

Trasa Pražsko-lánské koněspřežky

Pavλίna Kroupová 2010

Posudek vedoucího práce

Bakalářská práce P. Kroupové vznikla v rámci projektu systematického studia vzniku a vývoje doby industriální v Čechách. Předmětem práce je Pražsko-lánská koněspřežka z 1. poloviny 19. století. Obě české koněspřežné železnice, Pražsko-lánská i Budějovicko-linecká byly v minulosti již opakovaně zevrubně studovány a publikovány. O to více potěšující je, že autorka dokázala zvolit osobitý přístup, který obohatil dosavadní znalosti o nový kulturně historický rozměr.

V úvodu své práce autorka shrnuje dosavadní stav výzkumu a vymezuje vlastní ideový i metodický přístup k dané problematice. Výchozí metodický rámec studia Pražsko-lánské koněspřežné železnice představuje pro P. Kroupovou studium vývoje krajiny. Těžiště práce pak logicky spočívá především v kombinaci studia kartografických pramenů a vlastního terénního pozorování.

Po metodickém úvodu přechází autorka k vlastnímu předmětu své práce. Nejprve shrnuje historii projektu koněspřežné železnice Praha – Plzeň, resp. Praha – Lány. Poté se věnuje technickým otázkám, zvláště popisu prvků, jejichž relikty lze v terénu dosud pozorovat, resp. očekávat – tj. železničním náspům, kolejím, mostům a propustím. Hojně přitom pracuje s analogiemi ze studia koněspřežky Budějovické.

Nejcennější je ovšem závěrečná kapitola „Trasa Pražsko-lánské koněspřežky a její pozůstatky v terénu“ (s. 36n). K pochopení metody práce P. Kroupové je třeba připomenout dvě z úvodních kapitol: „Metoda přenesení trasy koněspřežky do současné turistické mapy“ (s. 17-18) a „Ortografické mapy“ (s. 19). Pro ověření trasy koněspřežky v terénu vytvořila autorka vlastní postup zpracování digitalizovaných kartografických pramenů, s nimiž kombinuje kolmé ortografické snímky terénu. Ve zmíněných úvodních metodických kapitolách tuto metodu podrobně popisuje a demonstruje na připojených ilustracích. S takto vytvořenými podklady poté autorka důkladně procházela v současném terénu trasu zaniklé koněspřežky, kterou si pro přehlednost rozdělila do pěti úseků. Šestý úsek v Praze je s ohledem na četné stavební proměny v terénu již zcela nečitelný.

Relikty dráhy tvoří dnes především četné náspy a terénní zářezy, dále mostky a propustě a další stavební objekty. Autorka při terénním průzkumu shromáždila rovněž soubor movitých nálezů. Jejich spojitost s bývalou koněspřežnou dráhou je však nejistá. Naopak velmi hodnotná je ilustrační část práce a to jak část kartografická tak fotografická. P. Kroupová vytvořila cenný dokumentační soubor, který dosud v odborné literatuře scházel. Snad jen při prezentaci výsledků terénních pozorování mohla být autorka důslednější. Rozměry a další charakteristiky nalezených reliktních nálezů uvádí sice často, nikoliv však pravidelně. Hodnotu kartografické dokumentace by jistě zvýšilo, kdyby verbální lokalizaci nalezených reliktních nálezů doplnila i graficky na doprovodných mapkách, tj. kde je dochován násep, kde zářez, kde propust, kde mostek apod.

V souvislosti s bohatou a cennou ilustrační složkou hodnotím vysoko i celkovou formální úpravu předložené bakalářské práce. Kvalitní poznámkový aparát, soupis literatury, kartografických pramenů, webových stránek i dalších zdrojů informací. Pro textovou složku zvolila autorka poněkud

uvolněnější vyprávěcí formu. S ohledem na to, že jedním z deklarovaných cílů autorky bylo zpřístupnit trasu koněspřežky co nejširšímu okruhu zájemcům, je tato forma zcela na místě.

Bakalářskou práci P. Krupové doporučuji k obhajobě a hodnotím stupněm výborně (jedna).

V Praze 8.8.2010

doc. PhDr. Václav Matoušek, CSc.

vedoucí práce