

Bakalářská práce Bc. Kateřiny Hynkové „Letovisko Dobřichovice v období industrializace“ si vytkla za cíl přiblížit proměny obce Dobřichovice v období druhé polovina 19. století a počátku 20. století v souvislosti s rozmachem průmyslové revoluce a nástupem fenoménu tzv. letního bydlení, který se stal výsadou lidí z vyšších a vyšších středních vrstev ve sledovaném období. Toto téma je velmi rozsáhlé a nabízí celou řadu možných řešení, jak je uchopit. Diplomantka rozebrala dané téma především z hlediska sociologie, kartografie a sociálních dějin. Poněkud v pozadí pak zůstaly další možné aspekty pojetí tématu z hlediska dějin každodennosti, hospodářských dějin a dějin dopravy. Přesto se dá říci, že se celkově jedná o práci velice zdařilou, která je na vysoké úrovni jak z hlediska rozvinutí jednotlivých disciplinárních přístupů a metod, tak z hlediska jazykového a z hlediska doprovodného aparátu z oblasti mapového materiálu, dobových obrazových reprodukcí a fotografií dokumentujících současný stav budov a objektů, o kterých se v práci blíže pojednává.

Bezesporu nejvíce rozvinutým aspektem práce je popis lokality Dobřichovic a jejich okolí na základě starých map od 1. poloviny 19. století po první dekády století dvacátého. Diplomantka popisuje proměny krajiny v důsledku procesů průmyslové a agrární revoluce a nástupu nových fenoménů dějin dopravy a techniky, a to zejména parostrojní železnice a v závěru období též automobilismu. Popisuje, jak krajinu změnila zejména výstavba západní dráhy z Prahy (resp. Smíchova) do Plzně, dále pak proměny krajiny v důsledku výstavby nových silnic a cest spojených s dynamickým rozvojem silniční dopravy ve sledovaném období, a to nejprve v podobě koňských potahů, později pak v podobě automobilů se spalovacím motorem. Právě dynamický rozvoj dopravy v tomto období znamenal pro Dobřichovice zcela nové možnosti, neboť usnadnil jejich dostupnost zejména pro obyvatele královského hlavního města Prahy a pražské průmyslové konurbace.

Dynamický rozvoj průmysl pak obyvatelstvo velkých a středně velkých měst vedl ke snahám o únik z rozsáhlých průmyslových aglomerací ve snaze nalézt znovu klid duše, harmonii a souznění s přírodou. Právě tato snaha stála ve 2. polovině 19. století za dynamickým rozmachem výstavby vil a villegiatur, které si budovali v Dobřichovicích i řadě dalších obcí v užším i širším okolí Prahy zejména významní a bohatí měšťané, kteří stavbou reprezentativních vil dávali najevo své bohatství a získávali nové možnosti trávení svého volného času daleko od hluku a nervozity velkého města. Autorka ve své práci zúročila své znalosti z předchozího studia, kdy se na ČVUT věnovala dějinám kartografie a vývoji mapování v průběhu 2. poloviny 19. století. Právě kartografická dokumentace rozvoje intravilánu a extravilánu Dobřichovic je nejkrásnější a nejsilnější stránkou celé práce. Barevné reprodukcce jsou na velmi dobré úrovni, autorka zároveň v podobě statistických tabulek přináší i řadu informací o proměnách způsobů využití pozemků v obci a jejím katastru, zejména pak o nárůstu zastavěných ploch.

Autorka rovněž správně zdůraznila význam výstavby tzv. české západní dráhy pro ekonomický rozvoj Dobřichovic. Na s. 30 se sice objevuje chybná datace jejího zprovoznění rokem 1863, patrně se však jedná jen o překlep, na několika dalších místech v textu se již

objevuje správné datum – 14. červenec 1862. Rozvoj železnice ve 2. polovině 19. století nabízel možnost hlubšího rozpracování vývoje Dobřichovic ve sledovaném období z hlediska dějin dopravy. Při případném rozšíření a publikaci práce by bylo dobré zejména zachytit, jakým způsobem probíhala migrace pražského měšťanstva směrem do Dobřichovic, jak využívali rekreanti parostrojní dráhy, zda se provozovatel železnice přizpůsoboval jejich aktuální poptávce. Cestování po železnici bylo ve sledovaném období dosti lukrativní i pro zámožné a urozené vrstvy. Železnice byla pohodlnější než kočár tažený koňmi, teprve 20. století pak pro bohaté učinilo atraktivnější silniční dopravu s ohledem na nástup automobilismu. Velmi zajímavé by bylo v uvedeném období sledovat nárůst spojů na české západní dráze, zejména kolik bylo osobních vlaků, které v Dobřichovicích stavěly, kolik pak bylo naopak průjezdních rychlíků. Z hlediska dějin dopravy by bylo možné prozkoumat, do jaké míry rozvoj Dobřichovic a dalších obcí ovlivňoval tržby spedičních firem z Prahy a okolí, zda byly v oblasti nákladní dopravy schopny železnici konkurovat, a to zejména v dodávkách zboží pro příslušné villegiatury a vlastníky vil.

Podstatně více bylo možné rozvinout téma také z hlediska dějin každodennosti. V tomto směru se daly více vytěžit zápisky Františka Havlíka, které byly v nedávné době časopisecky publikovány. Ty pak zúročil ve svých Dějinách Dobřichovic z roku 1931 Josef Hradec. I když je na druhou stranu nutné přiznat, že dějiny každodennosti jsou hlediska současných trendů až příliš frekventovaným tématem a současná historiografie až příliš ráda přehlíží i některá jejich možná úskalí, a to že se vlivem jejich protěžování z historiografie až příliš vytrácejí velké události, klíčové milníky a významné osobnosti. Dále pak je problematické, že dějiny každodennosti zpravidla čerpají z pramenů, které jsou v mnoha ohledech až příliš subjektivní, jako např. již zmíněné Havlíkovy zápisky. Na druhou stranu z nich ovšem řadu zajímavých trendů lze vysledovat.

K silným aspektům práce patří i popis jednotlivých architektonických objektů, konkrétně vil předních pražských právníků, lékařů, akademických hodnostářů, průmyslníků a podnikatelů. Více šlo v tomto směru rozvinout kapitolu věnovanou předním vlastníkům budovaných vil a jejich vlivu na hospodářský rozvoj obce a politické rozhodování v jejím zastupitelstvu.

Z jazykového hlediska byla práce na poměrně dobré úrovni, i když se vyskytly občasné gramatické nedostatky zejména v oblasti shody podmětu s přísudkem, občas se objevovaly nesprávné pády nebo chyby v koncovkách, zčásti se však jednalo o pouhé překlepy. Z celkového pohledu lze práci označit za zdařilou a navrhuji ji hodnotit známkou výborně.

V Praze dne 28. 9. 2012

PhDr. Roman Vondra, Ph. D.