

## P o s u d e k

**Jan Patočka:** *Železniční tratě Podorlicka. Railway Lines of the Area Podorlicko*. Diplomová práce, strojopis. UK FF, ÚČD, Praha 2006, 111 s., mapová příloha.

Práce týkající se dějin železnic nejsou u nás žádnou zvláštností. Během posledního půlstoletí bylo vydáno celkem pět syntetických prací pokrývajících území někdejšího Československa, resp. českých zemí a Slovenska (Miroslav Štěpán: Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948, Praha 1958, Josef Hons: Dějiny dopravy na území ČSSR, Bratislava 1975, Milan Hlavačka: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha 1990, Jiří Kubáček a kol: Dějiny železnic na území Slovenska, Bratislava 1999, Pavel Schreier: Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha 2004). Rovněž dějiny místních železnic jsou již v mnoha ohledech zpracovány. Práce Jana Patočky se týká výstavby železnic v regionu Podorlicka koncem 19. resp. počátkem 20. století. I když toto téma již dříve částečně zpracoval Stanislav Hendrych (Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové 1987), je práce Jana Patočky přesto v mnohém objevná, neboť přináší nové, doposud nepublikované materiály. Jde tedy skutečně o zajímavý příspěvek k dějinám místních drah v českých zemích.

Práce je rozdělena na úvod a dvě hlavní části, které se dále dělí na menší celky (kapitoly). V úvodu autor podává přehled dosavadních prací a hodnotí zejména již výše zmíněnou práci Stanislava Hendrycha (s. 2). První část vlastního textu se týká dějin kmenových drah, které regionem Podorlicka nebo v jeho blízkosti procházejí. Jde o tyto železnice: Rakouská společnost státní dráhy (StEG), Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB), Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) ze a Moravská pohraniční dráha (MGB). Autor vysvětluje význam jednotlivých drah pro hospodářský vývoj regionu i jejich význam strategický. Ukazuje na význam rakousko-pruské války roku 1866 pro rozvoj železnic

v regionu. Zatímco před válkou se Rakousko z vojenských důvodů bránilo stavbám železnic směrem do Pruska, po prohrané válce bylo vítězným Pruskem donuceno změnit postoj. Tak byly v krátké době na Podorlicku vybudovány hned dvě důležité tratě spojující Rakousko s Pruskem: odbočná trať Rakouské společnosti státní dráhy z Chocně do Meziměstí s napojením do Pruska buď přes Friedland (dnes Mieroszów PKP) směrem na Valbřich (Waldenburg, dnes Wałbrzych), nebo přes Střední Stěnavu (Mittelsteine, Ścinawka Średnia) do Nové Rudy (Neurode, Nowa Ruda) a hlavní trať Rakouské severozápadní dráhy z Ústí nad Orlicí přes Kyšperk (Letohrad) a Lichkovský průsmyk do Kladska a Vratislavi. Důležitější se stala větev vedoucí z Kyšperku přes Týniště nad Orlicí do Hradce Králové a dále do Velkého Oseku na kmenové dráze z Vídně do Děčína přes Znojmo, Havlíčkův Brod, Kolín a Nymburk (podél pravého břehu Labe). Pro obchod měla větší význam trať přes Lichkovský průsmyk.

Druhá část práce se týká výstavby místních drah v rámci české železniční akce. Autor podává výklad o zemské podpoře těchto drah a podrobně rozebírá program české zemské železniční akce. Dále autor popisuje výstavbu konkrétních místních drah na Podorlicku: Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice, Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách, Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem, Opočno pod Orlickými horami – Dobruška, Dolní Lipka – Štítý, Rudoltice v Čechách -- Lanškroun a Náchod - Chodoba (Kudowa), která byla vystavěna za druhé světové války z vojenských důvodů a po válce snesena. Za přínosnou v této souvislosti považuji zejména část o nerealizovaných železničních projektech, které měly spojit jednotlivé slepé místní dráhy. Tyto projekty jsou širší veřejnosti málo známé.

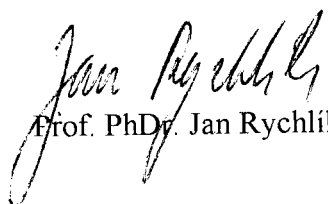
Závěr práce je věnován železnicím v Podorlicku dnes a výhledům do budoucna. Práce je zpracována na dobré úrovni se znalostí literatury i archivních pramenů. Věcné chyby jsem nenašel, bylo pouze třeba odstranit některé evidentní překlepy (např. na s. 7 má být

Marchegg, nikoli Marcheb). Pro případ publikování textu pokládám ale za nutné sjednocení způsobu psaní zeměpisných názvů, především nalezení jednotného systému pro uvádění míst ve Slezsku, která se nyní nacházejí na polském území. Za nejvhodnější považuji paralelní uvedení českého (pokud existuje), německého i polského názvu (Mezilesí, Mittelwalde, dnes Międzylesie).

Závěr:

práci považuji za velmi přínosnou, **doporučuji** ji přijmout k obhajobě a navrhuji hodnotit stupněm „výborně“.

Praha, 16. května 2006

  
Prof. PhDr. Jan Rychlík, DrSc.