

Název práce: Organizace a vývoj správy na železnici od konce 2. světové války do roku 1960

Autor práce: Bc. Ondřej Parýzek

Jméno a příjmení oponenta: prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.

Aktuálnost zvoleného tématu:

Práce se sice nezabývá přímo aktuálním tématem, ale bezesporu je příspěvkem k institucionální historii. Téma je významné pro studium pounorových administrativních (správních, technických) změn v oblasti řízení železnice. Je patrné autorovo zaujetí tematikou.

Slovní hodnocení (teoretická a metodologická východiska, kritická analýza, vlastní přínos práce):

Práce je poměrně stručná (21 stran textu + přílohy). Neobsahuje žádná teoretická východiska, ani metodický postup, tím méně hypotézy či výzkumné otázky. Chybí rozbor pramenů a literatury. Lze připomenout že není možné nahlížení do archivů mladších třiceti let, takže problémem je spíše nezpracovanost fondů a covidová epidemie. Také není explicitně zdůvodněno proč je zahrnut vývoj jen do roku 1960, logičtější by byl do vzniku federace.

V názvu by asi mělo být i adjektivum „československý“, aby bylo čtenáři zřejmé, oč se jedná.

Pozor v hodnocení návaznosti na první republiku – existovalo jen ministerstvo železnic. Pro hodnocení ztrát jsou v práci uvedena dvě rozdílná hodnocení (s. 1 a 3) – na Slovensku byla poškozena většina tratí (mosty, tunely), obdobně na řadě míst v českých zemích. Neobstojí tvrzení, že Československo bylo řízeno ze SSSR (s. 7) – lépe přeformulovat, že se zaměření, a tedy i úkoly dopravy upravovaly podle Moskvy a přípravy na válku. Obdobně si oponent nedovede představit, jak Lidové milice ovlivňovaly dopravu, jak uvádí autor (s. 8) – možná se jednalo o různé akce a cvičení. Naopak není zmíněn vliv Moskvy na industrializaci ve smyslu neúměrné podpory těžkého průmyslu a chemie a vojensko-průmyslového komplexu, kde doprava hrála klíčovou roli. K tomu ještě doplnit i počáteční negaci individuální dopravy a energetickou náročnost ekonomiky spojenou s dopravou uhlí.

Vlastní přínos práce:

Přínos práce vidím v sumarizaci organizačních změn na železnici od roku 1948 do roku 1960, včetně řady zajímavých tabulek. Nicméně vývoj není nijak hodnocen, mluví se o změnách v řízení, správě a provozu. Přes uvedené připomínky, které nesnižují hodnotu odevzdané práce, doporučuji práci k obhajobě.

Práce s prameny a literaturou (aktuálnost, vhodný výběr titulů, citace):

Práce má atributy vědeckého díla, tedy citování a odkazů. Autor čerpá z dostupných internetových archivních dokumentů a odpovídající literatury. Chybí však podstatná nejnovější práce T. Nigrina (Od nepostradatelnosti ke stagnaci?), kde se autor věnuje i období do roku 1960 na základě archivních pramenů. Tabulky by měly být více zapojeny do textu.

Formální náležitosti textu (gramatika a stylistika, grafická úprava):

Práce je po formální stránce zdařilá. Poznámky jsou však neorganicky před interpunkcí, místo správně za ní. Nikoliv these, ale teze.