

Posudek dizertační práce Mgr. Jiřího Chlevišťana „Plavidla evropského pravěku. Studium typologicko-chronologických aspektů“

Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta filozofická, Katedra archeologie

Oponent: Mgr. Barbora Machová, Ph.D.

Jiří Chlevišťan si pro svoji dizertační práci zvolil téma pravěkých plavidel z prostoru Evropy, která se rozhodl analyzovat z hlediska jejich typologicko-chronologických aspektů. Dohromady se mu podařilo shromáždit údaje o 263 plavidlech z celkem 17 zemí. Informace evidoval ve vytvořené databázi a lokalizoval pomocí geografických informačních systémů. Práce je logicky strukturována, přičemž první kapitoly jsou popisné a čtenáře seznamují s informacemi, které jsou relevantní pro následující metodické a analytické části. Celkově se z mého pohledu jedná o poctivou studii, která má sice své slabší stránky, ale její přínos pro obor je významný.

Shrnutí obsahu práce:

V prvních kapitolách jsou představeny cíle a otázky práce. Poté následují části, které jsou tvořeny výtečně zpracovanou rešerší písemných pramenů, jež prokazuje hluboké znalosti autora o tématu. J. Chlevišťan zvolil standardní metody analytické práce, které zahrnují tvorbu databáze, lokalizaci jednotlivých záznamů v prostředí GIS a stanovení jasně popsané typologie formálních prvků plavidel.

Dále studie pokračuje technickou částí, která pracuje s koeficienty, mezi nimiž jsou důležité zejména výpočty stability plavidla, rychlosti, nosnosti atp. Tyto aspekty přímo souvisí s možnostmi interpretace jednotlivých plavidel a jsou nesmírně důležité. K hodnocení všech řešených faktorů a hledání odpovědí na stanovené otázky dochází od kapitoly 19.

Co se týče formálních vlastností a jazykové úrovně, zde nacházím největší slabinu dizertační práce. Jakkoliv je práce logicky strukturována a kapitoly na sebe navazují (ačkoliv kapitolu č. 14 bych ideálně přesunula ještě před kapitolu č. 13, tedy do popisné části), je zde patrná časová tíseň, do které se autor očividně dostal před dokončením. V práci se na mnoha místech nachází stylistické nedostatky a gramatické chyby doprovázené často kostrbatou větnou skladbou, která výrazně narušuje tok textu. Dále práci poznamenávají chyby typu odskočený font textu (str. 53), velmi rušivé jsou webové odkazy přímo v textu, u některých grafů chybí popisky os či datových řad, tabulka č. 2 je odskočena na dvě strany, a tedy špatně čitelná, u obrázků č. 36 a 38–42 je uveden stejný popis, který patří původně k obrázku č. 37 a tak dále. Před publikováním práce bude třeba provést důkladnou revizi textu. Obsahovou stránku studie to nicméně nesnižuje.

Ještě před zhodnocením výsledků práce je třeba se pozastavit nad celkovým charakterem zpracovávaného tématu. Plavidla z takto rozsáhlého geografického rámce, domnívám se, nelze zpracovávat jiným způsobem než čistě technickými metodami tak, jak se toho zhostil J. Chlevišťan. Tyto technické detaily lze poté v rámci dílčích studií dávat do kontextu lokálních (kulturně historických) specifik a na základě všech těchto informací se zamýšlet nad původem, účelem a příčinou potopení jednotlivých plavidel.

K diskuzi:

V rámci vyhodnocení typologicko-chronologických aspektů pravěkých plavidel se dozvídáme, že „Zajímavostí je také bezesporu, že ve jmenovaném chronologickém období se zde objevují na několika plavidlech stopy ohoření či ohniště a pravděpodobně můžeme s některými z těchto dlabaných člunů spojit také pohřby“ (str. 160). S tímto tvrzením by bylo vhodné zacházet opatrně (respektive je třeba jej přeformulovat), protože s pohřby lze plavidla spojovat pouze v případě, že je daný pohřeb u plavidla fyzicky doložen nebo jej dokládá nálezový kontext, nikoliv pouhé stopy po použití ohně; opalování vnitřku plavidla je, jak víme, častým jevem s cílem zvýšit voděodolnost plavidla.

Dále (pouze pro připomenutí) k textu „Zdá se tak, že důvodem těchto skutečností může být obrovský symbolický význam plavidla/lodi v komunitách vyskytující se na území Dánska, který je následně umocněn v době bronzové jejich vyobrazením na bronzových břitvách a nožích. – symbolický význam lodi ve Skandinávii je doložen a potvrzen“ (str. 160). Symbolický význam lodi nejen ve Skandinávii, ale i třeba ve Středomoří je skutečně doložen a často diskutován (pro doplnění literatury – dlouhodobě se tématem zabývá Christer Westerdahl, např. 2005, 2–23; 2002b, 51–72; 1992, 5–14).

Ohledně plavidel nacházejících se v řekách: „V souvislosti s tvary týlu je třeba zmínit ještě tvar C1 (tvar disponuje prodloužením), který se objevuje až na plavidlech z intervalu XII, a především na plavidlech z řek, kdy artefakty často dosahují podobné délky kolem 6 m. Důvodem, proč se tento typ objevuje výrazněji na plavidlech z řek není zcela zřejmý. Může se zdát, že prodloužený prvek byl z hlediska funkčnosti nadbytečný. Nabízí se jediné vysvětlení, kdy bylo možné se na rozšířený konec posadit a vyvážit tak případně příliš nadzvednout před zatíženou nákladem. Vysvětlení však může být mnohem prostší, a to že se jednoduše jedná o prvek dekorativní“ (taktéž str. 160). Já osobně spatřuji význam tohoto prvku ve snazší manipulaci s plavidlem v průběhu kotvení / přiražení k břehu. Prodloužená část přídě může sloužit k uchopení při manipulaci s lodí u mola, lze na ní stoupnout při výstupu z lodi atp. Přídě navíc bývá při výstupu / nástupu z vyvýšeného místa (např. z mola) stabilnějším místem plavidla k našlápnutí než například boky plavidla. Tento prvek dává smysl zejména u manipulace s plavidlem právě při březích řek, kde je tato činnost kvůli proudu často složitější než na moři, kde v přístavech bývá voda klidnější.

Velmi zajímavým zjištěním byla část textu, ve které se uvádí, že „Celkově se ukázalo, že se zvyšující se délkou dochází u lodí k nárůstu hodnot šířky. Vyskytla se však plavidla, která z této korelace vybočují. Tyto odchylky byly dvojího charakteru. V prvním případě byl trup výrazně delší, s tímto prodlužujícím se trupem se však nezvětšovala šířka. Máme celkem tři takováto plavidla (Shardlow 2, Wustrow, Varpelev). Těžko si představit záměrný výběr užšího trupu stromu, aniž by k tomuto kroku nebyl důvod. Druhou skupinu představují plavidla, která mají zase v poměru ke kratšímu trup široké boky“ (s. 162). Naprosto souhlasím s tvrzením, že si lze jen těžko představit, že se jednalo o záměrný výběr užšího průměru kmenu stromu. Spíše bych v případě těchto tří výjimečných plavidel hledala odlišný účel použití lodě. Poměr šířka a délka (případně tvar trupu) přímo souvisí s rychlostí, stabilitou a manévrovatelností lodě. Širší a kratší loď je stabilní, a tedy vhodná pro přepravu těžkého nákladu, zatímco užší a delší loď je zase rychlejší a snadněji se s ní manévruje, je tedy vhodnější pro přepravu osob (?) či pro jiné aktivity. Na tuto skutečnost koneckonců sám autor upozorňuje, když svoji práci uzavírá textem: „Zodpovězené otázky, ..., ukazují že velká většina formálních vlastností, které na plavidlech byly rozpoznány byly pravděpodobně intencionální a důvod jejich existence mohl vycházet z kulturních aspektů. V neposlední řadě je důvodem pravděpodobně také účelovost plavidla (například určení lodě pro obchodní nákladní dopravu). Tyto skutečnosti by mohly měly být tématem budoucích prací, které mohly výsledky dále ověřovat například za pomoci experimentu.“ K tomuto pouze doplním, že nejen experimentem, ale také podrobným studiem okolí plavidla (terénním odkryvem, použitím relevantních analýz a dalších vhodných metod) s cílem doplnit náleзовý kontext a zvýšit interpretační možnosti a výpovědní hodnotu celkové archeologické situace.

Závěr:

Publikační portfolio Jiřího Chlevišťa je na standardní úrovni, autor publikuje v recenzovaných časopisech, aktivně vystupuje na zahraničních i domácích konferencích, přednáší pro veřejnost (naposledy PAF Tachov 2023) a byl (je) členem několika vědeckých projektů.

Závěrem lze konstatovat, že dizertační práce Jiřího Chlevišťa je poctivým a originálním dílem. Autor prokázal tvůrčí schopnosti v oblasti výzkumu a jeho práce **zcela splňuje** požadavky standardně kladené na dizertační práce v oboru archeologie.

Dizertační práci Jiřího Chlevišťa **doporučuji k obhajobě.**



Mgr. Barbora Machová, Ph.D.

V Praze dne 25. dubna 2023