

Cestovní ruch a česká společnost na přelomu 19. a 20. století

Štemberk, Jan

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Štemberk, J. (2013). Cestovní ruch a česká společnost na přelomu 19. a 20. století. *Historická sociologie / Historical Sociology*, 1, 75-88. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-414962>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Cestovní ruch a česká společnost na přelomu 19. a 20. století

JAN ŠTEMBERK*

Tourism and Czech Society at the Turn of the 19th and 20th Century

Abstract: This contribution is dealing with an evaluation of tourism position in the Czech society in the end of the 19th century and in the first decades of the 20th century. Tourism depending on social and economic state of society is examined as one of the attributes of modern society. The attention is preliminary paid to tourism development trends in the 19th century and to its position in the modernizing Czech society. The main part analyses tourism importance for individual social strata of the Czech society in the period under consideration. Analysis of tourism form from individual tourists' view and their preferences didn't stay out of attention.

Keywords: tourism, history, Czech society, leisure time, hiking

Úvod

Cestovní ruch představuje jeden z produktů i atributů moderní společnosti. V dnešním slova smyslu se začal vyvíjet ve druhé polovině 18. století. Cestovní ruch se od dřívějšího cestování výrazně odlišuje. Pro cestování v předindustriální době je charakteristické, že představuje prostředek k dosažení cíle. Cestovatelé – obchodníci, studenti, poutníci – se vydávají na cestu s nějakým záměrem. Cesta byla obvykle vnímána jako náročný a nebezpečný podnik a často i nutnost. Osob cestujících za poučením a zábavou, pro které se stalo vlastním cílem samo cestování, byl pouze malý počet. Na pomezí stojí šlechtické *grand-tour*, spojující zábavu, poučení a vzdělání. Další skupinu tvoří učenci a vzdělanci, kteří cestují za poznáním přírody a jejích krás. Jejich aktivita narůstá právě s příchodem osvícenství – věku vědy a rozumu. Pokud bychom však některou dobovou aktivitu chtěli označit jako cestovní ruch, tak nejbliže k němu měly cesty šlechticů na letní sídla či lovecké zámečky.¹

Základem cestovního ruchu se stala přirozená touha člověka po změně, po dálce, dychtivost vidět vše na vlastní oči, přirozené poznávání různých národů a jejich mentality a kultury. Tím, že se z cestování jednotlivců stávala masová aktivita, se dostával cestovní ruch do politických a hospodářských souvislostí.² Zřetelně vystupuje snaha vymanit se ze zajetých kolejí běžného života. Cestování představovalo i prostředek emancipace širších společenských vrstev. Na počátku 19. století se stávalo novou měšťanskou módou, která

* Doc. PhDr. et JUDr. Jan Štemberk, Ph.D. Katedra společenských věd, Vysoká škola obchodní v Praze, Spálená 14, 110 00 Praha 1. E-mail: jan.stemberk@vso-praha.eu

¹ Sandgruber, Roman [1995]. *Österreichische Geschichte. Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Wien: Ueberreuter, s. 283.

² Brynda, Eduard [1938]. Turistika. In. *50. let Klubu československých turistů 1888–1938*, Praha: KČST, s. 8.

otevřela širší obzory. Výlety za město se stávaly běžným způsobem trávení volného času části městských obyvatel.³

Předpoklady moderního cestovního ruchu

Druhá polovina 18. století je dobou počátku hlubokých společenských, hospodářských a politických proměn, z nichž mnohé cestovní ruch významně ovlivnily a stály vlastně u jeho zrodu. V ideologické rovině jistě zapůsobily myšlenky osvícenství, které svým heslem „zpátky k přírodě“ změnilo její vnímání. Cestování se stávalo součástí výchovy nového člověka. Ve Velké Británii probíhala průmyslová revoluce a její dopady se projevovaly i na kontinentu, který se měl zanedlouho vydat stejnou cestou. Díky osvícenským filosofům se prosazovala idea přirozených práv člověka, do kterých kromě rovnosti práv a osobní svobody patřila i svoboda pohybu. První polovina 19. století přidala další nové podněty, na nichž mohl cestovní ruch vyrůstat. Filosofie romantismu dokázala propojit touhu po přírodě s poznáváním kulturně-historických památek, spojeným s nástupem vlasteneckého citění. Nastupující průmyslová revoluce lákala z venkova do měst nové a nové lidi, kteří nejenže pracovali, ale často také žili v neodpovídajících podmínkách. Výlet za město se tak stával jedinou možností kontaktu s přírodou. Díky průmyslovému rozvoji se začala vytvářet nová vrstva ekonomicky silného měšťanstva, jež mělo dostatek prostředků a současně i volný čas a chtělo ve svém životním stylu napodobovat šlechtu.

Největší novinkou však byl nástup železnice. Železniční doprava skutečně otevřela možnost cestování. Jízda kočárem byla drahá, pomalá, nepohodlná a také nevykonná. Železnice nabídla kapacitní a na svou dobu pohodlnou a můžeme říci i rychlou přepravu. Ve srovnání s předchozí situací došlo též k poklesu ceny jízdného.⁴ Při výstavbě prvních železničních tratí jsme byli svědky toho, že jejich budovatelé osobní přepravu výrazně podceňovali. O to více byli překvapeni vysokým počtem cestujících. Nebudeme jistě příliš přehánět, pokud uvedeme, že velká část cest vlakem byla za zábavou a na výlet. Již sama jízda se stávala zážitkem a mnohá vzdálená turisticky atraktivní místa se nově stávala dostupnými. V českém prostředí se jízda ve vyšších vozových třídách nestala symbolem vyšších vrstev společnosti. Tento názor také potvrzuje, že největší zájem byl o jízdní lístky v nejnižších třídách, které byly též cenově dostupnější.⁵

Od poloviny 19. století rostla hustota železniční sítě a v průběhu 60. let byla vybudována většina páteřních železničních tratí v českých zemích. Již od 50. let se železnice zřetelně stává prostředkem masové dopravy a její obliba mezi širšími vrstvami společnosti roste. Hluboká hospodářská krize po roce 1873 sice další budování železničních tratí zastavila, ale další oživení železničního stavitelství přináší na počátku 80. let výstavba tzv. místních drah, jež pokračuje až do první světové války.⁶ Zlepšila a zrychlila se dosažitelnost výletních

³ Hlavačka, Milan [2007]. Cestování v českých zemích v raném novověku a v 18. a 19. století. *Cestování včera a dnes*, č. 3, s. 34.

⁴ Spode, Hasso [2007]. Der Aufstieg des Massentourismus im 20. Jahrhundert, In: Haupt, Heinz-Gerhard – Torp, Claudius (eds.). *Die Konsumgesellschaft in Deutschland. Ein Handbuch*, Frankfurt a. Main – New York: Campus Verlag, s. 115.

⁵ Studen, Andrej [2006]. Vliv železnice na potovalno kulturo ter začetke turizma v 19. stoletju. *Prispevki za novejšo zgodovino*, č. 1, s. 52–57.

⁶ K tématu výstavby železnic srovnej: Hlavačka, Milan [1990]. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha: Academia; Krejčířík, Mojmír [1991]. *Po stopách našich železnic*, Praha: Nadas.

míst. Nejlépe je možné pozitivní dopad výstavby železnic doložit na rozvoji českých lázní. Prvním místem, jež bylo obdařeno železnicí, byly severočeské Teplice (Ústecko-teplická dráha byla otevřena v roce 1858). Dráha císaře Františka Josefa budovaná z Vídně do Chebu (s odbočkou z Cmuntu do Prahy) procházela Mariánskými Lázněmi a v Chebu se napojovala na Buštěhradskou dráhu, odkud bylo možné pokračovat dále do Karlových Varů. Buštěhradská dráha, původně budovaná jako dráha uhelná, si význam cestovního ruchu uvědomovala. Lze to velmi dobře ilustrovat rozhodnutím vystavět ze zastávky Tršnice odbočku přímo do Františkových Lázní (1871). „Vlaky jezdící z Tršnice do Františkových Lázní připojeny jsou co do času bezprostředně ke všem vlakům Buštěhradské dráhy; při rychlících jest docela přímé spojení, tak že vozy pro Františkovy Lázně určené se připnou v Tršnici ke vlaku jedoucímu k Františkovým Lázním.“⁷ Od 60. let 19. století jednotlivé železniční společnosti přistupovaly k organizování zvláštních výletních (zábavných) vlaků. Tyto vlaky byly vypravovány o nedělích a svátcích k nějakému turisticky atraktivnímu cíli či při nějaké kulturní akci a nabízely nižší jízdné, než byl tarif. Staly se tak dostupnější pro širší vrstvy obyvatel. Zvláštní vlaky nabyly velké obliby v první polovině 80. let 19. století, kdy v podobě tzv. divadelních vlaků svázely tisíce diváků do nově otevřeného Národního divadla.⁸ Popularitu si udržovaly i v meziválečném období, kdy se vrátily též v podobě sezónních turistických či lyžařských vlaků.⁹ V rámci podpory cestovního ruchu přistupovaly železniční správy i k výstavbě turistických hotelů. Hlavní zájem se soustřeďoval do alpských zemí Rakouska, které byly pro turisty nejpřitažlivější a současně v místech nových železničních stanic nedisponovaly dostatečnými ubytovacími kapacitami.

Ruku v ruce s rozvojem dopravní infrastruktury se zlepšovala i kvalita stravovacích a ubytovacích služeb. Základní síť ubytovacích a stravovacích podniků se utvořila již v průběhu 17. a 18. století s ohledem na budování státní silniční sítě a systému poštovní dopravy. Na hlavních komunikačních tepnách stály každých 30 až 50 km zájezdní hostince, jež byly doplněny obdobnými podniky ve větších městech. Turista tu mohl získat stravu i ubytování. Vedle vícelůžkových pokojů byly zastoupeny i pokoje jednolůžkové. Tyto podniky však měly jen několik pokojů, nenabízely dostatečný komfort a vedle turistů se tu scházeli i místní obyvatelé. Vznik zvláštních pohodlných (přepychových) ubytovacích zařízení – *hôtelů* – je spojen až s rozvojem cestovního ruchu na přelomu 18. a 19. století. Vyšší společenské vrstvy, které se v této době na cestovním ruchu podílely, požadovaly zvláštní zacházení a pohodlí, což dokládá i majestátný vzhled celé budovy. V hojněji navštěvovaných lázeňských místech tak začaly vznikat velké ubytovací podniky, připomínající šlechtické paláce s vyšší kvalitou služeb – *hôtel*. Součástí hotelů se stávala restaurace nabízející širší spektrum pokrmů než hostince. Tyto pokrmy také více odpovídaly moderním trendům gastronomie 19. století. Za první z nových hotelových zařízení můžeme považovat v roce 1807 otevřený Badischer Hof v Baden-Badenu s více než stovkou pokojů.¹⁰

⁷ Řivnáčův průvodce po Království českém 1882 [2001]. Reprint Praha: Baset, s. 281.

⁸ Schwarz, František Vendelín [1896]. *Památník Besedy měšťanské v Praze na oslavu padesátileté činnosti spolku 1845/6–1895/6*, Praha: Nákladem Měšťanské besedy, s. 125–129

⁹ Podrobněji srovnej: Štemberk, Jan [2009]. *Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*, Pelhřimov – Praha: Nová tiskárna Pelhřimov – Vysoká škola obchodní, s. 124n.

¹⁰ Spode, Hasso [2011]. Eine kurze Geschichte des Hotels. *Voyage, Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung*, Band 9. Berlin: Metropol Verlag, s. 13–14.

Nesporně pozitivní faktor představovaly rovněž administrativní úlevy v pohybu osob. Císařské nařízení z 9. února 1857 (č. 31/1857 ř. z.) zrušilo vnitrostátní cestování s pasem a povinnost vidování pasů. Usnadněno bylo i cestování přes hranice monarchie.¹¹ Skončily tak nejen kontroly na vnitrostátních zemských hranicích, ale odpadla též povinnost opatřovat si pro každou cestu zvláštní dokumenty. Uvolnění zahraničních cest pokračovalo císařským nařízením z 6. listopadu 1865 (č. 116/1865 ř. z.), které rušilo pasové kontroly na vnějších hranicích monarchie. Občané monarchie při cestách uvnitř státu nepotřebovali cestovní pas, dostačoval jim jakýkoli průkaz osvědčující jejich totožnost. Obdobná situace platila i při cestách do zahraničí, kdy sice turista musel mít cestovní pas, ale s ohledem na skutečnost, že většina evropských států pasové kontroly na hranicích neprováděla, byla tato povinnost pouze formální.¹²

Nutností, kterou přinášela měnící se doba, se stávala péče o vlastní zdraví. Ačkoli to dnešnímu člověku bude připadat přehnané, životní tempo se zrychlovalo a zvyšovalo nároky na duševní a fyzické zdraví jednotlivce. Pozornost se upínala hlavně k léčivé síle přírody.

Léčebný potenciál některých zřidel byl znám již po staletí, ale jejich využití mělo většínou jen lokální či individuálních charakter. Od 18. století jsme svědky rostoucího významu minerálních a termálních pramenů, které přinášejí věhlas nejednomu lázeňskému místu a s tím spojenou podporu jeho dalšího rozvoje. Lázeňský pobyt se svou léčebnou nebo očištnou kúrou stával způsobem vhodné péče o zdraví. Záhy se však návštěva lázní stává také společenskou povinností a jistou nezbytností. Kouzlo lázeňských pobytů i pro zdravé, které člověka oprostí od zažitého stereotypu, umožní mu více odpočívat a přinese i společenské povyražení, objevili poprvé Angličané. Již od konce 18. století zajížděli do lázeňského městečka Bath poblíž Bristolu. Na kontinentu si prim získala místa Spa a později Baden v Porýní.¹³ Lázeňský pobyt mohl posloužit též v rovině společenských ambicí i sociálního vzestupu. Lázně jsou místem, kde se schází společenská elita podtrhující exkluzivitu lázní. To platí hlavně o tzv. světových lázních, mezi něž bychom mohli v 19. století zahrnout z českých míst Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně a Teplice. Díky léčebným úspěchům a pobytu mnoha předních osobností své doby získávají mezinárodní věhlas. S tím souvisí skutečnost, že stále více začínají lákat hlavně zahraniční klientelu. Na prvním místě se jednalo o říšské Němce a také ruské aristokraty. Po celou druhou polovinu 19. století můžeme sledovat stabilně stoupající počet lázeňských hostů a rozvoj jednotlivých lázeňských míst. Postupně se také oslabovaly předsudky spojené s účelností vynaložených prostředků, ačkoli v obecném vnímání byl lázeňský host ještě často vnímán jako osoba topící se v blahobytu, která již neví, kam by se pýchou podívala.¹⁴

V závěru 19. století docházelo k diferenciaci lázeňské klientely nejen s ohledem na indikace léčby, ale i z pohledu sociálního nebo národnostního. Vedle lázní stojících na minerálních pramenech se profilují i další typy. Věhlas si získal vodoléčebný ústav Vincence Priessnitz v Gräfenbergu (Lázně Jeseník) spojený s přírodní léčbou provázanou i s prací.

¹¹ Stoklásková, Zdeňka [2007]. *Cizincem na Moravě. Zákonodárství a praxe pro cizince na Moravě 1750–1867*. Brno: Maticе moravská, s. 50.

¹² Rychlík, Jan [2007]. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, s. 6–7.

¹³ Lenderová, Milena – Jiránek, Tomáš – Macková, Marie [2011]. *Z dějin české každodennosti*. Praha: Karolinum, s. 384.

¹⁴ Vošahlíková, Pavla [2007]. Lázeňská turistika. Její podmínky a podoba v českých zemích před 1. světovou válkou. *Cestování včera a dnes*, č. 3, s. 48–49.

Dalším typem se stávaly lázně slatinné. Česká politická, hospodářská a kulturní emancipace se projevuje i na poli cestovního ruchu. Zřetelný německý ráz západočeských lázní odráží i jejich polohu v německé jazykové oblasti. Českou reakcí se tak stalo budování a podpora „slovanských“ lázní, jež měly tvořit jistou protiváhu. Největšího věhlasu dosáhly moravské Luhačovice a polabské Poděbrady.

Osvícenství i romantismus svým zaměřením na poznání přírodních zákonitostí a přírodních krás vytvářely nový obraz přírody. Turistické vnímání přírody je spojeno s objevováním horských vrcholů a mořského pobřeží. Jak vysoká pohoří, tak i mořské břehy byly dříve chápány jako nehostinná místa, kterým bylo lépe se vyhnout. Mořská voda dle dobových názorů lidskému tělu spíše škodila, než pomáhala. Pohled se mění od konce 18. století, kdy mořské vodě i klimatu začínají být připisovány blahodárné účinky na lidský organismus a zdraví. Pomáhaly léčit nejen fyzické neduhy (kožní, dýchací či zažívací potíže), ale i nemoci psychické (depresi). Z pomyslných konců světa, kam by před několika desítkami let ještě nikdo necestoval, se začala stávat oblíbená místa.¹⁵ Prvním přímořským letoviskem se stal Brighton.

Medicínské využití mořské vody je spojeno s anglickým lékařem Richardem Russellem, jenž od poloviny 18. století začal její užívání předepisovat svým pacientům. Léčebné účinky překonávaly nechuť vyšších společenských vrstev ke koupání v otevřeném prostoru či na veřejnosti, což bylo dlouhou dobu vnímáno jako projev jisté nekulturnosti vyhrazené prostým lidem. Vzpomeňme si jen na obecnou nechuť k hygieně panující ve šlechtických vrstvách ještě v nedaleké barokní době. Móda přímořského pobytu se začala na počátku 19. století šířit z Anglie na kontinent. Na kontinentu bychom první přímořská střediska našli na pobřeží Baltského a Severního moře.¹⁶ Primát získalo roku 1802 Travemünde u Lübecku.¹⁷ Tento závěr asi v dnešní době poněkud překvapí, ale koupání v chladné vodě bylo jen krátkodobé, protože v dlouhém pobytu v mořské vodě bylo ještě na konci 19. století spatřováno pro lidské tělo nebezpečí. Obvyklá indikace se pohybovala okolo 10 minut (ještě na počátku 20. století bylo jako maximum pro pobyt ve slané vodě označováno 30 minut). Pobyt na pláži po koupeli nebyl obvyklý a rekreatanti urychleně odcházeli do hotelů. Neobvyklé nebylo ani koupání v mořské vodě přinesené do hotelových van. Pláže v zásadě sloužily pouze k procházkám a dýchání mořského vzduchu. Ve slunění lékařská věda ještě nenalezla potřebný přínos a z dobového pohledu byla opálená pleť nekultivovaností a znakem nižších vrstev. To dokládá i dobový doplněk ženského oděvu – slunečník. Opálená pleť se symbolem bohatství a pohodového užívání volného času stává až ve druhé polovině 20. let 20. století.¹⁸

Ještě na konci 19. století byl převažujícím směrem českých turistů při cestě k moři sever. Tento fakt se samozřejmě nepřekrýval s ideou slovanské vzájemnosti, která udávala i směry turistických cest. Správný český turista měl cestovat na jih na „slovanské“ jadranské pobřeží. Teplé oblasti Středomořího a Jaderského moře se nejprve stávaly jakousi zimní

¹⁵ Spode, Hasso [2008]. O původu turismu. Příspěvek k historické antropologii. In. Štemberk, Jan – Manová, Miroslava a kol. *Historie a cestovní ruch, perspektivní a podnětné spojení. Pocta profesoru Vratislavu Čapkovi k 85. narozeninám*. Praha: Vysoká škola obchodní, s. 297–298.

¹⁶ Kavrečič, Petra [2009]. Biserji avstrijske riviere: Opatija, Gradež, Portorož. Začetki modernega turizma na severnem Jadranu. *Kronika, časopis za slovensko krajevno zgodovino*, č. 57, s. 114.

¹⁷ Lenderová, Milena – Jiránek, Tomáš – Macková, Marie [2011]. *Z dějin české každodennosti*. Praha: Karolinum, s. 384.

¹⁸ Kavrečič, Petra [2009], s. 114.

náhradou za letoviska na severních březích. Příznivé středozezemské klima však umožňovalo pobyty i v zimním období, a první sezóny tak byly od října do dubna. Teprve postupné odhalování dalších pozitivních účinků mořské vody posouvalo sezónu více do období letních měsíců, přesto však zimní sezóna zůstávala i na počátku 20. století pro mnohá letoviska velmi důležitá (například v Opatiji převažoval počet turistů v zimní sezóně počty letních hostů až do roku 1910).¹⁹ Navštívit moře, ať již z léčebných či pouze turistických účelů, bylo pro české turisty velkým lákadlem, protože „českého turistu vábí především moře a život s mořem související“²⁰. Na volbu turisty, zda zamíří za mořem na sever či na jih, měla vliv kvalita služeb a dopravní dostupnost. Cesta z českých zemí k Jadranu se v průběhu druhé poloviny 19. století zkrátila na třetinu původní doby a po otevření nových železničních tratí v prvním decenniu 20. století trvala pouhých 15 hodin. Od roku 1907 byly zavedeny na nově budované Taurské dráze i přímé vozy ve všech rychlících z Prahy přes Solnohrad (Salzburg) či Selzthal, Celovec (Klagenfurt) a Gorici do Terstu. Taurská dráha vedla řadou turisticky atraktivních míst (Jesenice, Bled, Bohinjska Bistrica) a pozitivně přispívala i k rozvoji české horské turistiky.²¹ Čeští turisté se stávali početnou klientelou v jadranských letoviscích (Grado, Portorož), ale přispěli i k rozvoji dalších letovisek v Istrii a Dalmácii. Významnými jadranskými lokalitami pro české turisty se staly Dubrovník a Baška na ostrově Krku. Společně s českými turisty pronikal do těchto oblastí i český kapitál.

Z Anglie na kontinent přichází i vlastní turistika. Centrem zájmu se stávala příroda – obecně krajinné krásy, například hory. Divoká příroda přestávala být nebezpečnou. Hory a lesy, které dříve odpuzovaly, se stávaly atraktivními místy. Až do konce 18. století byla krásnou vnímána jen upravená příroda, což dokládají zámky obklopené francouzskými zahradami. Krása divoké přírody se nejprve ukáže v podobě anglického parku, jenž často přechází ve volný les. Anglická estetika dokázala nalézt vlastní kouzlo člověkem neupravené členité přírody. Proměnu dobového vnímání přírodní krásy, spojené v 18. století ještě s rovinatými zahradami,²² můžeme doložit úryvkem z cestopisu slovenského (uherského) aristokrata, popisujícím turistickou cestu po Váhu na počátku 19. století. „Plavba sa začína vo vysokohorskom kraji, obľubenom to mieste tvorivej prírody, ktorá ho štédro obdarila veľkosťou a vznešenosťou. Čím ďalej ideme, tým je kraj voľnejší a vrchy nižšie, čoraz väčšími ustupujúce do úzadia. A celkom plochá a bezkopcovitá, aj pri všetkej úrodnosti a bohatstve, predsa len jednotvárna a oko navužujúca je nížina...“²³

Na přelomu 18. a 19. století jsme svědky rostoucího zájmu anglických turistů o evropské velehory – Alpy. Právě z těchto důvodů bývá vysokohorská turistika nazývána alpinismem. Za zakladatele horské turistiky můžeme označit Angličany, ale její kolébkou se stalo Švýcarsko. Osvícenství napomohlo prozkoumání Alp, romantismus v nich našel čistotu a krásu a lékařská věda pomocníka v léčení neduhů, které přinášel průmyslový rozvoj. Mohutnický proud anglických turistů do Alp se stal podnětem pro budování základní

¹⁹ Tamtéž, s. 120.

²⁰ *Moře adriatické. Průvodce po Istrii, Dalmácii, Chorvatském Přímoří, Černé Hoře, Benátkách s východním pobřežím italským a Korfu* [1911]. Praha: Máj, s. 44.

²¹ *Slovenské Alpy. Průvodce po alpských zemích slovenských, Krasu a Přímoří* [1910]. Praha: Máj, s. 55.

²² Chorvát, Ivan [2007]. *Cestovanie a turizmus v zrkadle času*. Banská Bystrica: Univerzita Mateje Bela, s. 47.

²³ Medňanský, Aloiz [2007]. *Malebná cesta dolu Váhom*. Bratislava: Vydavateľstvo Spolku slovenských spisovateľov, s. 52.

turistické infrastruktury. V roce 1857 byl v Londýně založen Alpine Club, který byl záhy následován dalšími národními alpskými spolky. Spolky zakládaly horské chaty, značily turistické cesty a obecně alpinismus popularizovaly. Nejpozději na počátku 70. let 19. století pronikla idea alpinismu i do české společnosti. V roce 1870 byla pražským obchodníkem Johanem Stüdlem založena pražská sekce Německého alpského spolku (Deutscher Alpenverein), který se v roce 1873 spojil se svým rakouským kolegou v Deutscher und Österreichischer Alpenverein.²⁴ Pokračující nacionální polarizace české společnosti se promítla také do oblasti alpinismu. Čeští alpinisté si v roce 1897 založili spolek Český odbor Slovenského alpského spolku (Česka podružnica Slovenskega planinskega društva) a ukázali, že chtějí spolupracovat se Slovinci v budování slovanského alpinismu, jenž měl tvořit hráz německému.²⁵ Alpinismus byl vnímán jako vrchol celé turistiky a díky své nákladnosti se stal zálibou spíše společenských elit.

V českých zemích měla turistika dobré podmínky pro svůj rozvoj, které jí skýtaly hlavně pohraniční hory. Charakteristické tak je, že propagátory turistiky se stávalo hlavně německé obyvatelstvo českého pohraničí. Zlatá éra zakládání lokálních německých turistických spolků je spojena s druhou polovinou 70. let 19. století. Větší porozumění pro turistiku mezi příslušníky německé menšiny je do jisté míry dáno i větším podílem středních vrstev, který odráží modernější rozvrstvení obyvatelstva v rámci jednotlivých hospodářských sektorů. Vznik české turistiky je poněkud opožděn a vychází z německých zkušeností. V roce 1888, kdy vznikl Klub českých turistů, již měly německé turistické spolky několik tisíc členů.²⁶ Vznik Klubu českých turistů, ačkoli nepředstavuje první etnický český turistický spolek, je spojen s rostoucí emancipací českého národa stejně jako se snahou podchytit rostoucí zájem o pobyt v přírodě. Klub, který po německém vzoru začal značkovat turistické trasy, stavět chaty a rozhledny, můžeme označit za středostavovskou organizaci sdružující úředníky, učitele a podnikatele. Členství bylo na přelomu 19. a 20. století vnímáno jako jistá společenská povinnost. Činnost Klubu měla i svůj vlastenecký charakter spojený s poznáváním krás české země. Nezbytností je také zdůraznit úlohu Klubu při záchraně kulturně-historických památek a ochraně přírody a krajiny.

Konec 19. století přinesl zrod tzv. dělnické turistiky. Ta do jisté míry souvisí se zlepšováním pracovních podmínek a činností socialistického hnutí. Turistika byla často chápána i jako jeden z nástrojů sociálního pokroku a vzdělání, nabídky alternativního způsobu trávení volného času, spojeného s poznáváním přírodních krás. Pojem „dělnické“ turistiky však není možné spojovat s proletariátem, spíše si je třeba pod ní představit kvalifikované dělníky, drobné živnostníky a nižší úřednictvo, pro tyto skupiny nejsou občanské turistické spolky svým zaměřením a finanční náročností přitažlivé, ale mají obdobné zájmy a potřeby. Aktivity jsou více přizpůsobovány menším možnostem členstva a mají poněkud více

²⁴ Jakubec, Ivan [2004]. Alpské spolky. *Cestování včera a dnes*, č. 1, s. 22.

²⁵ K činnosti českých alpinistů srovnej např.: Štemberk, Jan [2010]. První spolek českých alpinistů. Česka podružnica Slovenskega planinskega društva. In: Gašparič, Jure – Kubů, Eduard – Lazarevič, Žarko – Šouša, Jiří (eds.). *Češi a Slovinci v moderní době: politika, společnost, hospodářství, kultura – Slovenci in Čehi v dobi moderne: politika, družba, gospodarstvo, kultura*. Praha – Ljubljana: Nová tiskárna Pelhřimov – Institut za novejšo zgodovino, s. 205–226; Pelc, Martin [2008]. Působení českého odboru slovenského alpského spolku. Z každodennosti česko-slovinských vztahů před rokem 1914. *Slovanský přehled*, č. 1, s. 151–167.

²⁶ Kašpar, Ladislav [2008]. Německé turistické spolky v českých zemích do roku 1918. In: Waic, Marek a kol. *Německé tělovýchovné a sportovní spolky v českých zemích a v Československu – Deutsche Turn- und Sportvereine in den Tschechischen Ländern und in der Tschechoslowakei*, Praha: Karolinum, s. 128.

sportovní charakter. S tím souvisel i zájem turistů, který se téměř výhradně zaměřoval na přírodu a přírodní památky.

Turistika není výsadou vyšších a středních vrstev. Socialistická turistika byla také otevřenější pro ženy – turistky, což se projevovalo i organizováním rodinných výletů, jichž se účastnily i děti.²⁷ Prvním dělnickým turistickým spolkem se stal Die Naturfreunde (Přátelé přírody) sdružující sociálně demokraticky a socialisticky orientované německé turisty. Spolek byl založen v roce 1895 ve Vídni a do českého prostředí pronikl již v roce 1896, kdy byla založena jeho pobočka v Teplicích a v Ústí. Obdobné ideje stály u zrodu českého spolku Dělnické turistické sdružení (později Svaz dělnických turistů). Spolek měl v sociálně demokratických intencích přispívat ke vzdělání dělníků a k aktivnímu trávení jejich volného času. V rámci Dělnické akademie bylo od 1. ledna 1911 založeno Dělnické turistické sdružení, jež bylo odborem Dělnické akademie až do roku 1913, ale na členské schůzi 12. listopadu 1913 bylo rozhodnuto o osamostatnění.²⁸ Mezi funkcionáři sdružení bychom mohli nalézt i spisovatelku Marii Majerovou. Sdružení chtělo za levný peníz umožnit dělníkům účast na výletech, a dostat je tak z města do přírody. Nejprve byly organizovány vycházky do okolí Prahy. V roce 1914 se počet členů přiblížil číslu 300 a vznikly dva mimopražské odbory v Teplicích a Trnovanech.²⁹

Cestovní ruch také úzce souvisel s tzv. útěkem z města. Dlouhodobý pobyt v městských aglomeracích vytvářel v člověku potřebu návratu k přírodě. Vzbuzoval touhu opustit uspěchaný život a volné chvílky trávit v klidu přírody. Lapidárně to vystihl již v roce 1878 v prvním českém průvodci po Šumavě plzeňský učitel Tomáš Cimrhanzl: „Města se takto stávají střediskem všeho veřejného života, spolu ale také střediskem všeho toho, co zdraví našemu nejen neprospívá, ale naprosto škodlivé jest. [...] Těžko dýcháme v tom ‚hustém‘ vzduchu, a toužíme aspoň na chvílku se zbaviti oněch nás obkličujících výparů, spěcháme za město, abychom v boží přírodě pookřáli a čistý vonný vzduch do sebe nassáli. Jak volně nám bývá, když můžeme prodlíti za doby letní pod košatou lipou, u bublavého potůčku, aneb v stínu mladistvého háje a popřáti toho ‚ozonu‘ plicím svým! Jak se zotavíme, když prosti všech trampot, všeho snažení a toužení, vzdálení všeho hluku městského prožili jsme v přírodě nějakou chvíli! Či nespěchají denně neb alespoň v den sváteční, celé davy lidu za brány města? A proč tak činí, zajisté že je k tomu vede nutnosť sebezachování.“³⁰ Důležitou rovinou pobytu v přírodě se stávala i relaxační a preventivní složka, z nichž vycházely nejen jednodenní (nedělní) výlety, ale i rostoucí obliba tzv. letních bytů. Cestování se tak stalo důsledkem „zvýšeného ruchu a životního tempa a projevuje se také tím, že člověk dneška, žijící a pracující v hluku, shonu a prudkém spádu všedních dnů, uvědomuje si, že jest velmi zapotřebí a užitečné na nějakou dobu vysadit a změnit prostředí, jinak v normálním čase plného zaměstnání sedmý den světit tím, že z tohoto prostředí, plného neklidu a nervosního napětí utíká ven z města – do klidu a přírody.“³¹ Odjezd z města za účelem letního pobytu na venkově či v přírodě představoval velmi dynamickou kategorii

²⁷ Pelc, Martin [2008]. Německé turistické spolky v Československu 1918–1938. In: Waic, Marek a kol.: *Německé tělovýchovné a sportovní spolky v českých zemích a v Československu – Deutsche Turn- und Sportvereine in den Tschechischen Ländern und in der Tschechoslowakei*, Praha: Karolinum, s. 158–160.

²⁸ Přehled činnosti dělnických turistů v letech 1911–1925 [1926]. *Dělnický turista*, s. 28–29.

²⁹ Veselý, F[rantišek]. [1917]. Dělnické turistické sdružení v Praze. *Časopis turistů*, s. 116–118.

³⁰ Cimrhanzl, Tomáš [1878]. *Šumava. Průvodce po Šumavě*. Plzeň, citováno dle: *Šumava, příroda, historie, život* [2003], Praha: Baset, s. 777.

³¹ Weekend [1929]. *Motor Touring*, č. 1, s. 97.

cestovního ruchu. Počátek tradice letních bytů sahá do 60. let 19. století. Pod pojmem letní byt byl chápán pobyt na venkově, kdy si celá rodina koupila či pronajala venkovské stavení, případně pokoj či pokoje, a trávila tam celé léto či jeho část. Převažující byla rodinná forma pobytu na letním bytě, ale vyloučena nebyla ani forma individuální, jak dokládá následující inzerát: „Pro svobodné úředníky pronajmu v lázních Velichovkách ve vile pokoj v 1. patře, krásná turistika, les, koupání, klid a pohodlí. Zn. denně 7 Kč.“³² Letní byt, ačkoli byl svázán hlavně se středními městskými třídami, byl dobově vnímán jako nejdostupnější forma letní rekreace, protože „prázdninové cestování bylo v očích většiny luxusní zábavou, jež předstihovala přepych letního bytu“.³³ Letní byt byl spojen s přemístěním domácnosti do jiného místa, a to obvykle na celé léto. Matka trávila tuto dobu s rodinou, otec pobýval na venkově pouze v době své dovolené. Mimo dovolenou zajížděl za rodinou alespoň na víkendy.

Konkrétní podoba záležela na finančních možnostech rodiny. Movité rodiny si stavěly vlastní vily, které byly k dispozici po celý rok a mohly být využívány i ke kratším víkendovým pobytům. Pokud si rodina vlastní vilu nemohla dovolit, či se nechtěla vázat na konkrétní místo, mohla zvolit její pronájem. V dobovém tisku byla široká nabídka letních bytů s různým komfortem a v rozličných cenových hladinách. Méně zámožné rodiny si mohly pronajímat jen jednotlivé byty či pokoje. Letní dovolenou v zemědělských usedlostech volili méně movití „luftáci“ či „letňásci“, jak se dobově letním hostů přezdívalo. Nejlevnější varianta spočívala v pobytu u příbuzných, kdy odměna spočívala i v pomoci při zemědělských pracích. Stravování rodiny na letním bytě záviselo na volbě. První možností bylo stravování v restauraci či v méně navštěvované lokalitě v místním hostinci. Druhou variantou bylo, že matka sama stravu připravovala ze surovin, které v místě nakoupila. Pobyt na zemědělské usedlosti mohl skýtat i možnost stravování přímo na statku. Jistý problém však představovala hygiena, jež na venkově často neodpovídala očekáváním městského obyvательства.³⁴

Na zájmu a zálibách záviselo, zda se návštěvy na stejné místo opakovaly, nebo zda rodina směřovala každý rok jinak. Všechny tyto byty měly jedno společné, byly v místech se zachovalou přírodou, která byla dobově chápána jako záruka čistého vzduchu. Oblíbenými místy bylo jižní a jihozápadní okolí Prahy (nejprestižnější byly Dobřichovice, Řevnice, Senohraby, Jevany), jižní Čechy, zvláště oblast Písecka, podhůří Orlických hor či oblast Českomoravské vrchoviny. Na letní byt mohl turista zavítat též na zámek. Jednou z takových příležitostí bylo bývalé letní sídlo Františka Ferdinand d'Este na zámku v Chlumu u Třeboně. Postupně se nabídka letních bytů rozšiřovala i na Slovensko a na Podkarpatskou Rus. Pobyt v letovisku nabízel nejrůznější formy trávení volného času, jež jsou velmi pregnantně vystiženy v následujícím inzerátu: „Pokoj se 4 nebo 3 lůžky v Podkrkonoší pronajmu rodině, jež hledá klid, pohodlí, les, koupání, slunce, vděčnou turistiku. Zn. 500 Kč měsíčně.“³⁵ Aktivní formu představovala turistika spojená se sběrem lesních plodin. Obvyklou byla i možnost sportovního vyžití. Pro mladší generaci bylo

³² *Letem světem* [1929], č. 27, s. 91.

³³ Brož, Josef [1929]. *Motorem na hory. Motor Touring*, č. 1, s. 2.

³⁴ Šoukal, Jiří [2011]. *Fenomén letních bytů v 1. polovině 20. století*, Bakalářská práce FF UK Praha, s. 43 a násl.

³⁵ *Letem světem* [1929], č. 27, s. 91. Ulmanová, Kristýna [2011]. *Cestování před sto lety, aneb všude dobře, doma nejlépe. Rozvoj českého turismu v kontextu světových výstav ve druhé polovině devatenáctého století*. Praha: Dokořán; srovnaj typologii turistů.

hlavním lákadlem upravené koupaliště či plovárna. Nenáročnou formou byly procházky po letovisku spojené s navazováním neformálních vztahů s dalšími letními hosty a vytvářením potenciálních přátelských vazeb. V letovisku se setkávali lidé různého společenského postavení, jež si v neformálním prostředí byli blíže než ve městě. Procházky a vůbec zahálčivý pobyt narážely na nepochopení venkovského obyvatelstva, které v době vrcholících polních prací nemělo pro lenošení porozumění. Docházelo k vzájemnému střetávání a ovlivňování přínosnému pro obě strany.³⁶

Turisté jako sociální skupina

Rostoucí zájem české společnosti o cestování můžeme sledovat od poloviny 19. století. Úzce souvisí s celkovou modernizací, která se v Habsburské monarchii projevovala od 60. let 19. století. Modernizace se dotýkala hlavně městského prostředí, venkov byl zasažen jen okrajově. Důsledkem se staly nové životní potřeby, mezi něž můžeme zařadit i cestování. Na tradici, kterou mělo cestování u nepříliš početných vyšších společenských tříd, navazovala i střední třída představující po celé 19. století cca 15 až 20 % obyvatelstva. V průběhu první třetiny 20. století se podíl příslušníků středních tříd v důsledku společenských a hospodářských proměn zvyšuje na jednu třetinu obyvatelstva.³⁷ Jedná se již o početnou skupinu, která je však vnitřně nehomogenní, proto je potřebné dále ji rozčlenit. Britský sociolog Anthony Giddens dělí střední třídu na tři podskupiny.³⁸ Cestovatelská záliba pronikala nejprve do vyšší střední třídy, jež se chtěla co nejvíce přiblížit svým výše postaveným vzorům. Tato skupina, obvykle spojovaná s pojmem honorace, ráda prezentovala svůj majetek a pobyt v lázních či cesta do zahraničí představovaly vhodnou příležitost.³⁹ Do této skupiny můžeme zařadit vyšší byrokracii, vysokoškolské učitele, svobodná povolání a některé podnikatele. Na nižším stupni se nachází stará střední třída tvořená městským živnostnictvem a nižší střední třída, mezi jejíž příslušníky můžeme počítat hlavně nižší úředníky a učitele. Společenské postavení učitelů, kteří na konci 19. století představují pro cestovní ruch významnou skupinu, se začíná zlepšovat od školských reforem na konci 60. let 19. století. Tento vývoj jde ruku v ruce se zlepšující se ekonomickou situací. Vstup počtu nižšího úřednictva je spojen nejen s rostoucí byrokratizací veřejné správy, ale i s pokračující industrializací. V poslední třetině 19. století se pozvolna zlepšuje i finanční situace této skupiny. V závěru 19. století se však rozdíl v rámci střední třídy postupně zmenšovaly.⁴⁰

Na rozdíl od předchozího období první poloviny 19. století, kdy v souvislosti s cestovním ruchem můžeme v zásadě hovořit pouze o lázeňských pobytech, se začíná rozšiřovat spektrum navštěvovaných lokalit. Důvodů můžeme nalézt několik a právě jejich spojování a prolínání mělo za následek zvyšující se oblibu nejrůznějších rekreačních pobytů. „Před světovou válkou bylo u nás putování přírodou téměř výhradou zvláštního druhu požitkářů. Lidé na ně hleděli skoro jako na sektáře. A skutečně turisté vyrůstali hlavně z řad

³⁶ Šoukal, Jiří [2011], s. 40–43.

³⁷ Machačová, Jana – Matějček, Jiří [2002]. *O středních vrstvách v českých zemích 1750–1950. Základní zjištění, hypotézy, náměty*. Opava: Slezské zemské muzeum, s. 23, 191.

³⁸ Giddens, Anthony [1999]. *Sociologie*. Praha: Argo, s. 265–266.

³⁹ Machačová, Jana – Matějček, Jiří [2002], s. 87.

⁴⁰ Tamtéž, s. 173–174.

profesorů, státních úředníků a vůbec občanů s jednoduchou frekvencí, kteří měli pokdy ve všední den cvičiti se v procházkách a v neděli se obouti na celodenní výlet. Prázdninové cestování bylo v očích většiny luxusní zábavou, jež předstihovala přepych letního bytu.⁴¹ Venkovské obyvatelstvo je cestovním ruchem v zásadě nezasazeno ještě na počátku 20. století a pro „zbytečné výlety“ nemá vůbec pochopení a „dospělý muž nebo dívka s batohem vzbuzovali na venkově rozhořčení pracujícího lidu, jenž nechápal důvod, proč takový měšťák hraje si na vandráka“.⁴² Předpokladem se stával rostoucí fond volného času, kterým jednotlivé společenské třídy disponovaly. Pojem volný čas představuje také novou kategorii spojenou s nástupem moderní společnosti v industriální době. Je důsledkem oddělení pracovní doby od doby mimopracovní. To koresponduje s názory francouzského sociologa Jeffre Dumazediera, jenž odmítá existenci volného času v agrárních společnostech, stejně tak nesouhlasí s míněním, že volný čas se vyvinul ze „zahálčivosti šlechty“. Předpokladem existence volného času se stává jeho jasné oddělení od pracovní činnosti a možnost svobodně s ním naložit.⁴³ Plně s tímto pohledem koresponduje postupný rozvoj cestovního ruchu. Cestovní ruch byl vnímán jako vhodná poučná a současně ozdravující forma trávení volného času. Nejprve jsou tyto podmínky splněny u obyvatel měst, kde horizontálně sestupují v rámci jednotlivých společenských tříd.

Na vlně jisté módnosti se stabilně rozšiřuje okruh cestujících osob. Původní kratochvíle šlechtické elity si získává více a více následovníků. Okruh osob vydávajících se na cesty se stále rozšiřuje. V poslední čtvrtině 19. století jsme svědky rozšiřování fondu volného času středních tříd. Jedním z předpokladů růstu fondu volného času je zavádění placené dovolené na zotavenou. Dovolená na zotavenou se nejprve prosadila, odhlédneme-li od armádních důstojníků, v řadách státního byrokratického aparátu, kde sloužila jako jistá forma odměny. Úředníkům byla poskytována dovolená v závislosti na odpracované době a pracovním postavení. Jen pro ilustraci na počátku 20. století byla dovolená úředníků v 11. hodnostní třídě 14 dní, v 10. a 9. třídě tři týdny, v 8. a 7. třídě čtyři týdny a v 6. a vyšší pět týdnů v kalendářním roce.⁴⁴ Platila tedy jednoduchá rovnice, čím vyšší úředník, tím delší dovolená. Podobné pravidlo platilo i při pohledu na délku pracovní doby.⁴⁵ V předlitavské společnosti se dovolená prosazovala od shora dolů. Bez ohledu na zákonné oprávnění bylo v moci zaměstnavatele poskytovat dovolenou svým zaměstnancům. Mezi prvními zavedla v roce 1903 dovolenou v délce až dva týdny pro úředníky a mistry továrna Františka Křížíka.⁴⁶ Z uvedeného vymezení je zřejmé, že se dovolená netýkala dělníků. Ve velké míře tak záleželo na rozhodnutí podnikatele či na dohodě uzavřené v kolektivní smlouvě. Zákonně byla přiznána nejprve zaměstnancům ve vyšších službách (v zásadě osoby nepracující fyzicky), a to zákonem č. 20/1910 ř. z. o obchodních pomocnících. Nárok na dovolenou byl v závislosti na době zaměstnání v rozmezí deseti až tří týdnů. Plošnou dovolenou pro všechny zaměstnance se podařilo prosadit až v roce 1925. Zákon č. 67/1925 Sb. z. a n., kterým se zavádí placená dovolená pro zaměstnance, garantoval všem

⁴¹ Brož, Josef [1929]. Motorem na hory. *Motor Touring*, č. 1, s. 2.

⁴² Tamtéž.

⁴³ Dumazedier, Jeffre [2011]. Volný čas. In. Fazik, Alexander. *Čítanka sociologie volného času a cestovního ruchu*. Praha: Vysoká škola obchodní, s. 10–11.

⁴⁴ <www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/stenprot/336schuz/s336003.htm> [20. 9. 2011].

⁴⁵ Vošahlíková, Pavla [1997]. Vliv úřednictva na životní styl české společnosti ve druhé polovině 19. století. In. *Studie k sociálním dějinám 19. století*, díl 7/1, Opava – Praha – Kutná Hora: Slezský ústav ČSAV, s. 71.

⁴⁶ List, Vladimír [1992]. *Paměti*. Ostrava: Český elektrotechnický svaz, s. 91.

zaměstnancům nárok na placenou dovolenou po dvanáctiměsíční čekací lhůtě v rozmezí 6 až 8 dnů v roce v závislosti na odpracovaných letech. Zákon se nevztahoval na zemědělské a sezónní dělníky.⁴⁷ Rozsah dovolené představoval kompromis mezi zaměstnavatelskými a zaměstnaneckými kruhy a byl nižší, než kdyby se dovolenou podařilo uzákonit v revolučních letech po první světové válce. Velký význam také mělo prosazení nedělního volna a zkracování pracovní doby. Mezi úředníky se nedělní volno prosadilo dříve než mezi řemeslníky, obchodníky nebo dělníky. Nedělní vycházka, návštěva příbuzných či výlet se stávají běžným způsobem trávení nedělního volna.⁴⁸ K plošnému zavedení nedělního klidu v rozsahu 24 hodin došlo až v roce 1905. Zákon o osmihodinové pracovní době č. 91/1918 Sb. z. a n. nedělní klid rozšířil na 32 hodiny. Šestidenní pracovní týden však zůstal zachován až do druhé poloviny 60. let 20. století.

Vedle existence volného času vyžadovalo cestování i dostatek volných finančních prostředků. Nedělní výlet za město se dal sice pořádat s minimálními náklady, ale pokud chtěl turista pojízt v hostinci či využít dopravních služeb musel již disponovat v mnoha případech nemalými prostředky. Od finančních možností se také odvíjela délka cesty a navštívená lokalita. Podnikatelé, kteří pochopili hospodářský význam cestovního ruchu, založili na poskytování služeb turistům svou existenci. Již v průběhu 19. století, stejně jako dnes, můžeme sledovat, že zájem turistů vedl k růstu cen nabízených služeb.

Závěr

Obdobně jako pro další oblasti i pro české země platí, že účast na cestovním ruchu horizontálně sestupuje mezi jednotlivými třídami tehdejší společnosti. Nejprve si vícedenní pobyt mimo místo bydliště mohli dovolit pouze příslušníci vyšších tříd. Vedle šlechty se jednalo o nastupující vrcholovou byrokracii a nově se tvořící podnikatelské vrstvy finančníků a průmyslníků. Mezi příslušníky této třídy bychom našli hlavně hosty českých a dalších lázní monarchie, pro něž se lázeňský pobyt stával statusovou záležitostí již v první polovině 19. století. Mezi průkopníky lázeňství patřila ve druhé polovině 19. století střední byrokracie, která začala přednosti lázeňského pobytu odhalovat od 70. let 19. století. Na přelomu 19. a 20. století se lázeňský pobyt stal vyhledávaným i mezi příslušníky svobodných povolání.

V závěru 19. století se na cestovním ruchu začínají podílet i nejnižší vrstvy městského obyvatelstva. Jde o jeden z důsledků sociálního zákonodárství, přijímaného v Předlitavsku od 80. let 19. století. Díky různým podpůrným spolkům se v lázních setkáváme i s dělníky. Hlavní oblastí je však krátkodobá turistika představující cenově nenáročnou formu cestovního ruchu této společenské vrstvy.

Na přelomu 19. a 20. století můžeme poněkud zjednodušeně rozdělit cestovní ruch na čtyři základní oblasti – letní rekreace v podobě tzv. letních bytů, turistiku (včetně alpinismu), lázeňské pobyty a přímořský cestovní ruch vnímaný jako nejluxusnější dovolená. Zimní cestovní ruch spojený s lyžováním a dalšími zimními radovánkami byl na počátku 20. století ještě v plenkách a začal se rozvíjet až v době po první světové válce. Zimní dovolené tak představovaly spíše cestu na jih za sluncem. V rámci těchto čtyř oblastí, s výjimkou

⁴⁷ *Sbírka zákonů a nařízení ČSR 1925*. Praha: Státní tiskárna, zákon č. 67.

⁴⁸ Vošahlíková, Pavla [1997], s. 71.

přímořského cestovního ruchu, mohli nalézt svou rekreaci různé sociální skupiny tehdejší české společnosti. Letní byt mohl představovat pobyt ve vlastní luxusní vile vybudované ve vyhlášeném letovisku, pronájem menší vilky, stejně jako pronájem pokojů nebo jen pokoje v selském stavení na venkově, či pobyt u příbuzných, který byl honorován podílem na zemědělských pracích.

Prameny

Sbírka zákonů a nařízení ČSR 1925, Praha, zákon č. 67.

Literatura

- Brož, Josef [1929]. Motorem na hory. *Motor Touring*, č. 1, s. 2.
- Brynda, Eduard [1938]. Turistika. In. *50. let Klubu československých turistů 1888–1938*. Praha: KČST.
- Cimrhanzl, Tomáš [1878]. Šumava. Průvodce po Šumavě. Plzeň, citováno dle: Šumava, příroda, historie, život [2003]. Praha: Baset.
- Dumazedier, Jeffre [2011]. Volný čas. In. Fazik, Alexander. Čítanka sociologie volného času a cestovního ruchu. Praha: Vysoká škola obchodní.
- Giddens, Antony [1999]. *Sociologie*. Praha: Argo.
- Hlavačka, Milan [1990]. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia.
- Hlavačka, Milan [2007]. Cestování v českých zemích v raném novověku a v 18. a 19. století. *Cestování včera a dnes*, č. 3, s. 33–41.
- Chorvát, Ivan [2007]. *Cestovanie a turizmus v zrkadle času*. Banská Bystrica: Univerzita Mateje Bela.
- Jakubec, Ivan [2004]. Alpské spolky. *Cestování včera a dnes*, č. 1.
- Kašpar, Ladislav [2008]. Německé turistické spolky v českých zemích do roku 1918. In. Waic, Marek a kol. Německé tělovýchovné a sportovní spolky v českých zemích a v Československu – Deutsche Turn- und Sportvereine in den Tschechischen Ländern und in der Tschechoslowakei. Praha: Karolinum.
- Kavrečič, Petra [2009]. Biserji avstrijske riviere: Opatija, Gradež, Portorož. Začetki modernega turizma na severnem Jadranu. *Kronika. Časopis za slovensko krajevno zgodovino*, č. 57, s. 114.
- Krejčířík, Mojmír [1991]. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas.
- Lenderová, Milena – Jiránek, Tomáš – Macková, Marie [2011]. *Z dějin české každodennosti*. Praha: Karolinum.
- List, Vladimír [1992]. *Paměti*. Ostrava: Český elektrotechnický svaz.
- Machačová, Jana – Matějček, Jiří [2002]. *O středních vrstvách v českých zemích 1750–1950. Základní zjištění, hypotézy, náměty*. Opava: Slezské zemské muzeum.
- Medňanský, Aloiz [2007]. *Malebná cesta dolu Váhom*. Bratislava: Vydavateľstvo Spolku slovenských spisovateľov.
- Moře adriatické. Průvodce po Istrii, Dalmacii, Chorvatském Přímoří, Černé Hoře, Benátkách s východním pobřežím italským a Korfu* [1911]. Praha: Máj.
- Pelc, Martin [2008]. Německé turistické spolky v Československu 1918–1938. In. Waic, Marek a kol. Německé tělovýchovné a sportovní spolky v českých zemích a v Československu – Deutsche Turn- und Sportvereine in den Tschechischen Ländern und in der Tschechoslowakei, Praha: Karolinum.
- Přehled činnosti dělnických turistů v letech 1911–1925 [1926]. In. *Dělnický turista*.
- Rychlík, Jan [2007]. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR.
- Řivnáčův průvodce po Království českém 1882 [2003]. Reprint Praha: Baset.
- Sandgruber, Roman [1995]. *Österreichische Geschichte. Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Wien: Ueberreuter.
- Schwarz, František Vendelín [1896]. *Památník Besedy měšťanské v Praze na oslavu padesátileté činnosti spolku 1845/6–1895/6*. Praha: Nákladem Měšťanské besedy.
- Slovenské Alpy Průvodce po alpských zemích slovinických, Krasu a Přímoří* [1910]. Praha: Máj.

- Spode, Hasso [2007]. Der Aufstieg des Massentourismus im 20. Jahrhundert, In: Haupt, Heinz-Gerhard – Torp, Claudius (eds.). *Die Konsumgesellschaft in Deutschland. Ein Handbuch*, Frankfurt/Main – New York: Campus Verlag.
- Spode, Hasso [2008]. O původu turismu. Příspěvek k historické antropologii. In: Štemberk, Jan – Manová, Miroslava a kol. *Historie a cestovní ruch, perspektivní a podnětné spojení. Pocta profesoru Vratislavu Čapkovi k 85. narozeninám*. Praha: Vysoká škola obchodní.
- Spode, Hasso [2011]. Eine kurze Geschichte des Hotels. *Voyage, Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung*, Band 9, Berlin: Metropol Verlag.
- Stoklásková, Zdeňka [2007]. *Cizincem na Moravě. Zákonodárství a praxe pro cizince na Moravě 1750–1867*. Brno: Matice moravská.
- Studen, Andrej [2006]. Vliv železnice na potovalno kulturo ter začetke turizma v 19. stoletju. *Prispevki za novejšo zgodovino*, č. 1, s. 52–57.
- Šoukal, Jiří [2011]. *Fenomén letních bytů v 1. polovině 20. století*. Bakalářská práce FF UK Praha.
- Štemberk, Jan [2009]. *Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*. Pelhřimov – Praha: Nová tiskárna Pelhřimov-Vysoká škola obchodní.
- Štemberk, Jan [2010]. První spolek českých alpinistů. Češka podružnica Slovenskega planinskega društva, In: Gašparič, Jure – Kubů, Eduard – Lazarevič, Žarko – Šouša, Jiří (eds.). *Češi a Slovinci v moderní době: politika, společnost, hospodářství, kultura – Slovenci in Čehi v dobi moderne: politika, družba, gospodarstvo, kultura*. Praha – Ljubljana: Nová tiskárna Pelhřimov – Inštitut za novejšo zgodovino.
- Ulmanová, Kristýna [2011]. *Cestování před sto lety, aneb, všude dobře, doma nejlépe. Rozvoj českého turismu v kontextu světových výstav ve druhé polovině devatenáctého století*. Praha: Dokořán.
- Veselý, F[rantišek] [1917]. Dělnické turistické sdružení v Praze. *Časopis turistů*, s. 116–118.
- Vošahlíková, Pavla [2007]. Lázeňská turistika. Její podmínky a podoba v českých zemích před 1. světovou válkou. *Cestování včera a dnes*, č. 3, s. 48–49.
- Vošahlíková, Pavla [1997]. Vliv úřednictva na životní styl české společnosti ve druhé polovině 19. století. In: *Studie k sociálním dějinám 19. století*, díl 7/1, Opava – Praha – Kutná Hora: Slezský ústav ČSAV.
- Weekend [1929]. *Motor Touring*, č. 1, s. 97.

Elektronické zdroje

- NS RČS 1920–1925, PS, 336. schůze, část 3/10 (21. 3. 1925). *Společná česko-slovenská digitální parlamentní knihovna* [online]. Dostupné z: <www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/stenprot/336schuz/s336003.htm> [cit. 20. 9. 2011]

Jan Štemberk (nar. 1977) působí od roku 2005 na Katedře společenských věd Vysoké školy obchodní v Praze o. p. s. Ve své vědecké a publikační činnosti se specializuje na dějiny dopravy a dějiny cestovního ruchu v 19. a 20. století. Mezi jeho hlavní publikace patří Automobili- sta v zajetí reality. Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století, Praha: Karolinum 2008; Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu, Pelhřimov – Praha: Nová tiskárna Pelhřimov – Vysoká škola obchodní 2009; Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století, Acta Universitatis Carolinae Philosophica et Historica – Monographia CLXV/2007, Praha: Karolinum, 2010.