

Historie dějin cestovního ruchu

Konstituování nového badatelského oboru⁶

Claude Lévi-Strauss, velký kulturní antropolog, doznał krátce před svou smrtí, že by se byl býval stal raději historikem, neboť historické studium je nástupkyní mýtu, které nás přenáší k tomu, „*abychom poznali minulost, pochopili současnost a vytvořili budoucnost*“.⁷ V rámci kulturního a hospodářského fenoménu přítomnosti, který je třeba „pochopit“ a „poznat“, zaujímá cestovní ruch významné přední místo.

Tomu však neodpovídá postavení cestovního ruchu v systému věd. Jde o dvě odborné disciplíny – historickou vědu a turistickou vědu. Ta první platí za nejstarší a nejprestižnější vědu vůbec, druhá je zcela mladý a malý obor. „Nauka o cestovním ruchu“ vznikla teprve v roce 1930 a zůstala omezena především na střední Evropu, až v poslední třetině 20. století došlo k její globalizaci.⁸ Zpočátku byla chápána jako interdisciplinární obor, což zahrnovalo také historii, ale omezila se výhradně na současnost. Dnes sice teorie cestovního ruchu navrhuje horlivě pro své zákazníky scénáře, ale těmto prognózám zcela chybí historické zakotvení. Jako jedna podkapitola ekonomie a geografie, s níž bylo možno se setkat na odborných vysokých školách, jakož i na univerzitách, byla chápána jako neteoretická nauka,⁹ která slouží „praxi“, to jest, pomáhá podnikům a komunálním institucím vydělávat peníze. Badatelskou základnu při tomto zaměření šlo jen těžko předpokládat. Pokud v odborných knihách a statích měla historie cestovního ruchu své místo, pocházely tyto texty od historiků.¹⁰

Mrzký mamon zajímá historickou vědu daleko méně; považuje se za instanci schopnou společenské reflexe. A tak až do přelomu druhého tisíciletí ignorovala všechny pokusy, aby byl z cestovního ruchu vytvořen badatelský obor. Toto téma platilo jako neseriózní, představovalo malou prestiž a bylo neslučitelné s badatelskou kariérou.

⁶ Tato kapitola vychází z autorových textů *La Recherche historique sur le tourisme*, *Mondes du Tourisme* 1, 2010, č. 2 a *Zur Geschichte der Tourismusgeschichte*, *Voyage* sv. 8, 2009.

⁷ „*in die Lage, die Vergangenheit nachzuvollziehen, die Gegenwart zu begreifen und die Zukunft zu gestalten*“ Rozhovor v Cicero srpen 2008, s. 108.

⁸ Srovnej: H. SPODE: Geschichte der Tourismuswissenschaft. In: G. Haedrich a kol. (Edd.): *Tourismus-Management*, 3. vydání, Berlin – New York 1998; G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Edd.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*, Bingley 2009.

⁹ K tomuto termínu vracejícímu se k Schmalenbachovi a Sombartovi srovnej: H. SPODE: „Grau, teurer Freund ...“ Was ist und wozu dient Theorie? In: H. Burmeister (Edd.): *Auf dem Weg zu einer Theorie des Tourismus*, Loccum 1998, s. 21–40.

¹⁰ Např. již D. Storbeck (Ed.): *Moderner Tourismus*, Trier 1988 a H. Hahn – H. J. Kagelmann (Edd.): *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft*, München 1993 nebo později M. STOCK a kol.: *Le tourisme. Acteurs, lieux et enjeux*, Paris 2003.

Někteří průkopníci se však přesto dějinami cestovního ruchu zabývali – toto pole není zdaleka *tabula rasa*. Německá bibliografie v roce 1995 čítala na 729 titulů s touto tématikou¹¹ a malé Mezinárodní centrum pro výzkum a studium cestovního ruchu (Centre International de Recherches et d'Études Touristiques – CIRET) v Aix-en-Provence zaznamenalo přes pět tisíc knih a článků s vazbou na historii.¹² Tato orientace však stála přesto dlouhou dobu mimo hlavní proud historické vědy. Hlavní příčina tohoto opomíjení spočívala v oboru samém, v jeho základních východiscích.¹³

- 1) Více než jedno století bylo pro historii dominantní, v užším smyslu v kladeň nacionálně státních otázek. To se týkalo v první řadě událostí politických dějin, klasického historismu, jak ho v 19. století zformuloval Leopold Ranke. V roce 1958 spisovatel a filosof Hans-Magnus Enzensberger¹⁴ v jednom rozhlasovém vystoupení spatřoval příčinu toho, že dějiny cestovního ruchu ještě nejsou odborně zpracované v tom, že je to „věc obyčejných lidí“, kdežto uznávaná psaná historie je založena na „činech velkých osobností“.
- 2) Směry v sociálních a hospodářských dějinách, opírající se o K. Marxe a M. Webera, braly sice „obyčejné lidi“ v úvahu, ale nakonec zůstaly rovněž při úzkém chápání „politického“, kde platilo, že je možno „velké otázky“ vyřešit nezprostředkovaně. Při nasazení velkého množství dat se „lidé“ scvrkli v čísla. A když potom na přelomu 60. a 70. let 20. století posílily sociální dějiny své postavení na univerzitách, neprojevily ani banální zájem o takové jevy, jako jsou radosti z využívání volného času. Co budilo zájem, byly produkce a distribuce „společenského bohatství“, ne jeho konzumace. Prototypicky to představovala tzv. Bielefeldská škola Hanse-Ulricha Wehlera, v jehož Bibliografi k moderním německým sociálním dějinám (*Bibliographie zur neueren deutschen Sozialgeschichte*) bychom ještě v roce 1993 termín cestovní ruch (*Tourismus*) hledali marně.
- 3) Pouze třetí, zcela heterogenní proud nabídl prostor pro obyčejný život „lidí“ a tím také pro jejich způsoby cestování: Kulturní dějiny, které v 19. století vyhlížely jako „dějiny soukromého života“ (*histoire de la vie privée*), respektive kulturní a „nemravné“ dějiny, začaly nést první plody. Sice se často spokojovaly s anekdoticky líčeným popisem každodennosti „anno dazumal“, přesto však byl na tento pohled na minulé epochy života schopen navazovat další vývoj ve 20. století, jako pohled na „lidovou kulturu“, na „dějiny

¹¹ B. ZIMMERS: *Trierer Tourismus-Bibliographien*, Sv. 7, Trier 1995.

¹² Podle osobního sdělení R. Baretje-Kellera z 22. června 2010 to však činí pouze 3 % všech dokumentů uložených v CIRETu. <www.ciret-tourism.com>.

¹³ Srovnej: H. SPODE: Was ist Mentalitätsgeschichte? In: H. Hahn (Ed.): *Kulturunterschiede*, Frankfurt a. M. 1999, s. 9–62.

¹⁴ H.-M. ENZENSBERGER: Vergebliche Brandung der Ferne. Eine Theorie des Tourismus, *Merkur* 12, 1958, s. 701–720.

každodennosti“ a rovněž i na historicko strukturální nástavbu. To první bylo zvláště výrazné v anglicky mluvících zemích, vyznačovalo se spíše etnografickým popisem a znamenalo – ve spojení s dějinami dělnického hnutí – jakési emancipační „dějiny zdola“. Druhým znakem bylo teoretické vybavení, přičemž sociologické a antropologické modely kolektivních vědeckých systémů a praktik stálý v popředí zájmu. Toto historicko-strukturální zaměření nalezlo uznání ve Francii. Skupina kolem časopisu *Annales* a několik „velkých myslitelů“, počínaje Michelem Foucaultem až po Edgara Morina, razilo v poválečné době cestu antropologickému historickému bádání.¹⁵

Mezitím se téměř rozpustily dočasně velmi silné frakce historiků sociálních dějin, dějin každodennosti a dějin mentalit; mohlo by se také říci, že se úspěšně spojily proti Rankemu. Ke konci 20. století získala dosud jen vágní kulturně-historická orientace větší vliv. Jejím nedostatkem byla sice teoretická slabost, ale za její nespornou přednost lze považovat, že enormně rozšířila pole „respektovaných“ badatelských témat, často i bizarních. K tomu je také nutno přičíst rovněž bizarní zvyklosti mnoha lidí, vzít na sebe dobrovolně břemeno cestování.

Studium dějin cestovního ruchu zažívá v tu dobu dokonce jakýsi malý boom. Přitom tu ale historická věda neměla žádný monopol. Jako vícevrstevní „průřezový fenomén“ se toto tematické pole dotýkalo četných dalších disciplín, od sociologické a antropologické až po geografii a národopis. Máme zde tak co činit s přesahujícím historicky orientovaným, kulturním a sociálně vědeckým zkoumáním cestovního ruchu – nebo krátce řečeno s „historií cestovního ruchu“ (*Historische Tourismusforschung*).¹⁶

Mezioborové vztahy

Jestliže se historicky orientované zkoumání cestovního ruchu na jedné straně daleko rozšířilo za hranice historické vědy, tak muselo být na druhé straně zároveň hranicemi omezeno. Zde ponechávám stranou čtyři postranní proudy dějin

¹⁵ Zatímco v německé jazykové oblasti, kde mělo zkoumání dějin mentalit silnou tradici – od Augusta Ludwiga Schlözera přes Jacoba Burckhardta a Karla Lamprechta až po Norberta Eliase – bylo prakticky vyloučeno z historického řemesla.

¹⁶ Srovnej: H. SPODE: Historische Tourismusforschung als interdisziplinäres Projekt. In: U. Tanker a kol. (Ed.): *Strukturwandel in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts*, Bielefeld 2012 (v tisku); TÝŽ: Tourismusgeschichte als Forschungsgegenstand. In: A. Leonardi – H. Heiss (Edd.): *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum*, Innsbruck 2003, s. 83–100; G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Edd.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*; D. Nash (Ed.): *The Study of Tourism: Anthropological and Sociological Beginnings*, Oxford 2007.

Překlad tohoto pojmu do češtiny je velice komplikovaný. Doslovny překlad historické zkoumání cestovního ruchu není výstižné, proto nejvhodnějším ekvivalentem jsou dějiny cestovního ruchu, vnímané však v širokém interdisciplinárním pojetí [pozn. překladatelů].

cestovního ruchu, které Friedrich Nietzsche¹⁷ zařadil mezi „antikvární“ historii: alpinisty, technické nadšence, vlastence a podniky a svazy. Pátý proud představuje široký výzkum účelového a vynuceného cestování – nejde ani o cestování všeobecně, ale o jeho moderní formu, pro kterou se ustálilo pojmenování „cestovní ruch“. Nejdříve k pojmu „antikvární“:

- Za prvé: Na konci 19. století rozkvety dějiny alpinismu a horolezectví, ovšem psané tendenčně, bez invence, s malou tématickou šíří a nezřídka i pochybnými znalostmi historického řemesla.¹⁸
- V druhé řadě byly a existují odborné práce k dějinám železnic a jiných dopravních prostředků. Takové studie se vyznačují zpravidla řadou odborných technických detailů, které však mají minimální dosah; sdělují nám sice vše např. o nákladové únosnosti vzducholodi, ale vůbec nic o sociálním významu a psychologii leteckého cestování.¹⁹
- V třetím proudu existuje řada lokalit, které odkrývají svou turistickou minulost. Pro historii zapálení obyvatelé zpracovávají knihy a brožury, které nabízejí v daném místě k prodeji. Srovnatelná vylíčení se naleznou již ve starších kulturních dějinách. Nabízejí potřebné podrobnosti, ale stylisticky a především koncepčně je tu často mnohé ke zlepšení; zůstává se u „omezeného pohledu“ bez hlubších souvislostí a u „bezradného shrnutí“ základních zjištění, čemu se již Nietzsche vysmíval.
- Stejně tak to platí pro texty o podnicích a svazech působících v oblasti cestovního ruchu. Bylo investováno mnoho peněz do barevných obrazů a lesklého papíru, ale nic do dobrých odborných autorů.²⁰ S vědou totiž nemá, na rozdíl od dějin podniků z jiných oblastí, nic společného.
- Pátá oblast, která zbývá k posouzení, obsahuje četná historická zkoumání, která se zabývají „neturistickými a proturistickými“ formami cestování.²¹

Poslední bod vyžaduje krátkou poznámku. Stále není v rámci oboru jednotný názor, co se rozumí pod pojmem cestovní ruch. Odpovídající je, že vznik – nebo módne řečeno „vynalezení“ – této formy cestování je vnímáno zcela odlišně. Vedle širokého pojmu cestovní ruch jsou i užší koncepty. Každý pokus o definici nepostrádá libovůli, a proto je diskutabilní. A přece máme znalosti o všedním dnu

¹⁷ F. NIETZSCHE: *Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben*, Leipzig 1874.

¹⁸ K tomu srovnej: D. GÜNTHER: *Alpine Quergänge*, Frankfurt a. M. – New York 1998, s. 13 a následující strany.

¹⁹ Mezitím dějiny dopravy a techniky zohledňovaly při zkoumání svých témat širší souvislosti, srovnej např.: T. ZELLER: *Straße, Bahn, Panorama*, Frankfurt a. M. – New York 2002 a R. Roth – K. Schlögel (Eds.): *Neue Wege in ein neues Europa*, Frankfurt a. M. – New York 2009.

²⁰ Srovnej sžíratou kritiku jubilejního sborníku světového německo-britského koncernu TUI O. Kerstena v *Journal of Transport History* 28, 2007, s. 153 a následující strany.

²¹ K tomuto pojmu H. Hahn – H. J. Kagelmann (Eds.): *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie*, s. 3, 28.

a o tom, co odlišuje cestovní ruch od ostatních forem horizontální mobility. To vše se potom bohužel často mlčky začleňuje do studií k dějinám cestovního ruchu.

- V prvé řadě se nerozlišuje přesně mezi cestováním a cestovním ruchem.²² V 17. století rozšířené Grand Tour šlechty bývají často považovány za „průlomové“ nebo za „klíčovou fázi“ v rozvoji cestovního ruchu.²³ Ale pod pojmem „cesta“ spadá přece nekonečně motivů a aktivit v lidských dějinách. Pouze na základě striktně antropologických otázek může být pojem cestování smysluplně diskutován.²⁴
- V druhém případě může být turistická cesta chápána jako historicky zcela mladá forma cestování, jejíž „zrození“ spadá do 18. století²⁵ eventuálně do 19. století.²⁶ Termín „zrození“ odkazuje na Foucaultův koncept „mentálního zlomu“ končícího 18. století, ale přirozeně i ostatní modely mohou nalézt své uplatnění, např. koncept německého historika a filosofa dějin R. Kosellecka „sedlání“ moderny (Sattelzeit), tedy doby, kterou si čas osedlal. Jestliže je zrození turismu datováno do 19. století, poukazuje se také na komercializaci a nové dopravní prostředky, tedy na technicko-hospodářské aspekty. Tyto aspekty se liší v konkrétním datování a v lokalizaci, je jim však společné to, že spatřují v cestovním ruchu výsledek specifického historického procesu v průběhu modernizace západní společnosti.²⁷

Tato obecná premisa rozdílného významu převládá v kulturně historickém bádání. Také já rozlišuji heuristicky mezi „cestováním“ a „cestovním ruchem“²⁸ – jak jinak by se mohlo hovořit o dějinách cestovního ruchu? Pro toto pojetí také mluví, že vůle k turistickým zážitkům masově pojatého zájezdu je časově

²² Např. G. SIGAUX: *Histoire du tourisme*, Lausanne 1965.

²³ Např. J. TOWNER: The Grand Tour. A Key Phase in the History of Tourism. *Annals of Tourism Research* 12, 1985, s. 297–333; M. BOYER: *Historie général du tourisme*, Paris 2005.

²⁴ Tak např. u E. J. LEED: *The Mind of the Traveller*, New York 1991 a J.-D. URBAIN: Auf der Suche nach dem Homo Viator. *Voyage* sv. 1, 1997, s. 18–32.

²⁵ Např. po roce 1800 jako produkt moderní občanské společnosti u Enzensbergera 1958 (srovnej níže) nebo po roce 1850 jako produkt rozvoje železnic srovnej: R. HACHTMANN: *Tourismusgeschichte*, Göttingen 2007, s. 9.

²⁶ K. KÖSTLIN: Eine Anthropologie des Reisens? In: A. Leonardi – H. Heiss (Eds.): *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum*, s. 125.

²⁷ Srovnej: H. SPODE: *Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden. Einführung in die Tourismusgeschichte*, 2. vydání, Wiesbaden 2012 (v tisku), Kap. 2.4; TÝŽ: Cestování a cestovní ruch. Podněty k diskusi o terminologii ve výzkumu a ve statistice, *Cestování včera a dnes* 4, 2007, č. 2, s. 42–46, a G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Eds.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*, s. 15 a násl. a 66 a násl.

²⁸ „Inbegriff der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus dem Aufenthalt Ortsfremder ergeben, sofern durch den Aufenthalt keine Niederlassung ... begründet wird.“ Srovnej: G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Eds.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*, kap. 2, zde s. 71.

spojena s technicko-hospodářskými systémy (při čemž se ale potom vytrácí dialektika). Názory, že cestovní ruch lze vysvětlit jako produkt industriální společnosti 19. století, jsou tedy zjevně chápány v úzkém slova smyslu.

Geniálně jednoduché rozdílné kritérium určil v tomto smyslu v roce 1795 historik August Ludwig Schlözer. Rozdělil cestování podle jeho motivů na dvě části: (převládající) „cestování za obchodem“ a (nově vzniklé) „cestování pro cestování“, tedy pro cestu samu. Také starší zkoumání dějin cestovního ruchu to takto zdůrazňovalo, jako např. Josef Stradner v roce 1917, který původní potěšení a luxus či konzumní charakter turistických cest rozvinul v obsáhlou definici, jež zahrnovala téměř všechny formy cestování. Také Walter Hunziker a Kurt Krapf nastínili v roce 1942 cestu v definování cestovního ruchu jako „souhrnu vztahů a jevů, které nastávají z pobytu cizích osob na určitém místě, pokud tímto pobytom nedochází k jejich usídlení“.²⁹ Podobné definice platí v teorii cestovního ruchu dodnes. Pro sociologický a kulturní výzkum, který začal v poválečné době, bylo tak široké určení málo využitelné, a tak se nevědomky vrátil k Schlözerovi nazpět. V roce 1960 definoval Hans-Joachim Knebel cestovní ruch jako „cestu bez zjevného účelu“.³⁰ Samozřejmě, že je tu kladen důraz na „zjevné“, protože bezúčelné cestování není. Hlavním úkolem dějin cestovního ruchu je tedy analýza skrytého, nevědomého popudu k „cestování pro cestování“.

Na rozdíl od této hravé, konzumně orientované, formy přitahovalo již dlouho zájem historiků „cestování za obchodem“. Obsažná literatura o neturistických a prototuristických cestách sahá až do starších dějin kultury. Výsledky mohou být bohaté na závěry, ale nepojednávají vůbec, nebo téměř vůbec o obyčejném cestovním ruchu „cestování bez zjevného účelu“, nýbrž o Herodotovi a Kryštofu Kolumbovi, Jamesi Cookovi a Alexandru von Humboldtovi, Idě Pfeifferové a Lady Montagu, o vagantech a studentech, rytířích a kavalírech, poutnících a objevitelích, obchodnících a kolonistech, básnících a malířích, diplomatech a učencích, misionářích a vojevůdcích. Vůči všem těmto významným mužům a ženám, vůči jejich velkým činům a závažným cestovním motivům se turista jeví jako „cestující idiot“³¹, který jen konzumuje.

Rané pokusy o dějiny cestovního ruchu

V této souvislosti je přece jen udivující, jak váhavě docházelo k psaní svých vlastních dějin. Již kolem roku 1900 vyzvedl Georg Simmel postavu „cizince“

²⁹ „Reise ohne offensichtlichen Zweck“. H.-J. KNEBEL: *Soziologische Strukturwandelungen im modernen Tourismus*, Stuttgart 1960, s. 5.

³⁰ Srovnej: J.-D. URBAIN: *L'idiot du voyage*, Paris 1991.

³¹ G. SIMMEL: *Gesamtausgabe*, Bd. 5 a 11, Frankfurt a. M. 1991, 1992 [první vydání 1895 a 1908].

jako sociální typ a označil, že se do Švýcarska již „cestuje průmyslově“.³² Spisovatel Theodor Fontane hovořil dokonce o období „masového cestování“. Cestovní ruch se v průběhu 19. století stal významným kulturním a hospodářským činitelem a získal vedoucí postavení v životě vyšších i středních vrstev. Mnozí „pociťovali jedenáct měsíců v roce jen jakousi přípravu na dvanáctý měsíc, jako žebřík, po kterém se stoupá na vrchol života“, jak pobaveně poznamenal Fontane: „jedenáct měsíců se musí žít, ten dvanáctý se chce žít“.³³

Že tento fenomén lze „pochopit“ jenom z toho, co se stalo, bylo poznáno teprve ve 40. letech 20. století. Druhá světová válka skončila a tehdy Brit John Alfred Pimlott³⁴ připomněl, že cestovní ruch život člověka – jeho zdraví, zvyky, módu – sice enormně ovlivnil a stal se hospodářským odvětvím, které předstihlo klasické industrie; přesto ale nedokázal vzbudit zájem historiků. V této souvislosti Pimlott prohlásil: „Historická věda zanedbala jeden z typických sociálních jevů – cestování lidí na dovolenou k moři, na venkov, do hor.“ Pimlottova studie o cestách Angličanů na dovolenou nalezla nejdříve v odborném světě malé ocenění. Nicméně může platit jako moment vzniku profesionální historiografie cestovního ruchu. Můžeme tedy konstatovat, že Pimlott vytvořil standard, který byl znovu dosažen až v 70. letech 20. století.

Jestliže Pimlotta považujeme za otce historiografie cestovního ruchu, pak musel tedy mít i on „své rodiče“. Nejranější pokusy zabývat se vědecky dějinami turismu pocházejí ze *statu nascendi* bádání o principech a fungování cestovního ruchu.³⁵ Na berlínské vysoké obchodní škole (Handelshochschule Berlin) to odstartoval v roce 1929 Robert Glücksmann se založením Výzkumného ústavu pro cestovní ruch (Forschungsinstitut für den Fremdenverkehr), který poskytl institucionální zajištění vědeckému bádání. Glücksmann založil odborný časopis Archiv pro cestovní ruch (Archiv für den Fremdenverkehr) a budoval historický archiv; ve studijních plánech byla zastoupena také historie. Mezi publikacemi tohoto krátce existujícího institutu – v roce 1935 musel být uzavřen – se však nachází jen málo témat z historie a teorie. Koncepčně náročnější byl projekt na založení institutu v Bernu a ve Svatém Havlu (Sankt Gallenu), jehož zakladateli byli již zmínění

³² T. FONTANE: *Von vor und nach der Reise*, Berlin 1894. Obdobně dnes: N. WANG: The Tourist as a Peak Consumer. In: G. M. S. Dann (Ed.): *The Tourist as a Metaphor of the Social World*, Wallingford 2002, s. 281–296.

³³ J. A. R. PIMLOTT: *The Englishman's Holiday. A Social History*, London 1947.

³⁴ Srovnej: H. SPODE: Geschichte der Tourismuswissenschaft. In: G. Haedrich a kol. (Edd.): *Tourismus-Management*, 3. vydání, Berlin – New York 1998; G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Edd.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*.

³⁵ W. HUNZIKER: *System und Hauptprobleme einer wissenschaftlichen Fremdenverkehrslehre*, St. Gallen 1943. Srovnej též literaturu v předchozí poznámce a též H. SPODE: Wie vor 50 Jahren keine theoriegeleitete Tourismuswissenschaft entstand. In: R. Bachleitner a kol. (Edd.): *Der durchschaute Tourist*, München – Wien 1998, s. 11–19.

Švýcaři – Walter Hunziker a Robert Krapf. Zvláště Hunziker horoval v roce 1943 pro interdisciplinární, teoreticky fundované vědecké zkoumání cestovního ruchu, které by mělo být pojímáno jako celek tvořící dílčí oblast sociologie – a ne jako u Glücksmanna v rámci ekonomie a dopravy.³⁶ Historii zde bylo samozřejmě přiřazeno důstojné místo; Krapf zpracoval k tomuto účelu letmý přehled.³⁷

Oba švýcarské instituty existují dodnes, i když však ony slibné počátky z roku 1943 již nebyly dále rozvíjeny. Po válce se sice podařilo etablovat „vědu o cestovním ruchu“ v systému klasifikace věd, avšak jen za cenu, že sloužila „praxi“ a omezila se na otázky malého dosahu. Onen obsažný nárok na „komplexní vysvětlování“ byl hozen přes palubu. Jako za trest se tato disciplína od té doby protlouká nuznou existencí jako okrajová oblast hospodářských věd a politologie.

Cestovní ruch ve vizi kulturní politiky

Zatím, co se věda o cestovním ruchu vzdala nároku na výklad o svém vlastním předmětu, zmocnili se jiní tohoto ladem ležícího pole.³⁸ Učinily to sociologicko-filosofické obory, zvláště sociologie volného času, které díky nárůstu životní úrovně a fondu volného času prožívaly boom v poválečných letech, zvláště ve Francii a v západním Německu. Máme tu na mysli bestseller Joffre Dumazediera o společnosti volného času,³⁹ marxistickou analýzu všedního dne Henri Lefebvra⁴⁰ a studii Hanse-Joachima Knebela o „strukturálních proměnách“ v cestovním ruchu, vůbec první sociologické disertaci na toto téma.⁴¹ V německy mluvících zemích měla velký vliv (a má dosud) elegantní esej již zmíněného Hanse Magnuse Enzelsbergera.⁴² V této práci rozvinul Enzelsberger náčrt teorie propojující kulturně-kritické pohledy a dějiny mentalit, která cestovní ruch označila jako romantický „útek z vlastní reality“, jako „jizvu“ občanských revolucí, ve kterých se zrodila „svoboda“, která však byla brzo zadušena. Mezitím je také svět dovolených ovládnut oním racionálním kapitalistickým maximem, před kterým byl turista na útěku.

³⁶ K. KRAPF: *Kurzer Abriß der Geschichte des Fremdenverkehrs*, St. Gallen 1941.

³⁷ Srovnej: G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Edd.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*, kap. 2 a 3.

³⁸ J. DUMAZEDIER: *Vers une civilisation du loisir?*, Paris 1962.

³⁹ H. LEFEBVRE: *Critique de la vie quotidienne*, Paris 1958.

⁴⁰ H.-J. KNEBEL: *Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus*. Na základě teorie Davida Riesmana o „charakterových typech“ a teorie Thorsteina Veblena o „nápadné spotřebě“ sleduje Knebel projevující se změny v „sociálním charakteru“. Postupně dospěl k pesimistickému závěru, že současnemu cestovnímu ruchu vévodí konformní „z vnějšku ovládaný“ typ, který se zajímá především o zvýšení společenské prestiže.

⁴¹ H.-M. ENZENSBERGER: *Vergebliche Brandung der Ferne. Eine Theorie des Tourismus*.

⁴² D. BOORSTIN: *The Image*, New York 1962.

V diskusi o volném čase a o cestování vládl zakyslý moralistní tón, který cestovní ruch ani natolik – jako to činil dříve Pimlott – neoslavoval jako sociální vymoženost, nýbrž ho koncipoval jako závažný „problém“, který zpětně zrcadlil nezdařenou společnost v jejím celku a požadoval moudré pedagogické řízení, aby minimálně ty nejhorší „výstřelky“ potlačil. Pojem cestovní ruch se stal přímo hanlivým výrazem a vyvolával zároveň představu, že je to něco jako zlomyslný produkt kapitalismu nebo výraz ztráty úrovně v masové společnosti. Enzelsberger mluvil o „masovém podvodu“, a mezi levicovými intelektuály platilo za jasnou věc, že cestovní ruch – jako celý „kulturní průmysl“ plní zákeřnou funkci ventilu; radost z dovolené jako „náhradní uspokojení“, které odrazuje od toho, aby se změnily společenské poměry. Kulturní kritika cestovního rucha přicházela neméně hlasitě i ze strany konzervativců; zde je třeba se alespoň zmínit o publicistovi Danielu Boorstinovi⁴³, jehož nárek nad úpadkem cestovatele k turistovi se stal velmi populární. Oběma stranám byl společný pohled z vysokých kulturních pozic na „nízkost“ komerčního a averse proti *panem et circenses*. V kulturně kritické klatbě „masového turismu“, která vedla k dlouhé tradici pohrdání nad „cestujícími davy“, spočívá druhá příčina toho, že se cestovní ruch v etablované historiografii nestal akceptovaným tématem.

Přesto byla debata o cestovním ruchu v poválečných letech velmi plodná, posunula společenské postavení masové „spotřeby zážitku“ (H.-J. Knebel) k pochopení a rozpracovala výkladové vzorce, z nichž některé přetrvávají dodnes. Tak jako kritický antikapitalistický pohled „Nové levice“, tak i nárek konzervativních kulturních kritiků o davu nevědomých mas narazily na odpor „liberálních“ sociologů, jako Joffre Dumazedier, Erwin K. Scheuch⁴⁴ a Dean MacCannell⁴⁵, kteří prosazovali méně kritický výzkum. Scheuch definoval cestovní ruch jednoduše jako „cestování ve volném čase“ (Freizeitreise) a tím jako „kulturní produkt“ moderny – základní předpoklad, kterým se mělo řídit i další historické zkoumání cestovního rucha.

Toto stanovisko zastávala rovněž v roce 1961 ve Starnbergu založená Studijní skupina pro cestovní ruch (Studienkreis für Tourismus).⁴⁶ Tento interdisciplinární institut pod záštitou psychologa Heinze Hahna fungoval jako jakýsi otáčivý kruh pro „sociální a kulturně vědeckou analýzu“ cestovního rucha. Tím se vytvářela protiváha jak ke kulturně kritickému časovému pojetí, tak i k zatěžujícímu ekonomickému výzkumu cestovního rucha. Institut rozvinul živou

⁴³ D. BOORSTIN: *The Image*, New York 1962.

⁴⁴ Např. E. K. SCHEUCH: Tourismus. In: H. Balmer (Ed.): *Die Psychologie des 20. Jahrhunderts*, sv. 13, Zürich 1981, s. 1089–1114.

⁴⁵ D. MACCANNELL: *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class*, London – New York 1976.

⁴⁶ Srovnej: A. Günther a kol. (Edd.): *Tourismusforschung in Bayern*, München – Wien 2007, díl 1. Již od roku 1959 ve Francii činný CIRET zůstal mnohem menší institucí než Studijní skupina pro cestovní ruch.

publikační činnost, především k tématům sociálně psychologickým a sociologickým, později rovněž k ojedinělým tématům historickým. Chyběla mu však univerzitní návaznost, právě tak jako mezinárodní spojení. Kromě toho nebyla jeho činnost mimo Německo známa a přijímána, a konečně finanční závislost na podnicích cestovního ruchu vedla v roce 1993 k jeho konci. Cestovní ruch nadále platil ve vědeckých kruzích za neutráaktivní téma.

Počátek profesionálního zpracovávání dějin cestovního ruchu

Výjimky potvrzují pravidlo. Na přelomu 60. a 70. let 20. století se začalo v historiografii vyčerpávat ústřední téma politických dějin „činů velkých mužů“. Do hlavního proudu nastupovali s velkým pracovním elánem historikové všedního dne, s orientací na život „lidí“, na *conditio humana* „obyčejných“ lidí. V tomto kontextu vznikaly i některé práce, které se zabývaly cestovním ruchem.

V Anglii, mateřské zemi cestovního ruchu, došlo již v 50. letech minulého století k pokusům zpracovat některá téma, když byly posmrtně vydány průkopnické práce Pimlottovy. Objevily se raně historické výzkumy zvláště v rámci „levicové“ lidové kultury, dějin všedního dne a zejména o britských přímořských lázních.⁴⁷ Samozřejmě, že zůstaly daleko vzdáleny od toho, aby byl cestovní ruch ustaven jako předmět bádání v historické vědě. Počet prací o historii cestovního ruchu zůstal zatím velmi omezený, práce byly sice tématicky inovativní, ale z hlediska teoreticko-koncepčního byly pojímány spíše tradičně.

Ke zkoumání historie cestovního ruchu docházelo i ve Francii⁴⁸, ale ještě daleko více v německém prostoru. Zde v roce 1977 předložil Wolfgang Schivelbusch zásadní studii z oblasti dějin cestování po železnici.⁴⁹ Takové téma to ovšem nemělo v historickém světě lehké („německé instituce poskytující stipendia“, jak trpce poznamenal autor „jakoukoliv podporu odmítly“) a teprve nedávno etabloványmi sociálními dějinami byla Schivelbuschova studie potrestána naprostým nepovšimnutím. Nikterak lépe se nedařilo ani jiným sociálně historickým pracím o cestovním ruchu. Podobně jako v Anglii byly tyto práce novátorské spíše s hlediska tématu než koncepce. V Anglii dominoval „cestovní ruch dělnické třídy“ v celém dlouhém 19. století, jehož prostřednictvím došlo k rozšíření tématického pole, tak jako v německém prostředí to byl sociální cestovní ruch v Třetí

⁴⁷ Např. S. HOWELL: *The Seaside*, London 1974; P. BERNARD: *Rush to the Alps*, New York 1978; J. K. WALKER: *The English Seaside Resort: A Social History 1750–1914*, Leicester 1983 (nové vydání 2000); Týž: *Taking the History of Tourism Seriously. European History Quarterly* 27, 1997, s. 563–571.

⁴⁸ Např. M. BONNEAU: *Tourisme et villegiature en France et en Belgique vers 1850. Hommes et Terres du Nord* 2, 1977, s. 13–22.

⁴⁹ W. SCHIVELBUSCH: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München 1977.

říši.⁵⁰ Legitimace k tomu, aby bylo žádoucí se zabývat masovým cestováním, přicházela od závažných témat, z dějin dělnického hnutí a z nacionálního socialismu, což však zpočátku neovlivnilo ani politické ani sociální dějiny, jež většinou tato téma opomíjely.

A přece; jestliže odhlédneme od Pimlotta, tak světo světa spatřil v 70. a 80. letech odborný standard prací o dějinách cestovního ruchu, a to především v německém prostoru. V následujících dvou desetiletích tento vývoj pokračoval, začal se tématicky diverzifikovat a internacionálizovat. Postupně se sice více bádalo, ale tato tématika zůstala v odborné historiografii i nadále marginální.

Na cestě k vědeckému zkoumání historie cestovního ruchu

Veřejnost však byla jiného mínění: na výstavách k dějinám cestovního ruchu bylo živo a kupovaly se hojně katalogy.⁵¹ Iniciativa vycházela méně z historie než z jiných oborů, především z etnografie. Tento malý obor měl porozumění *per definitionem* pro „lid“, jakož i pro obyčejné „lidi“ ve smyslu Enzensbergra. Tak začal nový trend. Přes zdrženlivou kritiku cestovního ruchu (nyní hlavně ekologicky zdůvodňovanou) mizely elitářské námitky proti „masám“ a jejich „kultuře“ a téma vyvolávalo v kulturních vědách méně obav.

A naopak, část ustavené vědy o cestovním ruchu usilovala o to, aby se obor více otevřel historicko-sociologickým otázkám. Nicméně v takové míře, v jaké se cestovní ruch akademizoval, vystupoval bolestně nedostatek jeho explanativní síly a kulturního kapitálu. Striktní praktická orientace a ambice být „správnou“ vědou se nyní nesnášely. Tento malý obor se dostal v 80. a 90. letech do dalekosáhlé myšlenkové krize a nezdálo se, že má naději na budoucnost. Zatímco jedni hledali jeho uzdravení v briskním oddělení od sousedních disciplín, druzí mluvili o sociálním a kulturně vědeckém rozšíření nebo dokonce horovali pro integraci různých dílčích oborů pod střechu společného „interpretacního rámce“.⁵² Nevědomky tak

⁵⁰ Např. W. BUCHHOLZ: *Die nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“*, disertace München 1976; H. SPODE: Arbeiterurlaub im Dritten Reich, In: Timothy W. Mason a kol.: *Angst, Belohnung, Zucht und Ordnung*, Opladen 1982; Ve Spojených státech vznikla ve stejně době práce o fašistické Itálii: V. de GRAZIA: *The Politics of Leisure*, disertace Columbia 1976.

⁵¹ Průkopnická práce: P. BOPP a kol.: *Mit dem Auge des Touristen. Zur Geschichte des Reisebildes*, Tübingen 1981.

⁵² H. SPODE: Geschichte der Tourismuswissenschaft; srovnej: TÝŽ: „Reif für die Insel“. Prolegomena zu einer Historischen Anthropologie des Tourismus a Editorial. *Voyage* 1, 1997. Ještě silněji pro nedilnou vědu plédovali: W. FREYER: Tourismus und Wissenschaft. In: H. Burmeister (Ed.): *Auf dem Weg zu einer Theorie des Tourismus* a K. WÖHLER: Editorial. *Tourismus-Journal* 1, 1997, č. 1. Srovnej také G. M. S. DANN: The Theoretical State of the Art in the Sociology and Anthropology of Tourism. *Tourism Analysis* 10, 2005; H. SPODE: Historische Tourismusforschung als interdisziplinäres Projekt; TÝŽ: Zur Geschichte der Tourismusgeschichte; G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Edd.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*.

docházelo k návratům k náročným počátkům oboru. Přesně půl století po Hunzikerovi definovala průkopnická Příručka cestovního ruchu (Handbuch zur Tourismuswissenschaft) tuto disciplinu opět jako obor společenských věd.⁵³ V souvislosti s touto diskusí předložil Christoph Hennig v roce 1997 souhrnnou sociologicko-antropologickou syntézu⁵⁴ a v téže roce se v Německu dostala na trh historicko-kulturně-vědecká řada – Voyage s podtitulem Jahrbuch für Reise- & Tourismusforschung, která proti etablovanému badatelskému zkoumání cestovního ruchu postavila uvědoměle od praxe vzdálenou „veselou vědu“ o cestování.⁵⁵ Již dříve (1973) založené Annals of Tourism Research, koncipované šířeji než jiné odborné časopisy o cestovním ruchu, publikovaly i jednotlivé studie z historie.⁵⁶

Počátek konstituování vědeckého zkoumání oboru cestovní ruch vedl také k zakládání archivů a pracovních skupin. Na Freie Universität Berlin byl v roce 1986 – v odkazu na Glücksmanna – vybudován Historisches Archiv zum Tourismus.⁵⁷ Ve stejnou dobu byla v Paříži založena Bibliothèque du tourisme et des voyages.⁵⁸ Ne náhodou začala také Studijní skupina pro cestovní ruch publikovat historické texty⁵⁹ a vyvolala v život společně s berlínským Historisches Archiv zum Tourismus interdisciplinární Pracovní skupinu pro dějiny cestovního ruchu (Arbeitsgruppe Tourismusgeschichte), která v roce 1990 uspořádala četná symposia.⁶⁰ Také němečtí národopisci založili vlastní Komisi pro cestovní ruch (Tourismus-Kommission), která propojovala historické a sociologické přístupy s pohledem teorie cestovního ruchu.⁶¹

Historické zkoumání cestovního ruchu (Historische Tourismusforschung)⁶², které je zde vypočítáváno, nebylo (a není) identické s deskripcí vývoje cestovního ruchu (Tourismusgeschichte), neboť je založeno na interdisciplinaritě. Za prvé, z pragmatických důvodů na tomto poli pracovali jen málokterí. Za druhé, z teoretických důvodů: rostoucí institucionální rozpory mezi humanitními

⁵³ H. Hahn – H. J. Kagelmann (Eds.): *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie*, s. IX. Svazek obsahuje 111 příspěvků z různých oborů.

⁵⁴ C. HENNIG: *Reiselust. Touristen, Tourismus und Urlaubskultur*, Frankfurt a. M. 1997.

⁵⁵ Srovnej Editorial, *Voyage* 1, 1997.

⁵⁶ Např. *Annals of Tourism Research* 18, 1991; obdobně byl orientován i v Německu v letech 1997–2007 vycházející *Tourismus-Journal*.

⁵⁷ <hist-soz.de/hat/archiv.html>

⁵⁸ <yelp.fr/biz/bibliothèque-du-tourisme-et-des-voyages-btv-trocadero-paris>

⁵⁹ Srovnej mou „Skizze“ k úkolu Studijní skupiny pro cestovní ruch: *Zur Geschichte des Tourismus*, Starnberg 1987.

⁶⁰ Srovnej úvod k H. Spode (Ed.): *Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989*, Berlin 1996. Stejnojmenná pracovní skupina vznikla v roce 1989 i ve (východním) Berlíně, nepřežila však převrat v NDR.

⁶¹ Srovnej: Editorial, *Voyage* 7, 2005.

⁶² Pojem byl poprvé použit v příručce H. Hahn – H. J. Kagelmann (Eds.): *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie* v angličtině a francouzštině se dosud příliš neuplatnil.

vědami. Pro studium „průřezového jevu“, jak ho představuje cestovní ruch, není ani přínosné, když si jednotlivé vědy vytvářejí vlastní oddělení pro zkoumání svých dějin, jako například doprava nebo literární věda, mezi nimiž se spolupráce přímo nabízí.⁶³ A konečně tento výzkum nebyl koncipován samoúčelně, nýbrž jako příspěvek k obsáhlé historické antropologii.⁶⁴ Ta se přednostně táže po „dlouhodobých strukturách“ a „nevědomých“ determinantách *conditio humana* a střetává se neustále s jinými disciplínami a s jejich podobory, především se sociologií, sociální psychologií a dějinami mentalit.

Již v pracích Enzensbergra a Knebela můžeme číst podobnou historickou antropologii cestovního ruchu.⁶⁵ S MacCannellem a Hennigovými komplexními teoretickými koncepty byly položeny základy pro náročné interdisciplinární bádání, které bylo rozšířeno – z pera Johna Urryho – anglicky psanými pracemi.⁶⁶ Nicméně dějiny cestovního ruchu nebyly chápány jako těsný teoretický korzet, nýbrž jako široce otevřená nabídka, která mohla zcela integrovat také klasická téma ze sociálních a politických dějin. Jedno ale mělo být neoddiskutovatelné: výzkum neměl být deskriptivní, dílčí nebo „antikvární“, ale syntetický a na teoretickém základě a zároveň sledovat „*histoire totale*“, jak to bylo propagováno především od francouzské školy Annales.⁶⁷

V tomto smyslu požadoval již v roce 1970 Friedrich A. Wagner, aby historikové cestovního ruchu nepopisovali „drkotající poštovní kočáry“ a „zavšivené hospody“, ale aby svůj předmět vřazovali do celkového systému zvolené epochy,⁶⁸ což byla ambiciózní žádost, která připomíná Wilhelma von Humboldta. Nic menšího než „*celistvost bytí*“ by měla být tématem dobrého „historiografa“: ten „*musí každou podrobnost chápat jako část celku nebo, což je stejné, v každé podrobnosti vidět celou historii*“.⁶⁹

⁶³ Viz diagram (potenciálního) podílu disciplín, H. SPODE: Historische Tourismusforschung als interdisziplinäres Projekt.

⁶⁴ Srovnej: H. SPODE: „Reif für die Insel“. Prolegomena zu einer Historischen Anthropologie des Tourismus a též: TÝŽ: Was ist Mentalitätsgeschichte? a D. Nash (Ed.): *The Study of Tourism: Anthropological and Sociological Beginnings*.

⁶⁵ Srovnej: H.-M. ENZENSBERGER: Vergebliche Brandung der Ferne. Eine Theorie des Tourismus a C. PAGENSTECHER: *Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History*, Hamburg 2003, s. 20 a následující.

⁶⁶ Např. J. URRY: *The Tourist Gaze*, London 1990; D. NASH: *Anthropology of Tourism*, Oxford 1996; J. Urry. – C. Rojek (Ed.): *Touring Cultures*, London – New York 1997; N. WANG: *Tourism and Modernity. Sociological Analysis*; G. M. S. Dann (Ed.): *The Tourist as a Metaphor of the Social World*.

⁶⁷ Srovnej: H. SPODE: Was ist Mentalitätsgeschichte? „Totalita“ požadovala pro svůj přístup i Bielefeldská škola, ale vzhledem k faktickému potlačení „kultury“ se nemohla v plné míře uplatnit.

⁶⁸ F. A. WAGNER: *Die Urlaubswelt von morgen*, Düsseldorf 1970, s. 16.

⁶⁹ „muß jede Begebenheit als Teil eines Ganzen, oder, was dasselbe ist, an jeder die Form der Geschichte überhaupt darstellen“ W. v. HUMBOLDT: *Studienausgabe*, díl 2., Frankfurt a. M. 1971, s. 291 a 293 [první vydání 1821].

Od „čekanky“ k samostatnému vědeckému oboru

V závěru 20. století počet prací k dějinám cestovního ruchu narůstal, zpočátku sice jen váhavě, později již daleko výrazněji. Zatímco tyto práce byly sice ještě sotva přehledové, bylo zřejmé, že většina z nich pochází z pera historiků.⁷⁰

Publikace k dějinám cestovního ruchu vycházely především ve Francii, a to hlavně díky její silné kulturně-historické tradici. Jako hlavní motiv sledovaly interdisciplinární „*histoire totale*“. Obdobně jako před časem Schivelbuschova „cesta po železnici“ byla rovněž mezníkem studie Alaina Corbina⁷¹ o proměnách pohledu na moře. Stejně to platí i pro obecné dějiny volného času vydané Corbinem propojující sociálně historická pojetí s dějinami mentalit. Další cestu ukažovaly i práce sociologa Jean-Didiera Urbaina.⁷² Zároveň vznikaly francouzsky psané historické přehledné práce a sborníky.⁷³

V Německu se nezájem historiografie držel mimořádně tvrdošíjně. Když v roce 1997 sociální historikové v objemném záznamu z konferenčního zasedání otevříali nové pole svého výzkumu „dějiny konzumu“, nenašel se mezi dvaceti příspěvky ani jediný k nejvíce ziskovému odvětví konzumu, k cestovnímu ruchu.⁷⁴ Mezitím ale byla prolomena dlouhá klatba v německy mluvících zemích. Publikace o dějinách konzumu již nadále turismus neignorují.⁷⁵ Produkce disertací tematicky blízkých cestovnímu ruchu, které později vyšly jako knihy⁷⁶,

-
- ⁷⁰ Z pohledů historiků k stavu bádání srovnej: s. Baranowski – E. Furlough (Ed.): *Being Elsewhere*, Ann Arbor 2001; H. Berghoff a kol. (Ed.): *The Making of Modern Tourism*, Hounds Mills 2002; T. NOWACK: *Rhein, Romantik, Reisen*, disertace Bonn 2006; H. SPODE: Zur Geschichte der Tourismusgeschichte; týž: *Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden. Einführung in die Tourismusgeschichte*; k cestovnímu ruchu 20. století zvrubně: R. HACHTMANN: *Tourismusgeschichte – ein Mauerblümchen mit Zukunft!* In: <[hszkult.geschichte.hu-berlin.de](http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de) 2011>; srovnej též die Bibliographien v týž: *Tourismusgeschichte* a též B. ZIMMERS: *Trierer Tourismus-Bibliographien*.
- ⁷¹ A. CORBIN: *Le territoire du vide. L'Occident et le plaisir du rivage*, Paris 1988.
- ⁷² A. Corbin (Ed.): *L'avènement des loisirs*, Paris 1995; J.-D. URBAIN: *L'idiot du voyage*; týž: *Sur la plage*, Paris 1994.
- ⁷³ C. BERTHO-LAVENIR: *La roue et la stylo*, Paris 1999; M. BOYER: *Historie général du tourisme*; B. RÉAU: *Les Français et les vacances*, Paris 2011; C. Humair – L. Tissot (Ed.): *Le tourisme Suisse*, Lausanne 2011.
- ⁷⁴ H. Siegrist a kol. (Ed.): *Europäische Konsumgeschichte*, Frankfurt a. M. 1997.
- ⁷⁵ Např. W. KÖNIG: *Geschichte der Konsumgesellschaft*, Stuttgart 2002; H.-G. Haupt – C. Torp (Ed.): *Die Konsumgesellschaft in Deutschland*, Frankfurt a. M. – New York 2009.
- ⁷⁶ Např. H. Spode (Ed.): *Zur Sonne, zur Freiheit*, Berlin 1991; H. Spode (Ed.): *Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989*; B. FUHS: *Mondäne Orte einer vornehmen Gesellschaft*, Hildesheim 1992; C. KEITZ: *Organisierte Arbeiterreisen und Tourismus in der Weimarer Republik*, disertační práce, Berlin 1992; H. Haas a kol. (Ed.): *Weltbühne und Naturkulisse*, Salzburg 1994; B. SCHUMACHER: „Ferien“: *Schweiz 1890–1950*, disertační práce, Basel 1999; P. PREIN: *Bürgerliches Reisen im 19. Jahrhundert*, disertační práce, Berlin 2002; A. MAI: *Die Erfindung und Einrichtung der Sommerfrische*, disertační práce, Leipzig 2002; C. PAGENSTECHER: *Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History*; F. BAJOHR: „Unser Hotel ist judenfrei“, Frankfurt a. M. 2003; T. NOWACK: *Rhein, Romantik, Reisen*; s. Kinzler a kol. (Ed.): *Nordlandreise*,

stejně jako učebnicové souhrnné výklady⁷⁷ dokládají narůstající váhu tohoto tematického zaměření.

Rovněž i v anglickém prostředí historikové otevřeli téma cestovního ruchu. Převládaly zde sociální a historicko-politické koncepce, byly však zastoupeny rovněž pohledy literárně historické a zkoumání dějin mentalit. Obsahově stálý často v popředí otázky vytváření národních identit a praktik cestovního ruchu, zkoumané ve Spojených státech, Velké Británii, Německu a některých dalších zemích.⁷⁸ Anglicky psané práce početně přerostly práce v jiných jazycích, což odráželo obecnou tendenci ve vědě.

Avšak nejenom v angličtině, němčině a francouzštině byly publikovány dějiny cestovního ruchu, ale docházelo k tomu i v jiných jazycích.⁷⁹ Anglická produkce posvěcovala bohužel sklon mnohých, jejichž mateřštinou je angličtina, že pro malou znalost cizích jazyků neznali publikované výzkumy v jiných jazycích a tím pak většinou spadl pod stůl vývoj v ostatních zemích a možnost sledování mezinárodních vazeb. Kdo i nezaujatě anglicky psanou literaturou prochází, získá snadno dojem, že cestovní ruch je čistě americký nebo britský fenomén.⁸⁰ Tento problém nepostihuje ovšem jenom anglo-americkou produkci, ale projevuje se částečně i v jiných velkých jazykových prostorech (naproti tomu se kulturní vědy v malých zemích, ale také v Asii *nolens volens* mnohem více dívají

Hamburg 2010; k vývoji v NDR: H. WOLTER: „Ich harre aus im Land und geh, ihm fremd“, disertační práce, Dresden 2008 a C. GÖRLICH: *Urlaub vom Staat*, disertační práce, Berlin 2010.

⁷⁷ R. HACHTMANN: *Tourismusgeschichte*; H. SPODE: *Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden. Einführung in die Tourismusgeschichte*.

⁷⁸ Např. J. SEARS: *Sacred Places*, Oxford 1989; I. OUSBY: *The Englishmen's England*, Cambridge 1990; J. M. BUZARD: *The Beaten Track*, Oxford 1993; D. P. MAKAMEN: *Leisure Settings*, London – Chicago 1998; O. LÖFGREN: *On Holiday*, Berkeley 1999; R. KOSHAR: *German Travel Cultures*, Oxford – New York 2000; Týž: (Ed.): *Histories of Leisure*, Oxford – New York 2002; s. Baranowski – E. Furlough (Ed.): *Being Elsewhere*; Berghoff 2002; J. K. Walton (Ed.): *Histories of Tourism*, Clevedon 2005; S. C. Anderson – B. H. Tobb (Ed.): *Water, leisure, and culture*, Oxford – New York 2002; S. BARANOWSKI: *Strength through Joy*, Cambridge 2004; K. SEMMENS: *Seeing Hitler's Germany*, Hounds-mills 2005; J. HAGEN: *Preservation, tourism and nationalism*, Aldershot 2006; A. CONFINO: *Germany as a culture of remembrance*, Chapel Hill 2006; M. Dritsas (Ed.): *European Tourism and Culture*, Athens 2007; H. GRANDITIS – K. TAYLOR: *Yougoslavia's Sunny Side*, Budapest 2010.

⁷⁹ Např. T. PRZERWA: *Odkryli dla nas piękno gór*, Torún 2003; A. SAVELLI: *Sociologia del turismo balneare*, Milano 2009; M. F. WAGNER a kol.: *Fra Frihed til Fritid*, Aarhus 2012; z produkce pražské Vysoké školy obchodní: Hlavní směry vývoje cestování a cestovního ruchu, *Cestování včera a dnes* 4, 2007, č. 3; J. ŠEMBERK – M. MANOVÁ a kol.: *Historie a cestovní ruch, perspektivní a podnětné spojení. Pocta profesoru Vratislavu Čapkovi k 85. narozeninám*, Praha 2008; J. ŠEMBERK: *Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*, Pelhřimov – Praha 2009.

⁸⁰ Např. C. COCKS: *Doing the town*, Berkeley 2001 (Městská turistika jako americký vynález, Paříž je ignorována.); S. BARTON: *Working-class organisations and popular tourism*, Manchester – New York 2005 (Cestovní ruch jako ryze britský fenomén). Srovnej kritiku k tomuto anglo-americkému centrizmu G. M. S. Dann – G. Liebman-Parrinello (Ed.): *The Sociology of Tourism. European Origins and Developments*, kap. 1.

přes jazykové hranice). Historické diskuse, což platí všeobecně, trpí jazykovými bariérami a nacionální uzavřeností, i když právě cestovní ruch by měl být tím, který nabízí internacionální perspektivu.⁸¹ Přesto se objevily vícejazyčné sborníky, které pojednávají o širších souvislostech více zemí.⁸²

Proti autismu národních debat narůstala mezinárodní síť zainteresovaných odborníků. Od počátků druhého tisíciletí začaly působit nové faktory a vznikla pozoruhodná mezinárodní aktivita na různých akcích, na nichž vystupovali do popředí zvláště etnografové, sociologové a historikové dopravy. Tito posledně jmenovaní založili v roce 2003 Společnost pro dopravu, provoz a mobilitu (Transport, Traffic and Mobility)⁸³, jejíž časopis *Journal of Transport History*⁸⁴ byl otevřen pro téma z oblasti dějin cestovního ruchu. V soutěži s ním bylo zahájeno vydávání zvláštního časopisu *Journal of Tourism History*.⁸⁵ Také v USA byla založena Komise pro dějiny cestování a cestovního ruchu (*History of Travel and Tourism*) s vícejazyčnou internetovou platformou pod názvem H-Travel⁸⁶, na které se podílejí především historikové.⁸⁷ Ve srovnání s těmito třemi historicky mi vědeckými fóry zakotvila ve střední Evropě multidisciplinárně pojatá ročenka *Voyage*⁸⁸, která pravidelně přináší historické texty. Totéž platí i pro nový mezinárodní časopis vycházející ve Velké Británii *Journal of Tourism and Cultural Change*.⁸⁹ Zakladatelská vlna nových časopisů a odborných fór potvrzuje rostoucí odborně historický zájem o cestovní ruch.⁹⁰ Způsobuje to však také značnou nepřehlednost. Lokální organizace a rozmanitost publikací je v určitém kontrastu ke spolupráci a interdisciplinaritě a k stále ještě poměrně omezenému počtu badatelů, kteří na tomto poli pracují.

⁸¹ Mezinárodní perspektivu nabízí A. Corbin (Ed.): *L'avènement des loisirs a la fin du fascisme et au début de l'ère nazie*, Köln 2009.

⁸² Např. L. Tissot: (Ed.): *Construction d'une industrie touristique*, Neuchâtel 2002; A. Leonardi – H. Heiss (Edd.): *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum*; H.-J. Gilomen a kol. (Ed.): *Temps libre et loisirs*, Zürich 2005; R. Roth – K. Schlägel (Edd.): *Neue Wege in ein neues Europa*; O. Kurilo (Ed.): *Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert*, München 2009; Hlavní směry vývoje cestování a cestovního ruchu, *Cestování včera a dnes* 4, 2007, č. 3.

⁸³ Srovnej: H.-L. DIENEL – C. DIVALL: Changing Histories of Transport and Mobility in Europe. In: R. Roth – K. Schlägel (Edd.): *Neue Wege in ein neues Europa*, s. 65–84, <t2m.org>.

⁸⁴ <manchesteruniversitypress.co.uk/journals/journal.asp?id=4> (anglicky).

⁸⁵ <tandfonline.com/loi/rjth20> (anglicky).

⁸⁶ <h-net.org/~travel> (anglicky, německy, francouzsky, španělsky).

⁸⁷ Úloha Pracovní skupiny pro dějiny cestovního ruchu byla ve střední Evropě nějakým způsobem převzata Komisi pro etnografii a cestovní ruch. <d-g-v.org/kommissionen/tourismusforschung>.

⁸⁸ <hist-soz.de/voyage> (německy s anglickým resumé).

⁸⁹ <tandf.co.uk/journals/1476-6825> (anglicky); mezioborový časopis stejně jako ediční řada jsou vydávány Centrem pro cestovní ruch a kulturní proměny (Centre for Tourism and Cultural Change) v Leedsu, které navazuje nějakým způsobem na dědictví německé Studijní skupiny pro cestovní ruch.

⁹⁰ V letech 2004–2007 vycházející časopis *Cestování včera a dnes* přinest také řadu historických textů (převážně česky s německým resumé).

Model dějin cestovního ruchu: jsoucnost celku

Na závěr zbývá konstatovat, že téma cestovní ruch si na přelomu druhého a třetího tisíciletí v historické vědě vydobylo pevné místo, i když dějiny cestovního ruchu hrají i nadále – měřeno sociálně-kulturním a hospodářským významem – spíše marginální roli. Naskytá se otázka, jak to s výše nastíněným zkoumáním historie cestovního ruchu vypadá? To je založeno mnohem šířejí než popis vývoje cestovního ruchu a zahrnuje jak etablovanou vědu o cestovním ruchu, tak části geografie a společenských věd jako etnografie, antropologie, sociologie, literární věda a samozřejmě historie.⁹¹

I když téma cestovní ruch alespoň částečně zapustilo své kořeny, jsou zde viditelné tendenze vytvořit z dějin cestovního ruchu zvláštní subdisciplínu, otevřenou jen pro historiky. Speciální odborné časopisy nebo v budoucnu možná i katedry a studijní obory „dějin cestovního ruchu“ nezískaly doposud pro tento předmět, přes určitý malý boom, přiměřenou váhu v systému věd.⁹² Jsou kontraproduktivní pro výzkum celého jevu. Na cestovní ruch si nemůže reklamovat monopol ani historická věda. Síly by se neměly tříštit, ale spojovat nebo koordinovat. Tak, jak již otcové „teorie cestovního ruchu“ charakterizovali, je třeba na celý jev nahlížet z nejrůznějších perspektiv.⁹³ A jako společný jmenovatel je žádoucí ho chápat principiálně buď jako „kulturní jev“ (W. Hunziker) nebo jako „kulturní produkt“ (E. K. Scheuch) a tím historickou skutečnost. Na této bázi by se potom mohly vést plodné teoretické diskuse.

K vytvoření takto orientovaného výzkumu cestovního ruchu došlo v 90. letech minulého století. I když tento termín „Historische Tourismusforschung“ není všeobecně prosazen, byly na tomto poli učiněny již pozoruhodné pokroky. Přitom se vedle výrazného světla ukázaly i stinné stránky. Kvantita dílčích studií značně stoupla, i když to nebylo vždy ve stejném míře ani kvalitě. Máme k dispozici také excelentní práce a dnes rovněž víme daleko více o četných jevech – o formování základní rodiny, o výstavbě a přínosu dopravních prostředků, o nových místech cestovního ruchu, až po tvorbu sociální a národní identity a industrializaci cestování. A víme také něco o tom, co moderního člověka přitahuje, aby investoval do „cestování bez zjevného účelu“ (H. J. Knebel) tolik peněz a času.

⁹¹ Srovnej: H. SPODE: Historische Tourismusforschung als interdisziplinäres Projekt. In: U. Tanker a kol. (Eds.): *Strukturwandel in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts*.

⁹² Stále slabé postavení výzkumu cestovního ruchu dokládá, že v roce 2012 byl uzavřen Historisches Archiv zum Tourismus za předpokladu, že žádná jiná vysoká škola tuto jedinečnou kolekci nepřeveze. Také Mezinárodní centrum pro výzkum a studium cestovního ruchu a také Centrum pro cestovní ruch a kulturní proměny jsou v latentním ohrožení.

⁹³ W. HUNZIKER: *System und Hauptprobleme einer wissenschaftlichen Fremdenverkehrslehre*; srovnej též: F. DARBELLAY – M. STOCK: Tourism as a complex interdisciplinary research object. *Annals of Tourism Research* 39, 2012, s. 441–458.

Nicméně, ne vždy je doposud možné vyložit získané empirické poznatky v širších souvislostech. Historickým studiím nezřídka chybí strukturální zpracování a stanovení souvislostí, mnohokrát se dostávají na úroveň čisté deskripcie, ne-li „antikvární“; to, co líčí, zůstává potom bez spojení s daným prostorem a jeví se proto jako náhodné až jedinečné. Studiím o současnosti chybí často představa o minulém vývoji a tíhou k tomu, aby své nálezy interpretovaly jako nová zjištění, jako strukturální přelom.⁹⁴ Jinak řečeno: ve všech případech tu chybí syntéza a založení na teorii. To platí obecně pro kulturní i sociální dějiny.⁹⁵ Zdá se mi, že historické sledování cestovního ruchu je k tomuto nedostatku kvality náchylné. Možná, že tu působí stále ještě malá akademická prestiž. Jde tu ale také o obsažné důvody: nelze popírat, že téma „cestovní ruch“ je vnímáno jako „horší“ než jiná téma. Rozhodně je rozdíl pro osud země nebo jednotlivce, jestli lidé táhnou do války nebo jedou na dovolenou.

Historie cestovního ruchu je pod poměrně velkým tlakem, aby dokázala ukázat své opodstatnění, protože příliš často sklouzává do „antikvárního“. Jestliže chtějí být něčím více než zábavným „uplynulým rokem“, oslavou zdánlivé jedinečnosti nějakého hotelu, nějakého pořadatele zájezdu, nějaké určité obce nebo i národa, potom musí prokazovat daleko výrazněji, než některé jiné obory, proč se svým tématem zabývají. To není zdaleka tak těžké. To se podaří, jestliže výzkum prokáže centrální funkce a výsledky turistického konzumu ve společenské skladbě, nebo jestliže ho bude metodicky chápat jako jeden indikátor, který je rozhodující a který zároveň přivádí na světlo skryté aspekty.

Platí tedy, že cestovní ruch by měl být zařazen do „celkového kontextu každé epochy“. Ze je to možné dokázat, je bohatě doloženo důkazy již od dob Pimlotta a Knebela. Základní oprávnění na studium dějin cestovního ruchu již nepotřebuje žádné další zdůvodnění. Historik by měl být ale na pozoru před „antikvárním“ a místo toho se opírat o Humboldta a Lévi Strausse. Historiografie cestovního ruchu musí stále dbát na „jsoucnost celku“, aby mohla přispívat k možnosti „poznat minulost, pochopit současnost“ a snad také „tvorit budoucnost“.

⁹⁴ Srovnej: H. SPODE: Der Blick des Post-Touristen. Torheiten und Trugschlüsse in der Tourismusforschung. *Voyage* 7, 2005, s. 135–161.

⁹⁵ Ne vše, co je v tomto expandujícím oboru napsáno, by mělo být zveřejněno, ale tlak na publikování je vysoký.

Kapitoly z dějin cestovního ruchu

Jan Štemberk
a kolektiv