



ERUDITIO
MORES
FUTURUM

Ivan Chorvát

Cestovanie a turizmus v zrkadle času

Cestovanie a turizmus v zrkadle času



Ivan Chorvát



ERUDITIO
MORES
FUTURUM

Cestovanie a turizmus v zrkadle času



Cestovanie a turizmus v zrkadle času

Ivan Chorvát

Banská Bystrica 2007

*Publikácia vznikla v rámci grantového projektu VEGA 1/2493/05
„Fenomén cestovného ruchu (turizmu) v súčasnej spoločnosti –
sociologická analýza“*

Autor: Ivan Chorvát

Recenzenti: Doc. PhDr. Dilbar Alieva, CSc.
Doc. Ing. Jana Piteková, PhD.

Vydavateľ: © Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela
v Banskej Bystrici, Cesta na amfiteáter 1,
974 01 Banská Bystrica

Prvé vydanie 2007

Technická spolupráca: Mgr. Michal Filadelfi, Zuzana Murgašová

Fotografie na obálke (predná strana: Zostup z Poľského štítu vo
Vysokých Tatrách, zadná strana: Nový Smokovec) pochádzajú zo
súkromnej zbierky Mgr. Juraja Rohárika

Tlač: Bratia Sabovci, s.r.o., Zvolen

ISBN: 978-80-8083-344-2

OBSAH

ÚVOD	7
O čom je táto knižka	9
Turizmus ako objekt sociologického skúmania (stručná poznámka)	16
1. CESTOVANIE V STAROVEKU A STREDOVEKU	22
1.1. Antické podoby poznania, oddychu a úniku	22
1.2 Úpadok cestovania v stredoveku: mýtus či realita?	25
2.VÝCHODISKÁ MODERNÉHO TURIZMU (16. – 19. STOR.)	40
2.1. <i>Grand tours</i> a následný rozvoj cestovania	40
2.2 Zmeny vo vnímaní prírody a vizualizácia cestovania	44
2.3. Budovanie ciest a začiatky organizovanej prepravy cestujúcich	51
2.4. Kúpele, more, železničná doprava: zrod turizmu ako sociokultúrneho javu v 18. a 19. storočí	55
3. ROZKVET MODERNÉHO TURIZMU V INDUSTRIÁLNEJ SPOLOČNOSTI	62
3.1. Thomas Cook a zrod organizovaného turizmu	62
3.2. Dichotómia cestovateľ – turista a demokratizácia dovolenky	68
3.3. Rozvoj turizmu v prvej polovici 20. storočia	73
4. POČIATKY A ROZVOJ TURIZMU NA SLOVENSKU	82
4.1. Záujem o Tatry: Vývoj organizovaného turizmu v Tatrách do roku 1918	82
4.2 Rozvoj turizmu na Slovensku v rokoch 1918 – 1945	91
5. FUNKCIE TURIZMU V TOTALITNÝCH REŽIMOCH 20. STOROČIA	102
ZÁVER	116
POUŽITÁ LITERATÚRA	121
SUMMARY	129
CONTENT	132

ÚVOD

*Cestovateľ vidí to, čo vidí. Turista vidí to, čo vidieť
chcel.*

Gilbert Keith Chesterton

V súvislosti s rozvojom modernej spoločnosti, ktorej charakteristickým atribútom je rozširovanie strednej vrstvy so stúpajúcim disponibilným príjmom a vzrastajúcim fondom voľného času, dochádza k rozmachu najrôznejších podôb cestovania značného množstva populácie. V priebehu 20. storočia sa cestovanie vrátane jeho inštitucionalizovaných organizovaných masových foriem stáva neoddeliteľnou súčasťou života modernej západnej spoločnosti. Turizmus existuje ako významný sociálny a kultúrny fenomén ovplyvňujúci mnohé aspekty každodenného života, spoločenské vzťahy i ekonomické a politické procesy. Moderná spoločnosť s jej charakteristickým spôsobom života sa stáva motivačným faktorom pre existenciu a rozvoj turizmu.

Cieľom tejto publikácie však nie je analýza fenoménu turizmu v súčasnej spoločnosti. Nie preto, že by sme považovali takúto analýzu za nepotrebnú. Práve naopak – sociologická reflexia cestovania a turizmu v súčasnej spoločnosti je predmetom dlhodobejšej výskumnej orientácie autora tohto textu a jeho publikovaných čiastkových úvah (pozri napríklad Chorvát I. 2007; 2006a; 2006b; 2001) ako aj prednáškovej činnosti. Pri práci na plánovanom širšie koncipovanom texte zaoberajúcom sa problematikou sociológie turizmu (v slovenskej sociológii prakticky nereflektovanou) bolo našou snahou analyzovať

počiatočné východiská vzniku a rozvoja organizovaného turizmu. Domnievame sa totiž, že súčasnosť nie je možné pochopiť bez znalosti historického kontextu, v akom sa daný fenomén (v našom prípade turizmus) vyvíjal a bez znalosti koreňov, z akých vyrastal. Aj preto sa opierame predovšetkým o anglické respektíve britské reálie, keďže moderný turizmus je britským „vynálezom“ a aristokratické spôsoby cestovania sa v rozsiahlejšom meradle transformovali na masovejšie formy práve v tejto spoločnosti. Neznamená to však, že by k demokratizácii cestovania v 18.–19. storočí v iných krajinách nedošlo – svedčia o tom nielen analýzy autorov skúmajúcich fenomén turizmu v akademickej spisbe, ale aj romány, poviedky a iné žánre krásnej literatúry napríklad od francúzskych či ruských dobových spisovateľov (Daudetov *Tartarin z Tarasconu*, *kúpeľní hostia* zobrazení v dielach Lermontova, Maupassanta a iných).¹ Naším cieľom však nebolo mapovanie situácie v rôznych krajinách, ale poukázanie na mechanizmus zrodu a vývoja pozoruhodného a emblematického fenoménu modernej spoločnosti, ktorým turizmus bezpochyby je.² Nielen v tomto prípade chápeme dnešné dianie ako vyvrcholenie dejov a trendov, ktoré sa spájajú s počiatkami modernej spoločnosti.

¹ Za tento podnet vďaka recenzentke tohto textu Dilbar Alieve – jej i druhej recenzentke Jane Pitekovej patrí úprimná vďaka za množstvo cenných poznámok a podnetov, ktorými prispeli ku skvalitneniu predkladanej práce. Všetky prípadné nedostatky textu však idú výhradne na vrub autora.

² Je vhodné tiež pripomenúť, že turizmus je kultúrne podmieneným javom a nie univerzálne rozšírenou aktivitou, čo príslušníkom našej euroamerickej civilizácie nemusí byť vždy na prvý pohľad zrejmé. Urry si všíma, že cestovanie na dovolenku – za oddychom, relaxom – je medzi etnickými menšinami v Británii oveľa menej rozšírené ako u väčšinových „bielych“ Britov a tento fakt nie je možné vysvetliť len nižším priemerným príjmom etnických menšín. Mnohí prisťahovalci vo Veľkej Británii sa domnievajú, že cestovanie by malo mať nejaký serióznejší dôvod než je „iba“ cesta za slnkom či prírodnou scenériou – napríklad hľadanie práce, pripojenie sa k zvyšku rodiny alebo návštevu príbuzných (Urry 2002, s. 139). Aj z tohto dôvodu je pohľad na históriu turizmu v tomto texte „europocentrický“ a neprihliada napríklad k moslimskej kultúre, kde pútnický turizmus bol a dodnes je významným fenoménom – iné, dovolenkové formy sa tam však vo výraznejšej miere neuplatňujú.

Zamýšľaná počiatočná „historická“ kapitola, ktorej cieľom bolo zasadiť problematiku turizmu do širšieho historického a kultúrneho rámca a ktorá mala tvoriť úvod k sociologickej analýze súčasných spoločenských procesov a javov týkajúcich sa turizmu, sa však rozrástla do takej miery, že sme sa rozhodli pre jej samostatné publikovanie. Viedlo nás k tomu aj presvedčenie, že vzhľadom na častú absenciu historického pohľadu v spoločenskovednej analýze u nás bude vhodné osobitne publikovať prácu o spoločensko-historických aspektoch cestovania a turizmu.

O čom je táto knižka

Ukazuje sa, že napriek obvyklej predstave o mobilite ako záležitosti spätjej predovšetkým s modernou spoločnosťou bolo cestovanie rozšírené i v predchádzajúcich historických obdobiach, i keď sa líšilo svojimi formami, účelom cesty a motívmi cestovania. Kapitola nasledujúca po úvode sa venuje problematike cestovania v antike a stredoveku. V týchto historických obdobiach samozrejme ešte nemôžeme hovoriť o postave turistu, ako ho poznáme dnes. Za pozornosť však stojí skutočnosť, že v antickom Ríme už nachádzame zárodky chápania cestovania ako formy úniku a oddychu, ktoré sa však so zánikom Rímskej ríše na niekoľko storočí úplne vytratilo a objavilo sa až v modernej industriálnej spoločnosti.

Nevytratilo sa však cestovanie ako také. Ľudia cestovali z rozličných dôvodov – obchodných, náboženských, vzdelávacích i vojenských. Cestovanie na dlhé vzdialenosti bolo spojené predovšetkým s pútnictvom, ktoré sa stalo do istej miery inštitucionalizovaným už v 13. – 14. storočí, t.j. oveľa skôr než boli inštitucionalizované iné formy

cestovania. Význam mobility sa často zvyrazňuje v súvislosti so súčasnosťou, mobilita sa však ukazuje ako dôležitý faktor sociálneho vzostupu napríklad aj v stredovekej spoločnosti, najmä v prípade migrácie meštianskych vrstiev.

Za ťažiskové, kľúčové časti predkladaného textu je možné považovať kapitoly 2 a 3, ktoré sa venujú myšlienkovým a kultúrnym predpokladom vzniku a rozvoja moderného turizmu. Vychádzajú predovšetkým z anglických a britských reálií, keďže turizmus v podobe, v akej ho vnímame dnes, bol procesom, ktorý vznikol v Británii, vyrástol z tamojších kultúrnych, intelektuálnych, ekonomických a sociálnych koreňov a postupne sa šírila aj do iných kultúrne príbuzných častí Európy a západného sveta.

Druhá kapitola sa venuje východiskám moderného turizmu, rozoberá fenomén náučných ciest mladých anglických aristokratov, takzvaných Grand Tours, po Európe. Tieto cesty, populárne hlavne v 17. a 18. storočí, znamenali transformáciu cestovania, dovtedajších jeho motívov a podôb a boli významným faktorom prenikania cestovania aj do ďalších vrstiev spoločnosti na prelome 18. a 19. storočia. Dôležitým činiteľom, ktorý vo veľkej miere podnietil záujem o cestovanie a pričínili sa o rozšírenie nových spôsobov trávenia voľného času, bola zmena vnímania prírody pod vplyvom myšlienok romantického hnutia. Príroda sa stáva estetickou kategóriou, záujem cestovateľov sa začína upierať na prírodné krásy a objavuje sa termín „malebnosť“ (picturesque), súvisiaci so zmeneným vnímaním prírody, krajiny a vizualizáciou cestovateľskej skúsenosti. Zvýšenú intenzitu cestovania podnietilo aj budovanie ciest, priechodov, komunikácií a skvalitnenie poštových služieb, ktoré viedli k inštitucionálnemu zakotveniu osobnej dopravy. Trend zvýšenej mobility bol badateľný koncom 18. a začiatkom 19. storočia aj v stredoeurópskom priestore. Zrýchlenie komunikácie ako

pohybu ľudí, tovarov a informácií bolo jedným z dôležitých predpokladov spoločenskej zmeny, ktorá sa v sociológii označuje ako prechod od tradičnej k modernej spoločnosti. Prejavmi tejto fundamentálnej spoločenskej transformácie boli aj zmena pracovného prostredia a charakteru práce, oddelenie pracovného prostredia od prostredia rodiny súvisiace s nástupom priemyselnej výroby a urbanizácie a tiež technologické premeny vrátane zmien v oblasti dopravy vrcholiace vynájdením a zavedením železničnej dopravy. Všetky tieto faktory mali vplyv na prerod sociokultúrneho systému vtedajšej industriálnej spoločnosti, ktorého významnou súčasťou sa stala aj nová organizácia voľného času a inštitucionalizácia cestovania. Dochádza k rozvoju kúpeľných miest v Anglicku i kontinentálnej Európe a k budovaniu prímorských letovísk v Anglicku na konci 18. a na začiatku 19. storočia. Spoločnosť sa stáva mobilnou a v tomto období má už vytvorené všetky predpoklady na zrod moderného turizmu vo viacerých jeho podobách.

Tretia kapitola sa preto zaoberá počiatkami organizovaného turizmu, ktoré sú späté s menom Thomasa Cooka a jeho cestovnou kanceláriou Thomas Cook and Son. Táto organizačná inovácia cestovania sa stala kľúčovým prvkom nielen vzniku turizmu ako významného sociokultúrneho javu modernej spoločnosti a masového cestovania, ale dokonca aj, ako tvrdia niektorí autori (napríklad Lash – Urry 1994), vzniku modernity ako takej. Domnievame sa, že sociologická analýza turizmu, dôkladnejšie pochopenie jeho významu a úlohy v živote súčasnej spoločnosti nie sú možné bez toho, aby sme neporozumeli procesom, ktoré v tej dobe zmenili cestovanie z individuálne zabezpečovaného a neistého počínania na jednu z najorganizovanejších a najracionalizovanejších ľudských aktivít.

Štyridsiate roky 19. storočia je možné pokladať, spolu s Urrym, za jedno z tých výnimočných období, kedy dochádza k významným spoločenským zmenám, prostredníctvom ktorých sú nezvratným a neodvolateľným spôsobom ustanovené nové podoby spoločenských vzťahov. „Je to ten moment, kedy sa turistické videnie sveta [the tourist gaze], tá osobitá kombinácia prostriedkov kolektívneho cestovania, túžby po cestovaní a techniky fotografickej reprodukcie, stáva kľúčovým komponentom západnej modernity“ (Urry 2002, s. 148). Je nepochybné, že cestovanie ako možnosť trávenia voľného času a dovolenky (ktoré vznikajú ako výsledok diferenciacie pracovného a voľného času) sa demokratizuje, predchádzajúci exkluzívny typ aktívneho a rozhladeného cestovateľa sa transformuje na turistu, ktorý je „špecifickým produktom modernej doby“ (Petrušek 2006, s. 384) a ktorý sa spoločensky aj kultúrne oddeľuje od cestovateľa, stáva sa podriadenou kategóriou v termínoch triedy i statusu. Vytvára sa dichotómia cestovateľ – turista, ktorá je jednak dobovou reflexiou elitárskeho vnímania spoločenských zmien a ich dopadu vo sfére cestovania a tiež nástrojom kritiky demokratizačných tendencií v cestovaní, keďže tieto tendencie pripravujú vyššie, prevažne aristokratické vrstvy, o dovtedajšie stavovské privilégia. Tu nachádzame zárodok určitého rezervovaného až povýšeneckého vzťahu k turistike a turistom pretrvávajúceho do dnešných dní. Postupne sa však aj v rámci organizovaného turizmu stáva dovolenka záležitosťou prestížnej spotreby. Prejavuje sa to v tendencii spoločenskej hierarchizácie významných britských rekreačných stredísk. Už na sklonku 19. storočia je dovolenka v anglických prímorských letoviskách súčasťou spôsobu života mnohých komunit hlavne v industriálnych oblastiach severného Anglicka, stáva

sa inštitucionalizovanou formou úniku z každodennosti života v modernej industriálnej spoločnosti. V 20. storočí sa turizmus výraznejšie internacionalizuje a hlavne v medzivojnovom období dochádza k jeho výraznému nárastu, predovšetkým pod vplyvom trendu zvyšovania voľného času obyvateľstva, zavedenia inštitútu platenej dovolenky a tiež vďaka rozvoju automobilizmu prinášajúcemu zlepšenie možností individuálnej mobility stredných vrstiev.

Aj keď hlavným cieľom predkladaného textu je poukázať na socioekonomické a kultúrne predpoklady vzniku turizmu a podmienky rozvoja organizovaného turizmu, ktoré sa rozvíjali pod vplyvom procesov rámcovaných industrializáciou a urbanizáciou spoločnosti – aj preto je organizovaný turizmus celkom pochopiteľne „britským vynálezom“ (Berghoff – Korte 2000) – nie je možné v publikácii určenej pre slovenského čitateľa sa aspoň rámcovo nezmieniť o tom, aké boli počiatky turizmu u nás, kedy sa turizmus vo svojej organizovanej podobe začal rozvíjať aj na území dnešného Slovenska, v akých formách sa najčastejšie vyskytoval a aké boli politické a spoločenské predpoklady pre jeho rozvoj v jednotlivých obdobiach 19. a prvej polovice 20. storočia. Týmto otázkam venujeme pozornosť v štvrtej kapitole. Na príklade Vysokých Tatier ako najatraktívnejšieho regiónu z hľadiska rozvoja turizmu v minulosti poukazujeme na jeho vývoj, od prvotného záujmu o poznávanie „Snežných hôr“ a prvé výstupy na tatranské štíty v 17. storočí, cez prevažne vedecký záujem (vyvolaný vzrastajúcim záujmom o prírodné krásy pod vplyvom romantizmu) o tatranskú prírodu, jej geologické pomery, faunu i flóru v 18. storočí, až po vznik tatranských turistických letovísk a liečebných stredísk v 19. storočí. Rozvoj rozmanitých turistických aktivít a rast počtu návštevníkov najmä v poslednej štvrtine 19. storočia a na začiatku 20. storočia sa viažu

najmä na budovanie železničných tratí a cestnej siete a tiež na organizovanosť turistických aktivít pôsobením Uhorského karpatského spolku. Novým impulzom pre rozvoj turizmu (a to nielen vo Vysokých Tatrách) bol vznik prvej Československej republiky. V tridsiatych rokoch 20. storočia ponúkali Vysoké Tatry služby a aktivity, ktoré boli porovnateľné so štandardmi v iných turisticky vyspelých krajinách.

Záujem domácich i zahraničných návštevníkov Slovenska sa sústreďoval nielen na horské oblasti, ale i na kúpeľné strediská. V medzivojnovom období sa v československom cestovnom ruchu začínajú tiež objavovať organizované zájazdy prostredníctvom cestovných kancelárií (Čedok), a to aj do zahraničia. Počas existencie vojnovnej Slovenskej republiky došlo k pochopiteľnému útlmu cestovného ruchu, napriek snahám orgánov štátu o jeho rozvoj a zvýšenie jeho hospodárskeho významu.

Histórii turizmu na Slovensku sa u nás nevenovala dostatočná pozornosť, pravdepodobne aj preto, že do roku 1918 bol záležitosťou vyšších majetnejších vrstiev, medzi ktorými mal slovenský element len skromné zastúpenie. Aj poprední organizátori turizmu, majitelia a správcovia hotelov a reštaurácií, dokonca i tatranskí horskí vodcovia sa do roku 1918 regrutovali prevažne z neslovenských vrstiev. Po roku 1918 nastala zmena, naďalej však platilo, že na domácom cestovnom ruchu mali oveľa väčší podiel turisti z českých krajín. Ani vo vedeckom skúmaní cestovného ruchu sa až donedávna nevenovala dostatočná pozornosť vývoju turizmu na Slovensku do roku 1945. Ako uvádza J. Piteková (1999a, s. 3), chýbal politický i spoločenský záujem o túto tému a jej spracovanie bolo nedostatočné, snáď aj z toho dôvodu, že cestovný ruch bol považovaný len za sprievodnú činnosť. Práve zásluhou

J. Pitekovej už problematika vývoja cestovného ruchu na Slovensku, predovšetkým v rokoch 1918 – 1945, nie je neznáma. Aj z týchto dôvodov sme nepovažovali za potrebné obsirnejšie sa zaoberať problematikou vývoja organizovaného cestovného ruchu a jeho organizačného zabezpečenia na Slovensku v rokoch 1918 – 1945. Prípadných záujemcov je možné odkázať na práce J. Pitekovej (podrobnejšie pozri najmä Piteková 1999a).

Cestovanie a dovolenka sa za posledné viac ako storočie väčšinou chápu ako voľnočasové aktivity, ktoré človek vykonáva dobrovoľne, na základe svojich osobných preferencií, pre potešenie, kvôli stráveniu príjemných chvíľ, sú spojené s relaxom, prípadne i poznaním. Ako v texte ukazujeme, v masovejšom meradle sa vyskytujú v modernej spoločnosti na určitom stupni socioekonomického a kultúrneho rozvoja. Turizmus ako taký evokuje slobodu a voľnosť. V piatej kapitole sa však zamýšľame nad tým, či je turizmus zlučiteľný aj so životom v takých spoločnostiach modernej doby, ktoré sa vyznačujú opačnými charakteristikami, t.j. v spoločnostiach neslobodných, uzavretých, reprezentovaných totalitnými režimami 20. storočia. V tejto práci si všimame niektoré charakteristiky organizácie cestovného ruchu a funkcie, ktoré turizmus plnil vo fašistickom Nemecku a v komunistickom Československu. V oboch režimoch plnila dovolenka (a jej relatívna dostupnosť pre široké vrstvy obyvateľstva) významné sociálne a integračné funkcie.³ V národno-socialistickom Nemecku bola nástrojom upevňovania národnej pospolitosti a prostriedkom stotožnenia sa s nacistickým režimom. Podobne v komunistickej

³ Je nepochybné, že turizmus plní integračné funkcie z hľadiska celku aj v slobodnej spoločnosti. Integrácia v tomto zmysle, ako zdôrazňoval Durkheim, je úlohou rituálu. Môžeme preto povedať, že turizmus, ktorý je v modernej spoločnosti často identifikovaný s re-kreáciou, t.j. znovuvytváraním, znovuobnovovaním, je moderným spoločenským rituálom – „nástrojom, pomocou ktorého spoločnosť udržuje a upevňuje svoje normatívne usporiadanie a organizáciu“ (Velký sociologický slovník 1996, s. 938, heslo „rituál“).

spoločnosti bol organizovaný cestovný ruch nástrojom politickej kontroly, plnil predovšetkým ekonomické a politicko-formatívne funkcie, s primárnym cieľom reprodukcie pracovnej sily a legitimizácie režimu v očiach „pracujúceho obyvateľstva“.

Turizmus ako objekt sociologického skúmania (stručná poznámka)

V súvislosti s procesom transformácie cestovateľa na turistu, ktorý sa udial v 19. storočí, sme sa zmienili o určitom rezervovanom vzťahu k turizmu a turistom, ktorý pretrváva aj do dnešných dní. Pohrdanie rolou turistu a snaha presvedčiť seba samého, že počas svojej cesty nevystupujem ako konvenčný turista, sa zdá byť neoddeliteľnou súčasťou roly súčasného turistu.

Určitá stigmatizácia turizmu má zrejme svoj odraz aj v tom, aká malá pozornosť sa venuje cestovaniu a turizmu v sociológii. Problematika cestovného ruchu sa od 40-tych rokov 20. storočia študovala hlavne v rámci ekonómie a geografie, až od 70-tych rokov sa začali vo väčšej miere objavovať vo svete sociologické štúdie zamerané na turizmus a ešte aj v súčasnosti je sociológia turizmu v podstate marginálnou disciplínou v rámci sociológie. Cestovanie a rekreácia sú stále na okraji záujmu mainstreamovej sociológie ako banálne aktivity nehodné seriózneho vedeckého záujmu, aj preto sa turizmus dosiaľ neintegroval do hlavného prúdu sociologického bádania. V polovici deväťdesiatych rokov minulého storočia, v knihe nazvanej *Sociology of Tourism*, sa objavuje zmienka o tom, že „neexistuje žiadna učebnica akademického charakteru, ktorá by v obsiahlejšom meradle postihovala sociologické

dimenzie turizmu“ (Apostolopoulos et al. 1996, s. xiii). Bližšie o sociológii turizmu, jej hlavných autoroch, koncepciách a vývoji pozri Chorvát I. (2007; 2006a; 2006b; 2006c).⁴

Na Slovensku sa turizmu venuje pozornosť v rámci ekonómie (v menšej miere i v geografii), tento pohľad však abstrahuje od problémov sociálneho a kultúrneho charakteru a turizmus vidí prevažne ako súbor ekonomických aktivít; zameriava sa na politiku cestovného ruchu, v rámci ktorej sa orientuje na identifikovanie a prispôbovanie ekonomických indikátorov.

⁴ Aspoň letmo tu spomenieme najvýznamnejších autorov, ktorí vo svojom diele reflektujú fenomén turizmu zo sociologickej perspektívy. O sociológii turizmu ako samostatne sa vymedzujúcej a špecializovanej sociologickej disciplíne je možné hovoriť až od 70. rokov 20. storočia v súvislosti so štúdiami Erika Cohena (1972; 1979; 1984; a iné), ktorého môžeme považovať za duchovného otca tejto disciplíny. Popri Cohenových štúdiách sa v rovnakom období objavila prvá sociologická teoretická syntéza. Bola to kniha Deana MacCannella *The Tourist* (1976), ktorá je dodnes jednou z najvýznamnejších prác v oblasti sociológie turizmu. MacCannell bol prvým sociológom, ktorý štúdiom turizmu prepojil s niektorými významnými sociologickými teóriami a pri svojej analýze využil myšlienky Durkheima, Goffmana, Lévi-Straussa a Marxa. Podobný význam ako MacCannellov *The Tourist* mala pre rozvoj sociologického uvažovania o turizme aj práca Johna Urryho *The Tourist Gaze*, ktorá vyšla prvýkrát na začiatku 90. rokov. Urry vychádza z predpokladu, že byť turistom je jednou z charakteristických črt modernej skúsenosti. Príbuzným spôsobom reflektuje rolu turistu Zygmunt Bauman (1995; 1999), a podobne ako MacCannell a Urry tvrdí, že turista je stelesnením a metaforou súčasného života v postmodernej spoločnosti, či – ako ju neskôr nazýva – v období tekutej modernity (Bauman 2002). V sociologickej literatúre sa stala známou hlavne Baumanova metafora štyroch kultúrnych vzorcov postmoderného života – ponevierača (flâneur), tuláka, turistu a hráča, ktoré sa stali v každodennom živote normou a ich charakteristiky sa nachádzajú paralelne v živote takmer každého jedinca. Znakom turistu v postmodernej každodennosti sa vyznačujú dôrazom na zberateľstvo dojmov – svet hodnotíme hlavne podľa toho, koľko dojmov a vzrušujúcich zážitkov poskytuje. Ďalšou významnou Baumanovou charakteristikou metafory turistu je vedomie o dočasnosti nášho pobytu na určitom mieste a neprináležitosti k nemu, ktoré sa stáva existenciálnou skúsenosťou človeka všeobecne. Striedame bydliská ako hotelové izby, väčšinou sa nikde natrvalo neusádzame, nemáme trvalé pracovné úväzky, kontakty, ktoré nadväzujeme, sa svojou povrchnosťou a premenlivosťou podobajú dočasným priateľstvám, ktoré nadväzujeme s inými hosťami počas dovolenky a aj milostné vzťahy svojou prchavosťou a epizodickosťou pripomínajú hotelové romániky. Krátky exkurz zakončíme Michelom Maffesolim, ktorý vo svojej práci *O nomádstve* píše o tom, ako sa do súčasnosti navracia archaický pud blúdenia, v dôsledku ktorého sa z každého stáva cestovateľ neustále hľadajúci nejaké „inde“ (Maffesoli 2002).

V slovenskej sociológii problematika turizmu prakticky nie je reflektovaná. Okrem prác autora tejto publikácie z posledného obdobia je ďalšou výnimkou rozsiahlejšia štúdia Dilbar Alievy (2005) zaoberajúca sa sociológiou dobrodružstva, v ktorej môžeme nájsť významné presahy do problematiky turizmu. Fenomén dobrodružstva a turizmu spája mnoho spoločného – okrem toho, že presahujú každodennosť sa vyznačujú tiež svojou prítomnosťou či skôr neprítomnosťou v sociologickom bádani. Alieva píše o tom, ako sa pojem dobrodružstva ocitá na okraji sociologickej literatúry a vedeckého záujmu vôbec a až s prechodom do obdobia neskorkej modernity či postmodernity sa mu dostáva viac pozornosti, dokonca sa stáva emblematickým pomenovaním súčasnej spoločenskej situácie (v súvislosti so zdôrazňovaním neistoty, neurčitosti, rizikovosti ako kľúčovými črtami spoločenského života). Možno tu vidieť významné paralely s konceptom turizmu, napríklad aj v tom ako dobrodružstvo – zrejme v rovnakom období ako cestovanie – prestávalo byť záležitosťou a privilegiom aristokracie a ako došlo k demokratizácii dobrodružstva, čo je tendencia podobná demokratizácii cestovania, o ktorej bude reč v tomto texte. Alieva si tiež všíma proces banalizácie dobrodružstva, ktorý sa v súčasnosti deje prostredníctvom turizmu ako najmasovejšej formy organizovaného, rutinizovaného a komercializovaného dobrodružstva (Alieva 2005).

Na tomto mieste je potrebné urobiť ešte jednu poznámku. Týka sa terminológie či používania pojmov turizmus a cestovný ruch. V tomto texte preferujeme pojem turizmus, aj keď sa na niektorých miestach, tam, kde sa nám zdá použitie alternatívneho výrazu vhodnejšie,⁵ nevyhýbame ani pojmu cestovný ruch. Domnievame sa, že medzi

⁵ Napríklad na niektorých miestach v kapitolách 4 a 5, kde uvažujeme o cestovnom ruchu ako určitom uzavretom systéme organizovaných a riadených aktivít.

obidvoma výrazmi existuje určitý významový rozdiel. Slovenskí odborníci na cestovný ruch, t.j. prevažne ekonómovia a marketingoví špecialisti, majú dlhodobo zaužívané používanie pojmu cestovný ruch. V kontexte ekonomického prístupu, ktorý cestovným ruchom rozumie „súbor činností zameraných na uspokojovanie potrieb súvisiacich s cestovaním a pobytom osôb mimo miesta trvalého bydliska a zvyčajne vo voľnom čase...“ (Gúčik et al. 2004, s. 18), považujeme používanie pojmu cestovný ruch za celkom výstižné a adekvátne. Keď však uvažujeme o turizme zo širšieho hľadiska ako je súbor činností zabezpečujúcich potreby subjektov cestovného ruchu, ak ho vnímame ako sociokultúrny fenomén, ak ho skúmame v prepojení s inými oblasťami sociologického skúmania – napr. s oblasťou práce, voľného času, životného štýlu spotreby, masovej kultúry, mobility, tak potom úzko, odvetvovo či takpovediac industriálne chápaný pojem cestovný ruch označujúci súbor služieb je vhodnejšie nahradiť pojmom turizmus. Cestovný ruch sa u nás stále vníma spôsobom, ktorý do poslednej štvrtiny 20. storočia prevažoval aj v zahraničí a ktorý Franklin a Crang považujú za problematický – t.j. ako komplex ekonomických aktivít, produktov a správania abstrahujúci od kultúrnych a sociálnych aspektov. Cestovný ruch sa potom skúma ako usporiadaný a prehľadný subsystém, v ktorého rámci môžu byť všetky jednotlivé javy definované, zaradené a regulované. Súčasné významné spoločenskovedné analýzy však umiestňujú turizmus do centra porozumenia sociálnej organizácie a ukazujú, že nie je vhodné chápať ho ohraničene, iba ako samostatnú aktivitu umiestnenú do špecifických lokalít, ktorá prebieha v nejakom vymedzenom čase. Turizmus je natoľko významnou súčasťou globálneho sociálneho života, že sa naň nemožno dívať ako na nezávislé udalosti prebiehajúce vo vybraných turistických strediskách a

prostrediach, ktoré zahŕňajú turistov mimo miesta ich bydliska (Franklin – Crang 2001, s. 5-7).⁶ V podobnej súvislosti Wang (2000) opakovane uvažuje o tom, ako je v súčasnosti takmer akýkoľvek kultúrny jav či artefakt (v najširšom slova zmysle) „turistifikovateľný“, t.j. transformovateľný pre potenciálnu turistickú klientelu do podoby komodity, ktorú je možné konzumovať ako zážitok, autentickosť, exotickosť či imidž. Každá destinácia a akýkoľvek priestor sa môžu stať atrakciou a budovať si v súťaži s ostatnými svoj „turistifikovateľný“ imidž. Je to už nielen sociálna štruktúra nejakého miesta, ale i symbolická štruktúra miesta a ľubovoľného priestoru, ktorá nadobúda význam pri sociologickej a vôbec spoločenskovednej analýze javov v oblasti turizmu.

Ak by sme mali na vysvetlenie turizmu ako javu, tak ako ho chápeme, využiť nejaký tradičný sociologický koncept, bol by to zrejme Durkheimov koncept sociálneho faktu. Za sociálny fakt považoval Émile Durkheim všetko, čo existuje nezávisle na jedincoch; sociálne fakty „existujú mimo individuálneho vedomia“ (Durkheim 1926, s. 36). Dôležitou charakteristikou sociálneho faktu je jeho rozšírenosť v celom sociálnom priestore spoločnosti, samostatná existencia, nezávislosť na jeho individuálnych prejavoch a vonkajší tlak, ktorý vykonáva na jedincoch. Sociálne fakty majú voči nim donucovaciu silu. Tento tlak nie je nutné chápať ako skutočné donútenie, mnohokrát sa sociálnym faktom podriaďujeme radi, dokonca bez toho, aby sme tušili, že sa im podriaďujeme (podľa Petrusek 1998, s. 151-152). Príkladmi takýchto durkheimovských faktov môžu byť jazyk, peniaze, móda, verejná mienka

⁶ V inom texte sme odlišili dva prístupy ku skúmaniu cestovného ruchu/turizmu a označili sme jednu z nich (tú, ktorú tu vymedzujeme pomocou výrazu cestovný ruch) ako profesionálnu perspektívu a druhú ako akademickú perspektívu (bližšie pozri Chorvát 2006a; 2006b).

či právna norma. Za sociálny fakt je možné v súčasnej spoločnosti podľa našej mienky pokladať aj turizmus. Ľudia sa v nej podriaďujú imperatívu cestovania, predovšetkým počas dovolenkového obdobia sa milióny ľudí stretávajú na cestách, letiskách, presúvajú sa určitým smerom počas svojho úniku z každodennosti, zdanlivo zo svojej vlastnej vôle, ale ako keby sa podriaďovali nejakému vonkajšiemu príkazu (Krippendorf 1986). Turizmus sa teda stal faktom (Durkheim by povedal sociálnym faktom) modernej spoločnosti, ktorá vytvára potrebu, motiváciu i prostriedky, pomocou ktorých môže väčšina populácie na turizme participovať. Aj o tom budú nasledujúce riadky...

1. CESTOVANIE V STAROVEKU A STREDOVEKU

Keďže ľudia nemôžu nepretržite pracovať, potrebujú odpočinok, ale odpočinok nie je konečný cieľ.
Aristoteles

Aj keď cestovanie je významným fenoménom modernej spoločnosti a ako masový jav sa rozvíja až v 20. storočí, nie je ničím, čo by sa netýkalo spoločnosti v minulosti. Ľudia cestovali vždy, o čom dodnes svedčia zvyšky ciest vybudovaných napríklad už v období antického Ríma. Na cesty sa vydávali vojaci, kupci, pútnici, poslovia, rytieri, tovariši, študenti, bedári, králi i pápeži, len veľmi zriedka sa však ľudia vybrali na prázdninové cesty a cestovanie pre radosť bolo výsadou vyhradenou len veľmi obmedzenému počtu ľudí. Nikoho z nich nemôžeme označiť ako turistu, turista je postavou výhradne modernou (Verdon, 2003; Bauman, 1993).

Cestovanie a neustála mobilita boli už odpradáвна spôsobom života rozličných nomádskych kmeňov. Avšak aj keď odhliadneme od týchto putujúcich komunít, respektíve od dôb, v ktorých dochádzalo k sťahovaniu národov, ľudia zavše odchádzali z miest svojho stáleho pobytu a zase sa doň navracali.

1.1. Antické podoby poznania, oddychu a úniku

Počiatky európskej turistiky sa viažu k obdobiu antiky. V gréckych a rímskych časoch to boli vyslanci a poslovia jednotlivých mestských

štátov, ktorí spoznávali iné oblasti a nadväzovali kontakty s ich obyvateľstvom, boli to obchodníci a pútnici, ale aj ľudia cestujúci do známych kúpeľných stredísk, navštevujúci významné religiózne miesta a veštiarne⁷ či cestujúci za účelom vzdelávania, štúdia či nápravy zdravia. Zvláštnu pozornosť si zaslúži organizovanie antických olympiád, ktorých dejisko Olympia bolo najpopulárnejšou „turistickou“ destináciou cestovateľov v antickom Grécku a ktoré priťahovali obyvateľov zblízka i cestujúcich zďaleka raz za štyri – päť rokov. Týmto ľuďom bolo treba poskytnúť ubytovanie, stravu, uspokojiť ich základné potreby, preto sa už v starom Grécku vyskytovali ľudia, ktorí sa živili poskytovaním služieb cestujúcim. Budovali ubytovacie hostince i reštaurácie pre pútnikov. Prvé hry sa konali v roku 776 p.n.l. a boli oslavou boha Dia, niesli preto v sebe hlboký náboženský význam. Cestovanie v antickom Grécku nebolo výpravou za dobrodružstvom, ale skôr cestou spojenou s tradíciou a rituálom. Človek – cestovateľ upevňoval svoje väzby k spoločnosti namiesto toho, aby sa z nej, ako je to u moderného turistu, odpútal. Návštevy veštiarní a festivalov boli súčasťou spôsobu života v antickom Grécku, cesty za oddychom a zábavou neboli rozšírené, tento motív sa stal významnejší až v časoch rímskych. Za prvého autora cestopisov môžeme považovať historika a filozofa Herodota, ktorý väčšinu svojho života cestoval a svoje poznatky z ciest systematicky zaznamenával (Przeclawski 2004; Sharpley 1994).

Značný prelom v rozvoji cestovania prinieslo až obdobie antického Ríma. Spravovanie a politické udržiavanie expandujúcej rímskej ríše si vyžadovalo budovanie cestnej siete, ktorá umožňovala rýchly pohyb rímskeho vojska, štátnej administratívy, taktiež ale znamenala zlepšenie

⁷ Známym miestom bola napríklad veštiareň v Delfách, kam putovalo pre radu v najrôznejších oblastiach (štátnických, politických, ale tiež súkromných) množstvo cestujúcich.

možností na cestovanie pre obyčajných ľudí. Jednou z prvých významných diaľkových ciest bola Via Appia, ktorej stavba začala v roku 312 p.n.l. V priebehu 1. storočia nášho letopočtu už bola Rímska ríša popretkávaná tisíckami hlavných i vedľajších ciest takým spôsobom, že bolo možné cestovať naprieč ríšou po kvalitných dláždených cestách vybavených pravidelnými zastávkami s možnosťami ubytovania, a to po celej trase od Hadriánovho múru na území dnešného severného Anglicka až po južné hranice Rímskej ríše na území Etiópie. Cestovanie v tomto období tak bolo relatívne pohodlné a bezpečné, avšak prekonávanie dlhých vzdialeností za inými účelmi než vojenskými a obchodníckymi bolo stále zriedkavé. U bohatých vrstiev však môžeme zaznamenať cesty, ktoré svojim zámerom pripomínajú cesty moderných turistov. Ich populárnymi destináciami boli Atény i návštevy ďalších gréckych miest na území dnešného Turecka (Efez). Mladí Rimania cestovali za poznaním a vzdelaním do Atén a na ostrov Rodos; tieto cesty môžeme považovať za predchodcov takzvaných Grand Tours mladých anglických šľachticov v 17. – 18. storočí, o ktorých bude reč neskôr. Mená Rimánov tiež nachádzame vyryté na významných egyptských pamiatkach, čo len potvrdzuje, že niektoré zvyky turistov sa nemenia ani v priebehu dvoch tisícročí.⁸

Z hľadiska porozumenia funkcie a významu cestovania a turizmu v spoločnosti (predovšetkým modernej) je však pozoruhodný hlavne ten fakt, že u Rimánov prvýkrát nachádzame poňatie „turizmu“ ako úniku. Bohatí rímski občania si často budovali druhé domy za hranicami mesta, aby unikli letným horúčavám. Kopce okolo Ríma poskytovali takéto možnosti a už v 1. storočí p.n.l. boli posiate letnými domami.

⁸ Nie je preto prekvapujúce, keď v diele *Prírodoveda* známeho rímskeho encyklopedistu Plinia staršieho nachádzame tento výrok: *Hominum natura novitatis ac peregrinationis avida est* (Ľudia celkom prirodzene dychtia po novinkách a po cestovaní) (Kučáková – Marek – Zachová 1988, s. 233).

Podobné to bolo aj v prípade iných miest Rímskej ríše. Rozvinutá cestná sieť navyše umožňovala prístup k pobrežným oblastiam, kde v tých časoch, napríklad v severných častiach Neapolského zálivu, vznikali akési „strediská cestovného ruchu“ (vyjadrené dnešnou terminológiou).

Tí najbohatší Rimania vlastnili vily tak v kopcoch ako aj na pobreží. Niektoré pobrežné strediská, z ktorých najznámejšie a najprestížnejšie bolo Baiae,⁹ sa v lete stávali vyhľadávanými destináciami s reputáciou uvoľnenej morálky, kde sa organizovali hlučné zábavy, hostiny, pitky a hostia sa kúpali nahí. Podobné funkcie plnili aj kúpeľné mestá Vichy a Aix-les-Bains na území dnešného Francúzska, ktoré boli významnými strediskami zábavy.

Napriek týmto faktom však cestovanie ako forma úniku a uvoľnenia nebolo bežnou a frekventovanou záležitosťou a jeho rozsah bol obmedzený. Zásluhou Ríma sa však pôvodné cestovanie z dôvodov obchodných, zdravotných a náboženských rozšírilo aj o cestovanie za letným oddychom, čo bola forma, ktorá spolu so zánikom Západorímskej ríše v 5. storočí zanikla a objavila sa znovu až v 20. storočí (Sharpley 1994, s. 35-37).

1.2 Úpadok cestovania v stredoveku: mýtus či realita?

Pád Západorímskej ríše zapríčiňuje úpadok cestnej siete,¹⁰ čo pôsobí obmedzujúco na mobilitu stredovekej spoločnosti. Oproti antike sa znižuje rýchlosť cestovania.¹¹ Stredovekí panovníci nedisponovali

⁹ Stredisko Baiae existovalo počas obdobia Rímskej ríše a zaniklo spolu s ňou.

¹⁰ V dobe najväčšieho rozkvetu rímskej ríše vychádzalo od zlatého mílnika na mieste zvanom Forum Romanum asi päťtisíc kilometrov ciest. Podobnou sieťou disponovali európske štáty až v 18. storočí (Ohler 2003, s. 49).

¹¹ Rímsky cisár Cicero dostal v 1. st. p.n.l. štyri listy z Británie. Napriek neexistencii kuriérnej služby a nevybudovanosti rímskych ciest v Gálií (v tom čase) trvalo

takými prostriedkami ako veľké antické riše a neinvestovali do stavby ciest, mostov a tunelov. Aj preto, ako píše Ohler (2003), boli veľké rímske stavby, napr. akvadukty, ktoré sa zachovali dlhú dobu po páde Ríma, označované ako diablove mosty, pretože sa považovalo za nemožné, aby boli dielom ľudských rúk. Cestovanie sa stáva menej pohodlným a navyše aj nebezpečným, cestujúci riskujú zdravie, majetok i život. Hlavným účelom cestovania je i naďalej obchod a povinnosti súvisiace so správou krajiny. Najobvyklejšia forma takpovediac dobrovoľného cestovania súvisela v Európe s kresťanským pútnictvom. Aj preto boli tromi najfrekventovanejšími cestovateľskými destináciami v stredoveku Jeruzalem, Rím a Santiago de Compostella. Napríklad v roku 1300 navštívilo Rím 300 000 cestovateľov. V tejto súvislosti Sharpley (1994) upozorňuje na pôvod anglického slova *holidays* označujúceho dovolenku, prázdniny (doslova *holy days*, t.j. sväté, posvätné dni). Ďalším významným fenoménom stredovekej mobility bolo akademická peregrinácia, t.j. cesty za vzdelaním.¹² Väčšina ľudí cestovala pešo, len relatívne málo ich mohlo ísť na koni. Kryté cestovné vozy, aké sa používali v antických časoch, sa v Európe začali využívať až počas neskorého stredoveku, aj to najskôr len pre ženy, starých a chorých ľudí, a zločincov. „Cestovať vozom sa považovalo za nehodné muža iste

doručenie troch listov 27 dní, štvrtý list putoval 34 dní. O 1200 rokov neskôr trvalo doručenie expresného listu z Ríma do Canterbury 29 dní, obyčajný list potreboval na doručenie 7 týždňov (Ohler 2003, s. 15).

¹² Gabriel P. Hunčaga sa vo svojej monografii zmiňuje o akademickej peregrinácii dominikánov. Študijná migrácia bola nevyhnutnou súčasťou ich vzdelávania a najdôležitejšiu úlohu v ich študijnej migrácii zohrávalo putovanie na generálne štúdiá, ktoré boli najprestížnejšou formou vzdelávania v rámci rehoľných štruktúr. Generálne štúdiá vznikali vo veľkých mestách vtedajšej Európy (Paríž, Bologna, Montpellier, Kolín, Oxford a iných). K najznámejším akademickým pútnikom dominikánov patril sv. Tomáš Akvinský, ktorý počas tridsiatich rokov pôsobenia v dominikánskej reholi niekoľkokrát absolvoval pešie cesty medzi Rímom, Neapolom, Bolognou, Parížom, Kolínom, Valenciou a Toulouse. Cestovanie koňmo alebo zvieracím záprahom nebolo u dominikánov, podobne ako aj u mnohých ostatných reholí, povolené, považovalo sa za ťažký prečin (Hunčaga 2008, s. 69-80).

aj preto, že i napriek mnohým vylepšeniam zostávala takáto cesta nepohodlná“ (Ohler 2003, s. 54).

Zaujímavou sa iste javí otázka, s akým vybavením sa stredovekí cestovatelia vydávali na svoje cesty. Ohler (2003, s. 55-57) opisuje pútnikov ako prototyp stredovekých cestovateľov, ktorí

nosili dlhý kabát, ktorý im v noci slúžil ako deka; klobúk so širokým okrajom, ktorý im chránil tvár pred slnkom a zabraňoval, aby im nekvapkalo za krk; pančuchy a viac-menej solídne topánky; ďalej tašku ukrývajúcu listy, ktorými sa preukazovali, pár mincí (občas mali i veľmi mnoho peňazí!), malú zásobu potravín a iný skromný majetok. V ruke mal pútnik palicu, o ktorú sa opieral v horách a pri brodení riek a ktorá mu poslúžila i na preskakovanie menších potokov a na ochranu pred zverou, ktorá by na neho chcela zaútočiť. K tomu mali (stolný) nôž, (...) ocieľku na prípravu ohňa, na ktorom by si po ceste mohli upiecť rybu chytenú do siete. Jeden doporučujúci list príbuzným a známym mohol nahradiť veľkú batožinu. Znamenal bezplatné jedlo, pitie, nocľah, prevoz atď., takže mal cenu ako „stolček – prestri sa!“, o ktorom mohol cestovateľ často len snívať. Taký list nahradil i peniaze a cennosti, taktiež lupiči sa o písomné dokumenty nezaujímal. (...) Na jedenie sa bral chlieb a syr, ktorými mohol cestovateľ pokryť potrebu uhľohydrátov, živočíšnych bielkovín a tuku.

Podľa zmienky o bezplatnom ubytovaní a jedle sa môžeme domnievať, že spontánne prijímanie cudzincov bez finančnej protihodnoty zo strany hosťa nebolo v tých časoch ničím nezvyčajným, ako tom svedčí i známy výraz „host' do domu, Boh do domu“. Cudzinci boli navyše v dobe predmediálnej tými, ktorí prinášali zo sveta správy. Ubytovať v dome pútnika a dostať sa tak ku zdroju hodnotných informácií a noviniek zvyšovalo hostiteľovi status v miestnej komunite.

Pomerne bohaté informácie sa zachovali o kláštornej a cirkevnej pohostinnosti, keďže v kláštoroch sa vždy vyskytovali píšuci mnísi, kláštorné dokumenty boli ochraňované dôkladnejšie a riziko ich zničenia bolo menšie než tomu bolo v prípade svetských písomností.

Poskytovanie pohostinnosti zo strany kláštorov bolo pre pocestných užitočné hlavne tam, kde kláštory vznikli z bývalých pustovní a nachádzali sa tak v neosídlenom priestore. Fuhrmann (2006) i Ohler (2003) vyzdvihujú predovšetkým úlohu rádu benediktínov, ktorý bol veľkým vzorom v tom, ako sa správať k hosťom, pútnikom a cestujúcim: „Všetci hostia, čo prídu, majú byť prijatí ako Kristus, lebo on sám riekol: 'Bol som cudzí a prijali ste ma.' A všetkým sa musí preukazovať patričná úcta, zvlášť bratom vo viere a pútnikom“ (Ohler 2003, s. 133). Úcta k cestujúcim a ich adekvátne uctenie v cirkevnom prostredí stredovekej Európy má nepochybne svoj pôvod v predobrazu Krista ako prototypu pútnika bez domova, ktorý je večne na cestách. „Byť na ceste“ je častý výraz Svätého písma pre obraz kresťanského života, ľudský život je v ňom metaforou veľkého putovania. Putovanie dáva človeka do vzťahu s Bohom, alebo aspoň ho privádza na prah tajomstva.

Zásada bezplatného prijímania cudzincov bola typickou črtou benediktínskeho rádu, ktorý v každom cudzincovi uctieval Krista. Benediktove pravidlá napríklad stanovovali, že opát má hosťom umývať nohy, nalievať vodu na ruky a dokonca kvôli hosťovi prerušiť aj pôst. Neskôr (v 9. storočí) sa už nohy umývali len chudobným; umývanie nôh mocným sa viac nepovažovalo za primerané, namiesto toho im mnísi pripravili kúpeľ. Kláštory, ktoré sa nachádzali na frekventovaných trasách, zriaďovali dokonca masové ubytovne (Ohler 2003). Cirkevná pohostinnosť sa však neviazala len na kláštory, ale aj na takzvané xenodochie¹³ a špitály. Tieto sa starali o cestujúcich, pútnikov, cudzincov, ale tiež o miestnych žobrákov, siroty, starých a chorých ľudí. Podľa prameňov sa špitály objavujú v Taliansku už v 8. storočí, ich sieť

¹³ Grécky výraz *xenodochía* znamená prijímanie, pohostenie priateľov. Latinská podoba *xenodochium* označovala útulňu pre hostí, hostinec, hospic.

sa značne rozširuje v 11. storočí. V strednom Taliansku „(...) stál vtedy na veľkej ceste vedúcej do Ríma na každom štvrtom až piatom kilometri jeden špitál. Od 12. storočia sa špitál stáva charitatívnym zariadením v najširšom zmysle“ (Ohler 2003, s. 141). Pod pojmom *hospitium* sa v prameňoch od 12. storočia označujú hlavne hostince poskytujúce cestujúcim stravu a ubytovanie. Okrem ubytovania a stravy zabezpečovali niektoré špitály, hlavne v odľahlejších oblastiach, cestujúcim ďalšie služby – udržiavali mosty, značili cesty, poskytovali sprievodcu na prechod nebezpečným územím.

Hlavným cieľom zriaďovania hostincov vrchnosťou bolo zaistenie verejnej bezpečnosti. V tejto súvislosti Ohler (2003) pripomína zavraždenie dánskeho kráľa Erika V. v roku 1286 v jednej stodole, pretože sa po ceste nevyskytol žiadny hostinec, v ktorom by sa mohol ubytovať. O storočie neskôr, pripomínajúc si túto nešťastnú udalosť, prikázala kráľovná Margaréta I. zriadiť na každých štyroch míľach hostinec. V období neskorého stredoveku disponovali väčšie mestá v južnom Francúzsku, oblasti s hojným výskytom cestujúcich, sieťou dvadsiaticich až tridsiatich hostincov. V Avignone, v období, keď v ňom sídlil pápež a aj z tohto dôvodu sem prúdilo veľké množstvo cestujúcich, to bolo okolo roku 1370 až asi 60 ubytovacích zariadení. Napriek tomu prenocovanie v takomto zariadení neznamenal žiadny luxus – pri troche šťastia sa cestovateľ dostal v noci do postele určenej pre dve osoby, to však bola výnimka, najčastejšie bola jedna posteľ určená pre tri, štyri, päť a nie zriedka i pre desať osôb. „V roku 1385 prijal jeden dom v Arezze (stredné Taliansko) počas devätnástich dní na noc 180 ľudí, denne medzi štyrmi až pätnástimi; hostia mali k dispozícii štyri postele a jeden matrac! Spánok s niekoľkými osobami v jednej posteli sa nepovažoval za deklasujúci, inak by pre umelcov nebolo samozrejmé

zobraziť na kapitole v Autun svätých Troch kráľov v jednej posteli a pod jednou dekou“ (Ohler 2003, s. 150).

Ako už bolo spomenuté, spoločnosť raného stredoveku neinvestovala do stavieb ciest, mostov, tunelov, t.j. do infraštruktúry nevyhnutnej na zvýšenie mobility obyvateľstva. Situácia sa mení v období vrcholného stredoveku (od 11. storočia), keď sa v Európe posilňuje vedomie nutnosti výstavby mostov a ich udržiavania. Deje sa tak nielen z hospodárskych a vojenských dôvodov, ale aj z dôvodov altruistických – mosty a súkromné investície do nich sa začínajú považovať za znak lásky k blížnemu, za niečo, čo prispeje k ochrane pútnikov, uľahčí cestovanie a zredukuje nebezpečenstvo na cestách. Príslušníci šľachty sa financovaním mostov starajú o spásu svojej duše, prekonanie nebezpečenstva na cestách často chápu ako znamenie postaviť most, v neskorom stredoveku bohatí ľudia vo svojich posledných vôľach odkazujú časť svojho majetku na budovanie technických stavieb tohto typu (Ohler 2003).

So zvyšovaním dopravy rástla i potreba pomoci ľuďom, ktorí cestovali v horskom teréne. Historické pramene prinášajú množstvo správ o rastúcom význame dopravy cez alpské priesmyky až do obdobia vrcholného stredoveku. Kvôli poskytnutiu ochrany, prístrešia a zabezpečeniu minimálnej bezpečnosti pútnikom, kupcom aj iným cestujúcim sa v priebehu stredoveku budovali kláštory na úpätí niektorých priesmykov a hospice pod priesmykmi (neskôr, od 11. storočia už väčšinou na úrovni priesmyku), a to tak, aby vzdialenosť od posledného ubytovania pred priesmykom a prvého po zdolaní priesmyku nebola väčšia ako jeden deň. Ohler sa vo svojom diele podrobne venuje histórii vzniku a fungovania hospicu v Arlbergskom priesmyku. Arlberg bol známy Habsburgovcom z ich vlastnej skúsenosti, keďže cezeň sa mohli pomerne rýchlo dostať z Innsbrucku na svoje švajčiarske majetky.

Aj preto vojvoda Leopold Rakúsky v roku 1385 pozitívne reagoval na podnet istého chudobného pastiera Henricha, ktorý bol v službe na hrade neďaleko Arlbergu, poznal osudy a tragické konce mnohých tamojších cestujúcich a prosil Leopolda o povolenie a podporu pri stavbe domu, ktorý bude slúžiť na ich ochranu. V roku 1386 bol položený základný kameň hospicu, ku ktorému neskôr pribudli aj hospodárske budovy, cintorín a kaplnka, ktorá bola zasvätená svätému Krištofovi, patrónovi cestujúcich, pútnikov a lodníkov. Hospic neskôr prevzalo bratstvo svätého Krištofa, ktorého poprednými členmi boli rakúski vojvodovia. Bratstvo svätého Krištofa existuje na Arlbergu dodnes a hrdí sa menami popredných osobností politického, hospodárskeho, cirkevného i kultúrneho života.

Za prvých sedem rokov existencie Arlbergského hospicu zachránil Henrich so svojim spoločníkom Ulrichom pred smrťou údajne okolo päťdesiat ľudí. Ohler (2003, s. 187) na základe dobových prameňov opisuje povinnosti hostinského takto:

Bol povinný poslúžiť cestujúcim správami o pomeroch na cestách a poskytnúť im lacné (pre chudobných zadarmo) jedlo a pitie. Pri nebezpečnom počasí každú hodinu, v zime každý večer a ráno mal s paholkom vychádzať von za spevu Ave Maria; mali mať so sebou víno a chlieb, dôjsť až k určenému bodu a tam štyrikrát „jasným a zvučným hlasom zavolať, či niekto nepotrebuje pomoc“. A keď niečo počuli alebo uvideli, mali dotyčného čo najrýchlejšie dovieť alebo doniesť do útulku a „osviežiť ho nutným občerstvením“ (za poplatok, chudobným však zadarmo). Pokiaľ hostinský túto úlohu nespĺnil, mal byť podľa posúdenia predstaveného bratstva „potrestaný“, v nutnom prípade aj „odstránený“. Konečne mal hostinský každý rok všetko dôležité, čo sa na onom „divokom mieste prihodilo“, ústne i písomne nahlásiť farárovi v osade Zams ako majstrovi bratstva.

Putovanie v stredoveku bolo nesmierne namáhavou aktivitou, a to nielen fyzicky, ale aj psychicky. Pútnik počítal (musel počítať!) s tým, že cesta, ktorú absolvuje, môže byť posledná – tak, ako sa to stalo

i svätému Tomášovi Akvinskému, ktorý zomrel po ceste na Lyonský koncil v roku 1274 v kláštore Fossa Nova neďaleko Priverna, ležiacom medzi Neapolom a Rímom. „Kto plánoval dlhšiu cestu, počítal so smrťou“, píše Ohler a farbisto líči, ako sa cestovatelia pred svojimi dlhšími výpravami snažili usporiadať si svoje veci, napísať záznamy, v ktorých pamätali aj na skutky slúžiace na spásu ich duše, dávali slúžiť omše, snažili sa postarať o chudobných a chorých, zmierovali sa so svojimi odporcami, žiadali o modlitby svojich príbuzných a známych, bohatí sa obracali na blízke kláštory. Postupom času sa ustanovili určité modlitebné formule, ktoré sa stali súčasťou omši slúžených na počtu patrónov cestovateľov – svätých Troch kráľov, Rafaela, Tobiáša, Krištofa a iných. „Keď modlitby prosili Boha, aby cestujúcich ochránil pred nebezpečenstvom tela aj duše, zvlášť pred lupičmi a nepriazňou počasia, pred hadmi a divou zverou, na mori pred pirátmi a búrkami, aj pred vypočítavosťou ľudí a diabla, odrážali realitu cestovania“ (Ohler, 2003, s. 209). Mnoho ľudí našlo na cestách smrť, na mnohých miestach zriaďovali pre takýchto ľudí zvlášť cintoríny. Jeden z najznámejších (a pravdepodobne najstarší) je už v 8. storočí založený Campo Sauto Teutonico, ktorý sa nachádza v blízkosti svätopeterského dómu v Ríme a na ktorom sa dodnes pochováva (Ohler, 2003).

Stredovek sa tak dnešnému čitateľovi väčšinou javí ako obdobie, v ktorom človek, pokiaľ k tomu nebol závažnými okolnosťami nútený, nemenil miesto svojho pobytu. Pri bližšom skúmaní však zistíme, že by to bolo príliš zjednodušujúce tvrdenie. Tradičnejší pohľad ponúka napríklad J. Lukačka, keď tvrdí, že pre stredovekého človeka bolo

cestovanie utrpením a zdrojom strachu z možných nástrah a nebezpečenstiev, aj preto radšej zostával v známom a relatívne bezpečnom prostredí. Zároveň však zdôrazňuje, že toto konštatovanie platí len pre niektoré vrstvy stredovekej spoločnosti (Lukačka 2005). Väčší význam mobilite v stredovekej spoločnosti prisudzuje M. Nodl, k jeho tvrdeniam sa dostaneme v závere tejto časti. Dobové dokumenty i súčasné historické analýzy ukazujú, že na cestách obdobia európskeho stredoveku sa nachádzal pomerne veľký počet ľudí, čo nám nedovoľuje vnímať stredovek ako „nehybnú spoločnosť“. Aj napriek spomínanému nezájmu o stavbu ciest svetská aj duchovná moc v ranom stredoveku bola závislá na udržiavaní poriadku a panstva a šírení myšlienok a tovaru prostredníctvom cestujúcich vojakov, štátnych úradníkov, misionárov a obchodníkov, ktorí si však museli vystačiť s úzkymi cestami, po ktorých sa mohli presúvať ľudia a ťažné zvieratá. Slobodný pohyb patril k základným atribútom predovšetkým meštianskej vrstvy a jej najproduktívnejšej časti – kupcov a remeselníkov, bez voľného pohybu by táto vrstva nemohla vykonávať svoju činnosť a prispievať tak k spoločenskému rozvoju. Lukačka (2005) zdôrazňuje, že v podmienkach Uhorska to boli práve noví osadníci – hostia z iných krajín (najviac z Nemecka), ktorých príchod od 13. storočia podnietil vznik a rozvoj privilegovaných stredovekých miest. Ich obyvatelia sa tešili výsadám, ktoré zahŕňali vlastnú samosprávu, právo slobodného pohybu po krajine a právo voľnej disponovať so svojím majetkom. Privilegovaní mešťania využívali možnosť slobodného pohybu po krajine (čo v tých časoch nebolo pre široké vrstvy obyvateľstva samozrejmosťou), vyhľadávali lokality s najpriaznivejšími podmienkami pre svoje hospodárske aktivity. t.j. také, kde im žičila bezpečnostná situácia, kde nachádzali dobré napojenie na významné diaľkové cestné

spojenia a kde boli vhodné možnosti zapojenia sa do hospodárstva na danom území. V prípade nepriaznivých zmien (nepriateľstvo okolitých feudálov, zhoršenie hospodárskej situácie, násilné prepady, nenaplnené očakávania) respektíve výhodnejších podmienok pre vykonávanie svojich aktivít v inom meste, danú lokalitu opúšťali. K mobilite prispievalo aj to, že vrstva najbohatších mešťanov (obchodníkov) získavala meštianske práva aj v iných bližších či vzdialenejších mestách, čo viedlo k väčšiemu úspechu ich obchodných činností. Lukačka uvádza príklady bohatých mešťanov, ktorí vlastnili nehnuteľnosti a disponovali majetkom napríklad v Bratislave i Viedni či v Bratislave aj Šoproni, disponovali dvojitým meštianskym právom a v oboch mestách sa cítili ako doma. Meštianske práva získavali v Bratislave i mešťania z Budína, Pešti, Trnavy, Rábu (Győru) a naopak, viacerí bohatí Bratislavčania sa usádzali v týchto mestách. „Čulé osobné kontakty a vzájomná solidarita umožňovala mešťanom nielen migráciu v rámci jednotlivých regiónov, ale aj v rámci celého Uhorského kráľovstva a dokonca i mimo jeho hraníc“ (Lukačka 2005, s. 53). Emil Jurkovič opisuje vo svojich Dejinách kráľovského mesta Banská Bystrica banskobystrických mešťanov zaoberajúcich sa baníctvom, ktorí nepracovali len v Banskej Bystrici, ale často aj v iných banských mestách. A ak banské aktivity nepriniesli mešťanom očakávaný výsledok, predali svoje banské účasti a usadili sa inde, kde im práca priniesla lepší profit. Venuje sa tiež živým obchodným kontaktom, ktoré mala Banská Bystrica s Moravou, Sliezsikom a Poľskom, pričom v prípade Poľska išlo o mimoriadne plodné vzťahy nielen obchodné, ale aj kultúrne. Mnohí z mesta či župy vyhľadávali krakovskú Jagellonskú univerzitu. Mešťania obidvoch miest sa postupne dostávali do takých úzkych vzájomných kontaktov, že si začali obstarávať nehnuteľnosti na území partnerského mesta (Jurkovič 2005, s. 190, 279).

Podobne aj Ohler píše o bohatých obchodníkoch a kupcoch, ktorí si v mestách, pre ich obchod významných, kupovali domy, aby po strastiplnom cestovaní mohli v cudzej krajine tráviť čas v dôverne známom prostredí. Keďže kupci z jednej krajiny či regiónu zvykli v cudzích mestách vyhľadávať spoločnosť svojich krajanov, často si budovali takzvané dvory, kde mohli nájsť kus domova. „Kuchyňa servírovala návštevníkom domáce jedlá, v kostole alebo v kaplnke sa spievali dôverne známe piesne, kázne prebiehali v materčine, kupec sa mohol vyspovedať a dostať útechu. Personál takých domov pochádzal z vlasti kupcov, alebo aspoň ovládal ich jazyk. Mohol pomáhať hosťom v styku s inými kupcami, remeselníkmi a úradmi hostiteľského mesta“ (Ohler 2003, s. 98-99). Autor uvádza príklady takýchto dvorov, ktoré mali Benátky v lokalitách východného Stredomorja a Čierneho mora, hornonemeckí kupci v Benátkach v paláci Fondaco dei Tedeschi, nemecká hanza v mestách Bergen, Londýn či Novgorod, atď.¹⁴ Aj Jurkovič (2005) vo svojom rozsiahlom diele spomína budovanie uhorských hostincov v Konštantínopole, Ravene a v Ríme už za panovania Štefana I., ktoré slúžili na prijímanie pútnikov a obchodníkov. Tieto dvory či hostince by sme mohli chápať ako predobraz idey, s ktorou prišiel o niekoľko storočí neskôr Conrad Hilton a ktorej výsledkom bol rozvoj úspešnej hotelovej siete.¹⁵

Z Jurkovičovej historickej monografie máme informácie aj o ďalšom zaujímavom pojme, ktorý je modernému turistovi dôverne známy. Ide o cestovný pas, aj keď jeho funkcia bola na začiatku 17. storočia, kedy ju Jurkovič v súvislosti s obchodovaním spomína, trochu

¹⁴ Ohler podrobne opisuje nemecký dvorec v Novgorode, ktorý mal rozmery 54 krát 32 metrov. Jeho stred tvoril kostol sv. Petra, podľa ktorého sa celý objekt nazýval Petrodvorec (pozri Ohler 2003, s. 97).

¹⁵ Cieľom C. Hiltona bolo vybudovať v každom významnom mieste – destinácii, kde sa nachádzajú americkí turisti, akúsi malú Ameriku, kde by sa hostia mohli cítiť ako doma. Úspech hotelov Hilton v medzivojnovom období 20. storočia bol podnetom zakladania a rozvoja ďalších hotelových sietí a reťazcov v západnom svete.

iná. Cestovný pas slúžil na ochranu majetku a osôb, vystavovala ho mestská rada, stanovoval smer i cieľ cesty, umožňoval držiteľovi tovaru jeho oslobodenie od všetkých mýtnych poplatkov v zmysle mestských privilégií a „spravidla obsahoval aj potvrdenie, že Banská Bystrica je z Božej milosti uchránená pred morovou epidémiou“ (Jurkovič 2005, s. 280). O existencii pasov v 17. storočí sa zmieňuje i K. Przeclawski (2004), ktorý tiež uvádza, že v tomto čase sa začínajú objavovať aj prvé publikácie – sprievodcovia¹⁶. Na konci 17. storočia je už možné sa stretnúť aj s osobami plniacimi úlohu sprievodcov.

Spätosť mestských vrstiev s cestovaním dokumentuje aj ďalší Jurkovičov poznatok týkajúci sa synov bystrických mešťanov. Tí do určitého veku žili v domácom prostredí. Keď však vyrástli, svoj náhľad na svet a hodnoty si osvojovali aj vo vzdialenejších mestách, ktorými prechádzali počas vandroviiek ako tovariši alebo ako študenti hľadajúci vyššie vzdelanie (s. 453). Schopnosť cestovať, získavať na cestách poznatky a skúsenosti bola zrejme považované za nevyhnutnú súčasť ich života, znamenala potvrdenie príslušnosti k spoločenskej vrstve, bola – povedané jazykom modernej sociológie – významným „statusotvorným“ činiteľom.¹⁷

¹⁶ V roku 1672 vychádza prvý sprievodca po Francúzsku pomenovaný po svojom autorovi *Guide de Saint-Morice*.

¹⁷ Jurkovič sa snažil zaznamenať aj to, akým spôsobom sa mešťania najčastejšie prepravovali. Zdôrazňuje, že najčastejším dopravným prostriedkom bol kôň (to pravdaže neplatí pre nižšie vrstvy, ktoré sa až do 19. storočia najčastejšie prepravovali pešo – pozn. I. Ch.), kočiare sa využívali iba na veľké vzdialenosti a takýchto pohodlnejších dopravných prostriedkov vybavených strechou bolo málo. Je príznačné, že s ojedinelými exemplármi kočiarov sa stretávame v pozostalostných inventároch najbohatších mešťanov. Mestskí vyslanci cestujúci na krajinský snem alebo na kráľovský dvor spravidla využívali na dlhú cestu práve takéto kočiar. Najčastejšie to však bol upravený mestský dostavník; keď taký nejestvoval, tak na presun poslúžil kočiar požičaný od niektorého z mešťanov. V poznámke Jurkovič uvádza, že v roku 1534 si mesto kúpilo od dobre situovaného mešťana Valentína Schneidera za 10 zlatých kočiar so záclonami (Behangen Wagen) (Jurkovič 2005, s. 429).

Český historik M. Nodl (2006) prisudzuje mobilite v stredoveku kľúčový význam. Podľa neho bol život stredovekého človeka „životom na ceste“ a migrácia plní významnú socializačnú a sociokultúrnu úlohu vo všetkých vrstvách stredovekej spoločnosti, nielen vo vrstvách vyšších a meštianskych, ale aj v nižších vrstvách a tých, ktoré boli viazané na vidiecke prostredie. Táto migrácia závisela na množstve faktorov – „miere osobnej závislosti, sociálnej a stavovskej príslušnosti, veku, pohlaví a rozsahu rodinných a priateľských väzieb“ (s. 3). Nodl sa vo svojej práci zameriava na stredoveké mestské prisťahovalectvo a dokumentuje ho analýzou prisťahovalectva do českého mesta Stříbra v období neskorého stredoveku. Vo svojom bohatom poznámkovom registri však odkazuje na množstvo štúdií, ktoré sa zaoberajú napríklad analýzou migrácie univerzitných študentov v stredoveku, rozkrývajú aspekty migrácie slobodných žien a tovarišov a pod.

Celkovo je možné zhrnúť, že značná časť stredovekej a ranonovovekej spoločnosti považovala migráciu za vhodný prostriedok sociálneho vzostupu, v čom sa v podstate nelíši od kolektívnych predstáv a tiež žitej reality súčasnej spoločnosti. Pre vyššie vrstvy, zvlášť mestské, bolo cestovanie súčasťou ich „životného štýlu“, viac či menej pravidelne sa opakujúcou aktivitou, spojenou napríklad s nutnosťou reprezentácie moci, s ekonomickými záujmami (obchod), atď., ktoré však mohli byť doplnené, zvlášť v ranonovovom období, už aj o občasnú kultúrno-poznávacie aktivity (pozri pozn. č. 20). Pre niektoré ďalšie vrstvy bolo cestovanie nevyhnutnou súčasťou ich spôsobu života, ktorý bol spoločnosťou akceptovaný a schvaľovaný, ako napríklad u vojakov, poslov, furmanov, časti kléru, študentov a podobne. Časť príslušníkov nižších vrstiev migrovala so snahou zlepšiť svoju životnú situáciu, uniknúť pred biedou (roľníci, remeselníci, tovariši); existovali tu však i tí, pre ktorých život na ceste bol každodenným spôsobom

existencie bez možností výraznejšej zmeny a ich postavenie nebolo všeobecne schvaľované a skôr prijímané nedobrovoľne (tuláci, vagabundi, ľudia unikajúci pred zákonom). Špecifickú kategóriu tvorili zbožní pútnici, ktorí však, hlavne v prípadoch lokálneho pútnictva, cestovali takpovediac masovo a v určitom presne vymedzenom čase (počas určitých cirkevných sviatkov či púťí, ktoré sa konali v čase ustanovenom tradíciou). Rozvíjalo sa aj pútnictvo vyžadujúce cestovanie na dlhé vzdialenosti, ktoré sa už od 13. -14. storočia stalo do istej miery inštitucionalizovaným. Urry (2002) uvádza, že už v 15. storočí existovali organizované výpravy z Benátok do Svätej zeme.¹⁸

Vidíme teda, že pri cestovaní a migračných pohyboch ako takých zohrávala dôležitú úlohu motivácia, ktorá bola pri vydávaní sa na cesty u rôznych skupín odlišná. A práve motivácia môže byť považovaná za hybnú silu cestovania. Ohler vo svojom diele spomína mníchov plávajúcich z Írska na Island v otvorených člnoch, ako aj Škandinávcov mieriacich z Nórska do Ameriky, čím chce poukázať na to, že „rozhodujúce neboli prostriedky, ale motívy“ (Ohler 2003, s. 480).¹⁹ Myšlienka o dôležitosti motívov pre rozvoj cestovania sa v tomto texte ešte objaví a zohrá významnú úlohu aj pri rozvoji moderného masového turizmu. O turizme či cestovaní pre radosť totiž v stredoveku ešte nie je možné hovoriť. Svedčí o tom i skutočnosť, ktorú spomína Verdon (2003,

¹⁸ Ohler poznamenáva, že už krátko pred reformáciou sa k púťam nenápadne pridružil i nový typ cestovania – niektorí ľudia cestujú na rovnaké miesta ako pútnici, ich cieľom však nie je získať rozhrešenie či odpustky, ale poznávať výtvarné diela, ktoré boli vytvorené umelcami predchádzajúcich generácií na počtu svätcov zviazaných s daným miestom (Ohler 2003, s. 484-485).

¹⁹ Primárny význam motivácie k cestovaniu (namiesto často uvádzaného názoru o prvotnom význame prostriedkov na rozvoj cestovania) ilustruje Ohler na príklade porovnania orientálnej Číny a Európy: Čína mala skôr ako Európa zdatné námorné lode, kormidlo na prove a kompas, ale vôľa a zvedavosť k objavovaniu ďalekých krajín tu bola menšia. Nový svet tak nebol objavený v tej dobe z kultúrnej a technicky vyspelejšej Číny, ale zo zaostalejšej Európy (s. 480).

s. 13), že termín voľný čas vtedy v dnešnom slova zmysle neexistoval, až v 16. storočí sa slovom *licere*, pochádzajúcim z latinčiny a používanom v zmysle „môcť, mať dovolené“, začal označovať čas, ktorým mohol človek disponovať po skončení práce – a až v 18. storočí sa stal aj výrazom pre rozptýlenie a zábavu.²⁰

²⁰ V už spomínanej historickej monografii mesta Banská Bystrica sa objavuje nasledujúca zmienka, ktorá sa iste nie náhodou viaže až s obdobím 17. storočia, konkrétne s rokom 1620, kedy uhorské knieža Gabriel Bethlen zvolal do Banskej Bystrice uhorské stavy na zasadanie krajinského snemu. „Kým vyslanci pretriasali štátnické záležitosti, ich manželky podnikali výlety do okolia, aby si užili jeho nádheru. Nepochybne navštívili susedné banské mestá Ľubietovú, Brezno a Ľupčiansky hrad... Vychádzky si urobili aj do mimoriadne zaujímavých a poučných banských osád – do Starých Hôr a Španej Doliny. 7. júla zasa navštívili Kremnicu, kde boli uvítané s veľkou pompou. Kňažná si tam všetko podrobne prezrela, dokonca v sprievode niekoľkých šľachticien sa odvážila sfárať aj do bane. Pravdepodobne s nadšením potom vykresľovala svojmu manželovi zaujímavosti tohto mesta, ktorého návšteva ju stála 203 zlatých 23 denárov“ (Jurkovič 2005, s. 501).

2. VÝCHODISKÁ MODERNÉHO TURIZMU

(16. – 19. STOROČIE)

[Moderný človek] sa zaujíma o veci, pamätihodnosti, zvyky a kultúry odlišné od jeho vlastných práve preto, že sú iné. Postupne sa objavila nová hodnota: hodnota prežitku zvláštnosti a novosti, ktoré sú cenené kvôli nim samotným.

Erik Cohen

2.1. *Grand tours* a následný rozvoj cestovania

Pri hľadaní koreňov moderného turizmu sa predovšetkým anglosaskí autori²¹ odvolávajú na fenomén takzvaných Grand Tours, t.j. ciest mladých anglických aristokratov po Európe, ktoré znamenali transformáciu cestovania, jeho dôvodov a motívov a vyvrcholili v 20. storočí masovými formami turizmu. V začiatkoch 17. storočia bolo v prípade anglickej aristokracie bežné posielat mladých mužov po ukončení vzdelávania na cesty po kontinentálnej Európe. Tieto výpravy trvali často tri – štyri roky a ich cieľom bolo praktické ukončenie dovtedajšieho vzdelávania, ktorého súčasťou bývalo aj absolvovanie jazykových i akademických kurzov na vybraných európskych univerzitách.²² Počas týchto ciest mladí šľachtici navštevovali hlavné európske kultúrne centrá a pamiatky, spojené predovšetkým s obdobím antiky a s odkazom renesančnej kultúry. Výpravy slúžili pôvodne na prípravu mladých šľachticov pre diplomatickú kariéru či vládne posty.

²¹ Napríklad Boorstin (1975), Adler (1989), Urry (1990), Sharpley (1994), Craik (1997), Wang (2000), Methan (2001) a iní.

²² Podľa Helgy Quadfliegovej ponúkali vtedajšie prosperujúce univerzity v Taliansku a Francúzsku podnetnú intelektuálnu stimuláciu a v porovnaní s konzervatívnymi anglickými univerzitnými ustanovizňami aj dôkladnejšie a pokrokovejšie vzdelanie v „moderných“ disciplínach ako boli medicína či prírodné vedy (Quadflieg 2002).

Aj preto sa dôkladnosť poznania európskej kultúry, umenia, jazykov, spoločností, miest, zvykov, rozdielov, vkusu, hier i foriem zábavy považovala za nevyhnutný predpoklad ich ďalšieho uplatnenia, ale tiež rozvoja osobnosti ako takej. Sharpley (1994) uvádza, že v polovici 18. storočia bolo v ktoromkoľvek čase na cestách po Európe naraz okolo 20 000 Angličanov. Klasická Grand Tour zahrňovala významné kultúrne centrá Talianska, Paríž a údolie Rýna vo Francúzsku, významné centrá Rakúska, Nemecka, Švajčiarska a Holandska.

Zvýšená intenzita cestovania od konca 16. a v 17. storočí podnietila diskusiu o tom, aké by malo mať cestovanie ciele, aké sú jeho prínosy a negatíva. Panovala všeobecná zhoda v tom, že pre váženého člena vtedajšej anglickej spoločnosti nie je cestovanie pre potešenie, zábavu a obdiv pozoruhodností bez väzby na hlbšie poznanie prijateľnou aktivitou. Do 18. storočia bolo primárnym dôvodom cestovania rozširovanie vedomostí, poznatkov, vzdelania. Na začiatku 17. storočia Robert Johnson vo svojich esejach obhajuje cestovanie ako dôležitý stupeň v rozvoji myslenia gentlemana. Cestovanie podľa neho „zlepšuje správanie, zjemňuje schopnosti, prebúdza a precvičuje dôvtip, rozvíja úsudok, osvedčuje múdrosť a obohacuje myseľ prostredníctvom množstva hodnotných a užitočných pozorovaní“ (citované podľa Quadflieg 2002, s. 23). A práve praktické spoznávanie kultúry, minulosti a sociopolitickej súčasnosti vtedajšieho „civilizovaného“ sveta, čo bolo i cieľom Grand Tours, predznamenovalo nástup novej epistemologickej paradigmy, empirizmu, ktorý prišiel s myšlienkou uprednostnenia priamej skúsenosti a zmyslového poznávania. Podľa H. Quadfliegovej boli práve cestovatelia predvojom empirizmu. Nie náhodou pre Francisa Bacona, anglického filozofa a štátnika, považovaného za otca empirizmu a experimentálnej metódy, bolo cestovanie prostriedkom prehlbovania učenia a empirického poznania. Podľa neho je cestovanie

„v mladších rokoch súčasťou vzdelávania, v starších rokoch súčasťou skúsenosti“ (citované podľa Quadflieg 2002, s. 23).

Myšlienku o cestovaní ako katalyzátore nových myšlienkových prúdov nachádzame tiež u Daniela Boorstina (1975), ktorý sa ako jeden z prvých autorov v 60-tych rokoch 20. storočia vo svojej eseji²³ venoval sociokultúrnej analýze cestovania a turizmu. Tvrdí, že veľké vzopätia ľudskej mysle boli často následkom veľkých cestovateľských objavov. Návšteva vzdialených kútov a zhliadnutie neznámeho a pozoruhodného podnecuje ľudskú predstavivosť. Objavenie Ameriky v 15. storočí, cesty okolo Afriky a do Indie rozšírili Európanom obzory a podnietili vznik Renesancie. Podobne už zmieňované poznávacie cesty po Európe v 17. storočí (ale aj do iných častí sveta) viedli k Osvietenstvu. Zmena spôsobov uvažovania, rozšírenie predstavivosti, snaha o dosiahnutie nových mét, prianí a cieľov je dôsledkom cestovania, poznávania nového a neznámeho.

Aj preto v období Osvietenstva a dekádoch, ktoré mu predchádzali, sa od cestovateľov, v prípade Grand Tours hlavne mladých aristokratov, očakávalo, že v podobe písomných prameňov (listov, esejí, kníh, memoárov) i skúseností prinesú predovšetkým encyklopedické poznatky o zahraničných krajinách, ktoré potom využijú vo svojej diplomatickej a štátnickej misii pri organizácii a konsolidácii anglického národného štátu. Ich zápisky z ciest sú preto orientované predovšetkým na geografický popis navštívenej krajiny, jej infraštruktúry, klimatických podmienok, sociálnej štruktúry, roly a ekonomických podmienok jednotlivých sociálnych skupín, politického systému, organizácie súdnictva, náboženstva, univerzitného života, armády a tiež

²³ Boorstinova esej „From Traveler to Tourist: The Lost Art of Travel“ („Od cestovateľa k turistovi: O stratenom umení cestovania“) je súčasťou knihy *The Image*, ktorá vyšla prvýkrát v roku 1961 (v tomto texte citujeme vydanie z roku 1975).

všeobecných pravidiel súvisiacich so stolovaním, jedlom, pitím a odievaním (Quadflieg 2002).

Grand tour, vo svojich začiatkoch záležitosť aristokracie, sa postupom času transformuje a preniká aj do iných vrstiev. Na konci 18. storočia sa naberanie skúseností v cudzine stáva obvyklým aj v neurodzených vrstvách, pravda, takých, ktoré si takéto pobyty svojich mužských potomkov mohli dovoliť.²⁴ Na prelome 18. a 19. storočia sa charakter cestovania mení, čo sa týka účelu cesty, cieľov cesty i dĺžky pobytu. Cestovanie sa stáva aktivitou pre väčší počet ľudí z rôznorodejšieho sociálneho prostredia, tí absolvujú kratšie cesty vzhľadom na vzdialenosť i dĺžku pobytu. Cestujú ľudia rôznych vekových skupín, t.j. i starší, skôr príslušníci tzv. buržoázie a vyšších stredných tried než aristokrati, a účelom cesty už nie je ani tak vzdelávanie a získavanie skúseností, ale skôr cestovanie pre potešenie a obdiv. Motívy cestovania sa presúvajú od predchádzajúceho dôrazu na „diskurz“ (t.j. učenie jazykov, štúdium, stretávanie a diskusie s významnými osobnosťami) a emocionálne neutrálne poznávanie k vizuálnemu pozorovaniu, k tomu, čo angličtina označuje výrazom „sightseeing“.²⁵ Pod vplyvom objavujúceho sa romantického hnutia inšpirovaného myšlienkami J. J. Rousseaua sa objektom záujmu cestovateľov stáva príroda, hory, krajinná scenéria (Sharpley 1994). Cestovanie začína zahŕňať nový romantický obsah, ktorý sa viaže jednak na obdiv tých artefaktov, ktoré boli predmetom záujmu už počas Grand Tours, ale navyše sa sústreďuje aj na krásy prírody a krajiny, s ktorými bolo romantické cestovanie predovšetkým spájané. John Urry poukazuje

²⁴ Radosti i strasti cestovania v rámci Grand tour boli vyhradené mužom. Cestovanie bolo považované za niečo, čo „kompromituje reputáciu mladých žien“ (Craik 1997, s. 119). Situácia sa mení až s rozvojom organizovaného cestovania v 19. storočí.

²⁵ Ako poznamenávajú Scott Lash a John Urry, výraz „sightseeing“ sa objavuje v angličtine v tridsiatych rokoch 19. storočia (Lash – Urry 1994, s. 261).

na vzrastajúcu vizualizáciu cestovateľskej skúsenosti a na to, ako sa postupne posúval dôraz od predchádzajúcej „klasickej Grand Tour“ založenej na emocionálne neutrálnom pozorovaní a zaznamenávaní galérií, múzeí a artefaktov vysokej kultúry, k „romantickej Grand Tour“ 19. storočia, ktorá sa vyznačovala objavením „scénického turizmu“ a oveľa privátnejším a emocionálnejším prežívaním krás a zaujímavostí (Urry 2002, s. 4). Aj preto na prelome 18. a 19. storočia začína vzrastať cestovateľský záujem o Alpy a Švajčiarsko sa stáva významnou turistickou destináciou.

V nasledujúcej časti sa preto pokúsime v stručnosti objasniť, akým vývojom prešlo v novoveku vnímanie prírody ako estetickej kategórie. Umožní nám to lepšie porozumieť niektorým súvislostiam dôležitým pre vysvetlenie vzniku organizovaného turizmu v 19. storočí.

2.2 Zmeny vo vnímaní prírody a vizualizácia cestovania

Pre človeka žijúceho v európskej spoločnosti na začiatku 21. storočia je voľná príroda estetickou kategóriou, zdrojom krásy a potešenia. Ako však uvádza Karel Stibral (2005)²⁶, z historického hľadiska tento postoj zďaleka nie je samozrejмый. Jednotlivé prírodné objekty (kvety, stromy, niektoré zvieratá) či človekom pretvorená príroda (napríklad vo forme parkov či záhrad) boli aj v minulosti zdrojom obdivu. Estetické oceňovanie voľnej divokej prírody sa však vyskytuje len v novovekej európskej civilizácii a civilizácii Ďalekého východu. Aj v prípade Európy došlo k zmene estetického vnímania v širšom meradle len od 18. storočia, keď predtým, v období antiky, stredoveku i raných

²⁶ V tejto časti prezentujeme myšlienky Karla Stibrála uvedené v jeho knihe *Proč je příroda krásná: Estetické vnímaní přírody v novověku* (2005).

periódach novoveku nevzbudzovali krásy prírody nadšenie, skôr vlažnosť a nezáujem. Divá príroda bola často považovaná za nebezpečnú, nezaujímavú, vzbudzujúcu strach a odpor.

Minimálny záujem o živú i neživú prírodu prejavujú klasickí Gréci. Ich estetika bola zameraná predovšetkým na človeka a umenie, Gréci dokonca nevenovali väčšiu pozornosť ani takým prírodným objektom, ako sú kvety. Zvýšený záujem o prírodu a jej hodnoty nastáva až s príchodom helenizmu, o čom svedčia obrazy s výskytom krajinných prvkov. Rímske obdobie je vo vzťahu k prírode ústretovejšie, čo vyplýva z úcty Rimanov k vidieku a poľnohospodárstvu, ani tu však nenájdeme ospevovanie prírody ako takej, skôr záľubu v pekných zákutiach kultivovanej krajiny.²⁷ Nevšimavosť stredovekého človeka k prírode bola spôsobená kresťanským pohľadom na svet ako niečo hriešne, čo odvádza človeka od Boha, zmysel života predsa nespočíval v tomto svete. Nepriateľské vnímanie prírody vyplývalo i z toho, že európske stredoveké sídla boli akýmisi ostrovčekmi uprostred hustých lesov, ktoré boli vnímané ako niečo pusté, prázdne a nebezpečné, plné démonov a nástrah. V neskoršom stredoveku, od 12. – 13. storočia, nachádzame motívy, ktoré svedčia o narastajúcom záujme o prírodu, čo súvisí s presadzujúcou sa predstavou sveta ako Božieho stvorenia. Svätý Augustín píše o harmonickej kráse celku, množstvo stredovekých autorov (napríklad sv. František z Assisi) vyjadruje citlivosť voči prírodným stvoreniam, v ktorých sa Boh prejavuje, ich vzťah však vyplýva skôr z hlbokého náboženského pocitu spolupatričnosti so stvoreným svetom než z estetického záujmu o prírodu. Pre európske

²⁷ Obdiv k živej prírode v antike v podstate absentuje, predsa však môžeme v antickej filozofickej tradícii nájsť myšlienky inšpirujúce neskoršie novoveké estetické vnímanie prírody. Je to napríklad pohľad na harmonicky usporiadaný vesmír a kozmos u pythagorejcov, Platónova predstava Stvoriteľom vytvoreného sveta, majúceho dušu a rozum, či predstava stoikov o kozme ako najdokonalejšom umeleckom diele, ktoré vysoko prevyšuje ľudské umenie (Stibral 2005).

vnímanie prírody až do novoveku je určujúca predstava raja ako ideálneho prototypu prírody. Táto predstava zohrala určujúcu úlohu pri objavovaní nových krajín a kontinentov európskymi cestovateľmi a moreplavcami – Krištof Kolumbus sa pri pohľade na niektoré tropické scenérie domnieval, že našiel stratený raj (Stibral 2005, s. 16-35).

Objavením Ameriky začína novovek a objaviteľ Ameriky Krištof Kolumbus sa vo svojich zápiskoch z ciest prejavuje ako moderne novoveký obdivovateľ krás prírody (aj keď podľa Tzvetana Todorova²⁸ v iných ohľadoch – napr. spôsobom svojho vnímania, myslenia, interpretácie javov – je stále človekom stredovekým, ovplyvneným náboženskými názormi a literatúrou staršej doby). O začiatkoch oceňovania krás prírody v estetickom zmysle môžeme ale hovoriť až v období Renesancie v Taliansku. Záujem o prírodu súvisí aj s rozvojom vedeckého výskumu, ktorý sa, na rozdiel od stredovekej orientácie hlavne na logiku a teológiu, obracia na prírodné vedy. V tomto období (15. storočie) môžeme registrovať prvé výlety do krajiny motivované estetickými zážitkami (pápež Pius II., ktorý obdivoval Toskánsku krajinu) a dokonca i prvé nadšenie z krásy hôr (švajčiarsky lekár a prírodovedec Conrad Gessner v polovici 16. storočia).²⁹ Estetické ocenenie prírody však nevošlo do širšieho povedomia zásluhou učencov, ale predovšetkým vďaka maliarom – krajinárom, hlavne holandským, v 17. storočí. Túto skutočnosť je možné vysvetliť

²⁸ Stibral sa tu odvoláva na dielo Tzvetana Todorova *Dobytí Ameriky – Problém druhého*, vydaného v Prahe (vyd. Mladá fronta) v roku 1996.

²⁹ V literatúre býva ako prvý doložený výstup na horu pre potešenie často uvádzaná výprava básnika F. Petrarca na Mons Ventosus (1912 m) v juhofrancúzskych Alpách z roku 1336. Aj keď takýto výstup bol na tú dobu počínom úplne výnimočným, Petrarca písomný záznam z výpravy dokazuje, že jeho výstup nebol vôbec motivovaný obdivom k horám či prírode vôbec a Petrarca sám považoval tento výstup za absurdný, keď na vrchole konštatuje, že „mimo ducha nie je predsa nič hodné obdivu“ (Stibral 2005, s. 46).

nábožensko-politickými zmenami v Holandsku, prijatím protestantstva v tejto krajine ako dôsledku oslobodenia od Španielov a katolicizmu. Rozvoj portrétov, krajíniek a zátiší v holandskom výtvarnom umení je dôsledkom eliminovania dovtedy v maliarstve tradičných námetov – obrazov svätých a konkrétnych podobizní Boha, ktoré boli doménou názorného katolicizmu. Protestantizmus ponúka abstraktnejšieho Boha, ktorý je práve u Holanďanov v tomto období znázorňovaný prírodou ako Božím vtelením, prírodou ako chrámom, v ktorom je človek Bohu najbližšie. Práve z Holandska 17. storočia pochádza termín malebnosť (*schilderachtig*), ktorý sa neskôr rozšíril do Talianska a Francúzska (a odtiaľ prenikol i do angličtiny v podobe *picturesque*) a ktorý sa stal špecifickým výrazom označujúcim krajinnú krásu. Vznešenosť prírodných krás sa odráža aj v dielach klasicizujúcich francúzskych maliarov z tohto obdobia (Poussin, Lorain), tí však zobrazujú idealizovanú krajinu. Napriek zmieňovaným počiatkom oceňovania estetických hodnôt prírody a krajiny však bola príroda až do konca 18. storočia a prvých dekád 19. storočia všeobecne považovaná za strašnú, pochmúrnu a nebezpečnú, najmä čo sa týka hôr a lesov, za krásnu sa považovala len rovná a upravená krajina, s usporiadanými sadmi, záhradami a vinicami (Stibral 2005, s. 38-61).

Zásadnú zmenu vo vnímaní prírody zaznamenávame zásluhou anglickej estetiky 18. storočia a francúzskeho mysliteľa Jeana Jacquessa Rousseaua. Na počiatku obdivu k voľnej, divokej prírode a prírode ako celku stojí meno lorda Shaftesburyho, ktorý je aj inšpirátorom anglického parku a na ktorého nadväzujú ďalší anglickí autori (napr. Francis Hutcheson, Edmund Burke³⁰, William Gilpin).

³⁰ E. Burke bol významný anglický filozof a politik, preslávil sa hlavne svojím dielom o Francúzskej revolúcii *Reflections on the Revolution in France* (1790), ktorá je považovaná za základné dielo moderného konzervativizmu. Jeho kľúčová práca

Príroda v estetike 18. storočia už nie je chápaná abstraktne, ale omnoho konkrétnejšie – ako lesy, hory, zvieratá a ľudia. Najviac je hodnotená vo svojej prirodzenosti, tak ako ju stvoril Boh – v tejto súvislosti došlo ku vzkrieseniu pojmu vznešenosť (*sublime*), ktorý sa začal používať ako estetická kategória pri opise prírody. Prvýkrát sa stretávame s pozitívnym hodnotením horských a lesných scenérií, rozvíja sa kult prírody, čo je inšpiráciou pre výpravy do hôr. Objavuje sa romantický pohľad na Alpy, ktoré sa stávajú populárnou destináciou pre anglických mysliteľov, spisovateľov a cestovateľov. Nezaostáva ani cestovanie po Anglicku, na čom má zásluhu William Gilpin, anglický duchovný, maliar a učenec, propagátor prírodných krás,³¹ ktorý od roku 1782 publikuje svoje turisticko-geografické poznatky z ciest po Anglicku. Hlavným a najväšnivejším zástancom krás prírody na kontinente je J. J. Rousseau, ktorý postavil oproti sebe prírodu ako miesto a symbol slobody, dobra a krásy a civilizáciu zodpovednú za všetko zlo v živote ľudskej spoločnosti. Pre proticirkevne zameraného Rousseaua príroda nahrádza cirkev pri styku človeka s Bohom.³² V Rousseauových textoch je veľmi silno vyjadrovaná estetická rozkoš z vnímania prírody a jeho filozofické, pedagogické a literárne dielo predznamenal neskorší obdiv Európanov k nedotknutej prírode, lesom, horám ako aj nástup romantizmu so svojou typickou črtou – opojením z prírody. Nadšenie a obdiv k prírode je základným kameňom záujmu európskych cestovateľov o hory a vzniku horskej turistiky (Stibral 2005, s. 62-86).

z oblasti estetiky *O vkuse, vznešenom a krásnom* vyšla aj v slovenčine vo vydavateľstve Tatran (1981).

³¹ Práve Gilpinovi sa pripisuje zásluha na používaní pojmu *picturesque* ako kategórie estetického hodnotenia prírody.

³² „Chápem, ako málo viery majú obyvatelia miest, ktorí vidia len steny, ulice a zločiny“, píše Rousseau (citované podľa Stibral 2005, s. 75).

Po tomto exkurze je možné lepšie si uvedomiť zmenu, ktorá nastala vo vnímaní spoznávaní a charaktere cestovateľských zážitkov na konci 18. a na začiatku 19. storočia. V priebehu 18. storočia sa vizuálne pozorovanie stáva dôležitejším než predtým. Cestovanie je zamerané stále viac na estetické hodnotenie prírody a vytráca sa význam nestranného „vedeckého“ poznávania. Od cestovateľov sa už neočakávalo, že budú zaznamenávať poznatky a komunikovať svoje zážitky nezaujato a objektívne. Zážitky krásy a vznešenosti sprostredkované zrakovým vnímaním boli nástrojom duchovného povznesenia a kultivácie jedinca (Macnaghten – Urry 1998). Dôraz sa kládol na subjektívne prežívanie, na intenzitu emocionálneho zážitku, pocitovosť, poetickosť. Aj preto neprekvapuje, že vplyvným zdrojom estetického vnímania prírody bola literatúra, tvorba romantických básnikov a spisovateľov. V Anglicku to boli autori ako P.B. Shelley, G. G. Byron (značná časť jeho tvorby je venovaná básnickým opisom zážitkov z ciest), S. T. Coleridge a W. Wordsworth (tzv. Jazerní básnici, ktorých tvorba je spätá s oslavou prírodných krás severoanglického Lake District); v Nemecku napríklad F. Schiller a J.W. Goethe (jeho dielo *Talianska cesta* tvoria umelecké zápisky z cestovania); v Čechách sa výrazne prejavoval K. H. Mácha a iní autori obdobia romantizmu a opismi prírodných krás je presiaknutá aj tvorba mnohých slovenských romantických autorov (známe sú napríklad Sládkovičove opisy prírody v jeho dielach *Marína* a *Detvan*).³³ V podmienkach zvyšujúcej sa miery industrializácie vtedajších – predovšetkým anglických – miest práve myšlienky romantizmu viedli ich obyvateľov k uvedomeniu si

³³ Vo svojej knihe o Vysokých Tatrách Ivan Houdek vymenúva množstvo slovenských básnikov a spisovateľov, ktorých Tatry „nadchýňaly k básnickej tvorbe“, napríklad Kollára, Hollého, Hurbana, Chalupku, Kráľa, Botta, Sládkoviča, Vajanského, Matušku i Hviezdoslava. Títo autori „pod zorným uhlom romantiky videli v Tatrách kolísku, stred, stelesnenú ideu, životný zdroj Slovenska, ba celeho Slovanstva, symbol národného bytia ...“ (Houdek 1951, s. 11).

blahodarného pôsobenia prírody počas krátkych únikov zo svojho každodenného prostredia. Tieto kultúrne zmeny na konci 18. a nazačiatku 19. storočia prispeli k vytvoreniu toho, čo Macnaghten a Urry nazývajú „novým diskurzom vizuálnej konzumácie prírody“ (1998, s. 113) a čo viedlo k vzrastajúcej popularite cestovania do prírodných oblastí Anglicka, Škótska a neskôr aj kontinentálnej Európy. Príroda sa stáva divadlom, predstavením. Táto „spektakularizácia“ prírody býva často ilustrovaná na príklade severoanglickej oblasti Lake District, ktorú na začiatku 18. storočia spisovateľ Daniel Defoe opisoval ako krajinu vyznačujúcu sa divokosťou, pustotou a príšernosťou, akej inde v Anglicku či Walese niet. O niekoľko dekád neskôr, na sklonku 18. storočia, sa stáva tá istá oblasť emblémom estetických hodnôt a prírodných krás ospevovaných anglickými básnikmi, spisovateľmi a umelcami. Práve cez Wordsworthovu poéziu a opis jeho cestovateľských zážitkov sa aspekty vznešeného stávajú súčasťou anglického romantizmu, spolu s kultom „malebnosti“. Takýto diskurz napomáha utváraniu obrazu prírody ako veľkolepého predstavenia, dodáva hodnotu práve tomu, čo nebolo predtým povšimnutiahodné, ba naopak, bolo považované za odpudzujúce, a vizualizuje zmyslovú skúsenosť. Aj ostatné zmysly sú organizované a podriadené vizuálnemu – prejavuje sa to vydávaním a šírením knižných sprievodcov, máp, obrázkov krajiny, v ďalšom období i pohľadníc a fotografií – to všetko vedie k zvýšenej vizuálnej objektivizácii vonkajšej prírody. Cestovaniu začína v čoraz väčšom rozsahu dominovať prezeranie a zbieranie pohľadov (*sights*), aj preto na začiatku 19. storočia vstupuje do angličtiny výraz *sightseeing*. Cestovateľ sa stáva tým, kto počas svojej cesty vníma okolie prostredníctvom jednotlivých samostatných pohľadov, ktoré postupne pridáva do svojej zbierky videného. Zbieranie

takýchto pohľadov začína dominovať cestovaniu samotnému a stáva sa primárnym dôvodom cestovania.

Aj more nadobúda určité vizuálne kvality. Od začiatku 19. storočia sa začínajú pri morskom pobreží budovať móla a promenády³⁴ ako súčasť praktík, ktoré umožňovali ľuďom vizuálne vnímať a obdivovať prírodné scenérie počas voľných prechádzok, či už v horách alebo pri mori (Macnaghten – Urry 1998). Rozvoj organizovaného turizmu sa spája práve s budovaním prímorských letovísk v Anglicku na začiatku 19. storočia, o ktorých sa stručne zmienime v jednej z ďalších častí textu.

Ešte predtým je však potrebné urobiť jednu poznámku: Estetizácia a vizualizácia cestovateľskej skúsenosti sa týkala nielen vnímania prírody, ale aj historických a geografických pozoruhodností a umeleckých artefaktov, ktoré boli predmetom záujmu cestovateľov už v období Grand Tours. Záujem o ne nezmizol, mení sa len zážitok z cestovania, ktoré už nie je len príležitosťou na získavanie a usporiadanie poznania o svete, ale skôr prostriedkom sebaobjavovania a sebarealizácie, vnútorného prežitku a potešenia z videného a zažitého.

2.3. Budovanie ciest a začiatky organizovanej prepravy cestujúcich

Postupom času, s rozvojom novovekej spoločnosti, začínalo cestovanie zohrávať v živote spoločnosti stále významnejšiu úlohu. Rozmachu cestovania však až do 18. storočia bránila nedostatočne rozvinutá a nekvalitná cestná sieť, ktorej chýbal pevný základ. Až v dôsledku presadzovania merkantilistického myslenia, ktoré za hlavný

³⁴ Macnaghten a Urry (1998) uvádzajú rok 1815 a vybudovanie prvého móla a promenády v Margate.

zdroj bohatstva považuje obchod a remeslo, dochádza k zmene postoja vládnych úradníkov na komunikácie a potrebu ich modernizácie. Moderné cesty sa začínajú budovať najskôr vo Francúzsku, kde úrady od začiatku 18. storočia podporujú výchovu cestných inžinierov a rozvoj cestného staviteľstva za štátne peniaze.³⁵ Zmena pohľadu na význam pozemnej komunikácie sa postupne, v priebehu 18. storočia, začína prejavovať aj v strednej Európe. V Rakúsku bolo vybudovaných prvých desať kilometrov takzvaných ríšskych ciest, t.j. ciest francúzskeho typu v rokoch 1738-39, na základe rozhodnutia panovníka. Za vlády Márie Terézie sa dôraz kládol predovšetkým na budovanie alpských priechodov, na budovanie komunikácií na trase Viedeň – Terst a v Čechách na spojnicu Praha – Viedeň. V Čechách bol v 90. rokoch 18. storočia vypracovaný ambiciózny projekt prestavby všetkých hlavných ciest na umelé cesty francúzskeho typu a do 40. rokov 19. storočia bola v Čechách i západnej časti habsburskej monarchie základná cestná sieť v podstate modernizovaná.³⁶ Situácia v Uhorsku

³⁵ Francúzsky inžinier Hubert Gautier publikoval v roku 1712 učebnicu *Traité de la construction des chemins*, čo bolo vôbec prvé uverejnené dielo zaoberajúce sa stavbou umelých ciest. Kniha bola v roku 1759 preložená do nemčiny a stala sa tak dostupná odborníkom v strednej Európe. Už predtým, v roku 1705, bola vo Francúzsku na Gautierov popud vydaná záväzná smernica na výstavbu pevných ciest. Gautier vychádzal z dôkladného štúdia starých rímskych ciest, ktoré vylepšil dômyselnou odvodňovacou sústavou. V roku 1741 bola v Paríži založená prvá štátna technická vysoká škola, ktorá vychovávala ročne desiatky cestných a mostných inžinierov. V roku 1785 boli vo Francúzsku zavedení uniformovaní cestári, ktorých úlohou bola oprava ciest poškodených zimou, odvádzanie nahromadenej vody a vyplňanie vzniknutých rýh a koľají (Hlavačka 1996, s. 20-22). V druhej polovici 18. storočia malo Francúzsko pred ostatnými krajinami náskok aj v organizácii dopravy; v rokoch 1774-1776 tu už boli prevádzkované pravidelné spoje s cestovnými poriadkami, stálymi cestovnými tarifami a pod. (Alejziak 2000).

³⁶ V roku 1848 bolo v Čechách dokončených 505 míľ nových ciest, čím sa České kráľovstvo dostalo v rámci habsburskej monarchie do popredia v hustote cestnej siete. Hlavačka uvádza i niekoľko technických údajov, ktoré museli novovybudované cesty spĺňať (šírka, stúpanie, odvodňovacie priekopy, múriky, pätníky, hustota míľnikov). Na okrajoch ciest boli vysádzané stromy, často ovocné, jednak kvôli spevneniu základov cesty, ale aj ako estetický prvok, keďže rovná široká cesta bola považovaná za zásah do charakteru krajiny. Aleje stromov pri cestách tvoria dodnes významný estetický prvok českej vidieckej krajiny (Hlavačka 1996, s. 25).

bola odlišná, budovanie ciest tu za západnou časťou monarchie značne zaostávalo³⁷ (Hlavačka 1996).

Budovanie kvalitnejšej cestnej siete malo dopad aj na skvalitnenie poštových služieb. Rozvoj poštovej siete bol spojený s procesom centralizácie zemepanských úradov, racionalizácie a byrokratizácie štátnej správy. Jej pôvodným poslaním bola rýchla preprava panovníkových listových a úradných materiálov. Systém pošty sa v habsburskej monarchii rozvíjal v priebehu 16. až 18. storočia. Postupne začala pojazdná pošta prepravovať okrem zásielok aj cestujúcich. Najobvyklejší dovtedajší spôsob cestovania – pešo alebo na koni – bol doplnený verejnou dopravou osôb so stanovením časov príchodov a odchodov diligencií (tak sa nazývali rôzne typy poštových vozov) spočiatku na poldni, neskôr i na hodiny. Budovanie a rozširovanie siete umelých ciest a poštových spojov malo priaznivý vplyv na zväčšovanie mobility spoločnosti. Aj preto sa druhá polovica 18. storočia vyznačuje všeobecným rozmachom korešpondencie v Európe (súkromnej, úradnej, obchodnej, vedeckej) podmienenej všeobecným rozšírením vzdelanosti, i šírením informácií prostredníctvom novín. Zavedením diligencií došlo k pevnejšiemu inštitucionálnemu zakotveniu osobnej dopravy (Petráň et al. 1997; Hlavačka 1996).

V už spomínanej Jurkovičovej historickej monografii Banskej Bystrice tiež nachádzame zmienky o poštových a dopravných službách, aj keď hustota cestných komunikácií v Uhorsku za Rakúskom značne zaostávala (pozri poznámku 37), aj preto bola mobilita uhorskej spoločnosti menšia než tomu bolo napríklad v Čechách. Jurkovič píše,

³⁷ Svedčí o tom i to, že v roku 1854 pripadalo v Čechách na 100 štvorcových míľ 58 km ciest, v Uhorsku to bolo len 14 km (na porovnanie: v Lombardii na 100 km štvorcových pripadalo v tej dobe 100 míľ ciest, v Benátsku 56 km, v Hornom Rakúsku a Soľnohradsku 42 km, v Dolnom Rakúsku 38 km, na Morave a v Sliezske 31 km, v Banáte a Vojvodine 27 km, v Haliči a Bukovine 25 km, v Sedmohradsku 16 km, v Chorvátsku a Slovinsku 15 km) (Hlavačka 1996, s. 25).

že poštová stanica bola v Banskej Bystrici zriadená v roku 1769 a zabezpečovala spojenie mesta s Bratislavou a Viedňou cez Hlohovec, ďalej cez Halič a Aszód s Budínom a následne aj s Grazom, taktiež s Košicami a nakoniec aj s Brnom. Do roku 1793 pošta v Banskej Bystrici vybavovala len doručovanie listov a balíkov, v tom roku však miestodržiteľská rada sprístupnila mestu aj možnosť prepravy osôb. „Na základe nariadenia z 20. decembra prijala opatrenie, že popri linke Viedeň – Temešvár sa otvorí dostavníková doprava (diligence) aj z Bratislavy do Banskej Bystrice; povoz bude premávať raz mesačne. V roku 1805 už dostavník premával dva razy za mesiac, a to až do Košíc“ (Jurkovič 2005, s. 297).

Zvýšená intenzita cestovania a zrýchlenie tempa spoločenského života však viedli k tomu, že sa na začiatku 19. storočia stal systém poštových diligencií v oblastiach s hustejšou cestnou premávkou nevyhovujúcim, najmä vďaka nízkej cestovnej rýchlosti a neúmerným zdržaniam kvôli stravovaniu, nocovaniu, prepriahaniu a preclievaniu. Pruská a rakúska poštová správa preto zaviedli v roku 1823 nový druh prepravy, tzv. poštový rýchlik, ktorý prvýkrát uprednostnil osobnú pred listovou dopravou. Záujem o prepravu prostredníctvom osobnej dostavníkovej dopravy bol veľký, aj vďaka výrazne vyššiemu pohodliu, nevídanej rýchlosti až 12 km za hodinu i výhodnejším cenám, ktoré už nezahŕňali množstvo vedľajších poplatkov v priebehu cesty. Cesta na trase Viedeň – Praha tak trvala maximálne 38 hodín (Hlavačka 1996, s. 71-79). K zvýšeniu mobility v stredoeurópskom priestore v krátkom čase prispeli aj ďalšie modernizačné trendy v doprave, napríklad zavedenie konskej železnice³⁸ či riečnej paroplavby – odtiaľ už bol len malý skok

³⁸ Za zmienku určite stojí postavenie konskej železnice („koněspřežky“) z Českých Budějovic do Linzu a jej uvedenie do prevádzky v roku 1832 (Hlavačka 1996) a vybudovanie konskej železnice spájajúcej päť kráľovských miest medzi Bratislavou

k železnici ako rozhodujúcej technologickej zmene nutnej pre rozvoj hromadného cestovania a turizmu.

Aj z tohto vývoja je zrejmé, ako zmeny v oblasti cestovania – a všeobecne komunikácia ako pohyb ľudí, tovaru aj informácií – začali výrazným spôsobom pripravovať pôdu na zmenu tradičného spôsobu spoločenského usporiadania na sociokultúrny systém modernej industriálnej spoločnosti, ktorého neoddeliteľnou súčasťou sa stala organizácia voľného času v podobe inštitucionalizácie cestovania.

2.4 Kúpele, more, železničná doprava:

zrod turizmu ako sociokultúrneho javu v 18. a 19. storočí

Dosiaľ sme nespomenuli ešte jeden fenomén dôležitý z hľadiska rozvoja cestovania. Tým bol vznik a vzrastajúca popularita kúpeľných miest tak v kontinentálnej Európe ako aj v Anglicku. Kúpeľné mestá sa rozvíjali v priebehu 18. storočia a dokumentovali obnovený záujem o kúpeľníctvo, ktorý bol významným prvkom Rímskej ríše a po jej páde sa z Európy vytratil. Rozvoj poznania, ktorý sa pod vplyvom osvieteneckých myšlienok prejavoval i v prírodných vedách a medicíne, priniesol nové poznatky o pozitívnom vplyve minerálnych vôd a termálnych prameňov na ľudské zdravie. Pitie vody a kúpanie v nej – takzvané „kúry“, sa stali dôležitým prostriedkom liečenia niektorých chorôb. Medzi najdôležitejšie kúpeľné mestá v Anglicku patrili Bath, Buxton, Harrogate a Scarborough, odkiaľ sa trend renesancie kúpeľných miest preniesol i do Talianska, Francúzska, Nemecka (Baden-Baden), rozvoj kúpeľníctva nastal i v Čechách (Teplíce, Karlovy

a Trnavou. So stavbou železnice sa začalo v roku 1839 a v roku 1840 bolo odovzdaných do prevádzky prvých 14 km trate medzi Bratislavou a Svätým Jurom. Celá trať až do Trnavy bola sprevádzkovaná v roku 1846 (http://www.zsr.sk/generate_page.php?page_id=277).

Vary, Mariánské Lázně) i na našom území (Piešťany, Bardejovské kúpele, Trenčianske Teplice).

Čoskoro sa kúpeľné mestá stali nielen miestom liečenia, ale nadobudli aj významnú sociálnu funkciu, keď sa stali centrom spoločenského života vyšších vrstiev. Pravidelná návšteva kúpeľov sa stala symbolom spoločenského postavenia, mala ceremoniálny charakter a bola samozrejmom súčasťou spoločenského kalendára vyšších vrstiev. Sociálna funkcia kúpeľov postupne zatienila liečebné funkcie. Kúpeľné mestá a ich návštevníci však z týchto dôvodov, z hľadiska svojej triednej exkluzivity, ešte nemohli slúžiť ako základ pre rozvoj organizovaného a demokratizovaného turizmu. Takým základom sa stalo až budovanie a rozvoj anglických prímorských letovísk na konci 18. a v počiatočoch 19. storočia. Bolo tu už spomenuté Scarborough ako kúpeľné mesto, ktoré však svojou polohou pri mori začalo ako prvé plniť aj úlohu letoviska spojeného s pobytom pri mori. Podľa Urryho (2002) dôležitú úlohu zohrala postava doktora Wittieho, ktorý odporúčal na liečebné účely pitie morskej vody a kúpanie v nej. Je nutné podotknúť, že v súčasnosti také populárne kúpanie v mori nebolo v Európe do obdobia 18. storočia obvyklé: more, podobne ako už spomínané hory a lesy, bolo súčasťou divej prírody a ako také vzbudzovalo v ľuďoch rešpekt až strach. S touto predstavou korešpondovala aj známa biblická potopa, ktorá na dlhú dobu sformovala postoj a vzťah ľudí k morskému živlu. Aj preto sú začiatky prímorského turizmu viazané na kúpanie v mori ako liečebnú aktivitu a nie aktivitu oddychovú spojenú s kúpaním pre potešenie. Nešlo preto o nám dobre známe plávanie či šantenie v morských vlnách, ale len o ponáranie, ktoré „bolo štruktúrované a ritualizované a bolo predpísané len za účelom liečby vážnych zdravotných problémov“ (Urry 2002, s. 17). Tieto kúry sa navyše často predpisovali v zimnom období. Postupne sa rozvíjajú ďalšie

prímorské strediská, napríklad Brighthelmstone (terajší Brighton) na juhu či (okrem spomínaného Scarborough) Blackpool a Southport na severnom pobreží Anglicka a kúpanie v mori sa stáva obvyklejšou a čoraz obľúbenejšou aktivitou.

Prímorské letoviská so svojim pobrežím disponovali neobmedzeným priestorom, aj preto mohli absorbovať oveľa väčšie množstvo návštevníkov z rôznorodejšieho sociálneho milieua než tomu bolo v obmedzenejšom (priestorovo i sociálne) prostredí klasických kúpeľných miest. Samotný priestor však nebol dostatočným predpokladom na rozvoj masovejšieho cestovania. Významnú úlohu tu zohrávali ďalšie faktory: jednak zmena pracovného prostredia, temporality a charakteru práce v modernej industriálnej spoločnosti, a tiež rozvoj dopravy súvisiaci najmä s nástupom železníc. V tradičnej prevažne roľníckej spoločnosti boli pracovné aj iné bežné denné aktivity určované a regulované prírodnými rytmi, počasím, slnečným svitom, ročným obdobím a nie umelým časovým rozvrhom. Neexistovalo v nej jasné inštitucionálne časové oddelenie pracovného času od mimopracovnej doby či toho, čo moderná spoločnosť nazýva voľným časom. Moderná industrializovaná spoločnosť však transformovala sociálny čas; abstraktný a objektivizovaný čas sa stal organizujúcim princípom každodenných aktivít – bez ohľadu na počasie, ročnú dobu alebo iné prírodné či prirodzené javy. Výsledkom bola pravidelná opakovaná štruktúra každodenných aktivít, ktorú mnohí sociológovia analyzujúci modernitu (napr. A. Giddens) nazývajú rutinizáciou moderného života. Táto rutinizácia sa kľúčovým spôsobom prejavila v oblasti práce: „práca začala byť organizovaná ako časom a priestorom ohraničená aktivita oddelená od hry, náboženstva a sviatku“ (Urry 2002, s. 19). Tak došlo i k rutinizovanému oddeleniu pracovného času a voľného času, súkromnej sféry od sféry verejnej.

Podmienky organizovanej, racionalizovanej a rutinizovanej práce oddelenej od ostatných sfér každodennosti vytvárajú predpoklady na zmenu chápania voľného času, na racionalizáciu a regularizáciu voľnočasových aktivít. Voľnočasové aktivity sa prestali pokladať za „stratu času“, namiesto toho získavajú status nevyhnutného kompenzačného doplnku práce, stávajú sa „prostriedkom zvyšovania produktivity a výkonnosti a základným znakom primeraného životného štandardu“ (Wang 2000, s. 100). Zvyšovanie produktivity, výkonnosti, prehlbujúca sa racionalizácia a deľba práce, ako aj ďalšie štrukturálne zmeny v industriálnych vzťahoch v priebehu 19. storočia navyše vytvárajú podmienky na zvyšovanie potenciálu voľného času príslušníkov industriálnej spoločnosti, akou Anglicko v tých časoch nesporne bolo. Ďalším dôsledkom zmieňovaných procesov a predpokladom rozvoja cestovania širších vrstiev bol i rast reálnych miezd pracujúceho obyvateľstva.

V poslednom období niektorí autori z oblasti ekonomickej histórie (napríklad Berghoff 2002) poukazujú na to, že nie je úplne správne nazerať na koncept priemyselnej revolúcie ako na náhlu zmenu, ktorá nastala v druhej polovici 18. storočia a ktorá bola jedinou príčinou ďalekosiahlych zmien takmer vo všetkých oblastiach spoločenského života. Namiesto kľúčového významu jedinej revolučnej udalosti, akou bol vynález parného stroja, kladú viac do popredia dlhodobé a pozvoľné procesy zahŕňajúce „rekonfiguráciu inštitucionálneho a kultúrneho rámca“ spoločnosti. Rast a vývoj industriálnej spoločnosti nebol podľa nich determinovaný len faktormi takpovediac na strane „ponuky“, ako sú nové technológie, ale aj na strane „dopytu“, založenom na novej mentalite. V tejto súvislosti je možné hovoriť o novej podobe sociálnych aspirácií, ktoré od 17. storočia vplývali na túžbu napodobňovať vyššiu spoločenskú triedu. Aj preto došlo k zmenám v časovom rozvrhu

ľudských aktivít, ľudia mali tendenciu pracovať viac aby boli schopní kúpiť si určité statusové symboly (Berghoff 2002). Podobná myšlienka, koncepcia demonštratívnej spotreby a jej vzťahu k sociálnemu statusu je aj jednou z ústredných tém klasického sociologického diela T. Veblena z roku 1899 (české vydanie 1999).

Všetky tieto zmeny prispeli výraznou mierou k formovaniu modernity; v prípade cestovania a moderného turizmu však, napriek vyššie povedanému, nie je možné obísť významný predpoklad ich rozvoja – a tým je technologický pokrok v oblasti transportu a dopravných komunikácií.³⁹ Ešte na konci 18. storočia bolo cestovanie pomalou a finančne nákladnou záležitosťou; väčšina európskeho obyvateľstva až do 19. storočia neprekročila hranice svojej komunity či miesta, kde žila.⁴⁰

Ako uvádza Sharpley (1994), cesta z Londýna do Brightonu mohla niekedy trvať viac ako deň a stála toľko, že si ju nemohla dovoliť veľká väčšina obyvateľstva. Dostať sa z Birminghamu do Blackpoolu trvalo tri dni a aj výlet z Manchesteru do Blackpoolu bol celodennou tortúrou. Do tridsiatych rokov 19. storočia, s tým, ako rástla popularita prímorských stredísk, už premávalo denne medzi Londýnom a Brightonom

³⁹ Väčšina prác venujúcich sa počiatkom organizovaného cestovania a histórii turizmu zdôrazňuje technologický pokrok v doprave ako kľúčový predpoklad ich rozvoja. „Turizmus sa považuje za bezprostredné a priame rozšírenie a aplikáciu dopravy a iných technológií do oblastí voľného času ako súčasť všeobecného zlepšenia životného štandardu. Turista je vnímaný ako racionálny aktor pripravený plne využiť najnovšie technologické výdobytky“ (Wang 2000, s. 72). Ako však Wang nadväzujúc na Urryho poznamenáva, hoci je súvislosť medzi modernými technológiami a moderným turizmom zjavná, často býva preceňovaná ako forma technologického redukcionizmu (tamtiež).

⁴⁰ Po stáročia boli jediným dopravným prostriedkom veľkej väčšiny populácie vlastné nohy, čo obmedzovalo rýchlosť ľudského pohybu na 5 km za hodinu. Pravdaže, časť obyvateľstva využívala na presun zvieratá (od roku 2000 p.n.l. to boli ťavy, od r. 1200 p.n.l. kone, čo zvýšilo rýchlosť cestovania o polovicu, na 7-8 km za hodinu. Ešte nie tak dávno pre väčšinu obyvateľstva bola hranica poznania sveta na základe vlastnej skúsenosti vymedzená jednoduchým putovaním koňmo (Podemski 2004, s. 13-14).

štyridsaťosem kočov a cesta sa skrátila na štyri a pol hodiny. Napriek tomu bola návšteva prímorských destinácií v tomto období, najmä vďaka už spomínaným vysokým nákladom na cestu, doménou výhradne bohatších vrstiev. Zlom nastal až s rozvojom železničnej dopravy v tridsiatych rokoch 19. storočia, ktorá expandovala pozoruhodným tempom. Medzníkom sa stal rok 1829, v ktorom Stephensonova lokomotíva prešla trasu z Liverpoolu do Manchesteru priemernou rýchlosťou 48 kilometrov za hodinu. V roku 1836 bolo v Anglicku v prevádzke 700 míľ (1126 km) železničných tratí, v roku 1843 2000 míľ (3218 km) a do roku 1848 celková dĺžka železníc presahovala 5000 míľ (viac ako 8000 km). Tento vývoj bol sprevádzaný búrlivým rastom pasažierov železníc, hoci k nemu nedošlo hneď. V začiatkoch železničnej dopravy – v tridsiatych rokoch 19. storočia – sa železnice orientovali prevažne na prepravu pasažierov z vyšších vrstiev a na prepravu tovaru; neuvedomovali si ešte potenciál masového (a voľnočasového) cestovania, vrátane obyvateľstva pochádzajúceho z nižších sociálnych vrstiev. Situácia sa však mení v štyridsiatych rokoch, hlavne po prijatí Gladstonovho zákona o železniciach (Railway Act) v roku 1844, ktorý nariaďoval železničným spoločnostiam zabezpečovať dopravu „pracujúcim triedam“ (labouring classes). V roku 1847 bolo už v Anglicku ročne prepravených 51 miliónov cestujúcich. V roku 1850 počas svätodušných sviatkov cestuje z Manchesteru vlakom na pobrežie viac ako 200 000 výletníkov. Rast a rozvoj niektorých prímorských stredísk je úplne závislý na železničnej preprave. Tie sa stávajú centrami masovej dovolenky robotníckej triedy, resp. vrstiev s nižším sociálnym statusom (napr. Blackpool, Morecambe). Iné si zachovávajú svoju exkluzivitu vďaka väčšej vzdialenosti od hlavných industriálnych centier a tiež vďaka neskoršiemu zavedeniu železničného spojenia (príkladom môžu byť strediská Torquay a Bournemouth). Prvýkrát v histórii sa

doprava na väčšie vzdialenosti – navyše lacná, bezpečná a relatívne rýchla – stala dostupnou pre širšie vrstvy obyvateľstva.⁴¹ Dochádza k demokratizácii cestovania a obyvateľstvo vo veľkom počte cestuje pre potešenie, za oddychom a zábavou (Sharpley 1994, Urry 2002, Lash – Urry 1994, Boorstin 1975). Zrod železničnej dopravy mal tak vplyv nielen na rýchlosť cestovania, ale podstatne transformoval aj jej štruktúru. Dá sa povedať, že devätnáste storočie je jediným obdobím v ľudských dejinách, v ktorom tí najbohatší a najvplyvnejší cestovali tým istým dopravným prostriedkom ako ostatné obyvateľstvo (Prickett 2002). Moderná spoločnosť, industrializovaná a urbanizovaná, sa stáva mobilnou spoločnosťou, triedna diferenciácia obyvateľstva v nej nadobúda výraznejší charakter, jednotlivé triedy a vrstvy mestského obyvateľstva sa rezidenčne a priestorovo separujú, oddeľuje sa pracovný čas a voľný čas a dochádza k zrodu turizmu ako výrazného sociokultúrneho fenoménu modernej spoločnosti.

⁴¹ Popri železničnej doprave významnú úlohu zohrávala aj lodná doprava – parná sila sa úspešne uplatnila aj na vode a parníky sa stali významným prostriedkom vnútroštátnej aj medzinárodnej dopravy. Armstrong a Williams dokonca polemizujú s väčšinovým názorom o železnici ako prvom dopravnom prostriedku efektívne zabezpečujúcom masovú dopravu a podieľajúcom sa v rozhodujúcej miere na rozvoji rekreačného cestovania a turizmu. Úloha železnice sa podľa nich preceňuje a priekopnícku úlohu prisudzujú práve parným lodiam. Už v roku 1812 parník *Comet* začal na komerčnej báze prepravovať pasažierov po rieke Clyde do škótskeho prímorského letoviska Helensborough. V roku 1816 už parníky prepravovali cestujúcich na ďalších dvanástich britských riekach. Rýchlosť, s akou sa tento druh prepravy šírila, bola pozoruhodná a bola možná aj vďaka tomu, že na rozdiel od železnice lodná doprava nevyžadovala na svoju prevádzku výstavbu zložitej infraštruktúry (koľajnice, staničné budovy, depá atď.). Aj identifikácia potenciálu parných lodí na ich využitie pri rekreačných aktivitách bola oveľa rýchlejšia než tomu bolo v prípade železnice. V krátkom čase sa stali populárnymi výlety z Londýna a Glasgowa, ktoré ponúkali najviac možností na kratšie i dlhšie riečne trasy, ale boli to aj ďalšie veľké mestá – Edinburgh, Liverpool, Hull, Bristol, Southampton – v ktorých sa stali výlety po riekach a v pobrežných vodách veľmi populárnymi (Armstrong – Williams 2006, s. 61-63). V roku 1849 spoločnosť prevádzkujúca dopravu na Rýne prepravila viac než milión cestujúcich. V roku 1840 anglická spoločnosť Cunard zriadila prvú pravidelnú transatlantickú linku a v roku 1850 konkurenčná firma Peninsular and Orient zabezpečovala dopravu medzi Anglickom a Austráliou (Alejziak 2000).

3. ROZKVET MODERNÉHO TURIZMU V INDUSTRIÁLNEJ SPOLOČNOSTI

Kedysi mal človek len telo a dušu. Dnes potrebuje ešte aj pas, v opačnom prípade s ním nebudú zaobchádzať ako s človekom.

Stefan Zweig

Problémy mesta vyriešime jednoducho tým, že mesto opustíme.

Henry Ford

3.1. Thomas Cook a zrod organizovaného turizmu

Z doteraz uvedeného vyplýva, že turizmus v modernom chápaní je britským vynálezom. H. Berghoff a B. Korteová (2002) zdôrazňujú, že aj keď významný rozvoj turizmu nastal v 19. a 20. storočí, kultúrne predpoklady tohto vývoja boli založené už v predchádzajúcich storočiach. „Zrod moderného turizmu bol dlhotrvajúcim procesom, hlboko zakoreneným v kultúrnej a intelektuálnej, ekonomickej a sociálnej histórii Británie“ (2002, s. 4). Nečudo, že sa slovo turista (tourist) objavuje najskôr v angličtine koncom 18. storočia.⁴² Výraz turizmus sa prvýkrát vyskytuje vo vydaní Oxford English Dictionary z roku 1811 (Berghoff – Korte 2002). Devätnáste storočie je obdobím, kedy začína byť predchádzajúci cestovateľ ako zvláštny typ človeka – pre ktorého je cestovanie privilegiom, osudom alebo špecifickým zdrojom

⁴² Prvý raz bolo slovo „turista“ použité v sprievodcovi oblasťou Lake District v severnom Anglicku v roku 1780. V knihe o využívaní nových anglických slov vydanéj v roku 1800 bolo napísané: „Cestovateľ sa dnes nazýva turistom“ (citované podľa Sharpley 1994, s. 63).

obživy a cestuje takpovediac z objektívnych dôvodov – nahradzovaný turistom, ktorý sa vyskytuje v oveľa hojnejšom počte a cestuje kvôli potešeniu, zo subjektívnych príčin. Aj keď spočiatku sa výrazy cestovateľ a turista používali zameniteľne, postupne sa začalo medzi nimi rozlišovať. Výstižným spôsobom reflektuje tento rozdiel Daniel Boorstin (1975) vo svojej známej eseji, v ktorej sa venuje „stratenému umeniu cestovania“ a tomu, ako sa v priebehu 19. a 20. storočia z cestovateľa stal turista. Cestovateľa spája s aktivitou, poukazuje na to, ako si jeho cestovanie vyžadovalo dlhé plánovanie, výdavky, značnú časovú investíciu, zahŕňalo zdravotné riziká a často aj ohrozenie života.⁴³ Cestovateľ počas svojich ciest vyhľadával stretnutia s ľuďmi, vlastným pričinením zažíval dobrodružstvá, zážitky a nadobúdal skúsenosti. Turista je však pasívny, očakáva, že sa mu prihodí zaujímavé veci, že všetko bude pre neho zabezpečené. „Cestovanie prestáva byť aktivitou... a stáva sa komoditou.“ Cestovateľ sa mení na turistu vtedy, „...keď sú atraktívne zložky cestovania zabalené a predávané v balíkoch (package tour). Zakúpením cesty si môžete zaviazat' niekoho iného, aby zariadil, že sa Vám prihodí príjemné a zaujímavé veci“ (Boorstin 1975, s. 85).

Ako konštatujú Lash a Urry (1994), v Británii dochádza k zrodu organizovaného masového cestovania a turizmu, ktorý bol umožnený kombináciou ekonomických, technologických a sociálnych procesov – rastom reálnych miest, urbanizačným procesom so sprievodnou triednou diferenciáciou a rastúcou segregáciou, novými dopravnými technológiami, systematizáciou práce a reguláciou pracovného času

⁴³ Charakteristiky cestovania, ktoré podstupovali tradiční cestovatelia, sú podľa Boorstina zachytené v samotnej etymológii anglického výrazu pre cestu, cestovanie, t.j. *travel*. Toto slovo sa v starej angličtine používalo zameniteľne s výrazom *travail*, ktoré označovalo – podobne ako vo francúzštine – starosti, prácu či námahu. Cestovať preto znamenalo venovať sa niečomu prácnemu a namáhavému (Boorstin 1975).

a pracovných podmienok, kultúrnymi vplyvmi romantizácie prírody a krajiny a novými metódami organizácie cestovania. A práve organizačná inovácia cestovania je prvkom, ktorý je možné považovať za kľúčový faktor vzniku nielen masového cestovania, ale modernity vôbec, respektíve „modernity ako sociologicko-geografického fenoménu“ (Lash – Urry 1994, s. 261).

Ako kľúčový sa pre inštitucionalizáciu turizmu (spojenú s organizovaním hromadných zájazdov) javí rok 1841, v ktorom sa objavil prvý britský celoštátny železničný poriadok, v ktorom bol v Yorku otvorený prvý hotel ako integrálna súčasť železničnej stanice, v ktorom ale predovšetkým začala svoje služby ponúkať prvá cestovná kancelária Thomas Cook and Son.⁴⁴ Lash a Urry (1994, s. 261) označujú cestovnú kanceláriu Thomasa Cooka za „pravdepodobne najpôsobivejšiu ekonomickú organizáciu, ktorá vznikla v Británii v 19. storočí.“

Thomas Cook bol pôvodne tlačiarom, viktoriánskym filantropom a tiež veľkým podporovateľom striedmeho spôsobu života. Keď raz kráčal na stretnutie spolku striedmosti v Leicestri, skrsla mu v hlave myšlienka, že by mohol zorganizovať špeciálny vlak, ktorý by na určené miesto dopravil väčší počet prívržencov tohto hnutia. 5. júla 1841 zorganizoval svoj prvý zájazd z Leicestru do Loughborough. 570 účastníkov cestovalo 11 míľ vlakom na stretnutie abstinentov, za

⁴⁴ Nie náhodou sa o dekádu skôr objavil v angličtine výraz „sightseeing“ (pozri s. 50) a do toho istého obdobia spadá tiež vynález fotoaparátu a fotografie (1839). O vplyve fotografie na nové formy vizuálneho vnímania sveta a tým aj jej dopadu na rozvoj turizmu pojednáva Urry (2002, s. 125, 127-130, 148-149). Človek s fotoaparátom zaveseným okolo krku je zjavne chápaný ako turista. Urry tvrdí, že bez fotografie by nevznikol súčasný globálny priemysel cestovného ruchu; médium fotografie je neoddeliteľne späté s kultúrou a ekonomikou moderného turizmu. Turizmus je akýmsi hľadaním fotogenického, cestovanie sa stáva „stratégiou akumulácie fotografií a tiež komodifikácie a privatizácie osobných a najmä rodinných spomienok“ (s. 128).

splatiť listok zaplatili 1 šiling (Sharpley 1994: 49-50).⁴⁵ Cestovanie bolo v jeho očiach alternatívou k tráveniu času v pohostinských zariadeniach, čo bola hlavná voľnočasová „aktivita“ širokých vrstiev industriálnej Británie 19. storočia.

Cook si uvedomoval, že medzi novou viktoriánskou strednou triedou neexistovala tradícia cestovania, väčšina ľudí nemala predstavu, ako prekonať potenciálne problémy spojené s cestovaním doma i v cudzine – jazykové bariéry, výmenu peňazí, to, kam najlepšie ísť či kde sa ubytovať. Aj preto práve on reagoval na potrebu vzniku organizácie zabezpečujúcej turistom pri ich cestách všetky služby a pomoc a stal sa priekopníkom v ponuke a propagácii organizovaných zájazdov. Na rozdiel od železničných spoločností, ktoré si spočiatku neuvedomovali ekonomický potenciál masovej osobnej dopravy širokých vrstiev obyvateľstva a železnicu vnímali primárne ako prostriedok nákladnej prepravy, si Cook veľmi skoro uvedomil možný význam železnice ako demokratického a progresívneho nástroja slobodného pohybu obyvateľstva, ktorý považoval za ústrednú ľudskú slobodu.⁴⁶ Začínal organizovaním špeciálnych vlakových výletov po Anglicku začiatkom štyridsiatych rokov 19. storočia. V roku 1848 rozšíril exkurzie do Škótska. V súvislosti so Škótskom určite stojí za zmienku Cookova schopnosť vycítiť, že mýty a legendy sú vhodným prostriedkom na prilákanie turistov a tak využíval popularitu románov a poém sira Waltera Scotta. Podľa Cooka to bol práve Scott, ktorý spojil Škótsko

⁴⁵ Ojedinelé pokusy o organizované výlety sa vyskytli už pár rokov pred tým, ako Thomas Cook založil so synom svoju cestovnú agentúru. D. Boorstin (1975, s. 87) uvádza, že údajne prvý „zájazd“ bol zorganizovaný v roku 1838. Špeciálny vlak viezol ľudí z Wadebridge do blízkeho mestečka Bodmin, kde sledovali popravu dvoch vrahov obesením.

⁴⁶ „Podľa Cooka „cestovanie železnicou je cestovanie pre milióny; biedni môžu cestovať, bohatí môžu cestovať... Cestovanie vlakom je užívaním republikánskej slobody a monarchistickej bezpečnosti“ (Lash – Urry 1994, s. 261).

s určitým sentimentom a pomohol tak vytvoriť z tejto krajiny turistickú destináciu. Cook začal svojim turistom ponúkať príručky, v ktorých sa nachádzali rady, na čo sa majú turisti prevažne zamerať, ako si majú určité zaujímavosti vysvetľovať, dokonca aj odporúčania beletristických diel, ktoré im dopomôžu k lepšiemu poznaniu a kvalitnejšiemu turistickému zážitku.

Veľkým úspechom bola pre T. Cooka Svetová výstava v Londýne v roku 1851, na ktorú sa mu podarilo vlakom dopraviť 165 000 návštevníkov. Prvýkrát v histórii cestoval vtedy veľký počet príslušníkov robotníckej triedy zo severu Anglicka na turistickú exkurziu, dokonca do Londýna ako hlavného mesta, čo bola pre takmer každého z nich životná udalosť. Prítomnosť severoanglických robotníkov v Londýne v dosiaľ nebývalom počte vyvolávala mnohé obavy a hrozila potencionálnymi konfliktmi, celá udalosť sa však zaobišla bez konfrontácií a stala sa tak míľnikom demonštrujúcim, že masová mobilita sa v modernej spoločnosti stáva normálnym javom. Svoje zájazdy Cook chápal a tiež propagoval ako prostriedky rozvoja ľudského pokroku.

Cook zaviedol množstvo inovácií, ktoré zmenili cestovanie z individuálne zabezpečovanej a značne neistej a riskantnej záležitosti na jednu z najviac organizovaných a racionalizovaných ľudských aktivít. Čoskoro sa súčasťou Cookových zájazdov stali zdvorilí a vzdelaní sprievodcovia, medzinárodné cestovné lístky, cestovné príručky a knižní sprievodcovia, systém cestovných šekov a hotelových kupónov, možnosť rezervácie izieb, ochrana a poradenstvo proti chorobám a krádežiam, možnosť samostatného posielania batožiny najkratšou možnou trasou (batožina nemusela napríklad cestovať so svojim majiteľom po celej Európe).

V roku 1856 ponúkala cestovná kancelária Thomas Cook and Son prvú veľkú okružnú cestu po európskom kontinente, s návštevou Antverp, Bruselu, Waterloo, Kolína, údolia Rýna, Frankfurtu, Heidelbergu, Baden-Badenu, Štrasburgu, Paríža, Le Havre a odtiaľ naspäť do Londýna. Nasledovali cesty do Švajčiarska,⁴⁷ lodnou dopravou do Ameriky i Svätej zeme. Do roku 1864 obslúžila Cookova cestovná kancelária viac než milión pasažierov a v roku 1872 už v jej ponuke bola prvá cesta okolo sveta. Thomas Cook uskutočnil revolúciu v cestovaní, transformoval jeho sociálnu podstatu, premenil ho z výsady mála privilegovaných na medzinárodný priemysel a vytvoril tzv. balíčkový zájazd (package tour), ktorý sa neskôr stal najpopulárnejším produktom turistického odvetvia a kľúčom ku skutočnej demokratizácii cestovania (Boorstin 1975; Urry 2002; Lash – Urry 1994; Sharpley 1994).⁴⁸

⁴⁷ Inštitucionalizácia turizmu v Anglicku a skutočnosť, že horský turizmus začal byť organizovaný ako jedno z prvých odvetví (aj zásluhou vyššie spomínaného romantického hnutia) spôsobili, že to boli práve Angličania, ktorých zásluhou sa začal rozvíjať organizovaný cestovný ruch v Alpách. Ako uvádza Kaspar, Angličania priviedli k rozkvetu horolezectva, absolvovali prvé výstupy na Matternhorn a ako prví zimní hostia zaviedli zimné športy v Davose (Kaspar 1995). Už v roku 1857 vznikol v Anglicku British Alpine Club, až následne boli založené turistické organizácie v tradičných alpských krajinách; v Rakúsku v roku 1862 (Oesterreichischer Alpenverein), vo Švajčiarsku a v Taliansku v roku 1863 (Schweizer Alpen Club a Alpino Italiano), v Nemecku v roku 1869 (Deutscher Alpenverein). Poľskí turisti sa združili do svojho Towarzystwa Tatrzańskiego v roku 1873 a o rok neskôr vznikol Uhorský karpatský spolok – Magyar Karpát Egyesfuet (Przeclawski 2004). Počiatkom a rozvoju turistiky na Slovensku a v Čechách bude venovaná štvrtá kapitola.

⁴⁸ Demokratizácia cestovania neznamená, že cestovanie prestáva byť znakom sociálneho statusu. Je naďalej sociálne selektívnym. S rozvojom dopravných technológií, ktoré umožnili masové cestovanie, sa však už statusový rozdiel nevedie natoľko medzi tými, ktorí cestujú a ktorí necestujú, ale medzi rôznymi typmi či triedami turistov, resp. medzi destináciami, ktoré rôzni turisti vyhľadávajú. Neskôr, v 20. storočí, to bolo najskôr auto a potom i lietadlo, ktoré ďalej demokratizovali geografický pohyb (Urry 1991, s. 16).

3.2. Dichotómia cestovateľ – turista a demokratizácia dovolenky

Demokratizácia cestovania sa však nestretla len s pozitívnymi reakciami. Vzdelaní Angličania z aristokratických vrstiev namietali, že Cook zbavuje cestovateľov iniciatívy a dobrodružstva. Básnik a filozof John Ruskin napísal: „Cestu vlakom nepovažujem za cestovanie, je to len akési poslanie človeka na nejaké miesto, v podstate sa neodlišujúce od skúsenosti byť balíkom“⁴⁹ (citované podľa Boorstin 1975, s. 87). A britský konzul v Taliansku uverejnil v roku 1865 článok v *Blackwood's Magazine*, v ktorom o turistoch Thomasa Cooka s neskrývaným pohrdaním píše: „Talianske mestá sú preplnené stádami týchto kreatúr, pretože sa nikdy od seba neoddelia. Vidíme ich štyridsať v kope vláčiac sa ulicami aj so svojím vedúcim, ktorí sledí okolo nich, raz vpredu, raz vzadu, ako pastiersky pes...“ (tamtiež, s. 88). V týchto riadkoch je nepochybne vyjadrená predpokladaná neautenticita skúsenosti turistov, o ktorú ich oberá v tých časoch sa rozvíjajúca masová doprava a inštitucionalizácia cestovania.

Turizmus sa stáva významným sociálnym javom, získava však zároveň určitý pejoratívny nádych, najmä v prípadoch, keď sa zdôrazňuje odlišná kvalita skúsenosti a zážitku turistu v porovnaní s cestovateľom. Historik turizmu John Walton (2002) si všíma, ako sa v šesťdesiatych rokoch 19. storočia turista - vnímaný ako príslušník nižšej strednej triedy - oddeľuje od cestovateľa, stáva sa podriadenou

⁴⁹ Podobné pocity vyjadrujú súčasní kritici trendu masových chartrových balíčkových dovolení.

kategóriou v termínoch triedy a statusu.⁵⁰ Turista je tým, ktorý študuje turistických sprievodcov aby zažil predpísané dojmy a povrchné vnemy, ktoré sú menejcenné v porovnaní s hlbším porozumením a dôkladnejším prehľadom nezávislého a vzdelanejšieho cestovateľa, ktorého kultúrny kapitál mu umožňuje uspokojivejšie ohodnotiť, vnímať a kontextualizovať určitú architektúru, panorámu či umelecký artefakt. Dichotómia cestovateľ – turista je tu nepochybne založená na odlišnom sociálnom postavení v rámci triednej štruktúry spoločnosti, ktoré sa odrážalo v rozdielnom prístupe k peniazom, času a „vysokej“ kultúre a z toho vyplývajúcej morálnej nadradenosti cestovateľov nad turistami. Výstižným príkladom môže byť reakcia 74-ročného Williama Wordswortha – prominentného básnika, ktorý viac než ktokoľvek iný svojím dielom spopularizoval prírodné krásy severoanglického regiónu Lake District – na plánovanú výstavbu železničnej trate spájajúcej Kendal a Windermere. Básňou uverejnenou v roku 1844 v londýnskych novinách Morning Post sa snažil odradiť ľudí od návštevy Lake District a k básni pripojil aj list, v ktorom chcel dôkladnejšie vysvetliť svoje rozhorčenie nad zavedením železnice. Píše v ňom: „Schopnosť vnímať romantickú scenériu a to, čo sa označuje ako malebné, je tak vzdialené intuitívnosti, že táto schopnosť je nepochybne plodom pomalého a postupného procesu kultúry; ... čoho dôsledkom je, že ... príslušníci nižších vrstiev nie sú a nemôžu byť v stave získavať významnejší ošoh z rýchlejšieho dosiahnutia tohto nádherného regiónu než mali doteraz“ (cit. podľa Prickett 2002, s. 70). A hoci sa v priebehu 20. storočia pojem turista stáva menej pejoratívnym i univerzálnejším (a dopĺňaným

⁵⁰ S mimoriadnym opovrhnutím vyjadril svoj postoj k turistom reverend Francis Kilvert vo svojich denníkoch v roku 1870: „Zo všetkých živočíšnych škodcov je najväčšou škodnou turista; a zo všetkých turistov tým najvulgárnejším, najnevychovanejším, najneprístojnejším a najodpudivým je britský turista“ (citované podľa Butcher 2003, s. 36).

neutrálnejším výrazom „holiday-maker“, t.j. dovolenkár), rozdiel medzi autentickým kultúrnym cestovateľom (cestovateľom objavujúcim a rozumejúcim, schopným vynakladať námahu a prekonávať nepohodlie, zároveň pociťujúcim určitú morálnu prevahu) na jednej strane a bežným komerčným a konvenčným turistom⁵¹ na strane druhej pretrváva, aj keď tento rozdiel už nie je natoľko záležitosťou rozdielu v socioekonomickej štruktúre spoločnosti, ako skôr rozdielov v životných štýloch a hodnotách jedincov.

Pokračujúca industrializácia, urbanizácia, racionalizácia práce prispievajúca ku skracovaniu pracovného času a prehlbujúca sa diferenciácia pracovného a voľného času v druhej polovici 19. storočia prispievali i k rozvoju iných voľnočasových aktivít a podujatí. Medzi rokmi 1870 a 1914 vzniklo v Británii množstvo tradícií, mnohé z nich aj pod patronátom kráľovskej rodiny – boli to rôzne turnaje, zápasy, súťaže, prehliadky, koncerty, atď.⁵² V roku 1871 bolo legislatívne zavedených niekoľko voľných dní v roku (takzvaných Bank Holidays).⁵³ Dochádza k reštrukturalizácii systému morálnych pravidiel, ktorých cieľom už nebolo odmietanie zábavy v zmysle protestantskej etiky tvrdej práce a odriekania, ale jej kultivácia, organizovanie a štruktúrovanosť.

⁵¹ V tomto období sa slovo turista stáva pejoratívnym až pridaním adjektíva „masový“. Je to „masový turizmus“, ktorý v druhej polovici 20. storočia označuje kontrolovaný, riadený proces dovolenky predávanej v „balíčku“ (tzv. package tour, ktorá je balíčkom tovarov a služieb, ktorý je označený ako jeden produkt a predávaný za jednotnú cenu).

⁵² Príkladom môže byť Kráľovský turnaj – Royal Tournament konajúci sa od roku 1888, alebo pravidelný zápas v rugby medzi univerzitami v Oxforde a Cambridgi, tzv. Varsity Match, ktorý sa prvýkrát konal v roku 1872.

⁵³ Zákon týkajúci sa Bank Holidays predložil na schválenie v roku 1871 sir John Lubbock. Keďže bol nadšeným fanúšikom kriketu, medzi ním navrhnuté voľné dni patrili aj tie, v ktorých sa tradične odohrávali zápasy medzi obcami v regióne odkiaľ pochádzal (http://en.wikipedia.org/wiki/Bank_Holidays). Ešte predtým došlo k ustanoveniu poldňového voľna, ktoré sa vzťahovalo prevažne na sobotu; pracovný týždeň tak už zväčša nepresahoval 54 hodín.

Účasť na niektorom z týchto podujatí sa stáva dôležitou súčasťou vznikajúceho vedomia „britskosti“, ktoré sa vo vzrastajúcej miere odvodzuje od oddychových aktivít. Nie je náhoda, že práve v tomto období, v druhej polovici 19. storočia, boli v Anglicku založené napríklad aj futbalové a rugbyové asociácie a ligové súťaže, ktoré sa stali významnou voľnočasovou aktivitou britskej robotníckej triedy. V industriálnych oblastiach severného Anglicka dochádzalo k propagácii a podpore „dovolenkového hnutia“ zo strany miestnych dobrovoľníckych komunít, ktoré sa vytvárali v prostredí cirkví, športových a záujmových klubov a „pubov“. Takzvané dovolenkové kluby sa rozšírili najmä v industriálnych oblastiach grófstva Lancashire a zabezpečovali pre svojich členov exkurzie, vlakové zájazdy a predovšetkým pobyty v prímorských letoviskách. Ľudia túžili uniknúť z preplnených priemyselných miest⁵⁴ a tak i samotní zamestnávateľi si začali uvedomovať výhody pravidelných a dopredu ohlásených dovolení. Zatvárali brány svojich podnikov, takže pravidelné týždňové „celopodnikové“ voľno (v tom čase ešte neplatené) sa stalo v severnom Anglicku obvyklým javom. Významným rysom dovolenky bol jej kolektívny charakter, zúčastňovala sa jej masovo celá komunita. Bolo častým zvykom vracať sa na to isté miesto do rovnakého letoviska. Aj preto Morecambe navštevovali predovšetkým návštevníci z Yorkshiru a Blackpool bol obľúbenou destináciou pre Lancashirských robotníkov. Southport si zachovával ráz exkluzívnejšieho letoviska. Strediská v južnom Anglicku v blízkosti Londýna väčšinou navštevovali len jednodňoví výletníci (tieto výlety boli zväčša organizované železničnými spoločnosťami a záujmovými skupinami ako bola Národná nedeľná liga – National Sunday League), tu nebol zvyk dlhodobejšieho trávenia

⁵⁴ V tejto súvislosti je iste zaujímavý údaj o tom, že kým v roku 1801 žilo v mestách 20 % anglickej populácie, do konca 19. storočia to bolo už 80 % (Urry 2002).

voľných dní mimo miesta bydliska v tomto období tak zakorenený ako v severných regiónoch⁵⁵ (Urry 2002; Sharpley 1994).

Tento vývoj viedol k značnej spoločenskej hierarchizácii najvýznamnejších britských rekreačných stredísk. Došlo k demokratizácii dovolenky ako spôsobu trávenia voľného času, na druhej strane sa však dovolenka stala záležitosťou prestížnej spotreby. Výber letoviska závisel na spoločenskom postavení jedinca a mal podstatný vplyv na to, s kým sa počas svojho pobytu na danom mieste stretával (z hľadiska sociálneho statusu), akú hustotu dovolenkárov tam mohol očakávať a koľkí z nich sa mohli vyznačovať podobnými charakteristikami ako on sám. Rôzne letoviská tak nadobudli rôznu prestíž a odlišný štýl. Niektoré z nich sa stali strediskami robotníckej triedy a symbolmi masového turizmu, ktoré reprezentovali všetko to, čo príslušníci vyšších vrstiev stotožňovali s nevкусom, obyčajnosťou a nedostatkom kultivovanosti. Príkladom môže byť severoanglický Blackpool, ktorého počet obyvateľov podstatne vzrástol v sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch 19. storočia. Blackpool sa nevyznačoval scénickou atraktivitou, ktorá priťahovala strednú triedu a stal sa obľúbeným strediskom industriálnych robotníkov – krátkodobých návštevníkov aj turistov. Urry cituje denník *Morning Post* z augusta 1887, ktorý píše o Blackpoole ako mieste, „kde je možné nájsť viac zábavy za málo peňazí než kdekoľvek inde na svete“ (Urry 2002, s. 23). Výrazný nárast obyvateľstva zaznamenali aj iné strediská. Urry

⁵⁵ Walton vo svojej knihe *The Blackpool Landlady* (1978) analyzuje fungovanie špecifického zdola organizovaného systému dovolení v továrenských komunitách v oblasti Lancashire v druhej polovici 19. storočia. Každé rodine bolo umožnené, aby financovala vlastnú dovolenku bez pomoci zhora vďaka jedinečnému lancashirskému robotníckemu systému dovolení založenému na solidarite, spolupráci a vzájomnej pomoci. „Len tu celé mestá odchádzali na dovolenku a nachádzali letoviská schopné uspokojiť ich potreby“ (citované podľa Urry 2002, s. 24). Bolo to spôsobené pravdepodobne aj tým, že táto oblasť sa vyznačovala dominanciou textilného priemyslu s vysokou zamestnanosťou žien, čo prinášalo rodinám vyšší príjem a väčší záujem o také formy trávenia voľného času, ktoré boli orientované na rodinu.

uvádza príklad Brightonu, ktorého populácia sa v priebehu polstoročia zvýšila zo 7 000 obyvateľov na 65 000 obyvateľov. Na rozdiel od Blackpoolu bol však Brighton spájaný skôr s elegantným štýlom metropolitného meštianstva. O rozvoji dovolenkového turizmu svedčí aj fakt, že do roku 1911 až 55 percent obyvateľov Anglicka a Walesu absolvovalo aspoň jeden pobyt v prímorských letoviskách a 20 percent v nich trávilo svoju dovolenku pravidelne a každoročne (Urry 2002). Hromadné pobyty v prímorských anglických letoviskách je možné chápať ako dôsledok priemyslovej revolúcie a jej hlavných procesov, t.j. industrializácie a urbanizácie. Turizmus sa koncom 19. storočia stáva pravidelnou, formalizovanou a inštitucionalizovanou formou úniku z napätia, starostí a stresov modernej industriálnej spoločnosti.

3.3. Rozvoj turizmu v prvej polovici 20. storočia

Druhá polovica 19. storočia znamenala odbúranie mnohých obmedzení súvisiacich s cestovaním; prelom 19. a 20. storočia sa tak stáva zlatým vekom medzinárodného cestovného ruchu. Prekračovanie hraníc v Európe sa stáva bezproblémovým, väčšinou nie sú potrebné pasy ani víza, s výnimkou Osmanskej ríše a cárskeho Ruska (Rychlík 2007). Je možné hovoriť v tomto období o obnovení starého práva slobody cestovania a využívaní tohto práva v mnohých štátoch v čoraz širšom meradle. Viaceré krajiny sa začínajú orientovať na cestovný ruch ako významný zdroj svojich príjmov. Dochádza k internacionalizácii cestovného ruchu, do Európy vo zvýšenom počte prúdia americkí turisti (okolo 150 tisíc ročne v rokoch predchádzajúcich vypuknutiu 1. svetovej vojny), vyššie vrstvy začínajú v letnom období vyhľadávať Francúzsku

riviéru, rozvíjajú sa nové formy turizmu – príkladom môže byť vzrastajúca popularita lyžovania najmä v švajčiarskych Alpách (Przeclawski 2004; Sharpley 1994).

Situácia sa zmenila v dôsledku vypuknutia prvej svetovej vojny. Sloboda individuálneho pohybu dosiahnutá v druhej polovici 19. storočia zanikla, bola zavedená pasová povinnosť a iné opatrenia sťažujúce cezhraničný pohyb osôb (Przeclawski 2004). P. Fussell opisuje rok 1915 v Británii ako veľký prelom, keď sa zavedenie pasu s fotografiou, dnes zdanlivo nevyhnutná súčasť cestovania, vnímalo ako šokujúce opatrenie, „najneslýchanejší príspevok k neuróze modernity“ (citované podľa Lash-Urry 1994, s. 269).⁵⁶

⁵⁶ Strhujúcim spôsobom zachytáva túto zmenu vo svojich spomienkach rakúsky spisovateľ a humanista Stefan Zweig (1881 – 1942). Jeho osobná reflexia stojí za dlhší citát: „Naozaj: nič plastickejšie nezobrazuje obrovský úpadok sveta od prvej svetovej vojny ako obmedzovanie osobnej slobody jedinca, jeho pohybu a oklieštenia slobodných práv. Pred rokom 1914 patrila Zem všetkým ľuďom. Každý šiel ta, kam chcel, a zostal, pokiaľ chcel. Nebolo povolení, súhlasov a ja sa jednoducho a odzvoň kochám v úžase mladých ľudí, keď im rozprávam, ako som cestoval pred rokom 1914 do Indie a Ameriky; nevlastnil som pas, ba ani som ho nikdy nevidel. Nastupoval som a vystupoval, nikoho som sa nepýtal, ani mňa sa nik nevyypytoval, nemusel som vyplniť ani jediný zo stovky formulárov, ktoré dnes požadujú. Nejestvovali pojmy ako permit, povolenie, víza, obmedzovania; hranice vtedy znamenali len symbolické čiary, ktoré ste prekročili takisto bezstarostne ako greenwichský poludník, no dnes sa premenili vďaka colníkom, policii, žandárskym staniciam a patologickej nedôvere všetkých voči všetkým na drôtenú ohradu. Až po vojne [1. svetovej – pozn. I. Ch.]... sa prejavila i xenofóbia: ľudia znenávideli cudzincov alebo sa ich prinajmenšom báli. Všade sa pred nimi bránili, všade ich izolovali. Všetko ponížovanie, ktoré voľakedy vymysleli pre zločincov, dávali pociťovať každému cestujúcemu pred cestou a počas nej. Museli ste sa dať vyfotografovať sprava a zľava, z profilu a čelne, vlasy mať ostrihané nakrátko, aby bolo vidieť uši, urobili odtlačky prstov..., navyše ste museli mať preukazy, zdravotnú kartu, očkovací preukaz, doklad o policajnej evidencii, predložiť odporúčania, priložiť pozvania, adresy príbuzných, museli ste priložiť morálne a finančné záruky, vyplňovať formuláre, podpisovať tri-štyri kópie, a keď vám z tejto kopy chýbal len jeden papier, boli ste stratení. ...Keď si zrátam, koľko som za tie roky pred každou cestou vyplnil formulárov, vyhlásení, daňových priznaní, potvrdení o devízach, o prekročení hraníc, povolení na pobyt, súhlasov na vycestovanie, prihlásení a odhlásení, koľké hodiny som prestál na chodbách konzulátov a úradov, pred koľkými úradníkmi som sedel, prívetivými a neprívetivými, unudenými a prepracovanými, koľko som prekonal pohraničných kontrol a otázok, až vtedy si uvedomím, koľko ľudskej dôstojnosti zmizlo v tomto storočí, o ktorom sme my, mladí ľudia, dôverčivo rojčili ako o storočí slobody, ako o nastávajúcej ére svetoobčianstva. (...) [P]rvá cesta v cudzom svete už nesmerovala ako kedysi do

Napriek tomu dochádza v medzivojnovom období k nárastu cestovného ruchu v Európe a k ďalšiemu zintenzívneniu procesu demokratizácie cestovania, najmä zásluhou zvyšovania objemu voľného času pracujúceho obyvateľstva ako zrejme najvýznamnejšieho faktora stimulujúceho dopyt po cestovnom ruchu. Skracovanie pracovného času a rast voľného času sa v rôznych obdobiach 20. storočia prejavoval ako: a) skracovanie denného pracovného času, b) skracovanie týždenného pracovného času, c) zavedenie a postupné predlžovanie platenej dovolenky a d) skracovanie počtu rokov strávených v pracovnom procese (jednak zásluhou ustanovenia dôchodkového veku a tiež predĺženia povinnej školskej dochádzky a rozvoja vyšších foriem vzdelávania). Pre rozvoj cestovného ruchu v medzivojnovom období malo nepochybne najväčší význam zavedenie inštitútu platenej dovolenky. Ako už bolo uvedené, v druhej polovici 19. storočia sa v niektorých krajinách a niektorých sektoroch objavila inštitúcia dovolenky na zotavenie, mala však podobu neplateného voľna (výnimkou bola platená dovolenka pre vládnych úradníkov v Nemecku od roku 1873 a pre železničiarov vo Švajčiarsku, ktorí sa mohli z osemdňovej platenej dovolenky tešiť od roku 1902). Dohody o nároku na platenú dovolenku pre širšie vrstvy pracujúcich boli vo viacerých európskych krajinách pod vplyvom odborov podpísané v dvadsiatych rokoch 20. storočia,⁵⁷ ale až schválenie dohody Medzinárodnej

múzeí, po krajine, ale na konzulát, na políciu, kde si človek musel vyzdvihnúť „povolenie“. (...) [Z]námost' s malou úradníčkou na konzuláte, ktorá človeku skrátila čakanie, bola v poslednom desaťročí dôležitejšia pre život ako priateľstvo s Toscaninim alebo Rollandom“ (Zweig 1994, s. 258-259).

⁵⁷ Alejziak uvádza, že v roku 1926 sa inštitúcia platenej dovolenky vzťahovala asi na 40 % pracujúcich, do roku 1936 bola ustanovená v 14 krajinách a dvoch švajčiarskych kantónoch (Alejziak 2000, s. 76). Urry (2002, s. 26-27) odhaduje podiel britských pracujúcich, ktorým bola udelená platená dovolenka v polovici dvadsiatych rokov, na 16-17 %. Takzvaný Holiday Act bol v Británii prijatý v roku 1938.

organizácie práce v roku 1936 (a jej uvedenie do platnosti v rokoch 1938-39) ukončilo proces zavedenia všeobecného práva na platenú dovolenku vo výmere najmenej 6 dní pre každú osobu, ktorá odpracovala nepretržite aspoň jeden rok (Alejziak 2000, s. 74-76).⁵⁸

Cestovanie sa v dvadsiatych a tridsiatych rokoch 20. storočia stalo jednoduchším a prístupnejším aj vďaka rozvoju automobilovej dopravy, ktorá posunula individuálnu mobilitu stredných vrstiev na novú úroveň. Automobil poskytol časti obyvateľstva novú slobodu a nezávislosť na službách verejnej dopravy. Stal sa nositeľom technického, ekonomického aj sociálneho pokroku modernej spoločnosti, spôsobil eufóriu z dovtedy neslýchaných možností individualizovanej mobility a nechával zabudnúť na priestorovú a sociálnu strnulosť predchádzajúcich historických epoch. Automobilizmus sa stal obľúbenou voľnočasovou aktivitou, umožnil objaviť a využívať napríklad nové rekreačné možnosti na vidieku, priblížiť človeka prírode.⁵⁹ V roku 1939 sa na britských cestách vyskytovali viac než dva milióny automobilov, vo Francúzsku sa už v roku 1929 vyrobilo viac než štvrtý milióna áut. Masový automobilizmus v USA bol ešte intenzívnejší, automobilový priemysel tu bol už v polovici dvadsiatych rokov najmohutnejším priemyslovým odvetvím. Rozširovala sa autobusová

⁵⁸ O situácii vo Francúzsku sa dozvedáme od Verdona: „20. júna 1936 odhlasovalo Národné zhromaždenie zákon o platenej dovolenke. Pracujúcim tak bol uznaný nárok na odpočinok a po dobu dvoch týždňov právo disponovať svojim voľným časom bez finančných problémov. V júni roku 1936 bol odhlasovaný zákon o štyridsaťhodinovej týždennej pracovnej dobe. Tým boli pracujúcim priznané dva voľné dni v týždni“ (Verdon 2003, s. 237).

⁵⁹ Jan Keller poukazuje na paradoxnú spojitosť medzi rozvojom automobilizmu a možnosťami cestovania za oddychom na kľudný a čistý vidiek: „Ekonomický rast, ktorý umožnil masový rozvoj motorizmu, znížil v dôsledku toho kvalitu životného prostredia, takže prišlo do módy masové víkendové a prázdninové presúvanie, keď ľudia vo svojich automobiloch vyhľadávajú miesta, ktorých rekreačnú hodnotu automobilizmus zatiaľ ešte príliš nezdegradoval. Pochopiteľne týmto spôsobom degradujú stále ďalšie a stále vzdialenejšie oblasti“ (Keller 1993, s. 40-41).

doprava. Rástla aj letecká doprava; prvá komerčná letecká linka bola zriadená medzi Londýnom a Parížom v roku 1919, kvôli vysokej cene, nespoľahlivosti, nepohodlnosti a hlučnosti však nemala dlhé trvanie. Do roku 1939 však pravidelné letecké linky spájali hlavné európske metropoly, spoločnosť Pan Am zabezpečovala pravidelné spojenie aj prostredníctvom transatlantických letov. Letecká doprava sa však v masovom meradle rozvinula a stala sa reálnou alternatívou pre odvetvie cestovného ruchu až po druhej svetovej vojne (Sharpley 1994; Keller 1998; Urry 2002).

Vráťme sa však ešte k otázke rozvoja motorizmu. Zaujímavý historický pohľad na funkciu automobilu ako určitého statusového symbolu ponúka W. Sachs. Drožka s kočišom ako znak privilegovaného postavenia jedinca postupne prestala byť atraktívnou v porovnaní s výhodami, ktoré ponúkala doprava železnicou. V 20. storočí však nastáva triumf automobilu, ktorý ponúka silu a výkonnosť stroja, zároveň však obnovuje predchádzajúcu voľnosť pohybu, ktorá už nemusí byť obmedzovaná striktným cestovným poriadkom ani nepohodlnými spolucestujúcimi. „Automobil prevzal funkciu koča ako nositeľa vyššieho statusu v niekoľkých ohľadoch: chráni cestujúcich od prachu ciest a námahy fyzického pohybu, dáva im pocit prevahy nad tými, ktorí cestujú kolektívne, spolu s pocitom dôležitosti toho, kto je nesený cudzou silou a nakoniec – ponúka divadlo pre všetkých peších ako kedysi koč“ (podľa Keller 1993, s. 38).

Jednou z rekreačných aktivít obľúbenou medzi turistami v tridsiatych rokoch 20. storočia sa stala i cyklistika ako prejav príklonu k vykonávaniu zdraviu prospešných aktivít na čerstvom vzduchu. Nie náhodou práve v tomto období (1930) vzniká aj asociácia združujúca mládežnícke hostely (Youth Hostel Association), či Medzinárodná

federácia campingu a caravaningu (Federation Internationale de Camping et de Caravaning – FICC) v roku 1932.⁶⁰ Napriek tomu však letný pobyt v prímorských letoviskách ostal dominantnou aktivitou veľkej väčšiny britských dovolenkárov v medzivojnovom období a expandoval nebyvalým tempom. Strediská ako Scarborough a Brighton boli v tomto čase na vrchole svojej popularity, podobne ako Blackpool, ktorý v tridsiatych rokoch 20. storočia každoročne navštevovalo sedem miliónov turistov v období od júna do septembra (Sharpley 1994; Urry 2002). Blackpool bol tak v tom období pravdepodobne najväčším, najľudnatejším – a podľa Lasha a Urryho zrejme aj najhlučnejším – strediskom cestovného ruchu na svete. V záveroch výskumu, tzv. Mass Observation Research vykonaného v Blackpoole v rokoch 1937-38, sa konštatuje: „Ísť na dovolenku do Blackpoolu sa stalo rovnakým zvykom ako návšteva ‘pubu’ v centre mesta v sobotu večer“ (citované podľa Lash – Urry 1994, s. 268).

Mení sa i charakter niektorých stredísk, zintenzívnenie a rozšírenie turizmu medzi široké vrstvy spoločnosti a rast počtu a významu stredných vrstiev prinášajú výraznejšiu spoločenskú diverzitu aj v zložení návštevníkov viacerých tradičných letovísk. Urry analyzuje premeny, ktorými prešli niektoré strediská i to, ako sa zmenil účel

⁶⁰ Významnú úlohu v rozvoji turizmu a rekreačných aktivít vo Veľkej Británii zohrali takzvané holiday camps, ktoré sa stali určitým symbolom britského turizmu v prvej polovici 20. storočia. Líšili sa svojim štandardom a vybavením (niektoré z nich sa zameriavali na mládež, iné na robotnícke rodiny, ďalšie na príslušníkov strednej triedy), v zásade však ponúkali možnosť organizovaného trávenia dovolenky so zabezpečením programu, ubytovania (od stanov a jednoduchých chatiek až po luxusnejšie vybavené rekreačné domy), stravy v jedálňach, oddychových a rekreačných aktivít aj v prípade nepriaznivého počasia, a to na jednom mieste. Boli dobovým odrazom životných podmienok spoločnosti založenej na rutinizovanej práci a kultúre masovej produkcie a spotreby. Ich popularita od šesťdesiatych rokov značne poklesla, vplyvom zmenených životných podmienok a nových trendov v turizme (masová orientácia na trávenie dovolenky v zahraničí). Podrobnejšie pozri Sharpley 1994; Urry 2002; Lash – Urry 1994).

rekreačného pobytu v nich. Na príklade Brightonu, ktorý bol pôvodne spájaný skôr s aristokraciou, ukazuje ako sa jeho pláž, vnímaná pôvodne (v 18. storočí) ako miesto vyhradené na liečebné účely (dôležitou aktivitou nebolo ešte plávanie, len ponáranie), mení v priebehu 19. storočia na priestor asociovaný s pôžitkami a zábavou, miesto úniku od štruktúry, pravidiel a poriadku každodennosti. Pláž sa stáva hlučnou a preľudnenou zónou s charakteristikami karnevalu – nepredvídateľným sociálnym zmiešavaním, inverziou sociálnych hierarchii a morálnych pravidiel. Tak ako bola v stredoveku karnevalová grotesknosť tela protikladom disciplinovaného a usporiadaného vzhľadu spojeného s vlastníctvom a autoritou, tak je karnevalový ráz dovolenky založený na odhaľovaní tela necudne vystaveného pohľadom ostatných. V úvodných dekádach 20. storočia tak Brighton získava reputáciu miesta vyznačujúceho sa sexuálnymi excesmi a obscénnosťou (Urry 2002, s. 29).

Odhaľovanie tela totiž súvisí s ďalšou dôležitou zmenou, ktorá významným spôsobom ovplyvnila dovolenkový turizmus po celý zvyšok 20. storočia. Tou zmenou bola vzrastajúca popularita opaľovania ako nový fenomén, ktorý sa do dvadsiatych rokov 20. storočia medzi strednými a vyššími vrstvami európskych ani severoamerických spoločností prakticky nevyskytoval. Svetlá neopálená pokožka bola symbolom vyššieho spoločenského postavenia, preto sa ľudia patriaci k týmto vrstvám snažili nevystavovať svoju pokožku priamemu slnku. Rozvoj prímorských letovísk v 19. storočí bol založený na predpokladaných pozitívnych účinkoch pôsobenia morskej vody na ľudský organizmus. Objavujúci sa trend prestížneho trávenia dovolenky na francúzskej riviére (Cannes) prípadne v atlantickom francúzskom letovisku Biarritz, so spoločenským životom koncentrujúcim sa na pláž,

začal meniť postoj vyšších vrstiev k opálenej pokožke – tá začala byť spájaná so zdravím, bohatstvom a príslušnosťou k spoločstvu, ktoré jeden z klasikov sociologického myslenia Thorstein Veblen (1999) nazýva záhaľčivou triedou (leisure class). Podľa Sharpleyho k popularite opaľovania v Anglicku prispelo aj tamojšie mimoriadne teplé leto v roku 1928, ktoré podnietilo vznik a rozvoj nového odvetvia zabezpečujúceho plavky, opaľovacie krémy a iné produkty spojené so slnením. Túžba dosiahnuť opálenú pokožku sa čoskoro stala hlavným motívom dovolenkárov. Bola viditeľným znakom bohatstva a prestíže v urbánnych spoločnostiach nachádzajúcich sa v severnejších častiach vyspelej Európy, faktorom diferenciácie medzi tými, ktorí si mohli dovoliť stráviť letnú dovolenku v Stredomorí a tými, ktorí nemohli (Sharpley 1994, s. 35). Tento trend predznamenal postupnú stratu atraktivity anglických a iných severoeurópskych letovísk, ktoré svojim návštevníkom nemôžu zaručiť opálenú pokožku. S nástupom masového turizmu po druhej svetovej vojne preniká ideál opáleného tela do všetkých spoločenských vrstiev, stáva sa znakom zdravia a fyzickej príťažlivosti. Záujem dovolenkárov sa presúva do prímorských letovísk Francúzska, Španielska a v neskoršom období aj do ďalších krajín hlavne stredomorského regiónu.⁶¹

Do štyridsiatych rokov 20. storočia sa v Británii naplno rozvinulo odvetvie cestovného ruchu a nadobudlo veľký význam. Podobne ako iné odvetvia industriálnej spoločnosti bolo orientované na ľudí v masovom meradle, preukázalo vysoký stupeň organizovanosti a efektivity,

⁶¹ Presun záujmu britských dovolenkárov z letovísk v ich domovine však nebol náhly. V päťdesiatych a šesťdesiatych rokoch 20. storočia väčšina obyvateľstva hlavne z industriálneho severu Anglicka ostávala svojim letoviskám verná, pokračoval masový presun obyvateľstva v prázdninových dňoch do Morecambu, Blackpoolu a ďalších, tieto strediská naďalej rástli. Dovolenka v zahraničí bola stále záležitosťou majetnejších vrstiev. Podstatný pokles záujmu o letnú dovolenku v britských letoviskách zaznamenávame až v sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch 20. storočia (Urry 2002).

prítiahlo zástupy pracujúcich z urbánneho prostredia a dokázalo uspokojiť ich rekreačné potreby. Dovolenka ako základ osobného uspokojenia a sebanaplnenia sa stala všeobecne akceptovanou skutočnosťou, právo na oddych a zábavu sa stalo nevyhnutným doplnkom občianstva (Lash – Urry 1994).

4. POČIATKY A ROZVOJ TURIZMU NA SLOVENSKU

Zvlášť Slovensko v rámci našej republiky má, podľa výrokov cudzích hostí a domácich odborníkov, všetky prírodné a dnes už aj politické predpoklady vzrásť v krajinu cestovného ruchu prvoradého významu.

Dr. Zorard A. Truska (1946)

4.1. Záujem o Tatry:

Vývoj organizovaného turizmu v Tatrách do roku 1918

Doteraz sme sa zaoberali príčinami a predpokladmi zrodu moderného organizovaného turizmu a celkom pochopiteľne sme sa zamerali na spoločnosti, v ktorých sa moderný turizmus rozvíjal a odkiaľ sa neskôr šíril, vo viac či menej modifikovaných podobách, aj do iných krajín a iných sociokultúrnych, politických a ekonomických podmienok. Považujeme však za vhodné aspoň v stručnosti na tomto mieste načrtnúť, ako sa turizmus zrodil a vyvíjal na Slovensku.⁶²

⁶² V literatúre je možné nájsť množstvo čiastkových informácií týkajúcich sa vzniku a rozvoja turizmu či cestovného ruchu na Slovensku, väčšinou v publikáciách zaoberajúcich sa históriou lyžovania, v turistických sprievodcoch jednotlivých oblastí, v čiastkových regionálnych monografiách a pod. Zrejme najlepšie je pokrytá história rozvoja turizmu v oblasti Vysokých Tatier, spracovaná napríklad I. Houdekom (1951, prvé vydanie je z roku 1936). Najkomplexnejšou súčasnou prácou zaoberajúcou sa skúmaním vývoja cestovného ruchu najmä v rokoch 1918 - 1945, so zameraním na národohospodárske hľadisko a organizáciu cestovného ruchu, je monografia J. Pitekovej (1999a).

Vývoj slovenskej spoločnosti sa vyznačuje oneskorenou modernizáciou. Nemôže preto prekvapiť, že sa aj turizmus ako „kľúčový komponent západnej modernity“ (Urry 2002, s. 148) začal na území Slovenska rozvíjať neskôr než v spoločnostiach, ktoré prešli fázou industrializácie, urbanizácie a zvýšenej mobility v skoršom období. Ešte inak povedané: zvyk určitej (nie úplne zanedbateľnej) časti populácie tráviť voľný čas mimo prostredia domova a komunity, v ktorej človek prežíval svoju každodennosť, nadobudol v slovenskej populácii pevnejšie kontúry o pár desaťročí neskôr, než tomu bolo napríklad v porovnaní s českým obyvateľstvom.⁶³

Ukazuje to i vývoj, ktorým sa uberalo poznávanie Vysokých Tatier, tie mali pre rozvoj turizmu v období do roku 1918 najlepšie predpoklady.⁶⁴ Záujem o Tatry (ktoré obyvatelia pre večný sneh na ich vrcholoch nazývali Snežné hory) sa začína prejavovať v 17. storočí, obmedzoval sa však na pár jednotlivcov z prostredia vzdelaných vrstiev žijúcich v podtatranských sídlach. Prvá zmienka o výstupe na štít (predpokladá sa, že to mohol byť Kežmarský štít) pochádza z roku 1615

⁶³ Urbanizácia Slovenska bola až do polovice 20. storočia vzhľadom na nepriaznivé industriálne podmienky len okrajová, pomalá urbanizácia krajiny bola zapríčinená charakterom mestskej siete, ktorú tvorili malé mestá. V roku 1869 pozostávala mestská sieť terajšieho územia Slovenska z 38 miest; 23 z nich malo menej ako 5 tisíc obyvateľov (pozri Chorvát, I. 1999). Sociológovia P. Gajdoš a J. Pašiak (1995, s. 73) rozdeľujú urbánny vývoj slovenskej spoločnosti od roku 1848 na obdobia 1. výraznej rurálnosti (1848 – 1920), 2. prevažnej rurálnosti (1921 – 1950), 3. intenzívnejšieho rastu počtu mestského obyvateľstva – urbánosti (1951 – 1980), 4. stabilizácie rastu mestského obyvateľstva – urbánosti (1981 – 1990) a 5. kvalitatívnych zmien v priestorovom vývoji Slovenska (od r. 1991).

⁶⁴ Horolezectvo a turistika boli veľmi silným podnetom na rozvoj cestovného ruchu v Európe. Ako uvádza M. Poláček, „začiatky cestovného ruchu sú bezprostredne späté s rozmachom horolezectva v päťdesiatych až sedemdesiatych rokoch minulého storočia (t.j. 19. storočia – poznámka I.Ch.) najmä v alpských a karpatských krajinách“ (Poláček 1989, s. 23).

od kežmarského študenta Dávida Frölicha.⁶⁵ Ďalším dochovaným záznamom výstupu na niektorý tatranský štít (pravdepodobne tiež Kežmarský štít, nazývaný vtedy Matkou - Mutter či Babičkou - Grossmutter) je opis študenta kežmarského lýcea, rodáka z Wroclavi Daniela Speera (neskôr známeho pod pseudonymom Simplicissimus), ktorý absolvoval s piatimi spolužiakmi a vodcom - učiteľom v rozpätí troch dní na konci prvej polovice 17. storočia a uverejnil v knihe vydanej v Levoči v roku 1683. V tomto opise sa zachovali prvé záznamy o turisticko-horolezeckom výstroji a pomôckach. Ďalším významným výstupom na štít bol výstup evanjelického kňaza Jura Buchholza staršieho z Veľkej Lomnice, ktorý vykonal s menšou spoločnosťou za vedenia istého pytlíka v júni 1664. Išlo o trojdňový výstup, s určitosťou to bol Slavkovský štít ako prvý pomenovaný štít. Opis tohto výstupu bol uverejnený až v roku 1774 a je spolu s opismi iných túr prvým dielom, zaoberajúcim sa výlučne Tatrami, s množstvom podrobností a zaujímavých dát. Prvým Slovákom, ktorý písal o Tatrách (v prvej polovici 18. storočia), bol známy polyhistor Matej Bel.⁶⁶ Ďalším známym prvovýstupom v Tatrách bol výstup Jonáša A. Czirbesza na Kriváň v roku 1773. Ako ukazujú i predchádzajúce príklady, výstupy na končiare boli veľmi namáhavé, trvali aj so zostupom často niekoľko dní, keďže vtedy ešte neexistovali žiadne turistické chodníky a výstupy vyžadovali úmorné predieranie sa stráňami husto porastenými kosodrevinou. Nocovalo sa v kolibách, vonku alebo v ohniskách -

⁶⁵ Frölich sa údajne rozhodol vystúpiť na vrchol spolu s dvomi kamarátmi pod vplyvom Petrarcovej básne opisujúcej jeho výstup na alpský štít. Dávid Frölich sa neskôr stal chýrnym matematikom a publicistom, ktorému cisár udelil titul „cisársky a kráľovský matematik a praktický astronóm Uhorského kráľovstva“ (Marec 2007, s. 16-17).

⁶⁶ Bel opisuje zbežne spišské Tatry v diele *Hungarie antiquae et novae Prodromus* (1723), obšírne sa zaoberá liptovskými Tatrami v diele *Notitia Hungariae novae historico-geographica* z roku 1736 (Houdek 1951, s. 50). V tomto diele sa tiež vyskytuje po prvý raz ľudový názov „pleso“ (s. 63).

úkrytoch, čo boli upravené miesta pod veľkými balvanmi, ktoré sa dodnes zachovali. Za najvyšší štít bol v Tatrách v tých dobách – najmä Spišiakmi - považovaný terajší Lomnický štít nazývaný „Dedo“ (Grossvater), Liptáci ako najvyšší štít preferovali Kriváň (Houdek 1951; Adamec – Roubal 1980).

Vplyvy romantizmu a vzrastajúci záujem o krásy horskej prírody pritiahli do Tatier na sklonku 18. storočia množstvo zahraničných vedcov, bádateľov a cestovateľov zvedavých na svojrázne vysoké pohorie v strede Karpát. Medzi najvýznamnejších patril škótsky lekár, geograf a cestovateľ Robert Townson, ktorý v roku 1793 prešiel mnohé tatranské doliny a štíty, študoval geologické pomery, tatranskú faunu i flóru, barometricky meral tatranské vrcholy a jeho výstupy na Jahňací štít a Lomnický štít sa považujú za prvé zaznamenané výstupy na tieto končiare. Takmer súčasne Tatry študoval a meral ľвовský profesor prírodných vied, Francúz Belsazar Hacquet. V roku 1813 pobudol v Tatrách niekoľko mesiacov švédsky botanik a prírodovedec Göran Wahlenberg,⁶⁷ ktorý svoje zistenia veľmi dôkladne zaznamenával, mimoriadne sa zaslúžil sa o rozšírenie poznatkov o Tatrách a jeho dielo slúžilo dlhé roky ako východisko a vzor pre ďalších bádateľov. V roku 1827 sa v Tatrách zdržiaval pruský geograf Albert Sydow, ktorý bol pôvodcom prvého tatranského sprievodcu s opisom vtedajších zvyčajných túr (s jediným výstupom na štít, ktorým bol Kriváň). Záujem zahraničných cestovateľov a vedcov bol podnetom pre miestneho zemepána grófa Štefana Csákyho, aby pri prameni kyslej vody pod Slavkovským štítom, na mieste, kde sa oddávna usporadúvali ľudové púte (pôvodne vraj na poctu hôrneho ducha Zmoka) nechal v roku 1793 postaviť poľovnícky domček, v ktorom bol už spomínaný Townson

⁶⁷ Po Wahlenbergovi sú pomenované dve plesá vo Furkotskej doline.

jedným z prvých hostí. Tým položil základ najstaršieho a najvýznamnejšieho turistického a liečebného strediska Vysokých Tatier – Starého Smokovca. V roku 1797 sa tu nachádzali tri vily a kaplnka a tento rok môžeme považovať za vznik prvej trvalej turistickej bázy vo Vysokých Tatrách (Houdek 1951; Adamec – Roubal 1980; Bohuš ml. 2007; Marec 2007).

Skutočný rozmach Smokovca sa však viaže až na vznik kúpeľov, ktoré sa rozvíjali od roku 1833 pod správcovstvom Jána Juraja Rainera. Ten si nechal v roku 1839 od hlavného spišského fyzikusa Samuela Possevitza potvrdiť vynikajúcu kvalitu miestnej kyselky a zorganizovať vodoliečbu, skrášlil parčíkmi prostredie, a tak v nasledujúcich rokoch sem prichádzali za oddychom i liečbou kúpeľní hostia z mnohých kútov Európy. Rainer dal v roku 1863 postaviť aj prvú priamo pre turistov určenú vysokohorskú útulňu nad Studenovodskými vodopádmi. Dôvodom bol v tej dobe už rastúci záujem o výstupy na Lomnický štít, ktorý bol vtedy ešte väčšinou považovaný za najvyšší vrch v Tatrách.⁶⁸ Sprievodcovské služby významnejším hosťom naň poskytoval sám Rainer (Marec 2007).

Napriek tomu však cestovný ruch v Tatrách zďaleka nedosahoval takú intenzitu ako v niektorých z hľadiska turistickej atraktivity porovnateľných (alebo i menej atraktívnych) oblastiach v iných častiach Európy. Okrem absencie inštitucionalizácie cestovného ruchu bola významnou príčinou značná vzdialenosť Tatier od hlavných

⁶⁸ V roku 1837 zememerač z Jelšavy Ludovít Greiner na základe meraní z vrcholu Lomnického štítu stanovil Gerlachovský štít ako najvyšší vrch Tatier. Svoje nálezy opakovane publikoval, nebola im však venovaná primeraná pozornosť a ďalších vyše tridsať rokov pretrvával názor o výškovej dominancii Lomnického štítu. Prvý výstup na Gerlach sa uskutočnil pravdepodobne v roku 1834, keďže však vtedy nebol tento končiar považovaný za najvyšší, ostala táto skutočnosť nepovšimnutá a dodnes niektoré pramene uvádzajú roky 1868 alebo až 1871 ako dátumy prvých dochovaných výstupov na najvyšší tatranský štít (Houdek 1951, s. 81-82; Marec 2007, s. 52-54).

komunikačných tepien, t.j. v tej dobe hlavne železníc. Z najbližších konečných staníc železničných tratí (Košíc, Lučenca, Bohumína a Trnavy, v ktorej končila konská železnica) bolo treba do Tatier cestovať poštovými dostavníkmi a potom ešte povozmi, čo bolo komplikované a náročné na čas i financie. Aj preto znamenalo vybudovanie Košicko-bohumínskej železnice a jej podtatranského úseku v roku 1871 veľký impulz pre rozvoj turizmu v Tatrách; tie sa stali dostupnými pre záujemcov z Krakova, Prahy, Budapešti i Viedne. V osemdesiatych a deväťdesiatych rokoch 19. storočia boli postavené ďalšie železničné trate do podtatranských obcí a dnešných vysokotatranských osád (Studený Potok, Tatranská Lomnica, ozubnicová železnica na trati Štrba – Štrbské Pleso), na začiatku 20. storočia (v rokoch 1908-1912) bola vybudovaná elektrická železnica z Popradu cez Starý Smokovec do Tatranskej Lomnice respektíve na Štrbské Pleso a tiež cestné spojenie z Popradu do Starého Smokovca (Houdek 1951; Adamec – Roubal 1980).

Kúpeľný charakter Tatier nadobudol na význame aktivitami lekára Mikuláša Szontagha, ktorý prišiel vykonávať prax do Smokovca v roku 1873. Tu si čoskoro uvedomil, aj na základe osobných skúseností z alpských stredísk, že väčší liečebný potenciál než vo vodoliečbe ukrývajú Tatry vo svojej jedinečnej klíme. Prenajal si pozemky a v roku 1876 vyrástli neďaleko vtedajšieho Smokovca prvé dve budovy neskoršieho komplexu sanatórií, ktoré boli prvé svojho druhu v strednej Európe a kde už v prvej sezóne prešlo liečbou vyše 150 pacientov s dýchacími problémami. Osada čoskoro dostala meno Nový Smokovec. Szontagh tu už od sezóny 1882/83 zaviedol zimné liečebné pobyty a spustil tak jej celoročnú prevádzku. O niečo neskôr, v roku 1902, otvoril sanatórium s klimatoterapiou v Tatranskej Polianke ďalší lekár Michael Guhr (Marec 2007).

V druhej polovici 19. storočia vznikajú v Európe turistické spolky a organizácie združujúce milovníkov hôr a obdivovateľov prírodných krás (pozri pozn. 47). Pre rozvoj tatranského turizmu malo veľký význam založenie prvej turistickej organizácie na našom území – v roku 1873 v Starom Smokovci vznikol Uhorský karpatský spolok. Činnosť spolku sa prostredníctvom regionálnych sekcií vzťahovala na celé Karpaty, jeho podstata sa však zameriavala na Tatry. Medzi hlavné aktivity spolku patrilo budovanie a udržiavanie turistických chodníkov a mostov v dovedy ťažko prístupných dolinách a horských terénoch, výstavba turistických útulní a vysokohorských chát, značkovanie chodníkov, organizovanie horských vodcov a záchranej služby, propagácia turistiky a horolezectva, vydávanie turistických sprievodcov a máp atď. Množstvo návštevníkov Tatier postupne rástlo, v poslednej štvrtine 19. storočia vznikli nové tatranské turistické letoviská a klimatické a liečebné strediská (Štrbské Pleso, Dolný Smokovec, Tatranská Kotlina, Matliare, Tatranská Polianka, Vyšné Hágy, Tatranská Lomnica), a tak sa v roku 1895 odhadoval počet turistov na našej strane asi na 18 tisíc, v roku 1900 na približne 24 tisíc, viac ako polovicu tvorili zahraniční návštevníci, hlavne Nemci. Rástol i počet horolezcov a s nimi i počet prvovýstupov na tatranské štíty, obdobie medzi rokmi 1895 a 1910 je považované za zlatú dobu tatranského horolezectva (Houdek 1951, s. 97-98).⁶⁹

Niektoré letoviská však koncom 19. storočia začali pociťovať pokles návštevnosti, najmä zo strany zámožných spoločenských vrstiev. Solventná uhorská a zahraničná klientela začala uprednostňovať úplne nový trend – tráviť letné dovolenky nie v horách, ale pri mori. Značnú

⁶⁹ Toto obdobie prirovnáva Houdek k vývoju v Alpách, kde za zlatú dobu horolezectva považuje roky 1855-1865 v západných Alpách a roky 1864-1874 vo východných Alpách (Houdek 1951, s. 191).

úlohu tu zohrala reklama, ktorá propagovala atraktívne a komfortné prímorské strediská. Preto sa uhorská vláda, ktorá vlastnila a spravovala štátne kúpele na Štrbskom Plese a v Tatranskej Lomnici, rozhodla v spolupráci s belgickou firmou vybudovať v Tatrách niekoľko luxusných hotelov, ktoré by zámožnú klientelu prilákali naspäť. V roku 1904 bol v Starom Smokovci otvorený moderný hotel Grand,⁷⁰ o rok neskôr hotel Palace (Grandhotel Praha) v Tatranskej Lomnici a tiež Grandhotel (neskorší hotel Hviezdoslav) na Štrbskom Plese (Marec 2007, s. 82).⁷¹ Vyšší štandard služieb a ich rozširovanie spojené s rozvojom tatranských letovísk a liečebných miest znamenali nárast počtu hostí v nich. Kým v roku 1900 bolo v štatistike návštevnosti Tatier evidovaných 6100 stálych hostí, o päť rokov neskôr toto číslo narástlo na 15 500 a v roku 1911 až na vyše 22 000 stálych hostí (Šima 1949, s. 9).

Pod tento nárast sa nepochybne podpísal aj nový trend pestovania zimných športov, ktorý si vyžiadal, aby aspoň časť zariadení (približne od roku 1906) bola otvorená aj v zimnej sezóne. Priekopníkmi a nadšencami tatranského lyžovania boli najmä správca Starého Smokovca Dezider Reichart starší a už spomínaný lekár Michael Guhr. Reichartovo meno je neoddeliteľne spojené s Grandhotelom v Starom

⁷⁰ Hotel Grand bol budovou „v secesnom štýle, so 120 izbami pre hostí a ďalšími 30 prevádzkovými, (...) s mnohými arkiermi, vežičkami i balkónmi a s imitáciou drevenej konštrukcie na fasáde (...)“ (Marec 2007, s. 82). Ako Marec uvádza, hotelu sa darilo lákať bohatú klientelu, mnohí návštevníci prichádzali do Starého Smokovca práve kvôli tejto na tie časy jedinečnej stavbe, za pohodlím a oddychom sem cestovalo čoraz viac príslušníkov domácej i zahraničnej aristokracie. V roku 1911 už údajne kapacita hotela zvýšenému záujmu návštevníkov nepostačovala. Ako uvádza Bohuš ml., v roku 1945, v dňoch pred oslobodením Prahy, bol hotel Grand „dočasným hlavným mestom“ obnovej Československej republiky. Hostil celú vládu a upravené miestnosti uprostred prvého poschodia boli zariadené ako obytné a pracovné priestory prezidenta republiky Edvarda Beneša“ (Bohuš ml. 2007, s. 49).

⁷¹ Éra výstavby grandhotelov v Alpách sa vzťahuje k roku 1859, kedy bol otvorený Shweizerhof v stredisku Interlaken (Kaspar 1995, s. 16).

Smokovci, ktorý viedol ako riaditeľ takmer tri desaťročia. Hneď počas prvej zimnej hotelovej sezóny 1904-1905 nechal z Davosu doviesť vtedy v Tatrách takmer neznáme lyže, zabezpečil lyžiarskeho inštruktora z Nórska a úpravu zjazdovky z Hrebienka. Lyžovanie a sánkovanie sa stalo ešte populárnejším, keď v rokoch 1908-1909 vybudovali na Hrebienok pozemnú lanovú železnicu a na jej vrchnej stanici aj kiosk. Michael Guhr sa s lyžovaním osobne zoznámil počas študijného pobytu v Davose a keď otvoril svoje sanatórium v Tatranskej Polianke, dal si z Viedne poslať lyže aj s príručkou o lyžovaní. Odcestoval potom i do Nórska, kde si najal inštruktora a zdokonaľoval sa v lyžovaní. V Tatranskej Polianke zakrátko vybuďoval trate pre lyžiarov-bežcov, nechával upravovať zjazdovku zo Sliezskeho domu, pod vedením rakúskeho inštruktora školil záujemcov v lyžovaní, dal postaviť bobovú dráhu i skokanský mostík. Polianka sa stala najlepším lyžiarskym strediskom v Uhorsku, od roku 1911 sa tu usporadúvali majstrovstvá Uhorska v lyžovaní. Guhr podnietil založenie Uhorského lyžiarskeho zväzu a neskôr, v rokoch 1924 a 1932 sa zúčastnil ako funkcionár aj na olympijských hrách (Marec 2007).

Počas prvej svetovej vojny návštevnosť Tatier z pochopiteľných príčin značne poklesla. Potrebné je tiež zdôrazniť, že do roku 1918 je vývoj organizovaného cestovného ruchu na Slovensku ako aj návštevnosť a rozvoj samotných Tatier záležitosťou uhorskej aristokracie a majetných vrstiev zo zahraničia (Piteková 1999a, s. 7; Houdek 1951, s. 120). Slovenské etnikum sa na ňom podieľalo v minimálnej miere.

4.2 Rozvoj turizmu na Slovensku v rokoch 1918 – 1945

Po roku 1918 sa stalo územie Slovenska súčasťou Československej republiky, čo malo vplyv na zmeny v organizácii cestovného ruchu – tá sa vyvíjala v súlade s organizačnou štruktúrou už vytvorenou v českých krajinách. Domáci cestovný ruch zabezpečovali predovšetkým slovenské odbory Klubu československých turistov, zahraničný cestovný ruch organizačne zabezpečoval Slovenský cudzinecký zväz (Piteková 1999b, s. 82). Na tomto mieste bude snáď vhodné aspoň v stručnosti pripomenúť počiatky a vývoj turizmu v Čechách, kde existovali odlišné sociokultúrne a modernizačné predpoklady účasti obyvateľstva na cestovnom ruchu.

Aj v Čechách je rozvoj turizmu spojený s romantickým hnutím na prelome 18. a 19. storočia, ktorého myšlienky si osvojovalo najprv nemecké meštianstvo žijúce v českom pohraničí, od ktorého ale náklonnosť k prírode preberá veľmi rýchlo i české obyvateľstvo. Turizmus sa sústreďuje do pohraničných hôr a do Českého stredohoria, kam s obľubou smerujú na výlety kúpeľní hostia z Teplic. V roku 1808 už vystupuje na Milešovku v Českom stredohorí ročne šesťtisíc ľudí, v prvej polovici 19. storočia sú v Krkonošiach budované prvé „boudy“ poskytujúce turistom ubytovanie i stravovanie. Prvé turistické organizácie vznikajú v Čechách od šesťdesiatych rokov 19. storočia, v roku 1862 vzniká Sokol, v rámci ktorého sa vyvíja nielen telovýchovná činnosť, ale aj turistická (Stibral 2005, s. 110-111). Podmienky pre aktívnu turistiku rozhodujúcim spôsobom ovplyvnilo založenie Klubu českých turistů (KČT) v Prahe v roku 1888 so zakladateľom a prvým predsedom V. Náprstkom, známym cestovateľom a verejným činiteľom.

Hlavnou náplňou činnosti KČT bolo budovanie a značenie turistických trás,⁷² výstavba turistických chát a rozhľadní, zriaďovanie študentských nocľahární (KČT otváral každé prázdniny postupne až 300 nocľahární, v ktorých do roku 1913 prespalo vyše 150 tisíc študentov – turistov), sprístupňoval historické a prírodné pamiatky a staral sa o ne, vydával turistický časopis, turistických sprievodcov a mapy, každoročne usporiadal najprv desiatky, neskôr tisíce turistických akcií (peších, lyžiarskych, vodáckych a ďalších). Zaslúžil sa napríklad aj o vznik takej významnej turistickej atrakcie v Prahe ako je Petřínska rozhľadňa a lanovka na Petřín. Turistika sa od konca 19. storočia stáva v Čechách masovou záležitosťou. Svedčí o tom aj popularita turistických sprievodcov,⁷³ ktoré KČT vydával vo veľkých nákladoch, ako aj Časopisu turistů (neskôr premenovaného na Turistu), ktorý vychádza od roku 1889 a je jedným z najstarších turistických časopisov v Európe.⁷⁴

Vráťme sa ale k problematike vývoja turizmu na Slovensku po roku 1918. Krátko po vzniku Československej republiky, v januári 1919, vznikol v Liptovskom Mikuláši prvý slovenský turistický spolok – Tatranský spolok turistický. Uhorský karpatský spolok z pochopiteľných

⁷² KČT začal používať pásové značenie využívajúc štyri farby (červenú, modrú, zelenú a žltú) a jednotný systém smeroviek. Toto značenie je považované za najdokonalejšie turistické značenie v Európe a od čias Československej republiky sa používa aj na Slovensku. V súčasnosti je len v Českej republike týmto spôsobom vyznačených viac ako 38 tisíc km turistických ciest a chodníkov.

⁷³ Ako príklad je možné uviesť publikácie *Vzhůru na Krkonoše, Nástin turistických cest okolí Pražského* (zo zonomom označených tratí a ich dĺžkou v kilometroch, v roku 1905 už vznikla potreba 2. vydania tejto publikácie), či dokonca i publikáciu *Vzhůru na Slovensko* s podtitulom *Stručný průvodce uherským Slovenskem*, ktorá vyšla koncom 19. storočia a dokumentuje už v tej dobe záujem českých turistov o slovenské hory. (Ako však uvádza Piteková (1999a, s. 18), návšteva českých turistov na Slovensku sa pod vplyvom silnej maďarizácie prísne sledovala a obmedzovala.) O publikácii *365 polodenních výletů z Prahy* píše Časopis turistů (rok vydania nezistený) toto: „Spisku tohto prodáno v krátké době několik tisíc výtisků – nejlepší to důkaz, že vyhovuje účelu svému.“

⁷⁴ Vyššie uvedené faktografické údaje pochádzajú z výstavy Klubu českých turistov umiestnenej v priestoroch Petřínskej rozhľadne v Prahe (november 2007).

dôvodov svoju činnosť na Slovensku ukončil (jeho sídlo sa presunulo zo Spišskej Novej Vsi do Budapešti), jeho organizačná základňa a skúsenosti boli využité vznikom Karpatského spolku (Karpathenverein) v Poprade, ktorý združoval hlavne obyvateľov Slovenska nemeckej a maďarskej národnosti a počas svojho trvania, do roku 1944, sa snažil predovšetkým o popularizáciu lyžovania a Vysokých Tatier.⁷⁵ Už v roku 1920 však došlo k zlúčeniu Tatranského spolku turistického s Klubom československých turistov, ktorý vznikol v novembri 1918 v Prahe premenovaním Klubu českých turistov. Klub československých turistov (KČST) bol organizovaný na princípe žúp, ktorých bolo sedemnásť. Tatranská a stredoslovenská župa patrili medzi najaktívnejšie. Predstavitelia slovenskej obce KČST presadili vydávanie samostatného slovenského turistického časopisu. Začal vychádzať v roku 1921 pod názvom Krásy Slovenska, zohral výraznú úlohu pri propagácii prírodných krás a turistických zaujímavostí Slovenska a stal sa tak orgánom KČST a turistického hnutia na Slovensku (Piteková 1999a; Chorvát, T. 2005).

Činnosť KČST bola mimoriadne významná pre ďalší rozvoj turizmu v Tatrách, najmä budovaním a udržiavaním ciest, chodníkov, mostíkov, značným rozšírením turistických značiek a orientačných tabúľ, stavbou nových a rozširovaním starších útulní a chát, zriaďovaním turistických nocľahární a jedální, udržiavaním horolezeckých pomôcok, propagovaním Tatier, reorganizovaním informačnej, vodcovskej a záchranej služby, zhustením siete záchranných

⁷⁵ Ako uvádza T. Chorvát, ktorý skúmal športový život Banskej Bystrice v medzivojnovom období, medzi členmi Karpathenvereinu (KV) v tomto meste sa nachádzajú aj slovenské mená, napríklad známi lyžiari J. Tužinský a P. Novák či herečka M. Markovičová. Domnieva sa, že dôvodom členstva v KV boli lepšie podmienky a kvalitnejšie materiálne zabezpečenie. Členstvo v Karpathenvereine navyše bolo zrejme znakom spoločenskej prestíže (Chorvát, T. 2005, s. 88).

staníc a podobne. Veľkým počínom KČST bolo vybudovanie vysokohorskej turistickej magistrály v rokoch 1931-37 vedúcej od Podbanského až po Kopské sedlo v dĺžke okolo 50 kilometrov a vo výške 1300 – 2000 metrov nad morom. Boli to predovšetkým českí turisti, ktorí vo veľkom počte navštevovali Tatry a kapacita vysokohorských chát a nocľahární sa v letnom období ukazovala ako nedostačujúca. Počet hostí len vo dvoch štátnych letoviskách, na Štrbskom Plese a v Tatranskej Lomnici, sa v roku 1927 vyšplhal na vyše 19 tisíc osôb.⁷⁶ Od roku 1925 sa zintenzívnilo prevádzkovanie zimných športov v Tatrách, aj zásluhou vzniku Klubu tatranských lyžiarov v roku 1923 a Zväzu lyžiarov Republiky československej, ktorého slovenská župa vznikla v roku 1927 v Novom Smokovci (Houdek 1951, s.135-143). Zväz lyžiarov usporadúval v Tatrách mnohé medzinárodné podujatia a jeho aktivita vyvrcholila v roku 1935 organizovaním Medzinárodných pretekov FIS (Medzinárodného lyžiarskeho zväzu) na Štrbskom Plese, ktoré boli potom predsedníctvom FIS dodatočne uznané ako majstrovstvá sveta (Piteková 1999a, s. 21).

V tridsiatych rokoch 20. storočia už Tatry ponúkali širokú škálu služieb a aktivít, ktoré boli porovnateľné so štandardom, mnohých alpských stredísk. Chýbala tu však ešte visutá lanovka na niektorý štít, ktorý by tak umožňoval výhľad z najvyšších hôr strednej Európy aj ľuďom, ktorí by sa vlastnými silami na vrchol nikdy nedostali. Zrodilo sa tak rozhodnutie o výstavbe lanovky na Lomnický štít. A podobne ako dnes v podobných prípadoch, aj vtedy sa rozohorela zapálená diskusia o užitočnosti či škodlivosti takéhoto

⁷⁶ Houdek (1951, s. 141-142) opisuje aj rozvoj horolezectva v Tatrách po roku 1918. Ponúka okrem iného štatistiku výstupov na Gerlachovský štít, od roku 1871 (2 osoby), cez roky 1899 (46 osôb), 1928 (126), 1930 (390) až po rok 1932 (661 horolezcov). Príznačnou v tejto súvislosti je aj jeho poznámka, že „pre neblahé pomery v minulosti prišli slovenskí a českí horolezci do Tatier ako poslední a museli veru usilovne doháňať zameškané“ (s. 137).

projektu. Členovia organizácií ochraňujúcich prírodu sa vyjadrovali proti, argumentovali, že stavba znetvorí vrchol štítu i jeho kontúry a spôsobí znečistenie prostredia. Klasickí turisti a horolezci sa domnievali, že pobyt na vrchole si zaslúžia len tí, ktorí sa naň dostanú vlastným úsilím. Obhajcovia lanovky zdôrazňovali jej technické parametre, vďaka ktorým sa mala stať ojedinelou v Európe. Stavba sa nakoniec realizovala vďaka vtedajšiemu riaditeľovi štátnych kúpeľov v Tatranskej Lomnici Jurajovi Országhovi, ktorý v nej videl prostriedok pozdvihnutia tejto osady.⁷⁷ Výstavba lanovky začala na jar roku 1936, v decembri 1937 sa už v nej viezli prví pasažieri na úseku Tatranská Lomnica – Skalnaté Pleso. Úsek na vrchol Lomnického štítu bol dokončený o tri roky neskôr, až v roku 1942 ho uviedli do skúšobnej prevádzky. Lanovka na Lomnický štít prebehla svojimi parametrami dovedajšie vysokohorské lanovky, prekonaná bola až o vyše dvadsať rokov lanovkou vo francúzskych Alpách (Marec 2007, s.90-93). V hornej stanici lanovky na Lomnickom štíte bola v roku 1940 zriadená meteorologická stanica (Houdek 1951).⁷⁸

Celkovo je možné povedať, že obdobie 1918 – 1938 bolo pre Tatry rokmi zveľadenia, pokroku a využívania ich potenciálu pre rozvoj turizmu. Nepochybniteľný je i ekonomický význam turizmu v regióne Tatier v svetle štatistických dát. Z dostupných údajov za rok 1936 vyplýva, že zo 625 tisíc návštevníkov zúčastňujúcich sa na cestovnom

⁷⁷ Ako uvádza Marec (2007), dôležité bolo aj to, že Országh mal vplyvnú podporu na najvyšších miestach: jeho brat Jozef bol vo funkcii zemskeho prezidenta pre Slovensko, ministrom zdravotníctva, do rezortu ktorého Tatranská Lomnica ako kúpeľná osada patrila, bol Országhov priateľ zo štúdií Vavro Šrobár. Pre projekt výstavby lanovky sa im podarilo získať aj iných členov vlády vrátane neskoršieho predsedu československej vlády M. Hodžu.

⁷⁸ V roku 1933 si solventnejší návštevníci Tatier mohli dokonca zaplatiť okružné lety nad týmto pohorím. Zabezpečovala ich z letiska vo Važci Masarykova letecká liga zo župy Olomouc. Vyhliadkové lety, napriek krátkemu trvaniu tejto atrakcie, vzbudili veľký záujem (Houdek 1951, s. 159).

ruchu na Slovensku ich navštívilo Tatry 85 tisíc; zo 4 miliónov prenocovaní však pripadla na Tatry až štvrtina (1 milión prenocovaní). Celkový obrat z cestovného ruchu Slovenska bol v roku 1936 odhadnutý na 300 miliónov Kčs, z čoho 153 miliónov Kčs, t.j. vyše polovica (51 percent) pripadlo na Tatry (Šima 1949, s. 24-25).

V rokoch 1918 – 1938 sa tiež zvyšoval podiel Slovenska na cestovnom ruchu ČSR, aj keď z hľadiska turistickej infraštruktúry Slovensko za českou časťou republiky naďalej výraznejšie zaostávalo. V roku 1937 dosiahlo Slovensko v počte návštevníkov asi 20-percentný podiel v rámci Československa (ešte v roku 1929 to bola cca jedna devätina), aj keď malo k dispozícii len 966 hotelov (v celej ČSR to bolo takmer 8200 hotelov, t.j. pomer je asi 1:8). Pri penziónoch, sanatóriách a turistických nocľahárňach bol síce pomer priaznivejší (asi 1:4), vzájomný pomer všetkých postelí, ktoré boli v roku 1937 k dispozícii pre účely turizmu, však bol 1:6 (na Slovensku cca 57 tisíc, v celej ČSR cca 334 tisíc). Rozhodujúca pre určenie významu turizmu na Slovensku je však štatistika počtu strávených nocí, keďže určuje dĺžku pobytu hostí, ktorá je dôležitá z hľadiska príjmu z turizmu, a tu je v roku 1937 pomer strávených nocí na Slovensku k celej ČSR 1:4. Tieto čísla nám pravdaže nehovoria nič o tom, či u samotných obyvateľov Slovenska došlo k zvyšovaniu záujmu o cestovanie a turizmus, keďže domáci cestovný ruch tvorili z väčšej časti obyvatelia českých krajín (Truska 1946, s. 21-26).

Okrem Klubu československých turistov pôsobili na Slovensku v medzivojnovom období aj skautské a trampske organizácie, ktoré mali tiež vplyv na spôsoby trávenia dovolenky a voľného času u nezanedbateľnej časti obyvateľstva. Skauting a tramping vznikli spontánne po roku 1918 ako špecifická česko-slovenská forma pobytu v prírode. Pre medzivojnové Československo bola typická vysoká

organizovanosť v turistických a telovýchovných organizáciách. Najobľúbenejšími rekreačnými činnosťami boli turistika, výlety do prírody, táborenie, lyžovanie, cyklistika a vodné športy (Poláček 1989, s. 24-25). Aj to je jedným z dôvodov, prečo má v slovenskom i českom kontexte termín turista aj iný, pôvodnejší význam než je to v iných jazykoch. Na rozdiel od masového pasívneho turistu inšitucionalizovaného vo sfére *turizmu* bol v našom priestore turista tradične chápaný ako niekto, kto sa zaoberá *turistikou*, t.j. aktívnym pohybom a pobytom v prírode, spoznávajúc vlastnú krajinu, jej prírodné krásy i kultúrne dedičstvo.

Záujem domácich i zahraničných návštevníkov Slovenska sa sústreďoval predovšetkým na kúpeľné miesta a na horské oblasti. Vznik Československa znamenal priaznivejšie podmienky pre príliv návštevníkov zo zahraničia, najmä z krajín západnej Európy a Spojených štátov amerických. Kvôli posilneniu záujmu o pobyt na Slovensku zo strany cudzincov bol v januári 1921 založený v Bratislave Slovenský cudzinecký zväz (ako obdoba v Čechách existujúceho Zemského cudzineckého zväzu). Medzi jeho úlohy patrila účinná propagácia Slovenska doma i v zahraničí, ochrana ľudovej kultúry, zlepšovanie dopravného a komunikačného spojenia, organizácia sprievodcovskej činnosti, modernizácia kúpeľných miest Slovenska, odstraňovanie pasových, vízových a dopravných prekážok rozvoja cestovného ruchu, organizácia kurzov pre hotelový personál a podobne. Vďaka aktivitám Slovenského cudzineckého zväzu sa počas jeho takmer dvadsaťročného pôsobenia Slovensko ako súčasť Československa dostalo do povedomia ako cieľová krajina cestovného ruchu (Piteková 1999b, s. 85-87).

V medzivojnovom období je možné aj v Československu sledovať počiatky fenoménu organizovaných zájazdov prostredníctvom cestovnej

kancelárie, a to dokonca i do zahraničia. Netýkali sa pravdaže najširších vrstiev populácie. V roku 1920 bola v Prahe založená Československá dopravná kancelária (od roku 1926 začala používať skratku Čedok). Hneď po založení otvorila päť domácich filiálok (jednou z nich bola filiálka v Bratislave) a o dva roky neskôr prvé zahraničné pobočky (vrátane Viedne, Londýna a Paríža). Prví turisti cestovali s Čedokom zvláštnymi vlakmi na rekreačné letné pobyty do Vysokých Tatier (populárne boli i vlakové zájazdy do Krkonôš a na Podkarpatskú Rus). Do roku 1925 Čedok úplne ovládol trh tuzemských zájazdov. V roku 1925 vydáva prvý katalóg domácich a zahraničných zájazdov. Postupne sa Čedok odlišuje od svojich zahraničných konkurentov dôrazom na autobusovú a leteckú dopravu. Známymi sa stávajú zájazdy na miesta, kam sa železnicou nedá dostať a autokary Čedoku sa ako prvé na svete dostávajú do alpských priesmykov v Rakúsku a Švajčiarsku. Nešlo samozrejme o záležitosť masovej turistiky, spočiatku s Čedokom do zahraničia cestovali len menšie skupinky ľudí. Čedok sa však najviac preslávil tým, že svetu otvoril dovtedy neznáme a neprístupné juhoslovanské pobrežie Jadranu a čoskoro tu ovládal 90 percent cudzineckého ruchu. Svojich turistov Čedok do Juhoslávie (predovšetkým do Dalmácie) vozil vtedy najmodernejšími autokarmi značky Praga. Čedok ako prvá organizácia v strednej Európe začína éru leteckých zájazdov.⁷⁹ V porovnaní s terajším štýlom cestovania sa ten medzivojnový vyznačoval oveľa väčším kľudom a množstvom času – typický európsky zájazd s Čedokom trval obyčajne 18-20 dní, zájazd do zámoria tri mesiace i viac. Prehliadka jedného mesta, ktorá je dnes plánovaná na pol dňa, trvala predtým najmenej tri dni

⁷⁹ Niektoré z nich, napríklad do Casablanky v Maroku alebo Káhiry v Egypte majú až desať medzipristátí, cesta trvá skoro dva dni, napriek tomu boli najobľúbenejším mimoeurópskym produktom v ponuke Čedoku.

(<http://www.cedok.cz/ostatni/historie.aspx>). Ako uvádza historik Jan Rychlík, prvá Československá republika svojim občanom nijako nebránila v pohybe, na vydanie cestovného pasu mal bezúhonný občan právny nárok. Československo malo v medzivojnovom období dohody o bezvízovom styku prakticky so všetkými európskymi štátmi okrem Sovietskeho zväzu, Bulharska, Maďarska a Poľska. Čo sa týka malého pohraničného styku, existoval prakticky po celú dobu trvania prvej ČSR so všetkými susednými štátmi. Malý pohraničný styk s Poľskom mal svoje zvláštnosti, nevzťahoval sa totiž len na obyvateľov bývajúcich v pohraničnom pásme, ale na všetkých občanov oboch štátov, ktorí sa mohli preukázať úradne potvrdenou turistickou legitimáciou, na ktorú bolo možné prekračovať v turistických oblastiach hranice kdekoľvek (Rychlík 2007, s. 12-17).⁸⁰

V roku 1939 došlo k rozpadu Československa a k vojnovým udalostiam v dôsledku trvania druhej svetovej vojny. Vojny všeobecne sú prekážkou rozvoja cestovania a turizmu.⁸¹ Zahraníčny cestovný ruch sa v tomto období pochopiteľne nerozvíjal, zvýšila sa však podpora cestovného ruchu zo strany slovenskej vlády a cestovný ruch sa stal jednou z priorít hospodárskej politiky. Bol prijatý zákon o cestovnom

⁸⁰ Bežne vydávané československé cestovné pasy platili pre všetky štáty sveta s výnimkou ZSSR. O rozšírenie platnosti pasu aj pre cestu do ZSSR bolo treba zvlášť požiadať, aj s vysvetlením účelu cesty. Počet ciest do ZSSR bol však veľmi malý, pretože získať sovietske vízum bolo veľmi ťažké, keďže ZSSR nemal záujem o návštevy cudzincov. Po vypuknutí občianskej vojny v Španielsku v roku 1936 došlo k obmedzeniu cestovania do tejto krajiny československým ministerstvom vnútra (Rychlík 2007, s. 16).

⁸¹ Vyhláškou ministerstva vnútra z 13. septembra 1939 bola s okamžitou platnosťou zavedená všeobecná vízová povinnosť pre všetkých cudzincov (vrátane nemeckých ríšskych občanov), ktorí na územie Slovenskej republiky vstupovali, vystupovali z neho, či cezeň len prechádzali. Až do vypuknutia vojny proti Sovietskemu zväzu sa však Slovensko usilovalo získať zahraničných turistov predovšetkým z neutrálnych štátov. Preto boli stanovené úľavy pre udeľovanie takzvaných kúpeľných víz. Cestovanie slovenských občanov do cudziny bolo veľmi obmedzené (bližšie pozri Rychlík 2007, s. 19-21).

ruchu, ktorý okrem iného umožňoval zriadiť v každej obci, v ktorej bol cestovný ruch významnejším faktorom, miestny zbor pre cestovný ruch – Slovakotour a v turisticky atraktívnych oblastiach oblastné zbory pre cestovný ruch, úlohou ktorých bolo zabezpečovať spoluprácu miestnych zborov, starať sa o informácie, starať sa o oblastnú propagáciu a rozvíjať cestovný ruch v danom území. Podrobnejšie k organizácii, propagácii a národohospodárskemu významu cestovného ruchu na Slovensku v rokoch 1939 – 1945 pozri Piteková (1999a). Za zmienku však určite stojí skutočnosť, že v tomto období sa už začína spôsob trávenia voľného času a dovolenky ako takej ideologizovať: uplatnenie nároku na dovolenku začína byť považované za záujem štátu, do ktorej má právo štát i zasahovať. Ako píše (v spise vydanom tesne po vojne, v časti nazvanej *Socializácia cestovného ruchu*) Z. A. Truska, „dovolenka a rekreácia na zdravom mieste (v lesoch, vrchoch, kúpeľoch, na vidieku vôbec) prospere zdravotne, zosilní telo a učiní ho zas schopnejším pre prácu jednotlivca i blaho celku, národa a štátu. Preto (...) nielen štát má záujem na tom, kde a ako jeho občan strávi dovolenku, ale občan má aj *povinnosť* ju tak stráviť, aby nabral čo najviac síl pre plodnú prácu pre rodinu i celú spoločnosť“ (Truska 1946, s. 41, zdôraznil I. Ch.).

Napriek zintenzívneniu snáh štátnych orgánov režimu vojnovnej Slovenskej republiky o rozvoj cestovného ruchu a zvýšenie jeho národohospodárskeho významu môžeme hovoriť, z hľadiska počtu návštevníkov, o úpadku turizmu v období 1939 – 1945. Menšia „túžba po cestovaní“ u slovenského obyvateľstva v porovnaní s modernizovanejšou českou populáciou zrejme nedokázala nahradiť výpadok Čechov v horách a kúpeľoch Slovenska. Preto sa aj Houdek (1951) vo svojom diele o Vysokých Tatrách zmieňuje o tamojšom veľkom úpadku turistického ruchu, keďže po rozpade Československa v roku 1939 bol

príchod českých turistov z „Protektorátu“ na začiatku sťažovaný a neskôr úplne znemožnený. Veľkú vypovedaciu hodnotu v tomto smere majú údaje o národnosti návštevníkov tatranských chát za prvej Československej republiky, ktoré predkladá: 92 percent z nich bolo Čechov, 7 percent Poliakov a len 1 percento Slovákov. Na základe tejto štatistiky pochopíme, „prečo (v rokoch 1939 – 1945, poznámka I. Ch.) ostávali tatranské doliny a chaty na našej strane skoro úplne prázdne“ (s. 162) a prečo po vojne, keď „Česi a Poliaci, po sedemročnej nútenej prestávke, znovu hromadne zavítali do Tatier, (tu) turistický a horolezecký ruch znovu podstatne ožil“ (s. 172).

5. FUNKCIE TURIZMU V TOTALITNÝCH REŽIMOCH 20. STOROČIA

*Kým v podmienkach kapitalistických výrobných vzťahov popri štrajkoch, demonštráciách a iných revolučných nástrojoch sa cestovný ruch využíval aj ako sprostredkujúci článok v boji proti vykorisťovateľom a na oslabovanie kapitalistických výrobných vzťahov, v podmienkach formujúceho sa socializmu, najmä prostredníctvom viazaného cestovného ruchu, stáva sa tribúnou výchovy pracujúcich smerom k posilňovaniu socialistických výrobných vzťahov.
Ekonomika cestovného ruchu, vysokoškolská učebnica, 1985*

Na prvý pohľad by sa mohlo zdať, že inštitúcia dovolenky a vôbec cestovanie vo voľnom čase mimo miesta domova, ktoré má často inverzný charakter ku každodennosti charakterizovanej štruktúrou, nutnosťou, poriadkom atď., bude prevažne atribútom slobodnej a otvorenej spoločnosti, kde jedinec môže rozhodovať o spôsobe trávenia svojho voľného času na základe osobných preferencií, individuálnych prianí, zvoleného životného štýlu a podobne. Vzniká otázka, či sa môže turizmus rozvíjať a hrať dôležitú úlohu v spoločnostiach s opačnými charakteristikami, t.j. neslobodnými, uzavretými, takými, ktoré sú reprezentované totalitnými režimami. V tejto časti sa len stručne dotkneme niektorých charakteristík, ktorými sa vyznačoval turizmus vo fašistickom Nemecku a v komunistickom Československu.

Fašizmus aj komunizmus boli režimy založené na ovládaní mäs a na nutnosti presvedčiť ich o správnosti svojej ideológie, keďže totalitné režimy tieto masy potrebovali na realizáciu svojich gigantických cieľov.

Nemohli preto spočívať len na útlaku a terore, ale aj na stratégií ponúkajúcej pracujúcim určité reálne i fiktívne výhody. Turizmus je vhodným príkladom na ilustráciu mechanizmov, prostredníctvom ktorých tento proces fungoval.

Peter Reichel (2004), ktorý podrobne analyzoval nacistický režim a mechanizmy ovládnutia nemeckej spoločnosti nacistickou ideológiou, poukazuje aj na úlohu, ktorú v tomto procese zohrávali na kultúru voľného času a práce zamerané organizácie, napríklad Kraft durch Freude (KdF – Radosťou k sile) či úrad Schönheit der Arbeit (Krása práce) zriadený v rámci KdF. Devízou úradu Krása práce bol slogan „Nemecký všedný deň má byť krásny“ a robotníkovi mal byť navrátený „pocit dôstojnosti a významu jeho práce“ (s. 200). Primárnym cieľom dôrazu na étos práce, estetiku práce a radosť z práce však nebola ani tak starosť o kvalitu života ako skôr stabilizácia politických pomerov, mobilizácia energie v národe a pestovanie myšlienky pospolitosti. To sa dialo prostredníctvom rozličných opatrení sociálnej politiky, v ktorej hrala inštitúcia dovolenky dôležitú úlohu. V ponímaní nastickej politiky nebola dovolenka prostriedkom naplnenia a rozptýlenia, podobne ako iné voľnočasové aktivity mala slúžiť na regeneráciu pracovnej sily a zvyšovanie výkonnosti pracujúcich. Organizácia voľného času mala napomôcť integrácií robotníkov do „národnej pospolitosti“. Stabilizácia režimu sa nediala na báze zvyšovania zárobkov, vyššiu spoločenskú prestíž ponúkala KdF prostredníctvom dovtedy pomerne zriedkavých dovolenkových ciest a pobytov. Úrad pre „Cestovanie, turistiku a dovolenku“ patril k najdôležitejším súčasťam KdF, ktorá zase patrila k najobľúbenejším a najpopulárnejším nacistickým organizáciám.⁸²

⁸² Súčasťou KdF bolo niekoľko špeciálnych úradov, ktoré sa zameriavali na masové kultúrne akcie. Za masovú zábavu bol zodpovedný úrad Po práci, za masový

Na ilustráciu uvedieme niekoľko údajov, ktorými Reichel približuje aktivity KdF v oblasti turizmu a organizáciu cestovného ruchu v nacistickom Nemecku.

V polovici tridsiatych rokov 20. storočia boli z nádraží nemeckých priemyslových miest vypravené špeciálne „dovolenkové vlaky“, ktoré viezli približne tisíc robotníkov do Krkonôš, Schwarzwaldu a Horného Bavorska. Veľmi populárne boli krátkodobé výlety k Bodamskému jazeru, do pohoria Harz či na mníchovský Oktoberfest. Z prístavných miest Brém a Hamburgu vyplávali lode smerujúce s turistami na Madeiru či na nórske fjordy. Na základe dohody s talianskou organizáciou združujúcou svojich členov podľa profesií (Opera Nazionale Dopolavoro) sa mohlo niekoľko desaťtisíc nemeckých turistov ešte pred vypuknutím vojny (od roku 1937) rekreovať na talianskej riviére a pri Lago di Garda. Anšlus Rakúska v neskoršom období umožnil Nemcom navštíviť Tirolsko, Korutánsko, Štajersko a Soľnohradsko. Počet účastníkov zájazdov KdF dosahoval rádovo milióny, aj keď presné údaje nie sú dostupné. Výrazne väčší podiel na turistických aktivitách KdF však mala domáca rekreácia. V poslednom roku pred vojnou sa z osem a pol milióna turistov zúčastnilo krátkodobých zájazdov približne šesť miliónov. Len menšia časť účastníkov absolvovala s KdF dlhšie dovolenky či poznávacie zájazdy. Napriek tomu bol ich počet, ktorý určite presahoval jeden milión, na tú dobu impozantný (Reichel 2004, s. 207-209).

turizmus úrad Cestovanie, turistika a dovolenka, Športový úrad zabezpečoval kolektívne športové aktivity a vzdelávacie aktivity boli organizované Úradom pre vzdelávanie nemeckého ľudu. KdF nedostávala prostriedky na svoju činnosť primárne od štátu, značnú časť čerpala zo zdrojov Nemeckého pracovného frontu (Deutsche Arbeitsfront – DAF), ktorá mala značné príjmy z členských príspevkov. V roku 1939 mali úrady KdF 7500 platených zamestnancov, jej chrbtovou kosťou však bolo 130000 dobrovoľných spolupracovníkov. S takouto finančnou i personálnou podporou nemala KdF vo sfére cestovného ruchu výraznejšiu konkurenciu z radov súkromných spoločností (Reichel 2004, s. 208).

Dovtedy nevídané možnosti cestovania⁸³ navodzovali vďačnosť, povzbudzovali národnú hrdosť, napomáhali stotožneniu sa s režimom a posilňovali u Nemcov mýtus Hitlera ako vodcu, ktorý toto všetko umožnil. Podľa dobovej správy Sociálnodemokratickej strany Nemecka (z roku 1936) pôsobila KdF ako dôkaz toho, „že riešenie sociálnej otázky je možné obísť, keď sa robotníkovi dostane namiesto vyššej mzdy viacej ‚cti‘, namiesto väčšieho množstva voľného času viacej ‚radosti‘, namiesto lepších pracovných a životných podmienok viacej malomeštiackeho sebavedomia“. Reichelovi sa KdF javí nielen ako premyslene vedená organizácia určená na ovládanie masy, ale v nej dokonca vidí „symbol ‚nacionálneho socializmu‘ reprezentovaného NSDAP“ (Reichel 2004, s. 212). V istom zmysle môžeme hovoriť o ďalšej fáze procesu demokratizácie cestovania – kým prvá fáza bola spojená s narušením aristokratického privilégia cestovania v 19. storočí v súvislosti s procesom modernizácie spoločnosti, druhá fáza znamená narušenie buržoázných privilégií a v totalitných režimoch napomáha „zglajchšaltovaniu“ spoločnosti zavedením „ľudovej turistiky“.⁸⁴

⁸³ Reichel (2004) uvádza výpoveď pamätníčky zájazdu loďou Oceana (pravdepodobne na nórske fjordy), ktorá naň po desaťročiach spomínala: „Prvýkrát v živote sme išli na skutočnú dovolenku. (...) Predtým si takúto dovolenku mohli dovoliť len bohatí, pretože stála 300 až 400 ríšskych mariek. A my sme za týždeň zaplatili 54 mariek. .. Na lodi sa servirovalo jedlo šesťkrát denne a obed mal vždy viac chodov. Obsluhovali nás livrejovaní čašníci. Propagandistické reči a politika sa na palube nevyskytovali vôbec, stranické odznaky bolo vidieť zriedka. Namiesto toho sme sa výborne bavili pri rôznych hrách, hudbe, tanci, nových filmoch a prednáškach s diapozitívmi. Keď si chce človek niečo také dopriať dnes, musí pekne dlho šetriť“ (s. 211). Na inom mieste Reichel uvádza, že štrnásťdňový zájazd na Madeiru prostredníctvom KdF stál asi 155 ríšskych mariek, čo zodpovedalo priemernej mesačnej hrubej mzde nemeckého robotníka. Súkromné cestovné kancelárie (napríklad Cook-Deutschland či Norddeutscher Loyd) ponúkali podobné zájazdy za cenu minimálne o 100 ríšskych mariek vyššiu. Napriek tomu platilo, že účasť na takýchto zájazdoch bola skôr výsadou lepšie zarábajúcich robotníkov a strednej vrstvy.

⁸⁴ Príkladom významu a rozsahu podpory dovolenkového turizmu zo strany režimu, „nového prístupu k životu“ a „nového životného štýlu“, bolo veľkorysé (aj z hľadiska vynaložených nákladov) budovanie morských kúpeľov pri meste Sassnitz na Rujane

Turizmus tu slúži ako jeden z funkcionálnych nástrojov ovládania širokých vrstiev obyvateľstva.

V tejto súvislosti je možné pripomenúť úvahy niektorých autorov – sociológov turizmu⁸⁵ – ktorí na rozdiel od frekventovaného názoru o turizme ako stelesnení slobody a odpútania sa od diktátu každodennosti v ňom naopak zdôrazňujú moment poriadku a autority. Napríklad Lanfant hovorí o turizme ako o sociálnom jave v zmysle Durkheimovho sociálneho faktu, ktorý, hoci existuje nezávisle na jedincoch, ovplyvňuje, limituje a kontroluje ich správanie. Túžba po turistických zážitkoch je stelesnením nekontrolovaných požiadaviek, ktoré musia byť usmerňované odvetvím cestovného ruchu. Je to práve sféra turizmu, ktorá má rozhodujúci vplyv na individuálnu spotrebu voľného času, ktorá mu vytvára vzory a limity, ktorá reguluje dopyt a kontroluje trh s voľnočasovými aktivitami. Turner s Ashom zdôrazňujú – štvrtstoročie pred teroristickými útokmi v turistických oblastiach – moment poriadku, ktorý je nutný na zaistenie bezpečnosti turistov a na ochranu investícií v odvetví cestovného ruchu. Dokonca považujú požiadavku poriadku za tak významne prepletenú s turizmom, že nepokladajú za náhodu ak sa niektoré krajiny otvárajú turizmu v časoch vlády autoritárskych režimov, napríklad Španielsko počas Franca, Portugalsko za Salazara či Filipíny v časoch Marcosa. Ostrowski píše o tom, ako cestovné kancelárie, hotely, turistické organizácie a štátne inštitúcie rozvinuli turizmus do systému sociálnej kontroly správania ľudí vo voľnom čase. Podporujú totiž také organizačné modely, ktoré takúto kontrolu umožňujú a manévrujú turistov do situácie závislosti na ich službách. Len veľmi málo foriem cestovania v súčasnosti uniká kontrole a vplyvu tohto systému. Metelka analyzuje spôsoby komunikácie v odvetví cestovného ruchu, ktorých cieľom je, okrem iného, stanovenie parametrov a zmena konzumného správania v požadovanom smere. Turisti sú tak vystavení kontrole prostredníctvom diskurzu, ktorý kladie otázky, poskytuje odpovede a komunikuje prostredníctvom série inštrukcií. Podľa ďalších autorov (Urry, Papson, Crick) turistický establišment vymedzuje turistom čas a priestor, do ktorých koncentruje udalosti a zážitky, umiestňuje atrakcie do stanovených zón a dáva im inštrukcie, kedy a kam majú ísť. Predovšetkým masové balíčkové formy moderného turizmu definujú realitu takým spôsobom, že je život jedinca v role turistu často štruktúrovanejší a menej slobodný ako každodenný život doma, pred ktorého obmedzeniami turista v nádeji počas dovolenky uniká. Jazyk turizmu je teda často jazykom autority a sociálnej kontroly aj v súčasnom slobodnom svete.

od roku 1936. Ich kapacita bola stanovená na 350 000 rekreantov ročne, naraz sa tu malo zotavovať okolo 20 000 ľudí na sedemkilometrovej pláži lemovanej zariadeniami pre voľný čas. Týždenný pobyt pre jednu osobu s plnou penziou stál 20 ríšskych mariek. Celkom malo v Nemecku vyrásť až päť takýchto megastredísk (Reichel 2004, s. 214).

⁸⁵ Tieto úvahy sú voľne citované podľa Danna (1996, s. 73-79).

Po tomto exkurze však nazrime do ďalšieho typu totalitného režimu, do komunistickej spoločnosti, kde sa vo vyhranenej podobe stretávame s turizmom ako prostriedkom politickej kontroly a nástrojom ideológie.

Práve ideológia marxizmu-leninizmu, na ktorej bol komunistický režim založený, je dôležitá na pochopenie úlohy, ktorú dovolenka a turizmus v tomto type spoločnosti plnili. Podľa ekonomickej teórie marxizmu bola za produktívnu zložku hospodárstva považovaná iba výroba materiálnych statkov. Nevýrobné odvetvia respektíve odvetvia orientované na služby boli v tomto chápaní neproduktívne a preto boli marginalizované; nepripisovala sa im dôležitosť ani v rámci rozvoja tých regiónov, ktoré boli z hľadiska svojich kultúrnych či prírodných daností mimoriadne vhodné na rozvoj turizmu.⁸⁶ Na druhej strane však režim prezentoval turizmus, resp. cestovný ruch⁸⁷ ako významný faktor „socialistického spôsobu života“, ktorého primárnou spoločenskou funkciou je reprodukcia fyzických a duševných schopností „pracovnej sily“ a rozvoj jej osobnosti. Ako uvádza základná vysokoškolská učebnica z osemdesiatych rokov 20. storočia určená budúcim ekonómom a študentom cestovného ruchu, „cestovný ruch predstavuje

⁸⁶ Typickým príkladom takéhoto prístupu sú prípady dvoch slovenských regiónov. Jedným bol vtedajší okres Žiar nad Hronom, v ktorom sa nachádzali dve historické stredoveké banské mestá – Banská Štiavnica (neskôr začlenená organizáciou UNESCO do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva) a Kremnica. Namiesto sústreďovania investícií na budovanie turistickej infraštruktúry sa v okrese Žiar nad Hronom vybuďovala obrovská fabrika na produkciu hliníka, ktorá pôsobila ako obrovská záťaž na životné prostredie v celom regióne. Pre takýto typ výroby pritom v regióne neexistovali nijaké predpoklady, základná surovina na produkciu hliníka sa dovážala stovky kilometrov z Maďarska. V susednom turčianskom regióne, jednom z najmalebnejších na Slovensku z hľadiska prírodných daností a najvhodnejších z hľadiska podmienok na turistiku a lyžovanie, zase vznikla (v centre regiónu Martine) jedna z najväčších zbrojárskych fabrík v stredoeurópskom regióne (podľa Baláž 1994, s. 172).

⁸⁷ V slovenských reáliách sa v odborných kruhoch striktne dodržiavalo používanie pojmu cestovný ruch (pozri Úvod, s.18-19).

formu uspokojovania potrieb reprodukcie fyzických a duševných síl človeka, a to mimo bežného životného prostredia a vo voľnom čase, ako aj potrieb spoločnosti mimo bežného životného prostredia.“ Preto sa proklamovalo, že „rozvinutá socialistická spoločnosť“⁸⁸ vedome rozvíja cestovný ruch ako dôležitú súčasť životnej úrovne. „Cestovný ruch je vlastne jedna z bežných foriem zotavenia a predstavuje účelnú formu využívania voľného času, preto sa stal súčasťou spôsobu života členov socialistickej spoločnosti“ (Kopšo 1985, s. 73).

Marxisticko-leninské vysvetľovanie rozličných spoločenských a ekonomických javov bolo založené na zdôrazňovaní kritérií funkčnosti, „funkčného určenia“. V rozvinutej socialistickej spoločnosti mal cestovný ruch plniť viaceré funkcie – ekonomickú, rekreačno-zdravotnú, kultúrno-poznávaciu, vedecko-informačnú a politicko-formatívnu, t.j. ideologickú – medzi ktorými boli za dominantné pokladané ekonomické a ideologické funkcie. V podmienkach centrálne plánovaného hospodárstva *ekonomická funkcia* znamenala hlavne: a) reprodukciu a rozšírenie práceschopnosti ekonomicky aktívnej populácie, ktorá mala pozitívny dopad na produktivitu práce; b) pôsobenie turizmu ako rozvojového faktora oblasti a aktivizovania ďalších hospodárskych odvetví;⁸⁹ a c) realizáciu kúpnej sily obyvateľstva, vrátane devízových rezerv. *Rekreačno-zdravotná funkcia* bola zmieňovaná v súvislosti s rastom účasti obyvateľstva na cestovnom ruchu a tiež zhoršujúcou sa kvalitou životného prostredia – implicitne sa predpokladal vzťah

⁸⁸ Rozvinutá socialistická spoločnosť bolo pomenovanie, ktoré začala stranícka nomenklatúra používať na označenie svojho režimu asi v polovici svojej štyridsaťročnej vládnucej periódy, aby aspoň verbálne v očiach ľudu dokumentovala kvalitatívne vyšší stupeň rozvoja spoločnosti pod svojim vedením.

⁸⁹ Ako vyplýva z poznámky č.86, táto funkcia bola výrazne proklamatívna, cestovný ruch považovaný za neproduktívne odvetvie nebol prioritou všeobecne a jeho podpora nebola dostatočná ani v mnohých oblastiach, kde boli na jeho rozvoj vytvorené predpoklady z hľadiska kultúrno-historického či prírodného dedičstva.

závislosti medzi týmito dvomi premennými. Táto funkcia tak mala plniť aj určitú preventívnu úlohu, ako faktor „udržiavania národného zdravia a zvyšovania produktívnych síl človeka“. Cieľom *kultúrno-poznávacej funkcie* bolo prispieť k všeobecnému poznaniu navštívených oblastí, s dôrazom na získanie vedomostí o ich histórii, revolučných tradíciách a režimom presadzovanej interpretácii umenia a kultúry. *Vedecko-informačná funkcia* bola spájaná s vedeckým a technologickým pokrokom a intenzifikáciou medzinárodnej socialistickej ekonomickej integrácie. Cestovný ruch tak mal navyše umožňovať výmenu skúseností, poznatkov a informácií z oblasti vedy, techniky, umenia s cieľom ich uplatnenia v „spoločenskej praxi“. Zakomponovanie tejto funkcie medzi hlavné úlohy, ktoré má cestovný ruch plniť v socialistickej spoločnosti, tiež svedčí o jeho utilitárnom chápaní; cestovný ruch v tomto type totalitného režimu nie je primárne určený na rozvoj individuality, na prostý oddych a rozptýlenie, ale má plniť vyššie ciele a kolektívne potreby, ktoré vedú k „rozvoju spoločnosti“. Išlo tu aj o akési zdôvodnenie či ospravedlnenie zahraničných ciest privilegovaných vedcov, umelcov či iných osobností – ak im už režim dovolil vycestovanie do zahraničia, ich účasť v zahraničí prostredníctvom cestovného ruchu mala prispievať k plnému využitiu vedecko-informačnej funkcie. S rozvojom socializmu v Československu a v ďalších krajinách takzvaného východného bloku v prácach autorov zaoberajúcich sa problematikou turizmu v tomto období získavala na význame *politicko-formatívna funkcia*. Bolo zdôrazňované, že rozvoj socialistických výrobných síl bol predpokladom rozvoja cestovného ruchu s politickým aspektom. Táto funkcia bola spájaná s prehľbovaním takzvaného socialistického vlastenectva a proletárskeho internacionalizmu, s cieľom mierovej kooperácie socialistických krajín pod vedením Sovietskeho zväzu. V praxi sa všetky funkcie cestovného

ruchu navzájom podmieňujú (ekonomická a rekreačno-zdravotná funkcia majú význam pri zachovaní a rozvíjaní pracovnej sily, kultúrno-poznávacia a politicko-výchovná najmä v procese prípravy pracovnej sily atď.) a ich cieľom je umocňovanie socialistického spôsobu života (podľa Kopšo 1985, s. 72-79).

Na príklade cestovného ruchu je možné vidieť, ako boli všetky stránky každodenného života v období socializmu ovplyvňované komunistickou ideológiou. Je celkom zrejmé, že všetky vyššie zmienené a oficiálne proklamované funkcie cestovného ruchu v socialistickej spoločnosti sledovali ideologickú základňu komunistického hospodárskeho systému. Principiálnym a pre režim prakticky jediným uskutočniteľným cieľom turizmu bola reprodukcia pracovnej sily, ktorá bola „najvýznamnejšou zložkou výrobného procesu v rozvinutej socialistickej spoločnosti“. V takejto spoločnosti, kde je „výroba podriadená záujmom a prospechu človeka, reprodukcia pracovnej sily sa uskutočňuje efektívnym vynakladaním pracovnej sily a vysokou úrovňou jej obnovy“ (Kopšo 1985, s. 75). Komunistický systém podriadil potreby jedinca ideologicky stanoveným potrebám štátu a cestovný ruch slúžil ako dôkaz i ako jeden z významných prostriedkov na naplnenie tohto princípu.

Cestovný ruch ako stabilná zložka socialistického spôsobu života bol tiež súčasťou politickej stratégie uplatňovanej najmä v sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch 20. storočia, ktorej cieľom bola legitimizácia režimu prostredníctvom zlepšeného prístupu obyvateľstva k spotrebným statkom. Lepší prístup k dovolenke bol zabezpečovaný cez sieť kolektívnych zariadení ponúkajúcich svoje služby za výhodné ceny, keďže boli štátom výrazne dotované. V tejto súvislosti je potrebné zmieniť sa o dvoch zložkách spotreby v cestovnom ruchu – individuálnej spotrebe a spoločenskej spotrebe. Individuálna

spotreba sa hradila zo súkromných zdrojov, spoločenská spotreba bola krytá predovšetkým z fondu sociálnych a kultúrnych potrieb, ktorý bol súčasťou sociálneho fondu podnikov, závodov a organizácií.⁹⁰

Namiesto pojmov individuálna spotreba a spoločenská spotreba používajú Williams s Balázom pojmy komerčné zabezpečenie a kolektívne zabezpečenie. Podľa nich to boli práve štátom subvencované dovolenky, ktoré mali odrážať „socialistický spôsob života“ a boli trávené v prítomnosti kolegov z toho istého podniku či rezortu. Na tento účel bola vytvorená akási paralelná štruktúra cestovného ruchu, v rámci ktorej odbory a podniky budovali vlastné rekreačné zariadenia (respektíve po znárodnení prevzali niektoré hotelové a reštauračné podniky) – do roku 1985 v Československu existovalo 3 147 takýchto zariadení s takmer 62 000 lôžkami, kým desaťrocie predtým, v roku 1975, ich bolo 1 845, čo svedčí o ich rapídnom raste v druhej polovici sedemdesiatych a začiatkom osemdesiatych rokov. Služby v týchto zariadeniach boli subvencované buď priamo štátom, alebo nepriamo podnikmi, ktoré boli pochopiteľne vo vlastníctve štátu. Paralelne s týmto kolektívnym zabezpečením uspokojovania potrieb v cestovnom ruchu existoval aj komerčný sektor, ktorý zabezpečoval finančne nenáročné dovolenkové pobyty pre domácich turistov a pre návštevníkov z iných komunistických krajín. Sektor cestovného ruchu je v súhrne možné charakterizovať nízkymi cenami, z hľadiska objemu pomerne veľkými kapacitami a úrovňou služieb spĺňajúcou skôr nenáročné kritériá. Cestovanie do zahraničia

⁹⁰ Podľa učebnice cestovného ruchu z konca sedemdesiatych rokov, podiel spoločenskej spotreby sa zvyšoval a postupne tvoril až tretinu celkovej spotreby v cestovnom ruchu (Gúčík 1979, s. 127).

bolo značne obmedzené, s možnosťami cestovania do viacerých spriatelených krajín v rámci komunistického bloku (Williams – Baláž 2001).⁹¹

⁹¹ Po prevzatí moci komunistami v roku 1948 došlo v Československu prakticky k uzavretiu hraníc. V podstate bolo zastavené vydávanie pasov, víz aj priepustiek pre malý pohraničný styk. Do roku 1953 nebolo možné súkromne cestovať do zahraničia, dokonca ani do spriatelených komunistických krajín. Po 1. júli 1956 boli povolené organizované zájazdy do komunistických krajín, zájazdy na Západ boli veľmi zriedkavé a boli organizované takmer výhradne pre podniky rezortných ministerstiev, počet voľných miest bol prideľovaný ústrednými orgánmi a bol veľmi malý, takže priemerný občan nemal prakticky žiadnu šancu sa na zájazd do kapitalistickej cudziny dostať. V roku 1965 bol schválený nový zákon o cestovných dokladoch, z ktorého bolo vypustené ustanovenie, že na vydanie cestovného pasu či iného dokladu umožňujúceho cestu do zahraničia nemá občan právny nárok, bola však v ňom formulácia, ktorá umožňovala politickým a správnym orgánom odoprieť cestu, ak nebola v súlade so „štátnymi záujmami“. Táto formulácia podľa Rychlíka umožňovala nepovoliť akýkoľvek výjazd. Cestovanie do komunistických krajín bolo od druhej polovice šesťdesiatych rokov viacmenej voľné (s výnimkou Juhoslávie), obmedzenia týkajúce sa cestovania na Západ pretrvávali. Výjazd do zahraničia bol možný len vtedy, ak bola k pasu pre jednotlivú cestu vydaná výjazdná doložka s údajmi, pre ktoré štáty a na akú dlhú dobu platí (zvyčajne to nebolo na dlhšiu dobu ako jeden mesiac). K uvoľneniu cestovania došlo v roku 1968 a v tomto období nebolo veľkým problémom získať pas a výjazdnú doložku na cestu do zahraničia. Pripravoval sa nový liberálny zákon, ktorý by umožňoval pomerne slobodné cestovanie. Následkom okupácie Československa vojskami varšavského paktu a následnej normalizačnej politiky však opäť došlo k sprísneniu režimu cestovania. Vládnym nariadením z októbra 1969 boli hranice na západ pre československých občanov prakticky zatvorené, cesty na Západ boli možné len za účelom návštevy blízkych príbuzných, ktorí žili legálne v zahraničí, alebo len v rámci organizovaných zájazdov s cestovnou kanceláriou, ktorých však bolo málo (aj vzhľadom na veľmi obmedzený objem devízových prostriedkov určený na organizovaný pasívny cestovný ruch), boli relatívne dlhé (podľa vládneho uznesenia z októbra 1972 bolo zakázané organizovať do kapitalistickej cudziny zájazdy kratšie než dvojtýždňové), boli drahé (devízy sa nepredávali za oficiálny kurz, ale kurz niekoľkonásobne zvýšený rôznymi poplatkami) a boli určené pre podnikové kolektívy (museli sa ich zúčastniť minimálne tri osoby z toho istého podniku, školy či spoločenskej organizácie, za predpokladu, že im to organizácia dovolila). Individuálne cestovanie na Západ síce nebolo oficiálne zakázané, kládli sa mu však veľké prekážky. Československá mena navyše nebola voľne zameniteľná, bolo nutné požiadať Štátnu banku československú o prídely devíz, na ktorý nebol právny nárok a len s potvrdeným devízovým príslubom (Štátna banka vyrozumela len tých žiadateľov, ktorým bol príslub udelený) bolo možné na pasovom oddelení žiadať o výjazdnú doložku. Devízový príslub mal obmedzenú dobu platnosti (obyčajne tri mesiace) a ak do konca jeho platnosti žiadateľ nezískal výjazdnú doložku a všetky potrebné víza, nemohol devízový príslub realizovať. Od decembra 1981 boli z politických a ekonomických dôvodov uvalené prísne reštrikcie aj na cestovanie do Poľska a z Poľska. Režim cestovania do zahraničia sa uvoľnil v roku 1987 vďaka obmedzeným reformám obdobia takzvanej „perestrojky“. Od roku 1988 mohli československí občania získať výjazdnú doložku bez väčších problémov za

Najdôležitejšími formami zabezpečujúcimi účasť obyvateľstva na cestovnom ruchu v rámci kolektívneho zabezpečenia (či spoločenskej spotreby) boli: centrálna riadená výberová rekreácia Revolučného odborového hnutia (s možnosťami výberu pobytu v množstve odborových rekreačných zariadení), podniková a závodná rekreácia subvencovaná zamestnávateľom, rekreácia určená príslušníkom špecifických profesijných skupín (ozbrojené zložky v rámci národnej obrany a ministerstva vnútra, družstevní roľníci, baníci a pod.), rekreácia detí v pionierskych táboroch, rekreácia členov rôznych spoločenských organizácií (Socialistického zväzu mládeže, Zväzarmu, Československého zväzu telesnej výchovy atď.), centrálna pridelované liečebné pobyty v kúpeľoch a iné (Malá 1985; Williams – Baláž 2002). Prostredníctvom spoločenskej spotreby sa komunistický režim pokúšal regulovať a limitovať individuálne zdroje a individuálnu turistickú spotrebu, preferoval určité spoločenské skupiny na úkor iných a tiež odmeňoval režimu poslušných či v rámci organizácie a podniku konformných pracovníkov.

Ideologický dôraz na kolektívne zabezpečenie spôsobil, že v roku 1987 len 17 percent dovolenkových pobytov na Slovensku bolo realizovaných prostredníctvom komerčných turistických zariadení. To však neznamenalo, že by väčšina slovenskej populácie trávila dovolenku v kolektívnych zariadeniach, t.j. v zariadeniach patriacich podnikom, odborom či rozličným spoločenským organizáciám. V nich sa v roku 1987 realizovala asi štvrtina (24 percent) dovolenkových pobytov. Takmer polovicu dovolení si obyvatelia Slovenska zabezpečovali sami – vo vlastných rekreačných chatách a chalupách (24,8 %) a v objektoch

predpokladu, že si sami zaobstarali potrebné devízové prostriedky. Výjazdne doložky boli zrušené 4. decembra 1989. Bližšie o pasovej a vízovej politike, možnostiach a obmedzeniach cestovania v období socializmu pozri Rychlík (2007). Z Rychlíkovej knihy boli čerpané i predchádzajúce informácie.

patriacich rodine či priateľom (23,9 %). Podobná distribúcia platila aj pre Českú republiku, kde pomer dovoleníek v rámci komerčného zabezpečenia v tom istom roku dosahoval 20,8 % (Williams – Baláž 2001, s. 33). Celkovo je možné považovať fenomén takzvaných druhých domov a ich význam pre rekreáciu, dovolenku, voľnočasové aktivity a koníčky za zaujímavý jav charakteristický pre dosť veľkú časť populácie socialistického Československa. Čiastočne to bolo spôsobené charakterom urbanizačného procesu, ktorý bol hlavne na Slovensku veľmi intenzívny a udial sa v extrémne krátkom čase (v necelých troch dekádach medzi päťdesiatymi a sedemdesiatymi rokmi minulého storočia). Mnoho slovenských dovoleníek mestského obyvateľstva zahŕňalo návštevy vidieckych oblastí tými, ktorí boli prvou či druhou generáciou presídlenou z vidieka do mesta. Vlastníctvo druhých domov (ako súkromné vlastníctvo vôbec) nebolo oficiálne komunistickým režimom podporované, bolo však potichu tolerované ako finančne nenáročný a uspokojujúci spôsob rekreačného vyžitia (v situácii len veľmi obmedzených možností cestovania do zahraničia) a ako politický „bezpečnostný ventil“. Na druhej strane pre mnohých ľudí chatárenie a chalupárenie slúžilo ako prostriedok seberealizácie, uplatnenia tvorivosti či ako priestor relatívnej slobody, zmysluplnej aktivity a privátnosti. U niektorých tiež kompenzovalo nemožnosť realizovať sa v totalitnom režime v rámci svojej profesie či adekvátnejšieho zamestnania.

Spoliehanie sa na rodinné a priateľské siete spolu s veľkokapacitným a finančne nenáročným kolektívnym zabezpečením turistických služieb, najmä v rámci domáceho cestovného ruchu, mali za následok, že určité formy turizmu, aj keď limitované z hľadiska

rozsahu, kvality a pestrosti, boli prístupné takmer pre všetkých obyvateľov komunistického Československa. Cenovo prístupný turizmus slúžil ako ideologický nástroj legitimizácie nedemokratického politického režimu vyznačujúceho sa potláčaním ľudských práv vrátane práva slobodne cestovať (Williams – Baláž 2001).

ZÁVER

V stredoveku boli ľudia turistami kvôli náboženstvu, kým dnes sú turistami preto, že sa turizmus stal ich náboženstvom.

Robert Runcie, arcibiskup z Canterbury

Náš historický exkurz stručne mapujúci osudy cestovania, počiatky organizovaného turizmu a jeho rozvoj približne do polovice 20. storočia sa tu končí. Končí sa práve na začiatku éry, v ktorej sa turizmus stal masovým javom zahŕňajúcim prakticky všetky spoločenské vrstvy v industrializovaných západných spoločnostiach. Takýto búrlivý rozmach bol spôsobený vzrastom životnej úrovne obyvateľstva, predlžovaním platenej dovolenky (skracovaním priemerného ročného pracovného času všeobecne) a rapidným rozvojom dopravných technológií prinášajúcim neustále zlepšovanie kvality dopravy – jej rýchlosti, pohodlnosti i dostupnosti (pozri Cohen 1984).⁹² Vidíme, že ide o predpoklady, ktoré sme analyzovali v súvislosti s rozvojom turizmu už i v predchádzajúcich obdobiach (od polovice 19. storočia).

⁹² Významným faktorom rozvoja medzinárodného turizmu sa stala predovšetkým letecká doprava a neustále narastajúci podiel tohto druhu transportu na spôsobe dopravy turistov. Už od päťdesiatych rokov 20. storočia britskí charteroví operátori začali sprístupňovať stredomorské letoviská v južnej Európe príslušníkom tých sociálnych vrstiev, ktoré dovtedy zvykli tráviť svoju dovolenku v Blackpoole či Southende. V osemdesiatych a deväťdesiatych rokoch už letecká doprava definitívne stratila charakter výlučnosti a stala sa ďalším luxusným produktom, ktorého osudom sa stal trh masového spotrebiteľa. Berghoff a Korte (2002, s. 3) v tom vidia paralelu so železničnou dopravou v 19. storočí – tak ako vtedy vytvorila železnica podmienky pre rozvoj turizmu v rámci Británie, podobne deregulovaná letecká doprava na konci 20. storočia otvorila globálny turistický trh pre priemerného spotrebiteľa. Zníženie cien leteniek zvýšil počty Britov cestujúcich do zahraničia z 1,6 milióna v roku 1955 na 16 miliónov v roku 1986 (Berghoff 2002, s. 174). Kým v roku 1960 sa letecká doprava podieľala jedným percentom na preprave turistov v rámci Európy, v roku 1985 to už bolo 17 % a do roku 1998 leteckú prepravu využívalo už 41 % turistov v Európe (Alejziak 2000, s. 89).

Aj tento fakt svedčí o tom, že analýza kultúrnych, sociálnych a ekonomických predpokladov rozvoja turizmu v minulosti prináša poznatky, ktoré nám môžu pomôcť porozumieť procesom a javom súvisiacim s „turistifikáciou“ súčasnej spoločnosti.

Nebol to však len rast reálnych príjmov širokých vrstiev obyvateľstva, ktorý prispel k masovému rozvoju turizmu. Svoju úlohu tu zohrávali aj nové spoločenské dispozície, sociálne ašpirácie, meniaci sa mentalita konzumnej spoločnosti, ktorú turizmus ovplyvňoval a v mnohom i pomáhal vytvárať. Konzumná kultúra formujúca sa v povojnovom období v mnohom čerpala z hodnôt, ktoré stelesňoval ideál modernej dovolenky – dôraz na individuálnu voľbu, uspokojovanie túžob, zábavu, pohodlie, fyzickú krásu a mladosť. Dovolenka ako nevyhnutná súčasť života širokých vrstiev a obvyklé spôsoby jej prežívania v období päťdesiatych a šesťdesiatych rokov napomáhali prenikaniu nových vzorcov spotreby, charakterizovaných väčšou bezstarostnosťou a hedonizmom, aj do každodenného života. Turista sa stal konzumentom par excellence a konzumná spoločnosť, ktorej pevné kontúry sú v sedemdesiatych a osemdesiatych rokoch minulého storočia nepochybniteľné, začala v reklamných stratégiách využívať prepojenosť obrazov a znakov turizmu a dovolenkového imidžu aj na iné sféry spotreby.⁹³ Reklama sa konzumentovi snažila vnútiť nasledovné posolstvo: kúp si tento výrobok a dovolenkový pocit bude súčasťou Tvojho každodenného života (Berghoff 2002).

Každodennosť začína byť čím ďalej tým viac charakterizovaná vyhľadávaním dojmov, vnemov a zážitkov, ktoré ju čo najviac presahujú.

⁹³ Napríklad výrobky z oblasti kozmetiky, módného priemyslu, nápojov a množstva iných odvetví sú v reklame spájané s dovolenkovým imidžom a sú snímané na exotických plážach. Podobne aj autá sa pohybujú po prázdnych cestách v malebnej krajine, na útesoch či priamo na pobreží.

Aj preto je výstižným výrok o turistovi, ktorý sa stáva stelesnením a metaforou súčasného sveta, ako o tom píše autori zaoberajúci sa fenoménom turizmu v súčasnej spoločnosti.⁹⁴ Jeden z nich, už spomínaný Zygmunt Bauman, hovorí pri opise každodennosti o takzvanom syndróme turistu. Má na mysli určité aspekty skúsenosti turistu, napr. vedomie o dočasnosti svojho pobytu na určitom mieste, absencii pocitu prináležitosti k tomuto miestu, ktoré sa stáva existenciálnou skúsenosťou človeka všeobecne. Ten strieda pracovné úväzky i súkromné záväzky, prechodné bydliská a domovy bez úmyslu sa niekde trvalejšie usadiť. Práve voľnosť väzieb a život pre danú chvíľu sú všeobecnými charakteristikami aktuálneho života a podľa Baumana aj určujúcimi znakmi syndrómu turistu.⁹⁵

Zdá sa, že dochádza k javu, ktorý je možné nazvať rozpúšťaním turistu a špecifickosti turizmu v súčasnom svete a ktorý je protikladom k vývoju, aký sme opísali v 19. storočí, keď sa postava turistu objavila ako zvláštny nový typ charakterizujúci modernitu. John Urry v tejto súvislosti hovorí o de-diferenciácii medzi turizmom a ostatnými sférami života (Urry 2002).⁹⁶ Turizmus ako predtým zvláštna a jednoznačne identifikovateľná sféra spoločenských aktivít vyskytujúca sa v stanovenom čase a priestore sa v poslednej dobe stále viac mieša s inými spoločenskými aktivitami (nakupovanie, sledovanie médií, športové a kultúrne aktivity atď.) do tej miery, že mnoho ľudí sa stáva turistami po väčšinu svojho času (Sharpley 1996).

⁹⁴ Pozri poznámku č. 4 v Úvode.

⁹⁵ O syndróme turistu sa Bauman zmieňuje v rozhovore s A. Franklinom (pozri Franklin 2003, s. 7-8).

⁹⁶ Urry (1995) uvádza ako jeden z príkladov tohto procesu nebývalý rozmach reštaurácií, ktorých počet sa len v USA medzi rokmi 1960 a 1980 viac než zdvojnásobil. Ísť niekam do reštaurácie na večeru sa ešte pred 30 rokmi nepovažovalo za bežné a bolo vyhradené len pre obdobie dovolenky.

Analýza súčasného turizmu, jeho charakteristík a prejavov je však už témou presahujúcou problematiku, ktorej sa venuje náš text. V ňom bolo našim zámerom poukázať hlavne na predpoklady a východiská vzniku turizmu a jeho inštitucionalizovaného rozvoja. Ukázali sme, že to bol rozvoj modernej industriálnej spoločnosti, ktorý vytvoril podmienky a predpoklady pre masové cestovanie a turizmus. Ten už nie je len osobnou potrebou a záujmom, individuálnym hobby; dovolenka mimo miesta bydliska nie je len spoločensky akceptovateľnou zložkou života, ale niečím vyžadovaným, nevyhnutným pre zdravie a duševnú pohodu. Stal sa motívom produkovaným spoločnosťou. Štyridsiate roky 19. storočia boli obdobím, ktoré nezvratne ustanovilo nové vzorce spoločenských vzťahov. Symbolom tohto procesu sa stala cestovná kancelária Thomasa Cooka, ktorá uviedla do života systém organizácie pohybu obrovského množstva ľudí na mnohopočetných územiach. Tento proces Urry dokonca považuje za významnejší a ťažšie uskutočniteľný výtvarok než vyrábanie veľkého množstva produktov na jednom mieste. Aj preto tvrdí, že by sa malo v týchto súvislostiach viac hovoriť o *cookizme* ako o kľúčovom prvku organizovanosti modernity než o *fordizme*.⁹⁷

Vzhľadom na uvedené je pochopiteľné, že napriek absencii skúmania problematiky cestovania a turizmu až do nedávnej minulosti v súčasnom sociologickom poznaní vzrastá záujem o skúmanie mobility. Objavujú sa myšlienky o tom, že mobilita – ako metafora i ako proces – je podstatou súčasnej spoločnosti a preto by mala byť ústrednou témou sociologickej analýzy. V súčasnosti to nie sú len ľudia, ale aj objekty, obrazy a informácie, ba celé kultúry, ktoré sú mobilné, produkujú i reprodukovávajú spoločenský život a podporujú jeho rôznorodosť (Urry 2000).

⁹⁷ Pozri Franklinov rozhovor s Urrym (Franklin 2001).

Cestovanie i turizmus ako špecifickú formu cestovania považujeme za významné javy, ktorých analýza nám sprostredkuje množstvo informácií o tom, ako ľudia zažívajú a poznávajú svet, aké sú ich estetické a etické hodnoty, aké sú ich formy združovania, aký je ich obraz iných i vnímanie seba samých – ako jedincov i ako spoločnosti. Platí to pre bližšiu i vzdialenejšiu minulosť, aj pre dnešok. Chápanie minulých dejov nám pomôže porozumieť i súčasnosti.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- ADAMEC, V. – ROUBAL, R., 1980: *Vysoké Tatry: Turistický sprievodca*. Šport, Bratislava.
- ADLER, J., 1989: Travel as Performed Art. *The American Journal of Sociology*, Vol. 94, 6, s. 1366-1391.
- ALEJZIAK, W., 2000: *Turystyka w obliczu wyzwań XXI wieku*. Albis, Kraków.
- ALIEVA, D., 2005: Dobrodružstvo v pohľade sociológie každodennosti. *Biograf*, 36 (2005), s. 55-84.
- APOSTOLOPOULOS, Y., et al. (eds.) 1996: *Sociology of Tourism: Theoretical and Empirical Investigations*. London and New York: Routledge.
- ARMSTRONG, J. – WILLIAMS, D. M., 2006: The steamboat and popular tourism. *The Journal of Transport History*, 26/1, s. 61-77.
- BALÁŽ, V., 1994: Tourism and Regional Development in the Slovak Republic. *European Urban and Regional Studies* 1994 1 (2), s. 171-177.
- BAUMAN, Z., 1995: *Úvahy o postmoderní době*. Sociologické nakladatelství, Praha.
- BAUMAN, Z., 1999. *Globalizace. Důsledky pro člověka*. Mladá fronta, Praha.
- BAUMAN, Z., 2002: *Tekutá modernita*. Mladá fronta, Praha.
- BERGHOFF, H. et al. (eds.), 2002: *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*. Palgrave Publishers Ltd.

- BERGHOFF, H., 2002. „From Privilege to Commodity? Modern Tourism and the Rise of the Consumer Society. In H. Berghoff et al. (eds.) *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*. Palgrave Publishers Ltd., s. 159-179.
- BERGHOFF, H. – KORTE, B., 2002: Britain and the Making of Modern Tourism. An Interdisciplinary Approach. In H. Berghoff et al. (eds.) *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*. Palgrave Publishers Ltd., s. 1-20.
- BOHUŠ ml., I., 2007. Vysoké Tatry na starých pohľadniciach. Dajama, Bratislava.
- BOORSTIN, D.J., 1975: *The Image: A Guide to Pseudo-Events in America*. Atheneum, New York.
- BUTCHER, J., 2003: *The Moralisation of Tourism: Sun, Sand.. .and Saving the World?* London: Routledge.
- COHEN, E., 1972: Toward a sociology of international tourism. *Social Research* 39, s. 164-182.
- COHEN, E., 1979: A phenomenology of tourist experiences. *Sociology* 13, s. 179-201.
- COHEN, E., 1984: The sociology of tourism: Approaches, issues, and findings. *Annual Review of Sociology* 10, s. 373-392.
- CRAIK, J., 1997: The Culture of Tourism. In: Rojek, C. – Urry, J. (eds.) *Touring Cultures: Transformations of Travel and Theory*. Routledge, London.
- DANN, G., 1996: *The Language of Tourism: A Sociolinguistic Perspective*. CAB International, Wallingford.
- DURKHEIM, E., 1926: *Pravidla sociologické metody*. Masarykova sociologická společnost, Praha.
- FRANKLIN, A., 2001: The Tourist Gaze and beyond: An interview with John Urry. *Tourist studies* 1, s. 115-131.

- FRANKLIN, A., 2003: The tourist syndrome: An interview with Zygmunt Bauman. *Tourist studies* 3, s. 205-217.
- FRANKLIN, A. – CRANG, M., 2001: The trouble with tourism and travel theory? *Tourist studies* Vol 1 (1), s. 5-22.
- FUHRMANN, H., 2006: *Středověk je kolem nás*. Nakladatelství H & H, Jinočany.
- GAJDOŠ, P. – PAŠIAK, J., 1995: *Vývoj sociálno-ekologickej situácie slovenskej spoločnosti*. Veda, Bratislava.
- GÚČIK, M. et al., 2004: *Krátky slovník cestovného ruchu*. Slovensko-švajčiarske združenie pre rozvoj cestovného ruchu, Banská Bystrica.
- GÚČIK, M., 1979: Miesto cestovného ruchu v ekonomike socialistického štátu. In: Kopšo, E. et al., *Ekonomika cestovného ruchu*, Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava, s. 123-146.
- HLAVAČKA, M., 1996: *Cestování v éře dostavníku: Všední den na střeoevropských cestách*. Argo, Praha.
- HOUDEK, I., 1951: *Osudy Vysokých Tatier*. Nakladateľstvo Slovtour, Liptovský Mikuláš.
- HUNČAGA, G. P., 2008: *Historické štúdie k dejinám dominikánov*. Chronos, Bratislava.
- CHORVÁT, I., 2007: Turista ako symbol sveta (K sociológii a antropológii turizmu). In: Budil, I., Zíková T. (eds.) *Antropologické symposium V*. Fakulta filozofická Západočeskej univerzity, Plzeň, s. 145-150.
- CHORVÁT, I., 2006a: Turista a turizmus ako metafory pohybu a pobytu človeka v modernej spoločnosti. *Sociální studia* 1/2006, s. 111-128.
- CHORVÁT, I., 2006b: Sociológia turizmu a jej počiatkové východiská. In: *Tradičná kultúra, turizmus a rozvoj regiónov*. Univerzita Konštantína Filozofa v Nitre, s. 197-205.

- CHORVÁT, I., 2006c: Skúmanie cestovného ruchu zo sociologickej perspektívy. *Acta oeconomica No 19*. Ekonomická fakulta UMB, Banská Bystrica, s. 78-84.
- CHORVÁT, I. 2001. Autenticita v kultúrnom cestovnom ruchu na príklade využívania turistických suvenírov. In: *Kultúra a cestovný ruch*. Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, Ekonomická fakulta, s. 127 – 131.
- CHORVÁT, I., 1999: Urbanizácia ako faktor premeny mesta a spoločnosti. In: *Banská Bystrica: Premeny mesta a spoločnosti. Štúdie k antropológii mesta a spoločnosti*. Univerzita Mateja Bela, Banská Bystrica, s. 60-81.
- CHORVÁT, T., 2005: *Banská Bystrica a šport v rokoch 1918–1938. Vplyv športu a športových spolkov na mesto a spoločnosť Banskej Bystrice v období I. Československej republiky*. Hanuman, Banská Bystrica.
- JURKOVIČ, E., 2005. *Dejiny kráľovského mesta Banská Bystrica, na základe poverenia predstaviteľov mesta napísal v rokoch 1896-1922 Emil Jurkovič*. Občianske združenie Pribicer, Banská Bystrica.
- KASPAR, C., 1995: *Základy cestovného ruchu*. Ekonomická fakulta UMB, Banská Bystrica.
- KELLER, J., 1993: *Až na dno blahobytu: Ke spoločenským kořenům ekologické krize*. Hnutí Duha, Brno.
- KELLER, J., 1998: *Naše cesta do prvohor: O povaze automobilové kultury*. Sociologické nakladatelství, Praha.
- KOPŠO, E., 1985: Cestovný ruch a socialistický spôsob života. In: Kopšo, E. et al., *Ekonomika cestovného ruchu*. Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava, s. 66-80.
- KRIPPENDORF, J., 1986. Tourism in the system of industrial society. *Annals of Tourism Research* 13, s. 517-532.

- KUŤÁKOVÁ E. – MAREK V. – ZACHOVÁ J., 1988: *Moudrost věků. Lexikon latinských výroků, Přísloví a rčení*. Členská knihnice nakladatelství Svoboda, Praha.
- LASH, S. – URRY, J., 1994: *Economy of Signs and Space*. Sage, London.
- LUKAČKA, J., 2005: Mobilita meštianstva na juhozápadnom Slovensku a priľahlých regiónoch Zadunajska a Dolného Rakúska. In: Csukovits, E. – Lengyelová, T. (eds.), *Z Bardejova do Prešporku: Spoločnosť, súdnictvo a vzdelanosť v mestách v 13. – 17. storočí*. Filozofická fakulta Prešovskej univerzity v Prešove a Historický ústav SAV, Bratislava.
- MACCANNELL, D. 1976. *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*. Macmillan, London.
- MACNAGHTEN, P. – URRY, J., 1998: *Contested Natures*. Sage, London.
- MAFFESOLI, M., 2002: *O nomádství: Iniciační toulky*. Prostor, Praha.
- MALÁ, V., 1985: Teória potrieb a spotreby v cestovnom ruchu. In: Kopšo, E. et al., *Ekonomika cestovného ruchu*. Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava, s. 104-122.
- MAREC, A., 2007: *Tatranské siluety*. Vydavateľstvo Matice slovenskej, Martin, 186 s. ISBN 978-80-89208-65-4
- METHAN, K., 2001: *Tourism in Global Society: Place, Culture, Consumption*. Palgrave, Basingstoke and New York.
- NODL, M., 2006: *Sociální aspekty pozdně středověkého městského přistěhovalectví*. Filosofia, nakladatelství Filosofického ústavu AV ČR, Praha.
- OHLER, N., 2003: *Cestování ve středověku*. Nakladatelství H & H, Jinočany.
- PETRÁŇ, J. – PETRÁŇOVÁ, L. – ŠIMEK, E. – VOGELTANZ, J., 1997: *Dějiny hmotné kultury II (sv. 2): Kultura každodenního života od 16. do 18. století*. Ministerstvo kultury České republiky a Vydavatelství Karolinum, Praha.

- PETRUSEK, M., 2006: *Společnosti pozdní doby*. Sociologické nakladatelství, Praha.
- PETRUSEK, M., 1998. Durkheimův návrat do Čech. Na okraj souboru Durkheimových studií *Sociologie a filosofie*. In: Durkheim, É., *Sociologie a filosofie*. Sociologické nakladatelství, Praha, s. 135-168.
- PITEKOVÁ, J., 1999a: *Príspevok ku skúmaniu vývoja cestovného ruchu na Slovensku do roku 1945*. Ekonomická fakulta Univerzity Mateja Bela, Banská Bystrica.
- PITEKOVÁ, J., 1999b: Propagácia cestovného ruchu na Slovensku v rokoch 1918 – 1938. *Ekonomická revue cestovného ruchu*, č. 2/1999, s. 82-93.
- PODEMSKI, K., 2004: *Socjologia podróży*. Wydawnictwo naukowe UAM, Poznań.
- POLÁČEK, M., 1989: Postavenie ČSSR v medzinárodnom cestovnom ruchu. In: Poláček, M. – Bušniaková, E. – Gúčik, M., *Ekonomika cestovného ruchu*. Slovenské pedagogické nakladateľstvo, Bratislava.
- PRICKETT, S. 2002. Circles and Ttraight Lines: Romantic Versions of Tourism. In H. Berghoff et al. (eds.) *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*. Palgrave Publishers Ltd., s.69-84.
- PRZECLAWSKI, K., 2004: *Czlowiek a turystyka: Zarys socjologii turystyki* (2. wydanie). Albis, Kraków.
- QUADFLIEG, H. 2002: Approved Civilities and the Fruits of Peregrination: Elizabethan and Jacobean Travellers and the Making of Englishness. In H. Berghoff et al. (eds.) *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*. Palgrave Publishers Ltd., s.21-45.
- REICHEL, P., 2004: *Svůdný klam Třetí říše: Fascinující a násilná tvář fašismu*. Argo, Praha.

- RYCHLÍK, J., 2007: *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu: Pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848 – 1989*. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, Praha.
- SHARPLEY, R., 1996: *Tourism and Consumer Culture in Postmodern Society*. In: M. Robinson, N. Evans, P. Callaghan (eds.) *Tourism and Cultural Change*. The Centre for Travel and Tourism.
- SHARPLEY, R., 1994: *Tourism, Tourists & Society*. ELM Publications, Huntingdon.
- STIBRAL, K., 2005: *Proč je příroda krásná? Estetické vnímání přírody v novověku*. Dokořán, Praha.
- ŠIMA, A., 1949: *Cestovní ruch Tatier vo svetle hospodárskej geografie*. Slovenská vysoká škola obchodná, Bratislava.
- TRUSKA, Z. A., 1946: *Cestovní ruch a Slovensko*. Kníhtlačiareň Unia, Bratislava.
- URRY, J., 2002: *The Tourist Gaze* (Second Edition). Sage, London.
- URRY, J., 2000: *Sociology beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge: London and New York.
- URRY, J., 1995: *Consuming Places*. Routledge, London and New York.
- VEBLEN, T., 1999: *Teorie záhalčivé třídy*. Sociologické nakladatelství, Praha.
- Velký sociologický slovník*. 1996. Karolinum, Praha.
- VERDON, J. 2003: *Volný čas ve středověku*. Vyšehrad, Praha.
- WALTON, J.K. 2002: *British Tourism Between Industrialization and Globalization: An Overview*. In H. Berghoff et al. (eds.) *The Making of Modern Tourism: The Cultural History of the British Experience, 1600-2000*. Palgrave Publishers Ltd., s. 110-131.
- WANG, N., 2000: *Tourism and Modernity: A Sociological Analysis*. Elsevier Science Ltd., Oxford.

Použitá literatúra

WILLIAMS, A.M. – BALÁŽ, V., 2001: From collective provision to commodification of tourism? *Annals of Tourism Research*, Vol. 28, No. 1, s. 27-49.

WILLIAMS, A.M. – BALÁŽ, V., 2002: The Czech and Slovak Republics: conceptual issues in the economic analysis of tourism in transition. *Tourism Management* 23, s. 37-45.

ZWEIG, S., 1994: *Svet včerajška*. Promo International, Bratislava.

Internetové zdroje:

Bank Holidays (heslo). *Internetová encyklopédia Wikipedia*. Dostupné na adrese: http://en.wikipedia.org/wiki/Bank_Holidays (stránka navštívená 25.11.2007).

História železníc. *Internetová stránka Železníc Slovenskej republiky*. Dostupné na adrese: http://www.zsr.sk/generate_page.php?page_id=277 (stránka navštívená 9. 12. 2007).

Jadranské pobreží Čechům objevil Čedok. *Internetová stránka MF Dnes*. Dostupné na adrese: http://ekonomika.idnes.cz/jadranske-pobrezi-cechum-objevil-cedok-dym-/ekonomika.asp?c=A040909_151304_ekonomika_maf (stránka navštívená 8. 11. 2007).

S Čedokem z Čech až na konec světa. *Internetová stránka cestovnej kancelárie Čedok*. Dostupné na adrese: <http://www.cedok.cz/ostatni/historie.aspx> (stránka navštívená 18. 12. 2007).

SUMMARY

The main goal of the book is the analysis of foundations of organized tourism, its birth and main features of its development. In the introduction the topic of tourism as an object of sociological inquiry has been introduced. The chapter following the introduction deals with travelling in both antiquity and the middle ages. It is not possible to speak about the role of the tourist at those times as we know him nowadays. Nevertheless, in the ancient Roma travel as a form of escape and rest already existed. After the fall of the Roman Empire that form of travel completely disappeared and did not make an appearance before the advent of the modern industrial society.

The second chapter describes foundations of the modern tourism among which Grand Tours of young English aristocrats in the 17th and the 18th centuries had a prominent place. Another important factor contributing to an expansion of new forms of leisure was a change in the perception of nature under the influence of Romanticism. Nature became an aesthetic category, natural beauties started to be in the centre of travellers' interest, and the term "picturesque" appeared as a consequence of changing perception of nature, landscape and the visualization of travel. The intensity of travel was also increased due to the construction of roads, transits, communications, and improving qualities of postal service that led to the process of institutionalization of passenger traffic. All these factors heavily influenced the sociocultural transition of the industrial society that, since then, could have been

Summary

characterized by the new organization of leisure and the institutionalization of travel. Consequently, spas in England and continental Europe as well as seaside resorts in England developed at the turn of the 18th and 19th centuries. At this moment all preconditions for the birth of the modern tourism and its various forms were formed.

Therefore the third chapter deals with beginnings of the organized tourism that are connected with Thomas Cook and his travel agency Thomas Cook and Son. This organizational innovation of travel became not only a key element of tourism as an important socio-cultural phenomenon of the modern society and mass travel but also a key element of modernity. That is why the period of the 1840s belongs to those extraordinary periods when crucial social changes take place and new forms of social relations are set up. Travel, as a possibility of spending leisure and holidays, was democratized, and the traveller (as an active and competent figure) was transformed into the tourist as a specific product of modernity. The dichotomy traveller – tourist appeared that was a reflexion of the elitist perception of social changes and their influence on the sphere of travel, and also a tool for critics of democratization tendencies in travelling. Gradually, however, holidays in the framework of organized tourism becomes a matter of conspicuous consumption. It was manifested in tendencies of social hierarchization of the most important British tourist resorts. At the end of the 19th century holidays in English seaside resorts were an important component of living of many communities mainly from the industrial parts of Northern England as well as the institutionalized form of escape from everyday life in the modern industrial society. The 20th century brought the internationalization of tourism and its great increase, especially under the influence of decreasing amount of working time,

introducing the institute of paid holidays and the development of automobilism that improves individual mobility of middle classes.

The fourth chapter mentions an origination of tourism in the Slovak territory, the development of its organized forms and political and social prerequisites for the development of tourism in specific periods of the 19th century and the first half of the 20th century. The development of tourism is illustrated on the example of High Tatras as the most attractive region in Slovakia for tourist activities. Tourism and its organization in interwar Czechoslovakia as well as in the Slovak Republic (1939 – 1945) is briefly elaborated. In the fifth chapter some functions that organized tourism fulfilled in totalitarian regimes of the 20th century (on the example of the fascist Germany and the communist Czechoslovakia) are revealed. In both of these regimes holidays were available for masses and had important social and integrative functions. In the communist Czechoslovakia the organized tourism served as a tool of political control, fulfilled predominantly economic and ideological functions, with the primary goal of the reproduction of working force and the legitimation of the regime among “the working class”.

In the conclusion the role of tourism in the contemporary society is delineated, stressing the fact that tourism is not any more just a personal need, an individual hobby; it became a fact that is not only socially accepted, but even required, necessary for health and well-being of individuals and running of the society as a whole. Tourism is a motif produced by the contemporary society itself. In fact, as Urry states, tourism is more important factor of the modern organization than fordism. Therefore processes of mobility have to be in the centre of sociological inquiry today.

CONTENT

INTRODUCTION	7
What is this book about	9
Tourism as an object of sociological inquiry (a brief note)	16
1. TRAVEL IN ANTIQUITY AND IN THE MIDDLE AGES	22
1.1. Antique forms of knowledge, rest and escape	22
1.2. Decline of travelling in the Middle Ages: a myth or reality?	25
2. FOUNDATIONS OF MODERN TOURISM (16. – 19. CENTURIES)	40
2.1. <i>Grand tours</i> and the consequential development of travel	40
2.2. Changes in the perception of nature and the visualization of travelling	44
2.3. Road-building and beginnings of the organized transport of passengers	51
2.4. Spa resorts, sea, railways: the birth of tourism as a sociocultural phenomenon in the 18th – 19th centuries	55
3. THE DEVELOPMENT OF MODERN TOURISM IN THE INDUSTRIAL SOCIETY	62
3.1. Thomas Cook and the birth of the organized tourism	62
3.2. The traveller – tourist dichotomy and the democratization of the holiday	68
3.3. The development of tourism in the first half of the 20th century	73
4. BEGINNINGS AND DEVELOPMENT OF TOURISM IN SLOVAKIA	82
4.1. Concern in Tatras: The development of the organized tourism in Tatras until 1918	82
4.2. The development of tourism in Slovakia in 1918 – 1945	91
5. FUNCTIONS OF TOURISM IN TOTALITARIAN REGIMES OF THE 20TH CENTURY	102
CONCLUSION	116
BIBLIOGRAPHY	121
SUMMARY	129

Cestovanie a turizmus v zrkadle času

- Autor: Ivan Chorvát
- Recenzenti: Doc. PhDr. Dilbar Alieva, CSc.
Doc. Ing. Jana Piteková, PhD.
- Vydavateľ: © Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela
v Banskej Bystrici, Cesta na amfiteáter 1,
974 01 Banská Bystrica
- Prvé vydanie 2007
- Technická spolupráca: Mgr. Michal Filadelfi, Zuzana Murgašová
- Fotografie na obálke (predná strana: Zostup z Poľského štítu vo Vysokých Tatrách, zadná strana: Nový Smokovec) pochádzajú zo súkromnej zbierky Mgr. Juraja Rohárika
- Tlač: Bratia Sabovci, s.r.o., Zvolen
- ISBN: 978-80-8083-344-2



9 788080 833442

ISBN 978-80-8083-344-2

