

lidí o jednotlivá historická období; vztah vzdělávání a konstrukce národní identity). Jak kniha dokládá, historické vědomí lidí se v průběhu času proměňuje, a proto lze uvažovat i o longitudinálních výzkumech, které by mohly odhalit, jak stabilní charakteristikou historické vědomí lidí je a nakolik podléhá krátkodobým či dlouhodobějším změnám pod vlivem aktuálního vývoje politicko-ekonomické situace. Takový longitudinální výzkum by také mohl prohloubit poznatky o vzrůstajícím příklonu k postoji pozitivní afirmace s rostoucím věkem respondentů – ukázalo by se, zda jde skutečně o univerzální trend, nebo zda toto zjištění nějak souvisí se současnými historicko-společenskými okolnostmi.

Jako možné rozpracování některých dimenzí výzkumu historického vědomí se též nabízí vztah historie a biografie. C. Wright Mills byl například přesvědčen, že biografie a historie se prolínají v rámci sociální struktury, přičemž smysluplná sociální věda musí reflektovat všechny tři související dimenze. Biografii jedince si lze tímto způsobem představit jako osu paralelní k ose dějin, přičemž jednotlivé životní mezníky náležející k dané osobě pochopitelně vždy probíhají v určitém historickém a společenském kontextu. Takto „biografizované“ dějiny by bylo možno empiricky zkoumat například prostřednictvím analýzy historie událostí nebo metody životních drah. Mnohé závěry autorského týmu by navíc mohly inspirovat kvalitativní výzkumy orientované na hlubší porozumění historickému vědomí jednotlivce (jak se historické vědomí rodí, čím je udržováno?), případně příslušníků specifických skupin populace.

Výzkumníkům a zároveň autorům recenzované knihy se podařilo otevřít velmi podnětnou a inspirativní oblast sociologického výzkumu, která reflektuje nejen současné trendy ve společenských vědách (temporální aspekty sociální reality; vztah médií a umělecké produkce ke skutečnosti; mocenské vlivy na utváření obrazu dějin), ale – což je podstatnější – originálním a plodným způsobem je teoreticky konceptualizuje a podrobuje empirickému zkoumání. Předmětem převážně kvantitativního výzkumu se zde stala problematika obvykle (historiky, antropology, ale i sociology) zkoumaná kvalitativně. Kromě poukazu na inovativní

metodologický přístup a pevné teoretické základy nutno závěrem konstatovat, že samotná dílčí zjištění mají potenciál podnítit tolik potřebnou diskusi ve veřejném prostoru, zejména pokud jde o školní výuku dějepisu, ale také v řadě dalších příbuzných oblastí.

Jakub Mlynář

Jan Štemberk a kol.: *Kapitoly z dějin cestovního ruchu*. Pelhřimov – Praha: Nová tiskárna ve spolupráci s Vysokou školou obchodní v Praze, 2012, 220 str.

I když problematika cestovního ruchu již většinou přestala být vnímána jako zajímavá toliko pro své ekonomické aspekty, coby téma historické je zatím přítomna skromněji. Kolektiv autorů pod vedením Jana Štemberka nyní předložil jedenáct příspěvků k danému tématu, a pomáhá tak vyplnit citelnou mezeru, kterou pocítují učitelé i studenti oboru cestovního ruchu na soukromé Vysoké škole obchodní v Praze. Navíc jde o příspěvek potřebný do pestré mozaiky, z níž se teprve profiluje nový interdisciplinární obor.

Rekapitulací *Historie dějin cestovního ruchu* se zabývá hned první z příspěvků, jehož autorem je německý historický sociolog Hasso Spode. V relativně nedlouhé historii nauky o turistice shledává některé snahy náležející již do 20. let minulého století, jež však nejednou byly pozapomenuty. Stejný osud potkal třeba názory J. A. Pimlotta, který ve 40. letech 20. století vytýkal historické vědě, že „(...) zanedbala jeden z typických sociálních jevů – cestování lidí na dovolenou k moři, na venkov, do hor (s. 21)“. Oproti historii projevila sice o turismus větší zájem sociologie, avšak s apriorně pohrdavým přístupem k „cestujícím davům“, v čemž se vzácně shodla levice s konzervativci, byť pro jedny bylo důvodem opovržení komerčnosti, pro druhé masovost. Teprve když na přelomu 60. a 70. let 20. století hledala historie nová témata, z nichž se jako zvlášť úspěšně ukazovalo téma každodennosti, dočkalo se spolu s ní pozornosti také tématu turismu. Spode v té souvislosti použil vtipného příměru o „čekance“, jež se konečně začala vyvíjet k samostatnému vědeckému oboru.

Slovinský historik hospodářských dějin Žarko Lazarevič je autorem příspěvku, který nese název *Přehled historického zkoumání a podob cestovního ruchu ve Slovinsku*. Vlastní text potvrzuje snahu o „respektování jsoucnosti celku“, byť sám autor konstatuje, že pro úplnost chybí studie, jež by obsáhly ekonomickou dimenzi cestovního ruchu, a tak účinněji podpořily jeho zkoumání, ve kterém představuje Slovinsko jako výjimečný případ. Jeho obyvatelstvo významně přispělo k rozvoji turismu, posunulo tuto oblast od idealizace sebeodříkání v meziválečném období k rozvoji, díky němuž růst životní úrovně byl v tomto regionu vyšší než na ostatním území Jugoslávie, navíc s převahou soukromého podnikání v rozsahu nesouměřitelném oproti ostatním zemím někdejšího „socialistického tábora“.

Tematicky blízký je text historika Jana Štemberka *Za vysokými horami a slunnými plážemi. Slovinsko jako destinace českých turistů v první polovině 20. století*. Významný podnět v zájmu o Slovinsko představovaly kulturní důvody, jejichž projevem v dobách rakouského mocnářství byla oboustranně pocítovaná slovanská sounáležitost, která se projevovala v překladech i tvorbě českých spisovatelů a v případě osobních kontaktů byla potvrzena porozuměním díky jazykové blízkosti. V materiálním slova smyslu hrály nemalou roli výhody dopravního spojení a finanční podmínky. Z českých zemí se proto díky tomu vyjíždělo hojně do hor a k moři, takže na území Slovinska vznikaly destinace, kam směřovali zájemci právě o horské túry nebo o pobyt u moře. Ubytování pak nacházeli v hotelích a penzionech provozovaných vstřícnými domácími majiteli, ale též českými podnikateli.

Do doby první československé republiky je umístěna studie Jiřího Šoukala s názvem *Dovolená na letním bytě*. Autor se v ní krátce vrací do doby před vznikem samostatného státu, kdy se specifický jev letního bytu vytvořil, podobně jako v sousedním Rakousku. V sociálním slova smyslu představoval nabídku především pro střední vrstvy a realizoval se pronájmem různě velké místnosti či místností, kde ženy trávil prázdniny spolu s dětmi, zatímco manželé a otcové se k nim přidávali po dobu své dovolené, případně zajížděli na neděli. Uzákonění práva na placenou dovolenou v Československé republice znamenalo

podnět pro širší využití nabídky letních bytů, na kterém mělo zájem i venkovské obyvatelstvo. Přes oboustranné výhody a navzdory většinou úsměvné reflexi v naší literatuře měly letní byty nejednu stinnou stránku. Šlo především o ambivalentnost, která provázela přístup pronajimatelů letních bytů. Na jedné straně byli „luftáci“, jak se jim často říkalo, zdrojem potřebného příjmu, na straně druhé se příčinou nespokojenosti stávala například neochota zlepšit hygienické podmínky ubytování. Letní byty ovšem nebyly jen k pronájmu, protože vyšší společenská vrstva se často zaměřovala na osobní vlastnictví vily, která pak sloužila k letnímu pobytu a zároveň zvyšovala společenskou prestiž, zvláště když se vyskytovala na „dobré adrese“, k níž patřily Černošice, Jevany a další lokality kolem Prahy. Téma letního bytu je specializovaným, ale velmi zajímavým námětem právě coby specifická forma turismu, navíc tato problematika vyvolává další a neméně potřebné náměty ke zpracování, a to zejména pokud jde o výzkum trampingu. Nejen vzájemné pohrdání, které mezi těmito dvěma formami trávení dnů volna existovalo, ale také řada souvisejících fenoménů teprve čeká na své systematické zpracování.

Do doby první republiky se vrací ještě několik dalších příspěvků. Tak například otázkám průvodcovství se věnuje Jan Štemberk v textu *Vývoj činnosti průvodce cestovního ruchu v první polovině 20. století*. Vzhledem k názvu začíná jeho studie již v dobách monarchie, kdy Prahou procházelo sedm průvodců cizinců, kteří byli identifikovatelní podle černé čepice s bílým „céčkem“. Levnější průvodcovské služby poskytovali také veřejní posluhové, nejčastěji používaným jazykem byla němčina. Nový samostatný stát se chtěl co nejlépe prezentovat, a proto po diskusích na téma zkvalitnění této služby byly zavedeny kurzy pro průvodce. Na kvalitu přípravy průvodců lze soudit rovněž podle pozvaných přednášejících, mezi nimiž byly i největší kapacity té doby. Profesní příprava se týkala nejen profesionálních průvodců, ale také strážníků a zaměstnanců elektrických drah, samozřejmě též pracovníků ČEDOKu.

Příspěvek zmiňuje též specifickou formu turistické atrakce, o níž je podrobněji pojednáno ve společném příspěvku Jana Löbla a Jana

Štemberka *Okružní výletní jízdy Prahou*. Téměř idylicky vyznívá pro současného obyvatele Prahy představa, že již před první světovou válkou mohli zájemci o prohlídku pražských památek usednout do salonního vozu pražské tramvaje, jehož zastávky jim následně umožnily shlédnout Staroměstské náměstí, Národní muzeum a další části města. Díky oblíbenosti této formy poznávání Prahy se ve stejném duchu pokračovalo i po válce, ale v polovině 20. let se tramvaj dostalo silné konkurence v podobě vyhlídkového otevřeného autokaru, navíc vedle denních okruhů přibyl i jízdy noční Prahou. Na nějaký čas tedy autobusy zvítězily, avšak objevil se jiný problém spočívající v tom, že cizinci po okružní jízdě získali dojem, že už vše důležité viděli. Trasy byly proto rozdělovány a různě kombinovány s vyjížděkami do pražského okolí. Dopravní podnik a cestovní kanceláře byly těmito okolnostmi nuceny k hledání kompromisu, nicméně slibná dohoda skončila s nacistickou okupací. Vzácnost benzínu jako strategické suroviny pak vrátila pro další léta do hry jen okružní jízdy tramvají. Po roce 1947 se ovšem tramvajové okružní jízdy realizovaly jen u příležitosti mimořádných událostí, mezi něž patřil například všesokolský slet v roce 1948. Tentýž rok je také spojen s nástupem monopolu, který v tomto směru náležel ČEDOKu. Nakonec je třeba alespoň zmínit, že již v 60. letech obstarávala autobusové okružní jízdy ve velké četnosti a kvalitě Pražská informační služba.

Zní to sice jako fráze, mluvit o „prvních vlašťovkách“, nicméně pokud jde o zmapování historie cestovního ruchu v regionech, pak příspěvek Jiřího Dvořáka, předního znalce hospodářských dějin jižních Čech, takovou pomyslnou vlašťovku představuje. Jeho námětem se stal *Cestovní ruch v plánech regionalistického hnutí. Na příkladu aktivit Národohospodářského sboru jihočeského*. Seznamuje nás s prozíravě uvažujícími členy Národohospodářského sboru, kteří si uvědomili ekonomické zaostávání regionu oproti středním a severním oblastem republiky, a při hledání cest, jak tomu odpomoci, docenili, v čem naopak spočívá výhoda jižních Čech – hlavně příroda a udržované tradice venkovského obyvatelstva. Dále vytypovali možnosti, kde se lze zaměřit na horskou turistiku, kde na lázeňské pobyty, kam směřovat letní byty. Zároveň s sebou

tyto záměry nesly nutnost vyrovnávat se slabou sítí železničních spojů, nedostatečnými ubytovacími kapacitami a podobně. Z toho, co se již tehdy podařilo, zůstávají připomínky v podobě chaty na Pancíři nebo Klostermannovy chaty na Modravě.

Téma *Svaz československých dělnických turistů* zpracovala Petra Chrzová, pro niž šlo zároveň o téma závěrečné absolventské práce na Vysoké škole obchodní, podobně jako pro již výše zmíněného Jana Löbla. Dějiny tohoto turistického spolku, ustaveného v roce 1920, se ovšem začaly odvíjet o deset let dříve, a to v rámci Dělnické akademie. Konkrétně šlo o její Výcházkový odbor, který kromě důrazu na sounáležitost sledoval podporu zdraví a ušlechtilého trávení volného času, což byly etické ideály v dané době silně propagované.

Časově se tak mapování jednotlivých úseků historie cestovního ruchu přesouvá do druhé poloviny 20. století, konkrétně třemi příspěvky. Autoři prvního z těchto textů Ladislav Šípek a František Drozen napsali *Nástin politiky cestovního ruchu v Československu od 40. let do 80. let 20. století*. Význam tohoto příspěvku spočívá hlavně v tom, že pomáhá odstraňovat zjednodušenou interpretaci problematiky cestovního ruchu, a to na základě celostátně platných dokumentů. Právě ty potvrzují, jak si realita mezinárodního i domácího vývoje vynutila zásadní změny rovněž ve vztahu k cestovnímu ruchu od první poloviny 60. let, kdy se otevřel bezvízový styk, sice jen v rámci zemí tzv. socialistického tábora, ale okamžitě se projevil jak v zájmu o vycestování, tak v ekonomických ukazatelích. Za rok 1964 byla už k dispozici analýza přínosu cestovního ruchu, kterou vypracoval Výzkumný ústav obchodu, avšak ve stejné době už vznikaly nové cestovní kanceláře, které rozšířily pestrost nabídky a ukončily monopol ČEDOKu. Ostatně právě vývoj ubytovacích kapacit dokazuje podobné znaky jako vývoj turismu ve svém celku. Po výstavbě hotelu Jalta v polovině 50. let se na další hotel Internacional v Brně čekalo celých sedm let, ale poté už se objevují jako další ubytovací možnosti motely a autokempinky, které reagují na rozvíjející se automobilismus.

V rekapitulaci hlavních rysů poválečné politiky, jenž se převahou realizoval v rámci

republiky a později s přesahem do země „socialistického tábora“, upozornili autoři hned na začátku svého příspěvku na filosofii, v jejímž duchu se nesl tehdejší přístup k rekreaci. Rekreace spolu s cestou a s pobytem v době dovolené – to byla odměna za pracovní výsledky, a proto stát a další organizace „(...) převzaly převážující část nákladů na rekreaci občanů“ (s. 50).

Formy naplňování této filosofie se staly obsahem kapitoly, jejímiž autorkami jsou dvě zkušené historičky Marie Durmanová a Renata Wohlgegemuthová: *Odborové rekreace v československém cestovním ruchu*. Zpočátku panovalo očekávání, že cestovní ruch naváže na vše, co se osvědčilo v předválečném období, a proto také tzv. Dvouletý plán pro léta 1947–1948 počítal s obnovou předchozího stavu a navíc se zkvalitněním profesní přípravy pracovníků v hotelích, restauracích atd. V době, kdy se připravovala tzv. dvouletka, začíná také forma výběrové rekreace pracujících a jejich rodin. Udělení výběrové rekreace bylo projevem odměny za vynikající práci, přihlíželo se i k zdravotnímu a sociálnímu hledisku, ale při samotném pobytu se měl rekreant začlenit co nejvíce do kolektivu. Vedle centrálně řízeného, vázaného cestovního ruchu se na jeho náplni podílely rovněž jednotlivé podniky, a pokud měly vlastní objekty, využívaly je k letní, případně i zimní rekreaci. Významná byla také v letních měsících realizovaná organizace dětských – pionýrských táborů. V souvislosti s podnikovými a závodními rekreacemi uvádí autorky pro rok 1981 účast více než 2,5 milionu účastníků. V menších rozměrech se odbory podílely také na mezinárodních výměnách odborářů, zpočátku též ze západních zemí.

Protože pro cestovní ruch bylo dlouhou dobu rozhodující výhodou spojení s železniční dopravou, ke které se později připojila doprava automobilová, je toto téma připomenuto Janem Rychlíkem v kapitole *Cestovní ruch a vývoj osobní železniční a autobusové dopravy v období socialismu*. Na začátku autor vyvrací obvyklou představu, že uzavření hranic bylo záležitostí únorových událostí v roce 1948. Projevilo se totiž brzy po skončení válečných akcí, protože hospodářské problémy vedly k přidělovému systému a k opatrnému nakládání s devizami. Ministerstvo financí dokonce orientovalo zájemce o rekreaci

do pohraničí místo do ciziny. Zpřísnění výjezdů po roce 1948 bylo obecně platné i pro ostatní „lidově demokratické“ země. Určitá liberalizace se pak v dopravě začala projevovat od druhé poloviny 50. let, plně však až v 60. letech, a to mimo jiné ve snaze zvýšit kulturu cestování. Levnost domácí železniční dopravy byla v kontrastu se zahraničními závaznými tarify, ale dohoda v rámci země „socialistického tábora“ vyřešila i tento problém. V domácích podmínkách ovšem došlo k výraznému posílení autobusové dopravy a tento trend už nebyl zvrácen ani po roce 1989.

Z celkového pohledu objasňuje publikace *Kapitoly z dějin cestovního ruchu* z řady aspektů turismus uplynulého století a zároveň inspiruje k pokračování bádání v tomto směru. Jednotlivé příspěvky navozují další témata hodná zpracování, ať už jde o jen okrajově zmíněné chatraření a chalupaření nebo zajímavou historii trampingu a stále jen skromně mapovanou minulost cestovního ruchu v jednotlivých regionech.

Jana Oliveriusová

Juraj Šuch, Jan Horský (ed.): *Narace a (živá) realita*. Praha: Togga, 2012, 112 str.

Sborníky kladou před recenzenty nelehký úkol. V podstatě máme při jejich reflexi dvě krajní možnosti: pokusit se nalézt a zhodnotit jednotící motiv nebo téma všech příspěvků, popřípadě se věnovat jednotlivě každému z nich (případně jen těm, které nějak vyčnívají). První přístup se nabízí zejména u tematicky sevřených a specificky zaměřených sborníků nebo u sborníků natolik rozsáhlých, že nelze zhodnotit přínos každého jednotlivého autora. Druhý přístup je na místě spíše tam, kde jsou příspěvky vzájemně provázány volněji a nabízejí spektrum odlišných úhlů pohledu na obecnější interdisciplinární předmět zájmu.

Problematika narace a narativity je také v případě zaměření na vztah *vyprávění* (jako jazykového útvaru) k *vyprávěnému* (jako „reálnému“ či zapamatovanému předobrazu vyprávění) natolik široká, že ji bezpochyby nelze v rámci jedině publikace uceleně pojednat. Empirické, epistemologické, teoretické, ale též