

Vysoká škola polytechnická Jihlava

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra cestovního ruchu

Cestovní ruch

od konce 1. světové války do současnosti

Bakalářská práce

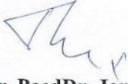
Autor práce: Radka Klempířová

Vedoucí práce: RNDr. PaedDr. Jaromír Rux, CSc.

Jihlava 2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce:	Radka Klempířová
Studijní program:	Ekonomika a management
Obor:	Cestovní ruch
Název práce:	Cestovní ruch od konce 1.světové války do současnosti
Cíl práce:	Cílem práce je na základě studia odborné literatury, archivních materiálů a rozhovorů s pamětníky, zpracovat dějiny CR tohoto období.


RNDr. PaedDr. Jaromír Rux, CSc.
vedoucí bakalářské práce


RNDr. Eva Janoušková, Ph.D.
vedoucí katedry
Katedra cestovního ruchu

Abstrakt

Cílem této práce je popsat jednotlivé etapy vývoje cestovního ruchu jak ve světě, tak i u nás, zejména pak období od konce 1. světové války až po současnost. Studium odborných materiálů v archivech a rozhovory s pamětníky si tyto etapy přiblížíme a také zjistíme, jaký vliv měl technologický vývoj ve dvacátém století na jedno z nejrychleji se rozvíjejících ekonomických odvětví dnešní doby.

Klíčová slova

historie; cestovatel; rozvoj; doprava; ekonomika

Abstract

The aim of this bachelor thesis is to describe individual stages of tourism development in the world and in the Czech Republic, especially the period from the end of the first World War to the present time. By studying professional materials in the archives as well as interviews with witnesses, we will explore the various aspects of tourism and also find out how the influence of technological developments in the twentieth century to one of the fastest growing economic sectors was.

Key words

history; traveler; development; transportation; economy

Vysoká škola polytechnická Jihlava

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracovala jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušila autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ.

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje AZ, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že souhlasím s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědoma toho, že užít svou bakalářskou práci, či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne 30. 10. 2019

.....

podpis studentky

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala především vedoucímu práce panu RNDr. PaedDr. Jaromíru Ruxovi, CSc. za ochotu, velmi užitečnou pomoc a cenné rady při zpracování mé práce, dále pamětníkům, kteří byli ochotni se se mnou podělit o své vzpomínky a pracovníkům Státního okresního archivu v Pardubicích za pomoc při hledání potřebných dokumentů. Dále také děkuji své rodině, která mi byla velkou oporou.

Obsah

1	Úvod	10
2	Motivace a cíle	11
3	Teoretická část.....	12
3.1	Cestovní ruch	12
3.1.1	Definice.....	12
3.1.2	Systém turismu	12
3.1.3	Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu	12
3.1.4	Služby v cestovním ruchu.....	12
3.2	Historie.....	14
3.2.1	České země v době Rakouska-Uherska	14
3.2.1.1	Sociální vývoj	15
3.2.2	1. světová válka.....	15
3.2.3	První republika.....	17
3.2.4	Hospodářská krize.....	18
3.2.5	2. světová válka.....	19
3.2.6	Poválečná Evropa v letech 1945 – 1989	20
3.2.6.1	Československo	21
4	Historie cestovního ruchu - Praktická část	23
4.1	Vývoj turismu.....	23
4.2	Počátky turismu v Čechách.....	24
4.3	Klub českých turistů.....	24
4.4	Rozvoj infrastruktury	26
4.4.1	Doprava.....	26
4.4.2	Počátky ubytování.....	28
4.5	Objevování turistických lokalit.....	29
4.6	První cestovní kanceláře	29
4.6.1	Čedok.....	30
4.7	Cestování za 1. republiky	31
4.7.1	Letní byty	31

4.7.2	Výjezdy do zahraničí	32
4.8	Cestování v době protektorátu	33
4.8.1	Doprava.....	34
4.8.2	Cestovní kanceláře	34
4.9	Cestování v letech 1945 – 1989	35
4.9.1	Poválečné Československo	35
4.9.2	Chataření a chalupaření	35
4.9.3	Rozmach cestovního ruchu ve světě	36
4.10	Po roce 1989.....	36
4.11	Současnost.....	37
4.12	Pardubice.....	39
4.12.1	Výstava tělesné výchovy a sportu 1931 v Pardubicích.....	39
4.12.2	První státní autobusová linka	47
4.13	Rozhovor – žena, 59 let, SŠ vzdělání.....	48
4.14	Rozhovor – muž, 65 let, SŠ vzdělání	50
5	Závěr.....	52

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Služby v cestovním ruchu (Hesková, 2011)	13
Obrázek 2 - Uspořádání Evropy po 1. světové válce (www.libechov.cz, 2019)	17
Obrázek 3 - Výlet členů Klubu českých turistů (www.aktualne.cz, 2019)	25
Obrázek 4 - Na Masarykovo nádraží v roce 1845 dorazil první vlak (www.idnes.cz, 2019)	26
Obrázek 5 - První veřejný vzlet Jana Kašpara (www.flymag.cz, 2019)	28
Obrázek 6 - Kancelář Čedoku (www.cedok.cz, 2019)	31
Obrázek 7 - Prázdninová idyla za První republiky (www.idnes.cz, 2019)	32
Obrázek 8 - Pohled na výstaviště (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	39
Obrázek 9 - Prezident T. G. Masaryk jako první návštěvník výstavy (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	40
Obrázek 10 - Návštěvnost výstavy byla velkolepá (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	40
Obrázek 11 - Letecké spoje ČSR (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	41
Obrázek 12 - Kluzák Západočeského aeroklubu v Plzni (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	41
Obrázek 13 - Expozice v pavilonu tělovýchovy a sportu (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	42
Obrázek 14 - Ukázka výstavních brožur (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	43
Obrázek 15 - Pozvánka na doprovodnou akci (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	43
Obrázek 16 - Tisk informuje o výstavě (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	44
Obrázek 17 - Reklama na ubytování během výstavy (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	45
Obrázek 18 - Poukaz na ubytování (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	46

Obrázek 19 – Legitimace (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)	46
Obrázek 20 - První jízda pravidelné autobusové linky (Státní okresní archiv Pardubice, 2019).....	47

1 Úvod

Cestovní ruch, jak ho známe dnes, prošel řadou etap, které ho rozvíjely a utvářely do dnešní podoby. Lidé v historii se vydávali na nejrůznější cesty, z náboženských důvodů, za obživou, podnikali válečná tažení, ti nejodvážnější se vydávali prozkoumat nejvzdálenější kouty světa, o kterých ještě nikdo neměl ani tušení. Dnes tyto cesty podnikáme také, ale v mnohem větším komfortu a vybavení informacemi. Není pro nás problémem vyrazit na cestu kolem světa jakýmkoliv dopravním prostředkem. Svět v dnešní podobě poskytuje nepřehledné množství možností, jak poznávat, relaxovat a užívat si blahobytu, kterého se nám dostalo. Díky moderním technologiím, rozvoji infrastruktury, která je pro cestovní ruch nezbytná, již nejsme vázáni k jednomu místu a máme možnosti volby. Můžeme cestovat v rámci práce, nebo můžeme pracovat v zahraničí a můžeme tam i spokojeně žít a domů se vracet jen příležitostně. Ne vždy to tak ale v minulosti bylo. Dnešní svoboda cestování je velmi příjemná a také velmi cenná a my bychom si jí měli vážit, protože naši předci tyto možnosti, které máme dnes my, neměli. Prozkoumávat svět je jedním z největších dobrodružství, které můžeme zažít.

V této práci budu zkoumat historii cestovního ruchu, budu hledat prameny, ze kterých mohu tyto informace čerpat, především v archivech a také rozhovory s pamětníky. Jelikož kvalitní dějiny cestovního ruchu prozatím nebyly sepsány, můžeme se jen dohadovat, zda není důvodem skutečnost, že cestovní ruch není některými odborníky považován za samostatný vědní obor.

2 Motivace a cíle

Cestování jako takové se mi líbilo již v mém útlém věku, jelikož jako dítě jsem s rodiči hodně cestovala a už tím jsem se nevědomky účastnila cestovního ruchu. Má první cesta do zahraničí v šesti letech byla pro mne nezapomenutelná. S rodiči jsme tehdy těsně po revoluci navštívili Itálii. S velkou zvědavostí jsem si poprvé prohlížela moře. To byl počátek mého cestování, které mne zaujalo natolik, že do dnešního dne jsem zatím navštívila na třicet států světa na pěti kontinentech a věřím, že s cestováním zdaleka nejsem u konce a toužím dál objevovat, dál si rozšiřovat obzory a vidět ještě spousty dalších zajímavých míst světa.

Myslím si, že cestování je jedním z nejlepších zážitků, které život nabízí a mne zajímá natolik, že jsem se rozhodla studovat obor cestovní ruch na vysoké škole. S touhou studovat tento obor samozřejmě souvisí i znalost jeho historie, kterou se dlouhodobě zabývám a kterou jsem prostudovala, abych mohla napsat tuto práci. Doufám, že bude přínosná pro všechny, kdo se chtějí o cestovním ruchu také dozvědět zajímavá fakta a vědět, jak a kdy „to vše začínalo“ a tím i lépe pochopit, jak dobře na tom dnes jsme, když už je pro nás dostupná téměř každá destinace na světě. Cestování je pro mne vždy velkým zážitkem a dalo mi určitý nadhled a spousty životních poučení, rad a zkušeností, které se jinak získat nedají a které mi už nikdo nikdy nemůže vzít.

V této práci popíši dějiny cestování od konce první světové války až dodnes. Na základě studia materiálů, které mám k dispozici, se pokusím charakterizovat jednotlivé etapy vývoje jednoho z nejvíce expandujících odvětví ekonomiky posledních let. Budu se také zabývat popisem postupného rozvoje infrastruktury, především dopravních prostředků a ubytování. Po technologické stránce se největší rozmach se odehrál při průmyslové revoluci ve dvacátém století. Mým cílem tak bude najít co nejvíce zdrojů o historii cestovního ruchu a vytvoření soupisu literatury, která obsahuje informace o dějinách cestovního ruchu.

3 Teoretická část

3.1 Cestovní ruch

3.1.1 Definice

Cestovní ruch podle AIEST definujeme jako *souhrn jevů a vztahů, které vyplývají z cestování nebo pohybu osob, přičemž místo pobytu není trvalým místem bydlení a zaměstnání.* (1)

„Turismus je pohyb osob do místa mimo jejich obvyklé prostředí z jakéhokoliv důvodu (kromě výdělečné činnosti) a pobyt v tomto místě po dobu kratší, než je jeden souvislý rok (pro vnitrostátní turismus je to doba kratší šesti souvislých měsíců).“ (Rux, 2014)

3.1.2 Systém turismu

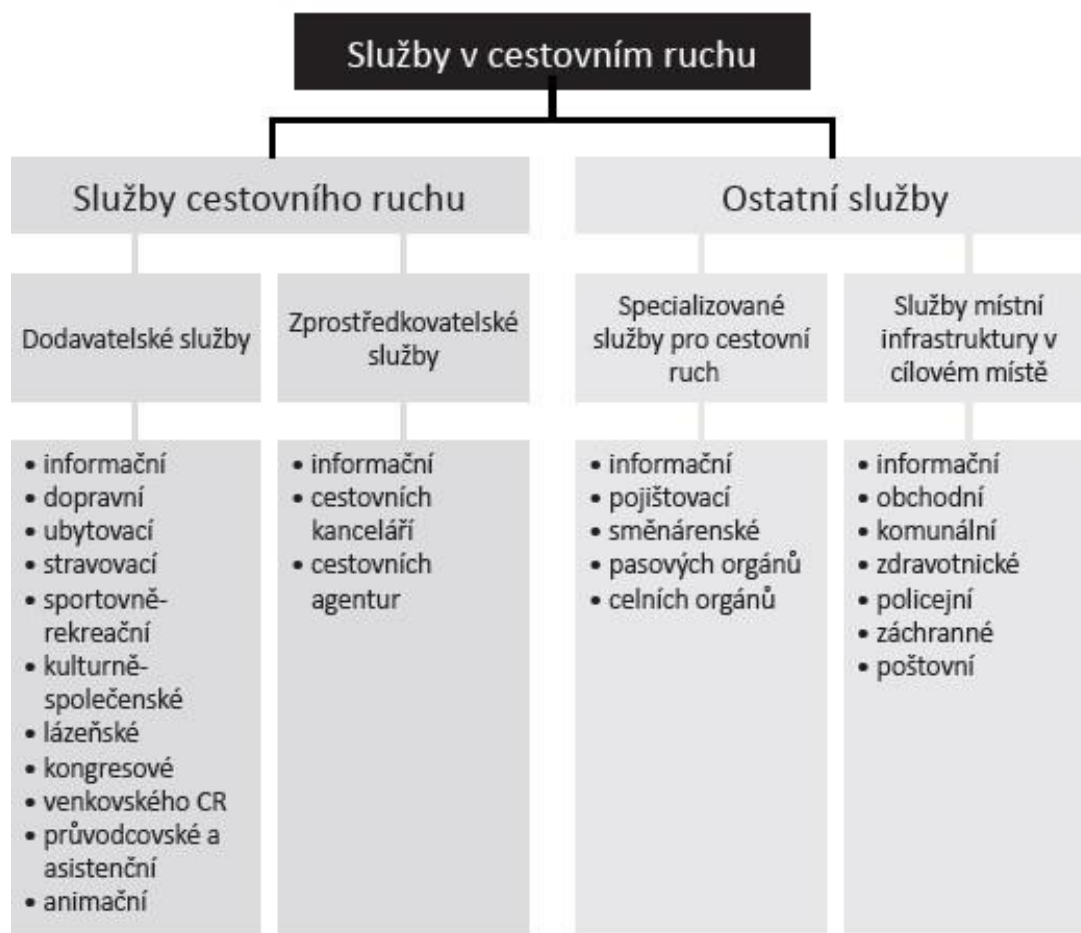
„Turismus je otevřený a dynamický systém. Dva jeho hlavní podsystémy jsou subjekt turismu a objekt turismu, které jsou spojeny vzájemnými vazbami. Subjektem cestovního ruchu je jeho účastník, objektem jsou destinace, podniky cestovního ruchu a organizace cestovního ruchu.“ (Rux, 2014)

3.1.3 Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu

- osobní svoboda – lidé pracující ve fabrikách dříve nemohli opustit svá zaměstnání, dovolená neexistovala
- volné peníze – dostatek finančních prostředků
- motivace – radost z cestování, odpočinek, zážitky, čas strávený s rodinou
- doprava – dostatečně rozvinutá infrastruktura
- volný čas – mít čas, který jsme ochotni věnovat cestování (1)

3.1.4 Služby v cestovním ruchu

V cestovním ruchu najdeme velké množství přidružených služeb, které jsou nezbytné k zajištění a uspokojení potřeb všech cestujících. Mezi nejdůležitější patří dopravní infrastruktura a ubytovací zařízení. (1)



Obrázek 1 - Služby v cestovním ruchu (Hesková, 2011)

3.2 Historie

3.2.1 České země v době Rakouska-Uherska

Ve 2. polovině 19. století došlo k velkému rozmachu v boji českých vlastenců za společenské i politické zrovnoprávnění v rámci rakouského císařství, později rakousko-uherské monarchie, který byl završen až roku 1918 vyhlášením Československé republiky. (7)

Po zrušení poddanství v roce 1848 a rozpadu zbytků feudální společnosti se otevřela cesta k vytvoření moderní průmyslové kapitalistické společnosti. Na přelomu 60. a 70. let vyvrcholil proces tzv. průmyslové revoluce, v níž začínala tovární strojová výroba a celá řada nových výrobních postupů. (7)

Nejprůmyslovějšími oblastmi tehdejší říše Rakouska-Uherska se staly Čechy, Morava a Slezsko. V letech 1867 – 1873 došlo k největšímu hospodářskému rozvoji, který byl ale v květnu 1873 ukončen krachem na vídeňské burze, po níž nastalo období krize. (7)

Ve 2. polovině 19. století se v českých zemích rozvíjel především textilní průmysl, na němž se převážně podíleli němečtí podnikatelé. Další rozvoj byl zaznamenán v železářství a strojírenství, které se stávalo samostatným odvětvím. Mezi nejvýznamnější podniky patřily například Škodovy závody v Plzni. Mezi další odvětví, která prošla velkým vzestupem bylo cukrovarnictví, pivovarnictví a také lihovarnictví. V železářství se přecházelo od dřevěného uhlí k využití koksu, s nímž je spojena těžba uhlí. (7)

Na přelomu 19. a 20. století se velmi začala uplatňovat elektřina a spalovací motory, přestože si parní stroj ještě udržoval převahu. Co se ale rozvíjelo pomaleji, byl spotřební průmysl, ve kterém služby zajišťovala především vrstva maloburžoazie. (7)

Velké zprůmyslnění v té době začalo klást požadavky na lepší infrastrukturu, a proto byla vybudována velmi hustá síť železnic a značně pokročila také stavba silnic. Nové stroje se začaly používat také v zemědělství. Vedle obilí a brambor se pěstovaly i technické plodiny, hlavně cukrová řepa. S rozvojem podnikání šel ruku v ruce také rozvoj bankovníctví. V roce 1868 byla založena Živnostenská banka. Vliv českého kapitálu rostl i z hlediska celé monarchie. (7)

3.2.1.1 Sociální vývoj

V letech 1850 – 1880 se v českých zemích zvýšil počet obyvatelstva o čtvrtinu a dosáhl 8,2 milionu, na počátku 20. století to bylo již 10 milionů, přestože mnoho lidí po počátku hospodářské krize odcházelo za prací do jiných zemí. V českých zemích nežili jenom Češi, třetina z nich se hlásila k německé národnosti, ve Slezsku pak bylo hodně Poláků. Společnost se diferencovala, šlechta postupně ztrácela své společenské postavení a její místo začaly zaujímat silné podnikatelské kruhy. Střed tehdejší skladby společnosti představovala poměrně početná maloburžoazie. Výrazně ale vzrostly počty dělnictva, které žilo v těžkých podmínkách. Často tehdy docházelo ke stávkám. Šlechtici si ale udrželi významné postavení v zemědělství, na jejichž velkostatech pracovali zemědělství dělníci. S rozvojem průmyslu pak ale mnoho pracovníků ze zemědělství odešlo. (7)

3.2.2 1. světová válka

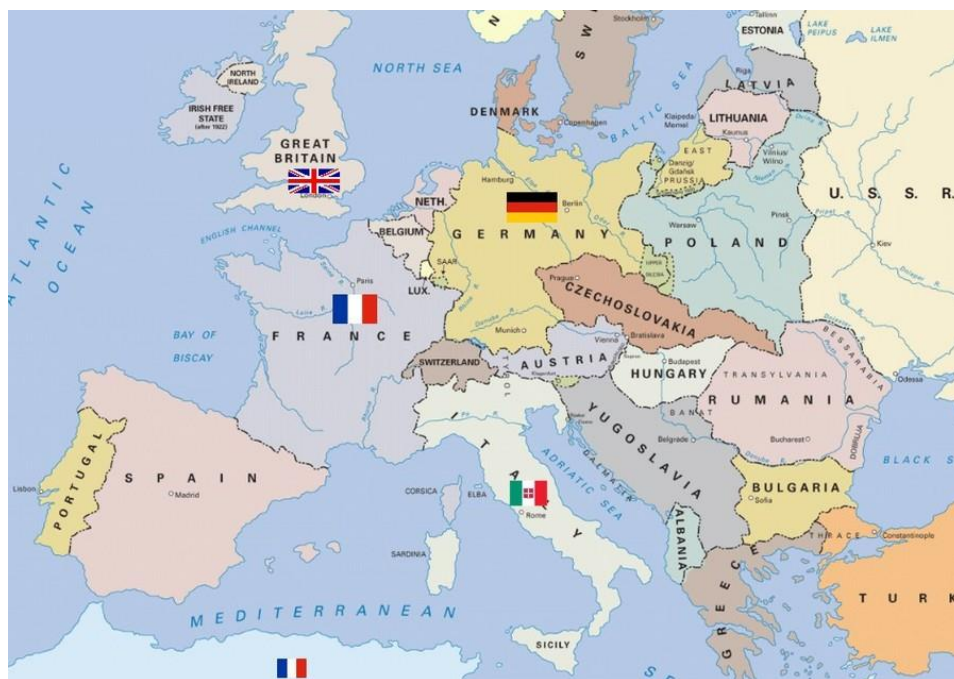
Záminkou pro vznik 1. světové války se stal atentát na následníka rakouského trůnu Františka Ferdinanda d'Este v Sarajevu, důsledkem čehož Rakousko-Uhersko vyhlásilo dne 28. července 1914 válku Srbsku a vznikla tzv. Srbská fronta. Dalším válčištěm se stala Západní fronta, kde Německo bojovalo s Francií. Třetím válčištěm se stala Východní fronta, kde Rusové zahájili útok na Prusko, Němcům se ale podařilo Rusy zastavit a v několika bitvách je porazit. [3]

Vstupem Osmanské říše do války na straně Trojspolku (Rakousko-Uhersko, Itálie, Německo) vzniklo několik dalších menších front, protože území Osmanské říše bylo na několika místech ve styku s územím států Trojdohody, kterou tvořila Francie, Rusko, Velká Británie. K té se posléze připojilo mnoho států včetně Spojených států amerických a nakonec i Itálie. Posledními oblastmi, které byly zasaženy válkou ještě v roce 1914, byla Afrika a Tichomoří. Další válčiště vzniklo v Mezopotámii, kde Turkům vzdorovali Britové. Turci chtěli dobýt Suezský průplav, ten měl pro Brity strategickou hodnotu, protože přes něj proudili jejich vojáci na západní frontu. 23. srpna 1914 do války vstoupilo Japonsko na straně Trojdohody a společně s Austrálií dobylo německé kolonie, a to Papuu, Samou, Šalamounovy ostrovy, Karolíny, Marshallovy ostrovy, Mariánské ostrovy a Bismarckovy ostrovy do konce roku 1914. Tím válka v Tichomoří prakticky skončila. Již v prvním roce se tedy konflikt stal celosvětovým, ačkoliv největší boje proběhly v Evropě. V dalším roce vstoupila do války Itálie, která se za značných ztrát neúspěšně pokoušela prorazit Rakousko-Uherské linie. Velice aktivní byly ve válce také

německé ponorky, které dokonce potopily v květnu v roce 1915 britský parník Lusitania, na kterém zahynulo 1200 osob, z nichž bylo 128 americké národnosti. Tím se Německo dostalo do velkých diplomatických potíží. Ponorky musely na základě rozkazů zmírnit ponorkovou válku a být ohleduplnější k civilním lodím. [3]

V říjnu 1915 vstoupilo do války Bulharsko na straně Trojspolku a Srbové museli před velkou převahou ustupovat na jih. Na základě jednání v Londýně, kde byla Itálii slíbena oblast Dalmácie a Istrie za vojenskou pomoc proti Trojspolku, Itálie v květnu 1915 z Trojspolku vystoupila a začala bojovat proti Rakousku-Uhersku. Novým válčištěm se tímto stalo i Jaderské moře. V roce 1916 se dalším bojištěm stalo Rumunsko, které vstoupilo do války po boku Trojdohody. Rumunská armáda byla ale armádami států Trojspolku brzy vytlačena z rumunského území. Třetí válečný rok 1917 znamenal velký obrat. Východní fronta se zhroutila a Němci všechny své síly přesunuli na západ. [3]

V témže roce do války vstoupily Spojené státy americké na straně Trojdohody, které disponovaly velkou průmyslovou základnou. Na západní frontu poslaly velké množství válečných lodí a tím ještě zhoršily už tak špatnou zásobovací situaci Trojspolku. Poměr sil se ještě více přiklonil v neprospěch Trojspolku, když mu válku vyhlásilo Řecko a následně ještě Brazílie. V lednu 1917 se Německo rozhodlo pro vyhlášení neomezené ponorkové války, což mělo pochopitelně za následek vyhlášení války Spojenými státy americkými v dubnu 1917. Již 3. prosince začala mírová jednání mezi Německem a Ruskem. Mír byl nakonec uzavřen 3. března 1918 v Brestu Litevském. V květnu 1918 byla ve Spa v Belgii podepsána smlouva, která připravila Rakousko-Uhersko o většinu jeho státní suverenity. „Velká válka“ definitivně skončila 11. listopadu 1918 a zásadně změnila politické uspořádání v Evropě. Výsledkem války byla destrukce nevídaných rozměrů. Na jejích bojištích zahynulo na 8 miliónů lidí. Tato válka umožnila vznik několika nových států včetně Československa. Rozpadly se staré monarchie jako Rakousko-Uhersko, Osmanská říše, Německo a Rusko a vznikla řada nových států, jako Československo, Maďarsko, Polsko, Rakousko nebo pozdější Jugoslávie. V zemích po skončení války probíhaly sociální nepokoje a hospodářská krize, byla velká nezaměstnanost a morální hodnoty občanů byly otřeseny. Proto v roce 1920 vznikla Společnost národů, která měla zajistit mír a konflikty řešit diplomatickou cestou. [3]



Obrázek 2 - Uspořádání Evropy po 1. světové válce (www.libechov.cz, 2019)

3.2.3 První republika

Konec 1. světové války znamenal počátek nové dějinné epochy. Po vyhlášení Československa se lidé radovali z nově nabyté svobody, ale zároveň toto období znamenalo také hledání nových začátků, což nebylo snadné. Proběhlo několik reforem a nový stát musel získat důvěru občanů. Po odtržení monarchie došlo ke zprůtrhání obchodních vztahů s některými státy, ale zároveň většina průmyslových podniků se nacházela na území nově vyhlášeného státu. Nějakou dobu ale trvalo, než se lidé vypořádali s velkou nezaměstnaností, která vznikla také z důvodu zrušení válečných objednávek. Situaci moc nevytěpila ani hospodářská krize ve 30. letech. Ve 20. letech jsme sice byli považováni za ekonomicky velmi silnou zemi, ale rozdíly v příjmech obyvatel byly velké. Chudí dělníci měli příliš nízké výplaty, zatímco šikovní podnikatelé vydělávali „velké“ peníze. Tímto se sociální nůžky více a více rozevíraly. Bez zaměstnaných žen nebylo v té době možné uživit rodiny. (8)

Výrazným zásahem do majetku tehdejších občanů byla tzv. pozemková reforma v roce 1919, která za náhradu prováděla zábor půdy nad 150 hektarů půdy zemědělské a 250 hektarů půdy nezemědělské. Celkově se jednalo téměř o třetinu veškeré půdy, která byla pak v roce 1920 podle přidělového zákona rozdělována. (8)

Československo se ve 20. letech zařadilo mezi středně průmyslově rozvinuté země, jako například Itálie nebo Rakousko. Byla zde například významně rozvinutá výroba automobilů Praga, Laurin a Klement nebo Tatra. Pro určitou technologickou zaostalost ale nemohly „západním“ automobilům konkurovat. Krok se špičkovými světovými značkami ale dokázaly držet například Škodovy nebo Baťovy závody nebo československé zbrojovky. A jelikož na sebe vázaly další subdodavatele, staly se tahouny tehdejší ekonomiky. (8)

3.2.4 Hospodářská krize

Velká hospodářská krize, znamenající krizi celosvětovou, byla odstartována finančním krachem na burze ve Spojených státech amerických. Klesající objem výroby, masová nezaměstnanost a chudoba byly stínem celých 30. let a měly dalekosáhlé politické důsledky. [3]

V roce 1918 se Evropa pomalu zotavovala z hrůz 1. světové války. Koncem 20. let se zdálo, že hospodářská situace je všude víceméně stabilizovaná. Hospodářský růst ale nebyl rovnoměrný. Spojené státy nebyly válkou, která vážně poškodila jejich konkurenty, příliš poznamenány. Zvýšily výrazně svůj náskok a vytvořily konzumní společnost, zvykající si na blahobyt. Výroba, vývoz a příjmy neustále narůstaly, a proto panoval obecný optimismus, který se projevil i ve stoupajících cenách akcií, prodávaných na Wall Street. A tak statisíce lidí nabyly dojmu, že nákup akcií je bezpečnou a jistou investicí. Cenová spirála neustále stoupala až do neuvěřitelných výšek. V září 1929 začaly ale ceny akcií prudce klesat. Jelikož se jich ale majitelé snažili zbavit za stále nadhodnocenou cenu a nebyl nikdo, kdo by je kupoval, byl v pátek 25. října 1929 vyhlášen krach. Tento den, označovaný jako „černý pátek“, je chápán jako počátek krize. [3]

Hospodářská krize brzy ovlivnila i evropské ekonomiky, které však až do roku 1931 nepocítily její důsledky naplno. Kolaps odstartoval až krach rakouské banky Creditanstalt. Německo bylo díky půjčkám a investicím ze Spojených států amerických zasaženo velmi citelně. Britská krize následovala v několika dalších týdnech a dále pak následovaly Francie a Itálie. Díky poklesu poptávky po výrobcích jako káva, cukr, bavlna nebo hedvábí byla postižena spousta dalších zemí od Brazílie až po Japonsko. [3]

Státy střední Evropy reagovaly pouze snahou o obnovu poničených hospodářských odvětví. Krizi v zemědělství vystřídal prudký pád lehkého spotřebního průmyslu,

a nakonec padl těžký průmysl. Pro společnost byla krize 30. let určujícím zážitkem. Lidé se jí postupně učili čelit, každého se buď dotkla nebo alespoň viděl její důsledky. Krize měla také hluboké sociální dopady, kterých využily extremistické politické strany, zejména KSČ. [3]

Krize začala pomalu pomíjet v roce 1935, a to hlavně díky státním zakázkám pro zbrojařský, strojírenský a také stavební průmysl. Krize byla sice překonána, ale díky mnichovské dohodě, vzniku protektorátu a nastávající druhé světové válce se republika opět dostala do svízelné situace, ze které se dostávala ještě dlouho po konci války. [3]

3.2.5 2. světová válka

Tento globální konflikt spustil útok nacistického Německa na Polsko a to 1. září roku 1939. Odpovědí bylo vyhlášení války Německu státy Commonwealthu, Francií a Velkou Británií. Už 17. září ale na Polsko zaútočil také Sovětský svaz. Pod tíhou útlu dvou okupačních armád Polsko padlo a rozdělilo se na tři části, z nichž dvě se staly německými a jedna polskou. Hned poté byly k Rusku připojeny násilně také Litva, Lotyšsko a Estonsko. Nepodvolení se Finska sovětskému nátlaku vyústilo v sovětsko-finskou válku. Německo dále pokračovalo v okupaci Evropy, zejména Dánska, Norska, dále napadlo neutrální státy Beneluxu a nakonec donutilo ke kapitulaci i Francii. Poté zbyl Němcům jediný silný protivník a tím byla Británie. Hitler vedl jednání ve vítězném duchu, s tím se ale nový premiér Winston Churchill nehodlal smířit. Ten naopak zaujal stanovisko nutnosti zničit nacismus za každou cenu. [3]

Británie se svým loďstvem se cítila silná v kramflecích a to přivádělo Adolfa Hitlera k šílenství a tak zadal povel k vypracování plánu invaze do Británie, tzv. Lvouna. A tak velitel německé Luftwafe Göring zavelel k útokům na ostrovy a zahájil tak leteckou bitvu o Anglii, která však dopadla špatně pro Německo, nikoli pro Anglii a Anglie tím ještě posílila svou převahu. 27. září 1940 byl podepsán tzv. Pakt tří, a to Německem, Itálií a Japonskem namířený proti USA a Spojenému království. Spojené státy zásobovaly Británii torpédoorci a na oplátku mohly využívat britské námořní a letecké základny v Atlantiku. Německu se to pochopitelně nelíbilo, a proto chtělo Británii od dodávek izolovat ponorkovou válkou. Hitler chtěl tak dobýt SSSR a postupovat na východ, proto spustil operaci Barbarossa, kde po boku Německa stáli také Maďaři, Slováci, Finové, Italové a Rumuni. Němci na dobytých územích uplatňovali své rasové zákony a veřejně vraždili Židy. [3]

Němci se v útoku na SSSR dostali až k Leningradu a dále postupovali na Moskvu. Přibližně padesát kilometrů od ní byl ale jejich útok zastaven. Němci nebyli na ruskou zimu vůbec připraveni. Spojené království společně se Spojeným státy se postavilo na stranu Sovětského svazu a shodlo se na potřebě zničení nacistické tyranie. Spojené státy se ve válce do té doby napřímo neangažovaly, to se změnilo útokem Japonců na jejich základnu Pearl Harbor v Tichomoří. Tím vyhlásily Japonsku válku Spojené státy společně se Spojeným královstvím. I agresivní Japonci prováděli na dobytých územích v Číně, Filipínách, nebo Barmě tvrdé rasové masakry. Japonci se pokusili ovládnout americkou základnu Midway a získat tak nadvládu nad Pacifikem, avšak tvrdě narazili. Američané tam na ně čekali připraveni se svými letadlovými loděmi a Japonsku uštědřili tvrdou porážku na moři. [3]

Mezitím Hitler, nedbaje porážky u Moskvy, naplánoval další útok. V srpnu 1942 vydal rozkaz k útoku na Stalingrad. Tentokrát se již německá armáda z porážky na východní frontě nevzpamatovala. Po několika dalších porážkách Německa se v prosinci 1943 sešla Velká trojka v Teheránu a plánovala konečný útok proti Německu a jeho bezpodmínečnou kapitulaci. Sovětská armáda postupovala a osvobozovala jednotlivé státy od německé nadvlády. Dnem D se stal 6. červen 1944, kdy se spojenci vylodili v Normandii. Během srpna a září se jim pak podařilo osvobodit celou Francii. V Německu začaly pomalu a jistě převažovat pocity porážky nacismu, které vyvrcholily dokonce několika pokusy o atentát na Hitlera. Jeho válečné velení v Německu se dostalo natolik mimo realitu, že Hitler nakonec ukončil svůj život sám. Kapitulace byla podepsána 9. května 1945 v Berlíně. 6. května 1945 vstoupili Američané do Plzně, snažili se domluvit s Rusy, ale nakonec Eisenhower přenechal Prahu Rusům a s ní i celé Československo na dalších čtyřiačtyřicet let. Na postupimské konferenci se pak jednalo o odsunu Němců z Československa a Polska. Definitivním koncem války byla kapitulace Japonska dne 2. září 1945, necelý měsíc po svržení atomových bomb na města Hirošima a Nagasaki americkými bombardéry. [3]

3.2.6 Poválečná Evropa v letech 1945 – 1989

Po německé kapitulaci jednali představitelé vítězných velmocí na konferenci v Postupimi v létě 1945 o poválečném uspořádání Evropy. Vláda Spojených států amerických chtěla zabránit radikalizaci evropského obyvatelstva, a proto byla na Pařížské mírové konferenci v létě 1947 schválena masivní hospodářská pomoc pod vedením amerického státního

tajemníka Marshalla. Zásady Marshallova plánu přijaly všechny evropské země kromě sovětského bloku, Španělska a Finska. (7)

V březnu 1946 varoval W. Churchill před tzv. železnou oponou a během dvou let se jeho vize stala realitou. Západoevropské státy byly podporované Spojenými státy americkými a východní Evropa byla součástí sovětského bloku. A protože mezi oběma stranami nedošlo k ozbrojenému konfliktu, byl tento stav označen za studenou válku. (7)

3.2.6.1 Československo

Po návratu prezidenta Beneše v dubnu 1945 z exilu vznikla první československá vláda, vláda Národní fronty. Na naše území 9. května 1945 přijela sovětská vojska v roli osvoboditelů. Následně došlo k omezení demokratických standardů, a to pomocí dekretů prezidenta Beneše, kdy byl omezen počet politických stran a bez soudního rozhodnutí byly celé skupiny obyvatelstva zbaveny majetku i občanských práv. (7)

Ačkoliv byla československá vláda rozhodnuta jednat v Paříži o přijmutí americké pomoci, sovětské vedení se nakonec rozhodlo jinak. Komunisté se s jeho podporou rozhodli převzít moc a v únoru 1948 proběhl převrat se souhlasem prezidenta republiky. Následovaly čistky ve sférách státní správy a schválení komunistické ústavy. Politické vedení se snažilo zlikvidovat v ekonomice soukromý sektor a podařilo se mu zestátnit 95 % všech podniků. Docházelo ke konfiskaci majetku nepohodlných osob a jejich rodin a totální likvidaci maloobchodu, řemesel a živností. (7)

Pronásledování nepohodlných osob s cílem zastrašit jakoukoliv opozici vyvrcholilo několika vykonstruovanými politickými procesy (Píka, Horáková atd.), které skončily vynesením trestů smrti. Ekonomické problémy, které vznikly nesmyslnými zásahy do ekonomiky a nepromyšlenými státními investicemi se komunisté rozhodli v květnu 1953 vyřešit měnovou reformou. V jejím důsledku se obyvatelstvu prudce zhoršila životní úroveň, zvláště rodinám s dětmi, a většina obyvatel navíc přišla o životní úspory. Masové protesty obyvatel komunisté potlačili pomocí armádních jednotek. (7)

Ekonomické i společenské problémy vyvolaly krizi v komunistické straně. V lednu 1968 se stal tajemníkem strany Alexander Dubček a Antonín Novotný zanedlouho rezignoval na funkci prezidenta. Na vedoucí místa se začali dostávat reformisté, zrušila se cenzura a bylo poukázáno na zvrstvá provedená v padesátých letech. (7)

Na území Československa se v té době nenacházela sovětská vojska, a tak sovětské politické vedení využilo politických změn a po několika nezdařených pokusech zanechat na území Československa vojenské jednotky, si vynutilo smlouvu o dočasném pobytu sovětských vojsk a 21. srpna 1968 provedlo okupaci československého území operací Dunaj. (7)

V lednu 1977 nastal pokus o dialog s vládní mocí pomocí prohlášení Charta 77, kdy členové této formující se opozice byli okamžitě kriminalizováni, což však vedlo pouze k dalšímu šíření jejich názorů a postupnému odsouzení režimu. K protivládním náladám přispělo několik demonstrací, které nakonec vyvrcholily sametovou revolucí 17. listopadu roku 1989. Policejní brutalita během pietního aktu vyvolala třídní masovou demonstraci, která ukončila vedoucí postavení komunistické strany v Československu. 29. prosince 1989 byl novým prezidentem zvolen Václav Havel. (7)

4 Historie cestovního ruchu - Praktická část

„Cizina rozum ostří, říkávají, a pospíchají do světa, jakoby svět byl jenom v cizině. Jsme prostřed světa – a přece se domníváme, že svět je daleko a mimo nás. Hledáme ho, ale nenajdeme nikdy, protože máme za to, že je někde jinde, tam v dáli. Malý chalupník v některé České Lhotě sní o dalekém světě v Praze, Pražan zas vidí svět vyvrcholen někde v Paříži, v Londýně ... a New-Yorčan zase jezdí do staré Evropy dívat se na svět ... anebo Pražan touží po některém tom lhotském zákoutí, v němž aspoň o prázdninách je všechen jeho svět – z něhož zase ženou ho neukojené touhy jeho jinam. Všechny vytoužené kraje jsou všude tam, kde právě nejsme.“ (Guth-Jarkovský, 2003)

4.1 Vývoj turismu

Díky důsledkům průmyslové revoluce se ve společnosti začala rozvíjet majetná skupina obyvatel, pro kterou se cestování stalo potřebou a mohou si ho dovolit. Tímto se pomalu začaly splňovat podmínky vzniku masového turismu. (1)

Základním průlomem ve vývoji cestovního ruchu byla změna motivu lidí cestovat. Zatímco v minulosti cestovali pouze z důvodu dopravy do zaměstnání, nebo absolvovali poutní či diplomatické cesty a své domovy jinak neopouštěli, za dob průmyslové revoluce vznikla i potřeba lidí cestovat pro radost, odpočinek a pro poznání. V té době, díky zapojení strojů do výroby, které nahradily práci zaměstnanců, lidé začali mít více volného času. A jednou ze základních podmínek pro rozvoj cestovního ruchu je právě dostatek volného času jeho účastníků. Prvními občany, kteří začali takto cestovat, byli studenti, kteří odjížděli na prázdniny, dále lidé se svobodným podnikáním, jako lékaři, právníci, úředníci a učitelé. Poté se začali přidávat bohatí měšťané a podnikatelé a jako poslední dělníci. (1)

K rozvoji cestování je dále zapotřebí možnost volného pohybu lidí, dostatek financí a hlavně infrastruktura, především ubytování, stravování a doprava. A rozvoj dopravy šel ruku v ruce s rozvojem moderního turismu. (1)

4.2 Počátky turismu v Čechách

Cestování v rámci Československa začínalo v polovině 19. století, kdy lidé začali v letních měsících opouštět své domovy a vyrazet na výlety do přírody především o nedělích, a to hlavně díky tehdy již rozvinuté železniční síti. Později pak příslušníci střední vrstvy opouštěli své domovy v létě na celé měsíce a pobývali v tzv. letních bytech. Mezi první spolky, které sdružovaly lidi ke společné turistice a k výletům, byl Sokol. Odtud také údajně slovo výlet vzešlo. „*Sokolové si vyletěli na výlet*“. (Hora-Hořejš, 2001) (1)

4.3 Klub českých turistů

Stejně jako v Alpách lidé objevili krásu hor a začali se sdružovat ve spolcích, i v Čechách obyvatelé Krkonoš a Šumavy zjistili, že poskytování služeb je výnosnější než práce v zemědělství. Vznikla potřeba samostatného turistického spolku, a tak Sokolové v roce 1888 založili Klub českých turistů, jehož předsedou byl zvolen Vojtěch Náprstek. Hned o rok později klub zorganizoval první výpravu na výstavu do Paříže. V turistice členové pokračovali dále například do Krakova nebo Tater. Větší výpravou se pak stal 14denní zájezd do Dalmácie, Černé hory, Bosny a Záhřebu. Jeho zdárný rozvoj ale zcela pozastavila 1. světová válka. Po vzniku Československa se ale Klub rychle vzpamatoval a dalších deset let bylo jeho největším rozmachem. Kromě převážně pěších výletů se postupně zařazovaly i přesuny na lyžích. Kromě lyžování se rozšířila také vodní turistika a horolezectví. Klub šířil turistiku po českých zemích závratným tempem, vznikala spousta turistických ubytoven a také hustá síť značených tras. (1)



Obrázek 3 - Výlet členů Klubu českých turistů (www.aktualne.cz, 2019)

4.4 Rozvoj infrastruktury

4.4.1 Doprava

Zatímco v 17. a 18. století byly dopravními prostředky pouze kočár tažený koňmi a plachetnice poháněná větrem, v 19. století došlo k velkému budování železnic, kdy cena přepravy byla poměrně nízká, proto si ji mohly dovolit i nízkopříjmové skupiny obyvatel. Použitím železnic se výrazně zkrátil čas přepravy oproti dosud hojně využívaným dostavníkům. První funkční lokomotiva byla na koleje umístěna v roce 1814 Georgem Stephensonem. První pravidelné železniční spojení na světě bylo otevřeno mezi anglickými městy Stockton a Darlington. (10)

„Lokomotiva udělala pro sjednocení člověčenstva víc než dosud všichni filozofové, básníci, politikové a proroci od počátku světa.“ (H. T. Buckle)



Obrázek 4 - Na Masarykovo nádraží v roce 1845 dorazil první vlak (www.idnes.cz, 2019)

Stejně jako rozvoj železnic byl v oblasti cestování milníkem i vynález parníku. Parník byla loď poháněná parním strojem, který byl vynalezen již v prvním století našeho letopočtu Herónem Alexandrijským. Po jeho zdokonalení Jamesem Watterem v roce 1765 stroj pracoval rovnoměrně, byl výkonnější a jeho provoz byl levnější. Vzápětí došlo

k jeho nasazení v dolech, hutích, při válcování železa nebo k tažení vozů a lodí. Tím, kdo z parníku udělal věc praktickou a využitelnou pro turismus byl až Robert Fulton v roce 1807. Ten sestrojil první funkční parolod' Clermont, která zahájila svůj provoz na řece Hudson. V roce 1918 urazil parník Savannah první cestu přes Atlantik. Kvůli úspoře paliva byl ale převážně poháněn plachtami. Od roku 1838 pak již plně fungovala běžná doprava přes oceán mezi Británií a New Yorkem. Nejznámějším parníkem v dějinách lidstva byl bezesporu Titanic, který byl určen k přepravě osob a pošty mezi Evropou a Severní Amerikou. (10)

Po řadě neúspěšných pokusů svých předchůdců v roce 1783 v Paříži vypustili bratři Montgolfiérové do vzduchu horkovzdušný balon. Ten se ale nedal řídit, a proto v roce 1884 k němu Charles Renard přidal elektromotor a Resslerovy šrouby a Jacques Charles ho naplnil vodíkem. Dalším vývojovým stupněm byla vzducholod' řízená směrovým a výškovým kormidlem, kterou v roce 1852 sestrojil Henry Giffard. Vzducholodě byly nejprve plněny vodíkem, který byl ale pro svou výbušnost nahrazen heliem. Jejich éra skončila nehodou Hindenburgu, při které v roce 1937 zahynulo v New Jersey třicet sedm lidí. (10)

Prvním, kdo navrhl mechanismus stroje těžšího než vzduch a poháněného rotující vrtulí, byl Leonardo da Vinci. Pak probíhaly různé studie o konstrukci vhodného tvaru křídla, kdy největší úspěch měl Otto Lilienthal, který sestrojil první kluzák, se kterým létal s rozběhem z kopce. V 90. letech 19. století bratři Wrightové zkonstruovali křídlo, které umožňovalo kontrolovaný let. První takovýto let, uskutečněný s letadlem s vlastním pohonem, provedli bratři v roce 1903. Dvojplášník ze dřeva a plátna se ve vzduchu udržel necelou minutu a urazil vzdálenost necelých 300 metrů. Velmi úspěšné pokusy prováděl také Francouz Blériot, který nakonec v roce 1909 jako první člověk přeletěl kanál La Manche letem trvajícím 37 minut. Významný další pokrok proběhl v letectví až v třicátých letech 20. století, kdy se letoun Douglas DC-3 stal prvním dopravním letadlem, převážejícím cestující a zahájil tak moderní éru civilního letectví. (10)

Prvním letcem u nás byl Jan Kašpar, který v roce 1911 absolvoval první meziměstský let mezi Pardubicemi a Prahou v letadle vlastní konstrukce.



Obrázek 5 - První veřejný vzlet Jana Kašpara (www.flymag.cz, 2019)

4.4.2 Počátky ubytování

Ve středověku ubytovávání hostů na vesnicích probíhalo zcela jiným způsobem, než známe dnes. Kdo přijel, byl přijat. Neexistovala možnost rezervace. V hostinských zařízeních panovaly katastrofální hygienické podmínky, kdy v jedné posteli spalo i několik lidí. Bohatší cestující si pak mohli pronajmout místnost například s postelí a kamny. Rozvoj ubytování šel ruku v ruce s rozvojem železnic, které urychlilo cestování. Na území Čech se první hotely objevily v první polovině 19. století, a to především v metropolích a lázeňských městech. Cena za nocování byla ale vysoká a cestující s nízkými příjmy byli stejně odkázáni na ubytování v zájezdních hostincích. Ubytovací služby, které známe dnes, se začaly nejvíce rozvíjet v rozmezí třiceti let do počátku první světové války, kdy se skromné, malé hostince začaly postupně nahrazovat velkými hotely s dobrou technickou vybaveností a proškoleným personálem. Nejvíce jich vznikalo v lázeňských městech, jako Karlovy Vary a také v blízkosti železničních nádraží. Kromě

hotelů se začaly také objevovat penziony. Stále ale chyběla klasifikace ubytovacích zařízení, ta přišla až s obsazením Německem. (1)

4.5 Objevování turistických lokalit

Přímořské oblasti, které jsou dnes považovány za stěžejní lokality k rozvoji cestovního ruchu, byly dříve považovány za nehostinné, dokonce nevhodné k usazení. Prvními, kdo objevili krásy tohoto prostředí, byli Angličané v 18. století, kteří zde začali zakládat přímořská lázeňská letoviska. Masově se tato místa pak začala navštěvovat v 60. letech 20. století. Přímořské oblasti jsou tedy turisticky využívány oproti těm vnitrozemským teprve zhruba 250 let, stejně jako oblasti alpské. (1)

Stejně jako přímořské oblasti byly i ty alpské považovány za nehostinnou krajinu. Až v době osvícenství lidé dostávají chuť tuto krajinu, která se stává jemnou a kouzelnou, poznat. Velice významným okamžikem v rozvoji tohoto území bylo zjištění místních obyvatel, že příchod turistů a s tím spojená práce pro ně, může být výnosnější než samotné hospodaření na půdě, která byla zatím využívána jen k tomuto účelu. Rozvoji turismu v těchto oblastech po 1. světové válce pomohla výstavba železnic. Do alpských údolí přicházejí první ozubnicové železnice. Pomalu začínají vznikat alpské spolky, které budovaly další cesty. Cílem těchto spolků byla masová horská turistika, ale vzhledem k vysokým nákladům si tyto destinace mohli dovolit jen občané s vyššími příjmy. Do začátku 1. světové války bylo v alpských oblastech postaveno přes dvě stě chat a budovaly se první lyžařské vleky. (1)

4.6 První cestovní kanceláře

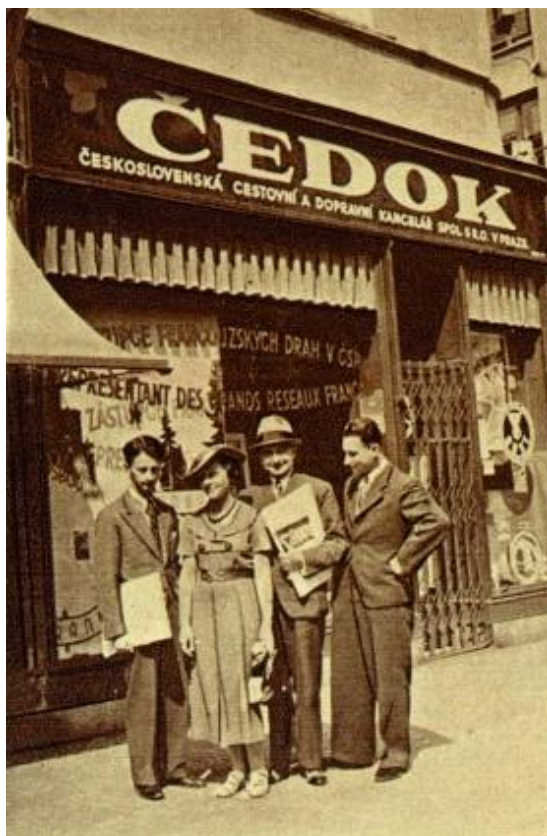
„Cestovatel, který byl chápán jako zvláštní typ člověka, je nahrazen turistou, pro kterého je cestování běžnou součástí života. Přispěla k tomu především rychlá, pohodlná a relativně laciná železniční doprava. Cestovatel svou cestu předem plánoval, na cestách vyhledával setkání s lidmi, prožíval různá dobrodružství, překonával nesnáze a po skončení cesty obvykle napsal cestopis. Jeho opakem je turista, který je pasivní a chce mít vše zajištěno. Cestování přestává být aktivitou a stává se komoditou.“ (Chorvát, 2007)

První zájezd byl zorganizován v Anglii Thomasem Cookem v roce 1841. Jednalo se o firemní výlet vlakem s pohoštěním (čaj a koláč) v ceně. Jeho výlety byly společností velmi dobře přijaty a Cook vytvořil celou síť cestovních kanceláří a tím položil základy

cestovního ruchu. Pomohl tím zpropagovat země jako Švýcarsko nebo Egypt. Předchůdkyněmi cestovních kanceláří byly agentury, které zprostředkovávaly cesty pro lidi, směřující do Ameriky, ale s úmyslem tam zůstat. Jednou z dalších činností byla organizace zájezdu na světovou výstavu v Paříži v roce 1900. Činnost cestovních kanceláří byla koncesovanou lukrativní činností, která ale nesměla podporovat vystěhovalectví. Prvními průvodci na našem území bylo přesně sedm osob, kterým bylo v roce 1881 uděleno oprávnění pro provádění cizinců, což byla koncesovaná živnost. Už tehdy existovali zvláštní průvodci, tzv. horští vůdci, kteří museli splňovat stanovené podmínky. U nás licence vydával Klub československých turistů. (1)

4.6.1 Čedok

Počátky naší první cestovní kanceláře datujeme do roku 1919, kdy Zemský cizinecký svaz a Československé státní dráhy zakládají Informační kancelář, předchůdce Čedoku. Asi o pět let později již zprostředkoval většinu tuzemských zájezdů. Tehdejší zájezdy vypadaly zcela jinak než ty dnešní. Vše trvalo déle, typický zájezd byl organizován na dvacet dnů. Rozsah kvality ubytování nebyl oproti dnešku nijak výrazný, zatímco na kvalitu cestování se kladl důraz, a proto byla doprava nabízena až ve čtyřech cenových kategoriích. Cena zájezdů byla víceméně podobná bez velkých rozdílů. (1)



Obrázek 6 - Kancelář Čedoku (www.cedok.cz, 2019)

4.7 Cestování za 1. republiky

Zlatá éra cestování začala hned po 1. světové válce a v období silné koruny, ale zbrzdila ji pak ekonomická krize a další válka. V cestovním ruchu byly tendence k budování hotelů „světové“ úrovně, například pražský Alcron nebo brněnský Hotel Passage. Nejbohatší vrstvy podnikatelů pak jezdily do zahraničí na dovolenou k moři, do světových lázní a do Alp. Nejnavštěvovanější přímořskou destinací bylo jednoznačně Chorvatsko (tehdy Jugoslávie). V katalogu Československé cestovní kanceláře byste zájezd do Chorvatska našli za cenu v přepočtu na dnešní peníze asi 7 tisíc korun. Tenkrát se nikdo netrmácel tak daleko na týden, ale spíše na tři týdny. Takovou dovolenou u moře si mohl státní úředník dovolit každý rok. 90 % tamních návštěvníků bylo z Československa. (1)

4.7.1 Letní byty

Kdo nemohl k Jadranu, užíval si letního času stráveného na českém venkově. Jelikož již tehdy byla města plná kouře a smogu, lidé rádi jezdili na venkov, na čerstvý vzduch, do

přírody. Z Prahy se unikalo podél řeky Berounky a populární byl Posázavský pacifik, nebo Senohraby, kde byly luxusní hotely, ale i ekonomicky přívětivé víkendové chatičky. Velké oblibě se pak této době dostalo letním bytům, kdy se celá domácnost v podstatě přesunula do jiného prostředí. Trávení volna na těchto letních bytech tak představovalo tradiční rodinný způsob trávení dovolené. Sezona trvala od konce května do konce září, a tak otcové, kteří museli chodit do práce, dojížděli za rodinou na letní byt jen o nedělích. Za letní byt byla považována světnička ve vesnickém stavení, nebo pobyt ve vile, určené k letním pobytům, víkendové domky, ale také delší pobyt v hotelu nebo hostinci byl většinou považován za letní byt. (4)

Letní hosté, nebo-li „luftáci“, pocházeli především z vyšších a středních vrstev, s dostatkem finančních prostředků a volného času. Jednalo se především o úředníky, lékaře, právníky, architekty, učitele nebo živnostníky. (4)

Mezi radovánkami na letních bytech jednoznačně vévodilo koupání, a to v řece, rybníku nebo v říčních lázních. Proto se přítomnost vodní plochy stala kritériem pro zvolení vhodného letoviska. Také sport hrál velkou roli v trávení volného času na letních bytech. Vedle vodních sportů se lidé věnovali tenisu, volejbalu, kuželkám nebo jezdeckví. (4)



Obrázek 7 - Prázdninová idyla za První republiky (www.idnes.cz, 2019)

4.7.2 Výjezdy do zahraničí

V této době byly také v módě výjezdy do zahraničí. Nejvíce navštěvovanou byla tehdejší Jugoslávie, kde už v té době byla řada českých hotelů, penzionů nebo vil. Dále byly

v kurzu Itálie nebo Francie, kam se vydávaly vyšší vrstvy společnosti. Díky československé deflaci si Čechoslováci užívali velmi přijatelné ceny v zahraničí. (1)

V roce 1918 vznikl Klub československých turistů. K jeho aktivitám patřilo například značení tras, stavba rozhledem, organizování vycházek ale i budování sítě turistických tras. Hodně lidí tenkrát začalo holdovat trampingu. Členové světově unikátního trampského hnutí se začali oblékat do typického oblečení, hrát na kytary u táboráků a spát pod širákem. V roce 1931 byl sice vydán zákaz společného táboření osob různého pohlaví, kromě rodinného, ale po pár letech byl zrušen. V době mezi válkami se pak začaly objevovat aktivity jako lyžování, sjíždění řek nebo horolezectví. (1)

4.8 Cestování v době protektorátu

Ač se může zdát, že v době války cestovní ruch vlastně nebyl, pravdou je, že nezankl a dokonce se naopak v některých formách rozvíjel. V době protektorátu jednoznačně převažoval domácí cestovní ruch. Destinace cestovního ruchu se neměnily a velmi se prosazoval organizovaný cestovní ruch. (5)

Výjezdový cestovní ruch byl okupací výrazně omezen, ale prakticky zastaven byl až vypuknutím války. Ta výrazně ovlivnila také příjezdový cestovní ruch. Již v meziválečném období se u nás soustředili hlavně němečtí a rakouští turisté a událostmi v roce 1938 byl tento stav ještě podpořen. Z bombardovaného Německa k nám totiž přijížděli „turisté“, kteří zde hledali klid. Jednalo se například o německé děti z průmyslových center, raněné německé vojáky nebo rodinné příslušníky říšských Němců, kteří zde působili. Pro tyto účely byly zabírány rekreační střediska nebo chaty, ale také lázeňské domy nebo hotely. (5)

Současně s okupací českých zemí se také uzavřely hranice protektorátu a jeho hranice bylo možné překročit pouze s příslušnými doklady a propustkou. Ačkoliv byly zahraniční cesty v meziválečném období právně dostupné, jako prostředek k jejich omezení se využívalo nepřidělení devizových prostředků. Volný vývoz říšských platebních prostředků byl ze začátku okupace zakázán, volná částka byla 10 říšských marek na osobu. (5)

V pohraničí byly tendence k eliminaci podniků ubytovacích a stravovacích služeb, které provozovali čeští nebo židovští podnikatelé. Samozřejmostí byly v té době oddělené provozy pro árijské a neárijské hosty. Kroky, vedoucí ke kategorizaci ubytovacích

zařízení byly zahájeny právě v období druhé republiky (říjen 1938 - březen 1939), kdy se začalo realizovat rozdělení hotelových podniků do tří základních skupin. (A, B, C) (5)

4.8.1 Doprava

Začátek druhé světové války ani okupace využití železniční sítě v cestovním ruchu nijak zvlášť neovlivnil. Naopak počet spojů s Německem (říší) byl vyšší. Například od července 1939 byly zavedeny dva nové rychlíky mezi Prahou a Berlínem. Nemělo to vliv ani na turistické slevy, které se prosadily již v meziválečném období. Stačilo se nadále jen prokázat členskou legitimací turistického spolku. (5)

Na silniční dopravu mělo toto období zásadní význam, protože došlo k přechodu z levostranného na pravostranný provoz. Cestovní ruch představoval až do vypuknutí druhé světové války významný faktor při plánech výstavby říšské silniční sítě. Již ve fázi projektování byly požadavky na zpřístupnění okolních pamětihodností a zřizovaly se odbočky i parkoviště u důležitých turistických atrakcí. (5)

Jelikož bylo v době protektorátu zavedeno říšské letecké právo, mohla v té době leteckou dopravu provozovat pouze Deutsche Lufthansa. Civilní provoz byl dokonce nad německým výsostným územím na krátkou dobu zastaven úplně. (5)

Významným dopravním prostředkem v té době bylo také jízdní kolo. Pro občany, kterým nebylo přiděleno palivo, to byl jediný dostupný individuální dopravní prostředek. (5)

4.8.2 Cestovní kanceláře

Cestovní kanceláře byly politickými změnami výrazně zasaženy zvláště na území protektorátu. Jejich činnost velmi znepříjemňovalo například opatření, které nařizovalo, aby si každý propustku nebo vízum k vycestování opatřoval sám osobně. To znamenalo omezení jejich aktivit na převážně vnitrostátní úrovni. Čedok musel uzavřít své pobočky v obsazeném pohraničí, ale udržel si postavení oficiální protektorátní cestovní kanceláře. (5)

Ani během války tedy cestovní ruch nezankl. A to přes všechna legislativní, dopravní nebo časová omezení. Toto odvětví jednoduše spojuje příliš mnoho služeb a oblastí, které s ním přímo souvisí. (5)

4.9 Cestování v letech 1945 – 1989

4.9.1 Poválečné Československo

Evropou putovaly miliony lidí – vracející se z koncentračních táborů, uprchlí váleční zajatci, nebo nuceně přesídlované národnostní skupiny, a to bez jakýchkoliv dokladů. Pasy se nevydávaly, jelikož podle tehdejších pasových zákonů bylo možné vydání pasu odmítnout v době výjimečného stavu, což platilo i u nás v Československu, kde až do konce roku 1945 trvala branná povinnost. (2)

Československé hranice byly po válce zavřeny a pasy byly vydávány pouze po prokázání nutnosti cesty. Tento přístup pak platil dlouhá léta, v podstatě až do sametové revoluce v roce 1989. Zákonem o ochraně státních hranic byly stanoveny vysoké tresty za nedovolený přechod nebo emigraci a absence právního nároku na vydání cestovního pasu. V období normalizace pak nemožnost vycestování na Západ platila stejně. Občan tam nemohl vyjet ani za prací a ani za studiem. Občas si sice již mohl o pas zažádat, ale cestovat s ním mohl pouze do socialistických zemí. Na Západ se mohlo cestovat pouze s devizovým příslibem Státní banky československé a zaplaceným zájezdem u cestovní kanceláře. Příjezdový a výjezdový cestovní ruch byl organizován výhradně pod vedením Čedoku. (2)

V osmdesátých letech se pak situace trochu uvolnila, nedovoleným opuštěním republiky se již občan nedopouštěl trestného činu, ale pouze přestupku. Podstatně byl rozšířen i okruh příbuzných, za kterými bylo možno vycestovat na Západ a na českých ulicích se dalo koupit několik cizích měn od „veksláků“, kteří je získali od cizinců. Výjezdní doložky byly pak zrušeny 4. prosince 1989 a lidé mohli od té doby svobodně cestovat. (2)

4.9.2 Chataření a chalupaření

Malé dřevěné chatky, větší chalupy, sruby, ale také velké vily, to vše jsou typické formy českého druhého bydlení. Tento způsob rekreace u nás zapustil silné kořeny prostupující již několikátou generaci, skrze vhodná i méně vhodná období. (3)

„Chataření a chalupaření jsou formou venkovského turismu, který lze charakterizovat jako cestovní ruch mimo veřejné formy.“ (Mücke, Krátká, 2018)

Tyto objekty plní svým majitelům rekreační funkci, která je spjata s jejich soukromým vlastnictvím. Jde tedy o pravidelně opakovaný pobyt v daném objektu. Tento typ vlastnictví je u nás jedním z nejčtenějších v Evropě. Chatu nebo chalupu u nás vlastní kolem dvanácti procent domácností. Jako první u nás tuto tradici ve dvacátých a třicátých letech 20. století zavedli bohatí pražští měšťané, kteří si pořizovali letní byty a potom také dělnická vrstva, která ve stejné době začala trampovat. Postupně se ale chataření od trampování oddělilo. Chataři již byli pohodlnější nebo to byli bývalí trampové, kteří dosáhli určitého věku a založili rodiny. (3)

4.9.3 Rozmach cestovního ruchu ve světě

Rozmach průmyslu cestovního ruchu, který vznikl v Západní Evropě a Spojených státech amerických, umožnil především příznivé podmínky jako populační růst, růst placené dovolené a také zvyšující se koncentraci lidí ve velkých městech. A tak v padesátých letech vznikl průmysl cestovního ruchu, který již poskytoval rekreační služby v masovém rozsahu. V Evropě se severní státy a státy střední Evropy staly státy vysílajícími turisty a jižní země se staly destinacemi cestovního ruchu. V tehdy již vyspělých ekonomikách se již zájezd podobal dnešnímu produktu - dvoutýdenní zájezd letadlem s ubytováním v kvalitních hotelech s plnou nebo polopenzí a s koupáním na přilehlých plážích plných turistů. (2)

4.10 Po roce 1989

Dnem 17. listopadu 1989, který se stal významným datem v českých dějinách, kdy v Československu skončila vláda komunismu a došlo k otevření hranic, započala zcela nová éra, která znamenala rozvoj soukromého podnikání a významný rozvoj také zaznamenalo odvětví cestovního ruchu. Touha lidí cestovat byla obrovská, a tak přirozeně začaly vznikat cestovní kanceláře, které byly v té době volnou živností. Proto stačilo splňovat podmínky pro získání živnosti volné. Nerozlišovaly se cestovní kanceláře a cestovní agentury, neexistovalo pojištění cestovní kanceláře proti úpadku atd. (1)

Těsně po revoluci tedy převažovaly zájezdy autokary, které zdaleka neměly vybavení, na které jsme zvyklí dnes. Zájezdy letadly se začaly ve větší míře uskutečňovat až kolem roku 1997, kdy cestovní kanceláře připravovaly již pravidelné zájezdy charterovými lety. K tomu dopomohlo výrazné zvýšení platů a také směnitelnost měny. Koncem 90. let již měli Češi bezvízový styk s většinou vyspělých států světa, až na Spojené státy americké.

Tento masivní nárůst podnikatelských aktivit v cestovním ruchu, jako v každém jiném odvětví, ale také vedl ke krachu některých kanceláří, které buď vybraly od klientů zálohy na zájezdy, které se ani neuskutečnily, nebo dokonce nechaly své klienty odletět do zahraničí a ti se pak nemohli vrátit zpět domů. Toto vedlo ke zpřísnění podmínek pro založení cestovní kanceláře a převedení živnosti volné na živnost koncesovanou. Povinností se také pro cestovní kanceláře stalo uzavření pojištění proti úpadku. Pro založení cestovní kanceláře je tedy dnes už nutné získat živnostenské oprávnění s předmětem podnikání - provozování cestovní kanceláře. K tomu je třeba splňovat zákonem požadovanou odbornou způsobilost dle přílohy č. 3 k zákonu č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů, pro tuto koncesovanou živnost a požádat živnostenský úřad o vydání koncese. Pokud subjekt nesplňuje zákonem požadovanou odbornou způsobilost, je možné ustanovit odpovědného zástupce, který tuto odbornou způsobilost mít bude. (1)

Zásadní událostí bylo vypravení prvního přímého charterového letu do exotického ráje, Thajska v roce 2000. Dalším zlomem bylo zrušení vízové povinnosti pro české občany v roce 2008 Spojenými státy americkými. V témže roce Češi strávili přes polovinu svých dovolených v zahraničí a utratili včetně nákladů v místě dovolené více než patnáct tisíc korun českých za osobu. (1)

Ceny zájezdů byly v devadesátých letech téměř stejné jako dnes, ale výše průměrného platu je několikanásobně vyšší. Zatímco dříve bylo létání považováno za něco velmi luxusního, dnes je to běžnou záležitostí pro většinu Čechů. Chorvatsko, Slovensko a Itálie jsou sice stále na žebříčku návštěvnosti českými turisty na špici, ale v posledních letech jsou stále oblíbenější destinace jako Egypt, Tunis a Turecko. Cestování letadlem je přeci jen pohodlnější. Letenku v roce 2018 využilo již na dva miliony Čechů. Běžně se dnes již setkáváme s nabídkami cestovních kanceláří typu last minute do Egypta, do 4***** hotelu s cenou kolem 10.000 korun českých za osobu za týdenní pobyt. (1)

4.11 Současnost

Cestovní ruch velmi ovlivňuje rozvoj některých lokalit a může se stát dokonce rozhodujícím ekonomickým faktorem, ovlivňujícím životy místních lidí zásadní měrou. Turismus, jak můžeme cestovní ruch také pojmenovat, přináší pokrok v mnoha odvětvích, které s ním přímo souvisejí a zapojuje se do něj stále více destinací

i z rozvojových zemí. Jsou ale také destinace, které se z turismu začínají pomalu úmyslně vyčleňovat v rámci zachování přírodního unikátu. Toto stanovisko je prevencí před devastací turismem, který se mění v tzv. overturismus. To je situace, kdy místním obyvatelům a úřadům již návštěvníci vadí takovým způsobem, že uvažují o tom, jak jejich počet omezit. Z měst jsou to například Benátky, u nás je to především Český Krumlov. Z přírodních světových unikátů jsou to třeba Galapágy, kde se již počet turistů omezil na přesně stanovený počet osob, které se mohou na místo podívat v rámci časového období. Do budoucna se destinace plánuje uzavřít úplně. Několik takových uzavřených destinací již existuje. (1)

Dnešní cestování je zcela jiné, než bylo kdysi a také jiné, než bylo před 20 lety. Trendem se opět stává být spíše cestovatelem než turistou, i když masový turismus zcela jistě stále přetrvává. Stále více se v poslední době setkávám s lidmi, kteří cestují tzv. na vlastní pěst a nevyužívají služeb cestovních kanceláří. Díky čím dál lepší jazykové vybavenosti Čechů se pro nás stalo poměrně jednoduchou záležitostí si rezervovat letenky i ubytování přes internet zcela samostatně. Na internetu je dnes již spousta rezervačních webů a cestovatelských blogů, kde se dá získat spousta informací od cestovatelů, kteří se rádi dělí o své cestovatelské zážitky a rady. Proto také přibývá lidí se zájmem o neorganizovanou dovolenou, kdy si chtějí svůj čas na dovolené v zahraničí naplánovat sami. Tomuto způsobu cestování také velmi nahrál rozvoj nízkonákladových leteckých společností, které svou činnost zahájily kolem roku 2005. S cenami letů kolem 3000 korun českých těmito aerolinkami se létání stalo dostupným téměř všem klientům. (1)

4.12 Pardubice

4.12.1 Výstava tělesné výchovy a sportu 1931 v Pardubicích

V roce 1931 se v Pardubicích konala výstava Tělesné výchovy a sportu. Jednalo se o velkolepou akci a propagaci města Pardubic, které mělo tehdy pouze 29 tisíc obyvatel. Pro město byla taková akce velkým soustem, ale zvýšený cestovní ruch přispěl k propagaci regionu. Výstava byla umístěna v okolí pardubického zámku (dnešní Tyršovy sady). Přípravy začaly o 7 let dříve a z ne moc pěkného koutu Pardubic se během té doby stalo krásné místo s parkem a jezírkem. V rámci stavby výstaviště vzniklo i několik budov, které byly i po výstavě dále využívány obyvateli města, například hotel Grand stojí v Pardubicích dodnes. [2]



Obrázek 8 - Pohled na výstaviště (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

Výstava byla slavnostně zahájena dne 31. května 1931 prezidentem T. G. Masarykem, který jako první prošel turniketem pro návštěvníky. [2]



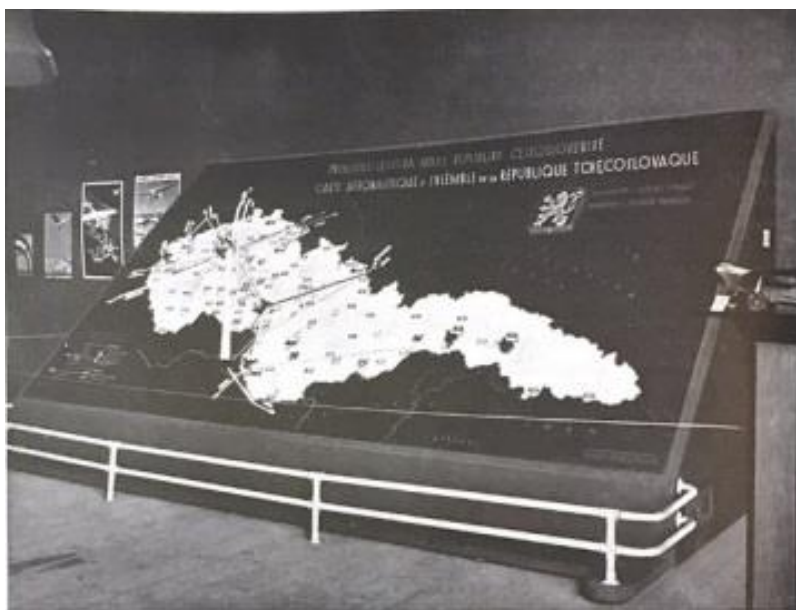
Obrázek 9 - Prezident T. G. Masaryk jako první návštěvník výstavy (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

Na ploše 29 hektarů se nacházely pavilony, restaurace, kavárny nebo zábavní koutek pro děti s atrakcemi. Večer u jezírka za záře reflektorů koncertovala vojenská posádková kapela. Během čtyř měsíců si výstavu prohlédlo téměř jeden milion návštěvníků ze všech koutů republiky i ze zahraničí a dalšího čtvrt milionu lidí se účastnilo doprovodných akcí. Na stadionu, vystavěném k této příležitosti, se uskutečnily atletické soutěže pro mládež, mezistátní fotbalová utkání, cyklistické závody nebo třeba vystoupení sokolů. [2]



Obrázek 10 - Návštěvnost výstavy byla velkolepá (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

Z nejvýznamnějších pavilonů pro cestovní ruch byl bezesporu pavilon aviatiky, kde byly umístěny nejmodernější stroje civilního i vojenského letectví, ale i Kašparův Bleriot, vystavený na čestném místě v hlavní hale. Před samotným pavilonem byla vystavena i socha průkopníka letectví. [2]



Obrázek 11 - Letecké spoje ČSR (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)



Obrázek 12 - Kluzák Západočeského aeroklubu v Plzni (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

Dalším zajímavým pavilonem byl pavilon turistický, kde převážnou část haly zaplňovaly expozice Klubu československých turistů. Ve vstupní hale byly umístěny modely turistických chat a hradů, které byly majetkem spolku. Rozsah jeho činnosti byl hezky demonstrován na velké mapě republiky, kde blikající žárovky upozorňovaly na místa, kde se nacházely chaty, hrady, noclehárny a 29 tisíc km značených tras. Pavilon autosportu pak zobrazoval historii motorismu, který kromě sportovních souvislostí byl prezentován také z tělovýchovného hlediska jako prostředek usnadňující a zpříjemňující turistiku a výlety do přírody. [2]

Zajištěné bylo samozřejmě i kvalitní stravování, aby se hosté mohli občerstvit a odpočinout si. Největší restaurační pavilony zde měly pardubický a plzeňský pivovar. [2]

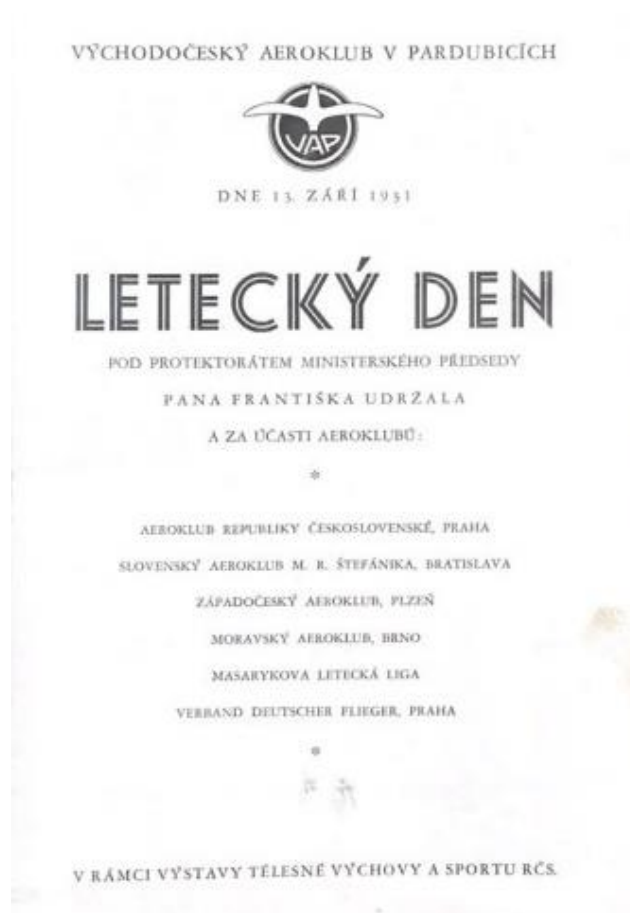


Obrázek 13 - Expozice v pavilonu tělovýchovy a sportu (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

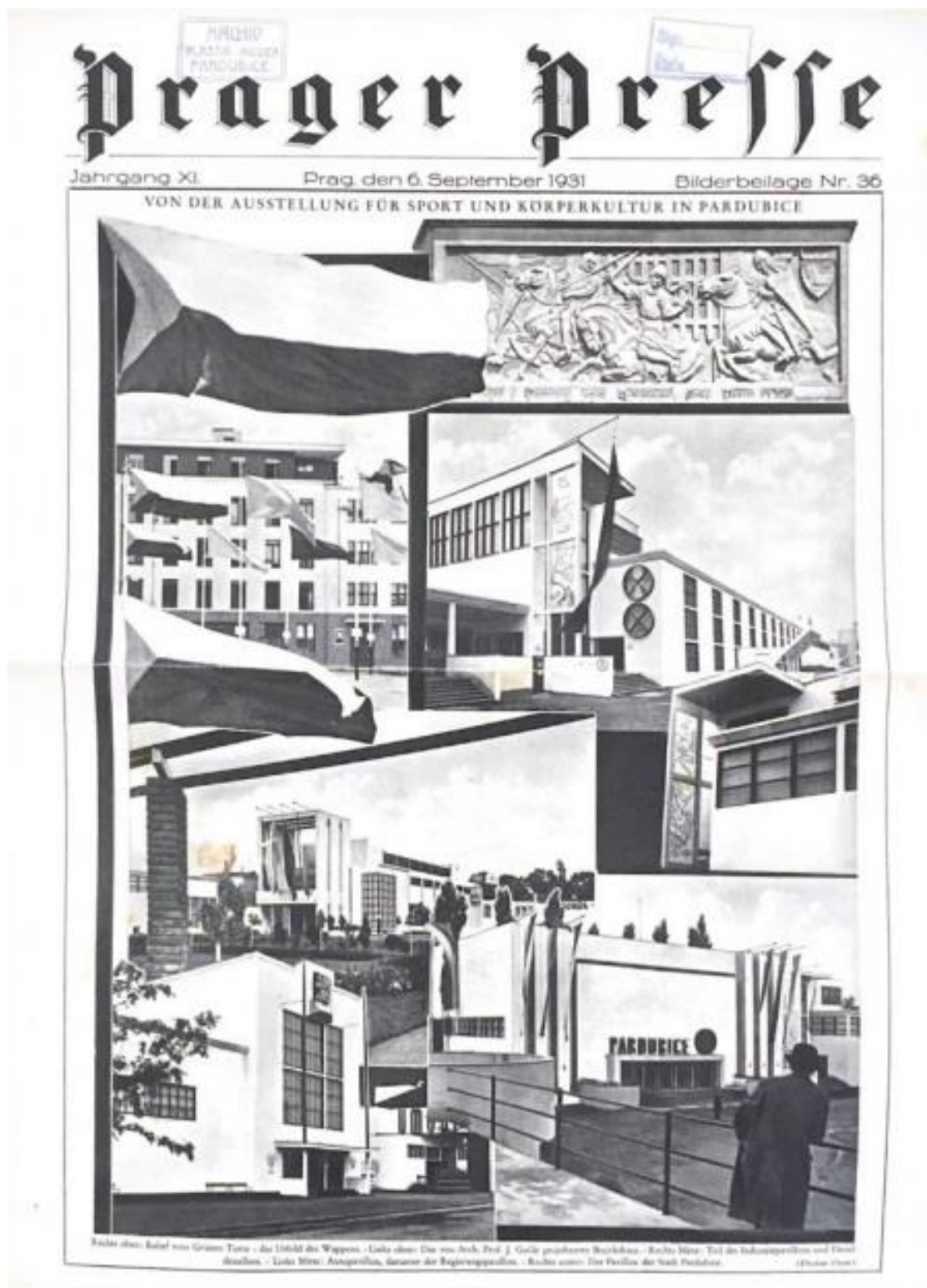
Vypsána byla dokonce soutěž o výstavní pochod. Komise vybírala z celkem 21 návrhů. Nejlépe ohodnocená byla skladba náchodského kapelníka Vejdy. V rámci výstavy se pak konaly doprovodné akce jako Letecký den, Zlatá přilba a nakonec Velká pardubická, která zároveň 4. října 1931 výstavu ukončila. [2]



Obrázek 14 - Ukázka výstavních brožur (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)



Obrázek 15 - Pozvánka na doprovodnou akci (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)



Obrázek 16 - Tisk informuje o výstavě (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

Hotelové podniky v Pardubicích:

HOTEL Kategorie B
VIKTORIA
Komfortní ubytování. - Koncertní kavárna.
Sčediska pardubické společnosti.
PARDUBICE • TEL. 2648
Jan Roula, HOTELIER





HOTEL Kategorie B
U zlaté štiky
PARDUBICE
Telefon č. 2315

62 pokojů.
KOMFORTNÍ KAVÁRNA.
Koncerty.
VYHLEDÁVANÁ JÍDELNA.
Garáž. — Herna. — Klubovna.
Frant. Kaška, hotelier.





HOTEL Kategorie C
RATHOUSKÝ
PARDUBICE, CHRUDIMSKÁ • TEL. 2493
Ústřední topení. - Tekoucí teplá voda. - Kavárna a restaurace.
DENNĚ KONCERT *Václav Rathouský, hotelier.*

STÁTNÍ OKRESNÍ ARCHIV 17
PARDUBICE

Obrázek 17 - Reklama na ubytování během výstavy (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

Výstavní ubytovací kancelář v Pardubicích.

Čís. 3440

Přidělený byt u pana (pl.)

lůžek

pro noci

Kč

Jméno ubytovaného:

likvidátor.

Tiskopis přísně zúčtovatelný.

od do 1931 do 8. h. ranni, t. j. na noci,

pro osoby. Přidělený byt: Pardubice

ulice, čís. posch.

u pana (pl.)

Nocležné stanovené smlouvou v ceně I. tř. Kč za lůžko a Kč za pohovku pro každou noc platí se přímo a předem majiteli bytu. V ceně je zahrnuto nocležné s úklidem, světlem, ručníkem a vodou na umývání.

Jméno ubytovaného:

V Pardubicích, dne 1931.

podpis úředníka.

Obrace!

Poukázku račte uschováti po dobu pobytu. Po jejím vydání račte si ihned prohlédnouti příkazaný byt a prokázati se jí majiteli bytu.

Čís. 3440

Zaplaceno

Kč

pokladník.

likvidátor.

Tiskopis přísně zúčtovatelný.

Obrázek 18 - Poukaz na ubytování (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

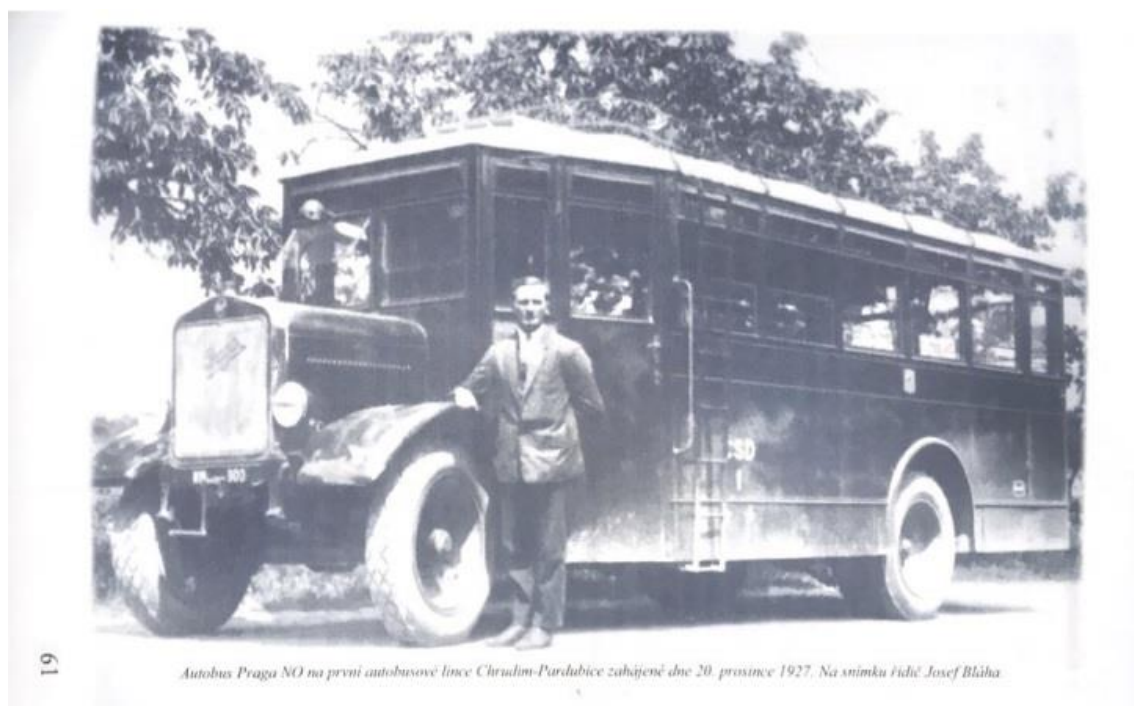


Obrázek 19 – Legitimace (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

4.12.2 První státní autobusová linka

Město Pardubice bylo místem zahájení pravidelných autobusových linek provozovaných státem. Na pokyn Ministerstva obchodu v Rakousku – Uhersku, zřídilo Ředitelství pošt a telegrafů v Praze pravidelnou autobusovou dopravu na dvou linkách – Pardubice – Holice a Pardubice – Bohdaneč. Tyto linky byly zahájeny slavnostními jízdami dne 13. května 1908. [4]

V období mezi světovými válkami byla další pravidelná automobilová osobní doprava zahájena na lince Pardubice – Chrudim. Provoz na této lince byl zahájen 20. prosince 1927. [4]



Obrázek 20 - První jízda pravidelné autobusové linky (Státní okresní archiv Pardubice, 2019)

4.13 Rozhovor – žena, 59 let, SŠ vzdělání

Kam jste cestovali na dovolenou před rokem 1989?

V těch 80. letech jsme cestovali jen po Čechách. K moři jsme se tenkrát nedostali hlavně díky disidentským aktivitám mého bratra. Naše dovolená byla víceméně každý rok stejná. Asi dvakrát jsme se pokoušeli žádat o výjezdní doložku do Bulharska, ale vždy neúspěšně. Jako děti jsme na dovolené moc nejezdili. Rodiče měli statek a moc práce, tenkrát se moc nikam nejezdilo, maximálně tak do lázní. To si pamatuju, že jsme byli asi dvakrát s rodiči. Máma to měla od práce jako bonus, byla vrchní sestrou v nemocnici.

Jaká byla Vaše první navštívená zahraniční destinace?

Moje první cesta do zahraničí se odehrála v roce 1989, kdy jsme s kamarádkou a dcerou vyrazily do německého Offenbachu. Jeli jsme tehdy navštívit svého kamaráda, Čecha, který již v Německu žil dlouhá léta a za dob komunismu jsme se díky tehdejší politice nemohli moc vídat. Vyrazily jsme tehdy v noci, měly jsme tenkrát Škodu favorit. Bylo to pro nás velké dobrodružství. Hlavně pro dceru byla návštěva tamního lunaparku obrovským a bezkonkurenčním zážitkem.

Jak jste se na cestu do zahraničí připravovali a co jste si s sebou vezli?

Tenkrát do toho Německa jsme se téměř nepřipravovali, protože jsme měli ubytování zajištěné u kamaráda, takže jsme si vzali jen oblečení, peníze a jeli jsme. Spoustu věcí jsme si tam tenkrát nakoupili, protože jsme vlastně poprvé měli možnost nakoupit si zahraniční zboží, už to byl pro nás velký zážitek. Velmi zvláštní pro nás byl pocit, že můžeme volně přejet přes hranice, na to asi nikdy nezapomenu. Ono, kdo tu dobu nezažil, neumí si to ani představit.

Kolikrát ročně jste v té době byli na dovolené?

Jezdili jsme jednou v létě a jednou v zimě. Většinou jsme se podřizovali svým dětem a jejich přáním. V létě jsme s dětmi jezdili pod stan, nebo pod širák a to do vyhlášených trampských osad, kde jsme večery trávili u ohně a s kytarami. Byla tam krásná příroda, dětem se to moc líbilo.

Na jaká místa jste jezdili?

Hodně se nám líbilo v Adršpašsko – Teplických skalách. Pak jsme také jezdili do okolí Svojšic. Jezdili jsme hodně do kempů, většinou někam, kde bylo koupání. Hlavní bylo být v přírodě, blízko lesa, to nám vyhovovalo. V zimě jsme pak jezdili převážně do Orlických hor, bylo to blízko a pro nás dostačující.

Využívali jste nějaká ubytovací zařízení?

Ubytování jsme využívali jen v zimě. Jeli jsme celá parta lidí s dětmi a vždycky jsme si zamluvili celou chatu jen pro sebe. Bylo to bez jídla, takže jsme si každý den vařili. Rádi jsme jezdili na tyhle kolektivní dovolené, byla to vždycky velká zábava pro nás i pro děti. Parkrát jsme jeli i do horského hotelu někam ke sjezdovce, když jsme chtěli lyžovat a chtěli jsme i učit lyžovat děti.

V čem bylo cestování tehdy jiné než dnes?

No, když to беру v rámci Čech, tak moc jiné, než dnes to nebylo. Pokud chcete dnes vyrazit do přírody, nic moc víc než tenkrát vlastně nepotřebujete. To spaní v přírodě mělo své kouzlo. Lidi byli tenkrát trochu jiní než dnes. Mnohem více se jezdilo ve větších skupinách, dnes všichni jezdí do Egypta s rodinou. Tenkrát tyhle možnosti nebyli, tak jsme museli být spokojeni s tím, co jsme měli. Nic jiného nám nezbývalo.

Jaká je Vaše nejhezčí vzpomínka z cest v té době?

Naše dovolené v té době byly všechny fajn, pokud má člověk tu správnou partu lidí, nemá se dovolená jak pokazit.

4.14 Rozhovor – muž, 65 let, SŠ vzdělání

Kam jste cestovali na dovolenou před rokem 1989?

Drtivá většina našich dovolených se odehrávala na naší chatě na Seči. Zdědili jsme ji již po našich rodičích a byli jsme zvyklí tam jezdit jako děti a pak jsem tam jezdil samozřejmě i se svými dětmi. Je to krásné místo, chatu máme dodnes. Moc se tam toho od té doby nezměnilo.

Jaká byla Vaše první navštívená zahraniční destinace?

Moje první dovolená v cizině byla v Itálii v Caorle. Jeli jsme tam hned po revoluci, myslím v roce 1991. Ubytování jsme měli tenkrát v kempu, k moři jsme museli jezdit autem, bylo to dost nepohodlné. Co mě nejvíc fascinovalo byla určitě zmrzlina a moře. Dnes když to mám s čím srovnat, tak si uvědomuju, že vůbec nebylo čisté, ale to nám tenkrát ani nepřišlo. Byli jsme rádi, že jsme někde pryč z Čech.

Jak jste se na cestu do zahraničí připravovali a co jste si s sebou vezli?

No, byla to hrozná cesta, auto jsme měli narvané kompletně celé taškama s oblečením a jídlem. Sami jsme si tam vařili. Po cestě se nám auto rozbilo a ještě nás stavěla italská policie, no dnes se tomu už směju, tenkrát mi do smíchu moc nebylo.

Kolikrát ročně jste v té době byli na dovolené?

Na chatě jsme byli skoro celé léto, já jen občas odjel do práce, manželka s dětmi byla na chatě po celou dobu jejich prázdnin. Jinam jsme vyjížděli spíš výjimečně na nějaký ten výlet nebo sjíždět vodu, ale na delší dobu jsme nejezdili.

Na jaká místa jste jezdili?

Co si pamatuju, tak na vodu jsme jeli vždycky na Vltavu, jeli jsme vždycky se známými, takže plná dodávka lidí. Pak jsme taky v létě rádi navštěvovali hrady nebo zámky.

Využívali jste nějaká ubytovací zařízení?

Když už jsme někam jeli tak v drtivé většině pod stan. Ubytování jsme nepotřebovali.

V čem bylo cestování tehdy jiné než dnes?

Dnes je asi cestování pohodlnější, tak to vnímám já. Taky stravování je samozřejmě mnohem lepší než tenkrát. Já se rád najím, takže vždycky rodinu беру někam do restaurace, rád si dovolenou užívám se vším všudy.

Jaká je Vaše nejhezčí vzpomínka z cest v té době?

Nejhezčí vzpomínky mám z chaty, když byly děti ještě malé. Je to náš letní byt, druhý domov. S dětmi jsme chodili do lesa na houby, sbírat maliny, známe to tam jako svý boty. Máme to tam moc rádi. Pár let zpět jsem tam pořídil i větší bazén, teď už si tam s manželkou užíváme v podstatě sami a děti tam jezdí, když mi tam nejsme většinou.

5 Závěr

Při sbírání a třídění dokumentů k této práci jsem se dozvěděla spoustu informací o cestovním ruchu obecně, ale také jsem zjistila zajímavé informace o svém rodném městě. Ve Státním okresním archivu v Pardubicích jsem našla množství dokumentů, které mapují nejen historii hromadné dopravy v našem městě, ale také jsem našla informace o největší výstavní akci v Československu, která se konala právě v mém rodném městě a o které jsem do této chvíle neměla tušení.

Při hledání dostupné literatury v knihovnách jsem zjistila, že počet knih, které dokumentují historii tohoto oboru není moc. Hledala jsem také v učebnicích dějepisu pro základní školy i pro střední školy a bohužel nenašla sebemenší zmínku o cestovním ruchu. Pěkné a obsáhlé publikace jsou například o dějinách dopravy.

Internetové zdroje jsem v práci příliš nevyužívala, protože jsem měla dostatek tištěných knih a s těmi se mi pracovalo dobře. Významným zážitkem pro mne byla návštěva Státního okresního archivu v Pardubicích, kde jsem byla poprvé. Byl to velmi zvláštní pocit mít v rukou dokumenty staré téměř 90 let, se kterými se pracuje výhradně v rukavicích. Opravdu na mne dýchlá historie a moc jsem si tuto návštěvu užila.

O historii cestovního ruchu by se toho dalo psát opravdu mnoho. Od geografických informací, přes ekonomický vývoj, rozvoj dopravy až po dobrodružné objevování zapadlých končin světa. Všechna tato témata s cestovním ruchem souvisejí. Tyto informace z historie jsou velmi zajímavé, a proto bylo psaní této práce pro mne zajímavou činností, která mne bavila.

Cíl, který jsem si stanovila jsem splnila. Našla jsem dostatek zdrojů, které popisují historii cestovního ruchu, pro vypracování tohoto textu. Doufám, že má práce bude přínosem pro každého, kdo by se chtěl o historii tohoto oboru dozvědět více, jako já.

Seznam použité literatury

- (1) RUX, Jaromír. *Dějiny turismu: vysokoškolská skripta*. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2014. ISBN 978-80-87035-92-4.
- (2) MÜCKE, Pavel a Lenka KRÁTKÁ. *Turistická odysea: krajinou soudobých dějin cestování a cestovního ruchu v Československu v letech 1945 až 1989*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2018. ISBN 978-80-246-4055-6.
- (3) KRŠKO, Jan, Jan MAREŠ, Jan POHUNEK, Jan RANDÁK a Jan ŠPRINGL. *Český tramping v časech formování a rozmachu*. Praha: Academia, 2019. První republika. ISBN 978-80-200-2897-6.
- (4) ŠOUKAL, Jiří. *Slasti a strasti letních bytů: život na letních bytech a v letních vilách v éře první republiky*. Praha: Academia, 2016. První republika. ISBN 978-80-200-2611-8.
- (5) JAKUBEC, Ivan a Jan ŠTEMBERK. *Cestovní ruch pod dohledem třetí říše*. Vydání první. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2018. 309 stran. ISBN 978-80-246-4127-0.
- (6) GUTH-JARKOVSKÝ, Jiří. *Turistika: Turistický katechismus*. 1. vyd. Praha: Baset, 2003. ISBN 80-86223-99-X.
- (7) FIDLER, Jiří. *České a evropské dějiny v souvislostech*. Praha: Fragment, 2015. ISBN 9788025321942.
- (8) KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918-1938)*. 2., opr. vyd. Praha: Libri, 2003. Dějiny českých zemí. ISBN 8072771957.
- (9) ADAMS, Simon, R. G. GRANT a Andrew HUMPHREYS. *Cestování: historie v obrazech*. Praha: Dobrovský, 2018. Knihy Omega. ISBN 9788075850928.
- (10) LNĚNIČKOVÁ, Jitka. *Jezdíme, plujeme, létáme: ilustrované dějiny dopravy*. Praha: Knižní klub, 2010. Universum. ISBN 978-80-242-2836-5.

Seznam dostupné literatury

MÜCKE, Pavel. *Šťastnou cestu...?!: proměny politik cestování a cestovního ruchu v Československu za časů studené války (1945-1989)*. Vydání první. Pelhřimov: Nová tiskárna Pelhřimov, 2017. 399 stran. ISBN 978-80-7415-149-1.

RYGLOVÁ, Kateřina. *Cestovní ruch: (soubor studijních materiálů)*. Vyd. 2., (1. v nakl. Key Publishing). Ostrava: Key Publishing, 2007. 81 s. Ekonomie. ISBN 978-80-87071-44-1.

ŠTEMBERK, Jan a kol. *Kapitoly z dějin cestovního ruchu*. 1. vyd. Pelhřimov: Nová tiskárna Pelhřimov ve spolupráci s katedrou společenských věd Vysoké školy obchodní v Praze, 2012. 222 s. ISBN 978-80-7415-065-4.

ŠTEMBERK, Jan. *Fenomén cestovního ruchu: možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*. 1. vyd. Pelhřimov: Nová tiskárna ve spolupráci s Vysokou školou obchodní v Praze, 2009. 298 s. ISBN 978-80-7415-021-0.

PLZÁKOVÁ, Lucie a Petr STUDNIČKA. *Řízení cestovního ruchu v České republice - minulost, současnost, budoucnost*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer, 2014. 204 s. ISBN 978-80-7478-593-1.

HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. ISBN 80-200-0221-9.

CHORVÁT, Ivan. *Cestovanie a turizmus v zrkadle času*. 1. vyd. Banská Bystrica: Ustav vedy a výskumu UMP, 2007. ISBN 978-80-8083-344-2.

ULMANOVÁ, K. *Cestování před sto lety*. 1. vyd. Praha: Dokořán, 2011. ISBN 978-80-7363-384-4.

Internetové zdroje

- [1] *Totalita* [on-line]. 2019 [cit. 30.10.2019]. Dostupné z: <http://www.totalita.cz/1989/1989.php>
- [2] *Klub přátel Pardubicka* [on-line]. 2019 [cit. 30.10.2019]. Dostupné z: <https://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/368-vystava-telesne-vychovy-a-sportu-1931-a-pardubice-30-let/>
- [3] *Dějepis* [on-line]. 2019 [cit. 30.10.2019]. Dostupné z: <http://www.dejepis.com/ucebnice/prvni-svetova-valka-prvni-a-druha-etapa-valky-1914-1916/>
- [4] *Bus portál* [on-line]. 2019 [cit. 30.10.2019]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=15277>