

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra cestovního ruchu

**Průmyslová revoluce a její vliv na vznik
moderního cestovního ruchu**

bakalářská práce

Autor práce: Aneta Kadlecová

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

Jihlava 2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce:	Aneta Kadlecová
Studijní program:	Ekonomika a management
Obor:	Cestovní ruch
Název práce:	Průmyslová revoluce a její vliv na vznik moderního cestovního ruchu
Cíl práce:	Pomocí studia odborné literatury a archivních pramenů zjistit vliv průmyslové revoluce na vznik moderního cestovního ruchu

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

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

Abstrakt

KADLECOVÁ, Aneta: Průmyslová revoluce a její vliv na vznik moderního cestovního ruchu. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Katedra cestovního ruchu. Vedoucí práce: RNDr. PaedDr. Jaromír Rux, CSc. Stupeň odborné kvalifikace: bakalář. Jihlava 2020. 32 stran.

Bakalářská práce se zaměřuje na průmyslovou revoluci a její vliv na vznik moderního cestovního ruchu. Jsou vybrány postupy, které v praxi ukazují čtenáři, jak období průmyslové revoluce mělo významný dopad na moderní cestovní ruch takový, jaký současně známe. V bakalářské práci jsou popsány historie těchto dvou odlišných odvětví a názorně je ukázáno, jak se tato odvětví vzájemně doplňují.

Klíčová slova

průmyslová revoluce; cestovní ruch; Thomas Cook; železniční doprava

Abstract

KADLECOVÁ, Aneta: The Industrial Revolution and its Influence on the Emergence of Modern Tourism. Bachelor thesis. College of Polytechnics Jihlava. Department of tourism. Supervisor: RNDr. PaedDr. Jaromír Rux, CSc. Level of professional qualifications: Bachelor. Jihlava 2020. 32 pages.

Bachelor thesis focuses on the Industrial Revolution and its influence on the emergence of modern tourism. Procedures are chosen which in practice show the reader how the period of the Industrial Revolution had a significant impact on modern tourism such as we know at the present. The bachelor thesis describes the history of these two distinct sectors and illustrates how they complement each other.

Keywords

The Industrial Revolution; tourism; Thomas Cook; rail transport

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 **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení apod.).

Jsem si vědom/a toho, že užít své bakalářské práce 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 3. prosince 2020

.....
Podpis studentky

Poděkování

Ráda bych poděkovala všem, kteří mě při tvorbě této bakalářské práce podpořili a hlavně podrželi v těžkých chvílích, nepřestávali mi věřit. Velké díky patří mému vedoucímu bakalářské práce, panu Ruxovi, který mi ochotně radil, a vždy s ním byla rozumná domluva. Velice si vážím každé Vaší rady, které se mi od Vás dostalo. Bez Vás bych to rozhodně nedokázala dát celé dohromady. Moc děkuji.

Obsah

Seznam obrázků	7
Seznam tabulek	7
Úvod	9
Motivace	10
Cíl práce	10
1 Teoretická část – Cestovní ruch, průmyslová revoluce	11
1.1 Pojem „Cestovní ruch“ a jeho definice	11
1.2 Historie cestovního ruchu	12
1.3 Druhy a formy CR	13
1.3.1 Formy CR	13
1.3.2 Druhy CR	13
1.4 Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu	15
1.5 Průmyslová revoluce a její rozmezí	17
1.6 Vznik továren, dětská práce	18
1.6.1 První továrny	18
1.6.2 Bavlnářství	18
1.6.3 Vliv továren na společnost	18
1.6.4 Tovární práce	20
2 Výzkumná část (praktická část)	21
2.1 Vznik železniční dopravy	21
2.2 První cestovní kancelář na světě, vznik moderního cestovního ruchu	22
2.3 Doprava v cestovním ruchu	24
2.3.1 Letecká doprava	24
2.3.2 Železniční doprava	25
2.3.3 Silniční doprava	25
2.3.4 Vodní doprava	25
2.3.5 Ostatní druhy dopravy	25
3 Diskuze	27
4 Návrh řešení a doporučení pro praxi	29
5 Závěr	30
6 Seznam použité literatury	31
7 Referenční zdroje s tématy „Průmyslová revoluce“, „Cestovní ruch“	32

Seznam obrázků

V této bakalářské práci nevyužívám žádných obrázků či fotografií.

Seznam tabulek

V této bakalářské práci nejsou zobrazeny žádné tabulky či grafy.

Seznam použitých zkratk

CR	cestovní ruch
UNWTO	United Nations World Tourism Organization (český překlad: Světová organizace cestovního ruchu)
WTO	World Tourism Organization (český překlad: Světová organizace cestovního ruchu)
apod.	a podobně
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaně; takzvaný
např.	například
tj.	to je; to jest
atd.	a tak dále

Úvod

Jako téma své bakalářské práce jsem si zvolila Průmyslová revoluce a její vliv na vznik moderního cestovního ruchu. Má práce obsahuje informace o dvou zcela odlišných tématech – o cestovním ruchu a o průmyslové revoluci. Při bližším průzkumu si však můžeme povšimnout, že tato témata jsou navzájem propletená, jedno doplňuje druhé. O jejich historiích a důležitých informacích, které vedou k naplnění cíle bakalářské práce, se rozepíši v teoretické části.

Nejvíce vycházím z odborné knižní literatury, kterou jsem si zapůjčila v jihlavské městské knihovně. Mými oblíbenými knihami se staly Toulky minulostí světa (Zdeněk Volný) a Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost (Daniela Drobná, Eva Morávková). Tito autoři mě zaujali nejvíce svým stylem psaním. Jejich informace, které jsem potřebovala k sepsání této bakalářské práce, byly pro mne velmi přínosné a cenné. Zároveň jsem ocenila odbornost psaného textu. Je to odborné, přitom není obtížné pochopit prvotní myšlenku schovanou za černými písmenky na bílém papíře.

Pochopitelně i zbylí autoři odborných knih, ze kterých jsem se nechávala celé měsíce inspirovat, měli velmi zajímavé texty. Každý z autorů přišel s novým poznatkem. Většina se spolu shodovala. Každý z nich mi pomohl sestavit celou skládačku dohromady, navzájem se doplňovali, přitom každý psal jinou knihu.

V praktické části bylo pouze na mě najít tu správnou cestu, abych ukázala ostatním, jak průmyslová revoluce ovlivnila vznik moderního cestovního ruchu. Jsou oficiálně známy počátky cestovního ruchu. Všichni lidé a studenti specializovaní na obor cestovní ruch neboli turismus se budou shodovat na prvním organizovaném zájezdu uspořádaném panem Thomasem Cookem – zakladatelem první cestovní kanceláře na světě. Ale jak k tomu všemu došlo? Jaké byly prvotní předpoklady pro Thomase Cooka? A čím to všechno začalo? To vše se dozvíte v praktické části, kde odpovídám na zde položené otázky.

Ke konci vedu diskuzi na vliv průmyslové revoluce. Opět zde vycházím z veškerých informací, které jsem si byla schopna posbírat a dát dohromady. Najdete zde fakta a vysvětlení. Poté následuje kapitola Návrh řešení a doporučení pro praxi. V této kapitole se zaměřuji více na cestovní ruch a jeho současnou situaci.

Motivace

Může se zde vyskytovat otázka, co mě motivovalo a vedlo k výběru takového tématu. Již dlouhodobě projevuji zájem o historii jako takové. Od doby, kdy jsem se prvně setkala s novým pojmem cestovní ruch, zatoužila jsem zjistit více, co toto odvětví nabízí a dává. A s tím velmi souvisí i jeho historie. Podle mě je důležité vědět, jakými začátky si cestovní ruch prošel. Zároveň je důležité poznat, co vedlo k těmto počátkům, ke vzniku cestovního ruchu.

Očekávám, že rozbořením veškerých informací, které jsem měla k dispozici, a získáním jiného úhlu pohledu, přijdu na to, jakými počátky si cestovní ruch prošel. Toužím po poznání, co vedlo k těmto začátkům.

Stejně tak doufám, že si čtenáři odnesou z mé bakalářské práce mnoho nových poznatků, které by mohli sdělit i dalším lidem, které by toto téma zajímalo.

Cíl práce

Za hlavní cíl své bakalářské práce jsem si vybrala prozkoumání a popsání vlivu průmyslové revoluce na jednotlivé podmínky cestovního ruchu/turismu. Tohoto cíle chci dosáhnout při bližším prozkoumání historií těchto dvou odlišných témat. Mými dílčími cíli jsou další následky průmyslové revoluce, vývoj cestovního ruchu během průmyslové revoluce a jeho současný stav.

1 Teoretická část – Cestovní ruch, průmyslová revoluce

1.1 Pojem „Cestovní ruch“ a jeho definice

Pro lepší pochopení, jaký vliv měla průmyslová revoluce na cestovní ruch, položme si základní otázku: „Co je cestovní ruch?“ Spousta autorů popisuje cestovní ruch mnoha způsoby. Můžeme však v jejich definicích vidět stejný základ.

Prvotní jednotná definice cestovního ruchu (dále zkráceně CR) vznikla na Mezinárodní konferenci o statistice CR v Ottawě v roce 1991. Konferenci pořádala Světová organizace CR WTO (dnes UNWTO). Celkem 250 představitelů z 91 zemí se shodlo na definici, která zní takto: „*Cestovní ruch je činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její trvalé bydliště, a to na dobu kratší než je stanovena, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě* (Beránek, 2013).“ (Beránek, 2013)

V této definici je zmíněno „na dobu kratší než je stanovena“. Tato doba do místa mimo trvalé bydliště osoby je v domácím CR šest měsíců, v zahraničním CR doba představuje jeden kalendářní rok. (Palatková, 2011)

Definice, kterou jsme si zde představili, nezahrnuje několik výjimek, které by se daly pokládat za cestovní ruch, ale nejsou jím. Uvedu zde ty nejčastější případy:

- cesty v místě trvalého bydliště (město či okres; zde se jedná o cesty za prací, do školy, do obchodů za nákupy, návštěvy příbuzných, apod.),
- pravidelné cesty do zahraničí (viz výše uvedené případy),
- dočasné přestěhování za prací a
- dlouhodobé migrace. (Hamarneh, 2014)

Po opětovném zamyšlení se nad definicí CR a některými výjimkami můžeme nicméně tvrdit, že cestovní ruch je velmi složitý a mnohostranný jev. Zároveň patří v současné společnosti mezi významné ekonomické a sociální jevy. (Drobná & Morávková, 2007)

1.2 Historie cestovního ruchu

Cestovní ruch je velice starý průmysl. Pokud bychom chtěli zkoumat prvotní cestovatele, museli bychom jít v historii do starověku, kdy už cestovali dávné starověké civilizace (Egyptané, Peršané, Řekové, apod.). Tyto cesty byly převážně za účelem obchodů, důležitých objevů, i za účelem kolonizace cizích zemí a národů. V těchto dobách cestovali hlavně vojáci, kupci, tovaryši, poutníci a poslové. Jak už jsme si ale uvedli definici CR, můžeme zde vidět, že se přímo o CR nejednalo, pouze o cestování. Turista, jak ho známe dnes, je postavou moderní v rádech pár staletí. (Beránek, 2013), (Palatková & Zichová, 2014)

Pokud bychom chtěli znát první turisty, vraťme se do 16. – 17. století. Lidé ze severní Evropy cestovali do lázní, mladí aristokraté cestovali za vzděláním a novými poznatky, šlechta a diplomaté navštěvovali památky velkých civilizací. Jak čas plynul, toto cestování se dostávalo do dalších vrstev společnosti. Velký zvrat nastal na přelomu 18. a 19. století. V tomto období se jak z pohledu motivů, tak z pohledu cílů a délky pobytu mění celý charakter cestování, které lidé doposud znali. I přes to, že období renesance pominulo, v této době nastala renesance lázeňství. Tak se stalo díky velkým pokrokům a novým myšlenkám v přírodních vědách a v medicíně. Tyto změny a postupné posuny měly za následek zkvalitňování cestovních sítí. Lidé cestovali daleko, při těchto cestách bylo důležité i jejich pohodlí. (Beránek, 2013), (Palatková & Zichová, 2014)

Přelom 18. a 19. století přinesl především průmyslovou revoluci (dlouhodobější pozvolný proces). A zde se setkáváme se vznikem moderního cestovního ruchu, který trval několik let. Je zároveň spojen s ekonomickými, společenskými a kulturními dopady průmyslové revoluce na společnost. Na straně jedné se do popředí společnosti drala potřeba vzdělávání, regenerace sil, posilování a obnovování sociálních vazeb, postupně byly vytvářeny předpoklady (volný čas, svoboda pohybu, volné finanční prostředky, infrastruktura, motivace) pro realizaci cestovního ruchu na straně druhé. (Palatková & Zichová, 2014)

1.3 Druhy a formy CR

Cestovní ruch prošel rozvojem, který se táhl napříč 19. a 20. století. I v dnešní době můžeme pozorovat pokroky ve vývoji cestovního ruchu. Proto je i důležité provést typologii CR (tzn. rozčlenit si cestovní ruch na jednotlivé formy a druhy). Touto typologií si získáme podrobnější pohled na celé odvětví CR a jeho konkrétní podoby. (Drobná & Morávková, 2007)

1.3.1 Formy CR

Ve formách CR zkoumáme účast lidí na CR a jejich motivaci. Ta představuje faktory vedoucí k účasti na CR. Podle tohoto kritéria rozlišujeme:

- rekreační CR,
- kulturně-poznávací CR,
- sportovně-turistický CR,
- zdravotně-orientovaný CR,
- přírodní CR,
- venkovský CR,
- vzdělávací CR,
- kongresový CR a
- CR se společenskými motivy. (Drobná & Morávková, 2007)

1.3.2 Druhy CR

Druhy CR berou v potaz způsob realizace. Podle těchto způsobů lze členit CR do několika kategorií:

- z hlediska území, na kterém CR v danou chvíli probíhá, rozlišujeme
 - domácí CR,
 - zahraniční CR – ten se nadále člení na výjezdový CR, příjezdový CR a tranzitní CR,

- podle délky pobytu dělíme CR na
 - krátkodobý CR a
 - dlouhodobý CR,
- podle vlivu na ekonomickou bilanci státu rozdělujeme CR na
 - aktivní CR a
 - pasivní CR,
- podle způsobu zabezpečení cesty a pobytu rozlišujeme
 - organizovaný CR a
 - neorganizovaný CR,
- podle účastníků můžeme rozlišit
 - individuální CR nebo
 - skupinový CR,
- podle způsobu financování rozdělujeme
 - komerční (volný) CR a
 - sociální (vázaný) CR,
- podle dopadu CR na životní prostředí rozlišujeme
 - měkký CR a
 - tvrdý CR. (Drobná & Morávková, 2007)

1.4 Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu

Jak už zde bylo v předchozích kapitolách napsáno, na přelomu 18. a 19. století se charakter cestování mění. Spousta autorů se shoduje v jedné podstatné věci, a to, že novodobý cestovní ruch vzniká v druhé polovině 19. století. V této době stále trvá průmyslová revoluce, která má ten hlavní vliv na cestovní ruch, především dochází k tzv. demokratizaci cestování. (Palatková & Zichová, 2014)

Vznikají první předpoklady pro realizaci cestovního ruchu: volný čas, svoboda pohybu, volné disponibilní prostředky, motivace a infrastruktura. Dále se k nim přidávají další předpoklady, např. mírové podmínky, rozvoj výroby a další. (Palatková & Zichová, 2014), (Palatková, 2011)

Cestovního ruchu se každoročně zúčastní miliony lidí. Cestují za kulturou, poznáním, rekreací či z náboženských a dalších důvodů. Bylo to už od počátku cestovního ruchu, je to i dnes při cestování. Podmínky cestovního ruchu se obecněji člení na lokalizační, selektivní a realizační předpoklady cestovního ruchu. (Drobná & Morávková, 2007)

Lokalizační předpoklady umožňují zařazení aktivit CR do určité lokality. U každé lokality je zapotřebí hledat pozitiva, dle kterých se CR může nadále rozvíjet. Tyto předpoklady se dělí na:

- přírodní a přírodní atraktivity (podnebí, povrch, fauna, flóra, apod.) a
- kulturní (památky, muzea, významné parky, galerie, památky lidové architektury, apod.). (Drobná & Morávková, 2007)

Selektivní předpoklady umožňují vybrat ty dané účastníky cestovního ruchu či oblasti cestovního ruchu, které mají nejlepší předpoklady pro účast na cestovním ruchu. Tyto předpoklady se dělí na:

- objektivní (soubor faktorů ovlivňující cestovní ruch v území – politika, bezpečnost, ekonomika, životní úroveň obyvatelstva, životní prostředí, apod.) a
- subjektivní (soubor faktorů ovlivňující rozhodnutí účastníků o účasti na cestovním ruchu – rodinné poměry, sociální/profesionální skupina, psychologické faktory).

Někdy rozhodnutí účastníků CR velmi ovlivňuje i jazyková znalost. (Drobná & Morávková, 2007)

Realizační předpoklady pomáhají realizovat účast účastníků CR v předem jimi vybraných lokalitách s příznivými místními předpoklady. Nadále se dělí na:

- dopravní (tyto předpoklady jsou základní podmínkou pro rozvoj a vývoj cestovního ruchu; důležitá jsou nejen dopravní spojení, ale i hustota a především kvalita dopravní sítě) a
- materiálně-technické (mezi tyto předpoklady řadíme další nezbytné faktory pro rozvoj a vývoj cestovního ruchu; řadíme sem ubytovací, stravovací, kulturní, zábavní a další zařízení, která dokážou uspokojit základní fyzické potřeby účastníků cestovního ruchu)

Ve výběru určité lokality je velmi důležitá kapacita ubytovacích zařízení. Při vyprodání všech ubytovacích lůžek se zde nemůžou další účastníci ubytovat, nemají jednu ze základních fyzických potřeb. (Drobná & Morávková, 2007)

Předpoklady, které ovlivňují vývoj cestovního ruchu, můžeme také rozdělit na ekonomické a mimoekonomické. Ekonomické faktory zahrnují předpoklady, které jsme si zde zmiňovali již několikrát (základní životní potřeby, dostatek finančních prostředků, dostatek volného času). Mezi mimoekonomické faktory patří mírové podmínky, existence potenciálu pro rozvoj turismu a hlavně osobní svoboda (neboli svoboda pohybu). (Palatková & Zichová, 2014)

1.5 Průmyslová revoluce a její rozmezí

Pro docílení hlavního cíle mé bakalářské práce je velmi důležité prozkoumat, co je průmyslová revoluce, jak dlouho trvala a jaké následky z ní vzešly. Tudíž si pojdme upřesnit pojem průmyslová revoluce. Jedná se o jednu z nejdůležitějších revolucí, která ovlivnila celý další vývoj jak historie lidstva tak i vývoj cestovního ruchu a dalších odvětvích. Pojdme se podívat nyní na to, jak dlouho průmyslová revoluce trvala.

Průmyslová revoluce bývá datována do přelomu 18. a 19. století. Většina autorů se shoduje, že to začíná rokem 1760, a dále to pokračuje až do 30. let 19. století. Prvním krůčkem průmyslové revoluce byly první pokusy s parní energií. Díky těmto pokusům vznikl první parní stroj. Lidé brzy poznali velký potenciál v tomto stroji. (Štěpánková & Slepíčka, 2006), (Brynjolfsson, 2015)

V druhé polovině 18. století přišel skotský mechanik James Watt a vylepšil parní stroj díky kovovým součástkám. Toto vylepšení se osvědčilo, ale musela kvůli němu vzrůst těžba uhlí a železa, dvou základních surovin. Zároveň se zvýšilo obrábění kovů a výroba strojních součástek. Průmyslová revoluce nebyla pouze o parních strojích a o parní energii, bylo to především o posunu a pokroku lidstva, o rozvoji techniky a o vzniku nových příležitostech. (Štěpánková & Slepíčka, 2006), (Brynjolfsson, 2015)

Kolébkou průmyslové revoluce se stala Anglie. Od vylepšení parního stroje se další vývoj urychlil – rozrostla se těžba uhlí, těžba železa, parní stroje se využívaly v textilním průmyslu a poháněly mlýny, usnadnily práci ve slévárnách a kovárnách, a především byl vyvíjen nátlak na rychlejší dopravu. (Volný, 2005), (Brynjolfsson, 2015)

Tak jako vždy něco začíná, vždy něco končí. I průmyslová revoluce musela jednou skončit. Do 80. let 18. století se průmyslová revoluce neodehrávala, to pouze okolnosti připravovaly lidstvo na nadcházející rozmach. Po překročení roku 1780 se průmyslová revoluce prudce vyvíjela, především průmysl těžební a textilní. Přibližně od roku 1815 průmyslová revoluce vrcholí. Už nepřináší pro lidstvo nic nového. Pokroky se nedějí tak rychle, nejsou nijak zvlášť zajímavé i vynálezy. Vše končí v průběhu 20. – 30. let 19. století. Někteří autoři se přiklání k teorii, že je tomu tak kvůli první velké hospodářské krizi v roce 1825. Někteří si stojí za tím, že průmyslová revoluce skončila v roce 1830, ve kterém skončil i boj mezi kapitálem a prací. A někteří se přiklání k roku 1832, kdy byla první parlamentní reforma. Proto zde uvádím 20. – 30. léta 19. století, přesné údaje o konci průmyslové revoluce se mi bohužel nepodařilo získat. (Mejdřícká, et al., 1969)

1.6 Vznik továren, dětská práce

1.6.1 První továrny

Průmyslová revoluce je známá tím, že je závislá na páře. Proto zde máme základní otázku, na čem byla společnost závislá předtím? Samozřejmě tu byla zvířecí síla, která pomáhala společnosti v každodenních činnostech. Zároveň zde zůstává stále i lidská síla, ale společnost by tímto stylem zůstala stále v pravěku. Šlo především o vodní energii. (Štěpánková & Slepíčka, 2006)

Díky průmyslové revoluci vzniklo spousta vynálezů, parním strojem začínaje, až po větší inovace – první továrny. Poprvé vzniká masová výroba, směnný provoz a platební ohodnocení. Ne nadarmo nazývá spousta autorů průmyslovou revoluci jako „první světový věk strojů“ (anglický překlad: „Machine age“). Proto se i shodují v tom, že průmyslová revoluce je největší proměna, které lidstvo do té doby zažilo. (Brynjolfsson, 2015)

1.6.2 Bavlnářství

Bavlnářství je jedním z prvních odvětví, které si prošlo velikou změnou a jako první se stalo továrním průmyslem, protože se lépe hodilo k mechanizaci a nabídlo zvláštní možnosti obohacení. (Mejdřická, et al., 1969)

Poprvé za celou historii lidstva je ruční práce nahrazena stroji, společná práce v továrnách nahradila domáckou práci. Společně s vývojem i tovární průmysl se rozvíjel a mechanizoval. To všechno vyvolalo převratný vývoj v dalších oblastech průmyslové činnosti. (Mejdřická, et al., 1969)

1.6.3 Vliv továren na společnost

První továrny, ruční práce nahrazena stroji, mechanizace, rozvoj a vývoj – to vše vedlo ke změně stavu a struktury společnosti. Vznikla „armáda“ továrních dělníků a průmyslových podnikatelů ve velmi krátké době. Může se zdát, že průmyslová revoluce pomohla společnosti se nadále rozvíjet, ale první následky, které s sebou nesla, byly negativní. (Volný, 2005)

Otevření těchto továren, které vyráběly ve větším s menšími náklady a v rychlejším čase mělo za následek ukončení živnosti mnoha a mnoha řemeslníků. Tyto řemeslníky připravily továrny o obživu, to mělo za následek to, že museli řemeslníci jít pracovat do již zmíněných továren. Nejen, že museli do továrny oni, i jejich rodiny kvůli nízké tovární mzdě museli jít pracovat. (Volný, 2005)

Nechodili pracovat pouze muži, pracovaly i ženy i děti těchto řemeslníků. A zde se setkáváme s dalším následkem průmyslové revoluce – bezohledné využívání dětské práce. Několik autorů se shoduje, že dětská práce je jedním z charakteristických rysů první fáze průmyslové revoluce. (Volný, 2005)

Ženy a děti pracovaly především v textilním průmyslu, práce nebyla příliš těžká. Bohužel se stávalo i to, že mnoho dětí pracovalo v dolech s dospělými horníky. Takto to trvalo až do roku 1842. V tomto roce zakázal nový zákon dětskou práci v dolech. Do té doby se však s dětmi zacházelo někdy hůř než s otroky. Děti dřely do úmoru, několikrát se i stalo, že pracovaly v několika směnách po sobě. Každý den musely snášet kruté tělesné tresty. Majitelé těchto továren zneužívaly dětskou práci a nejvíce přijímaly děti z anglických sirotčinců. Těm nabízeli práci za ubytování a za stravu – děti v závěru pracovaly v továrnách zadarmo. Průmysloví podnikatelé uzavírali se sirotčinci fiktivní smlouvy za jejich chovance. (Volný, 2005)

Tehdejší společnost více uznávala práci mužů před prací žen a dětí, proto také dostávaly o dost menší plat než muži. Jejich pracovní činnost převážně obsahovala fyzicky náročnou práci u strojů. Průmyslová revoluce neovlivnila pouze řemeslníky, kteří přišli o svá řemesla. Ovlivnila i v dalších směrech celou společnost. Prohloubila nerovnost příjmů ve společnosti. Například majitelé továren získávali větší zisky než ti, co podnikali v zemědělství či v bankovníctví. (Volný, 2005)

Když dělníci pracovali v továrnách až do poloviny 19. století, jejich příchod do továren byl obrat k horšímu vývoji. I přes to, že jim mzda málokdy stoupla, stále zde byly faktory, které jim zhoršovaly podmínky života – dlouhá pracovní doba, hrozné bytové podmínky, a nejhorší na tom byly hygienické a zdravotní podmínky v těchto dělnických čtvrtích, které sloužily dělníkům továren jako domovy. Všechny tyto faktory mají za následek velmi krátké životy těchto dělníků oproti jejich zaměstnavatelům. (Volný, 2005)

Není divu, že se dělníci bouřili. Někteří bojovali přímo, především proti strojům, které jim ukradly práci, někteří dělali tajné sabotáže, aby to pouze vypadalo, že se stroje rozbily a nadřízení dělníků nahradili stroje samotnými dělníky. Tyto boje byly způsobeny snižováním mezd, někdy i propouštěním z práce. Naštěstí od 2. poloviny 19. století se situace silně zlepšila, dělníci si vybojovali lepší způsob odměňování za odvedenou práci a společnost si začala všímat i těch pozitivních důsledků průmyslové revoluce. (Volný, 2005)

Mezi tyto pozitivní důsledky řadíme především technická zdokonalení. Ty byly hnacím motorem celé průmyslové revoluce. Přinesly společenský rozkvět, i přes všechny stinné stránky první fáze. Především díky průmyslové revoluci můžeme vděčit za to, že žijeme ve výkonné industriální společnosti a že žijeme v blahobytu. (Volný, 2005)

1.6.4 Tovární práce

Dnes si mnozí lidé představí náročnou práci jako pár hodin přesčas v běžném pracovním týdnu, který dosahuje 40 hodin (tj. 8 hodin denně, 5 dní v týdnu – obecný průměr). Dělníci v továrnách takové štěstí neměli. Ti běžně pracovali 12 hodin denně, 6 dní v týdnu. Pokud si to vypočteme, týdenní pracovní norma se pohybovala mezi 60 až 80 hodinami. To vše bylo omezené samotnou továrnou. Ta omezovala jak pracovní rytmus dělníků, tak majitelé přesně stanovili časy, kdy stroje utichly, a dělníci mohli mít přestávku. (Volný, 2005)

Velký důraz byl kladen na disciplínu a řád. Každý den byly prováděny kontroly u vstupních vrat do továrny, zda jsou všichni přítomni, během práce byli dělníci neustále sledováni, a když někteří dělníci se svými rodinami bydleli v dělnických čtvrtích, museli počítat i s narušováním svého rodinného soukromí. Pokud kterýkoliv něco z předešlého porušil či se vzpříčil, byla mu buď sražena mzda či hůř, mohl být propuštěn. Děti často dostávaly velmi kruté fyzické tresty. (Volný, 2005)

2 Výzkumná část (praktická část)

2.1 Vznik železniční dopravy

Jak už jsem se zmínila v předchozích kapitolách, díky vylepšení parního stroje se prudce zvýšila těžba uhlí v 18. století. Postupem času se začalo projevovat jeho nedostatečné množství a také se začaly zvyšovat nároky na dopravu. Přibližně v druhé polovině 18. století došlo v Anglii k výstavbě silnic. Byla zde důležitá i vodní doprava. Ke konci 18. století byly vystavěny další průplavy a kanály. Parní stroj nebyl využíván pouze v těžebním průmyslu, na konci 18. století se začal využívat i ve vodní dopravě a později se používá parního stroje i v dopravě železniční. (Štěpánková & Slepíčka, 2006)

O zrod železniční dopravy se zasloužil George Stephenson. Byl to mimořádně talentovaný syn horníka. Ve městě Newcastle založil se synem malou továrnu. Zde sestrojili svoji první lokomotivu, kterou nazvali Raketa. Lokomotiva okouzila všechny místní podnikatele. Ti vyzvali Stephensona, aby vybudoval železnici. Považovali za nezbytně důležité zrychlit spojení mezi městy Stockton a Darlington. Tato města ve své době byla velkými průmyslovými středisky, vzdálená od sebe přibližně 40 km. (Volný, 2005)

George Stephenson se nebál a takovou nabídku si nemohl nechat ujít. Sestavil si plán a začal měřit trasu. Dalším úkolem bylo odlít ocelové kolejnice tak, aby vydržely a nelámaly se. S tím souviselo i jejich upevnění na pražce, které byly položeny na zpevněný násep. Stephenson zvolil rozchod kol podle římských vozů a vzdálenost, která je dnes po celém světě na většině železničních drahách, zvolil 143,5 cm. Již jsem to zde zmiňovala, ale znovu to připomenu. Průmyslová revoluce byla jednou z nejvýznamnějších a největších revolucí, které lidstvo kdy zažilo. Měla jedinečný charakter a díky tomuto rozvoji nás od jejího začátku skoro o dvě století později přivedla na práh kosmického věku. (Volný, 2005)

2.2 První cestovní kancelář na světě, vznik moderního cestovního ruchu

Po vzniku železniční dopravy chyběl maličkatý kousíček ke zrodu moderního cestovního ruchu. Tomu dopomohl anglický podnikatel Thomas Cook. Většina autorů se shoduje na tom, že právě Thomas Cook je zakladatelem moderního cestovního ruchu. V roce 1841 uspořádal první zájezd pro více než 500 lidí při slavnostním otevření nové železniční dráhy z Derby do Rugby. Významnou osobností se stává i Karl Bedecker, který napsal prvního tištěného průvodce v roce 1827. (Drobná & Morávková, 2007), (Hamarneh, 2014)

Thomas Cook natolik ohromil celou společnost, že brzy po tomto úspěchu uspořádal další zájezd, tentokrát se nebál a uspořádal přímo zahraniční zájezd. Ten se uskutečnil v roce 1855, účastníci zájezdu se vydali s Thomasem Cookem do Paříže na světovou výstavu. Thomas Cook oficiálně zakládá první cestovní kancelář na světě. O pár let později, v roce 1877, měl Thomas Cook cestovní kanceláře téměř po celém světě: v Evropě, Americe, Austrálii, na Středním Východě a v Indii. (Drobná & Morávková, 2007)

Thomas Cook nebyl pouze prvním zakladatelem cestovní kanceláře na světě, vytvořil spoustu prvků, které používáme v cestovním ruchu dennodenně. Jsou to všemi známé pojmy. Jako první zde uvedu voucher. Někdy často znám jako „úvěrový list“. Dalo by se i říci, že se jedná o poukázku, kterou účastníci mohou využít na různé služby cestovního ruchu – nejčastěji používáno na ubytování a stravování. Dalším prvkem můžeme označit rooming listy. Ty slouží k rezervování ubytování, které si účastníci předem zaplatí. Zároveň Thomas Cook jako první popisoval trasy, vytvářel harmonogramy (časové plány zájezdu) a zábavné programy pro účastníky – to vše, včetně zabezpečených služeb. A hlavně Thomas Cook aktivně komunikoval s přepravci. Díky tomu zavedl využívání dopravních cenin. (Drobná & Morávková, 2007)

Thomas Cook ze začátku cestovní kanceláře spolupracoval nejvíce s železničními přepravci. A zde můžeme konečně vidět celou tu návaznost. Průmyslová revoluce zapříčinila vznik železniční dopravy, kde v první polovině 19. století má za následek vybudování železničních drah a sestavení parních lokomotiv. Při správném podnikatelském záměru se zde protíná průmyslová revoluce s počátkem moderního cestovního ruchu, především díky Thomasu Cookovi, který se stal zakladatelem

moderní éry cestovního ruchu, a všechny tyto okolnosti daly vznik první cestovní kanceláře na světě.

Cestovní ruch se díky takovému převratu vyvíjí rychleji a rychleji. Ostatně tomu pomáhají předpoklady cestovního ruchu, které jsem popisovala v předchozích kapitolách. Pro připomenutí zde znovu shrnu. Je to svoboda pobytu a pohybu, fond volného času, volné finanční prostředky, motivace a infrastruktura. Od 20. století se cestovního ruchu účastní širší vrstvy společnosti, protože zrovna tyto předpoklady jsou splňovány. Mezi nejoblíbenější zájezdy patří pobyty u moře a na horách, lázeňské pobyty a plavby. Díky převažující demokracii ve světě se z cestovního ruchu stává jedna z nejsvobodnějších lidských činností. Nikdo nikomu nenařizuje, kam může a kam nemůže. (Beránek, 2013)

2.3 Doprava v cestovním ruchu

Doprava v cestovním ruchu hraje jednu z nejdůležitějších rolí a hlavně je to i základní předpoklad, který rozvíjí samotný cestovní ruch. Je to služba spojená se zabezpečením přepravy účastníky CR a jejich zavazadel. Součástí této služby je samozřejmě dostatek informací o dané dopravě, o dopravních spojích, rezervace míst v dopravním prostředku, prodej cenin (jízdenka, letenka), vyřizování reklamací atd. Dopravu jako službu poskytují dopravní společnosti nebo ji poskytují přepravci (nejvíce cestovní kanceláře a cestovní agentury). Musíme si však dát pozor. Dopravní služba není cíl CR. (Drobná & Morávková, 2007)

Rozlišujeme několik druhů dopravy. Mezi ty základní patří železniční doprava, letecká doprava a silniční doprava. Tyto 3 dopravy jsou v CR nejvyužívanější. Mezi zbylé dopravy patří vodní doprava a ostatní druhy dopravy. Dále dopravu můžeme rozlišovat podle toho, zda se jedná o vnitrostátní dopravu (doprava na území jednoho státu/jedné země) či o mezinárodní dopravu (doprava mezi více státy/více zeměmi). A nakonec můžeme rozlišovat dopravu podle přepravní doby. Buď se jedná o pravidelnou dopravu (spoje, které mohou využívat i rezidenti), nebo se jedná o dopravu nepravidelnou (pouze pro zvláštní účely – například na objednání cestovní kanceláří). (Drobná & Morávková, 2007)

Každá doprava se řídí vlastním dopravním řádem. Podle druhu dopravy zde rozlišujeme jízdní, letový, lodní či jiný řád. Podrobnosti o slevách a cenách také můžeme nalézt v těchto řádech, záleží na dopravní společnosti. Každá z doprav má vlastní tarifní řád. Mezi nejpopulárnější dopravu patří doprava letecká a doprava silniční – především v mezinárodním CR. V následujících podkapitolách okrajově popíšeme každou z uvedených druhů doprav. (Drobná & Morávková, 2007)

2.3.1 Letecká doprava

Tato doprava je v posledních několika letech na prvním místě nejužívanější dopravy v CR. Není divu, že vyhrála první místo. Letadla disponují velkou kapacitou pro přepravu osob, jsou rychlá a především jsou pohodlná a mají vlastní kulturu cestování (záleží na letové třídě, kde se účastník nachází). (Drobná & Morávková, 2007)

2.3.2 Železniční doprava

Železniční doprava není tak populární a oblíbená jako doprava letecká, či doprava silniční. Ale také má svůj osobitý charakter. Díky zrodu železniční dopravy se zrodil i moderní ČR. Vlaky pojmu velké množství účastníků této dopravy, jsou plynulé a především bezpečné. Nejsou tak závislé na přírodních jevech a ročních obdobích. Bohužel má nevýhodu v dostupnosti od některých oblastí a středisek, velkým problémem jsou horská střediska. (Drobná & Morávková, 2007)

2.3.3 Silniční doprava

Doprava silniční je jednou z nejpobulárnějších druhů doprav. Je nejpohodlnější, účastníci si mohou kdykoliv a kdekoliv zastavit, pokud sami chtějí, a je to i relativně rychlá doprava. Další výhodu si můžeme uvést hustou sítí silnic a dostupnost velké části míst a středisek ČR. Nevýhodou je malá kapacita pro účastníky (v porovnání od železniční a letecké dopravy). (Drobná & Morávková, 2007)

2.3.4 Vodní doprava

Tento druh dopravy není tak využíván jako silniční či letecká doprava. Můžeme i vidět rozdíly v tom, jak je rozvinutá v přímořských státech a jak je rozvinutá u nás. Nevýhodou je malá rychlost a omezená dostupnost středisek ČR. Velkou výhodou však můžeme vidět u velké kapacity této dopravy (především v námořní dopravě). Vodní doprava je jednou z nejlevnějších druhů dopravy, která má zároveň minimální dopady na životní prostředí. Navíc velké zaoceánské lodě jsou v posledních letech velmi oblíbenými, jelikož jsou obří a mimo ubytování, poskytují několik stravovacích podniků, zábavní podniky a spoustu atrakcí, včetně i živých parků. (Drobná & Morávková, 2007)

2.3.5 Ostatní druhy dopravy

Mezi tyto druhy dopravy řadíme vertikální dopravu a městskou dopravu. Vertikální doprava se uplatňuje pouze v horských terénech. Laicky řečeno, jsou to lanovky a vleky. Tato doprava zajišťuje nejen přesun účastníků do obtížně přístupných lokací, ale důležité je i zmínit, že tato doprava urychluje záchranné akce a pomáhá zásobovat ubytovací a stravovací zařízení v horských terénech. (Drobná & Morávková, 2007)

Městskou dopravu můžeme vidět v každém větším městě. Tu zabezpečují dopravní místní podniky. Tuto dopravu můžeme podnikat v dopravních prostředcích, nejčastěji v autobusech, trolejbusech, málokdy v tramvajích a metrem (v ČR pouze v Praze). Městská doprava je hojně využívána. Je to především pro cesty do práce, do školy či na nákupy. Účastníci cestovního ruchu tuto dopravu také rádi využívají. Rychleji se dopraví za památkami. Velkou nevýhodou této dopravy je negativní vliv na životní prostředí a na budovy u hlavních linek městské dopravy (otřesy, hluk, výfukové plyny). (Drobná & Morávková, 2007)

Mezi tuto dopravu se řadí i netradiční formy dopravy – výtahy na rozhledny, cykloturistika, sdílené elektrické koloběžky, přesuny pomocí lyží. Dále sem patří i zvířata a lidé (nosiči) – označováno jako doprava Soumarová. Nejznámějšími dopravními prostředky v této dopravě jsou rikši (Jihovýchodní Asie) a velbloudi (pouště). (Drobná & Morávková, 2007)

3 Diskuze

Cílem mé bakalářské práce bylo studium odborné literatury, archivních materiálů a dobového tisku, prozkoumat souvislost mezi průmyslovou revolucí a cestovním ruchem. Došla jsem k závěru: Nebýt průmyslové revoluce, nebyl by možný vznik a rozvoj moderního cestovního ruchu.

Zdůvodnění: Průmyslová revoluce dala lidstvu všech 5 základních předpokladů pro vznik a rozvoj moderního cestovního ruchu, kterými jsou: svoboda pohybu a pobytu, motivace, volné finanční prostředky, fond volného času a infrastruktura.

1) Osobní svoboda: Osobní svoboda existuje od zrušení nevolnictví císařem Josefem II. v roce 1792.

2) Volné finanční prostředky: Průmyslová revoluce vytvořila vrstvu bohatců (majitelé továren, dolů a hutí), která měla dostatek peněz a byla ochotna je utratit za cestování. Tito boháči napodobovali šlechtu a v létě jezdili k moři, do lázní nebo do hor a zimu trávili ve svých městských palácích, a účastnili se plesů a divadelních představení. Dalšími účastníky cestovního ruchu byli vysokoškolští a středoškolští profesori, lékaři, právníci a vyšší úředníci. I oni měli finanční prostředky, které jim stačily na cesty na letní byty nebo do českých lázní. Zrodil se fenomén letních bytů v okolí Prahy.

3) Motivace: V období průmyslové revoluce vznikla motivace k cestování. Lidé cestovali, aby ukázali, že na to mají, ale také z důvodu zdokonalení vzdělání.

4) Volný čas: Průmyslová revoluce přinesla i volný čas. O volném času můžeme mluvit od okamžiku oddělení místa bydliště od místa výkonu práce. Na počátku průmyslové revoluce byla dlouhá pracovní doba a v továrnách pracovaly ženy i děti. V průběhu průmyslové revoluce se pracovní podmínky zlepšily na tolik, že byla uzákoněna dovolená. Pro úplnost bych uvedla, že prvními majiteli volného času byli také učitelé a studenti, protože měli prázdniny.

5) Infrastruktura: Infrastruktura je rozhodujícím faktorem pro vznik cestovního ruchu, především doprava a ubytování. V období průmyslové revoluce nastal bouřlivý rozvoj železniční dopravy a výstavba hotelů. Aby bylo možno dovážet suroviny pro průmysl i hotové výrobky, byla poměrně rychle vybudována železniční síť.

Nákladní doprava byla doplněna o dopravu osob. Použití vlaků k dopravě bylo poměrně levné a pohodlné a doprava osob získávala oblibu. V blízkosti nádraží se ve větších městech začaly stavět hotely. Zlatá éra výstavby hotelů je do vypuknutí Velké války neboli 1. světové války v roce 1914.

4 Návrh řešení a doporučení pro praxi

Průmyslová revoluce měla velmi významný kladný vliv na rozvoj turismu. V současné době se potýkáme s problémy vyvolanými pandemií Covid-19. Domnívám se, že i zde je vhodné zkoumat jednotlivé předpoklady turismu.

Již ten první, tedy osobní svoboda, je pandemií deformován nebo dokonce dočasně potlačen. Jak v první, tak i v druhé pandemické vlně státy nařizují karantény. Během těchto karantén je omezen pohyb osob s výjimkami, které zajišťují základní potřeby (nákupy potravin, drogerie, cesty do práce a z práce, apod.)

Pandemie jistě ovlivní množství volných finančních prostředků. Některé firmy a podniky jsou donuceny k dočasnému zavření. Zaměstnanci těchto firem a podniků jsou buď propouštěni, nebo mají minimální platební základ. Někteří byli na výši svých platů závislí kvůli hypotékám a půjčkám. Během těchto karanténních opatření banky nabízejí výhodné půjčky. Firmám a podnikům stát nabízí podporu v podobě finančních balíčků, avšak za splnění určitých podmínek.

Rovněž jednotlivé státy budou muset přehodnotit svou pozornost jednotlivým druhům turismu a největší podpora asi bude věnována příjezdovému cestovnímu ruchu případně domácímu cestovnímu ruchu.

Ovlivněny budou i jednotlivé složky infrastruktury, především letecká doprava. Pokud se splní předpoklad, že pandemie bude potlačena vakcinací, mělo by dojít k renesanci turismu.

Aktuálně v České republice se počet nakažených pohybuje denně od 5 tisíc do 7 tisíc. Karanténní opatření se uvolňují. Zavřené podniky a firmy se opět otevírají, avšak stále platí vyhláška o povinném nošení roušek na určitých místech a při určitých situacích.

Tímto cestovní ruch může být také ovlivněn. Starší osoby nejsou většinou tak informované jak mladší kvůli nedostatku informačních zdrojů (počítač, internet, chytrý telefon). Při cestování tudíž budou upřednostňovat lokace, u kterých ví, jaká situace zde panuje a jak přísná jsou karanténní opatření. I to má velký vliv na cestovní ruch.

5 Závěr

Závěrem bych ráda napsala pár posledních slov. Ze všech kapitol, které jsem ve své bakalářské práci vytvořila, jsme se mohli dozvědět spoustu zajímavých věcí a nových poznatků.

Hlavním poznatkem chci označit předpoklady pro rozvoj a vývoj cestovního ruchu. Jsou to: svoboda pohybu a pobytu, fond volného času, volné finanční prostředky, motivace a infrastruktura. Bylo důležité zjistit, kdy vůbec vznikl moderní cestovní ruch. Jak už jsem zde několikrát zmiňovala, zakladatelem moderního cestovního ruchu se stal Thomas Cook – také i zakladatel první cestovní kanceláře na světě. Při rozboru informací jsme si přiblížili cestovní ruch jako takový, ukázali jsme si rozdíl mezi formy a druhy cestovního ruchu a hlavně jsme si řekli všemi uznávanou definici cestovního ruchu.

Po takovém představení cestovního ruchu jsme si stejně rozebrali průmyslovou revoluci. Bylo velmi důležité poznat její historii, následky a podmínky pro společnost, které v dané době byly. Je hrozné, že jedna z největších revolucí v historii lidstva, přinesla i tolik utrpení a tolik negativních důsledků. Není to pouze znečišťování životního prostředí, bylo to i velké množství vytěženého uhlí a železa, otrocké zacházení s ženami a s dětmi, nelidské životní a hygienické podmínky, minimální volný čas pro vzdělávání či očišťování ducha těla.

Časem se však společnost vzbouřila a továrny pro ně musely zajistit daleko lepší životní podmínky, než v kterých dosud přežívali. Pro továrny bylo důležité, aby jejich zaměstnanci byli spokojení a odpočatí. Čím méně dělníci trpěli, tím méně bylo protestů a povstání. Výroba se rozrostla, bylo zapotřebí rychle zboží a suroviny rozvážet a dovážet. Vyvinul se proto tlak na železniční dopravu, kdy přišel George Stephenson a sestrojil první parní lokomotivu.

To vše vedlo ke vzniku moderního cestovního ruchu. Poté už přišel námi známý Thomas Cook, využil tyto důsledky průmyslové revoluce a přetvořil je na něco krásného, kdy lidem pomáhal uvolnit se z každodenní rutiny, zažít něco nového a neobvyklého, poznat celý širý svět. A lidé ho následovali. Tak vznikl moderní cestovní ruch. V současné situaci se cestovní ruch stěží vyvíjí. V poslední kapitole informuji čtenáře o pandemii, která od začátku roku 2020 ohromila celý svět. Velká část lidí se bojí cestovat kvůli případnému nakažení.

Všechny mé cíle bakalářské práce byly splněny.

6 Seznam použité literatury

- BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting, 2013. ISBN 978-80-86724-46-1.
- BRYNJOLFSSON, Erik. *Druhý věk strojů: práce, pokrok a prosperita v éře špičkových technologií*. V Brně: Jan Melvil Publishing, 2015. Pod povrchem. ISBN 978-80-87270-71-4.
- DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007. ISBN 80-716-8901-7.
- HAMARNEHOVÁ, Iveta. *Mezinárodní cestovní ruch: vybrané kapitoly*. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2014. ISBN 978-80-7452-040-2.
- MEJDŘICKÁ, Květa, Zdeněk JINDRA, Miroslav HROCH a Josef HAUBELT. *Dějiny novověku I*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1969. ISBN 16-907-69.
- PALATKOVÁ, Monika. *Mezinárodní cestovní ruch: analýza pozice turismu ve světové ekonomice, význam turismu v mezinárodních ekonomických vztazích, evropská integrace a mezinárodní turismus*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3750-8.
- PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. *Ekonomika turismu: turismus České republiky*. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-3643-3.
- ŠTĚPÁNKOVÁ, Alena a Pavel SLEPIČKA. *Odmaturuj! z dějepisu I*. Brno: Didaktis, c2006. ISBN 80-735-8059-4.
- VOLNÝ, Zdeněk. *Toulky minulostí světa: Sedmý díl. Český: Via Facti*, 2005. ISBN 80-239-4959-4.

7 Referenční zdroje s tématy „Průmyslová revoluce“, „Cestovní ruch“

CASELLI, Giovanni. *Život po staletích*. Překlad Luděk Pešek. Martin: Osveta, 1995. 64 s. Okna do světa. ISBN 80-217-0395-4.

HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. 179 s.

CHORVÁT, Ivan. *Cestovanie a turizmus v zrkadle času*. 1. vyd. Banská Bystrica: Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, 2007. 132 s. ISBN 978-80-8083-344-2.

INGLIS, Fred. *The delicious history of the holiday*. 1st pub. London: Routledge, 2000. xi, 206 s. ISBN 0-415-13305-X.

PURŠ, Jaroslav. *Průmyslová revoluce: vývoj pojmu a koncepce*. Vyd. 1. Praha: Academia, 1973. 733 s.

RUX, Jaromír. *Dějiny turismu: vysokoškolská skripta*. 1. vyd. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2014. 74 s. ISBN 978-80-87035-92-4.

ŠTEMBERK, Jan. *Prameny a literatura k dějinám cestování a cestovního ruchu v českých zemích a Československu v první polovině 20. století*. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, 2008. 44 s. Práce katedry společenských věd – VŠO. ISBN 978-80-86841-09-0.