

**UNIVERZITA PARDUBICE  
FAKULTA FILOZOFICKÁ**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**2009**

**Lucie OLEHLOVÁ**

**UNIVERZITA PARDUBICE  
FAKULTA FILOZOFICKÁ  
KATEDRA HISTORICKÝCH VĚD**

**Švýcarsko očima českých cestovatelů mezi lety 1860-  
1914**

**Bakalářská práce**

**Autor práce:** Lucie Olehlová

**Vedoucí práce:** prof. PhDr. Milena Lenderová, CSc.

**2009**

**UNIVERSITY OF PARDUBICE  
FACULTY OF PHILOSOPHY**

**Switzerland through the eyes of Czech travelers  
between the years 1860 and 1914**

**Lucie Olehlová**

**Bachelor's Essay  
2009**

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 3. 2009

Lucie Olehlová

Má bakalářská práce byla napsána díky materiálům, které se nacházely ve Vědecké knihovně, Městské knihovně města Olomouce a v Univerzitní knihovně Pardubice. Ráda bych na tomto místě poděkovala pracovníkům těchto institucí za jejich ochotu. V neposlední řadě děkuji vedoucí mé práce Prof. Mileně Lenderové za její postřehy a návrhy, které mi napomohly při psaní této práce.

Zvláště bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům, jejichž podpora pro mne mnoho znamená.

## **Souhrn**

Bakalářská práce zachycuje podobu Švýcarska mezi lety 1860 až 1914 pomocí zpráv publikovaných v časopisech Světozor, Český turista a Ženské listy. Autory těchto článků jsou čeští cestovatelé, kteří do země zavítali ve zkoumaném období a o jejichž osobnostech pojednává třetí kapitola předkládané práce. Druhá kapitola se zabývá českými zeměmi a možnostmi cestování obyvatelstva. Další kapitola, tedy čtvrtá se zaměřuje na možnosti cestování (dopravy) do Švýcarska a následně v zemi samotné. Pátá kapitola se věnuje důvodům, proč cestovatelé jednotlivé lokality navštívili, dále jsou v ní prezentovány dojmy a postřehy návštěvníků z daných míst. Následující šestá kapitola podává na základě získaných informací obraz švýcarského obyvatelstva a jeho stravovacích návyků. Vedle těchto skutečností se v ní zabýváme také tím, jak vypadalo bydlení místních obyvatel, především však vypovídá o podobě hotelových zařízení. Práce vypovídá o rozvoji cestování na konci devatenáctého století a ilustruje jeho proměnu ve více dostupnou aktivitu pro širší vrstvy obyvatel.

Klíčová slova:

Cestování, cestovatelé, časopisy, Švýcarsko, přelom 19. a 20. století, České země.

## **Summary**

My Bachelor's essay captures the image of Switzerland between the years 1860 and 1914 as presented in notes and reports published in Czech magazines *Světazor*, *Český turista nad Ženské listy*. The authors of these articles are Czech travelers who traveled to the country in the investigated period. Their personal characteristics are further revealed in the third chapter of this essay. The possibilities to travel and the opportunities in the Czech lands are examined in the second chapter. The next, fourth chapter, deals with traveling and the forms of transportation to and in Switzerland itself. Fifth chapter focuses on particular reasons, why the travelers visited specific locations, in addition to that it also uncovers their insights and impressions. Final chapter before the conclusion presents the image of Swiss inhabitants and its boarding habits, all based on discovered facts. Local housing and living conditions are also unveiled, mainly through the state of hotel and accommodation facilities. The essay illustrates the expansion of traveling and tourism in the second half of 19<sup>th</sup> century and its transformation to become easier and more affordable activity of broader classes.

### **Keywords:**

Traveling, travel, tourism, travelers, magazines, 19<sup>th</sup> century, turn of 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century, Switzerland, Czech, Austria-Hungary.

## OBSAH

<b>I. Úvod .....</b>	<b>1</b>
<b>II. České země a možnosti cestování obyvatelstva .....</b>	<b>5</b>
<b>III. Cestovatelé, články a informace z nich získané .....</b>	<b>12</b>
<b>IV. Možnosti cestování.....</b>	<b>17</b>
<b>V. Důvody cestování, dojmy a postřehy návštěvníků z cest .....</b>	<b>28</b>
<b>VI. Švýcarsko očima českých cestovatelů .....</b>	<b>40</b>
<i>VI. 1 Bydlení.....</i>	<i>40</i>
<i>VI. 2 Obyvatelstvo .....</i>	<i>45</i>
<i>VI. 3 Jídlo .....</i>	<i>48</i>
<b>VII. Závěr.....</b>	<b>51</b>
<b>Seznam použité literatury.....</b>	<b>54</b>
<b>Přílohy .....</b>	<b>55</b>
<b>RESUME.....</b>	<b>58</b>



## I. Úvod

Tématem předkládané bakalářské práce je Švýcarsko očima českých cestovatelů mezi lety 1860-1914. Dané časové rozmezí jsme si zvolili proto, že se jedná o dva významné historické mezníky. S rokem 1860 přicházejí změny dosavadního systému panujícího v habsburské monarchii, nastává obrat ke konstituční monarchii a ústavnímu režimu. Naproti tomu roku 1914 započala první světová válka, která ukončila staré časy, změnila stávající pohled na svět a běh společnosti. V tomto období však začaly vycházet také časopisy, které se staly výchozími prameny naší práce. Jedná se o časopis Světozor<sup>1</sup>, Časopis turistů<sup>2</sup> a Ženské listy<sup>3</sup>. Příspěvateli (autory) do těchto publikací byli cestovatelé, jejichž „očima“ představujeme Švýcarsko.

Tato práce se tedy snaží přispět svým obsahem k poznání konkrétní střeoevropské země v 19. století, přičemž využití jmenovaných periodik, umožňuje zkoumat i doprovodné jevy. Současně také mapuje otázku cestování v 19. století, a to už tím, že poukazuje na možnost tuto záležitost zkoumat pomocí soudobých časopisů. Vedle toho je možné získat informace o tom, jakých dopravních prostředků čeští cestovatelé využívali, či po jakých komunikacích cestovali. Ať už se jedná o cestu do Švýcarska nebo následný pohyb v zemi samotné, čímž se vracíme opět k jednomu z cílů naší práce, kterým je zachycení podoby Švýcarska v námi sledovaném období v různých aspektech. Dále jsme se snažili pomocí časopisů, zjistit něco více o švýcarském obyvatelstvu, jeho stravovacích návycích a způsobu bydlení. Položili jsme si otázku, proč byla tato země českými cestovateli navštěvována. Zamýšlíme se nad tím, co tato země návštěvníkům nabízela, proč čeští cestovatelé jezdili do daných lokalit, případně jak zde mohli trávit svůj volný čas. Podíváme-li se na tyto otázky z jiného úhlu, můžeme zaznamenat, jak se měnil způsob trávení volného času u českého obyvatelstva, jakým aktivitám, ať už společenským či sportovním, se začínali věnovat. Také se pokusíme specifikovat skupinu českého obyvatelstva, která do Švýcarska cestovala. Opomenutelná není ani finanční stránka cestování. Pokusíme se zhodnotit dostupnost ubytování, jídla, dopravy.

---

<sup>1</sup> Jedná se o český obrázkový časopis, který vycházel od roku 1834, kdy však pro malý zájem zanikl. Jeho vydávání bylo obnoveno roku 1867, od roku 1899 byl vydáván v Nakladatelství J. Otty.

<sup>2</sup> Tento časopis vychází od roku 1889 jako oficiální časopis Klubu českých turistů, který byl založen o rok dříve, 1888. V roce 2009 slavil pod dnešním názvem Turista 120 let své existence. V dřívějších dobách vycházel také pod názvy Turistika – Horolezectví nebo Turistika.

<sup>3</sup> Od roku 1872 vycházely jako příloha časopisu Květy, od roku 1873 byly vydávány již samostatně, zaměřily se nejen na ženskou problematiku a tradiční ženská témata, ale jejich snahou bylo také rozvíjet vzdělanost a intelektuální úroveň žen.

Zvolili jsme si nepříliš využívaný pramen, jehož použití má určitá úskalí. Jedná se o to, že není jisté, zda v soudobých periodících nalezneme informace k danému tématu, popřípadě se může stát, že získané údaje jsou nedostačující. Problematická je také subjektivita analyzovaných článků. Máme tím na mysli, že informace získané z tohoto typu pramene jsou založeny na osobních postřezích a zážitcích jednotlivců, a proto nemůžeme dané údaje zobecňovat v rámci námi zkoumané problematiky. Je důležitá komparace s jinými typy pramenů, díky nimž si můžeme vytvořit ucelenější představu o daném tématu. V naší práci proto používáme i další publikace, pomocí nichž výklad doplňujeme.

Na tomto místě bychom se rádi věnovali rozboru literatury. Obecně můžeme říci, že publikací, které se vztahují k našemu tématu, není mnoho. Velmi opomíjená je literatura, která by se věnovala Švýcarsku. V českém prostředí doposud nevyšla kromě cestovních průvodců<sup>4</sup> novější publikace,<sup>5</sup> která by podávala kompletní výklad o švýcarské historii, politickém zřízení, obyvatelstvu, zemědělství, hospodářství, kultuře atd. Uveďme jen pro zajímavost, že v ediční řadě Lidových novin, ve které vycházejí dějiny jednotlivých států světa, se publikace, která by měla pojednávat o Švýcarsku, doposud připravuje. Naše práce se dotýká také problematiky cestování v 19. století, která není v českém prostředí ještě příliš probádána. Kniha Milana Hlavačky se sice zabývá cestováním, dopravními prostředky, institucemi, hygienou a stravováním na cestách, ale pouze pro období 1750-1850.<sup>6</sup> Pokud se této záležitosti historici věnují, tak ji zpracovávají především na základě těchto druhů pramenů - korespondence, monografie, cestovní instrukce, cestovní deníky, studijní cesty, jízdní řády, různá nařízení (pasová), zákoníky, či archivní materiály. S těmito prameny pracují např. autoři studií, které jsou vydány v publikaci *Cestování Čechů a Poláků v 19. a 20. století*.<sup>7</sup> Studie mapují cesty významných osobností vědy a kultury, ale i běžných občanů. Tato publikace je věnována území střední a východní Evropy, ale i cestám do mimoevropských oblastí Konga, Egypta a Brazílie. Problematika cestování 19. století je

---

<sup>4</sup> V 90. letech Lidové noviny uvedli na trh řadu turistických průvodců od izraelského nakladatele Michael's Guide. SHICHOR, Michael. *Švýcarsko*. Praha 1992. ISBN 965-288-071-X.

<sup>5</sup> Kompletnější informace o Švýcarsku můžeme nalézt v Ottově slovníku naučném, údaje se však vztahují k roku 1904. Další publikaci, také nepatří k nejaktuálnějším a není věnována pouze samotnému Švýcarsku, ale i jiným frankofonním zemím. ŠRÁMEK, Jiří. *Úvod do dějin a kultury frankofonních zemí: (Belgie, Lucembursko, Švýcarsko, Kanada)*. Brno, 1995. ISBN 80-210-1060-6.

<sup>6</sup> HLAVAČKA, Milan. *Cestování v éře dostavníků: Všední den na středoevropských cestách*. Praha, 1996. ISBN 80-7203-015-9.

<sup>7</sup>Tento sborník připravil Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v. v. i. v rámci mezinárodní spolupráce s Historickým ústavem Opolské univerzity. Obsahuje šestnáct studií, z toho dvanáct českých, které jsou převážně věnovány zahraničním i domácím výpravám českých vědců, politiků a badatelů, menší část textu se zaměřila na putování českých vědců a vojáků do Polska. Příspěvky polských autorů pojednávají o zahraničních a domácích cestách Poláků. KALETA, Petr – NOVOSAD, Lukáš (edd.). *Cestování Čechů a Poláků v 19. a 20. století: sborník z mezinárodní vědecké konference (Praha 6. – 7. 9. 2007)*. Praha, 2008. ISBN 978-80-86495-50-7.

reflektována i v několika studiích, které jsou publikovány ve sborníku *Cesty a cestování v životě společnosti*. Využívají obdobných pramenů jako výše zmíněné studie, které zpracovávají různorodou látku.<sup>8</sup> Obsah tohoto sborníku a názvy statí demonstrují jev, který převládá u výzkumu dějin cestování. Historici svou pozornost směřují ke zpracovávání témat, která se vztahují ke středověkému<sup>9</sup> a k novověkému<sup>10</sup> cestování. Reflektují se cesty do zámoří, objevné plavby, cestování významných osobností, cesty kleriků, v neposlední řadě také kavalířské cesty a s tím spojené šlechtické cestování.<sup>11</sup> Autoři zabývající se šlechtickým cestováním pracují zejména s prameny osobní povahy - osobní korespondence, osobní a cestovní deníky, autobiografie, paměti. Vedle těchto zdrojů se informace čerpají také z cestovních instrukcí, cestopisů a nově se pracuje i s účetními materiály. Příkladem nám může být sborník *Šlechtic na cestách v 16. - 18. století*.<sup>12</sup> Z hlediska struktury je předkládaná bakalářská práce rozčleněna do sedmi kapitol.

V první kapitole představujeme podobu českých zemí a Švýcarska v námi sledovaném období, snažíme se zachytit společenské změny, kterými prošla česká společnost a které do jisté míry ovlivňovaly možnosti cestování. Využíváme poznatků z práce Jana Rychlíka, který se zabýval proměnou pasových a vízových nařízení v rámci habsburské monarchie.<sup>13</sup> O Švýcarsku uvádíme základní údaje, jaké zde panovaly náboženské a národnostní poměry atd. Mimo to, zde také vysvětlujeme základní pojmy, které v této práci používáme.

---

<sup>8</sup> ENGLLOVÁ, Jana. Proměny cestování na počátku 19. století ve světle zpráv cestovatelů ze Saska do Čech.; KOCOURKOVÁ, Květoslava. Písemné pozůstalosti jako pramen k dějinám cestování.; ŠTAIF, Jiří. Český kulturní a politický zájem o Paříž ve 40-60. letech 19. století.; CVRK, František. Osobní přeprava po Labi do I. světové války.; KRIVÝ, Bohumil. Vývoj česko-saského železničního spojení.; HOZÁK, Jan. Zrození motorismu a jeho charakter ve vztahu k cestování.; SEMOTANOVÁ, Eva. Cestovní a turistické mapy v českých zemích v 19. století. In BOBKOVÁ, Lenka - NEUDERTOVÁ, Michaela (edd.). *Cesty a cestování v životě společnosti: sborník příspěvků z konference konané 6-8. září 1994 Ústí nad Labem*. Ústí nad Labem, 1995. ISBN 80-7044-136-4.

<sup>9</sup> OHLER, Norbert. *Cestování ve středověku*. Praha, 2003. ISBN 80-86022-90-0. SOMMER, Petr – LIŠČÁK, Vladimír (edd.). *Odorik z Pordenone - z Benátek do Pekingu a zpět: setkání na cestách starého Světa ve 13. - 14. století: sborník příspěvků z mezinárodní konference, Plzeň, 13-14. listopadu 2006*. Praha, 2008. ISBN 978-80-7007-274-5.

<sup>10</sup> PÁNEK, Jaroslav. *Výprava české šlechty do Itálie v letech 1551-1552*. České Budějovice, 2003. ISBN 80-903040-8-7.

<sup>11</sup> Dále odkazujeme na článek Pánka Jaroslava, ve kterém nalezneme ucelený výčet publikací, článků a studií, které se vztahují ke středověkému a raně novověkému cestování. PÁNEK, Jaroslav. Cestování jako modernizační činitel středověké a raně novověké společnosti. In BOBKOVÁ, Lenka - NEUDERTOVÁ, Michaela (edd.). *Cesty a cestování v životě společnosti: sborník příspěvků z konference konané 6-8. září 1994 Ústí nad Labem*. Ústí nad Labem, 1997, s. 9-25. ISBN 80-7044-136-4.

<sup>12</sup> Tento sborník je výsledkem 3. adventního kulatého stolu. Toto pravidelné vědecké setkání se uskutečnilo z iniciativy Katedry historických věd Fakulty filosofické Univerzity Pardubice listopadu roku 2005. Daný sborník obsahuje deset studií od mladší a střední generace historiků, kteří se zabývají šlechtickým cestováním. KUBEŠ, Jirí (ed.). *Šlechtic na cestách v 16. - 18. století*. Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-928-2.

<sup>13</sup> RYCHLÍK, Jan. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu: pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848-1989*. Praha, 2007. ISBN 978-80-7285-081-5.

Druhá kapitola v krátkosti představuje osobnosti cestovatelů, kteří do Švýcarska zavítali. Na základě zjištěných údajů se také zamýšlíme nad finanční stránkou pobytů, nad délkou a ročním obdobím, kdy cestovatelé zemi navštěvovali a také nad četností cest do země v jednotlivých letech, které zkoumáme.

V následujících kapitolách se zabýváme konkrétnějšími tématy. Možnostem cestování se tedy věnuje třetí kapitola. Představujeme druhy komunikací, které mohl cestovatel využívat v českých zemích a jak byly propojeny se sousedními státy. Zjišťujeme, jaké trasy si čeští cestovatelé zvolili ke svým cestám do Švýcarska, jakých dopravních prostředků využívali, po jakých komunikacích cestovali. Otázkou je také doba trvání jednotlivých cest. Valná část kapitoly se poté věnuje možnostem cestování v samotném Švýcarsku. Hledáme odpovědi na otázky, po jakých komunikacích cestovali, jaký byl technický stav těchto komunikací nebo jakých dopravních prostředků cestovatelé využívali.

Další kapitola vypovídá o důvodech a motivech podniknutých cest. Zajímáme se o to, které lokality cestovatelé konkrétně navštívili. Vedle těchto skutečností představujeme v této kapitole také osobní dojmy a postřehy návštěvníků.

S osobními postřehy se setkáváme i v závěrečné kapitole, jelikož se zaměřuje na švýcarské obyvatelstvo, na jeho stravovací návyky, či způsob bydlení. Co se týče bydlení, více informujeme o podobě hotelů, jejich zařízení či kapacitě, a to proto, že vycházíme především z článku a v nich uvedených údajů.

## II. České země a možnosti cestování obyvatelstva

V této kapitole se seznámíme se situací, která panovala v českých zemích a Švýcarsku mezi lety 1860-1914, kdy tyto země prodělaly řadu politických, hospodářských, sociálních a kulturních změn. Chceme se zaměřit na rozdílnosti, ale i na shodné znaky těchto zemí. Tím chceme poukázat na to, z jakého prostředí čeští cestovatelé odjížděli a do jakého směřovali.

Začneme tedy situací v českých zemích, které v námi zkoumaném období, nebyly suverénním státem. Naopak od roku 1867 se staly součástí nově vzniklého útvaru Rakouska-Uherska. Před touto událostí však také nebyly samostatné, patřily do Rakouského císařství. Vesměs již od 16. století byly české země součástí celku, kterému vládl habsburský později habsbursko-lotrinský rod. Habsburský rod vytváří určité spojení mezi českými zeměmi a Švýcarskem, které z velké části připadalo Habsburkům jako dědičné léno. Švýcaři se však z habsburské rodové moci vymanili v 16. století, kdy zároveň vystoupili i z Římsko-německé říše a staly se nezávislým státem. České země se od habsburské monarchie definitivně odpoutaly po první světové válce roku 1918 a přetvořily se v suverénní stát.

Z této skutečnosti vyplývá, že politický vývoj v českých zemích byl do jisté míry ovlivněn zahraniční i domácí politikou habsburské monarchie, která jak jsme se zmínili, prodělala v 19. století řadu změn. S politickými zvraty, přicházely také změny do hospodářského, kulturního a sociálního běhu české společnosti, které do určité míry ovlivňovaly možnosti cestování českého obyvatelstva. Vraťme se k politickým událostem, již 20. října 1860 byl vyhlášen říjnový diplom, který byl příslibem přechodu k ústavnosti, o rok později 26. února však následovalo vydání významnějšího dokumentu a to únorové neboli Schmerlingovy<sup>14</sup> ústavy. Význam ústavy spočíval v omezení absolutistické moci a v zavádění centralistických prvků - byly zavedeny volené zemské sněmy, dále se obnovovala veřejná politická a spolková činnost, což vedlo k utváření nových politických směrů, pro naše téma bylo důležitější to, že došlo také ke změnám v kulturním životě. Začalo se vydávat množství českých knih, časopisů a novin, dále se zakládaly spolky s různým zaměřením hudební, ale co nás nejvíce zajímá i s tělovýchovným zaměřením. Některé z těchto spolků napomohly k rozvoji turistiky. Blíže budeme se turistikou zabývat v další části výkladu.

Událost, která přinesla další změny do habsburského soustátí, bylo rakousko-uherské vyrovnání uskutečněné roku 1867, kdy vzniklo Rakousko-Uhersko, které se skládalo ze dvou států, z východního Uherského království neboli Zalitavska a ze západní části, které se nazývalo Předlitavsko a do kterého spadalo území českých, alpských zemí, Haliče a

---

<sup>14</sup> Pojmenována po Antonu von Schmerlingovi, 1805-1893, rakouský politik, státník.

Bukoviny. V důsledku této události byla vypracována nová ústava tzv. prosincová, která byla vyhlášena roku 1867. Znamenala velký pokrok hlavně v oblasti svobod obyvatel. Zaváděla tedy rovnost všech občanů před zákonem, neomezenou volnost pohybu a jmění, dále osobní a domovní svobodu, svobodu shromažďování, svobodné vyznání víry a právo vytvářet spolky. Abychom výčet významných politických změn završily, zmiňme rok 1906, ve kterém bylo uzákoněno všeobecné hlasovací právo pro muže. Byl to významný posun od dob minulých, kdy volební řády do zemských sněmů a poslanecké sněmovny říšské rady neumožňovaly chudšímu obyvatelstvu, aby se podílelo na politickém životě. Přes jisté pokusy, které probíhaly zejména v druhé polovině 19. století a roku 1896, kdy byl poprvé umožněno volit nemajetným, kteří patřili do tzv. páté kurie. Byl až rok 1906 zásadní v otázce volebního práva. Od politických událostí přejdeme k uspořádání monarchie.

Habsburské monarchii byla mnohonárodnostním státem, ve kterém žilo velmi rozmanité spektrum národností, které měly mnohdy odlišný vývoj, historii, jazyk, kulturu. Proto se nemůže být překvapivé, že mezi těmito národnostmi docházelo ke sporům. Tyto národnostní rozepře zasáhly i české země, ve kterých probíhaly mezi českým a německým etnikem. Spory měly několik rovin, často se však týkaly zrovnoprávnění českého jazyka s německým v zemských, státních úřadech a ve státním školství. Otázku jazyka se snažilo vyřešit několik jazykových nařízení, které se však neprosadily buď kvůli odporu Němců, či českých poslanců. Nutno podotknout, že během padesáti let, které stály v popředí našeho zájmu, došlo k řadě zvrátů, které není nutné uvádět. Chceme jenom poukázat, že v českém prostředí existovaly rozpory, které ovlivnily, jak se domníváme české cestovatele v nahlížení na švýcarské obyvatele, čemuž se budeme věnovat v příslušné kapitole.

Politická rozhodnutí ovlivnila také vývoj hospodářství, v této oblasti zastávaly české země v rámci habsburské monarchie po celé námi sledované období důležitou roli. Patřily k nejvyspělejším částem soustátí. V českých zemích se úspěšně rozvíjela především textilní výroba, dále výroba skla, porcelánu, papíru. Rozmáhal se potravinářský průmysl, strojírenský, chemický, elektrotechnický a v neposlední řadě také těžba uhlí. Rozvoj hospodářství ovlivnil industrializaci, která na sebe navázala další společenské změny. Jednalo se především o proměny v sociální sféře. Co se tedy událo? Obyvatelstvo se přesouvalo do měst, kde se jednak udržovaly staré tradice, které se lidé přinesly z bývalých domovů, zároveň však docházelo k rozvoji a přetváření městského života.

Obyvatelstvo vedlo pestrý společenský život, kdy se vedle běžných, tradičně uctívaných církevních svátků a oslav, začaly navštěvovat také oficiální slavnosti. Lidé chodili do hospod, kaváren, divadla, na oblíbenosti získaly promenády, taneční zábavy. Pořádaly se

různé civilní hry, začínalo se sportovat.<sup>15</sup> Můžeme říci, že lidé svůj čas trávili aktivněji, věnovali se také rekreaci, cestování a turistice.

Co se týká cestování, tak lidé cestovali už odnepaměti a to z různých důvodů, my se však zaměříme na podobu cestování v 19. století, které se oproti předcházejícím obdobím tedy např. středověku a novověku odlišovalo hlavně tím, že přibyl nový důvod cest a to cestování pro zábavu. Také se měnila skladba cestovatelů, vedle zámožných šlechticů a členů expedičních výprav se cestování stávalo dostupným cílem i pro široké střední vrstvy. Co však bylo do určité míry společné všem dobám a vrstvám bylo to, že se navštěvovaly cizí země, obdivovaly architekturu jejich měst, poznávaly zvyky, obyčeje, atd. Díky tomu docházelo, k propojování nejen oblastí, ale také k obohacování člověka, jak po stránce duchovní tak i kulturní.<sup>16</sup> K rozmachu cestování v 19. století přispělo také to, že se díky technickému rozvoji stávalo jednodušší, pohodlnější a do jisté míry také bezpečnější záležitostí.

Mimo jiné byla lépe dostupná učená literatura, naučné slovníky, cestovatelé mohli využít informace z deníků svých předchůdců. Dále se vydávaly cestovní mapy a orientaci usnadňující - cestovní průvodce a příručky. Tato specificky zaměřená literatura, přivedla k cestování ve větší míře také příslušníky buržoazie. Mezi nejznámější vydavatele původců patřil Angličan John Murray,<sup>17</sup> jeho první průvodce vyšel roku 1836. Pro nás jsou však zajímavější jména dalších dvou vydavatelů, Karla Baedekera<sup>18</sup> a Adolpha Joanna, z toho důvodu, že vydávaly průvodce také o Švýcarsku. Vedle těchto průvodců existovaly i knihy, které byly vydávány v dřívějším období, zmiňoval se o nich L. Forges.

O jaké knihy tedy šlo? Publikace, které bychom mohli považovat za průvodce v pravém slova smyslu a které se zaměřily na popis Švýcarska, zažily největší rozkvět v 18. století, jak uvedl Louis Forges.<sup>19</sup> V tomto století bylo podle autora vydáno přes sto publikací pojednávajících o dané zemi, za největší propagátory Švýcarska L. Forges považoval J. J. Rousseau,<sup>20</sup> Edwarda Gibbona a Ferdinanda Saussure<sup>21</sup>. J. J. Rousseau čtenáři představil život

---

<sup>15</sup> VOŠAHLÍKOVÁ, Pavla. *Jak se žilo za časů Františka Josefa I.* Praha, 1996, s. 220-261. ISBN 80-205-0088-X.

<sup>16</sup> HLAVAČKA, Milan. Všední den na středoevropských cestách 1750-1850. In BOBKOVÁ, Lenka - NEUDERTOVÁ, Michaela (edd.). *Cesty a cestování v životě společnosti: sborník příspěvků z konference konané 6-8. září 1994 Ústí nad Labem.* Ústí nad Labem, 1995, s. 337-345. ISBN 80-7044-136-4.

<sup>17</sup> Murray John, 1745-1793, zakladatel nakladatelství.

<sup>18</sup> Baedeker, Karl, 1801-1859, vydavatel a autor cestovních průvodců.

<sup>19</sup> Práce Louise Forges Turistika ve Švýcarsku a ve Francii byla z francouzštiny do češtiny přeložena Josefem Hovorkou. *Časopis turistů* 16, 1904. Autor v práci popisuje stav turismu ve Švýcarsku, následně jej srovnává se stavem turismu v jeho rodné zemi Francii.

<sup>20</sup> Rousseau Jean-Jacques, 1712-1778, spisovatel, filosof.

<sup>21</sup> de Saussure Ferdinand, 1857-1913, švýcarský lingvista.

švýcarských horalů na stránkách *Lettre à d'Alembert sur les spectacles* a v díle *La Nouvelle Heloise* popsal krásy jezera Neuchâtelského. Spisovatel E. Gibbon<sup>22</sup> zpopularizoval zejména město Laussane, jak svými díly, tak také svou osobností.

Tito autoři znali však jen nejnižší část Švýcarska. Hory a sněhové pláně čtenářům představil až Saussure prostřednictvím publikace *Voyages dans les Alpes*.<sup>23</sup> Díky těmto třem mužům začalo být Švýcarsko známo už v 18. století. V následném 19. století přispěly ke známosti země také průvodce od výše uvedených vydavatelů a také romantismus. Postupem času se návštěva této země stala dokonce módní záležitostí. V době, kdy už bylo Švýcarsko známé, vyšla na konci 19. století v českém prostředí kniha o Švýcarsku, jejímž autorem byl E. M. Rutte.<sup>24</sup> Otázkou však zůstává, do jaké míry mohly zahraniční publikace proniknout do českého prostředí. Usuzujeme, že ano, jednak proto, že autory některých publikací byli významné osobnosti své doby, jejichž věhlas přesahoval hranice jejich rodišť, k tomu česká společnost přijímala vlivy ze zahraničí.

Jen pro zajímavost uvedme, že vedle cestovních příruček si cestovatelé na cesty brali také „hmotnou“ výbavu. Do výbavy patřila např. cestovní škatule (sloužila k uchování prstenů, směnek, písemností, atd.), tzv. cestovní roló (štůček podobný dnešním podkovitým polštářkům, který sloužil ke spaní), dále byl cestovatel vybaven vlastními přibory, lékárníčkou, často si vozil skládací postel s matrací, dekou a povlečením.<sup>25</sup> Co se týká českých cestovatelů, ani jeden se nezmiňoval o svém vybavení ať literárním či hmotném. Z tohoto důvodu nemůžeme sledovat, nové nebo přetrvávající vlivy v cestovním vybavení 19. století. Co však měl mít cestovatel u sebe, byly cestovní doklady, vydávání dokladů souviselo s různými nařízeními, které také ovlivňovaly cestování do ciziny. S touto problematikou se seznámíme později.

Nyní představíme pojem turistika. Cestování jak už jsme se výše zmínili, existovalo odnepaměti, avšak do tohoto pojmu nemůžeme zahrnout jakýkoliv teritoriální pohyb. Za skutečné cestování lze pokládat: *„Cestovní aktivity, zejména delších, alespoň několika denních (ať již do zahraničí nebo uvnitř vlastní země), jejichž účastníci si předem stanovili poměrně jasný program (byť připouštějící značnou variabilitu) a po dosažení svého cíle předpokládali návrat domů.“*<sup>26</sup> Turistika je naproti tomu definována jako aktivita spočívající v putování a poznávání prostředí, krajiny, památek, zvyků a lidí. Její počátky spadají

---

<sup>22</sup> Gibbon Edward, 1737-1794, anglický historik.

<sup>23</sup> FORGES, Louise. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii. *Časopis turistů* 16, 1904, č. 2, s. 55-56.

<sup>24</sup> RUTTE, Eugen, Miroslav. *Švýcarsko: Potulky turistovy v údolích i na horách*. Praha, 1895.

<sup>25</sup> HLAVAČKA, Milan. Všední den na středoevropských cestách 1750-1850, s. 340-341.

<sup>26</sup> PÁNEK, Jaroslav. Cestování jako modernizační činitel středověké a raně novověké společnosti, s. 13.



v českých zemích do 60. let 19. století. V této době vznikla tělovýchovná organizace Sokol,<sup>27</sup> do její náplně spadalo vedle jiných činností také pořádání výletů, které pro své členky organizoval i Americký klub dam.<sup>28</sup> Za první turistickou organizace však můžeme v českých zemích považovat až Klub českých turistů.<sup>29</sup> Někteří z českých cestovatelů byly členy těchto zájmových organizací. Čeští cestovatelé, kteří tedy stáli v popředí našeho zájmu, naplnili definici jak cestování tak také turistiky, proto je v následujícím textu označujeme zároveň pojmem turista i cestovatel.

Politické změny v habsburské monarchii, ovlivnily řadu oblastí společenského života, mezi které patřila také možnost cestování českého obyvatelstva do ciziny. V současné době je třeba k cestě do ciziny cestovní doklad – pas, vízum, někdy stačí pouhý doklad totožnosti. Co ovšem potřebovali lidé v 19. století k tomu, aby mohli překročit hranice své země? Bylo překročení hranice jednoduché? A bylo umožněno každému? V 19. století souvisely tyto otázky s pasovými a vízovými předpisy, které v určité podobě byly projednávány a zařazeny již do ústavy připravované na kroměřížském sněmu. Vzhledem k následujícím událostem nikdy nevešla v platnost stejně jako ustanovení, která obsahovala. Platná zůstala původní nařízení, zavedená před revolucí. Změna, která ovlivnila možnosti „cestování,“ nastala roku 1857, bylo vydáno císařské nařízení, které uvolňovalo pohyb obyvatelstva. Po rakouském území bylo možné pohybovat se bez pasu, k cestě do ciziny bylo nadále potřeba cestovního pasu. Další rozšíření volnosti pohybu, souviselo s přistoupením Rakouska k drážďanské konvenci německých států. Občané ze smluvních států se mohli, po daných územích pohybovat volně, k cestám do zemí Německého spolku postačil jednoduchý pasový list a kontroly na vnitroněmeckých hranicích byly zrušeny. Tento stav zůstal platný jak po rakousko-pruské válce roku 1866 tak i po sjednocení Německa roku 1871.<sup>30</sup> K celkové revizi pasových předpisů došlo v květnu 1867 vydáním meziministerské vyhlášky, která stanovila, že rakouští občané nepotřebují k cestě uvnitř říše pas, jinak tomu bylo v případě, pokud chtěl občan vycestovat do ciziny, k těmto cestám již byl nezbytný platný cestovní pas.<sup>31</sup> Při vydávání cestovních pasů platila v praxi zásada, že pokud občan nebyl právě trestně stíhán

---

<sup>27</sup> Tato organizace byla založena roku 1862, její členové se věnovali sportům, pohybovým aktivitám a kulturním činnostem.

<sup>28</sup> Americký klub dam byl založen roku 1865, jednalo se o první ženský spolek v českých zemích. Řídil se moderními zásadami a pokrokovými myšlenkami. Dívky zde získávaly vědomosti a to díky přednáškám, které klub organizoval.

<sup>29</sup> Klub českých turistů byl založen v Praze roku 1888 a výhradně se zabýval turistikou.

<sup>30</sup> RYCHLÍK, Jan. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu: Pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848-1989*. Praha, 2007, s. 5-7. ISBN 978-7285-081-5.

<sup>31</sup> Tamtéž, s. 7.

nebo nepodléhal vojenské povinnosti, nebyl žádný důvod mu vydání pasu odpírat. Tento stav platil až do první světové války, jejíž vypuknutí znamenalo konec svobody cestování.<sup>32</sup>

K překročení hranice bylo tedy zapotřebí platného cestovního pasu, žádný cestovatel se nezmiňoval, o komplikacích při jejím přejezdu, stejně tak nikdo neuvedl, že by během cesty předkládal cestovní pas na kontrolu. Co se týká vydávání pasů tak víme, že pokud občan neporušoval daná ustanovení, nebylo mu vydání pasu odmítnuto.

Tyto politické, hospodářské a kulturní změny, měly jistý vliv na možnosti cestování českých obyvatel do zahraničí. My se konkrétně zaměřujeme na ty občany, kteří si za cíl své cesty vybrali Švýcarsko, zemi která měla s českými zeměmi mimo habsburského rodu společné i jiné faktory, v každé zemi byly v některých případech přijímány odlišně. Švýcarsko bylo mnohonárodnostním státem, kde však oproti českému prostředí panovala mezi etniky vzájemná shoda. Nejpočetněji byli zastoupeni Němci, dále Francouzi, Italové a Rétorománi. Vzájemná shoda a rovnost etnik se projevila i v úředním jazyku Švýcarska, které nemělo jeden nýbrž čtyři oficiální jazyky – němčinu, francouzštinu, italštinu a rétorománštinu. V otázce náboženství dospěly protestantské a katolické kantony po ostrých střetech k toleranci. Švýcarští občané vyznávali protestantskou (o něco více rozšířená) a římsko katolickou víru. Vyznání víry bylo svobodnou záležitostí, jak bylo zakotveno ve spolkové ústavě z roku 1874. Tato ústava vedle svobody víry dále potvrzovala rovnost všech občanů před zákonem, petiční a spolkovací právo, byla potvrzena nezávislost země, svoboda a práva jednotlivých členů spolku, atd.

Z ústavy vyplývá největší rozdíl mezi oběma zeměmi, spočíval ve státním uspořádání. Švýcarsko od 16. století přijalo podobu federace jednotlivých kantonů. V Ottově slovníku už je země charakterizována, jako spolkový stát republikánského zřízení, který tvoří 25 kantonů, které jsou suverénní, zákonodárná moc přísluší občanům ve formě tzv. referenda. Švýcarští občané tedy mohli rozhodovat o návrzích zákona, o jejich změně nebo zrušení. Co je také důležité, že lid přímo volil nejvyšší výkonný úřad.

České země a Švýcarsko měly společné znaky, rozdíl byl však v praktickém fungování. Ve Švýcarsku panovala klidná atmosféra, vnitřní záležitosti byly vyřešeny již v minulých dobách, případně kantony dospěly ke společnému řešení. V zahraničních záležitostech, které nejednou narušily klid v Evropě, zachovávalo neutralitu. Švýcarsko v námi zkoumaném období, zažívalo tedy stabilitu. Naproti tomu v českých zemích nebylo

---

<sup>32</sup> RYCHLÍK, Jan. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu*, s. 7-9.

mezi lety 1860-1914 desetiletí, které by přineslo uklidnění, do panujících vnitřních i zahraničních záležitostí.

### III. Cestovatelé, články a informace z nich získané

Tato kapitola se věnuje osobnostem cestovatelů, kteří v námi zkoumaném období zavítali do Švýcarska. Přibližujeme zde i další skutečnosti, které svým obsahem doplňují výklad i následujících kapitol.

Cílem této kapitoly bylo, představit osobnosti cestovatelů a pokusit se jim přiřadit místo v české společnosti v tom smyslu, k jaké sociální vrstvě přínáleželi. Chtěli jsme také něco blíže vyhledat o tom, v jakém období do Švýcarska jezdili a na jak dlouho. Pomocí získaných faktů, jsme chtěli určit, zda cestování mimo české oblasti bylo nákladnou záležitostí, či nikoli a také si na základě finanční stránky věci více ověřit, kam cestovatele zařadit. Hledání nám ztížil fakt, že se nepodařilo určit identitu všech cestovatelů. Proto jsme se snažili uvádět, pokud to bylo možné alespoň nějaké informace, které o sobě cestovatel prozradil ve svém článku.

Jak jsme tedy zjistili, někteří cestovatelé nebyly českému prostředí neznámí a to buď již v době, ve které žili nebo v pozdějším období. K těmto cestovatelům patřily dvě ženy, u nichž jsme měli to štěstí, že do povědomí české veřejnosti vešly, jako první české lékařky. Jednalo se o Annu Bayerovou<sup>33</sup> a Bohuslavu Keckovou,<sup>34</sup> které ve Švýcarsku studovaly na lékařských fakultách v době, kdy v českých zemích nebylo ještě umožněno ženám navštěvovat vysoké školy. Jako první promovala A. Bayerová v Bernu roku 1881, o rok později získala titul také B. Kecková a to v Curychu. Tyto ženy se ve svých člancích nezmiňovaly o svém studiu a o životě ve Švýcarsku, zaměřily se na popis aktivit, které vykonaly. O A. Bayerové však můžeme říci, že cesty, které ve Švýcarsku podnikala, se uskutečnily buď během posledního roku studia popřípadě po samotném studiu. Se svými postřehy vystupovala tato cestovatelka také v Americkém klubu dam.

Poslední z žen, která do země zavítala, byla Milina Hanušová,<sup>35</sup> jak příjmení napovídá, mohla mít příbuzenský vztah k Janu I. Hanušovi,<sup>36</sup> významnému muži své doby. Rodina Hanušových byla početná, nám se však nepodařilo určit, zda naše cestovatelka do této rodiny přínáležela, nebo jestli se jednalo pouze o shodu příjmení. Více informací jsme o cestovatelce, nevyčetli ani z jejího článku.

---

<sup>33</sup> Bayerová Anna, 1852-1924, první česká lékařka, publicistka, feministka.

<sup>34</sup> Kecková Bohuslava (Bohumila), 1854-1911, jedna z prvních českých lékařek.

<sup>35</sup> Hanušová Milina, životopisná data nedohledána.

<sup>36</sup> Hanuš Ignác Jan, 1812-1869, knihovník, univerzitní profesor.

Další známou osobností, která si za předmět svého zájmu vybrala Švýcarsko, byl E. M. Rutte.<sup>37</sup> Tento muž byl významný cestovatel a spisovatel. Byl to také on, kdo napsal rozsáhlou publikaci o Švýcarsku.<sup>38</sup> Tato kniha vyšla roku 1895 a její recenze se objevila v Časopise turistů. Což nás přivedlo k myšlence, že mohla sloužit cestovatelům za jistý zdroj informací o Švýcarsku. V Českém turistovi byl také uveřejněn úryvek z této knihy.<sup>39</sup>

Otakar Laxa, jak jsme zjistili, byl profesor chemie a technologie mléka na fakultě potravinářské a biochemické v Praze, dále působil na zemědělském odboru pražské techniky.<sup>40</sup>

Podářilo se nám dohledat celé jméno cestovatele Vladimíra Jindřicha Bufky,<sup>41</sup> jak jsme zjistili, pracoval jako fotograf. Pokud se podíváme na jeho aktivity, nalezneme mezi nimi i fotografii Matterhornu a Monte Rosy, o jejichž návštěvě informoval ve svém článku.

Vilém Kurz patřil mezi zakládající členy Klubu českých turistů. Byl přispěvatelem do časopisu Český turista, kde uveřejnil svůj článek ohledně turistického průmyslu ve Švýcarsku.<sup>42</sup> Na stránkách časopisu publikoval také dopis od Jana Zycha, cestovatele, který se vydal do Ženevy studovat. V. Kurz ke zveřejněnému soukromému listu, připsal poznámku. „*Pisatel této zprávy jest mým žákem a milým přítelem, jemuž jsem směr cesty do Švýcarska naznačil.*“<sup>43</sup> Tento případ ukazuje na možnost, že lidé jezdili do Švýcarska na doporučení. Co se týká osobnosti Jana Zycha, víme, že byl studentem a přítel V. Kurze. O těchto cestovatelích se nám podařilo nasbírat nejvíce informací, co se týká zbylých, můžeme je rozdělit na ty, jejichž jména známe a na ty, kteří psali pod pseudonymem, iniciálami či zůstali anonymní.

Dostáváme ke skupině cestovatelů, u kterých víme, jak se jmenovali, ale mnoho informací se nám o nich nalézt nepodařilo. Tito cestovatelé ve svých článcích neuváděli žádné informace osobního charakteru.

Dr. J. V. Bohuslav působil jako jednatel senátního prezidenta Vrchního soudu zemského soudu v Praze.<sup>44</sup>

Jméno cestovatele, Hanuše Mayera, který se vydal do Švýcarska roku 1908, se shoduje se jménem autora cestopisu Egypt, Tento cestovatel do této země zavítal roku 1905. Tato blízkost dat poukazuje na to, že se mohlo jednat o stejnou osobu.<sup>45</sup>

---

<sup>37</sup> Rutte Miroslav Eugen, 1855-1903, turista, spisovatel.

<sup>38</sup> RUTTE, Miroslav Eugen. *Švýcarsko: Potulky turistovy v údolích i na horách*. Praha, 1895.

<sup>39</sup> RUTTE, Miroslav Eugen. Turisté ve Švýcarsku. *Časopis turistů* 1, 1889, č. 1, s. 6-25.

<sup>40</sup> Laxa Otakar, 1874 - 1961, profesor, autor knih, které se zabývaly využitím a zpracováním mléka.

<sup>41</sup> Bufka Jindřich Vladimír, 1887-1916, fotograf, popularizátor fotografie, významný představitel piktorialismu.

<sup>42</sup> KURZ, Vilém. Turistický průmysl ve Švýcarsku. *Časopis turistů* 2, 1890, č. 9, s. 142-143.

<sup>43</sup> ZYCH, Jan. K pramenům Rýna. *Časopis turistů* 5, 1893, č. 2, s. 21-45.

<sup>44</sup> Bohuslav V. J., životopisná data nedohledána, doktor práv.

<sup>45</sup> Mayer Hanuš, životopisná data nedohledána.

Ignát Šulc,<sup>46</sup> Ing. B. Palkovský,<sup>47</sup> Janda,<sup>48</sup> Otakar V. Hyneš,<sup>49</sup> patřili mezi cestovatele, o kterých se nám nepodařilo vypátrat více informací.

Hledání identity u některých autorů, bylo ztíženo také tím, že psali pod pseudonymy. Např. autor článku *Úryvky cestopisné* vystupoval pod jménem Titus Livinius Vobinůžka.<sup>50</sup> Tento cestovatel, jak jsme se z článku dozvěděli, pracoval jako učitel. Na jakém typu školy už, ale nevíme.

Další autor se pod svým článkem *Svatý Gotthard* podepsal, jako Charles de Roges.<sup>51</sup> Tento cestovatel o sobě prozradil řadu protichůdných informací. Na jedné straně vystupoval jako americký „svobodný“ cestovatel, na straně druhé během svého putování narazil na řadu návštěvníků, se kterými mluvil německy a v jednom případě také česky. K tomu o cestovatelích z českých zemí hovořil jako o krajanech. Z toho usuzujeme, že se jednalo o českého cestovatele, pro tento závěr hovoří fakt, že své postřehy zveřejnil na stránkách českého časopisu.

U cestovatele Josefa Sauera z Augenburgu,<sup>52</sup> nemůžeme s jistotou říci, že jeho jméno je pseudonym, ale i tak jsme bližší údaje o něm nenalezli.

Co se týká zbývajících autorů, ti se podepisovali, buď iniciálami popřípadě svá jména neuváděli - zůstali anonymní. O cestovateli, který se podepisoval jako J. - K. víme, alespoň to, že byl členem Klubu českých turistů.

Do Švýcarska cestovali jak muži tak také ženy, zda cestovali ve skupinách či samostatně nelze jednoznačně určit. V některých případech bylo zcela zřejmé, že cestovatel, cestoval s blíže nespécifikovanou skupinou lidí, protože se o svých spolucestovatelích v článcích zmiňoval. Dále jsme se řídili jazykovým hlediskem, tedy jestli článek byl psán v první osobě jednotného nebo množného čísla. Toto hledisko musíme brát s určitou rezervou, neboť bylo možné, že ač cestovatel podnikl cestu sám, článek mohl napsat v plurálu. Přesto, můžeme říci, že převládalo, cestování ve skupinách.

Z článků bylo také možné vyzorovat, v kterých letech čeští cestovatelé začínali Švýcarsko navštěvovat a také to, jak se návštěvnost proměňovala<sup>53</sup>. Než představíme

---

<sup>46</sup> Šulc Ignát, životopisná data nedohledána.

<sup>47</sup> Palkovský B., životopisná data nedohledána.

<sup>48</sup> Janda, vyhledali jsme Františka Jandu 1886- 1956, architekt, urbanista, realizoval např. budovu Zimních lázní v Poděbradech, zde nacházíme určitou shodu s naším cestovatelem, který se ve svém článku zaměřil na popis lázní ve sv. Havlu a byl inženýrem.

<sup>49</sup> Hyneš V. Otakar, životopisná data nedohledána.

<sup>50</sup> Vobinůžka, Livinus Titus, životopisná data nedohledána, učitel.

<sup>51</sup> Charles de Roges, životopisná data nedohledána.

<sup>52</sup> z Augenburgu Sauer Josef, životopisná data nedohledána.

<sup>53</sup> Na straně 54. v přílohách je uvedena tabulka č. 1, která vypovídá o četnosti cest do Švýcarska mezi lety 1860-1914. Dále je zde tabulka č. 2, která poukazuje na četnost článků v námi zkoumaných časopisech.

výsledky, uveďme, že jsme námi zkoumané období rozdělili na desetiletí. Tudiž jsme sledovali četnost cest v 60. letech, 70. letech, 80. letech, 90. letech. Následně pak od roku 1900 do roku 1910 a poslední úsek od roku 1911 do 1914. Můžeme říci, že šedesátá léta byla obdobím, kdy se s cestami do Švýcarska začínalo, čemuž nasvědčují i to, že jsme zaznamenali pouze jednu cestu, v sedmdesátých letech bylo cest více – tři cesty. Je zde patrná vzestupná tendence v četnosti cest, která následovala i v osmdesátých letech, v tomto období se podniklo pět cest. Počet se navýšil i v devadesátých letech a to o jednu cestu – celkem tedy šest cest. Nejhojněji však bylo Švýcarsko navštěvováno mezi lety 1900-1910, kdy jsme zaregistrovali devět cest. Po tomto desetiletém období, nastoupila léta 1911-1914, která znamenala konec cest do Švýcarska, v tomto časovém úseku se neuskutečnila žádná cesta. Tento propad můžeme přičíst, rostoucímu napětí v evropském prostoru. Jak už vyplynulo v devadesátých letech a v následujícím desetiletí, se uskutečnilo nejvíce cest. Tento jev můžeme do určité míry, přičíst tomu, že v 50. a 60. letech cestku k moři nebo do hor musel ještě doporučit lékař, situace se postupně měnila do stavu, kdy postupně stoupal zájem o prázdninovou turistiku a to zejména v 80. a 90. letech 19. století. Tyto cesty podnikali nejčastěji tzv. „lepší lidé“ neboli měšťané, kteří si to mohli dovolit, z počátku začali objevovat české lázně, později zavítali i do zahraničí.<sup>54</sup>

Vedle roků, můžeme také vypořádat, v jakých měsících bylo Švýcarsko ze strany českých cestovatelů navštěvováno. Co se týká ročních období, nejčastěji se do země jezdilo v letních a jarních měsících. Jednalo se o březen, duben, květen, červen, červenec, srpen, září, říjen. Tyto měsíce se od sebe lišily a to tím, že některé spadaly do období, kdy probíhala letní nebo také hlavní sezóna a jiné byly již mimo sezónní. Rozdíl mezi sezónou a mimo sezónním obdobím spočíval hlavně v cenách, které byly, buď vyšší, nebo nižší. Hlavní sezóna trvala od července do poloviny září.<sup>55</sup> Podle jiných údajů hlavní sezóna trvala od 10. června do 10. září.<sup>56</sup>

Někteří cestovatelé uvedli přesná data, kdy se vydali do Švýcarska, patří sem J. K., který svou cestu započal 2. srpna, Ch. de Roges 7. srpna, T. L. Vobinůžka 30. srpna. Tito cestovatelé v zemi pobývali během hlavní sezóny. Jan Zych, který chtěl cestu zahájit již na začátku měsíce října, po určitých komplikacích bylo datum odjezdu přesunuto až na třináctého téhož měsíce. Toto oddálení mu způsobilo i jisté těžkosti při cestování a to takové, že ho zastihly sněhové vánice. U dalších cestovatelů, kteří se přesně nevyjádřili, jsem roční

---

<sup>54</sup> VOŠAHLÍKOVÁ, Pavla. *Jak se žilo za časů Františka Josefa I.*, s. 260.

<sup>55</sup> RUTTE, Miroslav Eugen. Turisté ve Švýcarsku. *Časopis turistů* 1, 1889, č. 2, s. 23.

<sup>56</sup> KECKOVÁ, Bohuslava. Výlet na horu Rigi. *Ženské listy* 11, 1893, č. 5, s. 93.

dobu nebo měsíc odvozovali z popisu krajiny, jevů, na které narazili, popřípadě udali přibližný časový údaj. Většina cestovatelů v zemi pobývala tedy v rozmezí od března do října. Byly i výjimky, někteří dali přednost zimním měsícům Hanuš Mayer, si pro pobyt zvolil rozmezí od ledna do února, Ch. C. pobýval v Ženevě na konci prosince.

Zajímavá je také délka pobytu, která byla rozmanitá. Pohybovala se v rozmezí tří dnů až čtyř týdnů. Přestože nemáme přesné údaje od všech cestovatelů, považujeme jeden týden za minimální délku pobytu, ale vzhledem k aktivitám, o kterých ve svých článcích cestovatelé reflektovali, se spíše přikláníme k delším časovým úsekům. Uvedme alespoň na ukázkou, kteří z cestovatelů si vyčlenili na cestování nejvíce času. Jednalo se o T. L. Vobinůžku, který v zemi pobýval čtyři týdny, stejné časové údobí strávil na svých cestách i J. - K., ten však navštívil mimo jiné Itálii, Rakousko, na samotný pobyt ve Švýcarsku mu zůstalo jedenáct dní.

Nyní uvedeme krátkou zmínku k cenám.<sup>57</sup> Došli jsme k závěru, že služby či ceny ve Švýcarsku byly asi dražší, než jak tomu bylo v českých zemích. Usuzujeme tak ze stížností některých cestovatelů na vysoké ceny. Naproti tomu náš závěr vyvrací fakt, že mnozí cestovatelé zemi navštěvovali nejen v letních a jarních měsících, ale také během hlavní sezóny, přičemž zde netrávili nezanedbatelnou dobu. Proto se přiklání k tvrzení, že záleželo na konkrétním cestovateli a jeho přístupu k cenám.

Na závěr bychom chtěli uvést, že dle našeho mínění přínáleželi cestovatelé ze sociálního hlediska ke střední vrstvě obyvatelstva. Odvozujeme to jednak z toho, že pobyt ve Švýcarsku byl asi nákladnější záležitostí, dále proto, že známe povolání nebo postavení několika cestovatelů, která byla „charakteristická pro střední vrstvu“. Mezi cestovateli byly zastoupeny dvě lékařky, tři doktoři, inženýr, fotograf, dále učitel a student. Z toho usuzujeme, že by i ostatní cestovatelé mohli zastávat obdobná postavení. Ať už známí či neznámí cestovatelé jednu věc můžeme uvést s určitostí a to tu, že všichni byli spisovatelé, alespoň na stránkách českých časopisů.

Záležitosti, které jsme zmínili v této kapitole, se budou objevovat i v následujícím výkladu. Přesto zde byl kladen důraz na to, aby se dané skutečnosti nahlíželo ze strany českých cestovatelů.

---

<sup>57</sup> Ve Švýcarsku byla měna švýcarský frank, jeden frank se dělil na 100 centů. Co se týká českých zemí, od roku 1857 do roku 1892 se užívala jako měnová jednotka zlatý rakouského čísla, který se dělil do krejcarů. Od roku 1892 se používala rakouská koruna, jedna koruna se dělila na 100 haléřů. Převodní kurz mezi měnami 1 frank=0,95 haléřů.



#### IV. Možnosti cestování

Čeští cestovatelé museli překonat vzdálenost více než šesti set kilometrů (vzdušnou čarou) a procestovat minimálně jednu další zemi, aby dosáhli svého cíle - Švýcarska. Přes jakou zemi tedy čeští cestovatelé jeli, jaké dopravní prostředky použili, jak dlouho cesta trvala? Byla cesta pohodlná, nebo náročná? Využili cestovatelé cesty do Švýcarska k poznání nových míst? Na některé z těchto otázek odpověď známe, jelikož nám ji poskytli sami cestovatelé ve svých člancích.

Čeští cestovatelé měli mezi lety 1860–1914 v českých zemích k dispozici následující typy komunikací – silniční, vodní a železniční. Dá se předpokládat, že nejvíce k přepravě cestovatelé využívali dopravy železniční. Železnice byly oproti silniční přepravě rychlejší, stabilnější a spolehlivější. Ve srovnání s vodní přepravou také zajišťovala daleko vhodnější spojení i do oblastí mimo Labe. Hustá železniční síť umožňovala pohodlnou a dostupnou přepravu, a to i díky tomu, že navazovala na železniční sítě sousedních zemí. Například první česko-saské železniční spojení mezi Děčínem a stanicí Schöna bylo zrealizováno roku 1851 Severní státní dráhou. Od roku 1851 do roku 1906 bylo vybudováno mezi českým a saským územím na 27 česko-saských přechodů. Tyto přechody byly zpočátku budovány z důvodu zahraničního obchodu,<sup>58</sup> později byly využívány také k osobní přepravě. Osobní přeprava byla zajišťována mezi českým a saským územím také lodní dopravou po Labi. Roku 1839 zahájila saská společnost pravidelné plavby na trase Drážďany – Děčín. Téhož roku získal výhradní privilegium pro plavbu na českém úseku Labe John Andrews. Společně s bratry Rustonovými zahájil roku 1841 paroplavbu na celém splavném českém úseku řeky Labe. Osobní labská doprava zaznamenala rychlý rozvoj, který neukončila ani výstavba železnice. Konkrétně osobní dopravu na Labi zajišťovaly jak parníčky pro 30 osob, tak také parníky, které byly schopny pojmout až 500 osob. Plavba po Labi byla sama o sobě velkým zážitkem, cestující mohl pozorovat během plavby okolí nebo využít zábavného programu, který byl běžnou součástí většiny plaveb. Příjezdy, či odjezdy parníků byly koordinovány s odjezdy důležitých vlakových spojů, pokud to plavební podmínky dovozovaly.<sup>59</sup> Pokud by tedy čeští cestovatelé chtěli, mohli se po Labi plavit z Prahy přes Ústí nad Labem, Děčín až do Drážďan, kde bylo možné přestoupit na vlak a pokračovat v cestě. České země měly také železniční spojení s Rakouskem. Toto spojení se datuje od roku 1832, kdy byl zahájen provoz

<sup>58</sup> KRIVÝ, Bohumil. Vývoj česko-saského železničního spojení, s. 464-470.

<sup>59</sup> CVRK, František. Osobní doprava po Labi do I. světové války, s. 456-458.

po celé délce první české koněspřežné dráhy. Tato dráha vedla z Českých Budějovic do Lince, měřila 129 km a byla na ní provozována také osobní přeprava. Začátkem 70. let 19. století byla koněspřežka přestavěna na parostrojní provoz.<sup>60</sup> S Rakouskem respektive s Vídní byly české země propojeny i Severní státní dráhou, Rakouskou severozápadní dráhou a Dráhou císaře Františka Josefa.<sup>61</sup> Tato orientace na Vídeň je logická, jelikož Vídeň nebyla jen hlavním městem říše a Předlitavska, do jehož komplexu patřily také české země, ale také sídlem státních orgánů, centrem obchodu a umění. Můžeme tedy říci, že České země měly dobré železniční spojení se svými sousedními oblastmi – Bavorskem, Saskem, Slezskem, Slovenskem a vlastním Rakouskem.

Jak bylo řečeno výše, čeští cestovatelé mohli k dopravě na území českých zemí využívat komunikace železniční, vodní a silniční. Co se týká silniční komunikace, české země patřily mezi země s nejhustší silniční sítí v habsburské monarchii.<sup>62</sup> Technická úroveň těchto cest byla vysoká a osobní přeprava zde byla od roku 1823 zajišťována poštovními rychlíky a později od roku 1828 také soukromými dostavníky. „Problém“ přepravy po silnicích spočíval v tom, že v období, kdy se na cestu vydávali cestovatelé, kteří stojí v popředí našeho zájmu, byla silniční doprava radikálně ovlivněna železnicí, a to především od druhé poloviny 19. století. Formanské vozy, ani dostavníky nemohly konkurovat železnici v přepravě na delší vzdálenosti, z tohoto důvodu se silnice, které byly určeny k dálkové přepravě, přestaly rozvíjet.<sup>63</sup> Domníváme se, že na silnicích lokálního významu cestující nadále mohli k přepravě užívat kočárů, ale při přepravě na delší vzdálenosti dávali přednost cestování po železnicích. Ve zkoumaném období docházelo tedy k vytlačování přepravy pomocí kočárů a dostavníků, současně se začínal rozvíjet nový způsob přepravy a to motorismus, který ale také nebyl v této době vážným konkurentem železnice. Do automobilu, nebo na motocykl usedali ti, kteří toužili zažít dobrodružství a něco nového, nikoliv však ti, kteří toužili po rychlé a pohodlné možnosti cestování.<sup>64</sup>

Zvýše uvedeného vyplývá, že cestovatelé dávali v českých zemích přednost železniční dopravě před ostatními možnostmi přepravy. Tuto skutečnost podporuje i fakt, že dva čeští cestovatelé, kteří se vydali do Švýcarska mezi lety 1860–1914 cestovali z českých zemí právě

---

<sup>60</sup> HLAVAČKA, Milan. *Cestování v éře dostavníků: Všední den na středověkých cestách*. Praha, 1996, s. 86–88. ISBN 80-7203-015-9.

<sup>61</sup> HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava, 1975, s. 104-105. ISBN 63-558-75.

<sup>62</sup> HLAVAČKA, M. *Cestování v éře dostavníků*, s. 24.

<sup>63</sup> URBAN, Otto. *Československé dějiny 1848- 1914. I.: Hospodářský a sociální vývoj*. Praha, 1978, s. 96-97. ISBN 17-158-78.

<sup>64</sup> HOZÁK, Jan. Zrození motorismu a jeho charakter ve vztahu k cestování. In BOBKOVÁ, Lenka - NEUDERTOVÁ, Michaela (edd.). *Cesty a cestování v životě společnosti: sborník příspěvků z konference konané 6-8. září 1994 Ústí nad Labem*. Ústí nad Labem, 1995, s. 474. ISBN 80-7044-136-4.

vlakem. Jedná se o cestovatele, který psal pod pseudonymem Titus Livinius Vobinůžka.<sup>65</sup> Cestu do Švýcarska podnikl roku 1867. Druhý cestovatel zavítal do Švýcarska téměř o 30 let později, roku 1896, a to v rámci své okružní cesty po Rakousku, Itálii, Švýcarsku a Německu. Tento Čech psal pod iniciálami J. - K.<sup>66</sup> Tito dva cestovatelé byli jediní, kteří v námi zkoumaných článcích zanechali popis své trasy. Ostatní cestovatelé způsob dopravy do Švýcarska nereflektují.

Rozborem jejich článků můžeme odpovědět na některé otázky, které jsme si položili na začátku této kapitoly: např. přes jakou zemi (ě) čeští cestovatelé do Švýcarska cestovali?

T. L. Vobinůžka se vydal do Švýcarska přes jedinou zemi a to Německo. J. - K. podnikl rozsáhlejší cestu, během které navštívil více zemí, jak už jsme výše uvedli. Tento cestovatel podává důkaz o tom, že do Švýcarska bylo možné cestovat vedle Německa také ze samotného Rakouska a vedle toho i z Itálie. Díky tomuto autorovi jsme se také dozvěděli, že tyto země měly mezi sebou dobré železniční spojení. Obdobně bezproblémové vlakové spojení bylo také mezi Švýcarskem a jeho sousedními zeměmi. Záleželo tedy už jen na cestovatelích přes jaké země, či zemi se rozhodli do Švýcarska cestovat.

Dále jsme si položili otázku: Jaký dopravní prostředek cestovatelé použili? Odpověď na tuto otázku nám opět poskytli pouze výše zmínění cestovatelé, kteří zvolili pro svoji cestu dopravu vlakem. T. L. Vobinůžka svou cestu zahájil v Praze. Na vlak nasedl na Smíchovském nádraží, odkud pokračoval k česko-německé hranici, kterou překonal v Brodu Bavorském.<sup>67</sup> V tomto městě přesedl na bavorskou železnici. Vobinůžka pro vlak užíval také slovo parní stroj, což dosvědčovalo, že cestoval po parostrojní železnici. Po bavorské železnici cestoval do Augsburgu,<sup>68</sup> kde učinil další přestup na vlak, kterým se bez dalších přestupů dopravil až do Lindavy – města ležícího na německé straně Bodamského jezera, samotné jezero leží na německo-rakousko-švýcarské hranici. Odtud se T. L. Vobinůžka na parníku přeplavil na švýcarskou stranu jezera, tedy k cíli své cesty – Kostnici.<sup>69</sup> Během plavby stojí v popředí Vobinůžkova zájmu především okolí jezera. Popis parníku zcela opomíjí, což považujeme za nešťastné, neboť bychom se mohli dozvědět další skutečnosti o parníkové přepravě na

---

<sup>65</sup> VOBINŮŽKA, Livinius Titus. Úryvky cestopisné z roku 1867: Z Prahy do Kostnice. *Světozor* 2, 1868.

<sup>66</sup> K., J. Okružní cesta Rakouskem, Itálií, Švýcarskem a Německem. *Český turista* 8, 1896.

<sup>67</sup> Titus Livinius Vobinůžka ve svém článku psal o Brodu Bavorském. Správně se město jmenuje Fürth in Wald (v české podobě Brod nad Lesy). Jedná se o pohraniční město ležící v severovýchodním Bavorsku, které je vzdáleno 4 km od českého pohraničního města Folmava a 17 km od města Domažlice.

<sup>68</sup> T. L. Vobinůžka použil opět české znění města Augšpurk, my uvádíme německý název, protože se jedná o německé město ležící v jihozápadní části spolkového státu Bavorska.

<sup>69</sup> Kostnice neboli Kostanz leží v jihozápadní části Německa konkrétně v Bádensku-Württenbersku na hranicích se Švýcarskem. Přestože se jedná o německé město, zahrnuli jsme ho do dané práce, neboť T. L. Vobinůžka bral Kostnici jako výchozí bod pro své výlety do švýcarských oblastí.

švýcarských jezerech. Vedle vlaku a parníku Vobinůžka jiné dopravní prostředky k dopravě do Švýcarska nepoužil.<sup>70</sup>

J. - K. během své okružní cesty užil více dopravních prostředků. Úsek z českých zemí do Lince absolvoval rychlovlakem dráhy císaře Františka Josefa. V Linci,<sup>71</sup> kde přestoupil, dále pokračoval bez přestupu až do Terstu. Autor se pouze zmiňoval o tom, že cestoval drahou, neboli železnicí, jiné postřehy ze své cesty nezanechal. Dorazil do Itálie, která byla první zastávkou na jeho okružní cestě. V Itálii používal k přepravě z jednoho města do druhého dráhy. Pokud se plavil po jezerech nebo řekách, požíval lodí. Nezmiňoval se o velikosti, kapacitě ani o délce plavby. Při návštěvách měst užil také ozubených drah.<sup>72</sup>

Jak dlouho trvala cesta do Švýcarska? I na tuto otázku jsme našli v článcích odpověď. Můžeme říci, že parní stroj, kterým cestoval Vobinůžka, byl rychlým dopravním prostředkem své doby. Cestovatel se na cestu vydal ve večerních hodinách (přesnou hodinu autor neuvádí), a to v pátek 30. srpna. Již za svítání následujícího dne (sobota) přešel české hranice, v jedenáct hodin téhož dne dorazil do Mnichova, hlavního města bavorské oblasti, které je od Prahy vzdáleno 385 km. Tuto vzdálenost tedy cestovatel zvládl za patnáct hodin. Jedná se o náš odhad, předpokládáme, že cestovatel vyjel z Prahy nejpozději v osm hodin večer. Cestu, jak víme, prodlužovaly zastávky a také přestup na vlak v Brodě Bavorském. Část soboty a neděle strávil Vobinůžka v Mnichově. Pobyt zde využil k poznávání historických pamětihodností. Mnichov opustil v neděli dopoledne (1. září), plynule pokračoval až do Augburgu, kde přestoupil na vlak směřující do Lindavy. Na vhodný vlak, jak autor uvedl, musel čekat až do devíti hodin večer, čímž doba cestování opět narostla. Do Lindavy dorazil v pondělí (2. září) za svítání, předpokládáme mezi čtvrtou a pátou hodinou ranní. Ještě tentýž dne se plavbou po Bodamském jezeře přeplavil do Kostnice. Cesta tedy trvala čtyři dny, z toho necelý den a půl strávil v Mnichově. Domníváme se, že Vobinůžka naplánoval cestu účelně. Nepobýval ve městech více času, než bylo nutné. Pobyty a určité průtahy cesty byly zapříčiněny zastávkami, přestupy a čekáním na vhodné spoje.

Cesta druhého cestovatele J. - K. také potvrdila, že „rychlovlak“ patřil mezi rychlé dopravní prostředky. Svou okružní cestu zahájil 2. srpna odpoledne. Nejdříve zamířil do Itálie, do prvního italského města dorazil 5. srpna. Do Itálie cestoval z českých zemí přes Lince, Lublaň a Terst. V Itálii navštívil mimo jiné města Benátky, Miláno a v neposlední řadě město Lugáno. Cesta byla volena tak, aby směřovala ke švýcarským hranicím, kterých dosáhl

---

<sup>70</sup> VOBINŮŽKA, Livinius Titus. Úryvky cestopisné z roku 1867: Z Prahy do Kostnice. *Světobzor* 2, 1868, č. 26, s. 257-259.

<sup>71</sup> Linc neboli Linz je hlavním městem spolkové země Horní Rakousy a leží na řece Dunaj.

<sup>72</sup> K., J. Okružní cesta Rakouskem, Itálií, Švýcarskem a Německem. *Časopis turistů* 8, 1896, č. 10, s. 173.

10. srpna. Cesta do Švýcarska mu tedy trvala osm dní. Prvním městem, které ve Švýcarsku navštívil, bylo Göschenen.<sup>73</sup> Musíme si však uvědomit, že zastávky a návštěvy italských měst, byly součástí okružní cesty, kterou si J. - K. naplánoval. Ve Švýcarsku pobyl jedenáct dní, během kterých navštívil řadu míst. Trasa cesty byla opět volena tak, aby se přes švýcarská města dostal do Rakouska, které se stalo poslední zemí na jeho okružní cestě. Přes Rakousko se navrátil do českých zemí a opět jako na začátku, cestoval přes Linec do Prahy. Cestovatel měl na základě svého plánu procestovat také Německo, ale zmínky o této zemi jsme v článku nenalezli. Na základě zjištěných informací můžeme konstatovat, že samotná cesta do Švýcarska i s cestou zpáteční zabrala cestovatelům kolem čtyř dní (v ideálním případě) z času, který si stanovili pro své cestování. Předpokládáme také, že i další cestovatelé volili obdobný dopravní prostředek a trasu svých cest.

Cestovatelé se nezmiňovali, zda se jim cestovalo pohodlně, nepohodlně, zda bylo cestování náročné, únavné. Mnoho těchto skutečností záviselo nejen na povaze a zkušenostech cestovatele, ale také na tom jaký komfort poskytovaly vlaky, případně osobní vozy. V těchto vozech, dnes bychom je nazvali kupé, strávili řadu hodin, ne-li dní. Osobní vozy prodělaly od počátku železnice značný vývoj. Od prvních vozů, které se podobaly kočárům přes vozy, které neměly křesla a postrádaly řádné osvětlení i vytápění až k vozům, ve kterých cestovatelé, kteří stojí v popředí našeho zájmu, pravděpodobně už cestovali. Osobní vozy v 60. letech 19. století byly už opatřeny spojovacími můstky, které umožňovaly procházet se po celé délce vlaku a mimo to byly vybaveny také křesly. V 90. letech se již užívalo elektrické osvětlení. Před jeho zavedením se cestující musel spokojit pouze s olejovými, acetylenovými či karbidovými lampičkami. V 50. letech 19. století byly zřizovány vozy spací, v 80. letech se cestující mohl najít v restauračních vozech a měl k dispozici také vyhlídkové vozy.<sup>74</sup> Tyto náležitosti mohly přispět k pohodlí cestovatele a zjednodušit mu cestování.

Už víme, jaké možnosti cestování se nabízely českému cestovateli při cestě z českých zemí do Švýcarska, ale jaké měl možnosti cestování ve Švýcarsku? V jakém stavu byly švýcarské komunikace? O eventualitách cestování ve Švýcarsku a o podobě švýcarských komunikací jsme se nejvíce dozvěděli od samotných cestovatelů.

Možností jak cestovat po Švýcarsku měl český cestovatel mnoho, protože byla k dispozici řada dopravních prostředků. Dopravní prostředky a stav komunikací představíme

---

<sup>73</sup> Göschenen osada ležící v údolí Reuss v kantonu Uri. Na území osady se nachází severní portál železničního gotthardského tunelu.

<sup>74</sup> HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava, 1975, s. 194-195. ISBN 63-558-75.

postupně. Nejdříve se zaměříme na způsob přepravy z bodu A do bodu B, který cestovatelé nejen z českých zemí, ale i ostatní návštěvníci využívali často. Vedlo toho, že se jednalo o způsob přepravy nejrozšířenější, byl to také způsob nejlevnější a nejdostupnější. Mluvíme o chůzi.

Čeští cestovatelé ve Švýcarsku chodili převážně pěšky. Je to dáno tím, že do Švýcarska jezdili hlavně za turistikou. Tedy za aktivním způsobem trávení svého volného času, během kterého se rekreovali a poznávali okolí. Tuto definici uvádíme záměrně, jelikož mezi cestovateli byli tací, kteří se na vrchol hory dostali pomocí ozubené dráhy a na řádcích článků se hrdě prohlašují za turisty. Jejich způsob dopravy na vrchol některé ze švýcarských hor, tedy za pomocí ozubených drah, byl popisovaný i těmi, kteří této možnosti nevyužili a vrcholů dosáhli chůzí.

Není se čemu divit, že všichni cestovatelé, kteří na ozubené dráhy narazili, byli jimi zaujati. Jednalo se o velmi zvláštní druh dopravy, používající technických vymožeností, zdolávající náročné terény a kladoucí velký důraz na bezpečnost cestujících. Čeští cestovatelé se zmiňovali o ozubených drahách vedoucích na Rigu, Pilatus, Zermatt<sup>75</sup> a další hory, které byly navštěvovány. Článek, který vyšel roku 1890 v časopise Český turista, podával zprávu o plánu vystavět dráhu na nejstrmější evropskou horu Matterhorn.<sup>76</sup> Jiný článek z téhož časopisu jmenoval přes desítku horských drah, které Švýcaři vystavěli nebo uvažovali o jejich modernizaci, případně plánovali vystavět dráhy nové.<sup>77</sup>

Jejich jednání bylo pochopitelné, tyto ať už ozubené, či lanové dráhy napomáhaly k rozvoji turistiky. Kromě toho se jednalo o velmi výdělečný obchod. Nebylo výjimkou, že na jednu horu byly vystavěny dvě dráhy, které spravovaly konkurenční společnosti. Takový to případ zaznamenala Bohuslava Kecková, která podnikla výstup na horu Rigi. Autorčin popis ozubené dráhy jsme uvedli níže. Pomocí drah se zpřístupňovaly nové oblasti, dráhy dále umožnily návštěvníkům vychutnat si pocity vyplývající z pobytu na vrcholcích alpských velikánů bez námahy. Výstavbu drah financovaly jednak kantony, ale v hojnější míře také soukromé subjekty, kterým byla na tyto stavby udělována koncese.<sup>78</sup> Výstavba takových to drah rozhodně nebyla jednoduchou záležitostí, byla náročná jak po stránce finanční, tak po stránce technické, jejich výstavba, jak z výše řečeného vyplývá, se vyplatila.

---

<sup>75</sup> Rigi 1798m, Pilatus 2 120m. zvedají se nad městem Lucernem a Lucernským jezerem. Zermatt město v kantonu Wallis.

<sup>76</sup> [?]. Jak Švýcarsko podporuje turistiku. *Časopis turistů* 2, 1890, č. 4, s. 65

<sup>77</sup> [?]. Nové horské železnice v Alpách. *Časopis turistů* 2, 1890, č. 10, s. 161.

<sup>78</sup> [?]. Nové horské železnice v Alpách, s. 161.

Jak už jsme uvedli, ve Švýcarsku se užívaly různé typy horských drah - ozubených, lanových a různých způsobů, kterými byly poháněny. Nejčastěji se cestovatelé zmiňovali o drahách poháněných parou nebo elektřinou. Elektrická dráha byla např. vybudována z Vinis do Montroux a k hotelu na Bürgenstocku.<sup>79</sup> Zajímavostí této dráhy bylo, že elektřinu, kterou byla dráha poháněna, vyráběla vodní turbína. Elektřina neposkytovala pouze hybnou sílu pro dráhu, ale byla také využívána k osvětlení hotelu. Turbína samotná pak dodávala do hotelu a okolních osad vodu.<sup>80</sup>

Další typ horská dráha vedl do stanice Wengernalp, ze které byl krásný výhled na horu Jungfrau a Mönch.<sup>81</sup> Tato dráha byla poháněna parou. Její podobu zaznamenal J. V. Bufka. Ten dráhu, přesněji řečeno její vzhled, přirovnává k tramvajovým vozům v českých zemích. Oproti českým tramvajím však měla švýcarská dráha plná dvířka. Dále uvedl, že parní dráha měla dvě třídy vozů – II. a III., které byly rovnoměrně zatíženy. Uveďme jen pro zajímavost, že cestující, který jel třetí třídou, zaplatil přibližně za 95 km vzdálenost šest fr., což podle Bufkova hodnocení, byla vzhledem k nákladnosti stavby a velkolepému rozhledu, který si cestující vychutnával přes dvě a půl hodiny, nepatrná částka.<sup>82</sup> Vedle Bufky poskytla popis ozubené dráhy také Bohuslava Kecková, které cestovala na horu Rigi. V tomto případě cestovatelku více než vzhled dráhy zaujala její technická stránka. Kecková tak popisuje způsob, jakým se stavitelé vyrovnali s převýšením. Náročného stoupání bylo docíleno pomocí ozubené koleje, která byla vložena mezi obyčejné koleje trati. Do ozubených kolejí zasahovala silná zubatá kola z lité oceli. Náročnosti terénu byla přizpůsobena také lokomotiva, která měla zcela novou konstrukci, využívala 120 koňských sil. B. Kecková popsala také interiér osobních vagónů. Vyzdvihuje především pohodlná sedadla, zmiňovala skutečnost, že cestujícím nic nebránilo ve výhledu na okolní scenérii, protože stěny vagónů byly upraveny na způsob skleníku, takže vyhlídka kolem dokola byla zcela volná.<sup>83</sup>

Rádi bychom se u horských drah ještě na chvíli pozastavili a pomocí příkladu poukázali na to, s čím vším se museli stavitelé při budování drah vypořádat. Tento příklad nám poodhalí vysokou úroveň švýcarského stavitelství v extrémních podmínkách. Dále také uvedeme náklady a výdělky, které museli připadat českému cestovateli horentní. Jako příklad nám posloužila plánovaná výstavba na horu Jungfrau. Článek o tomto zamýšleném počínu, jsme objevili v periodiku Český turista. Jako u všech projektů měla výstavba dráhy své

---

<sup>79</sup> Obce Vinis, Montreaux a hotel Bürgenstock leží v kantonu Vaud, na severovýchodním břehu Ženevského jezera.

<sup>80</sup> [?]. Jak Švýcarsko podporuje turistiku, s. 65.

<sup>81</sup> Hora Jugfranu (Panna), Mönch (Mnich). Více se o těchto horách zmiňujeme v V. kapitole.

<sup>82</sup> BUFKA, J. V. Na výletu k ledovcům. *Světovzor* [?], č. 18, s. 486.

<sup>83</sup> KECKOVÁ, Bohuslava. Výlet na horu Rigi. *Ženské listy* 21, 1893, č. 3, s. 56.

odpůrce i příznivce. Mezi odpůrce výstavby patřili tzv. turisté z povolání. Dnes bychom je označili za horolezce či alpinisty. Jednalo se tedy o lidi, kterých mnoho nebylo a kteří zdolávali nejvyšší vrcholky. Tito lidé proto chtěli uchovat nedostupnost vrcholku pro široké masy. Angličtí horolezci hodlali v případě schválení výstavby bernskou oblastí opustit. Zastánci výstavby oproti tomu poukazovali na hospodářský přínos, který dráha přinese tamější oblasti. Což by byla jistě pravda, neboť hory, na které dráhy vedly, si na nezájem návštěvníků stěžovat nemohly. Dalším krokem v procesu výstavby bylo schválení koncesí, neboli udělení povolení těm, kteří výstavbu provedou. Co se týká Panny, prezentovaly se projekty dva. Nejdříve se zaměříme na finanční stránku věci. První projekt počítal s náklady v celkové výši 8 585 000 fr., současně také předpokládal, že ročně dráhy využije na 30 000 lidí, kteří by platili 35 fr. za osobu. Hrubý příjem za rok se tedy odhadoval na 1 050 000 fr., provozní náklady na 35 000 fr. Čistý zisk za rok mohl, tedy činit na 700 000 franků. Druhý projekt počítal s nižšími náklady kolem 5 milionů franků. Co se týkalo počtu návštěvníků, odhadoval, že dráhu může využít kolem 8 000 návštěvníků, což bylo ve srovnání s předchozím projektem čtyřikrát méně. V tomto případě by ale návštěvníci platili za dráhu 85 franků. Cena byla tedy ve srovnání s prvním návrhem o polovinu vyšší. Hrubý zisk se odhadoval na 685 000 fr. a čistý příjem na 300 000 fr. V případě obou projektů se tedy jednalo o vysoké částky.

Stavba horských drah byla bezpochyby technicky náročná. S jakými překážkami se konkrétně museli vypořádat projektanti dráhy na horu Jungfrau. Bylo pravděpodobné, že s obdobnými problémy, těžkostmi se museli vyrovnávat také stavitelé při stavbách ostatních švýcarských horských drah. V případě dráhy na Jungfrau překonávali stavitelé těžkosti související s ledem a sněhem. Tento problém se jeden ze stavitelů rozhodl vyřešit tím, že celá dráha bude vedena tunely. S povrchem měla být stanice spojena pomocí skalních galerií. Dále se stavitelé museli vypořádat s nízkou teplotou, která se konkrétně na Jungfrau pohybovala mezi -10 až -15° C. Předpokládáme, že i v dnešní době by takto nízká teplota znamenala problém, ne tak pro stavitele 19. století, ale jak z článku vyplývá, švýcarští projektanti v tomto nespatořovali závažnější problém.<sup>84</sup> Výstavba dráhy na horu Jungfrau byla schválena a započala roku 1896. K slavnostnímu otevření došlo roku 1912.

Vedlo horské dráhy a chůze se mohli čeští cestovatelé přepravovat také pomocí (paro)lodí. Nám již známý cestovatel T. L. Vobinůžka se za pomoci parníku plavil přes Bodamské jezero do Kostnice. Řekli jsme si, že popis parníku v článku neuvedl, což

---

<sup>84</sup> [?]. Dráha na Pannu. *Časopis turistů* 2, 1890, č. 10, s. 111-112.



považujeme za nešťastné, neboť bychom se mohli dozvědět podrobnější skutečnosti o parníkové přepravě. Proto jsme k získání základních informací o švýcarské vodní dopravě, využili alespoň Ottův slovník naučný, podle kterého nebyly švýcarské toky příliš splavné. Parníky se plavily pouze po Rýně, Broye a Doubs. Oproti tomu jezera brázdila na 107 osobních parníků (počet k roku 1903), což dokládá, že parní plavba na jezerech byla hojná.<sup>85</sup> Počátky parní plavby spadaly do 19. století, kdy byla zahájena pravidelná plavba nejdříve na Ženevském jezeře. První parník, který se zde plavil, nesl jméno švýcarského hrdiny Vilém Tell. Postupně se plavidla rozšířila na další jezera - Bodamské (1824), Neuchatelské (1826), Curyšské, Thunské, Lucernské (1835), Brienzské (1839), Zugšské (1852) a další.<sup>86</sup> Po Thunském jezeře se např. plavila Anna Bayerová se svými společníci, když podnikaly výlety po bernských Alpách v roce 1878. K Zugšskému jezeru zavítal, český cestovatel, Otakar V. Hyneš, který zmiňoval, že vedle parolodí bylo možné se po jezeře projíždět i na četných loďkách, které si bylo možné pronajmout v loděnicích kolem jezera.<sup>87</sup> Plavby na parnicích patřily, jak se zmínil Čeněk Hevera k příjemné a při nízkých cenách také k dostupné záležitosti. Hevera dále uváděl, že cestování parníkem bylo pohodlné a bezpečné. Za těmito pozitivními ohlasy stálo také úsilí kantonů a vlády, které investovaly peníze do údržby vodních toků, do úpravy břehů či budování hrází a splavů.<sup>88</sup>

Ve srovnání s předchozími způsoby dopravy jsme nenašli mnoho podrobnějších informací o přepravování vlaky. Proč tomu tak je, přesně nevíme, předpokládáme však, že se jednalo o jev tak dostupný a všední, že cestovatelům nestál za zmínku. Využijme tedy jiných pramenů, abychom si představili vývoj, či zvláštnosti švýcarských železničních tratí. S budováním tratí se začalo ve 40. letech 19. století, v 60. letech byla železniční síť téměř hotová, v 70. letech Švýcaři propojovali vedlejší tratě s hlavními tahy a také s tratěmi sousedních zemí. Mezi takové počiny patřila např. výstavba Svato-goththardské dráhy, která spojila Itálii s Německem přes švýcarské území.<sup>89</sup> Již na počátku budování železniční dopravy bylo rozhodnuto, že výstavbu železnic, budou vykonávat buď soukromé subjekty, nebo jednotlivé kantony. Aby vláda budování železnice, co nejvíce podpořila, zrušila cla z ciziny na všechny materiály potřebné ke stavbě železnic. Spolková vláda vydala také dopravní předpisy, ve kterých ošetřovala podmínky bezpečnosti, pohodlí osob a spolehlivost dopravy např. za zpoždění, ztráty, poškození věcí ručila cestujícím správa železnice. Autor článku,

---

<sup>85</sup> Ottův slovník naučný 24, 1906, s. 893.

<sup>86</sup> FORGES, Louis. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii. *Časopis turistů* 16, 1904, č. 3, s. 106.

<sup>87</sup> HYNĚŠ, V. Otakar. Na Zugšském jezeře. *Časopis turistů* 12, 1900, č. 10, s. 338.

<sup>88</sup> HEVERA, Čeněk. Švýcarsko jeho ústava, jeho vláda, jeho samospráva. *Matice lidu* 9, 1875, č. 1, s. 96.

<sup>89</sup> Ottův slovník naučný 24, 1906, s. 893.

z něhož jsme informace čerpali, uvedl zajímavou skutečnost, a to, že doprava na železnicích probíhala pouze přes den.<sup>90</sup>

Informace, které se vztahovaly k fungování drah, jsme čerpali od Francouze Louise Forgeše, který uvedl, že organizace švýcarských drah nebyla, co se týká personálu, rychlosti, nebo materiálu o nic lepší než ve Francii či Německu. Pouze vyzdvihuje pro něj příjemnou skutečnost, a to takovou, že lístek byl kontrolován ve vlaku. Dále však uznal, že švýcarské dráhy poskytovaly značné výhody po turistické stránce. Tyto výhody např. spočívaly v platnosti zpátečních lístků tzv. *billets de double course*. Tyto lístky platily tři dny na vzdálenost menší než 10km. Vedle zpátečních lístků existovala také soustava tzv. *billets combinables*, neboli lístků okružních, které si cestující navolil podle své libosti. Výhodou těchto lístků bylo, že s nimi bylo možné cestovat pohodlně, rozmanitě, neboť platily i na drahách sousedních zemí. Cestující si mohl pořídit „všeobecný předplatný“ lístek, který byl vydáván určitým počtem železničních a paroplavebních společností. Tyto lístky opravňovaly jeho majitele k neomezenému počtu jízd. Toto všeobecné předplatné mělo platnost na nejfrekventovanějších tratích a bylo levné např. lístek s měsíční platností pro první třídu, vyšel na 110 franků. Pro dvě osoby, které hodlaly společně cestovat celý rok, nebyla cena za lístky vyšší než 900 franků. V případě švýcarských železnic existovala také sleva pro děti do deseti let. Dětské lístky byly tak za poloviční cenu.<sup>91</sup> Tato i další nabídky umožňovaly cestovat celým rodinám po Švýcarsku.

Vedle tratí patřily mezi významné komunikace i švýcarské silnice. Po těchto silnicích nebo horských stezkách se ročně pohybovalo velké množství návštěvníků. Proto byla jejich údržbě věnována stejná péče jako železnicím. Zajímavostí bylo, že Švýčari začali s budováním silnic až na počátku 19. století. Při jejich stavbách se museli opět vyrovnat s náročným terénem, mnohé cesty vedly přes bystřiny, rozsedliny, pod vodopády. Silnice budovaly kantony. Jednalo-li se o stavbu silnice, která byla důležitá pro celou zemi, přispívala na ni i spolková vláda. Za jejího finančního přispění se postavila např. silnice přes sv. Bernard. Tato stavba přišla na jeden milion franků. Spolková vláda financovala i další projekt, a to cestu z Lucernu do Brienzu. V tomto případě poskytla 400 000 franků. Tyto investice se odrážely ve vzhledu cest, které byly praktické, bezpečné a kde bylo třeba opatřené kamenným zábradlím.<sup>92</sup> O upravenosti švýcarských cest se zmínila známá cestovatelka B. Kecková, která zhodnotila silnici vedoucí na horu Rigy. Zpočátku se stávaly při výstupech na horu nehody,

---

<sup>90</sup>HEVERA, Č. Švýcarsko jeho ústava, jeho vláda, jeho samospráva, s. 91-94.

<sup>91</sup>FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 183.

<sup>92</sup>HEVERA, Č. Švýcarsko jeho ústava, jeho vláda, jeho samospráva, s. 94-95.

ale od té doby „co jezdí však dráhy na Kulm a jezdecké i pěší cesty jsou pečlivě a vzorně upraveny, bývají případy nehod velice zřídka.“<sup>93</sup> Kladně byl hodnocen také stav bernských cest, po kterých putovala A. Bayerová. Silnice byly široké, pěkně upravené a kolem nich byly pravidelně rozestaveny kameny. Na jedné z popisovaných silnic potkala česká cestovatelka dopravní prostředek, o kterém jsme se ještě nezmiňovali, jednalo se o horskou poštu. Služeb horské pošty využila cestovatelka se svými společníci již v Brienzu, kdy na poště odevzdaly všechna nepotřebná zavazadla, aby byla napřed dopravena do Lungerna,<sup>94</sup> kam se cestovatelky následně vydaly pěšky.<sup>95</sup> Doprava poštovními diligencemi byla pohodlná. Podobně jako na drahách se zde užívalo soustavy zpátečních lístků platných tři dny. Správa pošty nabízela rovněž povozy a poštovní koně na hlavních švýcarských cestách za podmínky, že služba bude objednána hodinu předem. Tato služba se nazývala Extrapost.<sup>96</sup> Na švýcarských silnicích se tedy mohlo narazit na pěší, na lidi, kteří jeli na koni nebo v poštovních vozech či vozech soukromých. Svědectví o tom, že bylo na jednotlivých místech možné potkat velké množství dopravních prostředků, podával článek, který uváděl, že ve sv. Mořici bylo 8. srpna 1889 napočítáno na 552 osobních povozů se 782 koňmi a 110 nákladních povozů. V oblasti nedaleko sv. Mořice Silvaplaně<sup>97</sup> bylo 10. srpna 1889 napočítáno 80 dvojspřežných kočárů, 13 čtyřspřežných, 42 jednospřežných, 12 poštovních a k tomu 441 koní.<sup>98</sup>

Švýcarské komunikace byly tedy hojně využívány, do jejich údržby, výstavby byly investovány vysoké obnosy peněz, což se projevilo na jejich kvalitě. Můžeme říci, že dobrý stav komunikací a jejich hustá síť přispěla k tomu, že cizinci navštěvovali větší počet míst. Jejich přítomností země získávala finanční prostředky, které zpětně využívala k dalšímu zdokonalení komunikací. Peníze, které sebou přinášely velké počty návštěvníků, napomáhaly také k rozvoji jednotlivých oblastí.

---

<sup>93</sup> KECKOVÁ, B. Výlet na horu Rigi, s. 154.

<sup>94</sup> Brienz a Lungern leží v bernském kantonu, jsou do sebe vzdálena přibližně 10km.

<sup>95</sup> BAYEROVÁ, Anna. Výlet do bernských Alp. *Ženské listy* 7, 1879, č. 10, s. 147 -148.

<sup>96</sup> FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 198.

<sup>97</sup> Silvaplana je obec ležící v okrese Maloja v kantonu Graubünden.

<sup>98</sup> [?]. Turistický průmysl ve Švýcarsku. *Časopis turistů* 2, 1890, č. 9, s. 142-143.

## V. Důvody cestování, dojmy a postřehy návštěvníků z cest

Lidé navštěvovali Švýcarsko z různých důvodů. Největším „lákadlem“ byla samozřejmě švýcarská příroda, která nabízela rozmanité způsoby trávení volného času. Vedle přírody se jezdilo do země také za kulturou, historií a jedinečnou atmosférou, která se lišila kanton od kantonu. Zemi navštěvovali také lidé se zdravotními problémy, kteří se léčili v mnohých lázeňských střediscích. Do země tedy jezdili turisté, lidé vyhledávající kulturu, lidé se zdravotními komplikacemi, ale i tací, kteří sem jeli jen proto, že Švýcarsko bylo považováno v 19. století za módní zemi, jak uvádí ve svém článku *Turisté ve Švýcarsku* E. M. Rutte.<sup>99</sup> Z jakých důvodů jezdili do Švýcarska čeští cestovatelé? Jaké lokality navštívili? Jaké dojmy si z navštívených míst odnesli? Na tyto otázky se budeme snažit odpovědět v této kapitole.

Z našeho bádání vyplynulo, že cestovatelé z českých zemí do Švýcarska jezdili především za turistikou, jelikož právě u dvanácti cestovatelů byla turistika důvodem k návštěvě této země, čtyři návštěvníci zavítali do švýcarských měst, tři cestovatelé se ve svých člancích zaměřili na popis lázní a čtyři cestovatelé vykonali dobročinné cesty.<sup>100</sup> Cesty vykonané z dobročinných důvodů byly velmi rozmanité. V případě cest z dobročinných důvodů čeští cestovatelé nepřijížděli do Švýcarska za účelem přímo se podílet na této službě. Spíše je zajímavé, jakým způsobem byla tato dobročinná pomoc sociálně slabým organizována.

O co se tedy čeští cestovatelé zajímali? Anna Bayerová se zaměřila na dobročinné ústavy v Bernu,<sup>101</sup> dále její pozornost upoutala škola, ve které se vzdělávaly budoucí ošetřovatelky. Bernské ústavy A. Bayerová navštívila roku 1881. Cestovatelka se konkrétně zajímala o fungování ústavů - o to, kterým skupinám obyvatelstva ústavy pomáhaly, jakým způsobem byly zakládány a financovány. Z daného článku jsme zjistili informace nejen o ústavech, ale i o přístupu Švýcarů k dobročinnosti jako takové. Švýcaři nejen že poskytovali dobročinnou pomoc přímo, ale také podporovali řadu projektů, jejichž cílem bylo chudobě, případně žebrání předcházet. Co se týkalo bernských ústavů, ty byly zakládány jednotlivci, nebo vznikly z iniciativy větší skupiny lidí. Z popudu jednotlivců byla zřízena např. bernská městská nemocnice tzv. *Inselspital*, nemocnice pro řemeslníky, dělníky a úředníky, dětská nemocnice a *Burgerspital*. Vedle čistě soukromých, ve smyslu individuálních dobročinných

<sup>99</sup> Rutte, E. M. *Turisté ve Švýcarsku. Časopis turistů 1*, 1889, č. 2, s. 24.

<sup>100</sup> Tyto údaje jsme získali z naší zkoumaných článků, které byly publikovány v časopisech *Světozor*, *Časopis turistů* a *Ženské listy*.

<sup>101</sup> Bern-hlavní město Švýcarské konfederace.

skutků, byly ústavy zakládány také z iniciativy určité skupiny občanů. Jednalo se zejména o seskupení žen, jejichž aktivity zpočátku spočívaly v navštěvování, vyhledávání, v podporování chudých a nemocných. Postupem doby pak tyto aktivity přerůstaly v zakládání specifických zařízení pro určité skupiny lidí. Vznikaly tedy jesle, opatrovny pro děti z nevyhovujících poměrů, ústavy pro vzdělávání a výchovu chudiny nebo těch, kteří potřebovali pomoc s návratem do společnosti. V těchto ústavách můžeme spatřit snahu Švýcarů předcházet nebo alespoň omezit rozmáhání se chudoby. Zařízení byla určena především pro mladistvé, kteří pocházeli z tristních poměrů. Byla zakládána i zařízení pro postižené děti, dále pro lidi nevidomé a hluchoněmé. Vedle toho existovaly, jak A. Bayerová uvádí, i ústavy pro seniory či pro lidi s trvalými zdravotními následky, kteří se o sebe nedokázali sami postarat. Řada ústavů byla financována z darů a příspěvků obyvatel Bernu, v menší míře se na financování podílel stát. Z toho můžeme usuzovat, že dobročinnost vycházela především od samotných obyvatel Švýcarska, nutno podotknout, že převážně z iniciativy žen. Co se týká samotného fungování ústavů, můžeme v jejich způsobu vedení nebo uspořádání najít shodné prvky. Ať už se jednalo o zařízení pro dívky či chlapce, (dívky nebo chlapci žili ve zcela samostatných ústavách) byla zde snaha je vést k samostatnosti, poskytnout jim základní vzdělání a naučit je řemeslu nebo činnosti, která by jim po opuštění ústavu umožnila žít samostatný život. Některá zařízení preferovala rodinný způsob vedení, neboli dívky a chlapci žili v určitém počtu jako by v rodině, kdy jejich vychovatel (ka) zastávaly funkci rodičů. Ústavy zřizovaly také náboženské obce, tyto ústavy se od jiných zařízení lišily pouze v tom, pro koho byly určeny. Zřizovány bývaly pro mladistvé katolického nebo protestantského vyznání.

Řekli bychom na základě získaných informací, že v Bernu by měla být chudoba málo rozšířená, ale autorka nám tento závěr vyvrátila. Uváděla, že při své návštěvě chudinské oblasti byla ohromena tristními poměry. Příčinu tohoto stavu spatřovala v tom, že některé důvody chudoby nemůže vyřešit pouze dobročinnost.<sup>102</sup>

A. Bayerová se mimo jiné zajímala i o školu pro ošetřovatelky, která byla ve Švýcarsku zřízena roku 1901 z popudu *Ženského spolku švýcarského pro blaho obecné v Lucernu*. Účelem školy bylo vyučit dívky v ošetřování nemocných a šestinedělek a připravit je pro práci jak v nemocnicích, tak i v soukromých nebo obecných domech. A. Bayerovou zaujala výuka, která měla trvat tři roky. Vedle teorie se dívky z velké části svého studia věnovaly praxi, za kterou docházely do bernských nemocnic. Zajímavostí bylo, že dívky

---

<sup>102</sup> BAYEROVÁ, Anna. Dobročinné ústavy v Bernu. *Ženské listy* 9, 1881, č. 5-10, s. 65-152.

platily školné, které se jim však po vyučení vracelo formou služného. Peníze na tuto školu byly vybrány pomocí tzv. sub-commissse. Jednalo se o instituce, které organizovaly sbírky v jednotlivých kantonech. V příslušných městech daných kantonů pak byly ustanoveny sběratelky, které dary následně vybíraly. Výstavba školy byla doplněna kampaní přednášek, k tomu vycházely také tiskoviny, které vysvětlovaly důvody pro realizaci této školy. Přestože A. Bayerová nahlížela na švýcarskou školu kladně, nejvíce uznávala anglické školy pro ošetřovatelky.<sup>103</sup> Díky A. Bayerové jsme tedy mohli nahlédnout do vedení dobročinnost ve Švýcarsku a také na to, jak se přistupovalo k jevům, které s ní souvisely.

Nyní se podíváme na důvod cesty, kterou vykonal Josef Sauer z Augenburgu. Tento cestovatel navštívil Švýcarsko z podobných důvodů jako A. Bayerová. Konkrétně se vydal do země, aby se seznámil s fungováním útulny pro chlapce na Sonnenbergu.<sup>104</sup> Díky němu se tedy můžeme na konkrétním příkladu přiblížit způsob vedení ústavu pro mladistvé, přičemž o tomto tématu jsme se již krátce zmínili v předcházející části této kapitoly, kdy jsme se věnovali pohledu A. Bayerové na bernské ústavy.

Jak tedy vypadalo zařízení pro mladistvé ve Švýcarsku? Ústav byl zřízen na statku nedaleko Lucernu,<sup>105</sup> přiléhalo k němu hospodářství, na kterém se chlapci učili zemědělským pracím – sušení sena, kosení trávy, pěstování plodin a chovu hospodářských zvířat. Chlapci byli rozděleni do rodin. Konkrétně v tomto ústavu žily tři rodiny, každá byla tvořena patnácti chlapci, na které dohlížel vychovatel, učitel a otec v jedné osobě. Každá rodina měla svoji ložnici, společenskou místnost a umývárnu. Vyučování probíhalo v samostatné školní místnosti, součástí komplexu byla také nemocnice a modlitebna, kam se docházelo na ranní a večerní mši. Jak vyplývá z poznámky autora, v tomto případě se jednalo o katolický ústav, v každé místnosti totiž visel křesťanský obraz. Náboženství spolu s výukou a prací tvořilo hlavní pilíře života ústavu. Život v zařízení měl svůj režim, který se odlišoval v letních a zimních měsících. Uveďme alespoň pro zajímavost denní rozvrh v letním období. Chlapci vstávali o čtvrt na šest, následovala ranní pobožnost, snídaně, po které se vykonávaly domácí práce. Následovalo vyučování, po kterém šli chlapci na svačinu, pak se věnovali polním pracím jak dopoledne, tak také po obědě. Po odpolední polní práci následovala svačina, poté se chlapci vykoukali a měli odpočinek. Den končil večerní pobožností v osm hodin, po které chlapci chodili spát.

---

<sup>103</sup> BAYEROVÁ, Anna. Švýcarská škola pro ošetřovatelky nemocných. *Ženské listy* 27, 1890, č. 8, s. 166-169.

<sup>104</sup> Město ležící nedaleko Lucernu.

<sup>105</sup> Lucern, německy Luzern, hlavní město stejnojmenného kantonu.

A pro jaké chlapce byl tedy tento ústav určen? Jednak pro ty, kteří byli nemanželského původu, jednak pro osiřelé. Dále zde byli umístováni chlapci, kteří se dopustili krádeží, lhaní popřípadě byli líní a pili alkohol. Všechny výše vyjmenované důvody patřily mezi „těžké vady“, jak J. Sauer uvedl. Když se díváme na tyto příčiny umístění do ústavu z dnešního hlediska, zdají se nám malicherné a nechápeme, jak mohla chudoba, či špatný původ vést k takovému nakládání s dětmi. Pokud budeme brát ohled na tehdejší měřítka, můžeme konstatovat, že tehdejší společnosti tato zařízení nepřišla nijak zvláštní. Jen doplňme, že A. Bayerová zaznamenala existenci třinácti zařízení pro výchovu a vzdělání chudých, která se nacházela v Bernu nebo v jeho blízkém okolí.<sup>106</sup> Jak jsme měli možnost zjistit, tato bernská zařízení fungovala a byla vedena podobným způsobem jako ústav na Sonnenbergu.

A jaké budoucnost čekala na chlapce po opuštění ústavu? Vydali se po rozmanitých cestách, stali se z nich čeledíni, zahradníci, hospodáři, kováři, krejčí, strojníci, malíři, ale i písaři a učitelé.<sup>107</sup> Tento výčet poukazuje, že ústav byl schopen nabídnout jak kvalitní vzdělání, tak také dobrou praktickou přípravu. Švýcaři, jak nám tento příklad ukazuje, měli zájem se o sociálně slabší postarat a poskytnout jim podmínky k tomu, aby se mohli vrátit do společnosti a žít kvalitnější život.

Opusťme ústavy a zařízení jím podobná a zaměřme se v krátkosti na další dobročinné cesty do Švýcarska, které vykonali Ignát Šulc a O. Laxa. Cestu O. Laxi bychom spíše nežli dobročinnou měli nazvat vědeckou, jelikož se zajímal o salašnictví v Alpách. Oproti tomu se I. Šulc vydal asi na nejneobvyklejší cestu ze všech, a to za lidmi postiženými malomocenstvím. Tato nemoc je také označována pojmem lepra - jedná se o infekční onemocnění vyskytující se hlavně v tropech a subtropích, projevující se tvorbou rozpadajících se uzlíků v kůži a na sliznicích, doprovázená nerovnými poruchami. Nemoc byla v Evropě rozšířena především ve středověku, pak postupně vymizela. Autor však uváděl, že se vyskytovala ještě v severním Rusku, Rumunsku, Albánii a Švýcarsku. Zde konkrétně ve walliském kantonu, ve vesnici Guttet. Cestovatel uvedl, že lidé postižení leprou, žili společně s ostatními obyvateli vesnice v nevyhovujících hygienických podmínkách.<sup>108</sup> Více se poměry ve vesnici nezabýval. Článek sám je zajímavý tím, že v 19. století by se již lepra v Evropě vyskytovat neměla. Tímto bychom opustili cestovatele, kteří do země cestovali za dobročinností, zaměřili bychom se teď na ty, které vedla do Švýcarska touha po historii a kultuře.

---

<sup>106</sup> BAYEROVÁ, A. Dobročinné ústavy v Bernu, s. 130.

<sup>107</sup> SAUER z Augenburgu, Josef. Návštěva útulny pro zpustlé hochy na Sonnenbergu u Lucernu. *Světazor* 15, 1881, č. 29, s. 343-346.

<sup>108</sup> ŠULC, Ignát. Vesnice malomocných ve Švýcarsku. *Světazor* [?], 1907, č. 47, s. 1137-1139.

Historii a kulturu mohli cestovatelé nalézt zejména ve švýcarských městech, kde si vedle pamětihodností, mohli vychutnat také atmosféru daných míst. Dva z českých cestovatelů zavítali do Curychu<sup>109</sup> a dva do Ženevy<sup>110</sup>. Popis Curychu nám zprostředkovala jak A. Bayerová, tak cestovatel, který se pod svým článkem *Z Curychu* nepodepsal.

Nejdříve se podíváme na Curych. Pokud někdo v dnešní době do Curychu zavítá, může si ho snadno splést s hlavním švýcarským městem, neboť se jedná o největší a zároveň nejvýznamnější obchodní a finanční středisko země. Curych patří také k nejmódnějším evropským destinacím – exkluzivní Bahnhofstrasse je jednou z nejelegantnějších obchodních tříd na světě.<sup>111</sup> Na A. Bayerovou však Curych 19. století rozhodně elegantně a evropsky nepůsobil. Naopak můžeme říci, že se cestovatelka až opovržlivě vyjadřovala k architektonickému uspořádání města, které na ni působilo stísněným dojmem. Také budovy stojící na curyšském nábřeží nebyly ušetřeny kritiky. Domy, které zde stály, označila za nevkusné a bez špetky skvostnosti. Jedinými budovami, které kladně ohodnotila, byly curyšské masné krámy. Oceňovala jejich čistotu a pořádek, ve kterém byly uchovávány. Další návštěvu ve městě věnovala cestovatelka památkám. Zavítala do curyšského dómu tzv. Grossmünster a dále pak shlédla radnici - Wasserkirche.

Delší zastávku učinila ve vyšší dívčí škole, která se nacházela vedle curyšského dómu. Curyšskou školu z architektonického hlediska porovnala s pražskou dívčí školou, která z autorčina srovnání vyšla jako lépe řešená. Autorka zavítala do školy také osobně a spolu s ředitelem zhlédla průběh zkoušek, které ve škole právě probíhaly. Byla přítomna u zkoušky z vychovatelství, dějin umění a latiny. S výkony dívek, které měla možnost při zkouškách sledovat, byla spokojená. Také ocenila, že na místní škole byly dívky vyučovány významnými představiteli jednotlivých oborů, což shledala jako velmi přínosné pro úroveň vzdělání.<sup>112</sup> Jinými skutečnostmi z Curychu se autorka v článku již nezabývala, ale z toho, co uvedla, usuzujeme, že městem příliš nadšená nebyla.

Obdobné pocity měl z Curychu i cestovatel, který do města zavítal roku 1897. Město navštívil na konci sezóny, kdy zde pobývalo málo návštěvníků. Pro srovnání autor uvádí, že v hlavní (letní)sezóně město překypovalo životem, po ulicích se procházela mimo jiné i evropská elita. Čas bylo možné ve městě trávit během sezóny i mimo ni různými způsoby. Návštěvníci se mohli procházet po promenádách, parcích, nebo mohli posedět v četných

---

<sup>109</sup> Curych, německy ZÜRICH-hlavní město stejnojmenného kantonu a největší město Švýcarska.

<sup>110</sup> Ženeva, francouzsky Genève, německy Genf-druhé největší město Švýcarska a hlavní město stejnojmenného kantonu, ležící v jihozápadním cípu země.

<sup>111</sup> [?]. Curych. *Lidé a země* 45, 1996, s. 574.

<sup>112</sup> BAYEROVÁ, Anna. Procházka Curychem. *Ženské listy* [?], 1887, č. 7-10, s. 105-154.



kavárnách. Večery bylo možné trávit v městském divadle, jehož ceny však cestovateli připadly vysoké. Neuvedl bohužel konkrétní částky, a tak nemáme možnost porovnat ceny švýcarského a českého divadla. Českému cestovateli se nezamlouval také fakt, že divadlo bylo ovlivněno německým klasickým stylem. Co se týká cen jiných služeb či výrobků ve městě, autorovi připadaly také vysoké, nebyl spokojen s částkou, kterou musel zaplatit za pokoj v ulici Trittli-Gasse, v tomto případě se jednalo o 30 franků. Podobně byl nespokojen i s cenou, kterou platil za oběd, jednalo se o částku tří franků. Tato nespokojenost s cenami nás překvapila.<sup>113</sup> Bereme-li v úvahu, že český cestovatel pobýval ve městě mimo sezónu, předpokládali bychom ceny nižší a pro návštěvníka tedy přijatelnější. Na konec článku autor předložil čtenáři radu: „*Proto tedy, kdo má o Švýcarsku dojmy z letních toulek, nemá sem v zimě jezdit, by ze všeho nevystřízlivěl.*“<sup>114</sup> V krátkosti bychom chtěli jen uvést autorův názor na curyšské obyvatele. Pro přesnou představu budeme citovat část článku. „*Tito Němci chovají oproti všemu českému právě tolik antipatií jako „Deutsch Boehm“.* Ve všem se opičí po Ženevě, která zdá se jim býti vzorem vkusu.“<sup>115</sup> Zatím nebudeme dělat závěr, vyplývající z uvedené citace, ale učiníme tak až níže, jelikož si ještě představíme obdobný názor dalšího cestovatele na obyvatele Ženevy. Takovým dojmem tedy působil na české cestovatele Curych a nyní se můžeme podívat, jakým dojmem působila na návštěvníky Ženeva.

Jak už bylo výše řečeno, do tohoto města zavítali cestovatelé dva. Seznámíme se však pouze s pohledem jednoho z nich, neboť druhý cestovatel B. Palkovský se zaměřil pouze na vylíčení historie města a nepodal žádné informace o vzhledu, atmosféře či obyvatelstvu.<sup>116</sup>

Cestovatel, prostřednictvím jehož vzpomínek si učiníme představu o Ženevě, se pod svůj článek *Konec roku v Ženevě* podepsal pouze iniciálami Ch. C. Jak už titulek článku napovídá, cestovatel ve městě oslavil konec roku 1896. Zachytil podobu města během silvestrovského dne. Ve městě se konaly bujaré oslavy, které byly doprovázeny řadou atrakcí. Cestovatel narazil na ruské kolotoče poháněné parou, na střelnice. Vše doplňovali komedianti, krotitelé a artisti. Myslíme, že na autora působilo město kladným dojmem, jelikož se velmi živě pouštěl do popisů nesčetných ženevských parků. Kladně hodnotil i nábřeží, které byly lemovány morušovými alejemi, dále byly na nábřeží vystavěny hotely a obchody, přičemž nejvíce byla zastoupena hodinářství a klenotnictví. Dále ho zaujala ulice rue Central, která byla dle jeho slov podobná Celentné ulici v Praze, ale o tolik živější. Popsal ruch, který měla na svědomí městská doprava, kdy vedle koňských tramvají ženevskými ulicemi projížděly i

---

<sup>113</sup> [?]. Z Curychu. *Časopis turistů* 5, 1897, č. 1, s. 27.

<sup>114</sup> Tamtéž, s. 27.

<sup>115</sup> Tamtéž, s. 27.

<sup>116</sup> PALKOVSKÝ, B. Ženeva. *Světobzor* [?], 1910, č. 2, s. 37-39.

parní a elektrické tramvaje. Ženevané se mu jevíli jako lidé veselí, hojně navštěvující koncerty, plesy a slavnosti. Byli mu sympatičtější než obyvatelé <sup>117</sup> Curychu, které odsuzoval za jejich přílišné švábství. Přesto cestovatel poznamenal, že „*ani v jednom ani ve druhém městě se nenajde mnoho národu švýcarského, a tak jako je Curych v područí Německa, jest Ženeva v područí Paříže*“.<sup>118</sup> Na tohoto a výše zmíněného cestovatel, nepůsobili tedy němečtí obyvatelé Švýcarska příliš sympaticky. Ostatně není se čemu divit, rezervovaný až negativní postoj ke germánskému živlu vychází z dobové situace, která panovala v českých zemích a o které jsme se zmiňovali v úvodní kapitole.

Cestovatelé navštívili, nebo projížděli i jinými švýcarskými městy např. Lucernem, který byl jedním z cestovatelů označen za jedno „z nejelegantnějších a nejkrásnějších švýcarských měst, ležícího na západním pobřeží jezera Čtyřkantnonského,“<sup>119</sup> ale tím jeho charakteristika města končila. Dále čeští cestovatelé navštívili Bern, hlavní město bernského kantonu, Zermatt, dnes jedno z významných lyžařských center. Přestože se nejedná o bezvýznamná města, více se o nich čeští cestovatelé nezmiňovali, jelikož se stala pouhými zastávkami při jejich putování.

Cesty za dobročinností, kulturou jsme si již představili, nyní se podíváme na cesty za „zdravím.“ I když v případě českých cestovatelů to přímo nevystihuje skutečnost. Jak už jsme uvedli, tři cestovatelé podali popis švýcarských lázní. Lázně ve Švýcarsku byly proslulé a hojně navštěvované. Čeští cestovatelé se však v lázeňských centrech neléčili. Bohuslavu Keckovou spíše lázně zaujaly z profesního hlediska, neboť byla lékařkou, a tak se různým léčebným metodám věnovala. Nicméně i přes její profesi hlavním důvodem její návštěvy Švýcarska byla turistika. Druhý cestovatel Hanuš Mayer se v lázních také neléčil a léčbu zmínil jen velmi okrajově. Nejvíce ho zajímalo využití lázeňských center v zimním období. Poslední z autorů Janda se striktně věnoval pouze popisu lázní ve sv. Havlu.<sup>120</sup> Níže si představíme jak tento popis, tak postřehy dalších cestovatelů.

Bohuslava Kecková tedy popisuje léčebné metody, kterých se užívalo v lázních, na které během svého výstupu na horu Rigu narazila.<sup>121</sup> Mnoho léčeben nebo lázní bylo součástí hotelových komplexů. Neboť hotely se ve Švýcarsku budovaly na místech turisticky atraktivních, na místech s léčivými prameny, které přilákaly vedle turistů samozřejmě i

---

<sup>117</sup> Obdobně negativní názor na obyvatele Curychu zastával i nám neznámý autor v článku Z Curychu. *Časopis turistů* 9, 1897, č. 1, s. 27.

<sup>118</sup> Ch., C. Konec roku v Ženevě. *Časopis turistů* 11, 1897, č. 5, s. 266.

<sup>119</sup> K., J. Okružní cesta Rakouskem, s. 177.

<sup>120</sup> Město sv. Havel neboli Sankt Gallen je hlavním městem stejnojmenného kantonu, který leží na severovýchodě Švýcarska.

<sup>121</sup> Hora Rigi (1798m.) leží u města Lucern.

návštěvníky se zdravotními problémy, popřípadě byl hotel vybudován na místě, kde se skloubily obě vlastnosti - krásná příroda a léčebné prameny. Hned na počátku svého putování cestovatelka narazila na hotel Rigi-Kaltbad. Jednalo se o léčebné místo, kde se k léčbě užívalo mléko nebo syrovátky. Nedaleko od tohoto místa vyvěral léčivý pramen, který se stal základem pro vybudování tzv. „studených lázní,“ ve kterých se léčila kolika, dna nebo střídavá zimnice. Blíže se nám nepodařilo zjistit podobu studených lázní, ale jejich podoba se dle našeho názoru nelišila od jiných lázní té doby. Co se týká názvu, domníváme se, že byl odvozen od teploty pramene, která se pohybovala kolem 5°C.

Během výstupu dorazila cestovatelka až k jednomu z nejvýše položených léčebných míst Švýcarska. Jednalo se o Rigi-Scheidegg. Součástí hotelového komplexu byly právě také lázně, kde probíhala léčba pomocí minerálního ocelitého pramene.<sup>122</sup> Jak Kecková podotkla, lázně byly i vkusně upravené. Asi po půl hodině chůze se od hotelového komplexu nacházela další léčebná budova, ve které se léčilo opět za pomoci mléka a syrovátky.

Totožná léčebná metoda byla používána i v hostinci Maria zum Schnee. Tento hostinec se vyznačoval nižšími cenami oproti výše uvedeným komplexům. Zajímavostí tohoto místa bylo, že se poblíž hostince u léčivého pramene zřídil hospic, který vedli kapucíni. Tento hospic byl navštěvován již od 17. století. Nebylo výjimkou, že mnoho moderních lázeňských zařízení vznikalo na místech, která byla v minulosti navštěvována pro své „zázračné“ účinky. Hospic byl navštěvován početnými zástupy, a to převážně během letní sezóny, která podle cestovatelky trvala od konce června do konce září. Návštěva tohoto zařízení byla doporučována především lidem trpícími chronickými chorobami. Vedle pramene měl na léčbu vliv i vzduch, který napomáhal podle slov B. Keckové k zotavení, případně k udržení zdravotního stavu nemocného hosta.<sup>123</sup>

Kusé informace máme i o lázeňských střediscích v Davosu, Arose a sv. Mořici.<sup>124</sup> První a druhé středisko navštěvovali pacienti trpící plicními a nervovými chorobami. Ve třetím středisku se léčilo pomocí ocelovitých pramenů. Tyto poznatky uvedl ve svém článku H. Mayer, který však pohlížel na lázeňská místa jako na nevyčerpatelný zdroj sportu, a to především zimních sportů. Zajímal se tedy o využití sv. Mořice, Arosi a Davosu v zimních měsících. Uvedl, že v těchto měsících nebyla návštěvnost o nic nižší než v měsících letních. V zimních měsících sem tedy přijížděli návštěvníci, kteří měli zájem o zimní sporty. Mezi návštěvníky většinu představovali samotní sportovci, kteří pocházeli např. z Anglie,

---

<sup>122</sup>Jednalo se o pramen s vysokým obsahem železa (tzv. ocelové lázně).

<sup>123</sup> KECKOVÁ, B. Výlet na Rigi, s. 92-138.

<sup>124</sup> Davos, Arosa, sv. Mořic jedná se o významná turistická, zimní a sportovní střediska, která leží v švýcarském kantonu Graubünden.

Německa, Ruska, Francie a Holandska. „*Opravdu pestrá všeho chut', chybí pouze zástupci českých zemí,*“<sup>125</sup> jak cestovatel s jistou dávkou lítosti poznamenal. Zimní sezóna trvala v těchto střediscích od ledna do února, kdy bylo také nejpříznivější počasí pro sporty. V jednotlivých místech se konaly mezinárodní závody a šampionáty v bobsleigh, skeletonu, curlingu, hokeji, lyžování, ale i méně obvyklém sportu skijöringu.<sup>126</sup> Pro tyto sporty byly vybudovány dráhy ve sv. Mořici. Jak H. Mayer uvedl, jednalo se o nebezpečné sporty, které byly doprovázeny zlomeninami a jinými zraněními.

Švýcaři se snažili závodníkům i divákům nabídnout, co nejlepší zázemí a podmínky. Proto se do údržby drah investovaly velké obnosy peněz. Pokud bylo potřeba, peníze se uvolňovaly také na rozšiřování stávajících středisek. Divákům se zpříjemňovala doprava na místa závodů, tím způsobem, že byl pro ně zřízen speciální vlak. Dopravování pomocí speciálních vlaků dokazuje, že návštěvnost závodů byla vysoká. Tento závěr podporuje i samotný cestovatel, který pro zajímavost uvedl počty cizinců, kteří zavítali do střediska v zimním období. „*Mezi cizinci, kteří Davos navštívili během zimní sezóny, byla jedna třetina Němců z říše, 3000 Angličanů (převážně sportovců), 1300 Rusů, 800 Rakušanů a mnoho jiných národností.*“<sup>127</sup> Situace, která zde panovala, ukazuje na to, že střediska byla využívána jak v sezóně letní, vrcholící od července do poloviny září, tak také v sezóně zimní.<sup>128</sup> Švýcaři se tedy snažili o maximální využití svých lázeňských center.

Doposud jsme si představili jen významná švýcarská střediska, která byla navštěvovaná cizinci a do kterých byly investovány značné finanční prostředky. Jak však vypadaly lázně v méně proslulém lázeňském městě, které sloužilo více jeho obyvatelům, nežli cizincům? Na tuto otázku si můžeme odpovědět díky Ing. Jandovi a jeho článku *Lidové lázně ve sv. Havlu ve Švýcařích*. Tento článek byl zveřejněn při příležitosti jednání lázeňské komise pražské obce.

Jak tedy vypadaly lázně ve sv. Havlu? Součástí lázní byl bazén o rozměrech 20x9m s hloubkou pro plavce 2,3m a pro neplavce 0,8m. Oba prostory byly od sebe odděleny šňůrou. Voda v bazénu byla uměle ohřívána na teplotu 22° C a jedenkrát denně vyměňována. Bazén

---

<sup>125</sup> MAYER, Hanuš. Po skončené zimní saisoně sportovní ve švýcarských zimních lázeňských místech. *Světazor* [?], 1908, č. 23, s. 541.

<sup>126</sup> Názvy sportů jsme uvedli v současné podobě. Ve bobsleigh (sportovních bobech) závodí buď dvojčlenné, nebo čtyřčlenné týmy. Tento sport byl vynalezen ve Švýcarsku. Curling (česky nepřesně lední metaná) je týmový sport, ve kterém se hráči snaží dopravit po ledu své kameny, co nejpřesněji do vyznačeného prostoru. Skeleton při tomto sportu závodníci sjíždějí ledovou bobovou dráhu po hlavě dolů, přičemž leží na speciálních malých saních. Skijöring je jízda na lyžích za zapřáhnutým koněm.

<sup>127</sup> MAYER, Hanuš. Po skončené zimní saisoně sportovní ve švýcarských zimních lázeňských místech, s. 540-543.

<sup>128</sup> Údaj o trvání letní sezóny od července do poloviny září přejímáme od E. M. Rutta, který tento údaj uvedl v článku Turisté ve Švýcarsku. *Světazor* 1, 1889, č. 2, s. 23.

byl vyložen modrými kachličkami, osvětlení zajišťovalo buď elektrické, nebo eventuálně plynové osvětlení. Prostor bazénu byl účelně a architektonicky dobře vyřešen. Zvláštním prvkem v prostoru byla fontánka, které do bazénu přiváděla vodu. Vedle bazénu měl návštěvník k dispozici také vanové a sprchové lázně. Cena lázeňské budovy byla 543 000 franků, aby se však náklady na lázně do budoucna rentovaly, byly za tímto účelem nad lázněmi vystavěny soukromé byty.<sup>129</sup>

Tento popis napovídá o vysoké úrovni lázní ve sv. Havlu, která vynikne ještě, více srovnáme-li ji s úrovní lázní v českých zemích. Autor v článku uvedl, že vhodné lidové lázně se nacházely pouze v Praze. V ostatních městech se vyskytovala pouze nejprimitivnější zařízení, která se skládala z několika dřevěných přístěnků a bazénu. A v českých městech, která měla stejný nebo i vyšší počet obyvatel než sv. Havel, se o lázních při nejlepším jen jednalo. Lidé se v takových to městech koupali v řekách, či za malý poplatek v primitivních lázních. Konkrétně autor se sv. Havlem srovnával stav lázní ve městech, jakými byly Karlovy Vinohrady, Žižkov, Smíchov, Karlín a Nusle.<sup>130</sup> V dnešní době jsou tato dříve samostatná města již součástí Prahy.

Z výše řečeného jsme si díky českým cestovatelům udělali mimo jiné i představu o podobě lázní a léčebných metodách ve Švýcarsku. Zjistili jsme, že Švýcaři dokázali využívat tyto destinace jak v letních, tak zimních měsících. Přičemž i obyvatelé měst, která nepatřila mezi vyhledávaná lázeňská centra, měli k dispozici lázně vysoké kvality.

Posledním důvodem proč čeští cestovatelé navštěvovali Švýcarsko, byla turistika. Tato země měla pro tento druh trávení volného času ideální podmínky. Její příroda byla rozmanitá, uspokojovala nároky jak náročných turistů a horolezců, tak také těch, kteří dávali přednost méně namáhavým túrám v přírodě. Cestovatelé z českých zemí spadali jak do první, tak do druhé skupiny. Samozřejmě posuzovat náročnost výstupů je obtížné, a proto jednotlivé cestovatelé nedělíme do dalších skupin. Spíše se zaměříme na místa, která navštívili a na dojmy, které z těchto míst získali. Čeští cestovatelé tedy podnikli výstupy na hory Matternhorn, Monte Rosu - významná pohoří waliiských Alp, které se táhnou na jihozápadě země. K hojně navštěvovaným vrcholům patřily také Jungfrau a Mönch, ležící v bernských Alpách, které se rozprostírají na severu země. Dále byla navštěvována hora Rigi, ležící ve

---

<sup>129</sup> JANDA. Lidové lázně ve sv. Havlu ve Švýcařích. *Světozor* [?], 1911, č. 23, s. 538.

<sup>130</sup> Tamtéž, s. 538.

schwyzských Alpách. Cestovatelé také přecházeli pohoří - sv. Gotthard,<sup>131</sup> které se rozprostíralo mezi glarnskými Alpami a tessinskými Alpami a masivem Adula Alpen

Tyto hory vesměs patří k nejvyšším ve Švýcarsku. Jak už jsme uvedli, nesnažíme se přesně cestovatele dělit do skupin, ale nutno poznamenat, že turistika ve Švýcarsku mohla být nebezpečná, a to díky nestálému počasí, kdy hrozily dešťové přeháňky, vítr, sesuvy půdy a laviny. Proto někteří z cestovatelů využili služeb průvodců, kteří byli dobře obeznámeni s místními podmínkami. Horský průvodce např. doprovázel skupinu, zdolávající horu Jungfrau.<sup>132</sup> Služeb průvodce využila také A. Bayerová se svými společníci, když si chtěly prohlédnout úsek bernských Alp, se kterým nebyly dobře obeznámeny.<sup>133</sup> Vedle zdolávání hor se cestovatelé procházeli i v oblastech, které si sami vybrali a často díky tomu zavítali i k jezerům, která se zpravidla nacházela pod výše zmíněnými horami. Cestovatelé tato místa popisovali kladně, zmiňovali se o nezapomenutelných okamžicích, obdivovali švýcarskou přírodu, jejímž popisu věnovali ve člancích značnou pozornost.

Čeští cestovatelé navštívili tedy ve Švýcarsku řadu míst. Zatímco někteří cestovatelé navštívili pouze jedno místo, jiní během svého pobytu stihli i míst několik. Můžeme říci, že mezi nejvíce navštěvované lokality patřily kantony bernský, walliský, lucernský, ženevský, curyšský a také kantony Graubünden, Tessin a Thurgau. Podíváme-li se na tyto kantony z hlediska jazykového, tak čeští cestovatelé zavítali nejčastěji do německých jazykových oblastí. Dále navštívili jeden kanton jazykově francouzský (ženevský kanton), jeden kanton jazykově italský (messinský kanton). Zavítali i do kantonů jazykově smíšených - v kantonu Graubünden se vedle němčiny a italštiny hovořilo také rétorománsky, v kantonu walliském se mluvilo francouzsky i německy. V tomto kantonu však navštívili cestovatelé pouze německou oblast.

Nedomníváme se, že české cestovatele při jejich rozhodování, která místa navštívit, ovlivňoval jazyk dané lokality, neboť obyvatelé Švýcarska byli bilingvní a znalost němčiny mezi švýcarským obyvatelstvem byla pro potřeby cestovatelů z českých zemí dostačující. V pozdějším období důležitou roli sehrála i skutečnost, že od roku 1893 se budoucí personál hotelů vzdělával v odborné škole, která byla zřízena z podnětu švýcarské jednoty hoteliérů.<sup>134</sup> V této odborné škole se vedle praktických předmětů zaměřených na řízení a vedení hotelů,

---

<sup>131</sup> Názvy hor jsme sjednotily a uvádíme je v německém jazyce. Matterhorn 4 478m.; masiv Monte Rosa-nejvyšší vrchol má výšku 4 643m.; Rigi 1798m.; Jungfrau (Panna) 4 158m.; Mönch (Mnich) 4 107m.; sv. Gotthard, nejvyšší vrchol Pizzo Rotondo měří (3 192m).

<sup>132</sup> [?]. Vystupování na horu Jungfrau ve Švýcarsku. *Světobzor* 15, 1881, č. 47, s. 566.

<sup>133</sup> BAYEROVÁ, A. Výlet do bernských Alp, s. 100.

<sup>134</sup> Jednota hoteliérů byla ustanovena roku 1882, více se o ní zmiňuje v VI. kapitole.

vyučovaly také jazyky – anglický, francouzský a německý.<sup>135</sup> Můžeme tedy předpokládat, že pokud český cestovatel ovládal alespoň jeden z výše zmíněných jazyků, byla velká pravděpodobnost, že se v zemi domluvil a jeho pobyt se stal o to příjemnější.

Čeští cestovatelé tedy jezdili do Švýcarska z různých důvodů a navštěvovali různé oblasti. V největší míře podnikali túry a zdolávali hory, které svou výškou předčily ty české. Dále jezdili za kulturou a seznamovali se s životem ve městech a jejich obyvateli. Podnikali tedy cesty blízke jejich zálibám a zaměření.

---

<sup>135</sup> FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 181.

## VI. Švýcarsko očima českých cestovatelů

### VI. 1 Bydlení

V této části kapitoly se především zajímáme o ubytování v hotelích, což bylo také nejvíce reflektováno českými cestovateli. Méně se již zaměřovali na popis obydlí samotných Švýcarů a v nejmenší míře se zmiňovali o svém vlastním ubytování. Cestovatelé se tedy v otázce ubytování nejvíce zaměřili na popis hotelů, na které během svého putování narazili, proto jsme využili i informací z článku *Turistika ve Švýcarsku a ve Francii* od L. Forges, který se vedle jiných záležitostí zajímal také o švýcarský turistický průmysl a s ním spojený vývoj hotelů od jejich počátků až do 19. století. Tento vývoj uvádíme proto, abychom nepodávali pouze popisy jednotlivých ubytovacích zařízení.

Jak uvedl L. Forges hotely byly stavěny v lokalitách, které byly atraktivní z hlediska přírody, lázeňství a kultury. Mnohá zařízení byla také stavěna na místech nebo poblíž klášterů, hospiců, které se navštěvovaly již ve středověku. Oblíbenými se tato místa stala díky léčivým minerálním pramenům a také díky tomu, že poskytovala útočiště i ubytování misionářům, poutníkům a kupcům. Např. hospici ve sv. Bernardu a na sv. Gotthardu byly vybudovány speciálně pro poutníky, kteří směřovali z evropských zemí přes Švýcarsko do Itálie. V tomto budování klášterů a hospiců můžeme spatřovat zárodky švýcarského „hotelového průmyslu.“ Vedle objektů vznikajících z náboženských důvodů, existovala také soukromá ubytování.<sup>136</sup>

Než však dosáhlo švýcarské hoteliérství, jako celek, úrovně, o které podali zprávy také čeští cestovatelé, museli Švýcaři vykonat mnohé. Nejvíce v oblasti komunikací (cest) a cen. Co se týká dostupnosti jednotlivých oblastí a s tím spojeného budování nových komunikací tak už víme, že se s touto záležitostí Švýcaři obstojně vypořádali. Vedle tohoto problému se museli vypořádat ještě s jednou věcí, která bránila rozmachu hotelového průmyslu, a to s „drahotou“ a „hrabivostí hoteliérů.“ L. Forges ve svém díle citoval z děl mnohých současníků, kteří do země zavítali a o dané problematice se zmínili. Jedním ze současníků, kteří se do Švýcarska vydali, byl Joanne.<sup>137</sup> Tento cestovatel vydal dvě svědectví o stavu hoteliérství v zemi, a to roku 1841 a 1853. V obou případech si stěžoval na nepřiměřené a neoprávněné ceny v hotelích. Jak uvedl, platilo se za vše, od svíčky přes přikrývky, které dostávali cestující proti ranní zimě, až po spropitné tomu, kdo je přinesl. Ani během druhé návštěvy, kterou uskutečnil o dvanáct let později, nezaznamenal zlepšení. Naopak hotely, které patřily do

<sup>136</sup> FORGES, L. *Turistika ve Švýcarsku a ve Francii*, s. 54.

<sup>137</sup> Bližší informace se nám nepodařilo o daném autorovi zjistit.



druhé třídy, si účtovaly, jako kdyby byly hotely první třídy.<sup>138</sup> Situace se pozvolna zlepšovala od 60. let 19. století z iniciativy samotných hoteliérů, kteří začali nabízet kvalitu za přijatelné ceny. Jejich rozhodnutí bylo čistě pragmatické, učinili tak, aby napomohli rozvoji své živnosti - hoteliérství. Proto se rozhodli, že pobyt ve Švýcarsku se neměl stát nákladným, ale naopak měl být snadno přístupný pro co největší počet osob.<sup>139</sup> Toto rozhodnutí se stalo skutečností. Pouze v některých módních hotelích jako např. v Interlaken a v oblíbených střediscích ceny zůstaly vysoké. Nicméně v hotelích první třídy ceny klesly na úroveň cen ve Francii a v hotelích druhých tříd se ceny také snížily, což bylo patrné zejména při pobytech delších jak pět dní. V takovém to případě návštěvník zaplatil za den kolem pěti, či čtyř franků.<sup>140</sup> I přes tyto změny, které byly již zavedené v námi zkoumaném období, se někteří z českých cestovatelů nevalně vyjadřovali o cenách ve Švýcarsku.

Vedle těchto faktorů mělo vliv na vysokou návštěvnost místních zařízení i jejich umístění. Byla vystavěna na loukách, v lesích, nedaleko vod, léčivých pramenů nebo ve vysokých nadmořských výškách – pohybujících se od 500 až po 2 000m. Návštěvníci si mohli okolí vychutnat z četných hotelových teras a verand. Nemenší zásluhu měla na oblíbenosti také čistota, na kterou se v hotelích bedlivě dohlíželo. Jak Forges uvedl, uvnitř zařízení se dbalo na hygienu, vodu a čisté povlečení bylo k dispozici a po každém návštěvníkovi se pokoj umyl a postel převlékla.<sup>141</sup> Na to, aby vše fungovalo a bylo vedeno náležitě, dohlížela *Švýcarská jednota hoteliérů*,<sup>142</sup> která se vedle organizačních záležitostí, zaměřila také na propagaci hotelů v zahraničí, dále vedla seznamy hotelů pochybných kvalit. Všechna zjištění, které učinila, byla publikována v časopise *Revue suisse de hôtels*, který k Jednotě přináležel. Velmi zajímavým počinem Jednoty bylo zřízení odborné hotelové školy,<sup>143</sup> ve které se vyučovalo především praktickým předmětům, a to jazykům (němčině, angličtině, francouzštině), počtům, krasopisu, zeměpisu a vedení knih. Dále se studenti učili, orientaci v mapách a jízdních řádech, aby návštěvníkům byli schopni vyhledat potřebné informace, seznamovali se s řízením a správou hotelů. Osvojovali si způsoby správného vystupování a jednání s hosty.<sup>144</sup> Součástí vzdělání byla i praktická cvičení v nedalekých hotelích. Tato

---

<sup>138</sup> FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 58.

<sup>139</sup> Tamtéž, s. 107.

<sup>140</sup> Tamtéž, s. 179.

<sup>141</sup> Tamtéž, s. 179.

<sup>142</sup> Švýcarská jednota hoteliérů byla ustanovena roku 1882 v Bernu z iniciativy 65 hoteliérů. K roku 1900 Jednotu tvořilo již na 810 hoteliérů. Stanovila si tyto cíle: Zaopatřovat služby hotelovému personálu, organizovat reklamu, vyjadřovala se ke clu, k dopravě a všem otázkám, které měly vliv na hoteliérství. FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 180.

<sup>143</sup> Hotelová škola byla zřízena roku 1891 v Lucernu, k jejímu otevření došlo roku 1893 v Lausanne. FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 181.

<sup>144</sup> FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 181-182.

snaha vychovávat znalý a profesionální personál s činnostmi výše zmíněnými napomohla k oblíbenosti švýcarských hotelů u zahraniční klientely.

Nyní se zaměříme na popisy jednotlivých hotelů, které zaznamenali čeští cestovatelé. Z daných popisů si můžeme udělat konkrétnější představu o rozsáhlosti, vybavenosti a kapacitě zařízení v různých oblastech Švýcarska. Začneme hotely nacházejícími se ve střediscích sv. Mořic, Arosa a Davos. Tato střediska nabízela rozdílná rozptýlení, proto v nich můžeme nalézt různé druhy ubytování např. v méně navštěvovaném středisku - v Arose se upřednostňovalo ubytování v menších hotelech a samostatných vilách. Tyto objekty byly roztroušeny ve skupinách po okolních výběžcích. Návštěvníci se do tohoto města dostávali pomocí alpské pošty. Zatímco do nedalekého sv. Mořice mohli cestovat již expresním vlakem, který nové hosty přivázel do střediska třikrát týdně. Toto středisko bylo rozsáhlejší nežli Arosa a tomu odpovídal i počet hotelů. Nacházelo se zde na šest velkých hotelů o 300-500 pokojích. Dále zde bylo kolem 37 menších hotelů se 100-200 pokoji. V případě Davosu, který se svou rozlohou blížil velkoměstu, se návštěvníci mohli ubytovat v hotelích, které měli většinou kapacitu 100 pokojů.<sup>145</sup>

Informace o hotelových zařízeních podal také V. J. Bufka, který zavítal do Zermattu, místa ležícího pod Matterhornem, kde byla vystavěna řada hotelů. Cestovatel zde pobýval v hotelu Mont Cervin, který byl vystavěn kolem roku 1855 jistým Alexem Seilerem z Brigu. Tyto Seilerovy hotely, jak uvedl Bufka byly komfortně zařízené a ještě k tomu nabízely během sezóny různá rozptýlení. Konkrétně v hotelu Mont Cervin se během sezóny pořádal každý den koncert.<sup>146</sup>

Mnoho hotelových zařízení se také nacházelo v okolí a na samotné hoře Rigi. Ubytování v těchto hotelích bylo nákladné zejména v letní sezóně, neboť se musela dohnat ztráta ze zimní sezóny, kdy se některé hotely uzavíraly. Jedním z hotelů, který se na Rigi nacházel, byl Rigi-Kaltbad, který ležel ve výšce 4 439m. Jednalo se o zařízení první třídy, které bylo tvořeno třemi budovami, které byly elegantně zařízeny, byla obývána především bohatou klientelou.<sup>147</sup> Nedaleko Kaltbadu se tyčil Hotel First, jenž byl postaven akciovou společností. Tento hotel tvořila pouze jedna budova vyznačující se prostornými a vzdušnými pokoji celkově s 210 lůžky. Co se týká ceny, ta se odvíjela od měsíců. Od 10. června do 10. září se za den v hotelu platilo 10-15 fr. Před 1. červnem se cena pohybovala mezi 9-12 fr. Z těchto údajů vyplývá, že cena v letní sezóně byla tedy vyšší než v jiných méně

---

<sup>145</sup> MAYER, H. Po skončení zimní saisoně sportovní ve švýcarských zimních lázeňských místech, s. 541.

<sup>146</sup> BUFKA, V. J. Od úpatí Matterhornu a Monte Rosy. *Světozor* [?], 1910, č. 8, s. 179-205.

<sup>147</sup> KECKOVÁ, B. Výlet na Rigi, s. 57.

perspektivních měsících. Mezi nejvýše položené hotely této oblasti patřil Rigi-Scheidegg (5 073 m.). Díky vysoké poloze poskytoval úchvatný výhled na okolí. Hotel se skládal z pěti vzájemně propojených budov. Návštěvníkům ke společenským akcím sloužila řada vkusně zařízených konverzačních a společenských sálů. Pokud hosté trávili svůj čas raději v soukromí, měli k dispozici vlastní salóny. Návštěvník se mohl ubytovat v jednom z 200 pokojů. Celkem měl hotel kapacitu 300 lůžek. Součástí komplexu byla i kaple, telegraf, pošta a domácí lékař, který byl vždy k dispozici hostům. Vedle těchto objektů k hotelu přináležely i lázně a také rozsáhlé salaše. Co se týká ceny, ta se jako v případě Hotelu First lišila dle měsíců. Během sezóny se cena pohybovala mezi 8-12 fr., mimo sezónu klesla na 7-10 franků za den. Na křižovatce cest, které vedly k vrcholu Rigi, byl vystavěn Hotel Staffelhaus. Tento hotel byl tvořen třemi budovami, které měly celkem 100 pokojů se 160 lůžky. Ubytovaní zde bylo ve srovnání s výše zmíněnými hotely levnější a méně honosné, jako ve výše zmíněných hotelech. Přesto přijatelnější ceny a výhodná poloha přilákaly do těchto míst hojný počet hostů, což mělo za následek, že hotel byl během sezóny plně obsazen.<sup>148</sup> Nižší ceny nabízel také spíše hostinec než hotel se jménem Klósterli Maria zum See. Tento hostinec byl jednoduše a vkusně zařízen. Návštěvník však nebyl přes jeho menší lukrativnost o nic ošizen. Z hygienických zařízení měl host k dispozici vlastní koupelnu. K jeho potřebám fungoval v prostorách hostince také telegraf, spojení s okolím zajišťovala alpská pošta.<sup>149</sup> Na dalším úseku hory Rigi, konkrétně na vrcholku Kulmu, se ve výšce 5 541 m. vypínaly dva hotely - Rigi-Kulm a Hotel Regina. První z nich byl tvořen dvěma samostatnými budovami, z nichž každá mohla pojmout na 350 osob. Toto zařízení fungovalo od června do října, což nás může na základě výše zjištěných informací vést k závěru, že ceny zde byly vyšší, a to proto, aby se kompenzovala zimní sezóna, kdy byl hotel uzavřen. Druhý z hotelů byl schopen ubytovat 150-200 osob, přičemž obě zařízení disponovala svým telegrafickým zařízením. Na Kulmu se díky jeho poloze a ničím nebráněnému výhledu do okolí odehrávala zajímavá událost. Každý den alpský roh upozorňoval návštěvníky na východ a západ slunce, které toto troubení vylákalo pokojů, nechtěli si nechat uniknout tuto úchvatnou podívanou. Vedle slunce návštěvníci mohli, pokud byly vhodné podmínky, obdivovat tzv. mlhové obrazy. Jednalo se o vzácný přírodní jev, který byl tvořen stoupající mlhovou parou a sluncem.<sup>150</sup>

Hotely v jiné neméně navštěvované části Švýcarska popsala B. Kecková, která jak víme, cestovala po bernských Alpách. Cestovatelka byla se svými společníky ubytována na

---

<sup>148</sup> KECKOVÁ, B. Výlet na Rigi, s. 92.

<sup>149</sup> Tamtéž, s. 93.

<sup>150</sup> Tamtéž, s. 153.

počátku své výpravy v hotelu Kurhaus nad Thunským jezerem. Budova hotelu nesla znaky ozdobného švýcarského stavebního slohu a také se vyznačovala prostorností. Jak však autorka uvedla, jeho kapacita již nedokázala pojmout stále narůstající počet nových návštěvníků. Volný čas v Kurhausu cestovatelky trávily v malém, velmi vkusně a elegantně zařízeném salóncu, kde se rozveselovaly hudbou a zpěvem. Za lepší vyhlídkou chodily do vyšších pater hotelu, odkud z tzv. pavlanu – místnosti zcela prosklené, pozorovaly panoráma.<sup>151</sup>

Nyní blíže popíšeme ozdobný švýcarský sloh, ve kterém byl postaven Kurhaus. Tento sloh byl typický i pro domy místních obyvatel, bydlících zejména v oblasti Meiringgen odkud sloh také pocházel. Tento sloh se vyznačoval zdobností, budovy postavené v tomto stylu byly dřevěné, charakteristické pro něj byly prostorné místnosti s vysokými stropy, které byly obdobně jako venkovní části domu bohatě řezbářsky opracovány.<sup>152</sup> Co se týká podoby domů i v jiných částech země, máme kusé informace od V. J. Bufky, který popsal podobu domu typického pro rhónské údolí. Dům byl postaven z kamene, měl dvě a více poschodí, přičemž z každého patra domu vybíhala dřevěná terasa. K domku přináležel také dřevěný přístěnek, o jehož funkci se autor nezmiňoval. Místnosti byly prostorné s mnoha okny. Střecha byla rovná, z jakého materiálu nevíme, předpokládáme, že mohla být buď dřevěná, nebo kamenná jako to bylo běžné u domů v Zermattu, kde se ke stavbě střech používal kámen.<sup>153</sup> To, že byl kámen spolu se dřevem nejpoužívanějším stavebním materiálem, dokládala nejen podoba domků v Meiringgen, Zermattu, ale také podoba domků v Emsu, kde kámen tvořil základní stavební materiál. Emské domky nesly mimo jiné znaky románského slohu, dále byly pomalovány různými výjevy ze života svatých, zejména mariánskými motivy.<sup>154</sup>

Nyní se vrátíme k cestovatelce A. Bayerové, která zavítala i do Interlaken, oblasti módní a drahé, kde jednotlivé hotely byly od sebe vzdáleny jen pár kroků. Nicméně, jak zažily cestovatelky osobně, byly tyto hotely mimo období největší návštěvnosti prázdné.<sup>155</sup> Během své výpravy se cestovatelky ubytovaly také v Hotelu pod Giesbachem, který zahrnul chválou a samými superlativy – palác jako z pohádky, velkolepý, krásný a nádherný. K dobrému dojmu z hotelu přispěla i krásná vyhlídka z pokojů, která směřovala na vodopád.<sup>156</sup>

Autor píšící pod pseudonymem Charles de Roges procestoval oblast kolem sv. Gotthardu a hotely v této části shledal vyhovujícími. Vyznačovaly se čistotou, slušným

---

<sup>151</sup> BAYEROVÁ, A. Výlet do bernských Alp, s. 130.

<sup>152</sup> Tamtéž, s. 149.

<sup>153</sup> BUFKA, V. J. Od úpatí Matterhornu a Monte Rosy, s. 179-207.

<sup>154</sup> ZYCH, Jan. K pramenům Rýna. *Světlozor* 5, 1893, č. 2, s. 21.

<sup>155</sup> Tamtéž, s. 131.

<sup>156</sup> Tamtéž, s. 132.

personálem, který ovládal své řemeslo. Pouze ceny byly vysoké. Během putování se mnohdy potýkal s nedostatkem volných pokojů v hotelech, proto musel obejít i více zařízení, než našel volné ubytování.<sup>157</sup> Čeští cestovatelé popsali jen zlomek z mnoha zařízení, které byly ve Švýcarsku k dispozici. Popisy, ale ukazují, že hotely chtěly hostům dopřát pobyt v elegantním, komfortním prostředí. Vedle pokojů, zde byla snaha vkusně zařídit také společenské místnosti. Mimi to si hosté mohli dopřát výhledy do okolí z různých teras, verand, přičemž se dbalo na to, aby si tento požitek mohli dopřát v pohodlí. Vše doplňoval znalý a vzdělaný personál, který hostům nabízel radu a pomoc, pokud bylo třeba. Co se týká obsazenosti, měly hotely velkou kapacitu, plně obsazeny bývaly hlavně přes letní sezónu. O bydlení místních obyvatel čeští cestovatelé mnoho zpráv nezanechali, ale i tak se z jejich úryvků zdá, že bydlení místních pro ně mělo zvláštní půvab.

## VI. 2 Obyvatelstvo

O obyvatelích Švýcarska se ze článků českých cestovatelů nedovíme mnoho ve smyslu celkového počtu obyvatel, porodnosti, úmrtnosti, sňatečnosti, rozvodovosti, počtu vražd a sebevražd. Přesto z jejich postřehů můžeme ledasco vyčíst. Na úvod si jen připomeňme, že obyvatelstvo bylo různého vyznání, a to protestantského a římsko katolického a evangelického. Obyvatelé žili v kantonech, které spadaly do čtyř jazykových oblastí francouzské, německé, italské a rétorománské. Vyznání, jak jsme zjistili, zasahovalo do běžného života např. do charitativní činnosti, kdy se zařízení pro sociálně slabší zřizovala pro konkrétní vyznání. Jinak se cestovatelé vírou obyvatel nezaobírali. Co se týká jazykových oblastí, víme, že obyvatelé německých oblastí konkrétně Curychu některým českým cestovatelům sympatičtí nebyli, vytýkali jim, že se příliš nechávají ovlivnit Německem. Určitým způsobem cestovatelům vadilo i to, že někteří švýcarští obyvatelé po návštěvnících požadovali neoprávněně peníze. Uvedme např. názor T. L. Vobinůžky, který ve svém článku výstižně postihl problém, na který naráželi i jiní cestovatelé. Autor se setkal s nepříjemnou událostí hned při prvním výletě za krásami Švýcarska, kdy byl zaskočen požadavky obyvatel, když se šel podívat na proslulý rýnský vodopád. *„Zde již viděti bylo, že jsme ve Švýcařích, jehož obyvatelé výborně tomu rozumějí těžit z přírody; neboť kamkoli kroky své obrátíš, všude napřahují se k tobě ruce, abys zaplatil, třebas ti ničím nebylo poslouženo. Za tři franky můžeš podjeti až pod samý vodopád. Jen jsme vstoupili na břeh a již opět ruku do kapsy a*

---

<sup>157</sup> de ROGES, Charles. Episoda ze švýcarských procházek. *Světovzor* [?], 1905, č. 32, s. 864-865.

*plat! Zač? Abys směl po pěšinách jít až na samý pokraj vodopádu.*<sup>158</sup> Jednání obyvatel je na jednu stranu pochopitelné, neboť turisté byli významným zdrojem jejich příjmů. Samozřejmě, že se Švýcaři uplatňovali i v dalších odvětvích a povoláních, které se nelišili od těch v českých zemích 19. století. Přesto význam turismu nelze podceňovat, naopak již z množství hotelů je zřejmé, že zde pracoval nezanedbatelný počet obyvatel. K tomu se na turismus vázaly i jiná povolání, která by bez něj nebyla tak vytížená např. vedle majitelů hotelů a personálu se jednalo o průvodce, dopravce, zemědělce, kteří zde mohli udat svoje přebytky, dále výrobce suvenýrů a mnohé další.

Zajímavou skupinu, které turismus zajišťoval obživu, tvořili horští průvodci, kteří byli sdružení v pevné organizaci. Povolání průvodce mohl vykonávat jen člověk, který složil příslušné zkoušky a dále dodržoval předepsaná pravidla. Každý průvodce byl vybaven osobním dokladem, který obsahoval popis jeho osoby. Dále do tohoto dokladu návštěvníci zapisovali hodnocení průvodce, jehož služeb využili. K tomu byl stanoven pevný tarif, který určoval, kolik si mohli průvodci za své služby účtovat. Výše ceny se lišila podle oblasti, ve které působily.<sup>159</sup> Dalo by se předpokládat, že toto povolání by mohl provozovat každý a přece ve Švýcarsku jeho vykonávání bylo ošetřeno jasnými pravidly, na jedné straně zajišťovala bezpečí samotných návštěvníků, na straně druhé také chránila zájmy průvodců.

Dalším zdrojem příjmů pro mnohé obyvatele byla výroba suvenýrů, které bylo možné zakoupit v každé vesničce či městě. Suvenýry vesměs byly upomínkou na místní historickou událost, zvláštnost nebo přírodní krásy. V Altdorfu se nabízely výrobky, které se vztahovaly k národnímu hrdinovi Vilému Tellovi. V Lucernu převažovaly suvenýry se lvím pomníkem, který byl vystaven na památku švýcarské gardy, která padla u Tuileriích. V celé bernské oblasti narazil cestovatel na figurku medvěda, který byl znakem kantonu. Vedle toho se turistům nabízely nerosty a rostliny typické pro dané oblasti. Ty byly buď surové, nebo různým způsobem zpracované. Prodávaly se mimo jiné i části místního zvířectva jako např. kopyta, srst, růžky kamzíka, chrupy různých šelem, drápy nebo zobáky dravců. Zvířectvo sloužilo také za předlohy mnohým figurkám a vyobrazením, které se prodávaly ve všech kantonech. V Brienzu existovalo několik řezbářských závodů, které poskytovaly práci kolem 800 dělníkům.<sup>160</sup>

Výrobky se vyráběly z nepřehledného množství materiálů - kámen, různé typy dřeva např. olivové, hedvábí atd. Prodávaly se také fotografie scenérií a jiných motivů, které si

---

<sup>158</sup> VOBINŮŽKA, T. Livinius. Úryvky cestopisné. *Světovzor* 2, 1868, č. 27, s. 260.

<sup>159</sup> FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 199.

<sup>160</sup> BAYEROVÁ, A. Výlet do bernských Alp, s. 147.

cestovatel mohl odvést jako památku. Jednalo se tedy o výtěžnou záležitost. Dr. Vilém Kurz, z jehož článku jsme čerpali, uvedl, že prodej suvenýrů přinesl do země každoročně mnoho miliónu franků. Neuvedl přesný obnos, ale vycházel z předpokladu, že na každém suvenýru byla přírážka 50–100 i více procent zisku.<sup>161</sup> Výroba suvenýrů poskytla práci řezbářům, malířům, fotografům, ale i ženám, které mohly vyrábět jak různé výšivky, tak části oblečení, věci pletené a jiné. Vedle Švýcarů, kteří žili z turismu a o jejichž práci podali čeští cestovatelé svědectví, pracovala část obyvatelstva také v zemědělství. Práce v tomto odvětví byla namáhavá i proto, že půda byla málo výnosná. Z poznatků O. Laxi si můžeme udělat představu o obtížném životě horalů. Jediným majetkem těchto lidí byly horské pastviny a na nich pasoucí se dobytek. Práci jim stěžovala zejména zima a s ní spojený sníh, situace nebyla o nic příhodnější ani z počátku jara, kdy přicházely laviny a sesuvy půdy. Pastviny se daly kromě toho využívat jen od dubna po říjen, kdy počasí horalům nejvíce přálo. Horalé žili převážně z toho, co si vypěstovali a z prodeje sýrů.<sup>162</sup> Vedle turismu a zemědělství pracovala část populace i v průmyslu. Švýcarská průmyslová odvětví se vyznačovala materiálovou a energetickou nenáročností, a to z toho důvodu, že Švýcarsko disponovalo nedostatečnou surovinovou základnou. Mezi energeticky a materiálově nenáročná odvětví patřilo např. hodinářství, o kterém víme, že v něm bylo k roku 1868 zaměstnáno na 60 tisíc dělníků, kteří byli schopni vyrobit na 1 200 000 hodin, hodinek ročně.<sup>163</sup>

Udělalí jsme si tedy určitou představu o tom, v jakých odvětvích obyvatelé pracovali a jakým způsobem získávali obživu. Dále víme, že Švýcaři podporovali dobročinnost a pomáhali potřebným, což vypovídalo také o tom, že i přes svou vyspělost, se určité oblasti, podobně jako i v jiných zemích, potýkali s chudobou a nezaměstnaností. Co se týká školství, máme poznatky, že ve Švýcarsku fungovaly vyšší dívčí školy, gymnázia, reálky, školy obchodní a školy pro ošetřovatelky, jelikož právě o těchto výchovných institucích se cestovatelé zmiňovali.<sup>164</sup> Úroveň švýcarského školství byla na vysoké, popřípadě na vyšší úrovni, nežli v českých zemích, což dokládá také Milena Lenderová, která ve své publikaci uvedla, že od 60. let 19. století, začaly některé zámožné české rodiny své dcery posílat studovat do zahraničí, a to i do Švýcarska, jehož ústavy patřily mezi ty oblíbené.<sup>165</sup> Do země se za studiem vydal také jeden z cestovatelů, byl jím Jan Zych, který se rozhodl studovat

---

<sup>161</sup> KURZ, Vilém. Turistický průmysl ve Švýcarsku. *Časopis turistů* 2, 1890, č. 9, s. 142-143.

<sup>162</sup> LAXA, Otakar. Salašnictví v Alpách. *Světobzor* [?], 1907, č. 31, s. 729-732.

<sup>163</sup> [?], Zmáhání se švýcarského hodinářství. *Světobzor* 2, 1868, č. 37, s. 358.

<sup>164</sup> T. L. Vobinůžka se zmiňoval o vyšší dívčí škole, gymnáziu a reálce, které se provozovaly v Kostnici. A. Bayerová popisovala vyšší dívčí školu fungující v Curychu a školu pro ošetřovatelku v Bernu.

<sup>165</sup> LENDEROVÁ, Milena. *K hříchu i k modlitbě: Žena v minulém století*. Praha, 1999, s. 61. ISBN 80-204-0737-5.

v Ženevě, bohužel neuvedl, o který obor se konkrétně jednalo.<sup>166</sup> Švýcarsko mělo oproti českým zemím také další prim. Ve srovnání s českými zeměmi švýcarské vysoké školství umožňovalo studovat ženám na lékařských fakultách

### VI. 3 Jídlo

Toto téma se velmi obtížně zpracovávalo zejména proto, že ho cestovatelé téměř nereflekovali. Z tohoto důvodu jsme se rozhodli odvodit způsoby stravování švýcarských obyvatel z toho, jaké plodiny pěstovali a jaký dobytek chovali a z nepatrných poznámek cestovatelů. K získání informací nám napomohl Ottův slovník naučný, který se věnoval švýcarskému zemědělství. Jak jsme se tedy ve slovníku dozvěděli, v nejurodnějších částech země, která se táhly od jezera Ženevského po jezero Bodamské, se lidé věnovali převážně sadařství a vinařství. Výskyt ovocných sadů zaznamenal také O. Laxa během svého zkoumání salaší. Tyto sady se však nevyznačovaly velkou úrodou kvůli vysoké poloze. Autor si všiml i nepatrných polí, kde se pěstoval zejména oves a brambory.<sup>167</sup> Ve Švýcarsku se bramborám a ovsu dařilo stejně jako kukuřici, žitu, ječmenu a luštěninám v teplejších oblastech. Další místa se využívala pro pěstování pšenice a špaldy, které byly odolnější, a proto se mohly vyskytovat i ve vyšších polohách. Přesto bylo některých surovin nedostatek a musely se dovážet ze zahraničí. Jednalo se o brambory, obilí, mouku, luštěniny. To, že se musely některé suroviny dovážet, bylo jednak zapříčiněno malým výnosem zemědělské půdy, ale také rozmáhajícím se dobytkařstvím, kdy se půda přetvářela na louky a pastviny. Četné pastviny byly k vidění např. v bernských Alpách, které popsala A. Bayerová jako „tučné“ a „bujné.“<sup>168</sup> Mezi nejrozšířenější chovný dobytek, který se na pastvinách pásal, patřil skot, ovce, kozy. Vedle těchto zvířat se chovali také vepři. Skot a brav se nejvíce využívaly pro mléko, z něhož se vyráběl sýr, který patřil mezi hlavní vývozní artikly země. Jateční maso se do země převážně dováželo.<sup>169</sup>

Bylo zajímavé, že zámožnost jednotlivých horalů se rozlišovala podle toho, jaký dobytek a v jakém počtu choval. Nejzámožnější byli ti, kteří chovali skot, jelikož vyžadoval nejlepší pastviny. Brav – ovce, kozy byly naopak známkou chudoby. Ty spásaly pastviny vysoko položené přecházející až ve skalní útvary, protože lezení ve výškách jim nečinilo potíže. Na pastviny se vypouštěly v srpnu a bez dohledu byly v horách ponechány až do

---

<sup>166</sup> ZYCH, J. K pramenům Rýna, s. 21.

<sup>167</sup> LAXA, O. Salašnictví v Alpách, s. 729.

<sup>168</sup> BAYEROVÁ, A. Výlet do bernských Alp, s. 100- 130.

<sup>169</sup> Ottův slovník naučný 24, 1906, s. 899.



prvního sněhu, kdy si samy našly cestu domů.<sup>170</sup> Na velká stáda dobytka narazil jeden z cestovatelů u Emsu. Páslo se zde stádo krav, které čítalo až 1 000 kusů a dále během svého putování narazil i na stáda koz a ovcí asi o sta kusech.<sup>171</sup>

Lov zvířete byl upraven zákonem, na jehož dodržování dohlíželi hajní. I když výnos z lovu nebyl valný, tak zvířina mohla zpestřovat jídelníček. Mezi lovená zvířata patřil zajíc, srnec, divočák, koroptev a divoká kachna. Dále jsme našli i informaci týkající se rybolovu, kdy právě nezřízený rybolov v řekách a četných jezerech vedl k téměř vyhubení ryb, a proto jejich konzumace nebyla až tak častá a rozšířená.<sup>172</sup> Jiný zdroj naopak uvádí, že v hotelech byla ryba dostupná a patřila mezi základní suroviny.<sup>173</sup>

Nyní využijeme poznámek cestovatelů, začneme J. Sauerem z Augenburgu, který během pobytu v ústavu pro chlapce na Sonnenbergu zachytil jejich jídelníček lišící se podle ročního období. Představme si tedy složení snídaně, kdy se nejčastěji pilo mléko, pokud byla neděle, místo mléka se podávala káva. V obou případech se přidával chléb. V létě se navíc přidávala k běžné porci čtvrt libra<sup>174</sup> chleba a v čase sklizně byly chlapcům podávány ještě 2 sklenice mestu. Oběd se skládal z polévky, kterou doplňoval moučný pokrm. Případně byla chlapcům podávána jako druhý chod zelenina s masem. Druh podávaného masa se lišil podle roční doby. V zimě převažovalo vepřové, v létě hovězí. K svačině se chlapcům dávalo půl žejdlíku<sup>175</sup> mléka a čtvrt libry chleba. Večeře byla prostá. Skládala se z hrachové nebo fazolové polévky, do které se přidávala ovesná mouka nebo rýže. K tomu se nejčastěji jedly vařené brambory. V létě se k večeři často podával salát. Bohatší jídelníček měli chlapci ve žních, kdy k obvyklému jídlu dostávali navíc chléb s máslem, odpoledne chléb a mést.<sup>176</sup> Bylo zde tedy dbáno na to, aby chlapci během zvýšené tělesné námahy měli dostatek jídla. Jak vidíme, jednalo se o jídla jednoduchá, ale zdravá. Servírovala se zelenina, luštěniny, mléko, rýže, brambory a maso. Nejvíce v jídelníčku převažoval chléb. Ústav byl v otázce potravin skoro soběstačný, na zahrádce se pěstovalo zelí, mrkev, řepa, burýna a sója. K ústavu přináležel také ovocný sad a na přilehlých polích bylo vysázeno obilí. Z dobytka se zde chovaly krávy, dva volí a dva koně.<sup>177</sup> Myslíme, že si jateční maso ústav kupoval, neboť

---

<sup>170</sup> LAXA, O. Salašnictví v Alpách, s. 731.

<sup>171</sup> ZYCH, J. K pramenům Rýna, s. 21-23.

<sup>172</sup> Ottův slovník naučný 24, 1906, s. 889 -890.

<sup>173</sup> FORGES, L. Turistika ve Francii a ve Švýcarsku, s. 165.

<sup>174</sup> 1 libra=513,7504g. Dostávali tedy cca 125g chleba.

<sup>175</sup> Žejdlík=0, 4844l. Dostávali tedy cca 250ml mléka.

<sup>176</sup> Tento pojem se objevil již jednou a to ve spojení 2 sklenice mestu, nyní je stejná surovina podávána k chlebu. Tento pojem může tedy označovat celou škálu surovin, nám se však nepodařilo myšlenou surovinu identifikovat.

<sup>177</sup> SAUER z Augenburgu, J. Návštěva útulny pro zpustlé hochy na Sonnenbrgu u Lucernu, s. 345.

krávy se chovaly pro mléko a volí se mohli používat při orbě stejně jako koně, čemuž by i napovídala jejich malý počet. To byla tedy ukáзка prosté venkovské stravy.

Nyní se podíváme na suroviny, které se mohly podávat v hotelích. Zmiňovali jsme se již o hotelové škole, která ve svých osnovách měla i předmět „Zbožíznalství,“ ve kterém se žáci učili o potravinách. Zjišťovali, kdy se různé druhy potravin daly pořídit nejlevněji, kdy patřily potraviny ještě mezi sezónní a kdy už nikoli. Učili se složení jídelních lístků. Dále byli obeznamováni se skladbou lunchů, přesnídávek, snídaní na vidličku, diner při table d'hôte a obědů, kdy se podávala jídla teplá i studená. Také se učili sestavit jídelníček k takovým příležitostem, jako byl banket nebo svatba. Vedle těchto znalostí museli také umět podat výklad receptů, prokázat znalost různých druhů masa – hovězího, telecího, skopového, drůbežího, zvěřiny a také toho, jak bylo možné daná masa naporcovat. Samostatně se věnovali porcováním ryb či jiným záležitostem souvisejícími s potravinami.<sup>178</sup> Na tomto výčtu jsme chtěli ukázat, které suroviny se mohli objevit na jídelním lístku v hotelích a jak vidno, výběr byl docela rozmanitý. Co se týká pití, nabízelo se víno, pivo i pálenky. U vína se však návštěvník musel mít na pozoru, šlo spíše o cenu nežli o kvalitu, na ni si žádný cestovatel nestěžoval. V některých hostincích i hotelech byla vína nabízena na první pohled velmi levně, o to dražší ale byla hlavní jídla. Taková to nepříjemná událost potkala Ch. de Rogese, který si na doporučení sklepmistra objednal láhev Barolosu, ceny prý nepatrné. O to více byl překvapen při přeložení, účtu jedna láhev vína přišla na osm franků na jeho námitku, že tuto cenu nepředpokládal, sklepmistr pravil, že v Curychu či Lucernu by ho stejná láhev vyšla na šestnáct i více franků.<sup>179</sup> Obdobné praktiky určitě nepanovaly všude, záleželo na tom, na koho návštěvník narazil.

---

<sup>178</sup> FORGES, L. Turistika ve Švýcarsku a ve Francii, s. 182

<sup>179</sup> de ROGES, Ch. Episoda ze švýcarských procházek, s. 820.

## VII. Závěr

Předložená bakalářská práce se věnovala otázkám, které souvisely s cestováním v 19. století a současně se zabývala obrazem Švýcarska v námi sledovaném období. Prvořadým cílem této práce tedy bylo zachytit podobu země pomocí informací nalezených v člancích časopisů Světozor, Časopis turistů a Ženské listy. Konkrétně se jednalo o období mezi lety 1860 až 1914.

Dozvěděli jsme se, že Švýcarsko ve sledovaném období, bylo zemí, ve které se hojně rozmáhal turistický průmysl a všechny související aktivity. Řada v úvodu položených otázek, na které jsme hledali odpověď, souvisela s budováním turistického průmyslu. Švýcarsko v tomto druhu průmyslu našlo značný zdroj příjmů. Švýcarská orientace na turistický ruch byla ovlivněna zejména dvěma faktory. Švýcarské přírodní poměry nebyly vhodné pro zemědělství a země nebyla ani příliš bohatá na nerostné suroviny. Naproti tomu atraktivní horské prostředí, rozmanitá příroda a historie začínali hrát stále významnější roli. Díky této konstelaci obyvatelé nalézali jiné alternativy, jak získat příjmy a vytvořit nové příležitosti. Jedno z řešení bylo nalezeno v možnosti zaměřit se na turistický průmysl, pro který byly nejen švýcarské přírodní, ale i politické poměry ideální.

Zjistili jsme, že i čeští cestovatelé zemi navštěvovali zejména pro turistické vyžití. Vedle tohoto největšího „lákadla“ tam jezdili za kulturou, historií a záležitostmi, které byly blízké jejich zájmům. Navštívili města Curych a Ženevu, vedle toho je zajímalo i fungování švýcarských dobročinných spolků a podobně. Pokud jel cestovatel do země za turistikou, vybíral si oblasti s významnými švýcarskými horstvy a v této době tak činil zejména na základě svého subjektivního výběru. Například Anna Bayerová navštěvovala bernské Alpy, jelikož k nim měla bližší vztah, pramenící z delšího studijního pobytu v Bernu. Podobný osobní zájem hrál roli i při výběru dalších lokalit námi zkoumaných cestovatelů. Jedna skutečnost je zřejmá, a to ta, že cestovatelé jezdili zejména do německých jazykových oblastí. Zajímavým momentem z jejich postřehů je přítomnost určité formy antipatie k německému obyvatelstvu Švýcarska, která, jak se domníváme, měla základ v konfliktu mezi českým a německým etnikem v českých zemích. Nejvíce bylo Švýcarsko navštěvováno v období 1890-1910. V následujícím desetiletí již tato země ze strany cestovatelů z českých zemí nebyla navštěvována. Jak už jsme se zmínili, tak řada faktů, které jsme o Švýcarsku v námi zkoumaném období zjistili, souvisela s evidentní snahou a aktivitami směřujícími k budování kvalitního zázemí turistického průmyslu. S tímto úsilím bylo spjato budování komunikací, jejichž expanze umožnila dosažitelnost velké řady nových míst. Vedle husté železniční sítě

Švýcaři kladli také důraz na budování silnic a stezek. Do infrastruktury plynuly značné obnosy peněz s cílem vybudovat takový systém dopravy, který by umožňoval cestovatelům dopravit se co nejpohodlněji a nejvýhodněji na co největší počet míst. O tomto záměru svědčí mimo jiné i velmi moderní a propracovaný jízdenkový systém švýcarských drah. Dále jsme zjistili, že Švýcarsko mělo dobré železniční spojení se sousedními zeměmi. Cestování do Švýcarska tedy nebylo technicky komplikovanou a nedostupnou záležitostí.

S turistickým ruchem souviselo také budování hotelových zařízení, kterých bylo v zemi nespočetně. Byla to často rozpočtově nákladná a rozsáhlá zařízení poskytující vysoký komfort s celou řadou služeb. Tato expanze poskytovala pracovní uplatnění mnoha švýcarským obyvatelům a provoz příležitosti k podnikání. Stavby hotelů poukazyvaly na vyspělé švýcarské stavitelství, které dokázalo vybudovat hotely i ve značných nadmořských výškách. Co se týká ubytování místních obyvatel, tak mnoho informací nebylo k dispozici, mohli jsme si tedy udělat jen představu o vnější podobě švýcarských domů.

Obdobně kusé informace se vztahovaly také k problematice stravování obyvatelstva. Ze zjištěných údajů však víme, že byl hojně rozšířen chov skotu, ovcí a koz, jenž byly chovány zejména pro mléko a v minimální míře pro maso. Dále jsme se dozvěděli, že některé druhy potravin byly dováženy, jelikož se nevypěstovalo dostatečné množství na vlastní půdě. Co se týká nabídky potravin v hotelích, ta byla rozmanitá. Jak jsme zjistili, v hotelích či jiných zařízeních se preferovalo společné stolování hostů. Cestovatelé tento způsob označovali francouzským pojmem *table d' hôte*. Čeští cestovatelé se ve svých člancích příliš nezabývali chutí jídla a pití. Více než tyto záležitosti je zajímala cena.

Pomocí údajů, které se vztahovaly k cenám (penězům) jsme vypátrali, že se český cestovatel setkal s cenami, které byly oproti českému prostředí vyšší. Víme, že si někteří z cestovatelů opravdu stěžovali na, dle jejich mínění, nepatřičně vysoké ceny. Na druhou stranu z informací, které jsme nashromáždili, jsme došli k závěru, že záviselo na konkrétním cestovateli, zda považoval pobyt za nákladný či nikoli. A to také proto, že někteří z nich pobývali ve Švýcarsku i několik týdnů během letní sezóny, kdy byly ceny obecně vyšší než v jiných obdobích.

Pokud se na zjištěné údaje podíváme z více osobního úhlu, zjistíme zajímavé informace o českých cestovatelích a o prostředí, ze kterého pocházeli. Práce poukazuje na skutečnost, že se do zahraničí vydávali také občané příslušející ke střední vrstvě. Dozvěděli jsme se, že cestovali jak muži, tak také ženy, přičemž se uskutečňovaly cesty jak společné, tak individuální. Co se týká českých zemí, zjistili jsme, že měly hustou železniční a silniční síť, dostatečně propojenou s jejími sousedními oblastmi. Cestovatelé si tedy mohli sami zvolit po

jaké trati, po jaké cestě se do Švýcarska vydají. Dále jsme shledali, že cestování nebránilo pasové ani hraniční kontroly. Tato práce také dokládá, že lidé svůj volný čas trávili cestováním, míníme tím, že cestování se stávalo oblíbenou zábavou, koníčkem, a že lidé necestovali pouze z povinnosti či nutnosti.

Švýcarsko v námi zkoumaném období bylo tedy velmi ovlivněno snahou vybudovat dobře fungující turistický průmysl. A v této snaze bylo úspěšné. Stávalo se stále oblíbenější destinací v rámci Evropy a tuto svou pozici ve zkoumaném období posilovalo. Toto bylo spojeno nejen s vývojem ve Švýcarsku, ale také s rozvojem ostatních zemí včetně vyspělé části Rakouska-Uherska. Tato práce tímto tedy také vypovídá o pokroku v českých zemích. Občanům přinesl vývoj a doba nové možnosti. Cestování se stalo ekonomicky přístupnější, technicky dostupnější a celkově příjemnější, a to i pro širší vrstvy obyvatelstva.

Studium a zpracování dalších pramenů a zdrojů by bylo nezbytné k získání ještě komplexnějšího pohledu a k dalšímu pozitivnímu přínosu ke zkoumané problematice.

## Seznam použité literatury

### Periodika:

Časopis turistů 1, 2, 5, 7, 8, 9, 14, 1889-1914.

Světozor 2, 4, 12, 15, 1867-1914.

Ženské listy 7, 9, 12, 21, 28, 1873-1914.

Matice lidu 9, 1875.

### Literatura:

CVRK, František. Osobní doprava po Labi do I. světové války. In BOBKOVÁ, Lenka – NEUDERTO VÁ, Michaela (ed.). *Cesty a cestování v životě společnosti: sborník příspěvků z konference konané 6-8. září 1994 Ústí nad Labem*. Ústí nad Labem, 1997. ISBN 80-7044-136-4.

HLAVAČKA, Milan. *Cestování v éře dostavníku: Všední den na stře do evropských cestách*. Praha, 1996. ISBN 80-7203-015-9.

HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava, 1975. ISBN 63-558-75.

HOZÁK, Jan. Zrození motorismu a jeho charakter ve vztahu k cestování. In BOBKOVÁ, Lenka – NEUDERTO VÁ, Michaela (ed.). *Cesty a cestování v životě společnosti: sborník příspěvků z konference konané 6-8. září 1994 Ústí nad Labem*. Ústí nad Labem, 1997. ISBN 80-7044-136-4.

KRIVÝ, Bohumil. Vývoj česko-saského železničního spojení. In BOBKOVÁ, Lenka – NEUDERTO VÁ, Michaela (ed.). *Cesty a cestování v životě společnosti: sborník příspěvků z konference konané 6-8. září 1994 Ústí nad Labem*. Ústí nad Labem, 1997. ISBN 80-7044-136-4.

LENDEROVÁ, Milena. *K hříchu i modlitbě: Žena v minulém století*. Praha, 1999. ISBN 80-204-0737-5.

RYCHLÍK, Jan. *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu: Pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848-1989*. Praha, 2007. ISBN 978-7285-081-5.

URBAN, Otto. *Československé dějiny 1848-1914. I.: Hospodářský a sociální vývoj*. Praha, 1978. ISBN 17-158-78.

VOŠAHLÍKOVÁ, Pavla. *Jak se žilo za časů Františka Josefa I*. Praha, 1996. ISBN 80-205-0088-X.

Ottův slovník naučný 24, Praha, 1906.

## Přílohy

### Příloha 1:

Tabulka - Četnost zachycených cest v letech 1860-1914.<sup>180</sup>

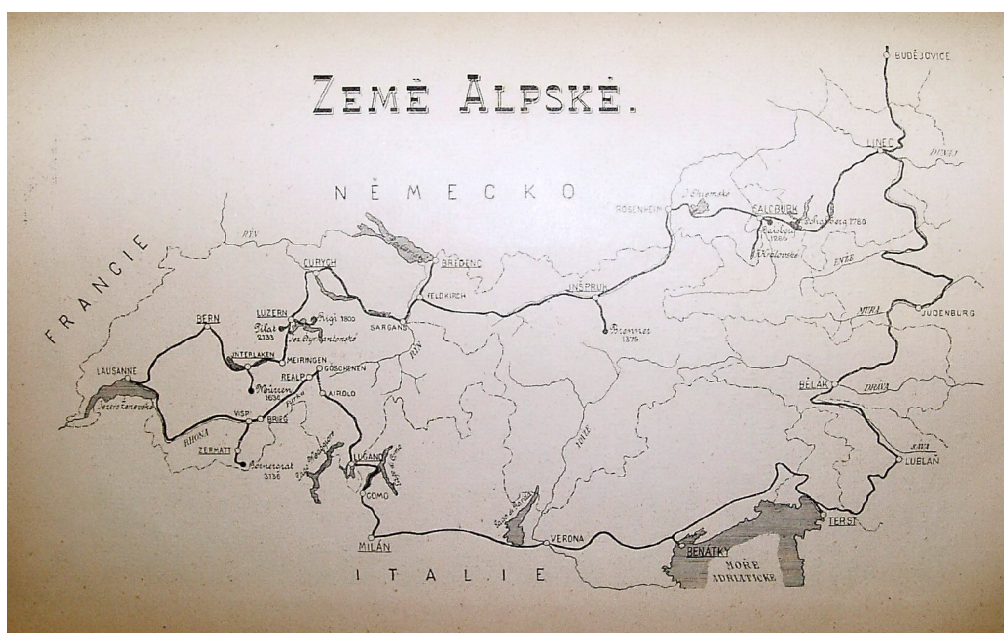
1860	1870	1880	1890	1900-1910	1911-1914
2 (-1)	5 (-2)	5	11 (-5)	9	1 (-1)

Tabulka - Četnost článků v jednotlivých časopisech 1860-1914.

Časopis turistů	Světobzor	Ženské listy
11	15	7

### Příloha 2:

Plán okružní cesty po Rakousku, Itálii, Švýcarsku a Německu. (Uloženo časopis turistů 8, 1896, č. 10, s. 178.)



<sup>180</sup> Čísla v závorce odkazují na články, zabývající se Švýcarskem, ale jejichž autoři nebyli cestovatelé nebo téma Švýcarska bylo v článcích pouze okrajové.

**Příloha 3:**

**Pohled na horu Rigi z Luzernu. (Uloženo Eugen Miroslav Rutte, Švýcarsko: Potulky turistovy v údolích i na horách. Praha 1895, s. 167.)**



**Příloha 4:**

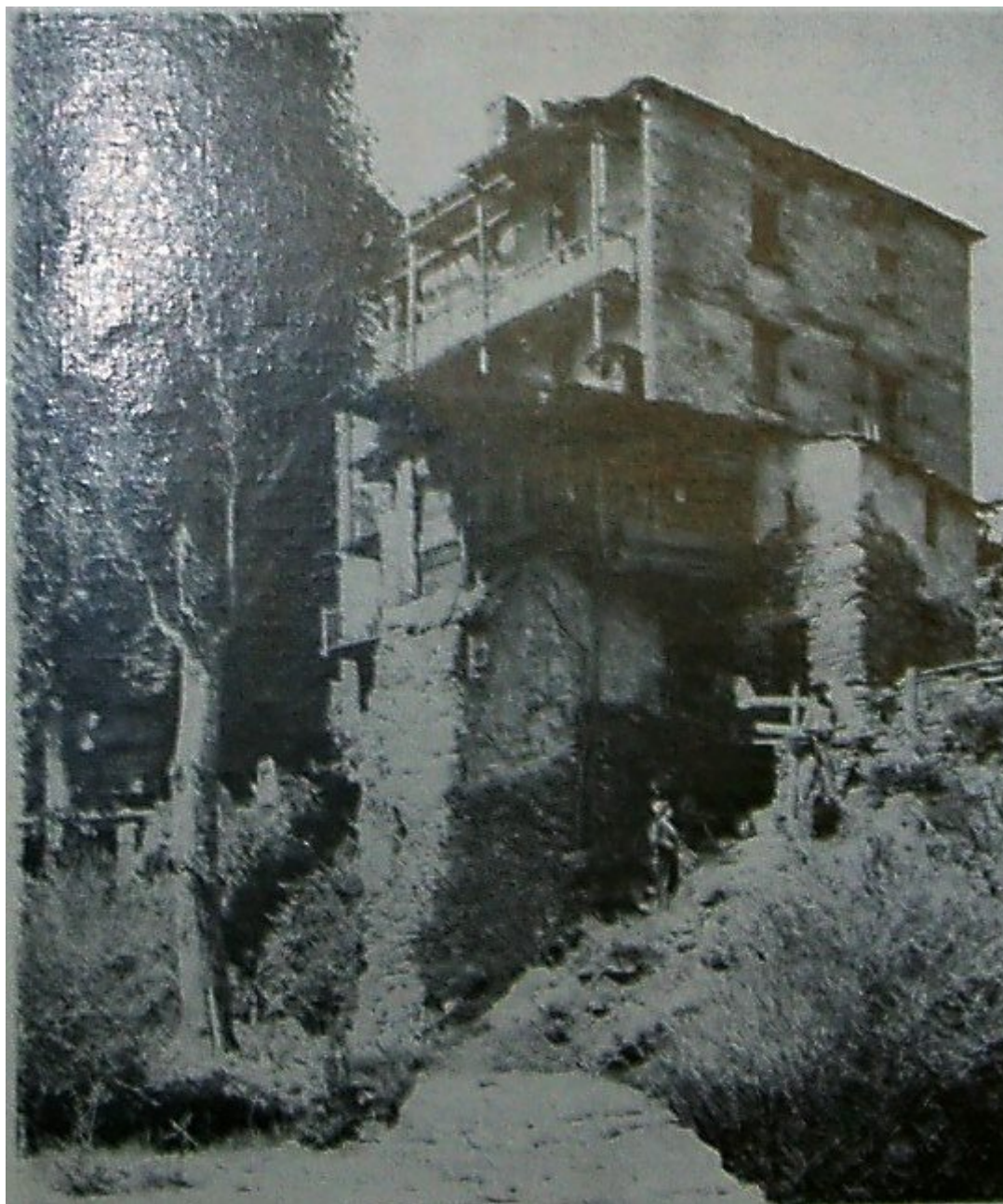
**Hora Panna. (Uloženo Eugen Miroslav Rutte, Švýcarsko: Potulky turistovy v údolích i na horách. Praha 1895, s. 351.)**





**Příloha 5:**

**Domek v Zermattu. (Uloženo Světozor [?], 1910, č. 8, s. 179.)**



## RESUME

Bachelor's essay engages in questions connected with travelling in the second half of the 19<sup>th</sup> century. Main emphasis is placed on image of Switzerland between the years 1860 and 1914 as presented by Czech travelers in notes, reports and articles published in magazines Světozor, Český turista and Ženské listy. These magazines were the main sources used in my work.

In the beginning I asked several questions. Why was Switzerland visited by Czech travelers? Who were they? What impressions and insights did they find notable? I was also interested what did this country have to offer to visitors and how developed was its infrastructure. Another part was dedicated to the inhabitants and their housing and board habits.

I discovered that Switzerland at that time was a country with significant growth of tourism principally of economic reasons. All aimed to create income opportunities in the country with attractive history and nature, but with industrially insignificant mineral resources, and less fit to agriculture.

Czechs traveling to Switzerland were interested in hiking, culture, history and various matters close to their specific interests. They were traveling especially to German language areas but from their notes a certain antipathy to Germans population is evident. I assume this was based on home frictions between Czech and German ethnic groups. Most visits were recorded in the 1890s and in the year 1900. Later in the decade they ceased to travel in the country.

As already mentioned, many found facts were connected with the Swiss efforts to become very advanced in tourism. A lot of construction is launched directly or indirectly connected with this goal. Railways, roads, tracks and hiking trails same as hotel and accommodation capacities are being built with Swiss building industry showing its capabilities and presenting opportunities to many Swiss workers and entrepreneurs.

Only sketchy information about board habits and housing are published in the examined articles and sources with notable parts referring to imported foodstuff and wines available at the hotels (had to be imported due to shortages in Swiss food production). These were in contrast with relatively modest diet of locals based on dairy products.

With the help of data on price levels and reports from our travelers I was able to confirm the overall higher prices in Switzerland. The traveling Czechs were often complaining about, by their own words, inappropriately high prices. Some of this could be linked to the fact that they visited the country often at the peak of the traveling season.

The authors of these articles and their personal characteristics are further revealed same as the possibilities to travel and the opportunities in the Czech lands. We learned that the travelers were men and also women, on both individual and joint journeys. Dense railway and public road system evolved rapidly, border checks presented no obstacle, traveling and the way itself became more entertaining and less adventurous.

Switzerland in surveyed period was on the verge of success and so was tourism as business or free time activity. Its endeavor to establish itself as one of the most interesting tourist destinations in Europe was nearly completed. This was connected not only with the Swiss development but also with the rise of demand to travel and further progress in other countries including Czech lands. People were presented with new chances and ways to do so. They also were more economically prepared to finance their journeys and opportunities now opened to wider social classes. Study of additional sources is necessary to assemble more complex information and further positively contribute to the investigated problems.

## ÚDAJE PRO KNIHOVNICKOU DATABÁZI

Název práce	Švýcarsko očima českých cestovatelů mezi lety 1860-1914.
Autor práce	Lucie Olehlová
Obor	Kulturní dějiny
Rok obhajoby	2009
Vedoucí práce	prof. PhDr. Milena Lenderová, CSc.
Anotace	Cílem práce je představit Švýcarsko očima českých cestovatelů mezi lety 1860-1914 na základě rozboru článků z časopisů Světozor, Časopisu turistů a Ženských listů. Úkolem bylo nastínit stav švýcarských komunikací, přiblížit stravovací návyky obyvatel a možnosti ubytování. Vedle toho jsme se zabývali četností podnikaných cest, případně jsme sledovali důvody těchto výletů.
Klíčová slova	cestování – cestovatelé – Švýcarsko - přelom 19. a 20. století - české země – časopisy.