
Jan Štemberk: Všechno už tady bylo

Doc. JUDr. PhDr. Jan Štemberk, Ph.D. , je historický sociolog, který na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy působí od roku 2017. Věnuje se dějinám cestovního ruchu a automobilismu a napsal o těchto tématech celou řadu knih (České století motorismu, Automobilista v zajetí reality, Fenomén cestovního ruchu, Cestovní ruch pod dohledem třetí říše aj.). Vyučuje zejména v rámci studijního programu Historická sociologie .



Vystudoval jste historii a slovenistiku na Filosofické fakultě a právo na Právnické fakultě. Jak k téhle nezvyklé kombinaci došlo?

Já už jsem v době svých středoškolských studií tendoval k historii, zejména k historii druhé poloviny 19. století. Tehdy se intenzivně formovaly česko-slovenské vazby a nakonec mě to přitáhlo ke Slovinsku a jeho historii, takže jsem zvolil

dvojbor historie – slovenistika. Dvouoboroví historici sice neměli povinný předmět z dějin státu a práva, nicméně pro jednooborové historiky takový předmět byl, já jsem ho navštěvoval a to mě přivedlo k zájmu o právní oblast. Druhý motiv ke studiu práv pak byl osobní. Rozhodlo se nás tehdy několik kamarádů, kteří jsme historii studovali, že podáme přihlášku. Říkal jsem si, že mi to určitě nějaká pozitiva přinese – a taky že ano. Dalo mi to nový rámec uvažování a některá témata mi to pomohlo lépe uchopit. Možná je to tedy trochu netradiční kombinace, ale řekl bych, že pro práci historika přináší orientace v právu mnohá pozitiva.

Kudy odtud vedla cesta k víceméně sociologické specializaci, které se věnujete dnes?

Řekl bych, že to byly takové dílčí fázové posuny. Když jsem začínal studia, zaměřoval jsem se na regionální dějiny, kde vystávala celá řada otázek ohledně dopravy a cestování. V době svého magisterského a doktorského studia jsem se specializoval na moderní hospodářské a sociální dějiny a odtud je to jen kousek k historické sociologii. Také mi hodně pomohl pobyt na Freie Universität v Berlíně, na Willy Scharnow Institutu u profesora Hasso Spodeho, který je v německém prostředí uznávaným historickým sociologem, věnuje se problematice cestování, napsal řadu prací, které se týkají cestovního ruchu v Německu a výrazně se podílí na vydávání ročenky Voyage. Tam jsem si uvědomil, že u nás je to pole neorané – prací, které se alespoň trochu týkaly cestování nebo cestovního ruchu, tu kolem roku 2005 bylo úplně poskrovnu. To se mi líbilo, a navíc se ukázalo, že to pole skýtá skutečně nepřeborné množství témat.

Čím je pro Vás osobně téma cestování a cestovního ruchu zajímavé?

Mě na tom zaujala jedna zajímavá rovina, a sice to, že téměř vše, co v cestování a cestovním ruchu označujeme jako novinky, tady vlastně už bylo, akorát se na to pozapomnělo nebo to nemělo svůj vlastní název. Když dnešní odborníci na cestovní ruch mluví o nových trendech, začnou poukazovat třeba na dark tourism, temný cestovní ruch, tedy návštěvu míst, která jsou spojená s nějakým utrpením. To si vždycky vzpomenu na to, jak už v meziválečném období vycházely příručky o bojištích 1. světové války, na která stojí za to se podívat. Nebo když jsem se zaměřením na dějiny cestovního ruchu začínal, tak mě moc bavilo, jak studenti cestovního ruchu říkali, že do roku 1989 tady vlastně žádný cestovní ruch nebyl. Jenže když se podíváte na nabídku nejrůznějších forem cestování nebo jak se cestovalo k moři, tak vidíte, že tady opravdu už všechno bylo. A takhle bychom mohli hovořit o celé řadě příkladů: krachující cestovní kanceláře ve 30. letech, obcházení koncesní povinností... V tomhle měřítku jde skutečně o dost nadčasové téma.

Kdy tedy vzniklo to, co dnes nazýváme cestovní ruch?

To je velmi zapeklitá otázka. Světová organizace cestovního ruchu ho vymezuje velmi široce jako jakýkoli dočasný pobyt mimo místo trvalého bydliště, který nemá výdělečný účel. Takže do jisté míry najdeme obdobné aktivity už v antice. Vezměte si Římany, jak odjížděli z rozpáleného Říma na své vily do okolí, nebo šlechtické letohrádky raného novověku – vždyť oni vlastně jeli na chalupu. Možná že je to pod vlivem profesora Spodeho, ale přikláním se k tomu, že cestovní ruch v moderním slova smyslu se objevuje na přelomu 18. a 19. století jako jeden z důsledků změn spojených s rozpadem feudálního řádu, průmyslovou revolucí a nástupem modernizace. Kolem roku 1800 se objevuje i slovo turista a označuje člověka, který cestuje jenom pro zábavu. V té době to bylo pořád ještě výjimečné – cesta byla dlouho vnímána jako strast, něco náročného. A teď se objevují lidé, kteří cestují pro zábavu, jenom aby se někam podívali!

Docházelo v cestovním ruchu k nějakým výrazným změnám?

Je otázka, co znamená v tomhle kontextu slovo výrazný. Ke změnám ale určitě docházelo a obvykle byly spojené s nástupem nových dopravních prostředků. Železnice znamená obrovský boom pro cestovní ruch, stejně tak nástup automobilismu. Železnice nás nutí cestovat pospolu, i když třeba v různých vozových třídách, automobil ale cestování vrátí individualitu a také zpřístupní jiné oblasti. Významný faktor jsou také hospodářské změny. Hlavními předpoklady cestování je volný čas a disponibilní kapitál, takže když se hospodářství rozvíjí, bohatnou další a další vrstvy a mohou se na cestování podílet. Na přelomu 19. a 20. století tak vzniká takzvaná dělnická turistika, což je pojem, který označuje cestování nižších (ale ne nejnižších) vrstev. Zajímavé je, že třeba v meziválečném období občas najdete v časopisech zmínku o tom, jak bude asi vypadat cestovní ruch za 50, 70 nebo 90 let, a v řadě případů se ta predikce trefí. Očekával se takhle třeba rozvoj letecké dopravy, takže předpovídali, že si na víkend zaletíte třeba do severní Afriky k moři nebo se podívat na exotická zvířata v jejich přirozeném prostředí, protože let bude trvat jen pár hodin. A to se splnilo.

Jaký měla na cestování vliv politika, zejména totalitní režimy?

Vliv politiky je určitě beze sporu velký, ovšem v mnoha ohledech není zdaleka tak velký, jak si může laik představovat. Já jsem tohle téma zkoumal jednak v éře protektorátu, jednak po roce 1945, a ukázalo se, že tam byla celá řada styčných bodů. Oběma těm režimům byla například společná snaha vnímat cestovní ruch jako odměnu za politickou loajalitu. Když budete poctivě pracovat a budete loajální, budete si moct vyrazit do nějaké zotavovny, kde si budete žít jako páni. Charakteristické jsou samozřejmě také bariéry pro cestování do zahraničí, i když v tomhle případě najdeme mezi těmi režimy i rozdíly. Německý nacistický režim bránil cestám do zahraničí z devizového důvodu: neměli je, tak nemohli. To je obdobná situace jako v Československu v 80. letech. Ale oba ty totalitní režimy, ať už německý národně-socialistický, nebo sovětský komunismus, se v mnoha ohledech chovaly docela podobně.

Věnujete se také motorismu a dopravě. Co v této oblasti zkoumáte?

Ona spolu ta dvě témata dost úzce souvisejí a od jednoho jsem se dostal k druhému. Dizertační práci jsem věnoval podnikání v automobilové dopravě, v té době nezpracovanému tématu, které vyvstalo spontánně během studia, a ta automobilová doprava mě navedla k cestovnímu ruchu. Témat tam vyvstávalo široké spektrum: od podnikání v

dopravě, přes autoturistiku až po témata, která mě dovedla k projektu České století motorismu, který v současné době zpracováváme ve spolupráci s Národním technickým muzeem a s Technickým muzeem v Brně. Máme tam kupříkladu část věnovanou kulturnímu kontextu automobilismu. Na automobil se mnohdy hledí hlavně jako na technický vynález nebo dopravní prostředek, tak jsem se na to ostatně dřív koukal také. On má ale i další souvislosti, třeba symboliku. Když pojedete určitým typem automobilu, tak to o vás bude něco vypovídat. Krásně se s tou symbolikou pracuje třeba v dobovém filmu. V běžné prvorepublikové filmové produkci, třeba v žánru lehkých komedií, to je krásně stylizováno: mladý a úspěšný muž jezdí autem, stejně tak emancipovaná žena je sama řidička. Automobil nás provází od kolébky po hrob. Vaše první cesta, stejně jako moje první cesta, byla z porodnice automobilem. A poslední cesta, jak to alespoň zatím vypadá, bude také automobilem. Nebo si vezměte, jak automobil proměňuje naše chování. Mnohdy sledujeme, co se kolem děje, prizmatem motoristy. Řešíme kalamity, sjízdnost a nesjízdnost silnic, ale to, že jsou neprůchodné chodníky a nikdo je neodklízí, to tak nerezonuje. K tomu často slyšíme v médiích, jestli nás automobilismus moc nepohlcuje. Ale to není vůbec nová otázka. My máme pocit, že třeba environmentální dopady automobilismu řešíme hlavně dnes, ale to se řešilo už za monarchie, kdy se objevovaly různé vynálezy jako požírač automobilového kouře. Představa, že ekologický rámec je úplně něco nového, neplatí.

Ovlivnil tenhle Váš profesionální zájem způsob, jak nebo čím cestujete?

Neřekl bych, že mě to v tomhle ohledu nějakým způsobem změnilo. I když se hodně věnuji automobilismu, tak jsem fanda železnice, takže ji rád ke svým cestám využívám. Někdy se díky tomu cítím svobodnější: nemusím přemýšlet o vhodném místě na zaparkování a mohu operativně plánovat trasy, a ne se vracet na místo, kde jsem nechal auto. To ale neznamená, že bych nebyl motorista, to v žádném případě. Snažím se to kombinovat. Já jsem vnitřně introvert, takže když mám během semestru hodně kontaktu se studenty a kolegy, rád utíkám do přírody. Ideální odpočinkovou aktivitou je pro mě turistika, potažmo cykloturistika, takže využívám automobil, železnici i jízdní kolo.



Když jste se věnoval ve svém oboru nezpracovaným a neobvyklým oblastem, nenarážel jste někdy na nepochopení?

V zásadě ne, naopak jsem spíš nacházel pochopení. Když jsem přišel s projektem své dizertační práce na Ústavu hospodářských a sociálních dějin Filozofické fakulty, tak téma bylo s potěšením přijato právě proto, že je to něco nového.

Změnila se od té doby situace? Věnuje se dopravě a cestování víc lidí?

Určitě ano. Během těch 20 let se to hodně zlepšilo, za což jsem rád. Zájem projevují jak kolegové historici, tak studenti. V současné době u mě třeba jeden student zpracovává velmi zajímavé téma proměny benzinových čerpacích stanic: jak se změnil přístup od těch počátků, kdy první motoristé chodili pro benzin do lékárny a potom pro sud k drogistovi, až k té dnešní čerpací stanici, kde prodej pohonných látek tvoří často menší část zisků.

Z divadelních herců jsme se proměnili ve filmové Kdy jste přišel na Fakultu humanitních studií?

Na fakultu jsem přišel v roce 2017. Já jsem už nějakou dobu předtím spolupracoval s pracovištěm Historické sociologie i s časopisem Historická sociologie, který vede pan docent Bohuslav Šalanda. Když tedy v roce 2016 bylo vypsané na Historické sociologii výběrové řízení, přihlásil jsem se a dopadlo to dobře, vzali mě.

Jak snášíte distanční výuku?

S distanční výukou jsme se všichni museli nějak naučit fungovat. Myslím, že už se mi to trošku podařilo a už jsem si přivykl. Ale učitel je podle mého názoru tak trošku divadelní herec, který má svoje publikum, tedy studenty, a ty musí zaujmout. Může upravovat výklad podle jejich zájmu, vidí, co je baví, co je zaujalo nebo co je nudí, zkrátka jako herec v divadle. Ale teď se z nás stali spíš herci filmoví, protože jak studenty nevidíme, tak mluvíme do prázdné obrazovky a nevíme, jestli to studenta zaujalo nebo jestli tam vůbec je. Je to jiná zkušenost a přiznám se, že jsem na tom žádné velké klady nenašel. Osobně distanční výuku vnímám jako nutné řešení, které, až to situace umožní, se snad vrátí do normálu. Myslím si, že pro vysokoškolskou výuku je osobní setkávání mezi učiteli a studenty nezbytné. Někdy je ten distanční režim samozřejmě výhodou, třeba v souvislosti s mezinárodními konferencemi, kde se teď ukazují ty technické možnosti, takže nemusíme cestovat na druhý konec světa. Ale ani tam to osobní kontakt nenahradí.

A tradiční otázka na závěr: jaké máte koníčky?

Já už jsem trošku naznačil – je to ta turistika a cykloturistika. Pobyt v přírodě, pokud možno tam, kde nejsou davy turistů, je pro mě nejlepší relaxací. Jak už jsem zmiňoval, jsem introvert, který rád od lidí uteče. Vždycky jsem to vnímal tak, že to je krásná věc, sbalit se na víkend a vyrazit někam do přírody, a když jsme několik hodin nepotkali turistu, tak to bylo úplně ideální. Ale teď už bych přece jenom řekl, že je kontaktu s lidmi málo.



Marie Pavlásková
18. března 2021