
Kavalířská cesta v 19. století

ZDENĚK HOJDA
Filozofická fakulta Univerzity
Karlovy

Hned po přečtení názvu tohoto příspěvku možná leckoho napadne otázka: je možné hovořit i v 19. století o kavalířských cestách, které vnímáme spíše jako fenomén spojený s raným novověkem?¹ Pokud si kavalířskou cestu definujeme jako nejméně několikaměsíční cestu mladého aristokrata (či obecněji příslušníka společenských elit), podniknutou v mladém věku (do 30 let) za převážně vzdělávacím, respektive poznávacím účelem, domnívám se, že má termín „kavalířská cesta“ své oprávnění i v době po roce 1800. Jako téměř každá definice zní však i ta právě uvedená poněkud kostrbatě; představuje jen jakýsi základní rámec. Cílem tohoto příspěvku bude tedy sledovat, zda a jak kavalířské cesty v 19. století naplňovaly výše popsaný vzorec a zda jejich proměny nebyly natolik významné, aby úvodní tezi o přetrvávajícím fenoménu kavalířské cesty zásadně zpochybnily. Určité posuny v chápání smyslu a účelu kavalířské cesty se přitom prosazovaly postupně, již od druhé poloviny 18. století, jak ukázal například Ivo Cerman.² Vzhledem k tomu, že téma je velmi obsáhlé, omezím se v tomto příspěvku na první polovinu 19. století.

Pojďme si nyní představit několik výprav mladých šlechticů, podniknutých ve dvacátých a třicátých letech 19. století. Pro tuto sondu vybírám ty, které

¹ K charakteristice raně novověké kavalířské cesty srov. například ZDENĚK HOJDA – EVA CHODĚJOVSKÁ A KOL., *Heřman Jakub Černín na cestě za Alpy a Pyreneje I.*, Praha 2015, s. 25–31.

² IVO CERMAN, Bildungsziele – Reiseziele. Die Kavaliertour im 18. Jahrhundert, in: MARTIN SCHEUTZ – WOLFGANG SCHMALE – DANA ŠTEFANOVÁ (edd.), *Orte des Wissens* (= Jahrbuch der Österreichischen Gesellschaft zur Erforschung des achtzehnten Jahrhunderts, Band 18/19), Bochum 2004, s. 49–78; IDEM, Cesty za osvětlením. Úloha cestování v osvícenské antropologii, in: JIŘÍ KUBEŠ (ed.), *Šlechtic na cestách v 16.–18. století*, Pardubice 2007, s. 221–233.

byly zpracovány v odborné literatuře. Současně je nutno zmínit, že edice cestovních deníků³ nebo korespondencí z tohoto období zatím postrádáme a výzkum je v tomto směru stále na počátku. V rodinných fondech našich archivů, respektive v zámeckých a historických knihovnách registrujeme množství dosud nevyužitých, ba mnohdy i nepovšimnutých pramenů.

Mladí cestovatelé, jejich doprovod a společníci

Jan Adolf II. ze Schwarzenbergu (1799–1888) vyjel na svou první zahraniční cestu do Francie ve svých dvaceti letech v roce 1819. V roce 1822 a znovu v roce 1825 navštívil Itálii. O programu těchto cest bohužel nevíme nic. Dáleko lépe informováni jsme o Schwarzenbergově výpravě do Anglie v druhé polovině roku 1825, dobře zmapované díky deníku, který si během této cesty vedl.⁴ Jindřich Chotek z Chotkova a Vojnína (1802–1864) se vydal na cestu do Itálie a na Sicílii v roce 1830, tedy v 28 letech, po pěti letech ve státní službě.⁵ Cesta Františka Antonína II. z Thun-Hohensteinu (1809–1870) do západní Evropy se uskutečnila v letech 1833–1835 ve dvou etapách, přičemž obě vykazují rysy kavalírské cesty. Nejprve cestoval s rodiči a svými sourozenci do Anglie – ta byla hlavním cílem, odkud se pak rodina přes Francii přesunula na Riviéru do tehdy ještě savojské Nizzy (Nice), kde trávila čas v rytmu lázeňského pobytu. František Antonín se od rodiny oddělil již v Paříži a samostatně se vydal do vytoužené Itálie.⁶ Také Zdeněk ze Šternberka (1813–1900) cestoval se svými sourozenci. Do německých zemí, kde patřil jejich zájem zejména Porýní, a dále do Nizozemí se Šternberkové vydali v roce 1837, kdy bylo nejmladšímu z bratrů Zdeňkovi 24 let.⁷

³ Částečnou výjimkou je edice vybraných pasáží z deníku Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu, otištěná ve studii JINDŘICH VYBÍRAL – MILADA SEKYRKOVÁ, *Britská cesta Jana Adolfa ze Schwarzenbergu roku 1825*, *Umění* 46, 1998, č. 1/2, s. 129–145.

⁴ Viz předchozí poznámka.

⁵ Zevrubnou studii o této výpravě, zpracovanou na základě Chotkova deníku, publikoval JAN HÁLEK, *Cesta Jindřicha Chotka po Sicílii v roce 1830*, in: *CSVK Historie 2003*, Pardubice 4.–5. prosince 2003, Pardubice 2004, s. 175–192. Jen velmi stručné informace o této cestě přináší také IVO CERMAN, *Chotkové. Příběh úřednické šlechty*, Praha 2008, s. 458–460.

⁶ Všechny etapy této výpravy popsala MARCELA ZEMANOVÁ, Hrabě František Thun-Hohenstein a jeho reflexe rodinné cesty po západní Evropě v letech 1833 až 1835, *Theatrum historiae* 12, 2013, s. 47–68; TÁŽ, „Všechny mé myšlenky se po Anglii upírají přímo na Itálii.“ Cesta Františka Thun-Hohensteina do vysněné Itálie, in: ZDENĚK HOJDA – MARTA OTTLOVÁ – ROMAN PRAHL (edd.), *Naše Itálie. Stará i mladá Itálie v české kultuře 19. století* (= Sborník příspěvků z 31. ročníku symposia k problematice 19. století), Praha 2012, s. 79–87.

⁷ Na základě cestovního deníku psaného Zdeňkem ze Šternberka přiblížili průběh této cesty MILADA A TOMAŠ SEKYRKOVÍ, Bratři Šternberkové na cestách, in: LENKA

Stejně jako jejich předchůdci v 17. nebo 18. století, necestovali mladí šlechtici sami. Zatímco ale dříve byl klíčovou osobou v cestující skupince hofmistr či guvernér, který na mladíky ve věku nejčastěji 17–20 let „dohlížel“ a za průběh celé cesty odpovídal, v průměru o pět až deset let starší cestovatelé, jež zde sledujeme, si svou cestu organizovali zpravidla sami. U Thunů rozhodoval o společné rodinné části cesty pochopitelně otec, František Antonín I., jakkoli synové (spolu s Františkem Antonínem se cesty zúčastnili jeho mladší bratři Bedřich/Friedrich a Leo) v době anglického pobytu podnikli několik samostatných „výletů“, například plavby do Dublinu nebo na ostrov Wight. Plné samostatnosti pak dosáhl František Antonín Thun od chvíle, kdy se „zbavil“ otcovského dohledu a odjel se svým anglickým přítelem Robertem Noelem do Itálie. V případě sourozenecké výpravy Šternberků, jejímiž účastníky byli bratři Jaroslav, Leopold a Zdeněk spolu s jejich sestrou Karolínou, se „velení“ přirozeně ujal nejstarší Jaroslav.

Samostatnost v plánování ovšem neznamenal, že by se mladí pánové obešli bez služebního personálu. K početné rodinné výpravě Thunů byla zapotřebí dvě služebná děvčata a jeden chlapec; Jana Adolfa Schwarzenberga doprovázel sluha Kryzek (Křížek), Jindřicha Chotka jistý Franz Hallamasek (Halamášek), o kterém máme i další informace – byl ve věku svého pána (28 let) a ze Sicílie se musel předčasně vrátit, neboť velmi špatně snášel tamní srpnové vedro.

Důležitější osobou než bezpochyby potřebné služebnictvo byl však společník (či větší společnost) mladého cestujícího na přiměřené stavovské úrovni. Také zde se nabízí analogie s praxí ranějších staletí. Tehdy kavalíra doprovázel vedle hofmistra a jednoho či více sluhů a pážat komorník, což mohl být nižší šlechtic či syn některého z nobilitovaných vrchnostenských úředníků. Námí sledovaní kavalíři cestovali buď ve společnosti sourozenců (Thunové, Šternberkové), nebo s přáteli v podobném sociálním postavení. Jindřicha Chotka po celou dobu provázel o něco mladší Kristián Koc z Dobrše, pocházející rovněž z úřednické šlechty, s Janem Adolfem Schwarzenbergem cestoval po Anglii hrabě Harrach, pravděpodobně Franz Ernst (1799–1884), jenž patřil podobně jako Schwarzenbergové k nejvyšší aristokratické elitě v rakouské monarchii. Určitou výjimku představuje anglický přítel Františka Antonína Thuna, frenolog Robert Noel, v jehož společnosti podnikl svou vytouženou pouť do Itálie.

Sociální aspekt cestování ve smyslu společenské iniciace a společenského „obrušování“, ovládnutí ceremoniálních pravidel a konverzace v předpokojích knížecích rezidencí, zkrátka vše, co bylo typické pro barokní *grand tour*, to

už nehraje v 19. století prakticky žádnou roli. Co ale zůstává, je spolupráce s rakouskými diplomaty v zahraničí, jejichž pomoc při navazování kontaktů či při řešení případných problémů zůstávala klíčová. Vyhledávána byla stále také komunikace s krajany, pokud se k ní na cestách naskytla příležitost,⁸ důležité zůstávaly i vazby na zahraniční příbuzné, kteří mohli na některých trasách nabídnout vítané záchytné body v itinerářích, jak vidíme na příkladu šternberské cesty německými zeměmi. Existence příbuzenských sítí se promítala do cestovních strategií a byla „přidanou hodnotou“, již na rozdíl od měšťanstva disponovala především právě kosmopolitní aristokracie.

Motivace, cestovní program a destinace

Základní motivací k cestování mladých příslušníků společenských elit zůstává vzdělání. Tak například Jindřich Chotek ve své žádosti o pas deklaruje záměr „využít tuto cestu ke svému dalšímu vzdělávání“.⁹ Nešlo ovšem o vzdělávání formální, spojené s návštěvou univerzit či jiných škol. Vzdělávat mělo samotné cestování, v jehož programech a itinerářích shledáváme nové i tradiční prvky. Jedním z hlavních cílů raně novověkých cest bylo osvojení kulturních jazyků tehdejší Evropy, italštiny a francouzštiny. Tento motiv již není v 19. století tak zřetelný. Mezinárodním kulturním jazykem elit zůstávala po celé sledované období francouzština, kterou bylo možné se domluvit na celém kontinentu. Ovšem stále sílící zájem o Anglii jakožto vedoucí hospodářskou mocnost se promítl i do častějších snah, využít cest za La Manche ke zdokonalení v angličtině, jak si umiňovali například například mladí Thunové.¹⁰

Anglie je tedy typicky „novou“ destinací vzdělávacích cest 19. století.¹¹ Lákala přirozeně svým rychle se rozvíjejícím průmyslem a technickými inovacemi. Velmi dobře to dokládají deníky Jana Adolfa Schwarzenberga, jenž se zajímá o hutní provozy, uhelné doly i o technické stavby, jako byl například řetězový most v Hammersmith.¹² Podobně i Thunové během svého anglického

⁸ Dokladem toho, že jako krajané byli vnímáni i lidé z jiných zemí rakouské monarchie, může být rakouský poručík hrabě Anagni z Milána, s nímž se při plavbě na Sicílii seznámil Jindřich Chotek a v jehož společnosti poté po Sicílii cestoval. Srov. HÁLEK (pozn. 5), s. 179, 182.

⁹ HÁLEK (pozn. 5), s. 178.

¹⁰ ZEMANOVÁ, Hrabě František Thun-Hohenstein (pozn. 6), s. 60.

¹¹ K novým i tradičním destinacím cestovatelů první poloviny 19. století srov. ZDENĚK HOJDA, „Jdou s tebou naše srdce i mysle – až tam ku břehům Tiberu.“ Cestování v době *biedermeieru*. In: HELENA LORENZOVÁ – TAĀANA PETRASOVÁ (edd.), *Biedermeier v českých zemích* (= Sborník příspěvků z 23. ročníku symposia k problematice 19. století, Plzeň, 6.–8. března 2003), Praha 2004, s. 128–141.

¹² VYBÍRAL – SEKYRKOVÁ (pozn. 3), s. 139.

pobytu navštívili průmyslová centra Liverpool a Birmingham a Zdeněk ze Sternberka strávil celý den v porýnském Elberfeldu (dnes část Wuppertalu).¹³

Stálým lákadlem pro návštěvníky ostrovní země zůstávaly také krajinářské parky obklopující sídla anglické aristokracie: Schwarzenberg například stihl navštívit park vévody z Buckinghamu¹⁴ ve Stowe House nebo Marlboroughův¹⁵ park v Blenheimu.¹⁶ Stejně nadšení projevoval i pro „romantické“ památky, jež mu evokovaly romány jeho oblíbeného Waltera Scotta.¹⁷ Směs obou „modernit“, technické i historizující, byla jasnou inspirací pro Schwarzenbergovy pozdější hospodářské i stavební podniky.

Anglie ovšem nebyla jedinou novou cílovou zemí¹⁸ cestovatelů první půle 19. století. Rozvíjející se turistika objevila švýcarské Alpy nebo plavby po „romantickém Rýnu“ v úseku mezi Mohučí a Koblencem. Evropská smetánka si rovněž oblíbila francouzskou Riviéru, především Cannes a Nizzu, a to zvláště v zimních měsících. Pro mladé šlechtice a stále více i pro měšťanské elity zůstala však v neztenčené míře „povinností“ cesta do Itálie, jež si udržela svou kulturní přitažlivost, ještě posílenou literárním zarámováním Goethovou *Italienische Reise*. Jistě byla předmětem touhy nejen pro Františka Antonína Thuna, v jeho případě ovšem umocněné skutečným uměleckým nadáním, takže se pro něj stala opravdu studijní cestou, i když se její itinerář nijak nevymykal již nejméně dvě a půl staletí zažitým trasám.¹⁹ Studium umění prostřednictvím návštěv v obrazárnách, či jako v případě šternberských sourozenců dokonce v ateliérech umělců – v Mnichově se setkali se sochaři Ludwigem Schwanthalerem a Christianem Danielem Rauchem²⁰ – patřilo stále k onomu vzdělávacímu a akulturačnímu efektu, který mělo cestování přinášet.

Klasická Itálie byla tedy „starou destinací“ par excellence, cestovatele 19. století však lákala Sicílie a dokonce i Malta, tedy ostrovy, jež se v předchozí době nacházely za hranicí obvyklých itinerářů. Výpravy tímto směrem zahájil vášnivý cestovatel Leopold I. Berchtold z Uherčic, který projel v roce 1781 Itálií, strávil několik měsíců na pobřeží východní Sicílie a celý následující rok se zdržoval na Maltě.²¹

¹³ SEKÝRKOVÍ (pozn. 7), s. 419.

¹⁴ Richard Temple-Nugent-Brydges-Chandos-Grenville, 1. vévoda z Buckinghamu (1776–1839).

¹⁵ George Spencer, 5. vévoda z Marlborough (1766–1840).

¹⁶ VYBÍRAL – SEKÝRKOVÁ (pozn. 3), s. 134 a 141.

¹⁷ Hrad Kenilworth či Egglestonké opatství, srov. VYBÍRAL – SEKÝRKOVÁ (pozn. 3), s. 139, 141.

¹⁸ Pro pořádek připomínám, že některé kavalírské cesty směřovaly do Anglie již v 17. a v první polovině 18. století, omezovaly se ale na návštěvu Londýna a jeho nejbližšího okolí.

¹⁹ ZEMANOVÁ, „Všechny mé myšlenky“ (pozn. 6), passim.

²⁰ SEKÝRKOVÍ (pozn. 7), s. 418.

²¹ Srov. JITKA BACHANOVÁ, *Zápisky z cest hraběte Leopolda Berchtolda 1780–1797*, bakalářská práce, Univerzita Palackého Olomouc 2010, s. 42–43. Navzdory „odpovídajícímu“ věku Leopolda Berchtolda – bylo mu 21 let – nelze řadit tuto výpravu mezi kavalírské cesty.

V následujících letech se Sicílie stala oblíbeným cílem vědeckých výprav²² a díky dobře fungujícímu loďnímu spojení z Neapole do Palerma byla snáze dostupná i pro mladé kavalíry. Z námi sledovaných cest byla hlavním cílem Jindřicha Chotka a jeho přítele Kristiána Koce z Dobrše, kteří ostrov důkladně procestovali, zhlédli vynikající antické památky, a dalšímu pokračování jejich cesty na Maltu zabránila jen tamní karanténa. Vrcholem Chotkovy a Kocovy cesty byl výstup na Etnu, který podnikli v doprovodu místních vysoce kvalifikovaných průvodců, bratrů Carla a Maria Gemmellarových.²³

Krátký exkurz věnovaný rostoucí oblíbě vzdálenějších jihoitalských regionů upozornil tedy na výrazně se rozšiřující akční rádius cestovatelů; dobře patrné je to právě ve Středomoří. Výjimkou přestávaly být například cesty do Španělska nebo do Palestiny.²⁴ Pestřejší bylo nejen geografické rozložení cest, ale i jejich program. Mladí příslušníci společenských elit cestují cílevědoměji, jsou připravenější a mnohem samostatnější, než byli jejich „barokní“ předchůdci. Zejména výjezdy do Anglie se vyznačují smyslem pro praktický užitek. Na druhé straně posiluje i zábavná funkce cestování a občas i touha po dobrodružství, ovšem „v bezpečné zóně“.

Závěrem

Cestování mladých mužů – a stále ještě spíše výjimečně také žen²⁵ – z řad společenských elit v první polovině 19. století lze nahlížet jak z hlediska kontinuity

Kavalírské cestě neodpovídá nejen její mimořádná délka, ale především Berchtoldův přístup k cestování, který se vyznačoval značnou systematickostí a vyústil dokonce v sepsání apodemické příručky *Anweisung für Reisende, nebst einer systematischen Sammlung zweckmassiger und nützlicher Fragen* (Braunschweig 1791). Leopold Berchtold strávil na cestách po jižní Evropě, severní Africe a Blízkém východu řadu dalších let až do roku 1797 a spojoval své cestování důsledně s filantropickou činností a vědeckými zájmy.

²² V roce 1817 cestoval po Sicílii mladý 23letý Karel Bořivoj Presl; v roce 1829 botanik Johann Christian Mikán a o rok později rovněž botanik Bedřich Berchtold z Uherčic, oba již ve zralém věku.

²³ HÁLEK (pozn. 5), s. 185, uvádí je ovšem pod zkomoleným, z pramene převzatým jménem Gemelano. Oba bratři jsou autory řady prací z geologie a vulkanologie. https://www.treccani.it/enciclopedia/mario-gemmellaro_%28Dizionario-Biografico%29/ [cit. 10. 9. 2023]. Výstupem na Etnu si zpestřili svůj sicilský pobyt již Leopold Berchtold roku 1781 a roku 1829 také Johann Christian Mikán.

²⁴ K cestám do Palestiny ZDENĚK HOJDA, Čeští poutníci v Palestině v 19. století, in: ALEŠ FILIP – ROMAN MUSIL (edd.), *Neklidem k Bohu. Náboženské výtvarné umění v Čechách a na Moravě v letech 1870–1914*, Praha 2006, s. 291–301.

²⁵ Srov. MILENA LENDEROVÁ, Dámy na cestách. Cestovní deníky žen a dívek dlouhého 19. století, in: *Múzy na cestách. Ohlasy z cest do ciziny v dílech českých spisovatelů* (= *Literární archiv* 39), Praha 2007, s. 95–110.

s předchozí érou raně novověké mobility, tak i z hlediska diskontinuity se starším obdobím. Převažující konzervativismus šlechtické společnosti činí, zdá se, vhodnějším první přístup. Bez znalosti předchozího vývoje není možné pochopit nové tendence a jejich příčiny.

Na druhé straně však pozorujeme i významné změny, jež přinášela pozvolná proměna životního stylu a společenských rolí (vliv anglických vzorů), a také nové technické možnosti vedoucí k „otevírání“ a propojování světa, které usnadňovaly aristokratickým elitám uskutečnění dotud nebývalých a dříve nemyslitelných cestovních projektů.

Výchozí podmínky pro uskutečnění cest byly nicméně nestejně. I uvnitř této společenské vrstvy panovaly velké rozdíly v majetkových a kariérních možnostech, jež zásadně ovlivňovaly délku i program jednotlivých cest. Stále běžnější byla situace, kdy si mladý kavalír bere na svou velkou zahraniční cestu dovolenou, neboť již několik let před nastoupením cesty zastává nějaké více či méně podřízené „startovní“ místo ve státní službě, nejčastěji při guberniu nebo v krajských úřadech. Například Jindřich Chotek si vzal tříměsíční dovolenou od práce v berounském krajském úřadu a jeho společník Kristián Koc zase před cestou působil jako konceptní praktikant v Klatovském kraji.²⁶ Jan Nepomuk (Hanuš) Krakovský z Kolovrat opustil místo guberniálního rady a začal „opožděně“ cestovat ve svých 30 letech teprve tehdy, když po smrti otce mohl disponovat rodovým majetkem.²⁷

Kolem poloviny 19. století se tak, domnívám se, spolu sváří dvě tendence. Cestování mladých elit, jež už nemá přímou vzdělávací roli, zůstává ale oceňovaným prostředkem k nabytí praktických i společenských zkušeností, si v této lehce metamorfované podobě udržuje sociálně distinktivní roli. Na druhé straně je ale vystavováno stále tvrdší měšťanské konkurenci, jež vyrůstá z podhoubí rodícího se masového turismu.²⁸

²⁶ HÁLEK (pozn. 5), s. 459.

²⁷ O pozoruhodné osobnosti Hanuše Krakovského z Kolovrat nevznikla zatím monografie. Naposledy se jím zabývala ANNA FIŠEROVÁ, Hrabě Jan Nepomuk Karel Krakovský z Kolovrat ve světle inventáře zámku Březnice z roku 1853, in: *Opera historica* 19, 2018, č. 1, s. 56–82, zhuštěný životopis na s. 58–60. Táž autorka přispěla rozsáhlejší životopisnou kapitolou do sborníku *Zámek a panství Hradiště*, vydaného v letošním roce Muzeem jižního Plzeňska v Blovicích. Tuto publikaci jsem zatím neměl k dispozici, viz KOLEKTIV AUTORŮ, *Zámek a panství Hradiště*, Blovice 2023.

²⁸ Zde odkazuji zejména na kapitolu „Naissance d’une industrie“ ve vynikající monografii SYLVAIN VENAYRE, *Panorama du voyage, 1780–1920*, Paris 2012, s. 428–455.