

UNIVERZITA KARLOVA
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ
Studium humanitní vzdělanosti

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Alice Piskáčková

Československý autokempink mezi lety 1960–1980

Vedoucí práce: doc. JUDr. PhDr. Jan Štemberk, Ph.D.

**Praha
2023**

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 23.6. 2023

.....

Alice Piskáčková

Poděkování

Chtěla bych poděkovat panu doc. JUDr. PhDr. Janu Štemberkovi, Ph.D. za ochotu a pomoc při vedení mé práce. Také bych chtěla poděkovat svým blízkým, kteří mě při psaní práce podporovali. Děkuji.

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce pojednává o československém autokempinku mezi lety 1960–1980. Autokempink se do našeho prostředí začal šířit ze západu – ze Spojeného království a Spojených států amerických. První kempy v Československu začaly vznikat již roku 1939, válka však slibný rozvoj zpomalila. Po změně režimu v 50. letech byl autokempink zprvu vnímán negativně jako buržoazní přežitek, tento argument byl však jen zástěrkou faktu, že na našem trhu nebyly široce dostupné automobily. V 60. letech se situace začala měnit, režim kvůli udržení své stability potřeboval, aby byli lidé spokojeni. Kempy vznikaly po celém území Československa v přírodních a kulturních lokalitách a zastupovaly velkou část ubytovacích kapacit. Turisté ale za autokempinkem vyráželi i do zahraničí, nejčastěji pod záštitou svazarmovské cestovní kanceláře Autoturist.

KLÍČOVÁ SLOVA:

autokempink, kempy, kempování, turistika, mototuristika, Československo

ABSTRACT

This bachelor's thesis deals with Czechoslovak autocamping in the years between 1960 and 1980. Autocamping spread to our environment from the West – from the United Kingdom and the United States. First autocamps emerged in 1939, however, the Second World War halted their development. After the regime change in the 50s, autocamping was seen in a negative light, as a relic of the bourgeois, but this was only to hide the low supply of automobiles. In the 60s, the situation began to change; the regime needed to keep the people happy to keep itself stable. Campgrounds arose all over Czechoslovakia in culturally and naturally interesting locations and they were the main lodging facilities. Tourists travelled abroad, too, most often under the patronage of Svazarm's travel agency Autoturist.

KEY WORDS:

autocamping, camps, camping, turism, mototurism, Czechoslovakia

OBSAH

1. ÚVOD.....	1
2. Historický kontext	3
2.1 Vývoj ve Spojeném království	3
2.2 Vývoj ve Spojených státech amerických	8
2.3 Vývoj v Československu v první polovině 20. století.....	12
3. Podmínky rozvoje československého autokempinku	15
3.1 Rozvoj motorismu v Československu	15
3.2 Turistika.....	22
3.3 Mototuristika	24
4. Československý autokempink mezi lety 1960–1980.....	28
4.1 Výstavba autokempů	28
4.2 Všední život v autokempech	33
4.3 Příklady jednotlivých československých kempů.....	36
4.4 Českoslovenští mototuristé a zahraniční autokempink	39
ZÁVĚR.....	43
BIBLIOGRAFIE	45

1. ÚVOD

Předložená bakalářská práce pojednává o československém autokempinku mezi lety 1960–1980. Bakalářská práce s fenoménem pracuje v souvislosti s dějinami každodennosti. Poukazuje na to, jak se autokempink vyvíjel, jak byl zažíván a také reflektuje, jak se ve fenoménu odrážela dobová ideologie. Cílem práce je popsat tento fenomén a jeho aspekty a vývoj, který předcházela jeho rozšíření. Text se zaměřuje jak na to, co bylo podstatné pro rozvoj autokempinku, ale i na to, jak fungoval a co obnášel.

Práce je rozdělena do tří kapitol. První kapitola je zaměřena na historický kontext fenoménu a popisuje jeho vývoj ve Spojeném království a ve Spojených státech amerických. Základy autokempinku nebyly položeny u nás, nýbrž právě v tomto prostředí odkud se pak šířily do Evropy a posléze k nám. Západní vývoj byl pro (nejen) české autoturisty inspirací, ze západu se o fenoménu šířily informace skrze média jako byly noviny, časopisy nebo rozhlas, které pak o vývoji na západě pojednávaly a mnohé tuzemské turisty tyto zprávy zaujaly. Pro československé prostředí, které v daném období nebylo svobodné, byl tento způsob trávení volného času jako stvořený. Autokempink lidem umožnil zakusit jistou míru svobody, byť sice na nesvobodném území, ale umožňoval jim uvolnit se a vyrazit na dovolenou.

Druhá kapitola se zabývá československým vývojem autokempinku v první polovině 20. století, který byl klíčovým pro rozvoj a pochopení dalšího vývoje fenoménu. V tomto období se formovaly jeho základy a rozvíjely se jeho předpoklady. Tato kapitola obsahuje také tematiku turistiky a autoturistiky, tato témata jsou pro zasazení a pochopení tematiky zásadní.

Třetí kapitola je jádrem práce – pojednává o sledovaném období. V kapitole jsou zodpovězeny výzkumné otázky.

Otázky zní:

- Jak byly kempy budovány? Na jakých místech?
- Jaké měly kempy vybavení?
- Jaký byl v kempech život?
- Zda lidé vyráželi do zahraničních autokempů, za jakých podmínek, a jaké bylo vybavení autokempů?

V poslední třetí kapitole je obsažena také problematika zahraničního autokempinku, protože jak název práce napovídá, práce pojednává o československém autokempinku, ne pouze o autokempinku na území Československa.

Nutné je také objasnit terminologii užívanou v textu. Práce pracuje s pojmy jako je karavanink, kempink a autokempink. Tyto pojmy k sobě mají blízko, ale neznamenají totéž. Termín karavanink je aktivita, při které skupina či jednotlivec vyráží na dovolenou karavanem (obytným přívěsem), ve kterém pak na určeném místě přespává. Jedná se o variantu kempování. Kempování jako takové je rekreační činnost, kdy její účastníci kempují v přírodě, například ve stanu či v jiném dočasném ubytování. Autokempinkem se míní způsob táboření, které je uzpůsobené pro specifické potřeby mototuristů. Jde tedy o termíny příbuzné, ne však úplně stejné. Je ale důležité zmínit, že ani jeden z termínů by bez těch dalších nemohl existovat, protože si vzájemně pokládají základy a připravují půdu pro svou existenci – ovlivňují se.

Autokempink je tématem, které není široce zpracované. O fenoménu v současné době literatura vzniká, ale pouze omezeně. Jde například o knihu Pěšky, na lyžích, na kole či autem, nebo o knihy s názvem České století motorismu I. a II., téma autokempinku je v knihách však pouze dílčím obsahem.

Tato práce se tedy zaměřuje na popsání tematiky, která není příliš známá a zpracovaná. Primárním zdrojem, ze kterého práce vychází, jsou časopisecké články, které jsou uloženy ve fondech Národní knihovny. Konkrétně se jedná o články z časopisu Svět motorů, které je možné nalézt právě v těchto fondech. Dále čerpá například z dobových příruček a průvodců, archivních pramenů – Národního archivu, kde je uložen nezpracovaný fond Českého ústředního výboru Svazarmu¹, ale také ze současné literatury, která rozšiřuje celkový kontext o další poznatky.

¹ Národní archiv, fond Český ústřední výbor Svazarmu

2. Historický kontext

Fenoménu autokempinku předcházela určitý vývoj, ten je nutné vyložit pro zasazení celé tematiky do dobových kontextů. Vývoj autokempinku se v evropském a v americkém prostředí odlišoval. Je důležité popsat rozdíly, ale i podobnosti ve vývoji této volnočasové aktivity na obou kontinentech pro pochopení vývoje fenoménu, jak ve světě, tak v Československu. Následující body se budou zaměřovat na vývoj autokempinku ve Spojeném království a ve Spojených státech amerických od úplných počátků na konci 19. století až do století 20. Poslední bod této kapitoly popisuje počátky autokempinku v Československu.

2.1 Vývoj ve Spojeném království

Kempování v přírodě, ve stanu, nebo v dočasném příbytku se začalo ve Spojeném království stávat populárním již v první polovině 19. století. Bylo zromantizováno a zpopularizováno například různými fiktivními či romantickými příběhy o kočovnicích. Brzy se stalo populárním mezi nižší střední třídou a později si ho oblíbili i mladí obyvatelé měst.²

Křesťanská organizace YMCA se zasloužila o založení prázdninových, charitativně orientovaných kempinkových center ve Spojeném království pro chlapce. První z těchto center vzniklo v roce 1873 a dalších 25 bylo otevřeno později. Právě tato chlapecká organizace měla velký vliv na to, jak se na nový způsob rekreace, tedy na kempování, a na venkovní volnočasové aktivity začalo nahlížet v celkové společnosti. Tyto rané začátky byly od pozdějšího karavaninku a kempinku velmi odlišné. Podstatné však je, že vytvořily nový pohled na tento způsob rekreace. To je důležité, jelikož tyto aktivity vystavěly základ pro nízkonákladové dovolené. Ty se později vyvinuly v nové formy turistiky včetně karavaninku a rozvíjely se později ve dvacátém století.³

Kempování v přírodě bylo popularizováno mnohými, například právě církevními či skautskými organizacemi. Kempink se tak díky těmto organizacím dostal do širšího povědomí a jeho budoucnost byla najednou jistá...⁴Lidé se vzhledli v romantické představě trávení volného času v přírodě i proto, že život v dané době byl velmi soustředěný do měst.

² O'DELL, Sean Michael, 2015. Post-war Tourism in the Tendring District and Beyond: The Rise of the Holiday Caravan Park, c. 1938-1989 [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.semanticscholar.org/paper/Post-war-tourism-in-the-Tendring-District-and-%3A-the-O'dell/2c0da25c3e010f9d3a24288b5a53066e9a21fd04>. Disertační práce. University of Essex, str. 29-30.

³ Tamtéž, str. 33.

⁴ Tamtéž, str. 33.

Karavany tažené koňmi ve Spojeném království existovaly, ale nebyly určené k účelu rekreace. Byly drahé a ti, kteří je vlastnili, využívali spíše hotelových služeb. Šlo o předchůdce karavanů poháněných motorem, jež byly zpopularizovány až později v meziválečném období.⁵

Historii karavaninku jako volnočasového fenoménu můžeme ve Spojeném království datovat mezi roky 1880 a 1890. Doktor R. W. Gordon Stabels tvrdil, že byl prvním, kdo takto trávil volný čas. Jeho tvrzení sice nemůžeme stoprocentně doložit, ale víme, že jedním z prvních průkopníků opravdu byl. O karavaninku vydával různé publikace, na důkaz úcty k jeho přínosům tomuto fenoménu byl zvolen prvním prezidentem Karavan klubu.⁶ Karavany se také do povědomí dostaly díky L. R. C. Cameronovi, který o fenoménu napsal několik článků.⁷ Články byly v počátcích karavaninku velmi důležité, protože sloužily jako inspirace pro mnohé, kteří se takto rozhodli trávit svůj čas.

Se začátkem výroby karavanů speciálně určených pro rekreační trh se karavanink pomalu začal stávat populární formou ubytování hlavně mezi lidmi z vyšších vrstev, kteří si karavan mohli dovolit. Tato poptávka po vozidlech a s ní související technický a designový pokrok zajistily, že se karavan stal na trhu ve Spojeném království stálíci.⁸ Zlatá éra karavaninku však byla poměrně krátká. Můžeme ji datovat od roku 1890 do roku 1910. V květnu 1907 proběhla první výstava karavanů, která se konala v Londýně. Karavanink se těšil obrovskému zájmu, a právě díky tomuto enormnímu zájmu byl založen v červnu téhož roku Karavan klub Velké Británie a Irska.⁹

Ve svých začátcích Karavan klub pořádal výroční bály, srazy a shromáždění, které se těšily velké popularitě a publicitě. Další aktivitou s klubem spojenou byl pronájem karavanů členů zájemcům. I přes to, že počty lidí, kteří se o karavanink zajímaly, rostly, tak vlastnictví karavanů

⁵ Tamtéž, str. 37.

⁶BASSET, Phillip, 1980. A list of the historical records of the Caravan Club of Great Britain and Ireland, National Archives. GB 2458 Caravan Club [online]. [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: [at http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB](http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB), str. 1.

⁷O'DELL, Sean Michael, 2015. Post-war Tourism in the Tendring District and Beyond: The Rise of the Holiday Caravan Park, c. 1938-1989 [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.semanticscholar.org/paper/Post-war-tourism-in-the-Tendring-District-and-%3A-the-O'dell/2c0da25c3e010f9d3a24288b5a53066e9a21fd04>. Disertační práce. University of Essex, str. 40.

⁸ Tamtéž, str. 41.

⁹BASSET, Phillip, 1980. A list of the historical records of the Caravan Club of Great Britain and Ireland, National Archives. GB 2458 Caravan Club [online]. [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: [at http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB](http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB), str. 1.

masovou záležitostí nebylo.¹⁰Zájem o karavanink rostl hlavně díky již zmíněným článkům a bálům. O karavaninku se tímto způsobem dozvědělo širší publikum...

Od roku 1918 a dále Karavan klub začal zažívat úpadek, jak v počtu členů, tak ve svých aktivitách. To trvalo až do jeho znovuzaložení v roce 1935. Hlavním důvodem tohoto úpadku byl rozvoj motorového vozidla. Výsledkem tohoto rozvoje bylo to, že vlastnictví karavanů tažených koňmi vymizelo spolu se změnou povrchů silnic (vhodnější pro motorová vozidla). Zdá se, že na několik let karavanink takřka vymizel. Karavany poháněné spalovacím motorem existovaly již před první světovou válkou a některé z nich se účastnily klubových srazů, ale před rokem 1920 nebyly obvyklé. Tyto karavany byly v plenkách a jejich vývoj byl pomalý a nejistý. Není proto překvapivé, že klub málem zanikl.¹¹

Spalovací motor, novinka té doby, byl spolehlivý a kompaktní. Technický pokrok za války způsobil, že se výkonnost motorových vozidel zvedala, karavany začaly být více využívány, tažný výkon byl sledován a vylepšován. Vlivem toho vznikaly karavany tažené vozidlem určené k rekreaci. Inspirací k jejich vzniku byly armádní karavany.¹²

Na začátku 30. let 20. století začal přívěsový karavanink tedy opět nabírat na popularitě. Proběhlo několik karavaninkových srazů, ty přinesly publicitu a povzbudily výrobce. Klíčovým pro rozvoj karavaninku se stal magazín Caravan and Trailer. Tento magazín byl po mnoho let hlavním zdrojem informací a nápadů pro komunitu karavanistů. Pro rozvoj karavanu bylo také velkým přínosem vylepšení již dostupných materiálů. Co je však potřeba zmínit, je to, že i přes velký zájem o karavanink mnoho lidí karavan stále nevlastnilo. Vlastnili ho jen ti s většími příjmy, mohli si to dovolit.¹³Zájem o tuto aktivitu byl velký, právě kvůli popularizaci, reálně však nebylo možné, aby si ji mohly dovolit masy lidí, karavanink byl zpočátku velmi nákladnou záležitostí.

Na tomto pozadí se znovu zrodil Karavan klub. V polovině 30. let klub téměř zanikl, pět let předtím měl pouze osmdesát členů a nepořádal žádné akce. Klub byl znovu obnoven v roce 1935 pro příznivce přívěsových karavanů s podporou vlastníků magazínu Caravan and Trailer.

¹⁰ Tamtéž, str. 2.

¹¹ Tamtéž, str. 3.

¹² JENKINSON, Andrew, 2003. Caravans: The illustrated history 1919 - 1969 [online]. Dorchester, Dorset, DT1 3AR, England: Veloce Publishing [cit. 2023-02-26]. ISBN 978-1-845849-69-6. Dostupné z: <https://www.ama-zon.co.uk/Caravans-Illustrated-History-Andrew-Jenkinson/dp/1903706858>, str. 6-7.

¹³ BASSET, Phillip, 1980. A list of the historical records of the Caravan Club of Great Britain and Ireland, National Archives. GB 2458 Caravan Club [online]. [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB>, str. 2-3.

V následujících letech Karavan klub znovu získal prestiž. Začal opět pořádat různá setkání, která nabírala na popularitě. Klub začal být schopen bránit práva karavanistů a mohl je reprezentovat jak před veřejností, tak před úřady. Růst klubu pokračoval i během druhé světové války. Protože se zvedal počet členů klubu, bylo nutné, aby se zvedl také počet jeho poboček.¹⁴

Po 2. světové válce začala opět vzrůstat poptávka po ubytování. O hotely, které bývaly na rekreačním trhu dominantní formou ubytovacího zařízení, již nebyl tak velký zájem, což souviselo se změnou na trhu, kdy se zvýšily počty osob spadajících pod dělnickou třídu.¹⁵ V poválečných letech průmysl čelil mnoha problémům, například nedostatku materiálů. Poptávka po karavanech byla velká. Našli se tací, kteří zneužili situace tzn. velké poptávky, a začali produkovat karavany nevalné kvality.¹⁶ Hotely byly drahé a karavany se jevily jako levná a rychlá alternativa, někteří se toho však snažili využít.

Klubová shromáždění hrála ve vývoji karavanů velkou roli. Klub pořádal na shromážděních technickou soutěž, ta zadala mnohé podněty k vylepšení částí karavanu právě v těch oblastech, kde byl vývoj nejvíce potřebný. V roce 1954 Karavan klub zorganizoval další nové shromáždění s názvem British Caravan Road Rally. Šlo o mnohem více než jen o klubové shromáždění. Záměrem tohoto shromáždění bylo zvýšení standardů samotných karavanů, ale také třeba zvýšení odborných dovedností a znalostí mezi karavanisty. Mezi lety 1955-1965 bylo zaznamenáno technické zlepšení karavanů, částečně díky vlivu aktivit klubu, částečně díky standardizaci vozidel. Inovace se týkaly například přilnavosti vozidla k silnici, vyhřívání, ventilace, úschovných prostor na potraviny či plynulosti brždění a přidávání plynu. Vzhledem k těmto technickým úpravám se zvedla i míra produkce karavanů. Zvýšení produkce zpřístupnilo karavany pro novou, jinou třídu kupců. Začaly být také vyráběny modely karavanů, které bylo možné táhnout menšími auty, karavanik se tedy otevřel pro úplně nový trh. Toto byl pravděpodobně hlavní důvod, proč byl karavanik zpopularizován.¹⁷ Akce a články, které karavanik popularizovaly přispěly i k jeho vývoji. Mnozí nadšenci urychlili jeho technický vývoj.

¹⁴ Tamtéž, str. 4.

¹⁵ O'DELL, Sean Michael, 2015. Post-war Tourism in the Tendring District and Beyond: The Rise of the Holiday Caravan Park, c. 1938-1989 [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.semanticscholar.org/paper/Post-war-tourism-in-the-Tendring-District-and-%3A-the-O'dell/2c0da25c3e010f9d3a24288b5a53066e9a21fd04>. Disertační práce. University of Essex, str. 114.

¹⁶ BASSET, Phillip, 1980. A list of the historical records of the Caravan Club of Great Britain and Ireland, National Archives. GB 2458 Caravan Club [online]. [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: [at http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB](http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB), str. 4.

¹⁷ Tamtéž, str. 4–5.

Vzhledem k nárůstu členů se klub musel zabírat budováním a financováním kempů, vždy se však snažil, aby kempy příliš nezasahovaly do chodu venkova. Také se snažil o to, aby tato zařízení byla provozována v co nejvyšší kvalitě. Klub se vždy snažil bránit práva a vylepšovat obraz turistů karavanistů, jak v očích veřejného mínění, tak v očích úřadů. Tato role klubu jako ochránce se stala velmi důležitou po druhé světové válce, kdy se karavanink stal oblíbenou rekreační aktivitou a byly vzneseny požadavky pro kontrolu a regulaci kempinku a karavaninku. Klub se v roce 1939 stal jedním ze zakládajících členů Národní karavanikové rady, která se měla zasazovat o zájmy karavanistů. Rada také zastupovala výrobce a obchodníky s karavany. Klub se chtěl například zasadit o to, aby jeho členové byli osvobozeni od nově zavedeného licenčního systému vztahujícímu se ke kempům.¹⁸

Nový licenční systém měl kontrolovat lokality, kde by kempy vznikaly a udržovat jejich standard. Po vyjednávání úřadů s klubem byly umožněny určité výjimky ve prospěch klubových karavanistů. Klubové kempy se staly výjimkou samy o sobě. Klub si v tomto systému díky výjimce utvořil síť kempů s kapacitou pěti karavanů, která byla exkluzivně pouze pro členy klubu. Tyto licencované kempy pomohly klubu k získání většího počtu míst k rekreaci pro své členy. Každý člen, který vstupoval do klubu, musel respektovat klubem ustanovená pravidla. Jednalo se například o pravidla týkající se bezpečnosti na silnici. Porušení těchto pravidel mohlo vést až k disciplinárnímu opatření. Členství přinášelo ovšem také mnoho výhod. Například technické rady, pojištění zdarma, klubové kempy, adresář kempů a mnoho dalších benefitů...¹⁹

V prostředí Spojeného království tedy lze pozorovat, že se z karavaninku jakožto exkluzivní volnočasové aktivity od roku 1880 až po 70. léta²⁰ 20. století stala záležitost téměř masová, lákala mnohé díky postupnému zlidovění a zpřístupnění této aktivity. Ostatně počet členů v klubu se od 50. let 20. století zvedl ke konci 70. let z 11 tisíc členů na 275 tisíc členů. Zhruba 90 tisíc z těchto členů byli příslušníky rodin členů registrovaných.²¹ Toto zvýšení popularity bylo způsobeno hlavně tím, že se o tématu hovořilo ve veřejném prostoru a tyto diskuse mohly nalákat nové zájemce.

¹⁸ Tamtéž, str. 5.

¹⁹ Tamtéž, str. 6.

²⁰ Tamtéž, str. 4.

²¹ Tamtéž, str. 4.

2.2 Vývoj ve Spojených státech amerických

S příchodem automobilu na přelomu století spalovací motor brzy nahradil tažná zvířata jako hlavní formu přepravy. Automobily se začaly stávat mnohem dostupnějšími a rozšířenějšími. Dostupné automobily a rozvoj silnic napomohly k tomu, aby Američané mohli cestovat jednodušeji. Tisíce Američanů se ocitlo na silnicích. Okouzlení návratem do přírody setrvalo až do počátku 20. století, kdy více a více Američanů hledalo únik z každodenního městského života. Zpočátku se však jednalo spíše o zábavu pro bohatší vrstvy než o masový či hlavní dopravní prostředek.²²

Před rozšířením automobilů američtí turisté využívali pro cestování organizovaných železničních výprav, které ale bývaly luxusnější a dražší záležitosti. Po rozšíření automobilů jako dopravního prostředku začal zájem o tyto železniční výpravy upadat. To můžeme pozorovat na návštěvnosti Yellowstonského národního parku. V roce 1915 park navštívilo zhruba 44 tisíc lidí a z toho pouze 7,5 tisíce turistů přijelo automobilem. V roce 1930 se do parku dopravilo zhruba 27 tisíc návštěvníků vlakem a přes 190 tisíc turistů přijelo automobilem.²³

Železnice se snažily přilákat více turistů, stanovily výhodné balíčky a slevy, aby nalákaly i méně majetné zákazníky. To však mělo pramalý výsledek, protože se v 10. letech 20. století začalo vyrábět ještě více levných automobilů.²⁴ Za masovou výrobu levných automobilů se zasadil Henry Ford, který přišel s novým modelem výroby, kdy ji optimalizoval. Fordův model využíval poměrně levnou pracovní sílu, která byla schopna vyrobit automobily rychle, lacině a v ucházející kvalitě a ve velkém množství. Tento model využíval také reklamy – vyzdvihoval přednosti automobilů ze své dílny, jako byla právě cena.²⁵ Již v roce 1918 byly železnice nuceny snižovat počet linek do rekreačních resortů, a to právě kvůli nárůstu automobilové dopravy. Počet nákupů automobilů rostl a s tím i počet dovolených, na které turisté automobilem vyrazili. Automobil dovolené demokratizoval, ne jenom proto, že průměrný Američan měl nyní prostředky a více času, aby tedy vůbec na dovolenou mohl vyrazit, ale cena paliva byla také mnohem výhodnější než cena za jízdenku na vlak.²⁶ Osobní vozidlo se ve Spojených státech

²² HARMON, David Leroy, 2001. American camp culture: A history of recreational vehicle development and leisure camping in the United States, 1890–1960 [online]. Ames, Iowa [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: <https://dr.lib.iastate.edu/entities/publication/6aa2931d-8761-4f3d-9a4c-d984ce9a1ada>. Disertační práce. Iowa State University, str. 62–63.

²³ Tamtéž, str. 63.

²⁴ Tamtéž, str. 64.

²⁵ JESSOP, Bob. Fordism: economic history [online]. In: [cit. 2023-06-17]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/Fordism>

²⁶ HARMON, David Leroy, 2001. American camp culture: A history of recreational vehicle development and leisure camping in the United States, 1890–1960 [online]. Ames, Iowa [cit. 2023-02-09]. Dostupné z:

stalo mnohem lacinější alternativou, než byla jízda vlakem. Lidé nešetřili jen na dopravě. Pořídit si automobil a kempovat se stalo brzy výhodnějším než platit za hotel, proto se autokempink mohl takto široce a rychle rozšířit i mezi nižší společenské vrstvy. Automobily ve Spojených státech byly velmi levné, a to učinilo kempink tak dostupným.

Automobil se rychle stal jedním z hlavních faktorů ve změně smýšlení turistů ve vztahu k různým volnočasovým aktivitám a zájmům. Výhodou automobilu bylo to, že vás zavezl přímo do lokality, vlak ne, ten turisty k místům pouze přibližoval. Automobil změnil americkou kempinkovou kulturu. Tyto novinky s automobilem spojené vyvolaly změny i v automobilovém průmyslu. Již okolo roku 1902 začaly automobilky zaznamenávat zvýšený zájem o inovovaná vozidla cestovního typu. Časopis Scientific American zaznamenal, že tyto nové modely vozů byly veřejností vnímány jako lepší než modely předchozí. Nový design vozů přinesl pohodlnější sezení, více prostoru pro nohy, nádrž s větší kapacitou, větší prostor pro zavazadla a vlastně vše, co si jen turista motorista mohl přát.²⁷

V květnu roku 1901 se Alexandr Winton pokusil přejet Spojené státy z pobřeží na pobřeží automobilem. Wintonova výprava však skončila po deseti dnech v nevadské poušti. Jeho pokus se však stal dokumentací útrap ranné autoturistiky. Kolega Alexandra Wintona, Charles B. Shank, který ho na cestě doprovázel, poznamenal, že expedice neskončila vinou člověka, či snad kvůli technické závadě, ale kvůli naprostému nedostatku silnic. Raní autoturisté s sebou na výlety nevozili pouze vybavení potřebné ke kempování, ale také vybavení potřebné pro dálkové cesty jako například náhradní pneumatiky, palivo, náhradní díly... Winton byl vybaven podobně, avšak po zapadnutí vozidla do písku se své cesty musel vzdát.²⁸ I tento zdánlivý neúspěch je však možné považovat za něco, co určitě přispělo k popularizaci cestování automobilem, protože cesta byla dokumentována a lidé se o ni zajímali.

V dubnu 1905 vyšel článek, který upozorňoval na to, že i když se autokempink může jevit jako obyčejná a jednoduchá záležitost, tak jde o zbrusu novou, náročnou sportovní aktivitu. Autor článku tvrdil, že pouze někteří vědí, jak udělat takovýto výlet příjemný a pohodlný. O tři roky později vyšel ve stejném časopise podobný článek. Autoři obou dvou článků čerpali ze svých zkušeností a radili čtenářům, jak si tento „nový sport“ nejlépe užít. I přes nutnost spoléhání se sama na sebe a drsnou povahu kempování bylo kempování vnímáno jako sport pro obě

<https://dr.lib.iastate.edu/entities/publication/6aa2931d-8761-4f3d-9a4c-d984ce9a1ada>. Disertační práce. Iowa State University, str 64.

²⁷ Tamtéž, str. 64–65.

²⁸ Tamtéž, str. 65–66.

pohlaví.²⁹ Fakt, že kempink byl považován za aktivitu vhodnou pro ženy i muže, přinesl potenciál rodinné záležitosti.

V červnu 1905 vyšel článek, který rozvířil diskusi o pohodlnosti hotelů a pohodlnosti autokempů. Článek přišel s radami a návrhy, jak učinit kempink co nejvíce pohodlný, kde obstarat vybavení, a jak si zútlunít stan. Autor článku, tvrdil, že klasický stan potřebuje upravit, aby uspokojil potřeby turisty. Časopis, kde byl článek publikován, však prohlásil, že kempink je mnohem lepší volba nocování i přes jeho drsnou povahu než zdržování se ve velmi často špinavých hotelových pokojích, kde není poskytován ani adekvátní servis. Pro zajištění pohodlného tábořiště většina autorů považovala samotný výběr tábořiště jako ten nejdůležitější faktor. Jedna z dobových autorek ve svém článku poskytla pohled z perspektivy matky, ale také přinesla rady, jak zorganizovat a zvládnout rodinné kempování.³⁰

Založení tábořiště, ať už na noc, či na měsíc bylo pro táborníky určitou rutinou či rituálem. Úklid tábořiště a postavení stanu se osvědčilo udělat jako první. Když spolu kempovala skupina dospělých, tak měl mít každý přidělený nějaký úkol, aby nedocházelo k nedorozuměním. Mnoho dobových autorů se shodlo na tom, že autokempink nabízel svobodu a volnost, jakých se v hotelech nebo penzionech nedostávalo, zároveň se ale snažili, aby kempink nepůsobil primitivním dojmem. Důkazem této snahy může být třeba stan, který měl zabudovanou podlahu a připojil se k zadní části automobilu.³¹ Kempování také mělo určitá pravidla. Nepsaným pravidlem, které většina turistů dodržovala, byl důkladný úklid tábořiště, kdy při odjezdu nechávali místo v lepším stavu, než bylo před jejich příjezdem.³² Zda však byla tato pravidla vždy striktně dodržována je spíše nepravděpodobné, v reálném životě určitě nebyl každý turista tak pořádný, aby místo zanechal v lepším stavu a spory mezi turisty se také určitě zcela vyloučit nedají.

V roce 1926 vydala společnost The Coleman Lamp Company of Wichita na přebalu časopisu určeného pro táborníky manuál, co při táboření dělat, a co naopak nedělat. V raných letech se takováto základní a nepsaná pravidla jevila jako fungující, ovšem když počty táborníků začaly narůstat, tak pravidla musela začít být vymáhána.³³

Mnoho podnikavců rychle pochopilo, že v zájmu o kempink leží velký potenciál a založili organizované kempy, kde nastavili pravidla týkající se například zacházení s odpadem, ohněm

²⁹ Tamtéž, str. 66.

³⁰ Tamtéž, str. 68-69.

³¹ Tamtéž, str. 69-70.

³² Tamtéž, str. 93.

³³ Tamtéž, str. 94.

či parkováním.³⁴ Veřejné i soukromé kempy začaly vznikat již před 1. světovou válkou. Ve 20. letech vzniklo zhruba šest tisíc autokempů a mnoho z nich bylo veřejných, přesný počet poměru veřejných a soukromých kempů však dnes již není znám.³⁵

Obecní správy většinou vznik veřejných kempů podporovaly, a to hned ze dvou důvodů. Prvním důvodem bylo to, že volně parkující turisté byli obyvatelům turistických lokalit na obtíž a druhým důvodem bylo to, že z turismu plynul potencionální zisk. Většina obecních kempů však nebyla řádně vybavená. Mnoho takovýchto kempů bylo situováno na okraji obcí a byly velké zhruba 4 hektary. V kempech byla zajištěna pitná voda, toaleta, osvětlení, sdílená kuchyň, sprchy, ve kterých většinou tekla pouze studená voda a umyvadla, která byla určená k praní.³⁶

Větší kempy mohly mít širší vybavení jako například taneční místnost s pianem, psací stoly či samoobslužnou prádelnu s žehličkami. Tyto větší kempy také mohly poskytovat rádio, denní noviny nebo policejní ochranu.³⁷

I přes to, že obce zřídily mnoho kempů, tak většina z nich do roku 1930 zanikla z ekonomických a také ze sociálních důvodů. Kvůli turistům, kteří v kempech parkovali dlouhodobě, byla města nucena zavést poplatky, povinnou registraci a pobyty začaly být nově časově limitovány na určitou dobu. Poplatky tento druh turistů odradily, otevřely však dveře pro podnikatele. Mnoho soukromých kempů ale nebylo pohodlným místem pro rekreaci, často patřily k benzínové stanici a byly určené spíše k přespaní na jednu noc. Důsledkem toho bylo, že se turisté přeorientovali na národní parky.³⁸

V roce 1923 bylo ve dvaceti pěti státech 194 míst určených ke kempování, v roce 1941 existovalo zhruba 22 tisíc kempů ve čtyřiceti sedmi státech.³⁹ Kempink byl takovým kulturním fenoménem, že průmyslníci Ford, Firestone, Edison a Burroughs pořádali výroční autokempinkové výlety pro sebe a své rodiny. O jejich cestách psaly populární noviny, což o kempinku více zvyšovalo povědomí. Jednou se k nim připojil i americký prezident Warren G. Harding...⁴⁰ Protože se o těchto výletech hovořilo v médiích, tak se staly zdrojem inspirace pro mnohé

³⁴ Tamtéž, str. 94.

³⁵ YOUNG, Terence, 2017. *Heading Out: A History of American Camping* [online]. United States of America: Cornell University Press [cit. 2023-02-26]. ISBN 9781501712838. Dostupné z: [Heading Out: A History of American Camping+a+history&qid=1677423810&s=digital-text&prefix=heading+out+a+history%2Cdigital-text%2C1](#), str. 132.

³⁶ Tamtéž, str. 132–133.

³⁷ Tamtéž, str. 133.

³⁸ Tamtéž, str. 134.

³⁹ Tamtéž, str. 134.

⁴⁰ Tamtéž, str. 299.

turisty a autokempink zpopularizovaly mezi další nadšence, kteří se těmito výlety dozajista inspirovali.

Největším sběratelem dat o kempování byl přes jedno století National Park Service. Tato organizace sbírala data o počtu návštěvníků parků a všech atrakcí, které pod něj spadaly. Z jeho dat vychází, že vrchol návštěvnosti kempů byl dosažen v roce 1981. Tak vysoká návštěvnost už nikdy nebyla překonána.⁴¹

2.3 Vývoj v Československu v první polovině 20. století

Zrod mototurismu se v československém prostředí úzce vázal na uvedení motorových vozidel do země, které proběhlo na přelomu 19. a 20. století. Motoristé v Československu se o karavaninku začali dozvídat mezi lety 1920 a 1930. Původně byl karavanink představen jako luxusní záležitost. Koncept karavaninku byl zamýšlen tak, že automobil by táhnul vozidlo, které připomínalo dům a bylo uzpůsobené tak, aby poskytovalo turistům co nejvyšší komfort. Československá představa autokempinku byla podobná té ve Spojeném království, kde se jednalo spíše o záležitost pro majetnější vrstvy. Karavanink v meziválečném československém prostředí čelil mnohým problémům, a to i přes jeho výhody. Byl daleko pohodlnější než stanování. Utábořit jste se mohli v podstatě kdekoliv. Jeho hlavní překážkou byla ale nízká míra motorizace, dále také negativní pohled na nový fenomén a nedostatek vhodných míst, kde by se dalo kempovat.⁴²

Pravděpodobně první československý karavan byl uveden na trh v dubnu 1934 v Praze. Jednalo se o model karavanu, který byl aerodynamicky uzpůsobený, do kterého se vešlo 3 až 5 osob, a který mohl být připojen na automobil se silou pouhých 20 koní. Cena takovéhoho zařízení se rovnala ceně běžné chaty. Měl nabídnout komfort a přijatelnou cenu, zároveň měl také cílit na střední třídu, která vlastnila menší automobily se slabšími motory.⁴³

Produkce karavanů v Československu začala v roce 1937 a byla ukončena v roce 1941 po výrobě několika desítek kusů. Karavany byly vyráběny v dílně Josefa Sodomky ve Vysokém Mýtě. Jednalo se o dva modely karavanů, které měly dřevěnou konstrukci s kovovým exteriérem a dvě kola.⁴⁴

⁴¹ Tamtéž, str. 300.

⁴² ŠTEMBERK, Jan. Caravanning in Socialist Czechoslovakia [online]. In: . s. 149-161 [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: doi:10.14712/23363525.2022.9, str. 150.

⁴³ Tamtéž, str. 150-151.

⁴⁴ Tamtéž, str. 151.

S karavaninkem byl také úzce spojen prostor, kde bylo možné tábořit. První oficiální kempy začaly v Čechách vznikat v roce 1939 a to proto, že nastal všeobecný nedostatek ubytovacích kapacit. Nedostatek ubytovacích kapacit nastal kvůli zákazům okupační správy vycestovat ze země, lidé museli trávit dovolenou doma. Společně s oficiálními kempy existovala i možnost táboření v přírodě. Nadějný vývoj byl ovšem zmařen již v září 1939 přidělovým systémem na palivo a zákazem cest automobilem za účelem rekreace. Situace byla v podstatě stejná až do roku 1949, kdy došlo ke změně. Pro cesty automobilem už cestovatelé nadále nepotřebovali povolenku. To byl krok, který karavanink potřeboval ke svému znovuoobnovení. Autoklub Československé republiky chtěl navázat na minulost a měl v plánu začít s budováním kempů pro účely dostupné rekreace v přírodě.⁴⁵ Karavanink tedy do jisté míry položil základy pro autokempink, který se stal později masovější záležitostí.

V padesátých letech byl motorismus soukromníků vnímán negativně, vlastnictví automobilu bylo považováno za buržoazní přežitek. Zároveň nabídka na trhu neodpovídala poptávce. Nedostatek automobilů na trhu byl však do jisté míry ospravedlněn vládnoucí garniturou oním negativním pohledem. Upřednostňovány byly kolektivní rekreační zařízení a výjezdy při ROH.⁴⁶ V 50. letech tak většinu poptávky po vozidlech pokrývaly osobní motocykly.⁴⁷ S mototuristikou se tedy nepočítalo jako s masovou záležitostí, režim neměl prostředky na to, aby nastal všeobecný dostatek motocyklů. Snažil se tedy tento zájem přikrýt ideologií, ale brzy si uvědomil, že není možné dále předstírat, že je kempink něco špatného. A to kvůli spokojenosti obyvatelstva.

V našem prostředí byl vnímán hlavně branný potenciál motorismu. Motoristé byli sdružováni pod Svazarm, kde byl kladen důraz na ideologii tehdejšího režimu. To vše ovlivnilo samotné vnímání motorismu obecně.⁴⁸ V 50. letech panoval nedostatek ubytovacích kapacit, protože mnohá ubytovací zařízení musela být kvůli režimu uzavřena.⁴⁹ Byly budovány stanové tábory a turistické základny, ty měly umožnit širokému okruhu lidí vycestovat na delší dovolenou. V těchto zařízeních turisté podléhali odbornému turistickému vedení. Za nejvhodnější bylo

⁴⁵ Tamtéž, str. 151.

⁴⁶ Tamtéž, str. 151-152.

⁴⁷ ĎURČO, Michal, 2020. Cestovanie motorovým vozidlom: ako voľnočasová aktivita a Československé autokempingy začiatkom 60. rokov. In: ZOUHARNOVÁ DYKOVÁ, Sylvie, Jana FRICOVÁ (EDS.) a et. AL. České století motorismu II.: motorismus jako prostředek volného času. Purkyňova 105, Brno: Technické muzeum v Brně, s. 289-304. ISBN 978-80-87896-85-3. , str. 289.

⁴⁸ ŠTEMBERK, Jan. Caravanning in Socialist Czechoslovakia [online]. In: . s. 149-161 [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: doi:10.14712/23363525.2022.9, str. 152.

⁴⁹ ŠTEMBERK, Jan, 2017. Pěšky, na lyžích, na kole, lodí či autem: k dějinám československé turistiky v letech 1945-1968. Pelhřimov: Nová tiskárna Pelhřimov. ISBN 978-80-7415-150-7, str. 114.

považováno, pokud si turisté ubytování i stravu obstarali sami.⁵⁰ Režim se zprvu snažil zakrýt, že má v rámci jakékoli turistiky strukturální nedostatky, později však změnil názor, protože lidé stále chtěli cestovat. To se snažil využít ve svůj prospěch a začal podporovat budování takových zařízení, do kterých byla zakomponována dobová ideologie.

⁵⁰O motoristické turistice, 1955. Svět motorů. IX. (18), 185.

3. Podmínky rozvoje československého autokempinku

3.1 Rozvoj motorismu v Československu

Tato kapitola bude pojednávat o rozvoji motorismu v Československu, protože právě tento rozvoj byl pro autokempink klíčovým momentem.

Prvním automobilistou v Čechách byl liberecký továrník Theodor Liebieg, který byl celoživotním nadšencem a propagátorem motorismu. Automobil vlastnil již v roce 1893, rok poté, co se první automobil objevil ve Vídni.⁵¹

Až do konce 19. století automobily silně připomínaly kočáry bez koní. Ostatně označování výkonu automobilu v koňských silách bylo chytrým marketinkovým tahem, protože výkon koně znal každý. Setkávání koní a automobilů na silnicích však přinášelo mnoho útrap, často se stávalo, že jedoucí automobil koně splášil. Někteří automobilisté požadovali, aby byly zavedeny „školy“ pro koně, kde by si zvířata zvykala na jedoucí automobil a při střetu s ním se neplašila. Platilo však, že pokud řidič viděl koně, tak měl správně zmírnit jízdu, nebo úplně vypnout motor a zastavit. Pokud by splašený kůň způsobil nějakou škodu, tak za to nesl odpovědnost motorista. Konstrukce automobilu se definitivně změnila z dosavadní kočár připomínající podoby okolo roku 1900.⁵²

V lednu 1906 bylo v českých zemích 85 automobilů a 60 z nich bylo registrováno v Praze. Za rok se počet zaznamenaných automobilů na našem území zvýšil na 508 vozidel, v Praze počet vzrostl však jen na 93. Velmi vysoký nárůst byl zaznamenán ve venkovských oblastech, kde počet automobilů za rok vzrostl o 390. Vysoký nárůst byl také pozorován na Moravě, konkrétně v Brně, kde v lednu 1906 nebyl registrován žádný automobil a během jednoho roku jich přibýlo 16.⁵³ Automobilů bylo na českém území pomálu, jejich přítomnost zajisté budila zájem a zvědavost, která se mohla probudit i v těch, kteří na automobil měli dostatek financí.

Podobně rapidně vzrostl ve stejném roce i počet motocyklů, podobně jako u automobilů byl největší nárůst zaznamenán hlavně na Moravě. V Brně na začátku roku 1906 nebyl zaznamenán žádný motocykl a ke konci roku jich bylo registrováno již 42. České země se ale vůbec nemohly srovnávat v počtu automobilů s Dolními Rakousy, s Vídní. V tomto regionu bylo na počátku roku 1906 zaznamenáno téměř 350 automobilů a na konci roku to bylo již 1207 automobilů.

⁵¹ ŠTEMBERK, Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA, 2020. Automobilismus a česká společnost. Praha: Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-4762-3, str. 17.

⁵² Tamtéž, str. 18.

⁵³ Tamtéž, str. 18.

Zajímavé však je, že v českých zemích, ve stejném roce, bylo registrováno téměř o 360 více motocyklů než v Dolních Rakousích, na našem území bylo zaznamenáno 1960 motocyklů.⁵⁴

Motocykly nebyly považovány na rozdíl od automobilů za společensky prestižní. Byly levnější a méně pohodlné. Mnozí však motocykly považovali jako zábavnější, sportovnější a rychlejší alternativu k automobilu. Motocykl byl také lehčí a kompaktnější, a to byla výhoda, která vzhledem k tehdejšímu stavu silnic nešla opomenout. Obvyklé také bylo, že si řidič nejprve pořídil motocykl a automobil až postupem času.⁵⁵

V roce 1906 byly na našem území poprvé zavedené poznávací značky, první statistická měření probíhala tedy právě v tomto roce. Od roku 1906 do roku 1913 se celkový počet motorových vozidel na území Česka, Moravy a Slezska navýšil z 350 motocyklů a 85 automobilů na 3632 motocyklů a 3152 automobilů.⁵⁶

Z roku 1911 se dochovaly záznamy o počtu motorových vozidel v jednotlivých regionech v Čechách. Nejvíce motorových vozidel se nacházelo v Praze, následovala průmyslová centra a větší města. Automobilů bylo registrováno více ve městech, levnější motocykly byly více zastoupené na venkově. Čechy v tomto období patřily k nejmotorizovanějším částem rakouské části habsburské monarchie s 2412 automobily, 2772 motocykly, hned za Dolními Rakousy s Vídní.⁵⁷

Před první světovou válkou se motorová vozidla začala uplatňovat stále víc, začala se využívat nejen jako individuální dopravní prostředek, ale i k přepravě osob. Největší výhodou automobilů byla spolehlivost, pohodlí bylo zatím na nízké úrovni. Automobily neměly zasazená skla v předním, ani v bočních oknech a také neměly střechu. Vytápění také zatím řešeno nebylo. Pro motoristy byly vyráběny speciální kožené úbory pro větší komfort při jízdě. Na začátku 20. století se motorismus začal transformovat. Vlastnictví motorového vozidla přestávalo být symbolem statusu. Motorové vozidlo se začalo stávat užitečným prostředkem.⁵⁸

V roce 1907 v Praze začaly jezdit první autodrožky, jen o rok později v Česku vznikla první autobusová linka. Také začal jezdit trolejbus, a to mezi dnešními Českými Velenicemi a rakouským Gmündem. Jízda automobilem tedy přestala být exkluzivní záležitostí pro majetné,

⁵⁴ Tamtéž, str. 18–19.

⁵⁵ Tamtéž, str. 19.

⁵⁶ Tamtéž, str. 19–20.

⁵⁷ Tamtéž, str. 20–21.

⁵⁸ Tamtéž, str. 22–23.

kteří si něco takového mohli dovolit.⁵⁹ Jízda motorovým vozidlem se pomalu začala stávat běžnou záležitostí, začala pronikat do běžného života lidí.

Co také pomohlo automobilu k zvýšení jeho popularity, bylo jeho využití pro záchrannou službu, nejprve pro tento účel automobil začala využívat armáda, později začal být takto využíván i pro civilní účely.⁶⁰

Kdo také velmi přispěl k popularizaci automobilismu byla šlechta, která bývá často zobrazována jako konzervativní a lpící na tradicích, to však rozhodně neplatilo v oblasti nových technologií a techniky. Šlechtici se o motorismus zajímali a řada z nich patřila k jeho průkopníkům. Podpora šlechty měla několik rovin, měla stále vliv ve správním aparátu monarchie, mohla tedy zasahovat do přípravy předpisů, zároveň měla stále jistou formu autority ve společnosti a její názory byly společností přijímány kladně – automobil tedy přeci nemůže být nic špatného, když ho používají šlechtici.⁶¹

Se zájmem o mototuristiku vzrostl i počet výrobců automobilů, to ovlivnilo možnosti výběru. Výběr menších, čtyřmístných vozidel byl dobovými zdroji označován jako velmi velký. Do první světové války bylo v českých zemích vyrobeno přes 7500 automobilů. Vzhledem k postavení území v monarchii a vzhledem k době se jednalo o výjimečný úspěch. Automobil už nesloužil jen pro zábavu, jeho využití se začalo rozšiřovat, to bylo možné sledovat i na změně požadavků zákazníků. Kupující už se nezajímali tolik o rychlost, výkon a sílu motoru, začali se zajímat například o cenu automobilu, možnosti praktického využití, nebo o náklady na provoz. Výhodou bylo také to, že motorové vozidlo na rozdíl od koně nebylo potřeba krmit, když zrovna stálo a nebylo používáno, v tomto ohledu tedy bylo ekonomičtější, také bylo hned připravené k použití a bylo mnohem rychlejší alternativou než tažné zvíře.⁶²

Automobil brzy začal ovlivňovat veřejný svět a životy lidí, kteří s automobilem neměli nic společného. Stát na tyto změny musel nějak reagovat. To, jak stát na automobilismus nahlížel, bylo ovlivněno různými ideologiemi v různých obdobích, pohled státu na fenomén se tedy různě proměňoval.⁶³

⁵⁹ Tamtéž, str. 23–24.

⁶⁰ Tamtéž, str. 24.

⁶¹ Tamtéž, str. 24–25.

⁶² Tamtéž, str. 25.

⁶³ Tamtéž, str. 26.

Přijímání automobilu společností nebylo jednoznačné před ani po první světové válce, a to třeba kvůli hluku nebo prachu. Dalším negativním aspektem motorismu byly také dopravní nehody, pro ostatní účastníky provozu byl totiž automobil těžce předvídatelným.⁶⁴

Po konci první světové války a po vzniku československého státu se před automobilismem otevíraly mnohé nové možnosti. Ozývaly jak hlasy podpůrné, tak hlasy vystupující s výhradami vůči automobilismu. Jeho rozvoji nenapomáhal ani špatný stav silniční sítě. Stát se o rozvoj automobilismu příliš nezajímal, převážil k němu spíše negativní vztah a Československo v důsledku těchto rozhodnutí začalo zaostávat za západní Evropou. Odborná automobilová veřejnost chtěla prosadit silnější státní podporu, její požadavky však nebyly vyslyšeny.⁶⁵

V rozvoji motorismu hrála také velkou roli cena automobilů, před první světovou válkou stál automobil okolo 10 až 15 tisíc korun, za takovýto obnos se dal pořídit i rodinný dům. Výroba byla v této době kusová a na míru pro zákazníka. S příchodem 20. let byla situace stále velmi podobná. V USA byly automobily vyráběny sériově. Spojené státy měly nejvyšší poměr automobilů na osobu a na konci 20. let automobilky v USA vyráběly 85 % automobilů z celosvětové produkce. V Československu byla situace zcela jiná. Byly prosazeny zájmy domácích automobilek, které znesnadnily dovoz levnějších zahraničních vozidel. Po ukončení zbrojní výroby se podniky přeorientovaly na výrobu automobilů, stát tyto podniky začal dotovat. To však motorizaci nepomohlo, neurychlilo ji to, a to právě kvůli omezení dovozu ze zahraničí.⁶⁶

Na dovoz automobilů, chassis (rám automobilu) a karoserií bylo zavedeno 65% clo z kupní ceny, zahraniční automobily byly však i přes toto vysoké nastavení cla výhodnější koupí než vozidla domácí výroby. Do poloviny 20. století bylo běžné, že karoserie a chassis byly vyráběny odděleně, a na chassis bylo navíc možné přistavit v podstatě jakýkoliv typ karoserie. Bylo výhodné nechat si dovézt pouze chassis a karoserii si nechat vyrobít doma, v Československu.⁶⁷

Dovozci a dílny se spojili a založili Československé sdružení obchodníků a živnostníků pro obor automobilový, aby mohli lépe bránit své zájmy. Automobilky však požadovaly zvýšení celní ochrany a v roce 1922 bylo přijato vládní nařízení, které v podstatě znemožnilo konkurenceschopnost vozidel z dovozu, zavedlo totiž clo na základě ceny z příložených tabulek, a ne z kupní ceny. V roce 1923 byly tabulkové ceny zrušeny a cla byla snížena.⁶⁸

⁶⁴ Tamtéž, str. 26.

⁶⁵ Tamtéž, str. 29.

⁶⁶ Tamtéž, str. 29–30.

⁶⁷ Tamtéž, str. 30.

⁶⁸ Tamtéž, str. 30.

Domácí hospodářství situaci vnímalo tak, že byly vybudovány a uchovány československé automobilky, ale to na úkor rychlejší motorizace, ta těmito kroky byla zpomalená. Od poloviny 20. let se začal měnit tuzemský vozový park a počet vozů vyrobených u nás začal převažovat nad dovezenými automobily.⁶⁹

Za posledních dvacet let se stal automobilový průmysl z docela nepatrného třetím nebo čtvrtým největším obchodním průmyslem, spolu s výrobou součástek, v této zemi; v době, kdy všechny ostatní obchody jsou utiskovány, pracuje většina automobilových firem plnou parou, a jsem rád, že mohu říci, že také ve většině případů mají dobrý zisk.⁷⁰

V Československu bylo vyráběno mnoho typů vozidel, ale oproti západní Evropě byly ceny u nás velmi vysoké, na našem území totiž dominovala kusová výroba a ta byla mnohem nákladnější než výroba sériová. Situace se začala měnit až ve druhé polovině 20. let.⁷¹ V tomto období se automobil začal stávat běžným dopravním prostředkem, ale také začal být vnímán jako symbol moderního životního stylu. Protože v této době ceny vozidel začaly klesat, tak automobil nebyl výsadou pouze nejvyšší třídy, začínal pronikat i do třídy střední.⁷²

Vrcholem ctižádosti průměrného muže před nemnoha lety bylo, mít svůj dum a účet v bance, Ctižádostí téhož muže dnes je mít svůj automobil. Ačkoli touha být majetníkem domu jest ještě dnes silná, myslím, že lidé přece jen pokládají za udavatele společenského postavení spíše automobil než dům. Dům stojí nehybně; vnitřek může vidět jenom několik vyvolenců. Automobil však jezdí po světě; každý jej vidí a mnozí z pozorovatelů vědí, co stojí. Kdybyste dali voliti mezi hezkým domkem bez automobilu a skromným domkem s automobilem, zvítězí jistě tento. Zprostředkovatelé realit potvrzují, že první otázkou kupců nyní jest, zdali je při dome garáž. Dum bez garáže se těžce prodává.⁷³

Začalo se měnit i to, jak automobil vnímal tisk. Do médií přišla nová generace novinářů, ti už automobil nepopisovali na rozdíl od jejich kolegů, kteří psali na počátku 20. století, jako

⁶⁹ Tamtéž, str. 30.

⁷⁰ OF BEAULIEU, Montagu, 1926. Vývoj automobilismu. Přítomnost [online]. Praha: fy Fr. Borový, 25. února 1926, III.(7.), 106 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://pritomnost.cz/archiv/cz/1926/1926_25_2.pdf, str. 106.

⁷¹ ŠTEMBERK, Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA, 2020. Automobilismus a česká společnost. Praha: Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-4762-3, str. 30.

⁷² Tamtéž, str. 31.

⁷³ ASHDOWN, William, 1925. Zpověď automobilisty. Přítomnost [online]. Praha: fy Fr. Borový, 16. července 1925, II.(27.), 429–432 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://pritomnost.cz/archiv/cz/1926/1926_25_2.pdf, str. 430.

„d'áblův vynález“, ale měli k němu mnohem kladnější vztah.⁷⁴ Automobily také začínaly být spolehlivějšími a jednoduššími na údržbu.⁷⁵

Ve 30. letech byla společnost motorismu obecně otevřená, motorismus byl dostupný a otevřený všem. Tato otevřenost vůči automobilismu však platí pouze pro společnost. Stát už sice automobilismus neodmítá úplně, ale stále ho vnímá jako ne něco úplně potřebného, zároveň ho daňově zatěžuje. To se sice neodrazilo v ceně samotných vozidel, ta stále klesala. Daňová zátěž se odrazila hlavně na provozních nákladech.⁷⁶

To, že československý motorismus zaostává, začal stát vnímat až ve druhé polovině 30. let, kdy se začala zhoršovat mezinárodní politická situace a motorizace se začala stávat mnohem významnější. S válkou přišla omezení motorismu na našem území, v protektorátu začala platit již 18. září 1939. Automobil nebylo možné používat pro osobní potřeby, nebo za účelem výletů, dovoleny byly pouze schválené jízdy.⁷⁷

V lednu 1942 vůdce výslovně zakázal používání aut pro jiné účely než vedení války, zásobování či záchranu života. Mělo se však jednat jen o dočasné přerušení motorizace. Vůdce byl přesvědčen, že po válce, samozřejmě vítězné, přijde zlaté období motorismu.⁷⁸

Změna režimu po válce přinesla také nový pohled na motorismus, ten měl nově sloužit lidu. Ve druhé polovině 40. let režim pracoval s myšlenkou budování lidového motorismu, měly být konstruovány malé a levné automobily. V roce 1947 byla ustanovena pracovní komise pro otázky motorismu, která byla zaštitěna ministerstvem průmyslu. Největší důraz se kladl na rozvoj a potenciál veřejné a nákladní dopravy.⁷⁹

Na počátku 50. let se situace ale opět změnila, individuální motorismus začal být spojován se „starou“ dobou. Vlastníkům automobilů byly odebírány vozy se zdůvodněním, že se jedná o protilidové chování. Individuální automobilismus byl spojován s kapitalismem. Automobily zároveň nebyly na československém trhu dostupné, nebyl jich produkován dostatek a byly velmi drahé.⁸⁰ Právě tato nedostupnost a exkluzivita může být dnes interpretována jako opravdová záminka režimu, aby mototuristiku mohl označovat za něco „buržoazního“ a

⁷⁴ŠTEMBERK, Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA, 2020. Automobilismus a česká společnost. Praha: Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-4762-3, str. 30.

Tamtéž, str. 31.

⁷⁵ Tamtéž, str. 31–32.

⁷⁶ Tamtéž, str. 34–35.

⁷⁷ Tamtéž, str. 35.

⁷⁸ Tamtéž, str. 36.

⁷⁹ Tamtéž, str. 36.

⁸⁰ Tamtéž, str. 36–37.

„přežitého“. Motocykly však byly vnímány pozitivně jako proletářský dopravní prostředek. Co je ovšem podstatné zmínit, je to, že na rozdíl od automobilů byly motocykly na trhu dostupné, a to i mimo čekací pořadníky.⁸¹

V druhé polovině 50. let stát začal vnímat, že buržoazie sice zlikvidována byla, ale touha po tom vlastnit automobil se nevytratila. Početná vrstva pracujících totiž byla ochotna své peníze za automobil utratit, režim věděl, že nespokojenost této skupiny by mohla ohrozit jeho stabilitu.⁸² Režim si nemohl dovolit neoponechat lidem alespoň minimální pocit svobody, mohl by tím ohrozit vlastní stabilitu...

V 60. letech byl již popularizován automobilismus i ze strany státu, to dokládá například i to, že v mnohých soutěžích byl hlavní výhrou právě automobil, nebo motocykl.⁸³

Vybavení domácností automobilem rostlo jen pomalu. V materiálu Předpoklady vývoje životní úrovně v roce 1965 se uvádělo, kolik automobilů připadá na 100 domácností. Zatímco v roce 1955 to bylo 2,8, za pět let později dvojnásobek – 5,4, a v roce 1965 8,9.⁸⁴

V druhé polovině 60. let se problematika individuálního motorismu začala diskutovat více, počty automobilů rostly a silniční síť se zlepšovala. V roce 1967 připadal jeden automobil v Československu na 30 osob, takovýto stav by ve Francii zaznamenán již ve 30. letech.⁸⁵

Dlouho nebylo vyjasněno pojetí „osobního vlastnictví automobilu ve vztahu k životní úrovni občana socialistického státu a k socialistickému stylu života. Uvažovalo se přednostně o celospolečenských výhodách veřejně organizovaného půjčování vozidel“. Předpokládalo se, že asi třetina rodin bude bez automobilu a výjimečně bude v rodině víc než jeden automobil.⁸⁶

V 70. a 80. letech byl motorismus státem podporován, stíral rozdíly mezi městem a venkovem, byl na něm demonstrován pokrok státu. S normalizací bylo dosaženo i dostatku vozidel na trhu, už nebylo potřeba čekacích listin. Československo bylo tedy v této době mezi ostatními socialistickými státy úspěšné.⁸⁷

⁸¹ Tamtéž, str. 37.

⁸² Tamtéž, str. 37.

⁸³ Tamtéž, str. 37.

⁸⁴ Tamtéž, str. 37.

⁸⁵ Tamtéž, str. 38.

⁸⁶ Tamtéž, str. 38.

⁸⁷ Tamtéž, str. 38.

3.2 Turistika

Tato podkapitola bude pojednávat o turistice v Československu obecně a to proto, že pod tento pojem spadá právě i motorismus a autokempink. Zmínka o turistice dokáže vytvořit lepší představu o dobových kontextech a souvislostech spojených s autokempinkem.

V dobové literatuře se můžeme dočíst, že turistikou byl míněn aktivní pohyb z jednoho místa na druhé, a to bez ohledu na prostředek přesunu. Turistika byla oficiálně jednou ze základních pilířů československého tělovýchovného systému. Plnila tři základní úkoly, těmi byly: zdravotní, vzdělávací a výchovný úkol. Zároveň byla vnímána jako kulturně poznávací aktivita, která zlepšovala úroveň všeobecného vzdělání. Turistika měla tři základní složky, složku tělesné přípravy, složku kulturně poznávací činnosti a složku odborně technické znalosti.⁸⁸ Pod složku tělesné přípravy spadal tělesný výkon jako například chůze, jízda na kole, na lodi, překonávání překážek v terénu a pracovní činnosti. Poznávací činností byla míněna třeba i ochrana přírody, ale hlavně šlo poznávání přírody a památek. Odborná složka obsahovala technické znalosti, které turistům umožňovaly bezpečný pobyt i pohyb v přírodě.⁸⁹ Je však nutné reflektovat, že tento pohled na turistikou byl ryze státní. Lidé, kteří se za turistikou vydávali si ve většině případů určitě nedávali pozor, zda splňují základní složky turistiky. Turistika pro ně znamenala spíše odpočinek a zábavu než brannou povinnost, jak to zamýšlel stát.

Na začátku 50. let byla turistika ze strany státu vnímána negativně, individuální turismus byl chápán jako buržoazní záležitost. Stát se tedy pro turistikou nesnažil vytvořit vhodné podmínky, ani ji nepodporoval. Změna nastala až v druhé polovině 50. let, buržoazie sice byla potlačena, ve společnosti ale vznikla poměrně velká vrstva pracujících, kteří chtěli své vydělané peníze utráčet za cestování, a ne nutně za cestování kolektivní. Strana věděla, že nespokojenost této třídy by mohla ohrozit stabilitu režimu. Roli hrála i ekonomická složka, protože z turistiky bylo možné odčerpávat finanční prostředky.⁹⁰

Do turistiky se promítala i ideologie, šlo hlavně o budovatelské úsilí, péči o památky a pokroky společnosti.⁹¹ Lidé sice za památkami a přírodními zajímavostmi vyráželi, ale výlety ideologicky nevnímali. Jak už bylo zmíněno, pro většinu turistů šlo pouze o příjemné trávení volného času.

⁸⁸SUTÓRIS, Ivan a KOLEKTIV, 1963. Mototuristika. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, str. 5–6.

⁸⁹BALATKA, Břetislav a KOLEKTIV, 1986. Malá encyklopedie turistiky. Brno: Olympia, str. 144.

⁹⁰Tamtéž, str. 143.

⁹¹Tamtéž, str. 144.

V polovině 50. let byla otevřena diskuse o změnách nutných pro zlepšení stavu turistiky, infrastruktura byla zanedbaná a zchátralá. Probíralo se, zda je zařazení turistiky pod tělovýchovné hnutí správné rozhodnutí. Byl vznesen návrh, že by měl být vytvořen Československý svaz turistů, ten byl však v červnu 1956 odmítnut. Po debatě bylo stanoveno, že turistika bude tvořit samostatný obor v rámci nové sportovní organizace – Československého svazu tělesné výchovy (ČSTV). Turistika byla chápána jako základní pilíř tělesné výchovy společně s gymnastikou, sporty a hrami.⁹²

Turistika byla díky usnesení Státního výboru pro tělesnou výchovu a sport (SVTVS) ze srpna 1955 vyčleněna z rodiny sportů a stala se samostatnou tělovýchovnou disciplínou. Usnesení přineslo změny, rozvolnilo pravidla pro zakládání turistických oddílů, turistické skupiny mohly být nově zakládány například dle osobních zájmů, nebo dle místa bydliště. Nutné je také zmínit, že turistika poměrně rychle měnila svou formu vzhledem ke společenskému i technickému pokroku. Tradiční, pěší forma turistiky se postupem času začala rozšiřovat o různé dopravní prostředky, ty byly rychlejší a zároveň dovolovaly delší cesty.⁹³

Automobil také přestával být odmítán jako buržoazní přežitek, motoristé začali být vnímáni jako ti, kteří si na automobil vydělali poctivou práci.⁹⁴ Hrozilo, že pokud by stát nadále odpíral svým občanům volnočasovou zábavu ohrozil by tak svoji stabilitu. Lidé navíc měli ušetřené prostředky, které chtěli investovat.

Turistika se stala jedním ze tří hlavních pilířů nově budovaného ČSTV, zbylé dva pilíře byly základní tělovýchova a sport a hry. Na podzim roku 1955 byla turistika ustanovena jako komplexní činnost, která zahrnovala několik složek, například cyklistiku, lyžování, vodáctví, nebo právě mototuristiku.⁹⁵

SVTVS zanikl na konci roku 1956, to vyvolalo určitou kompetenční nejistotu v oblasti cestovního ruchu. ČSTV na rozdíl od SVTVS, který byl přímo podřízený československé vládě, měl působit jako dobrovolná organizace, která se rozhoduje nezávisle.⁹⁶ Hlavním orgánem pro turistiku se tedy stalo ČSTV, to mělo pečovat jak o organizovanou, tak o neorganizovanou

⁹² Tamtéž, str. 146–147.

⁹³ Tamtéž, str. 147–149.

⁹⁴ Tamtéž, str. 149.

⁹⁵ Tamtéž, str. 149–150.

⁹⁶ Tamtéž, 150–152.

formu turistiky. To však o neorganizovanou turistiku nejevilo velký zájem a také si s ní nevědělo rady. Neorganizovaná turistika byla údajně nad jeho síly.⁹⁷

O jistou formu organizace turistiky se zasadily také cestovní kanceláře, které byly definovány jako podniky cestovního ruchu působící v oblasti zprostředkovatelských a obstaravatelských služeb umožňujících účast obyvatelstva na cestovním ruchu. V Československu působil například Čedok, který měl celostátní působnost, byl naší největší cestovní kancelář. Dále zde působila například Cestovní kancelář mládeže, která se orientovala na poskytování služeb mladým lidem a také působila celostátně.⁹⁸

Cestovní kancelář Autoturist také působila celostátně a specializovala se na poskytování služeb pro mototuristy, spadala pod ÚV Svazarm. Mezi další kanceláře patřila třeba Balnea, nebo Rekrea a Sport-turist, který spadal pod ČSTV a specializoval se na zájezdy spojené se sportem. Na slovenskou část republiky se specializovaly cestovní kanceláře jako Tatratour, Slovakterma či Slovakturist. Cestovní kanceláře měly turistům šetřit čas a zajistit jim vysokou kvalitu služeb. Specializovaly se jak na zahraniční, tak na tuzemské (především dlouhodobé) zájezdy.⁹⁹

3.3 Mototuristika

Tato podkapitola se zaměří na mototuristku jako součást turistiky, jde o další důležitý kontext autokempinku samotného.

Rozvoj mototuristiky byl závislý především na masovém rozšíření osobního automobilu a jeho aktivního využívání k cestám ať už do přírodních, nebo památkově významných lokalit. Za hlavní výhodu mototuristiky byla považována hlavně její flexibilita (třeba možnost přizpůsobit se rychle změnám na trase) a také to, že automobilem šla urazit velká vzdálenost za malý čas.¹⁰⁰ Vlastnictví automobilu bylo velkou výhodou například pokud lidé cestovali pouze na jeden den, nemuseli tak čekat na vlak, nebo třeba na autobus.

Stejně tak jako byla turistika součástí systému tělesné výchovy, tak byla mototuristika součástí turistiky. Její podstatou bylo hlavně regulování a usměrňování vlastníků motorových

⁹⁷Tamtéž, str. 159–160.

⁹⁸BALATKA, Břetislav a KOLEKTIV, 1986. Malá encyklopedie turistiky. Brno: Olympia, str. 21.

⁹⁹Tamtéž, str. 21.

¹⁰⁰Tamtéž, str. 132.

vozidel.¹⁰¹ Mnozí motoristé znečišťovali vodní toky saponáty a ropou z automobilů, ničili lesy stanováním a špatným stavem jejich vozidel.¹⁰² Brzy tedy nesměli kempovat tam, kde se jim zlíbilo, ale v místech pro kempování určených (autokempech).

K pobytu lidé vyhledávali místa vzdálená od ruchu velkoměst, ale nevyhledávali místa zcela opuštěná, protože pro účely mototuristiky byla potřeba dobrých komunikací. Na základě těchto potřeb vznikl autokempink.¹⁰³

Mototuristika získala své specifické postavení. Samotná jízda motorovým vozidlem nebyla za mototuristiku považována, musela být doplňována aktivním pohybem. To, že je motorové vozidlo vázané na silniční síť, vyvolávalo představu o spojení mototuristiky s pěší turistikou, protože mnoho míst a památek nebylo (a není) pro vozidlo dostupné. V zimním období bylo doporučováno spojovat mototuristiku s turistikou na lyžích a v létě s vodní turistikou.¹⁰⁴ Byla tedy definována jako druh turistiky, při kterém se přesun uskutečňuje motorovým vozidlem a jehož neoddelitelnou součástí je aktivní pohyb.¹⁰⁵ Mototuristka se stejně jako turistika skládala ze tří složek (tělesné přípravy, odborně technické znalosti a kulturně poznávací činnosti).¹⁰⁶

Tělesná příprava byla považována za významnou, přestože při jízdě automobilem není vykonáván žádný pohyb, ovšem dlouhé jízdy prý dobrou kondici vyžadovaly. Zvýrazňováno bylo také to, že motocyklisté musí na fyzickou stránku věci dbát o to víc, protože jsou vystavováni přírodním vlivům, a to je rychleji unaví. Při dlouhotrvajících jízdách měli mototuristé odpočívat aktivně, procvičovat se.¹⁰⁷

Kulturně poznávací činnost se lišila od turistiky hlavně tím, že automobil umožňoval delší trasy a tím pádem rozšiřoval okruh poznání. Co se odborně technických znalostí týče, tak byly důležité hlavně proto, aby měl mototurista z aktivity, co největší a co nebezpečnější požitek. Také bylo jasné, že používání motorového vozidla vyžaduje určité specifické znalosti, které

¹⁰¹ SUTÓRIS, Ivan a KOLEKTIV, 1963. Mototuristika. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, str. 6.

¹⁰² NA, fond ČÚV Svazarmu, nezpracováno, karton 30, Podíl Svazu pro spolupráci s armádou ČSR na tvorbě a ochraně životního prostředí, 1980, str. 5.

¹⁰³ KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 11.

¹⁰⁴ SUTÓRIS, Ivan a KOLEKTIV, 1963. Mototuristika. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, str. 7.

¹⁰⁵ BALATKA, Břetislav a KOLEKTIV, 1986. Malá encyklopedie turistiky. Brno: Olympia, str. 132.

¹⁰⁶ SUTÓRIS, Ivan a KOLEKTIV, 1963. Mototuristika. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, str. 7.

¹⁰⁷ Tamtéž, str. 7.

jiné formy turistiky nevyžadují. Bylo zdůrazňováno, že turistika není cíl, ale prostředek. Mototuristé měli správným prováděním činnosti zlepšovat své zdraví a fyzickou kondici.¹⁰⁸

Opět je však potřeba reflektovat, že tento pohled na mototuristiku byl „oficiální“, státní. Běžní lidé si užívali hlavně volnosti, kterou jim automobil poskytoval a užívali si výletů.

Organizováním mototuristické činnosti byly v Československu pověřeny dvě organizace – ČSTV a Svaz pro spolupráci s armádou (Svazarm). Svazarm se zaměřoval spíše na sportovně technickou stránku, pod ČSTV spadala stránka rekreační a oddychová. V roce 1957 byl uzavřen protokol o organizačním uspořádání motoristického sportu, podle něj motoristický sport spadl pod správu Svazarmu, mototuristiku ale organizovaly obě organizace (Svazarm i ČSTV). Obě organizace také uzavřely dohodu o vzájemném poskytování výhod svým členům.¹⁰⁹ Tato dohoda byla prvním krokem, který měl vzrůstající počet motoristů podchytit. Zvyšování životní úrovně, zkracování pracovní doby, stěhování obyvatel do ekonomických center bylo to, co nárůst v počtu majitelů motorových vozidel zvýšilo.¹¹⁰

Organizovaná mototuristika byla považována za výhodnější, a to hlavně pro nováčky. Noví majitelé se v kolektivu prý nemuseli bát, že by kvůli svým malým technickým znalostem zůstali na cestě bez pomoci. Organizovaná činnost prý umožňovala mototuristům vyrazet na výlety bez starostí, jako bylo například zabezpečování ubytování, nebo výběr vhodné trasy.¹¹¹ Tento kolektivní způsob cestování mohl opravdu mnohým přinést různé výhody, kterých rádi využili.

Většina mototuristických aktivit byla považována za základní turistiku, proto byly mototuristické výlety v malých kolektivech považovány za vhodné hlavně pro rodiny s dětmi.¹¹² Mototuristika se stala významnou složkou hospodářství jednotlivých států, její rozvoj podporovaly téměř všechny státy světa.¹¹³ Například Svazarm a jeho cestovní kancelář Autoturist pořádaly mototuristické kolektivní zájezdy do zahraničí. Tyto zájezdy mohly být příležitostí pro mnohé (třeba i rodiny) jak vyrazit do zahraničí a poznat něco nového.

V mototuristice existovalo období hlavní sezóny. Šlo hlavně o letní dvouměsíční prázdniny. Většina motoristů v tomto období vycestovala, někteří vyrazili do hor, jiní za koupáním.¹¹⁴

¹⁰⁸ Tamtéž, str. 7–8.

¹⁰⁹ Tamtéž, str. 9.

¹¹⁰ Tamtéž, str. 11–12.

¹¹¹ Tamtéž, str. 12.

¹¹² BALATKA, Břetislav a KOLEKTIV, 1986. Malá encyklopedie turistiky. Brno: Olympia, str. 132.

¹¹³ SUTÓRIS, Ivan a KOLEKTIV, 1963. Mototuristika. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, str. 13.

¹¹⁴ Tamtéž, str. 13.

Kempy, kam turisté vyráželi, bývaly nejvíce zaplněné v hlavní sezóně (od června do září), mimo hlavní sezónu pak byly využívány například pro účely branně technických soutěží, nebo jako výcviková střediska pro brance či pro účely školení. Panoval tedy pocit, že kempy nejsou využívány v plné míře. Svazarm se chtěl z tohoto důvodu zasadit o prodloužení provozu ubytovacích zařízení.¹¹⁵ Je jasné, že pobyt v kempech v zimních, nebo podzimních měsících nebyl atraktivní záležitostí. V těchto obdobích lidé preferovali spíše horské chaty, kde byly vhodnější podmínky pro zimní pobyt...

¹¹⁵ NA, fond ČÚV Svazarmu, nezpracováno, karton 69, Plnění hlavních úkolů koncepce motorismu v ČSR, 1984, str. 7–8.

4. Československý autokempink mezi lety 1960–1980

4.1 Výstavba autokempů

V této kapitole bych chtěla rozebrat, jak byly kempy budovány, co v nich nesmělo chybět a jaké vybavení kempů bylo klíčové. Domnívám se, že s tím, jak kempy vypadaly, a jaké měly vybavení, přímo souvisí i to, jak se v nich žilo.

Každý týden z měst vyjížděly kolony motorových vozidel, aby lidé unikli ruchu a prachu měst. Odjížděli do přírodních lokalit a tam si stavěli stany, nebo alespoň přespávali pod širým nebem. Takto mnozí trávili svou dovolenou, nebo jednu noc – ze soboty na neděli.¹¹⁶ Po určité době došlo k zákazu volného táboření a to proto, že mototuristé často tábořili v místech vyhrazených jako přírodní rezervace. V těchto místech ničili přírodu, káceli stromy a mnohdy i způsobili lesní požáry.¹¹⁷

Postupem času tedy státy a jejich automotokluby začaly budovat speciální ubytovací zařízení – kempy. Ty byly rozděleny do kategorií. Jednalo se o jednoduchá tábořiště, autokempinkové tábory a motely.¹¹⁸

Mototuristika se u nás stala jednou ze základních forem tělesné výchovy. Pro příznivce této aktivity se po celé republice začaly budovat již zmíněné kempy. Lidé měli možnost nejen přenocovat ve vlastních stanech, ale mohli přespát například ve dřevěných srubech, ve stanech s podsadami s pevnými lůžky a se zavedenou elektřinou. V kempech existovala možnost vypůjčit si přikrývky, spací pytle, sportovní náradí, nádobí... V některých zařízeních bylo k dispozici sociální zařízení a společenská místnost.¹¹⁹

V sezóně bylo dokonce obtížné kvůli velkému zájmu turistů o autokempink sehnat například spací pytle, náhradní tyče ke stanům či nafukovací lůžka.¹²⁰ Lidé chtěli mít své vlastní vybavení, kempy byly frekventované a nikdo neměl jistotu v jakém stavu kempové vybavení bude, na československém trhu však panoval nedostatek zboží, které bylo pro kempování potřebné.

¹¹⁶ KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 5.

¹¹⁷ KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 38.

¹¹⁸ Tamtéž, str. 38.

¹¹⁹ KUBA, Adolf a s KOLEKTIVEM, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 5.

¹²⁰ Tamtéž, str. 6.

Rozvoj mototuristiky vyžadoval dostatek autokempinkových táborů pro účel ubytování, ale i pro účel jednodenního výletu. Tábořiště byla zřizována Svazarmem, organizacemi tělovýchovy a národními výbory. Ty na podporu budování tábořišť používaly plánované finanční prostředky, případně doplňkové rozpočty, nebo úvěry.¹²¹ Tyto organizace jistě ale kempy nebudovali nezištně. V kempech byly provozovány restaurace a obchody a ty za celou sezónu jistě dobře vydělaly. Důležité je také zmínit, že budování kempů neprobíhalo centrálně, kempy byly budovány svépomocí lidmi pro lidi. Organizace však na provozování kempů dobře vydělávaly.

Budování kempů napomohlo rozvoji organizované mototuristiky, zároveň bránilo jejímu nespoutanému růstu. Počet motoristů se na našem území neustále zvyšoval, a proto bylo nutné poskytnout občanům dostatek ubytovacích kapacit.¹²² Budování kempů bylo také méně nákladné než budování hotelů.

Například v sezóně 1970–1971 se v československých kempech ubytovalo 412 tisíc osob, to byla kapacita téměř 3000 hotelů (pokud by měl průměrný pokoj tři lůžka). Kempy tedy byly zcela klíčovou ubytovací kapacitou v Československu.¹²³

Kempy byly budovány proto, aby turisté měli možnost ubytovat se v různých československých lokalitách. Tábory neměly ležet vedle měst či závodů, vedle státních silnic či železniční trati. Měly být však budovány tak, aby se do nich motoristé mohli dopravit za jakéhokoli počasí bez obtíží. Bylo tedy nutné, aby měl budovaný kemp kvalitní příjezdovou cestu a ležel na vhodném místě, kde bylo možné postavit si stan, zaparkovat obytný karavan, a kde bylo možné využívat již postavených chatek. Chatky však musely mít určené místo v jejich blízkosti, kde bylo možné zaparkovat automobil.¹²⁴

Dále kempy samozřejmě musely mít vyhovující hygienická zařízení, kuchyň, nebo ohniště pro přípravu jídel.¹²⁵ Musely poskytovat přiměřený komfort, turisté by jinak mohli být nespokojení.

¹²¹ Jak stavět autokempinkové tábory, 1960. Svět motorů. XIV.(1), 4.

¹²² Tamtéž,

¹²³ NA, fond ČÚV Svazarmu, nezpracováno, karton 23, Připravenost autokempinkových táborů Svazarmu na sezónu 1972, 1972, str. 1.

¹²⁴ KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 6.

¹²⁵ Tamtéž, str. 6.

Po zkušenosti s prvními kempy, které u nás byly budované, byla jasná důležitost již zmíněné příjezdové cesty. Ovšem náklady na příjezdovou cestu byly velmi vysoké. Pro budování ubytovacího zařízení bylo tedy nutné najít místo napojené na kvalitní komunikační síť. Bylo ale také potřeba myslet na to, aby kemp nestál v těsné blízkosti hlavní silnice, která by mohla narušovat noční klid.¹²⁶

Odbočka ze silnice do kempu měla být označena dopravními značkami tak, aby cesta do kempu byla snadno k nalezení, a to i za špatného počasí. Toto značení bylo zavedeno od roku 1961.¹²⁷

Co se polohy tábora týče, tak bylo považováno za vhodné, aby tábor stál v mírném svahu s ochranou před severními větry. Místo také mělo být suché. Vítaná byla blízkost u lesa. Celkovou charakteristiku tábora ovlivňovala jeho hygienická zařízení (umývárny a toalety). Existovalo mnoho kempů vystavěných v krásném prostředí, kam turisté však neradi jezdili kvůli nedostačujícím hygienickým podmínkám. Hygienická zařízení musela mít kapacitu pro maximální počet ubytovaných v táboře. Velmi důležitý byl také požadavek na přívod užitkové vody a dostatečné zásobování pitnou vodou. Dalším nutným opatřením bylo zajištění vhodného místa pro shromažďování odpadu. Za vhodné vybavení kempu byl také považován obchůdek, nebo stánek s potravinami.¹²⁸

Důležité pro chod kempu bylo také, aby měl správce. Správcem byl obvykle sezonní zaměstnanec. V kempech, které spadaly pod Svazarm, funkci správce zastávali dobrovolní pracovníci, kteří funkci vykonávali v době svých dovolených nebo senioři.¹²⁹ Ohledně provozu kempu také probíhala oficiální státní školení pořádaná Svazarmem určená pro pracovníky kempů a funkcionáře, kteří se na chodu zařízení podíleli. Školení měla za úkol představit a vysvětlit směrnice pro provoz ubytovacích zařízení, nebo třeba provozovatelům osvětlit, jak fungují nové ceníky cestovní kanceláře Autoturist.¹³⁰

Při výstavbě a provozu kempů bylo také nutné předpokládat, že ne vždy bude krásné počasí, proto bylo vhodné zvážit vybudování společenského stanu, či společenské místnosti. Význam také měla informační tabule, která měla být umístěna na co nejnápadnějším místě. Na tabuli

¹²⁶ Tamtéž, str. 7.

¹²⁷ Tamtéž, str. 7.

¹²⁸ Tamtéž, str. 7.

¹²⁹ Tamtéž, str. 8.

¹³⁰ NA, fond ČÚV Svazarmu, nezpracováno, karton 33, Stav realizace plnění koncepce rozvoje motorismu a usnesení vlády ČSR č. 215/80 v ČRO Svazarmu, 1981, str. 5-6.

měly být informace o přírodních krásách, krajských zajímavostech, nebo třeba o tom, kde se nacházela nejbližší čerpací stanice, svépomocná dílna Svazarmu, nebo prodejna Mototechny.¹³¹

Vybavení tábořiště bylo udáváno jeho charakterem. Jiné požadavky měly místa, kde byl silný provoz a jiné na samotách u lesů...¹³² Tábory však byly budovány dle určitých kategorií a potřeb, to jsem již zmiňovala. Jaké však tyto kategorie byly a co pro ně bylo specifické?

Budovala se jednoduchá tábořiště, kde místní a národní výbory vybíraly za jejich využití poplatky ve výši 1,- Kčs za den. V tomto typu zařízení správce přicházel většinou až večer, aby zkontroloval, zda jsou dodržována pravidla kempu a také vybral od ubytovaných poplatky.¹³³

Takto jednoduchá tábořiště byla označována jako kategorie III A, tato zařízení nebylo nutné celá oplotit.¹³⁴ Tato tábořiště také nebyla střežena a bývala často přeplněná. Pokud někdo přijel do tohoto typu zařízení později, tak už jen těžko hledal volné místo.¹³⁵ Tento typ tábořiště volili ti, kteří chtěli ušetřit, ale museli se připravit na jistou míru diskomfortu. Mezi návštěvníky těchto táborů mohli patřit třeba mladí lidé nebo mladé rodiny s dětmi, kteří neměli dostatek financí, ale stále chtěli na dovolenou vyrazit.

Vyšším stupněm tábořišť byly autokempinky. Aby tábořiště mohlo nést název „Autokempink“, tak muselo splňovat mnohé podmínky. Kempy u nás byly rozděleny podle vybavení.¹³⁶ Autokempinkové tábory se dělily na autokempinkové tábory I. a II. třídy. U táborů nejvyšší jakosti (I A) návštěvník mohl očekávat plné oplocení a elektrické rozvody sloužící k připojení karavanů.¹³⁷ Tábory s názvem „Autokempink“ musely být ohrazené, musely mít již zmíněnou příjezdovou cestu se vstupní branou. Takové tábory musely mít stálou správu, která kemp strážila ve dne i v noci. Dále tam musela být vyhrazená plocha určená k postavení vlastních stanů a karavanů, zároveň tam muselo být zázemí jako například chatky určené k pronájmu vybudované provozovatelem.¹³⁸ Autokempinkové tábory měly mít také alespoň jednoduché sportovní

¹³¹KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 8–9.

¹³² Jak stavět autokempinkové tábory, 1960. Svět motorů. XIV.(1), 4.

¹³³ KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 41.

¹³⁴ KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 11.

¹³⁵ KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 41.

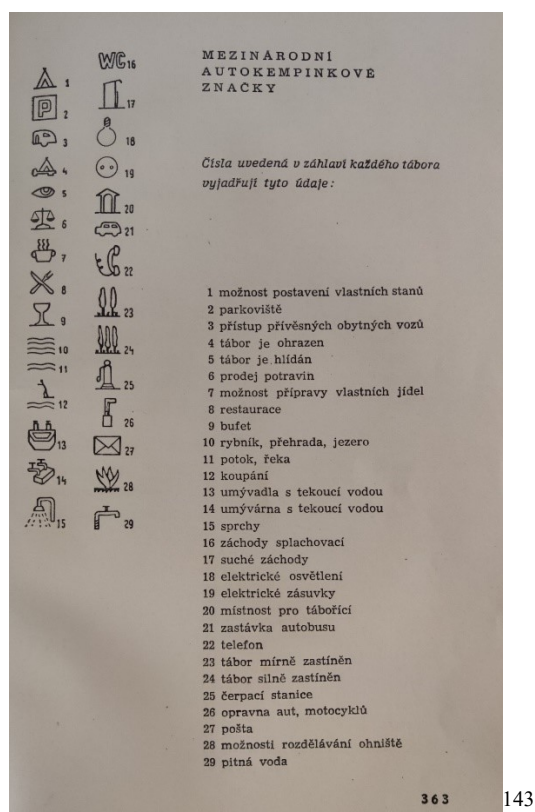
¹³⁶ Tamtéž, str. 41.

¹³⁷ KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 13.

¹³⁸ KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 42.

zázemí, většinou šlo o hřiště na odbíjenou.¹³⁹ V takovémto zařízení se platil větší poplatek než v tábořišti, také se platilo za pronájem již postavených stanů. Pronájem stanů však pro provozovatele nebyl tak výhodný jako pronájem chatek.¹⁴⁰ Tyto tábory poskytovaly vyšší komfort, byly dražší a lépe vybavené. Právě kvůli vyšší ceně za pobyt nebyly tak přeplněné a lidé v nich zažívali vyšší komfort.

Svazarm si jako jeden z hlavních úkolů stanovil zvyšování úrovně kempů a celkově jejich rozvoj. Organizace vyvíjela snahu kempy modernizovat a rekonstruovat.¹⁴¹ S rozdělením kempů do kategorií vznikly také mezinárodní autokempinkové značky, šlo o obrázky daného vybavení, které označovaly (například v příručkách), jaké kemp má a nemá vybavení. Tyto značky kupříkladu zobrazovaly, zda je tábor ohrazen, hlídán, zda má telefon, nebo třeba bufet.¹⁴²



¹³⁹KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 9.

¹⁴⁰KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 43.

¹⁴¹NA, fond ČÚV Svazarmu, nezpracováno, karton 37, Vyhodnocení stavu realizace motoristické koncepce na úseku ubytovacích a technických služeb motorismu, 1984, str. 1.

¹⁴²FILÍPEK, Karel a KOLEKTIV, 1963. Autovýlety. Havlíčkův Brod: Vydavatelství obchodu, str. 363.

¹⁴³Mezinárodní autokempinkové značky [přehled] In: FILÍPEK, Karel a KOLEKTIV, 1963. Autovýlety. Havlíčkův Brod: Vydavatelství obchodu, str. 363.

Další možností ubytování pro motoristy byly motely. Šlo o zařízení pro motoristy, která většinou stála při hlavní silnici. Motoristům tato zařízení sloužila k osvěžení, stravě, přespání a mohli tam také uschovat své vozidlo, případně jej i opravit. Motely bývaly dřevěné stavby nebo moderní hotely, které umožňovaly co nejtěsnější příjezd do blízkosti pokoje.¹⁴⁴

Se stoupajícím zájmem o mototuristiku se logicky zvýšila i aktivita motoristické veřejnosti. Tento zvýšený zájem můžeme vnímat třeba i na návrhu architektů Z. Edela a J. Lavičky, kteří se chtěli zasadit o nový způsob budování autokempů. Podstatou nového systému budování kempů měly být v Československu vyráběné návěsné vozy se specializovanými úpravami. Jednalo by se například o stravovací vůz, skladovací vůz, sanitární vůz nebo o vůz s ubytovacím zařízením pro zaměstnance. Tento autokempinkový tábor měl být výhodný hlavně proto, že by byl mobilní, mohl by tedy být využíván i mimo sezónu – jiným způsobem.¹⁴⁵ Návrh se však neuplatnil, jde ale o důkaz, že mototuristé se na aktivitě aktivně podíleli.

4.2 Všední život v autokempech

V předchozí části textu bylo naznačeno, že kempy měly určitý druh výbavy, který se odvíjel dle toho, do jaké kategorie daný kemp spadal.

Mezi doporučený seznam věcí, které bylo vhodné zabalit si na dovolenou, patřily samozřejmě doklady (občanský průkaz, řidičský průkaz, pojistka vozidla...). Dále bylo doporučeno zabalit si osobní hygienické pomůcky jako mýdlo, ručníky, toaletní papír, lavór, nebo třeba šicí potřeby. Doporučena byla ale také třeba tepláková souprava, holínky či společenské šaty, které by se mohly hodit. Do seznamu byly zahrnuty i pomůcky na vaření (talíře, příbory, konzervy, lahve, hrnce, kastrol, zápalky...).¹⁴⁶ Turisté si však reálně vozili to, co sami uznali za vodné, navíc také záleželo na typu zvoleného kempu a na tom, jak chtěli trávit dovolenou oni sami. Různých seznamů s nápady, co si zabalit však určitě mohli využít pro inspiraci.

Pro nocování (pokud se turisté nerozhodli nocovat v chatce) bylo nutné mít stan, nebo karavan (pronajatý či vlastní), spací pytle a nafukovací matrace. Pro samotné táboření bylo doporučováno zabalit si s sebou sekeru, pilu, lopatu, nůž, lampu, vařič, prádelní šňůru, lehátka a lékárničku. Také bylo považováno za vhodné přivést si vlastní sportovní potřeby.¹⁴⁷ Na dobu

¹⁴⁴ KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. *Jedeme na autocamping*. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 59–62.

¹⁴⁵ *Nový způsob budování autocampingových táborů?*, 1964. *Svět motorů*. XVIII.(5), 6.

¹⁴⁶ ZANGER, Antonín, 1965. *Autokompas*. Nadas, 297.

¹⁴⁷ *Tamtéž*, str. 297.

pobytu bylo doporučováno zabalit si ale i konkrétní potraviny jako například čaj, sůl, máslo, marmeládu či konzervy.¹⁴⁸

Co si zabalit, si turisté volili i podle toho, jaký typ kempu zvolili, pokud se jednalo o kemp nejvyšší jakosti, kde se nacházel obchod s potravinami, tak určitě nebylo nutné balit třeba zápalky, protože existovala možnost sehnat je na místě.

Důležité také bylo, zda měl tábor směrníky, propagační značky a poutače. Na nich záleželo, zda byly tábory plně využívány, a to i těmi, kteří tam původně neplánovali přespat. Tyto značky musela z bezpečnostních důvodů instalovat příslušná správa silnic.¹⁴⁹ A to bylo důležité nejen pro kempy jako takové, ale i pro turisty, kteří hledali ubytování...Jak už bylo zmíněno – kemp musel mít vhodnou příjezdovou cestu. Vstupní brána do kempu měla správně zapadat do přírodního rámce okolí.¹⁵⁰

Rybníky, řeky, potoky (zdroje užitkové vody) bylo možné využívat pouze k mytí vozidel, ke koupání, nebo ke splachování. Tato voda nesměla být používána v umývárkách! Tam bylo nutné zavést vodu pitnou. Pokud poblíž tábora nebyl veřejný vodovod, tak bylo nutné nechat před zahájením každé sezóny nechat vodu otestovat příslušnou hygienickou stanicí. Bylo považováno za vhodné nechat zřídit v táboře nebo v jeho okolí studnu. Nejvhodnější místo pro studnu bylo zpravidla určováno okresním hygienikem. V menších táborech nebo tábořištích bylo vhodné nesnažit se budovat drahé studny, ale využívat raději přírodních studánek. Muselo však být jisté, že voda v nich není nijak znečištěná.¹⁵¹

Co bylo naprosto nutnou součástí kempů s vyšší kategorií byla správní budova. Ve správní budově byla většinou i společenská místnost. Tato budova zpravidla stála hned u vjezdu do tábora, protože sloužila i k přijímání hostů. Mohla se v ní nacházet i prodejna.¹⁵² Lidé tedy měli možnost se v takovéto budově scházet a zakoupit si vše potřebné, společenské vyžití mohlo být jedním z lákadel pro turisty proč zvolit zrovna konkrétní kemp.

Co se týče samotného ubytování hostů, bylo v zahraničí zcela běžné, že autokempinkové tábory fungovaly tak, že si lidé s sebou vozili vlastní stany a sami si také vařili, šlo o více či méně vybavená prostranství. V Československu ale nejprve převládal názor opačný.

¹⁴⁸ Vejde se "tam" všechno?, 1968. Svět motorů. XXII.(12), 22.

¹⁴⁹ KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 18.

¹⁵⁰ Tamtéž, str. 21.

¹⁵¹ Tamtéž, str. 22.

¹⁵² Tamtéž, str. 25.

Provozovatelé kempů se údajně snažili učinit kempy co nejpříjemnějšími, a proto kempy zprvu budovali s již postavenými stany a chatkami. V praxi však turisté využívali hojně vlastních stanů, a to hlavně proto, že neměli záruku pravidelného úklidu obytných prostor a praní ložních potřeb. Turisté, kteří vyrazili na delší, třeba čtrnáctidenní dovolenou spíše volili již připravené ubytování, obzvláště pokud do kempu dorazili v noci.¹⁵³

Cena za místo k postavení vlastního stanu se pohybovala od 3,- do 6,50,- Kčs za den a odvíjela se podle vybavení daného kempu. Za lůžko si provozovatelé obvykle účtovali od 7,- do 14,- Kčs za noc a v tábořištích se platil poplatek ve výši 1,- Kčs na den. Za nadstandartní služby (výpůjčky předmětů) se platilo zvlášť a ceny nebyly nijak zvlášť vysoké. V prvotřídních autokempincích fungovaly obchůdky a prodejní stánky, kde bylo možné zakoupit potraviny a další zboží za ceny jako v běžných obchodech.¹⁵⁴

Všechny tábory také měly provozní řády, které všichni návštěvníci museli bezpodmínečně dodržovat. Svazarm vypracoval a později vyhlásil pro své složky vzorový řád. Tato pravidla byla umístěna v každém táboře na informační tabuli a správce měl za úkol seznámit každého návštěvníka s jeho obsahem.¹⁵⁵ V praxi se však pravidla asi dodržovala spíše orientačně, správce určitě neměl čas vymáhat pravidla od všech ubytovaných.

Táborová pravidla vypracovaná Svazarmem stanovala, že se návštěvníci kempu museli prokázat občanským průkazem, či jiným dokladem správci, ten zodpovídal za to, že každá osoba starší 15 let se dokladem totožnosti prokáže. Správce návštěvníkům přiděloval lůžka, nebo místa k postavení stanu a parkovací místo. Pro ubytování platila pravidla týkající se osob různého pohlaví v hotelových zařízeních. Bylo zakázáno ohraničovat si stan příkopem. Do kempu nesměli vstupovat lidé nakažení infekčními chorobami a také ti, kteří měli onemocnění vzbuzující odpor. Od desáté hodiny večerní do šesté hodiny ranní musel být dodržován noční klid. Pokud by kemp některý z návštěvníků opouštěl před šestou hodinnou ranní musel svůj záměr nahlásit správci a kemp opustit co nejdříve. Ani ve dne nebylo dovoleno vydávat rušivý hluk (například zpívat moc hlasitě). Vjezd do tábora byl dovolen pouze po oficiálních cestách. Psy bylo nutné po celou dobu pobytu držet uvázané. Pravidla také prikazovala nejvyšší opatrnost při jakékoliv manipulaci s ohněm. Povinností táborníků byla vzájemná ohleduplnost. Přísně zakázáno bylo ničení vybavení tábora, škody museli návštěvníci případně uhradit.

¹⁵³ Tamtéž, str. 27–28.

¹⁵⁴ KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury, str. 166–167.

¹⁵⁵ KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 64.

Návštěvníci měli místo táboření před odjezdem uvést do původního stavu. Odjezd z tábora bylo nutné nahlásit správci. Při opuštění kempu bylo také možné zaplatit poplatky s pobytem spojené. Při pobytu bylo nutné poslouchat a plnit pokyny správce. Oheň bylo možné rozdělovat jen v místech k tomuto účelu určených. Správce nezodpovídal za zranění a poškození majetku návštěvníků, bylo však možné si u něj cennosti uchovat. Správce měl pravomoc návštěvníky z kempu vykázat za nevhodné chování.¹⁵⁶ Jak již bylo zmíněno, ne všechna pravidla byla vždy dodržována. Například představa, že by v kempu nikdo nezpíval nahlas například u táboráku je téměř nemyslitelná...

Ubytovací zařízení pro mototuristy byla rozřazena do několika kategorií podle toho, jaké měla vybavení. S tím souviselo například to, co si do kempu museli turisté vézt z domova a od toho se odvíjel komfort ubytování.

4.3 Příklady jednotlivých československých kempů

Každým rokem v Československu přibývalo mnoho nových vlastníků automobilů, skútrů a motocyklů.¹⁵⁷ V československé společnosti začalo vlivem zvyšování životní úrovně času docházet k zásadním proměnám životního stylu. To se projevilo právě i na počtech majitelů motorových vozidel.¹⁵⁸

Jak už bylo naznačeno v předchozí kapitole, každý rok se stále více motoristů rozhodovalo trávit dovolenou pod stanem. Stále se diskutovaly různé seznamy autokempinkových táborů.¹⁵⁹ Například roce 1964 vyšel seznam československých autokempinků v deseti tisícovém nákladu a byl velmi rychle rozebrán.¹⁶⁰

Vznikaly příručky, které obsahovaly nejen seznamy autokempinků, ale i tipy na výlety v jejich okolí nebo na různé mototuristické trasy. Časopis Svět motorů se o kempech a autokempinku zmiňoval nejčastěji před začátkem sezóny a v létě, seznamy kempů se v něm tedy objevovaly zpravidla vždy před začátkem sezóny. V tomto časopise bylo možno nalézt jmenné rejstříky kempů (obdobně jako v příručkách), ale i takovéto mapy:

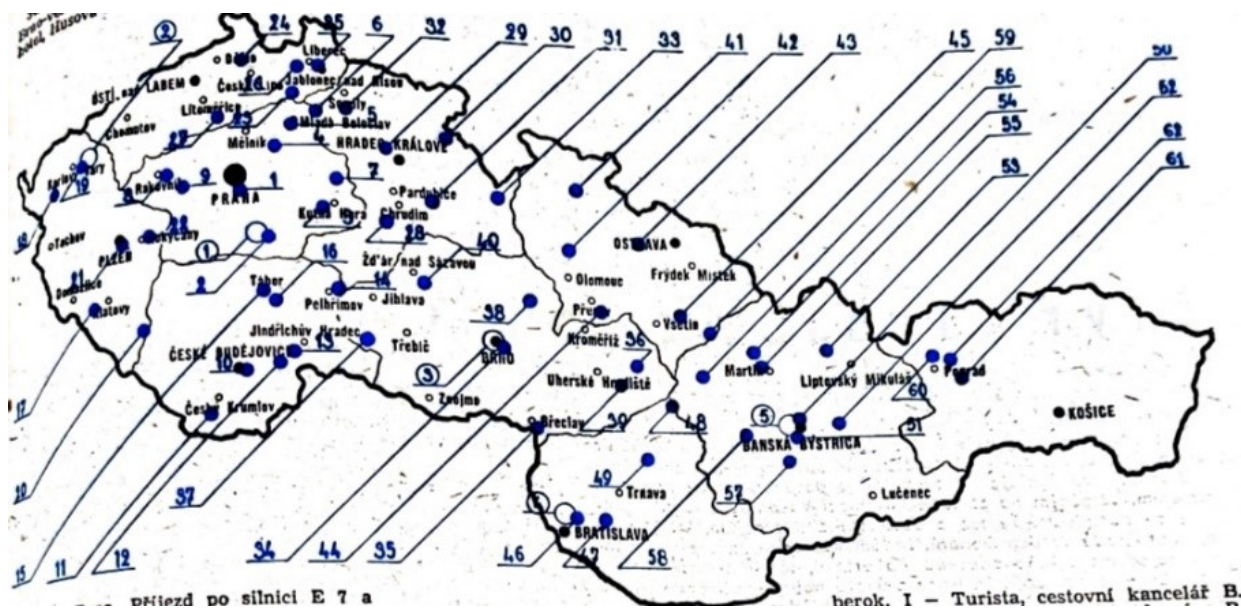
¹⁵⁶ NA, fond ČÚV Svazarmu, nezpracováno, karton 23, Návrh směrnic pro provoz ubytovacích mototuristických zařízení Svazarmu, 1974, str. 1-2, Táborový řád 1974.

¹⁵⁷ FILÍPEK, Karel a KOLEKTIV, 1963. Autovýlety. Havlíčkův Brod: Vydavatelství obchodu, str. 5.

¹⁵⁸ MOHR, Vladimír a KOLEKTIV, 1973. Autem po ČSSR. Bratislava: Olympia, str. 7.

¹⁵⁹ KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu, str. 6.

¹⁶⁰ Autocampingy v zahraničí, 1964. Svět motorů. XVIII.(16), 6.



161

Příkladem autokempinkového tábora může být například autokemp Annín. Tento kemp provozovala LSD Jednota Sušice. Do kempu se přijíždělo po silnici vedoucí ze Sušice do Kašperských hor. Byl vybaven například splachovacími i suchými toaletami, měl zavedené elektrické osvětlení a zásuvky. V kempu byla také společenská místnost a byla v něm zavedená pitná voda. Kemp byl oplocen, střežen a měl parkoviště.¹⁶²

V kempu stálo sedm chat s kapacitou osmdesáti čtyř lůžek. Dále nabízel možnost pronajmout si jeden z devadesáti pěti postavených stanů. V okolí tábora bylo několik zachovalých šumavských skláren. V provozu byl vždy od 1. června do 15. září.¹⁶³

Do blízkosti kempu Annín se přistěhoval tábor ZO Solo Sušice v Rejštějně. V táboře stály trvalé stavby, restaurace, šest srubů (každý z nich měl čtyři místnosti dvě dvojlůžkové a dvě čtyřlůžkové). Před sruby bylo postaveno 50 stanů pro dvě osoby a 10 stanů s přístřeškem pro automobil.¹⁶⁴ V kempu se nacházely splachovací i suché toalety a kryté umývárny s teplou vodou.¹⁶⁵ Dalších sto lidí mělo možnost postavit si vlastní stan. Studna s pitnou vodou se nacházela před sruby. Svazarmovci v kempu zřídili střelnici. K dispozici však byly i gumové čluny, volejbalové hřiště či svépomocná dílna. V případě špatného počasí mohli táboroví hosté využít

¹⁶¹ Mapa autokempinkových táborů 1965 [mapa] In: Autocampingové tábory 1965, 1965. Svět motorů. XIX.(9), 24–25.

¹⁶² FILÍPEK, Karel a KOLEKTIV, 1963. Autovýlety. Havlíčkův Brod: Vydavatelství obchodu, str. 117.

¹⁶³ Tamtéž, str. 117.

¹⁶⁴ Rejštějn nebo Annín?, 1960. Svět motorů. XIV.(14), 420.

¹⁶⁵ HOSNEDL, Jiří, Marie HOSNEDLOVÁ a Vladimír ADAMEC, 1986. Kempink v Českoslovesnu: A-Z na cesty. 2. Praha: Olympia, str. 27.

knihovničky. Lidové spotřební družstvo Jednota ze Sušice zřídilo v kempu restauraci, postavilo sruby a stany, které pak pronajímalo. Mezi motoristy tedy probíhala diskuse, do kterého z táborů se spíše vypravit. Dle časopisu Svět motorů však jasně vítězil nový kemp, a to díky jeho zbrusu nové výbavě.¹⁶⁶

Kempy se nacházely na území celého Československa, některé i v Praze. Příkladem může být třeba autokempinkový tábor Praha-Braník, který byl provozován TJ Dynamo Michle. Byl v provozu vždy od 15. května do 15. září a byl určen pro zahraniční turisty. Tento tábor byl samozřejmě hlídán, ohrazen, měl parkoviště pro obytné vozy a obchod. Měl také restauraci, splachovací toalety a elektrické zásuvky.¹⁶⁷

Dalším autokempinkovým táborem v Praze byl kemp Praha-Motol, který byl v provozu celoročně. Provozoval ho Svazarm Prahy 5. Opět se jednalo o oplocený, střežený kemp s elektrickými rozvody s telefonem a společenskou místností, tedy o kemp nejvyšší kategorie.¹⁶⁸

Mezi moravské kempy patřilo třeba tábořiště v Březolupech v okrese Uherské Hradiště, které provozoval Svazarm Březolupy a vždy bylo v provozu od června do září.¹⁶⁹ Nebo autokempinkový tábor Radějov-Lučina v okrese Hodonín.¹⁷⁰

Kempy se samozřejmě nacházely i na území dnešního Slovenska. V Západoslovenském kraji se nacházel například stanový tábor Bratislava-Koliba s kapacitou 280 lůžek, kemp ležel v blízkosti Bratislavy a poskytoval tak výhled na město.¹⁷¹ V tomto kempu se nacházelo vybavení jako elektrické rozvody, telefon a společenská místnost.¹⁷²

Ve Středoslovenském kraji se nacházel například kemp Slatinka v blízkosti přehrady, nedaleko od Zvolena, měl kapacitu 20 lůžek. Dalším středoslovenským kempem byl kemp Počúvadlo, který také stál u vodní plochy, konkrétně u jezera, měl 400 míst ve stanovém táboře a dalších 64 míst v chatkách. Oba zmíněné kempy byly populární hlavně pro svou blízkost k vodním plochám a aktivitám s tím spojenými.¹⁷³

¹⁶⁶ Rejšťejn nebo Annín?, 1960. Svět motorů. XIV.(14), 420.

¹⁶⁷ FILÍPEK, Karel a KOLEKTIV, 1963. Autovýlety. Havlíčkův Brod: Vydavatelství obchodu, str. 10.

¹⁶⁸ Tamtéž, str. 10.

¹⁶⁹ Tamtéž, str. 240.

¹⁷⁰ Tamtéž, str. 226.

¹⁷¹ Autocampingové tábory na Slovensku, 1960. Svět motorů. XIV.(12), 356.

¹⁷² FILÍPEK, Karel a KOLEKTIV, 1963. Autovýlety. Havlíčkův Brod: Vydavatelství obchodu, str. 277.

¹⁷³ Autocampingové tábory na Slovensku, 1960. Svět motorů. XIV.(12), 356.

Kempy byly provozovány i v oblasti Vysokých Tater. Jednalo se například o kemp Tatranská Lomnica, který byl využíván hlavně kvůli turistice, měl kapacitu 80 lůžek.¹⁷⁴ Na Slovensku se nacházelo, stejně tak jako v Česku a na Moravě, samozřejmě daleko více kempů.

Autokempy a tábořiště se tedy nacházely ve všech částech Československa v různých lokalitách, které lákaly mototuristy na své unikátní krásy. Z mapy, která se nachází na straně 35, však lze vyčíst, že ve východní část Slovenska byla na kempy chudší.

4.4 Českoslovenští mototuristé a zahraniční autokempink

Při autokempinku se akční rádius turistů potenciálně zvyšoval až na stovky kilometrů. Jedna z největších a nejlákavějších příležitostí, které autokempink přinesl, byla možnost táboření u moře. Nebylo by tedy na škodu se omezovat pouze na Československo?¹⁷⁵ Je však nutné poznamenat, že do kapitalistických zemí se na rozdíl od zemí socialistického bloku neměl možnost vyrazit každý.

V přímořských státech se samozřejmě nedalo kempovat mimo vyhrazené autokempinky, turista také nemohl očekávat, že si bude moci rozdělát oheň v běžném ohništi. To bylo zakázáno. Turisté si tedy museli s sebou zabalit vařiče.¹⁷⁶

Pokud mototuristé vyrazili k moři bylo potřeba zabalit také nafukovací lehátko – kvůli komfortu na pláži. Do Jugoslávie bylo také doporučeno zabalit si gumové boty kvůli ježovkám. K Černému moři bylo zase potřeba nezapomenout speciální dlouhé kolíky kvůli stavění stanu na holém písku.¹⁷⁷ Každý stát měl svá specifika, na která se mototuristé museli připravit...

Co ale bylo potřeba pro výjezd do jednotlivých zemí, a jaké zázemí pro motoristy se v daných zemích nacházelo?

Situace se ohledně vycestování mezi lety 1960-1980 měnila. Myslím, že je důležité zmínit, že se například právě časopis Svět motorů po roce 1968 o cestování do zahraničí na rozdíl od předchozích let odmlčuje. Z pramenů lze vyčíst, že situace se opět mění v 80. letech.

Cestovním dokladem nebyl pouze cestovní pas, nebo cestovní příloha k občanskému průkazu, ale i celní a devizové prohlášení. Celní prohlášení turisté nemuseli vyvážet pouze do

¹⁷⁴ Tamtéž

¹⁷⁵ ZAPLETAL, Miloš, 1971. Prázdniny pod stanem. Praha: Albatros, str. 84.

¹⁷⁶ Tamtéž, str. 86.

¹⁷⁷ Tamtéž, str. 88.

turistických oblastí v Polsku (cestovním dokladem byla turistická propustka).¹⁷⁸ K cestám na západ turisté potřebovali i vízum.

Pokud děti cestovaly s rodiči, tak obecně platilo, že stačilo, aby byly zapsány v jejich dokladech. Vyvážet bylo možné maximálně 500 Kčs. Potraviny se směly vyvážet v přiměřeném množství vzhledem k délce cesty, ne pobytu. Turisté tak mohli vyvážet 3 kg potravin na osobu.¹⁷⁹

Svazarm pořádal zahraniční zájezdy vlastními motorovými vozidly, informace o těchto zájezdech bylo možné získat v budově Svazarmu v Opletalově ulici v Praze. Zájezdy většinou trvaly 12 až 21 dnů . Ceny byly stanoveny dle ubytování (stany či hotel...)¹⁸⁰ Příležitost k vycestování za hranice nabízela hlavně svazarmovská cestovní kancelář Autoturist, která se na cesty do zahraničí specializovala.

Do Jugoslávie bylo pro vstup potřeba cestovní přílohy k občanskému průkazu a celní devizové prohlášení.¹⁸¹ V Jugoslávii bylo přísně zakázáno tábořit mimo místa k tomu určená, pokud by tento zákaz někdo porušil, musel by zaplatit pokutu. Síť kempů v Jugoslávii byla poměrně rozsáhlá a každý rok se ještě rozšiřovala. Vybavení kempů bylo ve většině případů dobré. Ve většině jugoslávských kempů byly zavedeny elektrické rozvody, sociální zařízení měly většinou tekoucí vodu a v některých kempech šlo využít za poplatek automatických praček. Ve většině tanních kempů byl stanoven poplatek za přenocování, za stan i za parkování auta (za karavan se poplatek platil zvlášť). Také existovala možnost využít ubytování v soukromých kempech, kdy majitelé zahrad a sadů nabízeli ubytování za zvýhodněnou cenu.¹⁸²

Návštěva Rakouska byla možná na pozvání příbuzných či přátel, nebo bylo možné do Rakouska vyrazit s cestovní kanceláří v rámci individuální turistiky. Pro vstup do Rakouska bylo potřeba cestovního pasu s rakouským vstupním vízem, to bylo obvykle vydáno do 24 hodin. Nutné také bylo opatřit si celní a devizové prohlášení (za 100,-Kčs při návštěvách do 4 dnů a za 300,- Kčs při návštěvách delších). Samozřejmě bylo nutné vzít si řidičský průkaz a osvědčení o technickém průkazu. Členům AMK ČSSR cestovní kancelář Autoturist prodávala poukázky na palivo za československé koruny bez krácení kapesného určené pro některé benzinové

¹⁷⁸ Překračujete hranice?, 1974. Svět motorů. XXVIII.(34), 24–25.

¹⁷⁹ Tamtéž

¹⁸⁰ O zahraničních zájezdech vlastními motorovými vozidly, 1960. Svět motorů. XIV.(10), 292.

¹⁸¹ Jak do Jugoslávie, 1968. Svět motorů. XXII.(8), 22.

¹⁸² HEŘMANOVÁ, Nina, 1988. Jadranské pobřeží Jugoslávie: Průvodce. Praha: Olympia, str. 37.

stanice v Rakousku. Překročit hranice s Rakouskem bylo možné například přes České Velenice. Cestovní kancelář Autoturist pořádala kombinované zájezdy do Rakouska pro motoristy. Na tyto zájezdy vyráželo 6 až 8 automobilů se 20 až 24 osobami. Ubytování si turisté zajišťovali sami vlastními stany v autokempech.¹⁸³

Příkladem takového zájezdu může být (svazarmovský) zájezd do Rakouska z roku 1963, kdy výprava projela téměř celým Rakouskem a na noc zastavovala téměř vždy v autocampingových táborech. Ostatně většina jejich zastávek byla věnována právě těmto táborům. V článku bylo zmíněno, že rakouské kempy se od československých liší hlavně tím, že ty rakouské mají soukromé majitele, kteří údajně kempy provozovali hlavně pro svůj osobní zisk. To však ale neznamenal, že by nabízeli špatné služby. Největší odlišností prý bylo to, že téměř v každém rakouském táboře bylo možné nalézt stánek s občerstvením. Nikde také prý nestály stany, protože mnoho rakouských turistů cestovalo s karavany. Jako největší přednost rakouských kempů však svazarmovci označili čistotu umývareň.¹⁸⁴ Nutné je poznamenat, že rakouské kempy byly reálně lepší vzhledem k tomu, že Rakousko bylo svobodnou zemí s volným trhem, kde byla konkurence. Čeští motoristé se nejspíše ani jinak, než jak bylo výše uvedeno, ke stavu kempů vyjádřit nemohli.

Pro cestu do NDR bylo potřeba vzít si cestovní přílohu k občanskému průkazu nebo cestovní pas opatřený trvalou výjezdni doložkou do NDR. Od 60. let nebylo potřeba zvacích dopisů či doporučení. Stejně tak jako do Rakouska i do NDR bylo potřeba celního a devizového prohlášení, řidičského průkazu a vozových dokladů. NDR bylo jediným evropským státem, kam byl povolený dovoz pohonných hmot v kanystrech bez omezení. Možnosti kam vyrazit do NDR nebyly tak široké, a proto většina turistů zamířila k Baltu. Tam však kempy bývaly silně obsazené. Bylo tedy nutné, aby si východoněmečtí i naši turisté obstarali poukázky k pobytu. Českoslovenští turisté si o ně mohli žádat u cestovní kanceláře Čedok. Úrovní se však prý kempinky v NDR rovnaly těm československým.¹⁸⁵

Pro cestu do Polska byl nutný zvací dopis, stejně jako třeba při cestě do New Yorku. Nutným cestovním dokladem byla při cestách na pozvání příloha k občanskému průkazu, která mohla být vytvořena jen díky zvacímu dopisu.¹⁸⁶ Kdo měl však výjimku byli svazarmovci, kteří do Polska mohli vyrazit jen s občanským průkazem (jen do některých oblastí v pohraničí

¹⁸³ Jak do Rakouska, 1968. Svět motorů. XXII.(10), 22.

¹⁸⁴ Rakouskými autocampingy, 1963. Svět motorů. XVII.(18), 550 a 580.

¹⁸⁵ Jak do NDR, 1968. Svět motorů. XXII.(4), 23.

¹⁸⁶ Jak do Polska, 1968. Svět motorů. XXII.(5), 22.

například do Krkonoš či Tater, počet těchto oblastí byl později rozšířen). Od roku 1961 mohli o jednotlivé i o hromadné propustky pro své členy žádat všechny masové organizace, nejen Svazarm. Ve stejném roce byl zároveň rozšířen seznam oblastí, kam se takto dalo vycestovat.¹⁸⁷

Maďarsko bylo první zemí, kam byl uvolněn turistický ruch bez omezení. Cestovním dokladem byla příloha k občanskému průkazu, která platila tři roky, nebo cestovní pas s trvalou výjezdní doložkou. Dále bylo potřeba také celního a devizového prohlášení. Do Maďarska většinou turisté mířili na břeh Balatonu.¹⁸⁸

Cesta do Bulharska byla formalitami zatížena minimálně. Potřeba bylo samozřejmě cestovního pasu, děti cestující s rodiči mohly být zapsány do jejich pasů. Motorista pochopitelně potřeboval řidičský průkaz a pokud necestoval vlastním vozidlem, tak potřeboval náležité dokumenty související s pronajmutím. Dále bylo potřeba také devizového prohlášení. Táboření v Bulharsku bylo dovoleno pouze v kempech. Tábory s označením „special“ a I. kategorie byly vždy ohrazené a střežené, měly společné umývárny a toalety. Většina měla i bufet, restauraci či obchod. Kempy II. kategorie měly vybavení jednodušší. Bulharské kempy byly v provozu od června do září.¹⁸⁹

¹⁸⁷ Do Polska s občanským průkazem, 1961. Svět motorů. XV.(12), 356.

¹⁸⁸ Jak do Maďarska, 1968. Svět motorů. XXII.(7), 22.

¹⁸⁹ HOCHMAN, Vladimír, MAXA, Prokop a KOLEKTIV, 1983. Bulharsko. 4. Brno: Olympia, str. 44–50.

ZÁVĚR

Autokempink se do našeho prostředí začal šířit ze Spojeného království a Spojených států amerických. Ve Spojeném království šlo zprvu o záležitost pro ty nejmajetnější. Ve Spojených státech se autokempink šířil velmi rychle mezi dělnickou třídu, a to z důvodu dostupnosti automobilů na americkém trhu. Čechoslováci byli ovlivněni oběma prostory, fenomén se ale v našem prostředí zprvu šířil pomaleji, a to kvůli nákladnosti automobilů. Aktivita však byla pro naše prostředí jako stvořená. Lidé neměli možnost svobodně vycestovat, a proto hledali jiný způsob vyžití.

První kempy v Československu začaly být budovány roku 1939 a to z důvodu nedostatku ubytovacích zařízení. Tento vývoj však byl dočasně pozastaven válkou. Situace na počátku 50. let byla taková, že stát vlastnictvím automobilu opovrhoval a to proto, že v zemi panoval nedostatek automobilů, proto byl ražen narativ, že vlastnictví automobilu je buržoazním přežitkem. V 60. letech však vládnoucí garnitura zjistila, že není možné lidem tuto formu trávení volného času odepírat, nespokojenost občanů měla potenciál ohrožení stability ve státu. Mototuristika začala být oficiálně považována za specifickou součást turistiky. Oficiálně byla považována za součást branné průpravy. Kempy byly původně budovány kvůli nedostatku ubytovacích kapacit a s myšlenkou, že takováto forma turistiky bude mít kolektivní a edukativní ráz.

Kempy vznikaly v okolí přírodních či kulturních zajímavostí, stavěny byly po celém Československu. Zpravidla byly budovány na klidných suchých místech – kvůli pohodlí návštěvníků. Nebylo ale výjimkou, že se u kempů nacházela nějaká vodní plocha. Děly se do několika kategorií. Kempy nejnižší kategorie neposkytovaly na rozdíl od kempů vyšších kategorií tak široké zázemí jako byl například obchod či společenská místnost. V kempech všech kategorií ale musela být zavedena pitná voda. Turisté se tedy museli na pobyt vybavit podle toho, do jakého typu kempu vyrazili na dovolenou. Pokud vyrazili do kempu nižší kategorie určitě bylo vhodné zabalit si s sebou více potravin.

Život v kempu se tedy odvíjel od toho, jak byl daný kemp vybavený. Nutné bylo ale myslet i na to, zda budete stanovat ve vlastním stanu, nebo třeba v chatce. Dále bylo potřeba myslet na polohu samotného kempu, zda leží u vody či v horách. To pobyt v kempu a jeho vybavení také ovlivňovalo.

Čeští mototuristé ale vyráželi i do zahraničí. Zahraniční cesty nejčastěji zprostředkovávala cestovní kancelář Autoturist, která spadala pod Svazarm. Každá země měla svá specifická

pravidla pro vstup. Obecně by se však dalo říci, že pro přejezd do zahraničí bylo potřeba cestovního pasu, devizového a celního prohlášení. Vybavení kempů v zahraničí bylo různé, obecně se však dá říct, že kempy na západě (konkrétně ve zmíněném Rakousku), byly lépe vybavené, například kempy v Jugoslávii, nebo v Bulharsku byly obdobné jako ty československé.

Autokempink se v československém prostředí velmi rozšířil, stal se fenoménem. Oficiálně byl vnímán jako činnost, skrz kterou lze propagovat státní ideologii. Běžnému obyvatelstvu však sloužil jako forma zábavy a uvolnění. Lidé nemohli svobodně vycestovat kam chtěli a autokempink se pro ně stal ideální aktivitou.

BIBLIOGRAFIE

ČLÁNKY A PERIODIKA

- Autocampingové tábory na Slovensku, 1960. Svět motorů. XIV.(12), 356.
- Autocampingové tábory 1965, 1965. Svět motorů. XIX.(9), 24–25.
- Autocampiny v zahraničí, 1964. Svět motorů. XVIII.(16), 6.
- Do Polska s občanským průkazem, 1961. Svět motorů. XV.(12), 356.
- Jak do Jugoslávie, 1968. Svět motorů. XXII.(8), 22.
- Jak do Maďarska, 1968. Svět motorů. XXII.(7), 22.
- Jak do NDR, 1968. Svět motorů. XXII.(4), 23.
- Jak do Polska, 1968. Svět motorů. XXII.(5), 22.
- Jak do Rakouska, 1968. Svět motorů. XXII.(10), 22.
- Jak stavět autokempinkové tábory, 1960. Svět motorů. XIV.(1), 4.
- Nový způsob budování autocampingových táborů?, 1964. Svět motorů. XVIII.(5), 6.
- O zahraničních zájezdech vlastními motorovými vozidly, 1960. Svět motorů. XIV.(10), 292.
- Překračujete hranice?, 1974. Svět motorů. XXVIII.(34), 24–25.
- Rakouskými autocampiny, 1963. Svět motorů. XVII.(18), 550 a 580.
- Rejštějn nebo Annín?, 1960. Svět motorů. XIV.(14), 420.
- Vejde se "tam" všechno?, 1968. Svět motorů. XXII.(12), 22.

ARCHIVNÍ PRAMENY

Národní archiv, fond Český ústřední výbor Svazarmu (NA, fond ČUV Svazarmu)

DOBOVÁ LITERATURA

- MOHR, Vladimír a KOLEKTIV, 1973. Autem po ČSSR. Bratislava: Olympia.
- KUBA, Adolf a KOLEKTIV, 1963. Autokempinkové tábory. Praha: Vydavatelství obchodu.
- ZANGER, Antonín, 1965. Autokompas. Nadas.

- FILÍPEK, Karel a KOLEKTIV, 1963. Autovýlety. Havlíčkův Brod: Vydavatelství obchodu.
- HOCHMAN, Vladimír, Prokop MAXA a KOLEKTIV, 1983. Bulharsko. 4. Brno: Olympia.
- HEŘMANOVÁ, Nina, 1988. Jadranské pobřeží Jugoslávie: Průvodce. Praha: Olympia.
- KUBA, Adolf a Josef MARŠÍČEK, 1969. Jedeme na autocamping. Praha: Nakladatelství technické literatury.
- HOSNEDL, Jiří, Marie HOSNEDLOVÁ a Vladimír ADAMEC, 1986. Kempink v Československu: A-Z na cesty. 2. Praha: Olympia.
- BALATKA, Břetislav a KOLEKTIV, 1986. Malá encyklopedie turistiky. Brno: Olympia.
- SUTÓRIS, Ivan a KOLEKTIV, 1963. Mototuristika. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství.
- ZAPLETAL, Miloš, 1971. Prázdniny pod stanem. Praha: Albatros.

SOUČASNÁ LITERATURA

- ŠTEMBERK, Jan, Ivan JAKUBEC a Bohuslav ŠALANDA, 2020. Automobilismus a česká společnost. Praha: Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-4762-3.
- ZOUHAROVÁ DYKOVÁ, Sylvie, Jana FRICOVÁ (EDS.) a et AL., 2020. České století motorismu II.: motorismus jako prostředek volného času. Purkyňova 105, Brno: Technické muzeum v Brně. ISBN 978-80-87896-85-3.
- ŠTEMBERK, Jan, 2017. Pěšky, na lyžích, na kole, lodí či autem: k dějinám československé turistiky v letech 1945-1968. Pelhřimov: Nová tiskárna Pelhřimov. ISBN 978-80-7415-150-7.

SOUČASNÁ ELEKTRONICKÁ LITERATURA

- JENKINSON, Andrew, 2003. Caravans: The illustrated history 1919 - 1969 [online]. Dorchester, Dorset, DT1 3AR, England: Veloce Publishing [cit. 2023-02-26]. ISBN 978-1-845849-69-6. Dostupné z: <https://www.amazon.co.uk/Caravans-Illustrated-History-Andrew-Jenkinson/dp/1903706858>
- YOUNG, Terence, 2017. Heading Out: A History of American Camping [online]. United States of America: Cornell University Press [cit. 2023-02-26]. ISBN 9781501712838. Dostupné z: https://books.google.cz/books/about/Heading_Out.html?id=gvcoDwAAQBAJ&redir_esc=y

ELEKTRONICKÉ DOKUMENTY

BASSET, Phillip, 1980. A list of the historical records of the Caravan Club of Great Britain and Ireland, National Archives. GB 2458 Caravan Club [online]. [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: [at http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB](http://discovery.nationalarchives.gov.uk/download/GB2458%20CARAVAN%20CLUB)

OF BEAULIEU, Móntagu, 1926. Vývoj automobilismu. Přítomnost [online]. Praha: fy Fr. Borový, 25. února 1926, III.(7.), 106 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://pritomnost.cz/archiv/cz/1926/1926_25_2.pdf

ASHDOWN, William, 1925. Zpověď automobilisty. Přítomnost [online]. Praha: fy Fr. Borový, 16. července 1925, II.(27.), 429 - 432 [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: https://pritomnost.cz/archiv/cz/1926/1926_25_2.pdf

AKADEMICKÉ PRÁCE

HARMON, David Leroy, 2001. American camp culture: A history of recreational vehicle development and leisure camping in the United States, 1890 -1960 [online]. Ames, Iowa [cit. 2023-02-09]. Dostupné z: <https://dr.lib.iastate.edu/entities/publication/6aa2931d-8761-4f3d-9a4c-d984ce9a1ada>. Disertační práce. Iowa State University.

O'DELL, Sean Michael, 2015. Post-war Tourism in the Tendring District and Beyond: The Rise of the Holiday Caravan Park, c. 1938-1989 [online]. [cit. 2023-02-26]. Dostupné z: <https://www.semanticscholar.org/paper/Post-war-tourism-in-the-Tendring-District-and-%3A-the-O'dell/2c0da25c3e010f9d3a24288b5a53066e9a21fd04>. Disertační práce. University of Essex.

ELEKTRONICKÉ PŘÍSPĚVKY

JESSOP, Bob. Fordism: economic history [online]. In: . [cit. 2023-06-17]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/Fordism>