Postranní cesty – Schleichwege – drogy boczne – köztes terei

*Neoficiální kontakty mezi občany socialistických zemí
v letech 1945–1989*

Zvýšená mobilita je výrazným znakem vývoje evropské společnosti ve druhé polovině 20. století. Tomuto zjištění se nevymyká ani komunistický blok: jestliže v roce 1960 navštívily necelé tři miliony jeho občanů v rámci svého volného času a služebních cest některý z ostatních socialistických států, bylo jich v roce 1970 dvaadvacet milionů, v roce 1983 již třiaosmdesát milionů a těsně před pádem komunismu, v roce 1988, devadesát milionů.¹ V době největšího boomu zahraničního cestovního ruchu v sedmdesátých letech bylo osmdesát až devadesát procent cest realizováno na individuálním základě, zbytek připadal na organizovaný cestovní ruch, především hromadné zájezdy, pořádané cestovními kancelářemi, případně podniky.² Za svůj dynamický růst vděčil zahraniční cestovní ruch v rámci východního bloku řadě faktorů ideologické, sociální i politické povahy. Již od počátku své

---

1 Údaje pro rok 1960 viz NOVÁK, Miloš: *Zahraniční cestovní ruch – forma mezinárodních ekonomických vztahů ve společenství RVHP* Praha, Academia 1983, s. 51. Uvedená statistika nezahrnuje NDR a Rumunsko. Údaje pro následující období srv. HABIGTOVÁ, Miroslava: *Vývoj cestovního ruchu v evropských členských státech RVHP* Praha, Výzkumný ústav vnějších ekonomických vztahů 1990, s. 19. Údaje za roky 1983 a 1988 jsou bez Rumunska.

2 Odhad je pořízen na základě údajů o vývoji cizineckého ruchu v Československu v roce 1977. Srv. *Národní archiv* (Praha), fond Úřad předsednictva vlády (ÚPV) ČSSR 1960–1989, nezpracované spisy, signatura 863-3, 1978, č. 26/78-211, Zpráva o dosavadních výsledcích a dalších úkolech rozvoje československého zahraničního cestovního ruchu, vypracovaná Úřadem předsednictva vlády ČSSR, 14.4.1978.

existence spatřoval například československý komunistický režim v rekreaci a cestovním ruchu důležitý prostředek obnovy fyzických i duševních sil pracujících.³ V sedmdesátých letech byl cestovní ruch deklarován jako neoddělitelná součást socialistického způsobu života, jehož prostřednictvím občané „realizují svá práva na odpočinek a regeneraci fyzických a psychických sil, prohlubují své znalosti, sebevzdělání a rozšiřují svůj duševní a myšlenkový obzor“.⁴ Společenský význam cestovního ruchu podtrhovala – a to se v odborných publikacích připouštělo i otevřeně – i „vysoká koncentrace obyvatelstva, odtržení lidí od přírody, nízká kvalita životního prostředí, překotné životní tempo apod.“.⁵ Postupný růst příjmů obyvatelstva otevíral nové prostory pro aktivní utváření volného času, jehož délka se díky zavedení volných sobot a postupnému navyšování zákonné dovolené prodlužovala, chuť cestovat podporovaly některé obecné civilizační trendy, například rychlý rozvoj automobilismu, který od šedesátých let, byť s různou intenzitou, zasáhl i země východní Evropy.⁶ Na tuto situaci reagovalo i jinak značně nepružné komunistické plánované hospodářství: od šedesátých let se ve výrobních plánech ve vyšší míře začaly objevovat potřeby pro rekreaci a rekreační sport; stát, respektive v jeho zastoupení státní podniky a společenské organizace, nyní věnoval více pozornosti výstavbě rekreační a turistické infrastruktury.⁷

Silněji než domácímu přisoudila vládnoucí moc významné ideologické úkoly zahraničnímu cestovnímu ruchu. Tedy nikoliv jen rekreace a poznávání cizích zemí, ale především příspěvek k „utuzování bratrských internacionalistických vztahů“, upevňování vzájemného přátelství a pocitu sounáležitosti, porozumění a sblížování národů bojujících za socialismus, prohloubení spolupráce v procesu socialistické integrace a konečně poznávání zkušeností a perspektiv socialistické výstavby a života pracujících lidí v bratrských zemích – to byl v očích vládnoucí moci hlavní význam zahraničního cestovního ruchu.⁸ Ambice do budoucna byly jako obvykle všechno jiné než malé. Předpokládalo se, že význam zahraničního cestovního ruchu bude stoupat v souladu s postupem socialistické ekonomické integrace, která neměla být chápána jen jako proces internacionalizace výroby, nýbrž i jako „proces internacionalizace společenského vědomí, životního stylu, poznávání, tedy celého

3 Viz *30 let rozvoje československého cestovního ruchu*. Praha, Vládní výbor pro cestovní ruch ČSR 1978, s. 1.

4 *Tamtéž*.

5 NOVÁK, M.: *Zahraniční cestovní ruch*, s. 15.

6 V roce 1962 připadal v Československu jeden osobní automobil na čtyřicet obyvatel, v roce 1976 již jen na devět obyvatel (srv. PÁČL, Pavel: *Socialistický způsob života v časové dimenzi*. Brno, Univerzita J. E. Purkyně 1980, s. 102).

7 Jen v samotném Československu vzrostl počet účastníků cestovního ruchu z 11 milionů v roce 1948 na téměř 160 milionů v roce 1980 (srv. PACHINGER, Karol: *Cestovní ruch v socialistickej spoločnosti*. Bratislava, Alfa 1983, s. 19).

8 *30 let rozvoje československého cestovního ruchu*, s. 1 n.

(materiálního i nemateriálního) života“.⁹ To nebyla jen prázdná slova. Socialistické státy skutečně přijaly, zejména během šedesátých a sedmdesátých let, řadu opatření, jejichž cílem bylo usnadnění vzájemného cestovního ruchu. Postupně se zvyšoval počet hraničních přechodů i mezinárodních dopravních spojení, zjednodušovala se administrativní pravidla zahraničního cestovního ruchu i odbavovací procedury na hranicích. V letech 1972 a 1973 byl cestovní ruch mezi některými socialistickými státy natolik liberalizován, že lze hovořit o volném pohybu osob. Jeho jedinou faktickou překážkou byla neschopnost (daná ovšem v podstatné míře systémovými bariérami) vyřešit problémy devizového vybavení ve vzájemném cestovním ruchu.

Jenže byla to právě sedmdesátá léta, která naznačila limity liberalizace pohybu občanů uvnitř východního bloku. Struktura motivací občanů socialistických zemí k účasti na cestovním ruchu se zjevně lišila od obyvatelstva průmyslově vyspělých zemí Západu. Převaha jednodenní turistiky prozrazovala jasně cíl těchto cest, jímž bylo především obstarání zboží, které bylo na domácím trhu buď nedostatkové nebo cenově nevýhodné. V důsledku liberalizace pohybu obyvatelstva tak docházelo k přelévání kupní síly přes hranice, které zvyšovalo zpravidla již tak dosti vysoké napětí na spotřebním trhu v cílové zemi, respektive zejména v jejích pohraničních oblastech. Těmto nákupním cestám nebyly socialistické státy v zásadě schopné čelit jinak než administrativními opatřeními: omezováním devizového vybavení (což ovšem otevřelo prostor pro rozsáhlý černý trh s devizami) a zákazy vývozu široké palety zboží, jejichž dodržování bylo vynucováno striktními a leckdy ponižujícími kontrolami na hranicích. A nebyly to jen materiální statky, po nichž celníci pásli. S jistou diverzifikací kulturních politik socialistických zemí od sedmdesátých let skýtala návštěva socialistického souseda i možnost alternativního uspokojení některých jiných duševních potřeb, než nabízel domovský stát. Cílem cest se nově stávaly výstavy, koncerty i filmová představení umělců, kteří byli doma z různých důvodů nedostupní, v zavazadlech se ve zvýšené míře objevovaly knihy, časopisy, hudební nosiče a podobně, o kterých si doma bylo možné nechat jen zdát. V plné míře se tak projevilo „čertovo kopýtko“, které bylo v rozvoji cizineckého ruchu uvnitř východního bloku vždy obsaženo: dalekosáhlým otevřením hranic, které bylo chápáno jako nutný předpoklad pro utváření autentického „socialistického společenství“, otevíraly komunistické státy zároveň prostory, které se do značné míry vymykaly možnostem a schopnostem jejich kontroly a regulace a v nichž se poměrně svobodně mohly utvářet aktivity, které vládnoucí moc měla tendenci chápat jako „nesocialistické“, nebo dokonce „protisocialistické“.

Právě vzniku a vývoji těchto prostor a v nich se odehrávajících aktivit věnoval pozornost mezinárodní projekt „Postranní cesty: Neoficiální kontakty občanů socialistických států. Mezi transnacionálními dějinami každodennosti a kulturním

---

9 NOVÁK, M.: *Zahraniční cestovní ruch*, s. 101.

transferem“ (*Schleichwege: Inoffizielle Kontakte sozialistischer Staatsbürger. Zwischen transnationaler Alltagsgeschichte und Kulturtransfer*), který díky financování německou Nadací Volkswagen (*Volkswagenstiftung*) byl realizován v letech 2006 až 2008. Páteří projektu byl výzkumný tým badatelů ze čtyř zemí – Spolkové republiky Německo, Polska, Maďarska a České republiky¹⁰ – kolem kterého se zformoval širší okruh spolupracovníků; patří k němu i autoři příspěvků hlavního tematického bloku v tomto čísle *Soudobých dějin*. Rozšíření týmu o řadu poměrně volně „asociovaných“ kolegů bylo vedeno snahou soustředit kolem projektu další badatele, kteří se k předmětu jeho zájmu mohli na základě vlastní výzkumné činnosti kompetentně vyjádřit. Projekt tak byl obohacen o řadu konkrétních témat a nových úhlů pohledu.

Ve středu pozornosti projektu byla především čtveřice středoevropských komunistických zemí, tedy Německá demokratická republika, Československo, Polsko a Maďarsko. Toto na první pohled možná úzké zaměření bylo dáno nejen složením badatelského týmu a potřebou dostupnosti archivních pramenů, o něž se naprostá většina případových studií projektu chtěla opírat a také skutečně opírala, ale i okolností, že v sedmdesátých a osmdesátých letech připadalo asi osmdesát pět procent zahraničního cestovního ruchu v rámci východního bloku právě na tyto státy.¹¹ Cílem projektu bylo rekonstruovat širokou paletu na státu více nebo méně nezávislých kontaktů a setkávání občanů těchto čtyř zemí – tedy cestovní ruch, který nepochybně představoval nejmasovější fenomén, pololegální či ilegální obchod, místa a oblasti a každodennost těchto kontaktů a konečně neoficiální kulturní transfery mezi státy středovýchodní Evropy. Stranou pozornosti nezůstaly ani instituce činné v některých oblastech vzájemných kontaktů, od subjektů zprostředkovávajících smluvní pracovní příležitosti v sousedních socialistických zemích přes kulturní střediska, která nejednou představovala centra alternativní kultury (jako například v osmdesátých letech Polské kulturní středisko v Praze), až po státní organizace cestovního ruchu.

Studie předložené v tomto čísle *Soudobých dějin* představují jen zlomek témat, která byla v rámci projektu zpracována.¹² Klíčem k jejich výběru byl vztah k území

10 Vedení projektu: Włodzimierz Borodziej (Varšava), Jerzy Kochanowski (Varšava) a Joachim von Puttkamer (Jena); koordinace: Éva Kovácsová (Budapešť) a Jaroslav Kučera (Praha, Institut mezinárodních studií FSV UK); členové týmu: Małgorzata Mazureková a Patryk Wasiak (Varšava), Daniel Logemann (Jena), Ondřej Klípa (Praha, Institut mezinárodních studií FSV UK), András Lenárt (Budapešť) a Edith Királyová (Budapešť/Vídeň).

11 Propočteno podle publikace M. Habigtové *Vývoj cestovního ruchu v evropských členských státech RVHP*, s. 19.

12 Z projektu vzešel nejnověji sborník obsahující německé a anglické příspěvky ze závěrečné konference konané v září 2008 ve Florencii: BORODZIEJ, Włodzimierz – KOCHANOWSKI, Jerzy – PUTTKAMER, Joachim von (ed.): „*Schleichwege*“: *Inoffizielle Begegnungen sozialistischer Staatsbürger zwischen 1956 und 1989*. Köln/R. – Weimar – Wien, Böhlau 2010. V přípravě jsou kromě toho čtyři disertační práce (D. Logemann, M. Mazureková, P. Wasiak, A. Lenárt)

někdejšího Československa, kromě toho bylo naší snahou naznačit pestrost témat studovaných v rámci projektu. Budiž řečeno, že ani po třech letech usilovné práce poměrně širokého badatelského týmu nejsou tato témata zdaleka vyčerpána.

Jaroslav Kučera

---

a jedna monografická studie (O. Klípa). Výbory z prací projektu jsou postupně publikovány na „národní“ úrovni v polštině, maďarštině a češtině. V maďarštině bylo této problematice věnováno tematické číslo časopisu *Regio: Kisebbség, Politika, Társadalom* (Regio: Menšiny, politika, společnost), roč. 19, č. 3 (2008), s. 3–134.