

## **Jan Rychlík, *Cestování do ciziny v habsburské monarchii a v Československu. Pasová, vízová a vystěhovalecká politika 1848-1989,***

Praha 2007, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 260 s.,  
ISBN 978-80-7285-081-5

Neexistuje veľa vedeckých monografií či rozsiahlejších štúdií, ktoré by sa zaoberali históriou cestovania v českom, slovenskom či československom priestore. Aj preto záujemca o štúdium fenoménu cestovania a jeho spoločenských, historicko-politických a ideologických predpokladov Rychlíkovu prácu nepochybne uvíta.

Je vôbec zaujímavé, že sa fenoménu cestovania nevenuje rozsiahlejšia pozornosť v spoločenskovednom kontexte ako takom. Štúdium tohto javu môže totiž ponúknuť pozoruhodný pohľad na spoločenskú zmenu, ktorú sociológovia často označujú ako prechod od tradičnej spoločnosti k spoločnosti modernej. Tento prechod bol charakterizovaný množstvom sprievodných javov, z ktorých viaceré – napríklad budovanie ciest, priechodov a komunikácií, zmena pracovného prostredia a charakteru práce, oddelenie pracovnej sféry od rodinného priestoru, technologické premeny vrátane zmien v oblasti dopravy vrcholiace zavedením železnice, zmena vnímania prírody pod vplyvom myšlienok hnutia romantizmu atď. – viedli k zrýchleniu komunikácie ako pohybu ľudí, tovarov a informácií. Všetky tieto faktory mali vplyv na prerod sociokultúrneho systému vtedajšej industriálnej spoločnosti, ktorého významnou súčasťou sa stala aj nová organizácia voľného času a inštitucionalizácia cestovania. Najmä v českom prostredí (v slovenskom v oveľa menšej miere) sa približne kryjú s obdobím polovice 19. storočia, t.j. s časom, v ktorom J. Rychlík celkom logicky začína svoj výklad problematiky cestovania nazeraný cez optiku pasovej a vízovej politiky.

Názov Rychlíkovej publikácie, s presnejším časovým vymedzením skúmaného obdobia v podnadpise (1848-1989), môže v čitateľovi evokovať predstavu, že sa v knižke na relatívne rozsiahlom priestore dozvie niečo o politike cestovania v troch – z hľadiska historického i politického odlišných – dobách: v habsburskej monarchii, v období prvej Československej republiky i za komunistického režimu. Text však nie je (z hľadiska rozsahu jednotlivých častí) rozdelený na približné tretiny (tieto obdobia sú pokryté výrazne nerovnomerne). Táto poznámka však nemá byť kritikou autora, skôr faktom, ktorý je logický a preukázateľným spôsobom vypovedá o miere slobody cestovania, resp. reštrikciách, ktoré cestovanie sprevádzali. Obdobiu habsburskej monarchie (t.j. obdobiu rokov 1848-1918) je venovaných necelých šesť strán textu (a šesť príloh), čo svedčí o skutočnosti, že Rakúsko-Uhor-

sko sa v tomto období (presnejšie do vypuknutia prvej svetovej vojny) vyznačovalo prakticky neobmedzovanou slobodou cestovania. Kapitola *Pasová politika v letech 1918-1945* má štrnásť strán (plus tri prílohy), nuž a zvyšok knihy (t.j. asi 200 strán), ktorá celkovo obsahuje asi 130 strán textu a ďalších 120 strán príloh, pojednáva o nariadeniach, opatreniach, zákonoch a štátnej politike komunistického Československa pri styku s cudzinou. Dokumentuje tak dôležitosť, akú totalitný režim pasovej a vystaňovaleckej politike pripisoval, resp. úsilie, s akým sa snažil nasadením početného štátneho aparátu kontrolovať, obmedzovať a znemožňovať pohyb svojho obyvateľstva mimo územia Československa.

Rychlíkova práca je založená na štúdiu pôvodných archívnych materiálov uložených v Archíve Ministerstva vnútra Českej republiky a v bývalom archíve ÚV KSČ. Ako nehistorikovi mi neprináleží hodnotiť mieru úplnosti a dôkladnosti archívneho výskumu a vhodnosti výberu materiálov, s ktorými pracuje. Už pri zbežnom listovaní publikáciou je viditeľné, že je postavená na množstve faktov, na citáciách častí zákonov, predpisov a článkov, s uvedením ich čísel a dátumov prerokovania a vydania. To môže prípadného záujemcu od jej dôkladnejšieho prečítania odradiť – napriek tomu sa však číta ako príbeh, príbeh zaujímavý, poučný – a keby sme dopredu nevedeli, ako sa skončí, tak snáď aj napínavý. Ten príbeh tvorí oblúk – od možnosti slobodne a takmer ľubovoľne (t.j. bez pasu a víz) prekračovať hranice európskych štátov, s výnimkami cárskeho Ruska a Osmanskej ríše (a nutnosti pasu pri cestách do Bulharska a Rumunska) počas Rakúsko-Uhorska po roku 1848, cez v zásade voľné cestovanie počas prvej CSR, viazané však už na pasové kontroly na štátnych hraniciach, cez značné obmedzenia možností cestovania počas oboch svetových vojen a výrazne reštriktívne opatrenia v počiatkoch komunistického režimu v oblasti cestovania so snahou o maximálnu izoláciu československých občanov od okolitého sveta. V tomto zmysle, ako Rychlík podotýka (s. 34), opatrenia týkajúce sa styku s cudzinou, ktoré nastolil komunistický režim v Československu, znamenali návrat pred revolučný rok 1848 a fakticky až pred zrušenie nevoľníctva v roku 1781. Oblúk sa (šťastne) uzatvára zmenami dosiahnutými koncom roku 1989, keď sa cestovanie do zahraničia stáva fakticky slobodným, od 4. decembra 1989. Paradoxne, zákony z čias komunizmu zostávajú platné až do 15. mája 1991, kedy Federálne zhromaždenie prijíma nový zákon o cestovných dokladoch a cestovaní do zahraničia a tento zákon je dosiaľ platný v Českej republike i na Slovensku. Hlavnou myšlienkou tohto zákona, ktorý podľa Rychlíka nadväzuje na liberálne myšlienky z doby Rakúsko-Uhorska, je veta uvedená hneď na začiatku: „Občan České a Slovenské Federatívni Republiky má právo svobodně vycestovat do zahraničí a právo na svobodný návrat do ČSFR.“ (s. 133)

Vráťme sa ale naspäť, do druhej polovice 19. storočia, kedy došlo k odbúraníu mnohých obmedzení súvisiacich s cestovaním. Aj preto sa prelom 19. a 20. storočia stáva zlatým vekom medzinárodného cestovania. Dnes si už sotva vieme

predstaviť, s akou nevôľou tej časti obyvateľstva, ktorá si zvykla cestovať a voľne prekračovať hranice väčšej časti Európy, sa stretlo zavedenie pasovej povinnosti a iných opatrení sťažujúcich cezhraničný pohyb osôb v dôsledku vypuknutia prvej svetovej vojny, zvlášť keď tieto opatrenia zostali vo väčšej či menšej miere v platnosti aj po vojne. Paul Fussell opisuje rok 1915 v Británii ako veľký prelom, keď sa zavedenie pasu s fotografiou, dnes zdanlivo nevyhnutná súčasť cestovania, vnímalo ako šokujúce opatrenie, „najneslýchanejší príspevok k neuróze modernity“.<sup>1</sup> Túto zmenu vo svojich spomienkach pozoruhodným spôsobom zachytáva rakúsky spisovateľ a humanista Stefan Zweig, ktorý pred rokom 1914 absolvoval množstvo ciest v rámci Európy, do Indie i Ameriky bez toho, aby vlastnil pas; tvrdí dokonca, že ho dovedty ani nikdy nevidel. So svojím humanistickým a svetoobčianskym založením nedokázal pochopiť a prijať obmedzenia, ktoré pre slobodu pohybu vyplývali zo zavedenia pasových a vízových opatrení. Zdá sa mu, že cestujúci je pred svojou cestou a počas nej vystavený podobnému ponížovaniu ako zločinec. Vo svojej knihe *Svet včerajška*, vydané v 30. rokoch, píše: „Museli ste sa dať vyfotografovať sprava a zľava, z profilu a čelne, vlasy mať ostrihané nakrátko, aby bolo vidieť uši, urobili odtlačky prstov (...) navyše ste museli mať preukazy, zdravotnú kartu, očkovací preukaz, doklad o policajnej evidencii, predložiť odporúčania, priložiť pozvania, adresy príbuzných, museli ste priložiť morálne a finančné záruky, vyplňovať formuláre, podpisovať tri-štyri kópie, a keď vám z tejto kopy chýbal len jeden papier, boli ste stratení. [...] Keď si zrátam, koľko som za tie roky pred každou cestou vyplnil formulárov, vyhlásení, daňových priznaní, potvrdení o devízach, o prekročení hraníc, povolení na pobyt, súhlasov na vycestovanie, prihlásení a odhlásení, koľké hodiny som prestál na chodbách konzulátov a úradov, pred koľkými úradníkmi som sedel, prívetivými a neprívetivými, unudenými a prepracovanými, koľko som prekonal pohraničných kontrol a otázok, až vtedy si uvedomím, koľko ľudskej dôstojnosti zmizlo v tomto storočí, o ktorom sme my, mladí ľudia, dôverčivo rojčili ako o storočí slobody, ako o nastávajúcej ére svetoobčianstva.“<sup>2</sup>

O tom, ako komunistický štát nakladal práve s ľudskou dôstojnosťou svojich občanov, implicitne vypovedá hlavná časť Rychlíkovej knihy, v ktorej sa zaoberá pasovou, vízovou a vystahovaleckou politikou v komunistickom Československu. Zdá sa, že práve dôstojnosť človeka (resp. pohrdanie ľudskou dôstojnosťou) môže byť vhodnou optikou, ktorou sa dá rámcovať príbeh cestovania v období „budova-

1 Citované podľa SCOTT LASH, JOHN URRY, *Economy of Signs and Space*, London 1994, s. 269.

2 STEFAN ZWEIG, *Svet včerajška*, Bratislava 1994, s. 258-259.

nia socializmu“. Komunistický prevrat priniesol pohľad štátnej moci na občana ako na nevoľníka, ktorý má „sedieť doma a podílet se na výstavbě socialismu“ (s. 34).

Rychlík pripomína, ako v rokoch 1948-1956 došlo k takmer úplnému uzavretiu hraníc a praktickému zastaveniu vydávania pasov, víz a dokonca i priepustiek pre malý pohraničný styk, aj keď tieto opatrenia nemali oporu vo vtedy platných zákonoch. Je asi všeobecne známe, že prvé roky po komunistickom prevrate bolo cestovanie výrazne obmedzené a že pre bežného občana bolo prakticky nemožné, aby vycestoval do kapitalistickej cudziny. Menej známou je dnes ale tá skutočnosť, že sa zákaz súkromných ciest (vrátane návštevy príbuzných a liečenia) vzťahoval aj na cesty do ostatných „ľudovodemokratických“ štátov a aj hromadné turistické zájazdy do týchto spriatelienených krajín boli vyhradené pre oficiálne reprezentačné výmenné akcie. Vízová povinnosť sa vzťahovala aj na štáty s „ľudovodemokratickým“ zriadením, a Rychlík preto zdôrazňuje, že železná opona v skutočnosti neexistovala len na hraniciach so západným svetom, ale že jej obdoba existovala i na hraniciach s krajinami s rovnakým politickým režimom, ako bol ten československý. Po skončení akejkoľvek cesty musel byť pas odovzdaný a uložený na príslušnom pasovom oddelení ministerstva. Najpodstatnejšou zmenou bolo ustanovenie, že „na vydání, prodloužení a územní rozšíření platnosti československého cestovního pasu není právního nároku“ (s. 35). Od 1. septembra 1949 ministerstvo vnútra realizovalo „výmenu“ cestovných pasov. Pravým dôvodom takejto výmeny bolo dostať z obehu skôr vydané pasy, ktoré mali občania doma. O perfidnosti režimu svedčí i to, že slovo „výmena“ bolo v texte opatrenia uvedené s úvodzovkami s vysvetlením, o akú zvláštnu výmenu vlastne ide – staré pasy budú odobraté, ale nové už vydané nebudú (s. 38).

Spomenieme tu niekoľko ďalších faktov uvádzaných v práci, ktoré taktiež môžu byť, dokonca aj pre tých, ktorí komunistický režim a jeho obmedzenia zažili, v mnohých prípadoch udivujúce a nečakané. K určitému uvoľneniu cestovania došlo po smrti Stalina a Gottwalda – najskôr boli povoľované cesty do ľudovodemokratických krajín z humanitárnych dôvodov, postupne sa výnimky zo zákazu súkromných ciest do týchto krajín (s výnimkou Juhoslávie) stávali čoraz početnejšími. Na jeseň roku 1955 začalo ministerstvo vnútra pod vedením Rudolfa Baráka pripravovať reformu pasovej a vízovej agendy, ktorá mala zmierniť preverovanie žiadateľov pri cestách do tzv. ľudovodemokratických štátov a decentralizovať celý proces. Návrh predpokladal, že kvôli žiadosti o turistické a súkromné cesty do tzv. ľudovodemokratických štátov (okrem ciest do Nemeckej demokratickej republiky a Juhoslávie) už nebudú musieť občania cestovať z celej republiky na ministerstvo zahraničných vecí do Prahy, ale budú môcť svoje žiadosti podávať na Správe Verejnej bezpečnosti pri okresných oddeleniach ministerstva vnútra. Cesty do NDR (kvôli možnosti úteku cez Západný Berlín) a Juhoslávie sa i naďalej preverovali v ústredí. Uľahčenie cestovania do tzv. ľudovodemokratických štátov spočívalo aj v tom, že pri podávaní žiadosti

o súkromnú cestu už nebolo potrebné vlastnoručne písať zdôvodnenie cesty, nutnosť preukázať sa odporúčaniami závodného výboru ROH či národného výboru však boli naďalej vyžadované. Tieto opatrenia nadobudli platnosť 1. júla 1956. Od roku 1958 sa konečné rozhodnutie o povolení či nepovolení cesty do európskych socialistických krajín uskutočňovalo na úrovni kraja, pre ostatné cesty na úrovni hlavnej správy Verejnej bezpečnosti, prípadne priamo na ministerstve vnútra. Orgány ministerstva vnútra preverovali všetkých žiadateľov o vydanie cestovného dokladu, a to nielen z hľadiska všeobecne kriminálneho, ale i zo štátnobezpečnostného hľadiska, t.j. po línii Štb (s. 56): „Žadatel byl jednak lustrován v operativních svazcích Stb, jednak se k jeho žádosti v případě potřeby vyjadřoval tzv. okresní zmocněnec, t.j. pověřená osoba na okresní správě VB, která měla (například prostřednictvím domovních či uličních důvěrníků) prověřit jeho pověst v místě bydliště či v zaměstnání. U členů KSČ se samozřejmě проверка opírala i o názor základní organizace žadatele.“ Samozrejme, že zájazdy do kapitalistických štátov boli veľmi zriedkavé a boli organizované takmer výhradne pre podniky rezortných ministerstiev. Počet voľných miest bol pridelovaný ústrednými orgánmi (tie sa zaoberali aj výberom občanov-turistov) a bol veľmi malý, takže priemerný občan nemal prakticky žiadnu šancu sa na zájazd do kapitalistickej cudziny dostať.

Rychlík cituje zo správy kolégia ministra vnútra zo 6. mája 1959 určenej zrejme pre ÚV KSČ, z ktorej vyplýva, že súkromné cesty (t.j. cesty do socialistických štátov) sa v zmysle smernice zvláštnej komisie ÚV KSČ povoľovali len k návšteve blízkych príbuzných. Pri cestách na Západ sa navyše nepovoľovali cesty pre obidvoch manželov súčasne. Ako Rychlík poznamenáva, správa „se vůbec netají tím, že MV považuje povolování cest do ciziny za politický akt, kterým jsou odměňování ‚vzorní pracovníci‘ a ‚občané oddaní věci socialismu‘“ (s. 59). Tento fakt je možné považovať v kontexte celej problematiky cestovania počas komunistického režimu za veľmi dôležitý, s veľkou výpovednou hodnotou o charaktere systému, podľa ktorého nebolo cestovanie do zahraničia právom občana, ale privilegiom, ktoré režim láskavo udeľuje oddaným a poslušným budovateľom socializmu.

V roku 1965 bol schválený nový zákon o cestovných dokladoch, z ktorého bolo vypustené ustanovenie, že na vydanie cestovného pasu či iného dokladu umožňujúceho cestu do zahraničia nemá občan právny nárok, bola však v ňom formulácia, ktorá umožňovala politickým a správny orgánom odoprieť cestu, ak nebola v súlade so „štátnymi záujmami“. Táto formulácia podľa Rychlíka umožňovala nepovoliť akýkoľvek výjazd. Cestovanie do komunistických krajín bolo od druhej polovice šesťdesiatych rokov viacmenej voľné (s výnimkou Juhoslávie; na NDR sa predchádzajúce obmedzenia po výstavbe berlínskeho múru už nevzťahovali), obmedzenia týkajúce sa cestovania na Západ pretrvávali. Výjazd do zahraničia bol možný len vtedy, ak bola k pasu pre jednotlivú cestu vydaná výjazdná doložka s údajmi, pre ktoré štáty a na akú dlhú dobu platí (zvyčajne to nebolo na dlhšiu

dobu ako jeden mesiac). K uvoľneniu cestovania došlo v roku 1968 a v tomto období nebolo veľkým problémom získať pas a výjazdnú doložku na cestu do zahraničia. Pripravoval sa nový liberálny zákon, ktorý by umožňoval pomerne slobodné cestovanie. Následkom okupácie Československa vojskami varšavského paktu a následnej normalizačnej politike však opäť došlo k sprísneniu režimu cestovania. Vládnym nariadením z októbra 1969 boli hranice na západ pre československých občanov prakticky zatvorené, cesty na Západ boli možné len za účelom návštevy blízkych príbuzných, ktorí žili legálne v zahraničí, alebo len v rámci organizovaných zájazdov s cestovnou kanceláriou, ktorých však bolo málo (aj vzhľadom na veľmi obmedzený objem devízových prostriedkov určený na organizovaný pasívny cestovný ruch), boli relatívne dlhé (podľa vládneho uznesenia z októbra 1972 bolo zakázané organizovať do kapitalistickej cudziny zájazdy kratšie než dvojtýždňové), boli drahé (devízy sa nepredávali za oficiálny kurz, ale kurz niekoľkonásobne zvýšený rôznymi poplatkami) a boli určené pre podnikové kolektívy (museli sa ich zúčastniť minimálne tri osoby z toho istého podniku, školy či spoločenskej organizácie, za predpokladu, že im to organizácia dovolila). Individuálne cestovanie na Západ síce nebolo oficiálne zakázané, kládli sa mu však veľké prekážky. Československá mena navyše nebola voľne zameniteľná, bolo nutné požiadať Štátnu banku československú o prídelenie devíz, na ktorý nebol právny nárok a len s potvrdeným devízovým príslubom (Štátna banka vyrozumela len tých žiadateľov, ktorým bol príslub udelený) bolo možné na pasovom oddelení žiadať o výjazdnú doložku. Devízový príslub mal obmedzenú dobu platnosti (obyčajne tri mesiace) a ak do konca jeho platnosti žiadateľ nezískal výjazdnú doložku a všetky potrebné víza, nemohol devízový príslub realizovať. Od decembra 1981 boli z politických a ekonomických dôvodov uvalené prísne reštrikcie aj na cestovanie do Poľska a z Poľska. Režim cestovania do zahraničia sa uvoľnil v roku 1987 vďaka obmedzeným reformám obdobia takzvanej „perestrojky“. Od roku 1988 mohli československí občania získať výjazdnú doložku bez väčších problémov za predpokladu, že si sami zaobstarali potrebné devízové prostriedky. Napriek tomu neboli československé reformy v porovnaní s ostatnými európskymi socialistickými krajinami príliš odvážne. Rychlík pripomína, že okrem NDR, kde bola špecifická situácia a kde by uvoľnenie cestovania na Západ znamenalo masový odchod obyvateľstva do SRN, bolo v osemdesiatych rokoch cestovanie oveľa slobodnejšie v Maďarsku i Poľsku, od polovice roku 1989 dokonca i v Bulharsku. Za ČSSR v slobode cestovania zaostávalo len ZSSR a Rumunsko. Systém výjazdných doložiek na presne obmedzenú dobu, ktorý znamenal nutnosť žiadať policajné orgány o povolenie pred každou cestou, vrátane súhlasu zamestnávateľa, pretrval v ČSSR až do konca komunistického režimu. Výjazdné doložky boli zrušené 4. decembra 1989.

Rychlík sa vo svojej monografii pochopiteľne venuje aj problematike emigrácie a vysťahovalectva. Na viacerých miestach sa snaží ukázať, že emigrácia v skutoč-

nosti nebola závažným problémom, aspoň z hľadiska počtu obyvateľstva opúšťajúceho komunistické Československo, ktorý nemohol poškodiť hospodárstvo ČSSR. Problém emigrácie mal pre režim rozmer výsostne politický. „Komunisté se svým ideologickým viděním prostě odmítali připustit, že by řádní občané mohli dávat dobrovolně přednost kapitalismu před vymoženostmi socialismu“ (s. 76). Na počiatku normalizácie (v júli 1969) ministerstvo vnútra vydalo odporúčanie, aby bol prijatý zvláštny zákon o vystažovalectve a trvalom, resp. dlhodobom pobyte občanov v cudzine. Číslo, ktoré uvádzalo samotné ministerstvo pri zdôvodňovaní potreby zákona, však podľa Rychlíka ukazovali, že emigrácia problémom nie je, pretože v pomere k počtu výjazdov do kapitalistických štátov sa pohybovali len okolo jedného percenta. Toto číslo podľa autora publikácie dramaticky nenarástlo ani v rokoch 1968-69. Práve v súvislosti s týmto tvrdením sa v tabuľke na strane 83 nachádza chyba, keďže akurát za obdobie rokov 1967 a 1968-apríl 1969 sú v riadku označujúcom pomer nedovolenej emigrácie k počtu výjazdov do kapitalistickej cudziny omylom uvedené tie isté hodnoty ako v riadku označujúcom pomer nedovolenej emigrácie k počtu všetkých výjazdov. Rychlík však uvádza, že od septembra 1968 do mája 1969 bola zaznamenaná emigrácia 5460 občanov, ktorí odišli do zahraničia spolu s 1114 deťmi vo veku do 15 rokov. Z čísiel, ktoré Rychlík uvádza na inom mieste publikácie, vyplýva, že v rokoch 1945-1987 emigrovalo z Československa celkovo vyše 172 tisíc osôb, z toho 25 350 v rokoch 1948-1951 a 70 130 v rokoch 1968-1987. Ak sú tieto dáta korektné, znamenalo by to vyvrátenie často tradovaného mýtu o pomerne rozsiahlej emigrácii československých občanov v období rokov 1968-1969.

Režim sa až do sedemdesiatych rokov snažil o návrat emigrantov vyhlasovaním amnestií dúfajúc, že časť z nich tým motivuje k návratu domov. Tieto snaženia sa však nestretli prakticky so žiadnym úspechom. V osemdesiatych rokoch už československé úrady na možnosť návratu emigrantov domov rezignovali a začali chápať emigráciu ako nutné zlo, ktoré nie je možné výraznejšie ovplyvniť. Zamerali sa preto na majetok emigrantov. Možnosť prepadnutia majetku za trestný čin nedovoleného opustenia republiky síce existovala už od šesťdesiatych rokov, mohla však nastať až po odsúdení emigranta v jeho neprítomnosti, čo trvalo často aj niekoľko rokov. V novembri 1982 bol preto novelizovaný občiansky zákon, ktorý umožňoval národným výborom urýchlene zabavovať hlavne hnutelný majetok vlastníka, ktorý sa dopustil „takového protiprávneho jednání, jímž se trvale zbavil možnosti věc obvyklým způsobem používat“ (s. 116).

Rychlíkova monografia je prevažne príbehom vypovedajúcim o miere uzavretosti a izolácie občanov v totalitnom režime, ktorým tento režim nechce, a z princípu ani nemôže dovoliť konfrontovať sa so slobodným svetom. Tie časti knihy, ktoré sa zaoberajú pasovými a vízovými predpismi v Rakúsko-Uhorsku a počas prvej ČSR, slúžia len ako porovnávací rámec, na ktorého základe je vykreslený donucovací

a reštriktívny charakter komunistického Československa. Práve prostredníctvom regulácií a obmedzení týkajúcich sa cestovania je možné adekvátne pochopiť rysy uzavretej spoločnosti – uzavretej nielen vo význame sociologicko-politologickom ako protiklad k spoločnosti otvorenej, ale uzavretej i doslova, z hľadiska priestorovej mobility, do sféry kontrolovanej totalitnou ideológiou. V tejto vyhradenej sfére je cestovanie možné, môže byť i totalitným režimom podporované. Cestovný ruch môže dokonca slúžiť ako jeden z funkcionálnych nástrojov ovládania širokých vrstiev obyvateľstva, ako vo svojej monografii zaoberajúcej sa každodenným životom v prostredí nacistického režimu presvedčivo ukazuje Peter Reichel.<sup>3</sup> Bolo by užitočné, keby na Rychlíkovu faktografickú prácu nadviazala ďalšia, ktorá by interpretačným spôsobom v širšom sociokultúrnom rámci poukázala na to, ako komunistický režim prostredníctvom štátom subvencovanej dovolenky preferoval určité spoločenské skupiny na úkor iných a ako využíval cestovný ruch ako významný faktor „socialistického spôsobu života“ a vlastnej legitimizácie v očiach „pracujúceho obyvateľstva“.

*Ivan Chorvát*

3 PETER REICHEL, *Svůdný klam Třetí říše: Fascinující a násilná tvář fašismu*, Praha 2004.