

PAŃSTWOWA WYŻSZA SZKOŁA ZAWODOWA
IM. PREZYDENTA STANISŁAWA WOJCIECHOWSKIEGO
W KALISZU

WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA

TOMASZ ZYBER

**CARAVANING - JAKO FORMA TURYSTYKI WYPOCZYNKOWEJ,
NA PRZYKŁADZIE STOWARZYSZENIA „FANKLUB NIEWIADÓWEK”**

KIERUNEK: ZARZĄDZANIE

Specjalność: Sport, Turystyka i Rekreacja

Praca dyplomowa
napisana pod kierunkiem
dr Iwony Michniewicz

Kalisz, 2014



*Niniejszą pracę dedykuję wszystkim członkom Fanklubu Niewiadówek,
w podziękowaniu za wspólnie spędzony czas.*

OŚWIADCZENIE

Ja, niżej podpisany Tomasz Zyber, student Wydziału Zarządzania, specjalność: Zarządzanie Sportem, Turystyką i Rekreacją, Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego w Kaliszu oświadczam, że przedkładaną pracę licencjacką, pt.: „Caravaning - jako forma turystyki wypoczynkowej, na przykładzie stowarzyszenia „Fanklub Niewiadówek” , napisałem samodzielnie. Oznacza to, że przy pisaniu pracy, poza niezbędnymi konsultacjami, nie korzystałem z pomocy innych osób, a w szczególności nie zlecałem opracowania rozprawy lub jej części innym osobom, ani nie odpisywałem tej rozprawy lub jej części innym osobą.

Oświadczam, iż treści zawarte na płycie, która stanowi cyfrowy nośnik niniejszej pracy, są takie same, jak w wersji papierowej.

Jednocześnie przyjmuję do wiadomości, że gdyby powyższe oświadczenie okazało się nieprawdziwe, zgodnie z art. 193 Ustawy Prawo o Szkolnictwie Wyższym właściwy organ stwierdza nieważność postępowania w sprawie nadania tytułu zawodowego.

.....

(podpis)

Kalisz, dnia

Spis treści

<i>Wstęp</i>	7
<i>Rozdział I. Wprowadzenie do podstawowych pojęć z zakresu turystyki karawaningowe</i>	8
1.1. Znaczenie słowa karawaning	8
1.2. Zjawisko turystyki	9
1.2.1. Geneza terminu turystyka	10
1.2.2. Historia turystyki	11
1.2.3. Definicje turystyki	13
1.2.4. Rodzaje wyjazdów turystycznych	15
1.2.5. Turystyka – pojęcia pokrewne i bliskoznaczne	20
1.3. Camping - historia	23
1.3.1. Camping – znaczenie słowa	24
1.3.2. Kamping – polskie znaczenie słowa	24
1.3.3. Współczesny camping – początki	25
1.4. Camping a caravanning	27
1.5. Caravanning – definicja	27
1.6. Caravanning – historia	28
1.7. Caravanning w Polsce	30
<i>Rozdział II. Rodzaje pojazdów campingowych</i>	32
2.1. Zwolennicy caravanningu	32
2.2. Kryteria wyboru przyczepy	37
2.3. Rodzaje caravanningu	39
2.4. Przyczepy campingowe – podział	41
2.4.1. Podział przyczep ze względu na wielkość	42
2.4.2. Podział przyczep ze względu na ilość miejsc sypialnych	43
2.4.3. Podział przyczep ze względu na rodzaj konstrukcji	45

2.5. Polski producent – Fabryka Przyczep „Niewiadów”	48
2.5.1. Przyczepy produkowane w Niewiadowie	52
2.5.1. Finanse fabryki przyczep w Niewiadowie	53
<i>Rozdział III. Fanklub Niewiadówek</i>	54
3.1. Fanklub Niewiadówek - informacje ogólne	54
3.2. Fanklub Niewiadówek - rodzaje członkostwa	55
3.3. Złoty Fanklubu Niewiadówek	56
3.4. Pojazdy Fanklubowiczów	58
3.4. Statystyki odwiedzin strony www.fanklub-niewiadówek.com	60
3.5. Partnerzy Fanklubu Niewiadówek	63
<i>Rozdział IV. Badania własne</i>	66
4.1. Ankieta jako metoda badawcza	66
4.2. Kwestionariusz ankiety	67
4.3. Ankieta przeprowadzona wśród Fanklubowiczów podczas XXIII złotu Fanklubu	67
<i>Zakończenie</i>	78
<i>Bibliografia</i>	80
<i>Aneks</i>	81

Słowniczek

- **Ankieta** - Narzędzie ankiety w socjologii polega na dostarczeniu respondentom kwestionariuszy z pytaniami z prośbą o ich wypełnienie. Wyróżnia się różne techniki ankietowe m.in. są to ankieta pocztowa, ankieta audytoryjna, mniej precyzyjne, często używane przez osoby nie prowadzące badań są ankiety prasowe. Ankieta w odróżnieniu od kwestionariusza jest anonimowa i zawiera pytania zamknięte, półotwarte lub otwarte. Zazwyczaj stosowana jest jednak przede wszystkim w metodach ilościowych.
- **Fanklubowicz** – Osoba przynależąca do Fanklubu Niewiadówek.
- **Fanklub Niewiadówek** - grupa założona przez osoby interesujące się przyczepami Campingowymi polskiej marki Niewiadów. Członkowie fanklubów regularnie spotykają się lub korespondują w sprawach związanych z tematem klubu, wymieniają się informacjami oraz opiniami.
- **Kamper (ang. Camper)** - To autonomiczny, zintegrowany samochód turystyczny, specjalnie w tym celu zbudowany lub wyposażony, zapewniający podróżującym nim pasażerom miejsca do spania i wypoczynku. Specjalna zabudowa zapewnia miejsce i sprzęt do przechowywania żywności i sporządzania posiłków oraz wydzieloną część sanitarną z ubikacją, umywalką i najczęściej prysznicem.
- **Karawaning (ang. Caravaning)** - To jedna z form turystyki motorowej, w której za bazę żywieniowo – noclegową służy przyczepa campingowa lub samochód campingowy.
- **Kemping (ang. Camping)** - Obiekt turystyczny położony na większym terenie, ogrodzony i strzeżony, na którym goście zatrzymują się na pobyt w namiotach, samochodach kempingowych i przyczepach kempingowych, ale mogą także korzystać z pawilonów, domków turystycznych lub innych obiektów stałych.
- **Kwestionariusz ankiety** - W naukach społecznych jest to jedno z narzędzi badawczych. Rozróżniamy kwestionariusz ankiety i kwestionariusz wywiadu. Pierwszy jest przekazywany respondentowi do uzupełnienia; drugi służy ankietorowi jako plan zadawanych pytań i uzupełniany jest przez niego. Zależnie od zaleceń metodologicznych możliwa jest większa, lub mniejsza ingerencja ankietera w treść prezentowanych pytań efekt ankieterski.
- **Niewiadówka** – Przyczepa kempingowa, wyprodukowana w polskiej fabryce, w Niewiadowie.
- **UNWTO** - Światowa Organizacja Turystyki Narodów Zjednoczonych (ang. United Nations World Tourism Organization) – organizacja wyspecjalizowana ONZ, zajmująca się kwestiami związanymi z turystyką, m.in. statystykami ruchu turystycznego. Powstała w 1975 z przekształcenia Międzynarodowego Związku Oficjalnych Organizacji Turystycznych (UIOOT). Jej siedziba znajduje się w Madrycie. Polska jest członkiem Światowej Organizacji Turystyki od roku 1975.

Wstęp

„Wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej” – parafrazując stare polskie przysłowie, wydaje się, że nie ma nic wspanialszego po zakończeniu wczasów, jak właśnie powrót do własnego domu. Co jednak, jeśli nasz dom umieścimy na kółkach i zabierzemy ze sobą w podróż? Będąc w dowolnym miejscu na świecie, moglibyśmy poczuć się jak we własnym mieszkaniu. Tak właśnie narodziła się idea karawaniingu.

Praca w rozdziale pierwszym, przedstawia zagadnienie turystyki i zjawisk około turystycznych, a więc również campingu i caravaningu. Ich historię, rozwój a także stan obecny.

Rozdział drugi, opisuje różne rodzaje przyczep, ich podział ze względu na różne parametry, a także osobę samego caravaningowca, czyli osoby uprawiającej caravaning. Opisuje także historię i dzieje współczesne, polskiej fabryki przyczep w Niewiadowie.

W rozdziale trzecim koncentruje się na samym Fanklubie, na jego historii, motywach działania, osobowości prawnej i finansach. Opisuje stronę internetową, która zapoczątkowała ideę powstania Fanklubu, oraz wszystkie jej składowe. Wreszcie prezentuje wyniki ankiety przeprowadzonej wśród członków Fanklubu, będącą podstawą dalszych wniosków wysnutych na podstawie tego badania.

Jako swego rodzaju ciekawostkę, autor prezentuje na łamach pracy pojazdy i zespoły pojazdów caravaningowych, należące do członków Fanklubu. Niekiedy są to pojazdy zabytkowe, o dużej wartości historycznej, lub też unikatowe. Zapoznaje z materiałami prezentowanymi w mediach ogólnokrajowych, a mówiącymi o Fanklubie i jego członkach.

Wszystko to, ma na celu możliwie najdokładniejsze zobrazowanie (niewątpliwie fascynującej grupy), jaką tworzą członkowie Fanklubu Niewiadówek.

Rozdział I. Wprowadzenie do podstawowych pojęć z zakresu turystyki karawaningowe.

1.1. Znaczenie słowa karawaning

Na wstępie warto wyjaśnić, terminologię okołokarawaningową. Otóż pojawia się pytanie: karawaną, czy karawanem?

„Międzynarodowy termin „caravanning” pochodzi od angielskiego słowa „caravan”, co jednak nie oznacza w żadnym wypadku wozu pogrzebowego, jak mogłoby wynikać z pierwszego skojarzenia, które rodzi się na podstawie podobnie brzmiącego polskiego wyrazu „karawan”.

Angielskie słowo „caravan” jest internacjonalizmem, pochodzącym od perskiego słowa kārwan i „ma kilka zupełnie innych znaczeń. Po pierwsze – oznacza karawanę, czyli gromadę wędrujących pielgrzymów, kupców, lub innych podróżnych, podróżujących razem ze względów bezpieczeństwa lub ekonomicznych przez odludne tereny, wiodących ze sobą zwierzęta, zmotoryzowaną lub pieszą. Po drugie – konwój statków lub innych pojazdów wykonywujących wspólne zadanie. Po trzecie – wóz mieszkalny na kółkach, np. cyrkowy, cygański, lub campingowy, a po czwarte – czasownik: jeździć z przyczepą mieszkalną.

Najpopularniejszym obecnie pojazdem caravanningowym jest przyczepa campingowa, o sztywnej konstrukcji – właśnie w postaci małego pomieszczenia na kołach samochodowych – nazywana niemal na całym świecie „caravan” (ang.), tylko w USA nazywa się „trailer”.

W Polsce pojawił się problem z nazwaniem owego wynalazku, ze względu na tak samo brzmiący wyraz.

Polski wyraz „karawan”, pochodzi przypuszczalnie ze staroniemieckiego, „Karrenwagen”, co oznaczało niegdyś długi wóz ładowny, na którym w zamierzonych czasach wywożono z miast zmarłych.

Począwszy zaś od XV w., aż do chwili obecnej, wg Aleksandra Brücknera, tym terminem określa się u nas wyłącznie wóz pogrzebowy (Od przeszło dwóch dekad, w związku z motoryzowaniem tej gałęzi usług komunalnych, wprowadza się termin „karawankar”). Niemcy natomiast, ten pojazd od kilku wieków określają, jako „Leichenwagen”.

Wymyślenie jakiegokolwiek zastępczego słowa, natychmiast groziło wzbudzeniem dyskusji i fali protestów, a także dawało możliwość zagubienia międzynarodowego źródłosłowu.

W tej sytuacji najlepszym rozwiązaniem okazało się używanie polskiego słowa „karawana”, także na określenie omawianego pojazdu rekreacyjnego, podobnie jak w języku angielskim i niektórych innych, (np. we włoskim „carovana”, w hiszpańskim „caravana” i we francuskim „caravane” oznacza zarówno konwój podróżnych, jak i pojazd mieszkalny). „¹

1.2. Zjawisko turystyki

Zanim rozwinęty zostanie ostatecznie wątek historyczny caravaningu, należy omówić dokładniej przeszłość turystyki campingowej, jako bezpośredniego przodka i protoplasty caravaningu, oraz turystyki w ogóle, jako gałęzi gospodarki, jak również atrybutów wynikających z definicji turystyki. Być może wywody te okażą się nieco zawile i złożone, jednak bez elementarnej wiedzy dotyczącej podstaw takiej formy turystyki, trudno pojąć jej dalszy kierunek rozwoju i cele, które sobie stawia względem turystów na całym świecie.

Otóż, według Kruczka², autora licznych publikacji poświęconych temu zagadnieniu „Turystyka jest zjawiskiem wielowymiarowym i może być rozpatrywana, jako zjawisko psychologiczne, społeczne, ekonomiczne, przestrzenne i kulturowe. Sytuacja taka powoduje, że samo pojęcie turystyki, oraz definicje tego zjawiska od wielu lat budzą wiele kontrowersji.

Istota tych kontrowersji sprowadza się nie tylko do kwestii, które rodzaje podróży należy uznać za turystyczne, ale także do szerszej problematyki, jaką jest określenie zakresu popytu oraz podaży turystycznej. W skrajnych przypadkach turystyka interpretowana jest albo, jako podróże polegające na wędrówkach i zwiedzaniu, odbywane w czasie wolnym wyłącznie dla przyjemności (wąskie, najczęściej spotykane potoczne rozumienie turystyki), albo, jako wszystkie podróże, które wiążą się z napływem środków finansowych z zewnątrz w przypadku przyjazdów i ich odpływem w przypadku wyjazdów (szerokie podejście reprezentowane przez niektórych analityków, zajmujących się efektami podróży). Pomiędzy

¹ Szepke R., *Caravaning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 9

² Kruczek Z., *Kompendium pilota wycieczek*, Wydawnictwo Proksenia, Kraków 2011, s. 7

tymi poglądami, mieści się cała gama pośrednich interpretacji, odzwierciedlających albo partykularne punkty widzenia praktyków reprezentujących poszczególne branże, albo teoretyków reprezentujących określone dyscypliny nauki. Sprawę dodatkowo komplikuje fakt, że turystyka ciągle się zmienia i pojawiają się takie formy podróży, które trudno jednoznacznie zaklasyfikować. Dlatego też, aby zrozumieć istotę, zakres i znaczenie współczesnej turystyki, warto prześledzić ewolucję, jakiej podlegały definicje tego zjawiska, w różnych okresach jego rozwoju.

Podróże oraz różnego rodzaju wędrówki, wykraczające poza obszar codziennej penetracji, odbywano od zarania dziejów ludzkości. Wiele spośród nich swym charakterem zbliżonych było do zjawiska, które współcześnie nazywa się turystyką. Jednak przez długi okres zarówno w mowie potocznej, jak i literaturze, brak było odrębnego określenia dla migracji o charakterze turystycznym (tzn. takich wyjazdów, które nie miały podłoża ekonomicznego, a odbywano je głównie dla przyjemności). Tak często używane przez nas współcześnie słowa, jak turysta, czy turystyka, pojawiły się i upowszechniły dopiero w XIX wieku.

1.2.1. Geneza terminu turystyka

Trudno jednoznacznie stwierdzić, skąd wywodzi się samo określenie „turystyka”. Przyjmuje się, że geneza terminów „turysta” i „turystyka” sięga XVII wieku i najprawdopodobniej ma związek z określeniem *grand tour*. Oznaczało ono bardzo popularne wówczas wśród młodych Anglików wyjazdy na kontynent (gł. Do Francji), odbywane przez nich dla rozrywki, oraz w celach poznawczych. Wśród szlachty i zamożnego mieszczaństwa, wyjazdy te traktowano jako ważny element kształcenia i wychowania młodych ludzi, a człowiek, który nie odbył *grand tour*, według ówczesnych opinii, nie mógł uważać się za osobę wykształconą.”³

³ Kruczek Z., *Kompendium pilota wycieczek*, Wydawnictwo Proksenia, Kraków 2011, s. 7

1.2.2. Historia turystyki

„Jednak migracje ludzi, niebędące niczym innym jak właśnie permanentną podróżą, miały miejsce już znacznie wcześniej. „Pierwsze podróże o charakterze turystycznym pojawiły się w Starożytnym Egipcie. Ludzie przemieszczali się, aby brać udział w obchodach świąt religijnych, oraz podziwiać ogromne budowle, zwłaszcza piramidy.

Cele religijne dominowały w podróżach podejmowanych przez starożytnych Greków, którzy udawali się głównie do wyroczni w Delfach oraz świątyni Zeusa w Olimpii. Poza tym, tysiące osób przybywało na rozgrywane co cztery lata, Igrzyska Olimpijskie. W starożytnej Grecji nie budowano dróg, dlatego zdecydowana większość wypraw odbywała się drogą morską.

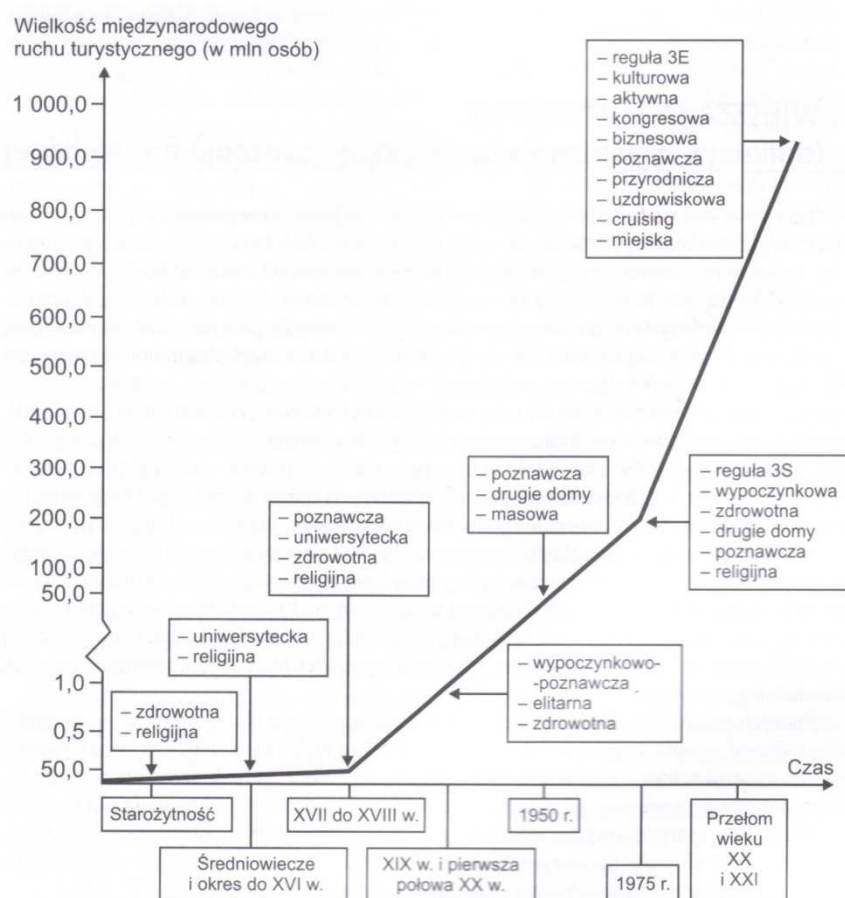
Całkiem inaczej sytuacja wyglądała w starożytnym Rzymie, który pokrywa gęsta sieć dróg i zajazdów, a kwestie bezpieczeństwa podróżujących regulowano w przepisach prawnych. Rzymianie dla celów leczniczych i wypoczynkowych, udawali się do rozmieszczonych na obszarze całego Imperium kurortów, spośród których największą popularnością cieszyły się: Baden-Baden, Vichy, Neapol, Capri.”⁴

W średniowieczu, głównym powodem przemieszczania się były motywy religijne. „Chrześcijanie podróżowali głównie do Rzymu, Ziemi Świętej i grobu apostoła Jakuba w Santiago de Compostela. Pielgrzymowali również hindusi i buddyści, natomiast wyprawy Arabów podejmowane były najczęściej w celach handlowych. Młodzi europejscy arystokraci wyjeżdżali po nauki do zagranicznych uniwersytetów, aby poszerzyć swoją wiedzę (m.in. Uniwersytet Boloński, Uniwersytet w Padwie). Okresy średniowiecza i renesansu, znane są także z wypraw pojedynczych podróżników – do najsłynniejszych należą: podróż Marco Polo do Chin, Francesco Petrarki w Alpy Prowansalskie oraz Muhammada Ibn Battuty po Azji, Afryce i Europie. Na XIV i XV wiek, przypadają wielkie podróże geograficzne związane m.in. z odkryciem drogi morskiej do Indii oraz odkryciem Ameryki, przez Krzysztofa Kolumba w 1492 roku.

W XVII wieku, podróże w celach poznawczych, wypoczynkowych i zdrowotnych zaczęły nabierać coraz większego znaczenia. Transport na dalsze odległości, odbywał się powozami konnymi. Powstawały linie dyliżansowe, turystyka stawała się źródłem dochodu dla osób zajmujących się obsługą podróżnych.”⁵

⁴ pl.wikipedia.org/wiki/Turystyka, [dostęp z dnia 17.08.2012]

⁵ Tamże



Ryc. 1. Rozwój turystyki na świecie⁶

„W literaturze termin „turysta” pojawił się po raz pierwszy w 1780 roku. Tytułowym turystą był młody człowiek, który w podróżach próbował odnaleźć sens życia, wędrując po świecie dla własnej przyjemności oraz w celu przeżycia ciekawych wrażeń. Z biegiem czasu pojęcie oraz rozumienie turystyki ulegały licznym modyfikacjom, które odzwierciedlały zmiany dokonujące się w obrębie samej turystyki (obejmujące: charakter, formy, wielkość uczestnictwa, rozwój infrastruktury itp.) Oraz wzrost znaczenia turystyki w życiu społecznym i gospodarczym.”⁷

⁶ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 8

⁷ Tamże

1.2.3. Definicje turystyki

Dla milionów ludzi na całym świecie podróże są życiową pasją, tak też jest w przypadku autora, który uważa że nie ma odpowiedniejszej formy spędzenia wolnego czasu, niż właśnie podróż.

Jak powszechnie się uznaje „podróże kształcą”, co oznacza, że zwiedzając, poznaje się odmienne od naszej kultury, ciekawe miejsca, pozyskuje bezcenne doświadczenia i cudowne wspomnienia. Ważny jest również kontakt z naturą i w wielu przypadkach przebywanie na jej łonie.

„Czym jednak jest współczesna turystyka? Jak dzisiaj należałoby zdefiniować to zjawisko?

Odpowiedź na te z pozoru proste pytania, wcale nie jest łatwa. Dowodem na to niech będzie fakt, że do tej pory nie opracowano jednej, uniwersalnej i akceptowanej przez wszystkich definicji turystyki. Interdyscyplinarność i wieloaspektowość zjawiska turystyki powoduje, że definiowana ona jest w bardzo różny sposób w zależności od punktu widzenia, z jakiego się ją rozpatruje. Inne spojrzenie na zjawisko turystyki ma geograf, inne ekonomista czy socjolog, a jeszcze inne statystyk. Inaczej definiuje się turystykę z punktu widzenia popytu, a inaczej z punktu widzenia podaży turystycznej.

Najczęściej cytowana jest definicja szwajcarskiego ekonomisty Waltera Hunzinkera. Twierdzi on, że turystyka to zespół stosunków i zjawisk, wynikających z podróży i pobytu osób przyjezdnych, o ile nie następuje w związku z tym osiedlenie się i podjęcie pracy zarobkowej. W definicji tej – podobnie zresztą jak w większości pozostałych – głównym kryterium klasyfikacji różnych form ruchu podróźniczego i wyodrębnienia z niego ruchu turystycznego jest antynomia, jaka zachodzi pomiędzy pracą a działalnością niezarobkową, oraz między osiadłymi a wędrownym trybem życia.

We współczesnej turystyce, często mamy jednak do czynienia z sytuacją, w której łączymy cele turystyczne ze sprawami zawodowymi (służbowymi). Dlatego też, niektórzy uważają, że załatwianie spraw zawodowych nie zawsze musi wykluczać turystyczny charakter wyjazdu.

Tym bardziej, że – jak twierdzą praktycy – z ekonomicznego punktu widzenia (a więc całej strefy obsługi ruchu turystycznego), główne motywy wyjazdów nie są sprawą najważniejszą, bowiem każdy przyjezdny korzysta i tak w większości z podobnych (a często takich samych) usług.

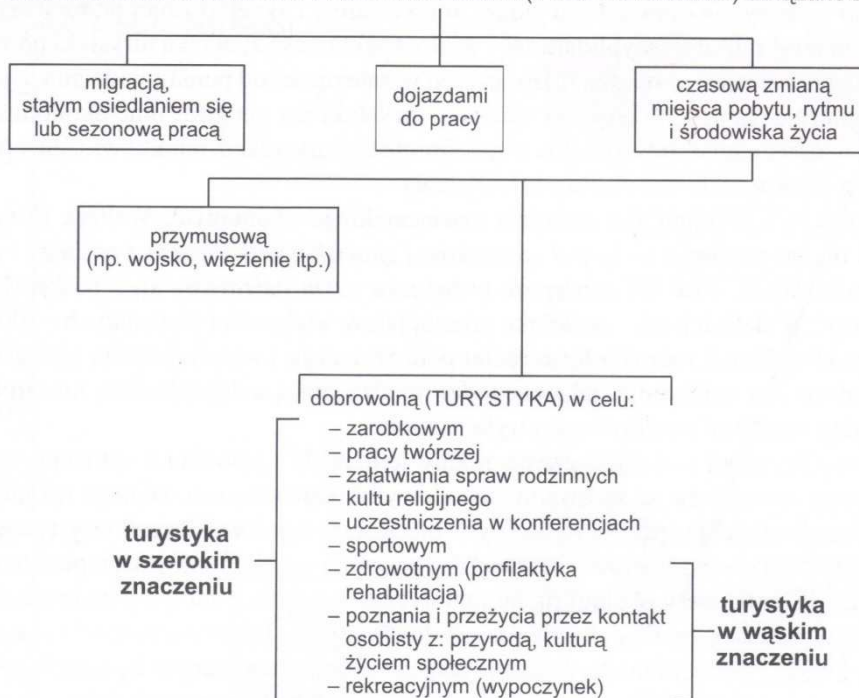
Sytuacja taka powoduje, że na turystykę współczesną należy spojrzeć nieco inaczej. Wydaje się, że użyteczność dotychczasowych definicji turystyki (np. Hunzikera) maleje, w miarę jak maleje, bardzo wyraźna do niedawna, opozycja między czasem wolnym, a pracą i zarobkowaniem, oraz między osiadłym trybem życia, a wędrówką. Socjologowie wyraźnie mówią o stałej tendencji do zacierania się tych różnic.

W ciekawy sposób turystykę definiuje Przeclawski, który twierdzi, że (...) w szerokim znaczeniu, turystyka jest to całokształt zjawisk ruchliwości przestrzennej, związanych dobrowolną, czasową zmianą miejsca pobytu, rytmu i środowiska życia oraz wejściem w styczność osobistą ze środowiskiem odwiedzanym (przyrodniczym, kulturowym bądź społecznym). Z treści definicji wynika, że pojęciem turystyki w szerokim znaczeniu powinny być objęte także wyjazdy w celach zarobkowych. Biorąc pod uwagę fakt wyraźnej i stałej tendencji do rozszerzania zakresu znaczeniowego terminu „turystyka” wydaje się, że definicja Przeclawskiego dosyć dobrze oddaje istotę współczesnej turystyki. Tym bardziej, że oprócz szerokiego znaczenia turystyki, autor wyróżnia także jej wąskie znaczenie, gdzie motywami wyjazdu są przede wszystkim potrzeby poznawcze, rekreacyjne i estetyczne. Oba sposoby pojmowania turystyki, można przedstawić na tle całego zjawiska ruchliwości przestrzennej ludności.

Bardzo pożyteczną rolę w dziedzinie ujednolicenia terminologii turystycznej, odgrywa Światowa Organizacja Turystyki (World Tourism Organisation). W wielu opracowaniach dotyczących kwestii terminologicznej, wskazuje ona, że pojęcie turystyki współczesnej wykracza poza wyjazdy ograniczone do rynku urlopowo – wakacyjnego.”⁸

⁸ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 9

ZJAWISKA RUCHLIWOŚCI PRZESTRZENNEJ (PODRÓŻOWANIE) związane z:



Ryc. 2. Turystyka na tle całokształtu zjawisk ruchliwości przestrzennej⁹

W stanowisku wypracowanym podczas Międzynarodowej Konferencji Statystyki w Turystyce, zorganizowanej przez WTO (obecnie UNWTO) w Ottawie w 1991 roku, zaleca ona, aby turystykę traktować jako (...) ogół czynności osób, które podróżują i przebywają w celach wypoczynkowych, służbowych lub innych, nie dłużej niż przez rok bez przerwy, poza swoim codziennym otoczeniem, z wyłączeniem wyjazdów, w których głównym celem jest działalność zarobkowa, wynagradzana w odwiedzanej miejscowości.

1.2.4. Rodzaje wyjazdów turystycznych

Zarówno definicja Przecławskiego, jak i definicja UNWTO, są bardzo interesujące i wnoszą nowe spojrzenie na definiowanie zjawiska turystyki. Pewne zastrzeżenie musi jednak budzić fakt, że w obu przypadkach turystyka analizowana jest wyłącznie od strony popytu, z pominięciem konsekwencji, jakie wywołuje wyjazd

⁹ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 10

turystyczny, a więc aspektów podaży turystycznej (w tym zwłaszcza działalności organizatorów i usługodawców turystycznych).”¹⁰

„Światowa Organizacja Turystyki (UNWTO), wyróżnia trzy zasadnicze formy turystyki:

- a) krajową – obejmującą podróże mieszkańców po własnym kraju,
- b) przyjazdową – obejmującą przyjazdy do danego kraju osób stale mieszkających za granicą.
- c) wyjazdową – wyjazdy mieszkańców danego kraju za granicę.

Odpowiednie połączenie tych trzech podstawowych form turystyki, pozwala wyodrębnić trzy kolejne formy, co przedstawia na poniższy schemat.”¹¹



Ryc. 3. Podstawowe formy turystyki według UNWTO (od strony popytu)¹²

„Wyróżnić można wtedy trzy następujące formy turystyki:

- a) turystykę wewnątrzkrajową - na którą składa się turystyka krajowa i przyjazdowa,
- b) turystykę narodową – obejmującą turystykę krajową i wyjazdową,
- c) turystykę międzynarodową – łączącą w sobie turystykę wyjazdową i przyjazdową.

¹⁰ Tamże

¹¹ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 11

¹² Tamże

Przedstawiona typologia nie wyczerpuje możliwości podziału turystyki. Zarówno w literaturze fachowej, jak i praktycznej działalności turystycznej, funkcjonuje znacznie więcej podziałów oraz wyodrębnianych form turystyki. Jednym z podstawowych, w którym zasadniczymi kryteriami są charakter przemieszczania się oraz ilość odwiedzanych miejscowości, jest podział na turystykę pobytową i turystykę wędrowną (nazywaną też wycieczkową).”¹³

Turystykę można podzielić według kryterium motywu podróży osoby, która wyjeżdża. Na podstawie tego kryterium można wyróżnić następujące działy:

„Turystyka pobytowa – polega na przemieszczaniu się z miejsca stałego pobytu do jednej miejscowości, w której realizowane są podstawowe cele wyjazdu. Do najbardziej popularnych form turystyki pobytowej zaliczyć należy: wczasy pobytowe, kolonie, pobyty sanatoryjne, biwaki, itp.

Turystyka wędrowna – polega na ciągłym lub etapowym przemieszczaniu się turysty oraz odwiedzaniu różnych (co najmniej dwóch) miejscowości. Najbardziej popularne formy turystyki wędrownej to: wycieczki, obozy wędrowne, autostop, pielgrzymki, trampingi, trekking, itp.

Turystykę można podzielić także ze względu na powszechność uczestnictwa. Wyróżnia się wtedy turystykę masową (popularną), dostępną dla każdego i niewymagającą specjalnego przygotowania, oraz turystykę kwalifikowaną.

Turystyka kwalifikowana – charakteryzuje się tym, że wymaga od uczestników określonej kondycji psychofizycznej i specjalnego ekwipunku, przygotowania, oraz umiejętności posługiwania się odpowiednim sprzętem, często połączonej z formalnym wymogiem posiadania określonych uprawnień (np. turystyka piesza, górską, speleologiczną, narciarską, kolarską, kajakową, żeglarską, itp.). Turystyce kwalifikowanej często towarzyszy element współzawodnictwa, np. w zdobywaniu określonych odznak turystyki kwalifikowanej PTTK. W ramach turystyki kwalifikowanej, wykształciło się kilka charakterystycznych rodzajów imprez oraz specjalistyczne nazewnictwo, takie jak: rajd – charakteryzujący się tym, że turyści lub grupy turystów mają wyznaczone do przebycia różne trasy prowadzące do wspólnego miejsca spotkania (najczęściej dotyczy turystyki pieszej, choć może odnosić się również do innych form turystyki, np. rajd rowerowy), spływ – odnosząc się do turystyki kajakowej, rejs – żeglarskiej.

¹³ Kruczek Z., *Kompendium pilota...*, s. 11

Ze względu na czas trwania wyjazdu, wyróżnia się turystykę: krótkoterminową (do trzech noclegów) oraz turystykę długoterminową (powyżej trzech noclegów). W ramach tej pierwszej, można dodatkowo wyróżnić wyjazdy bez noclegowe oraz turystykę weekendową. Pierwsza z wymienionych form turystyki dotyczy wyjazdów, w których powrót następuje w tym samym dniu, co wyjazd. Natomiast turystyka weekendowa (nazywana też w Polsce wypoczynkiem sobotnio – niedzielny), dotyczy głównie mieszkańców dużych miast i obejmuje wyjazdy rozpoczynające się w piątek popołudniu, soboty lub w dni przedświąteczne, a kończąca się w niedzielę, realizowane najczęściej w promieniu 100 km od miejsca stałego zamieszkania.

Ze względu na formę organizacji wyjazdu, zamawiania świadczeń oraz zaspokajania potrzeb, wyróżniamy turystykę zorganizowaną – gdzie turysta ma zapewnione podstawowe usługi za pośrednictwem organizatorów turystyki – i turystykę niezorganizowaną, gdzie turysta sam organizuje sobie wyjazd, sam realizuje program, oraz sam zabezpiecza swoje potrzeby, bezpośrednio u usługodawców turystycznych. Ze względu na liczbę uczestników, rozróżnia się turystykę indywidualną i grupową, przy czym ta ostatnia, może mieć zarówno formę zorganizowaną, jak i niezorganizowaną. Przyjmując za podstawę podziału kryterium podmiotów turystyki, można wyróżnić turystykę: mieszkańców miast i mieszkańców wsi, turystykę dzieci i młodzieży, turystykę trzeciego wieku, turystykę niepełnosprawnych itp.

Ważnym kryterium podziału jest środek transportu. Wyróżniamy wtedy turystykę: drogową (motorową, samochodową, autokarową, rowerową), wodną (morską, śródlądową, kajakową, żeglarską, promową), kolejową, samolotową itd. W praktyce znacznie częściej używa się określeń, mówiących o konkretnych środkach transportu (np. turystyka autokarowa, promowa, kajakowa, rowerowa) niż rodzaju transportu (np. turystyka drogową, wodną czy kolejową). Ze względu na okres wyjazdu oraz porę roku, można mówić o turystyce urlopowej i wakacyjnej, letniej, zimowej itd. Często stosuje się także podział ze względu na region koncentracji turystów. Wtedy wyodrębnia się turystykę górską, nizinną, nadmorską itd. Z kolei ze względu na koszty oraz sposób finansowania, wyróżnia się turystykę komercyjną (a więc realizowaną na zasadach rynkowych). I turystykę socjalną, w której występuje element dofinansowania (pośredniego i bezpośredniego) uczestnictwa w turystyce.

Bardzo istotnym kryterium wyodrębniania różnych form turystyki jest cel wyjazdu. Najczęściej wyróżnia się turystykę krajoznawczą, wypoczynkową, zdrowotną,

kulturową, sportową, religijną, pielgrzymkową, itp. W związku z tym, że cele wyjazdów mogą być tak różne, jak różne są potrzeby ludzkie oraz motywy uprawiania turystyki.”¹⁴

Należy jednak zauważyć, że przedstawiony podział, nie wyczerpuje wszystkich rodzajów turystyki, a jedynie klasyfikuje najważniejsze z nich.

„Zarówno w mowie potocznej, jak w literaturze fachowej z zakresu turystyki, funkcjonują jeszcze inne formy turystyki, które są wyodrębnione nie ze względu na jakieś konkretne kryterium, ale raczej ze względu na specyficzne cechy, w istotny sposób rzutujące na całą sferę organizacji i obsługi osób w nich uczestniczących. Oto najważniejsze z nich:

Turystyka biznesowa – podróże w interesach. Cechą charakterystyczną tej formy podróży (zaliczanej od pewnego czasu także do turystyki) jest to, że wykazuje ona znacznie mniejszą wrażliwość na takie czynniki decydujące o wyjazdach, jak: wielkość dochodów, wolny czas, ceny czy sezonowość. Wyróżnia się także zasadniczo odmiennym sposobem akwizycji i pozyskiwania klientów oraz jakością i zakresem usług (np. sprawny system telekomunikacji, dostęp do fachowej prasy i informacji ekonomicznych itp.). Turystyka biznesowa stanowi obecnie jeden z najbardziej dynamicznie rozwijających się segmentów rynku turystycznego.

Turystyka kongresowa – pod tym hasłem kryją się najczęściej wyjazdy na różnego rodzaju konferencje, sympozja, seminaria itp. Uczestniczą w niej głównie naukowcy, politycy, członkowie różnych organizacji społecznych, gospodarczych, kulturalnych, sportowych itp. Krótkoterminowy, raczej elitarny oraz grupowy charakter tej formy turystyki wpływa zasadniczo na zakres, charakter i jakość obsługi, w tym zwłaszcza konieczność zapewnienia specjalnych warunków do świadczonych usług (np. odpowiednio duże i dobrze wyposażone w nowoczesny sprzęt obiekty), co sprawia, że obsługą tego typu imprez najczęściej zajmują się wyspecjalizowane instytucje.

Turystyka motywacyjna (Incentive tourism) – traktowana, jako jeden z elementów nowoczesnego zarządzania oraz kształtowania stosunków międzyludzkich w przedsiębiorstwie. Jest bardzo popularna w USA oraz wielu krajach Europy. Są to wyjazdy turystyczne, organizowane przez pracodawców dla swoich pracowników, które z jednej strony stanowią nagrodę za rzetelną pracę lub osiągnięty sukces, z drugiej zaś rodzaj zachęty na przyszłość. Turystyka motywacyjna ma wzbudzić u jej uczestnika uczucie wdzięczności i lojalności wobec własnej firmy.

¹⁴ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 12

Turystyka etniczna – dotyczy głównie turystyki międzynarodowej. Obejmuje podróże związane z miejscem pochodzenia (urodzenia i zamieszkania) w przeszłości zarówno samych turystów, jak i ich przodków. Będą to więc podróże odbywane przez emigrantów do kraju pochodzenia (np. przyjazdy tzw. Polonii do Polski) lub podróże, w czasie których uczestnicy odwiedzają tereny, które w wyniku zmian granic państwowych, znajdują się aktualnie na terytorium innego kraju. (np. podróże Polaków na tzw. Kresy Wschodnie, oraz podróże kresowiaków do Polski). Z turystyką etniczną ściśle wiąże się zjawisko diaspory, rozumianej, jako rozproszenie danej narodowości na obczyźnie, oraz powstawanie grup etnicznych na emigracji. Dla tych grup – które łączy wspólne pochodzenie, język i kultura – turystyka jest jedną podstawowych form utrzymywania więzi z krajem ojczystym.

Turystyka alternatywna (często używa się także terminu turystyka zrównoważona – sustainable tourism) – określenie, które wyznacza nowy sposób podejścia do turystyki polegający na preferowaniu takich form uczestnictwa oraz organizacji i obsługi ruchu turystycznego, który opiera się na zasadzie zrównoważonego rozwoju. Jego istotą jest, aby rozwój turystyki na danym terenie, odbywał się z korzyścią zarówno dla środowiska przyrodniczego i kulturowego, ludności terenów odwiedzanych, organizatorów turystyki, jak i dla samych turystów. Termin ten należy rozumieć, jako przeciwieństwo turystyki masowej. Główną ideą turystyki alternatywnej jest kontrolowany rozwój, indywidualizacja, aktywność i wysiłek oraz poszukiwanie jak najbliższego kontaktu z ludnością miejscową. Z turystyką alternatywną, blisko związane są pojęcia ekoturystyki i agroturystyki. O ile turystyka alternatywna to raczej nowy sposób podróżowania, to ekoturystyka odnosi się do nowych form planowania rozwoju turystycznego i prowadzenia działalności gospodarczej w turystyce. Natomiast agroturystyka jest rodzajem turystycznej działalności gospodarczej, polegającej na przyjmowaniu turystów we własnym gospodarstwie rolnym”.¹⁵

1.2.5. Turystyka – pojęcia pokrewne i bliskoznaczne

Aby dobrze zrozumieć istotę zjawiska turystyki, trzeba umieć wskazać te elementy, które odróżniają ją od pojęć pokrewnych i bliskoznacznych, takich jak: turystyka, krajoznawstwo, rekreacja, ruch turystyczny itp. O ile w pierwszym przypadku sprawa jest dosyć prosta, bowiem termin ten używany jest w znaczeniu podanym, przez

¹⁵ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 13

Wieczorkiewicza, który twierdził, że turystyka to dziedzina studiów naukowych nad organizacją, możliwościami i skutkami ruchu turystycznego i obecnie najczęściej używane jest zamiast określenia „nauka o turystyce”.

Znacznie więcej kłopotu sprawia już na przykład rozróżnienie pojęć „turystyki” i „ruchu turystycznego”. Spośród wielu definicji ruchu turystycznego najprostszą (a jednocześnie określającą dosyć dokładnie istotę tego zjawiska) jest definicja opracowana dla potrzeb polskiej statystyki turystycznej. Według niej ruch turystyczny należy rozumieć, jako (...) ogół przestrzennych przemieszczeń się ludzi, związanych z dobrowolną zmianą miejsca pobytu, środowiska i rytmu życia w odniesieniu do określonego obszaru, kierunku, okresu itp.

Ruch turystyczny prezentuje więc określony co do wielkości, struktur oraz rozmieszczenia w czasie i przestrzeni popyt na dobra i usługi turystyczne. Natomiast w pojęciu „turystyka” zawiera się także cała gama zagadnień związanych, z popytem turystycznym.

Upraszczając problem, można powiedzieć, że kiedy człowiek wybiera się w góry, to uprawia turystykę. Jeśli wędrujących po górach są tysiące, to mamy do czynienia z ruchem turystycznym. Natomiast całokształt stosunków i zjawisk wywołanych ruchem turystycznym, składa się na społeczne, ekonomiczne i przestrzenne zjawisko określane mianem turystyki. Turystyka jest bowiem pojęciem znacznie szerszym, od ruchu turystycznego. W swym znaczeniu obejmuje ona pojęcie ruchu turystycznego wraz z całą otoczką wielu zagadnień, przez ten ruch wywołanych.

Turystykę często łączy się z krajoznawstwem, które najczęściej definiuje się jako (...) ruch społeczny oparty głównie na różnych formach turystyki, mający na celu poznanie kraju ojczystego (lub regionu), zachowanie jego zasobów przyrodniczych i kulturowych oraz popularyzowanie wiedzy o nim. W niektórych pracach, pojęcie krajoznawstwa bywa rozszerzane na poznawanie krajów obcych. W odniesieniu do turystyki, krajoznawstwo spełnia jakby dwie funkcje: daje impuls do wyruszenia na wycieczkę oraz dostarcza treści tej wędrówce, zmieniając ją z bezcelowego pochłaniania kilometrów, w zajęcie korzystne dla rozwoju intelektualnego.

Innym zjawiskiem, blisko związanym z turystyką jest rekreacja. Najczęściej definiuje się ją, jako działalność podejmowaną poza obowiązkami zawodowymi, domowymi i społecznymi dla odpoczynku, rozrywki lub rozwoju własnej osobowości. Wydaje się jednak, że można wyróżnić co najmniej trzy znaczenia tego terminu. W pierwszym, rekreacja oznacza zespół zachowań, które człowiek realizuje w swoim wolnym czasie. W drugim, utożsamiana jest jedynie z wypoczynkiem po pracy, a więc z regeneracją sił, z usuwaniem skutków zmęczenia, odnową organizmu. W trzecim, najszerszym rozumieniu, rekreacja pojmowana

jest jako zjawisko społeczno-kulturowe, którego podstawę stanowi wzrost ilości czasu wolnego oraz związane z nim formy zachowań ludzi. Rekreacja obejmuje te rodzaje aktywności (działań) człowieka, które mają charakter rozrywkowy, nieobowiązkowy, ludyczny. Ponadto cechuje ją swoisty indywidualizm, powodujący, że rodzaje aktywności i formy rekreacji mogą być tak różne, jak różnorodne są zainteresowania człowieka. Do rekreacji można bowiem zaliczyć np. uprawianie sportu, udział w imprezach kulturalnych, sportowych, hobby, spotkania towarzyskie, udział w zabawach, czytanie, słuchanie radia i oglądanie telewizji, ale także bierny wypoczynek, plażowanie itp. Jedną z form rekreacji może też być uprawianie turystyki.”¹⁶ Tak naprawdę rekreacja (recreo), w wolnym tłumaczeniu oznacza odbudowę, i może w swojej treści zawierać wszystko, co przyczyni się do regeneracji fizycznej i psychicznej człowieka.

Wspomniano już, że turystyka jest obecnie jedną z największych i najnowocześniejszych dziedzin gospodarki światowej. Dlatego też coraz częściej zamiast mówić o turystyce, mówi się o przemyśle turystycznym. Określenie to budzi jednak pewne kontrowersje i jako takie wymaga wyjaśnienia i sprecyzowania.

„Można przyjąć – z zastrzeżeniem umowności pojęcia – że przemysłem turystycznym powinno się nazywać kompleks powiązanych ze sobą przedsiębiorstw oraz innych organizacji, zaangażowanych w produkcję dóbr i usług, która nie miała by racji bytu, gdyby nie popyt zgłaszany przez uczestników ruchu turystycznego, lub też turyści nie mogli by bez niej zaspokoić swoich podstawowych potrzeb turystycznych. W definicji tej zwrócono uwagę na dwa, ważne aspekty. W pierwszej części, podkreślono znaczenie sektorów obsługujących wyłącznie lub w zdecydowanej większości uczestników ruchu turystycznego (np. hotelarstwo, lotnictwo pasażerskie, turoperatorzy, agencje turystyczne), dla których turystyka stanowi podstawowy przedmiot działalności, natomiast w drugiej części definicji, podkreślono znaczenie tych sektorów, które w dużej części – oprócz turystów obsługują również rezydentów oraz podróżnych, niebędących turystami (np. gastronomia, transport, kultura itp.).”¹⁷

Jedną z gałęzi przemysłu turystycznego, jest branża carawaningowa, zajmująca się produkcją pojazdów i przyczep carawaningowych, oraz części i podzespołów. Carawaning zawiera w sobie również, wcześniej wspomniane elementy turystyki i rekreacji. Stanowi doskonały sposób wypoczynku, i poznawania świata. Jednak nie zawsze tak było.

¹⁶ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 14

¹⁷ Kruczek Z., *Kompendium pilota ...*, s. 16

1.3. *Camping - historia*

Historia ruchu carawaningowego na świecie sięga wielu wieków w przeszłość. Jednak, kiedy i gdzie tak naprawdę wszystko się rozpoczęło?

„Od najdawniejszych czasów ludzie zakładali obozowiska i nocowali pod namiotami. Dla koczujących ludów obozy były codziennym, chodź przenośnym miejscem zamieszkania. Zresztą przecież i dzisiaj istnieją ludy, które prowadzą koczowniczy tryb życia i mieszkają w rozbijanych, w coraz to innym miejscu obozowiskach (np. Beduini, ludy zamieszkujące na dalekiej północy, Mongołowie). Obozy towarzyszyły legionom rzymskim i wszelkim wyprawom wojskowym. Przy forsownym marszu, wojska spędzały w nich tylko jedną noc, w podbitych krajach zakładały stałe obozy warowne. Obóz zastępował dom, koszarę, hotel.”¹⁸ Także „obozy wędrownych grup aktorskich i cyrkowych znane były już od dawna, tak jak tabory wozów cygańskich, lub drużyn wojskowych. Dobrze są też znane z „westernów”, karawany wozów ciągnące z osadnikami na „dziki zachód” i ich pełne emocji przygody. Zawsze były to solidne wozy na dużych kołach, zakryte, służące zarówno do przewożenia towarów, jak i rodzin wraz z ich całkowitym dobytkiem. Były to tak zwane wagony zaprzężone w parę, a niekiedy i w czwórkę rosnących koni. Wtedy jednak nie był to carawaning, a wyprawa podjęta za chlebem, niekiedy spowodowana chęcią szybkiego wzbogacenia się, jak na przykład podczas „gorączki złota”, a innym razem wymuszona przez nędzę, lub sytuację polityczną w rodzinnym kraju. Niekiedy były to też wyprawy handlowe, odkrywcze, wojskowe, lecz nie turystyczno-wypoczynkowe. Dopiero, bowiem charakter turystyczno-wypoczynkowy, czyni z takiej „normalnej” wyprawy – carawaning.”¹⁹

„Dzisiaj również istnieją obozy naukowe, obozy eksploratorów i podróżników, szkoleniowe obozy sportowców, obozy alpinistów, zakładają swe obozy wojska i harcerze, ale – podobnie jak to było z dawnymi wyprawami – żadnego z tego typu obozów nie można nazwać campingiem. Nie istnieje, bowiem ani camping, jako sposób bytowania, ani camping wojskowy, naukowy czy sportowy. Camping jak i carawaning to forma spędzania wolnego czasu, a zarazem specyficzny rodzaj turystyki, wyróżniający się tym, że turysta obozuje we własnym, przenoszonym lub przewożonym sprzęcie (namiot, przyczepa campingowa, specjalny pojazd samochodowy).”²⁰

¹⁸ Szepke R. *Turystyka campingowa*, Zakład Wydawniczo – Propagandowy PTTK Warszawa 1982, s. 3

¹⁹ Szepke R., *Carawaning – samochody ...*, s. 9

²⁰ Szepke R. *Turystyka campingowa...* s.3

W takiej formie, tak rozumiany współczesny Camping, stał się popularny, jako forma spędzania wolnego czasu w Stanach Zjednoczonych na początku XX wieku, Obozowicze często wykorzystywali publiczne lasy, parki narodowe, oraz inne naturalne obszary.

1.3.1. Camping – znaczenie słowa

Przy okazji rozważań nad terminami stricte turystycznymi, wypada wyjaśnić ten istotny i powszechnie stosowany termin, jakim jest „camping”. Słowo to wywodzi się od angielskiego słowa „camp”, czyli „obóz”. Camping to inaczej aktywność rekreacyjna realizująca się na wolnym powietrzu, w której uczestnicy zwykle (co nie jest regułą) opuszczają tereny zurbanizowanych obszarów miejskich, by cieszyć się przyrodą, z dala od cywilizacji.

Camping może obejmować korzystanie z namiotu, przyczepy kempingowej, domku kempingowego, tzw. bungalow, lub nocowanie w ogóle bez schronienia.

1.3.2. Kamping – polskie znaczenie słowa

Również polski termin „kemping”, ma bardzo ważne znaczenie dla wielu turystów, gdyż oznacza on obiekt turystyczny położony na większym terenie, ogrodzony i strzeżony, na którym goście zatrzymują się na pobyt w namiotach, samochodach kempingowych i przyczepach kempingowych, ale mogą także korzystać z pawilonów, domków turystycznych lub innych obiektów stałych. Kempingi umożliwiają przyrządzanie posiłków i parkowanie samochodów. Dobrze wyposażone kempingi posiadają zazwyczaj:

- stoły,
- toalety i umywalnie, prysznice,
- wyznaczone miejsca do przygotowywania posiłków,
- podłączenie do energii elektrycznej,
- krany z wodą pitną,
- specjalne miejsca do spuszczenia wody zanieczyszczonej z pojazdów carawaningowych,

- miejsce zabaw dla dzieci,
- miejsce na rozpalenie ogniska.

1.3.3. Współczesny camping – początki

„Za twórcę campingu uważa się Tomasza Holdinga (1844-1930). W roku 1853 Holding, jako dziewięcioletni chłopiec, towarzyszył 300-osobowej grupie osadników, którzy na wozach i z namiotami, przemierzali dzikie prerie w Ameryce Północnej. W owym czasie, była to niebezpieczna wyprawa wśród wojowniczych plemion indiańskich i dzikiej przyrody. Te przeżycia wywarły na chłopca wpływ tak głęboki, że po powrocie do Anglii, pod koniec lat siedemdziesiątych XIX wieku, stale uprawiał camping, korzystając z bicykla lub canoe. Przy tym posługiwał się sprzętem campingowym, zaprojektowanym i wykonanym przez siebie. To właśnie Holding był wynalazcą (znanego współcześnie przyp. autora) namiotu turystycznego, oraz tropiku, które sam uszył, jako że był przy tym „mistrzem igły”. Przygody swoje opisał i opublikował, zarażając ideą campingowania wielu ludzi. Spędzenie urlopu, czy nawet kilku wolnych dni w tak niezwykle sposób, zaczęło odpowiadać coraz większej liczbie osób. Pierwsi turyści campingowi posługiwali się sprzętem stosowanym, na co dzień w gospodarstwie domowym. Sprzęt ten był niezwykle ciężki. Namiot – nierzadko własnej roboty – miał drewnianą podłogę. Nic dziwnego, że do przewożenia sprzętu campingowego trzeba było wynajmować podwozy (Podwoda – jedna z tak zwanych posług komunikacyjnych wynikających z prawa książęcego (łac. *ius ducale*), obowiązującego w średniowiecznych monarchiach patrymonialnych (np. w Polsce pierwszych Piastów). Polegała na obowiązku dostarczenia na potrzeby władcy lub jego ludzi koni wierzchowych. Pozostałe dwie posługi komunikacyjne wynikające z prawa książęcego to przewód i powóz.)²¹ W owych czasach, turystyka campingowa była tak wielką nowością dla ogółu społeczeństwa, że nawet w tolerancyjnej Anglii zdarzały się demonstracje przeciw „dziwakom”. Nie zapominajmy, że był to czas bicykla, na którym można było przejechać dziennie aż 50 mil. Jednakże wędrówki turystyczne, najczęściej odbywały się pieszo, konno lub łodzią. Były to też początki skautingu, który w swym programie wiele czasu poświęcał na obozowanie. Camping zyskiwał więc nowych zwolenników, wśród dawnych skautów.

²¹ S. Szczur, *Historia Polski. Średniowiecze*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2002, ISBN 83-08-03272-9, s. 152–154.

Sam generał Robert Baden – Powell (1857-1941), sławny twórca skautingu, był przewodniczącym brytyjskiego Camping Clubu. Zarówno on jak i Tomasz Holding, Horacy Kephart, Stewart Edward White i Dan Beart wymieniani są jako prekursorzy campingu.

Za ojczyznę campingu uważa się Anglię, tu bowiem powstały pierwsze kluby i stowarzyszenia campingowe. Już w roku 1901, Tomasz Holding wraz z grupą 18 entuzjastów, wśród których znajdował się wielbny ksiądz E. C. Pitt Johnson z New College w Oxfordzie, zawiązali Association of Cycle Campers (ACC), Czyli stowarzyszenie campingujących cyklistów. W sierpniu tego samego roku odbył się w Wantage inauguracyjny zlot z udziałem 6 członków, którzy na rowerach przyjechali z Londynu na weekend. Potem zaczęły się tworzyć inne kluby, m.in. w roku 1906, powstał The Camping Club, który dał nazwę największemu i najszerzszemu obecnie klubowi świata. Małe kluby, początkowo rywalizowały ze sobą, lecz w końcu zjednoczyły się. W roku 1919, ów zjednoczony klub przyjął nazwę The Camping Club of Great Britain and Ireland. Klub ten rozwijał się dynamicznie i w swoje 75-lecie, w roku 1976, legitymował się liczbą 160 000 członków, należących do 50 oddziałów terenowych.

Camping Clubem interesowało się wiele znanych osobistości. Jednym z przewodniczących klubu był kapitan Robert F. Scott (1868 – 1912), znany polarnik. Robert Scott podczas wyprawy na biegun południowy, miał ze sobą jedwabny proporczyk klubu. Protektorem klubu był sam król angielski, Jerzy VI (1895 – 1952).”²²

W roku 1932 z inicjatywy brytyjskiego Camping Clubu utworzono The International Federation of Camping Clubs, zrzeszającą kluby z siedmiu krajów. Zbiegło się to z dwudziestolecie Nederlandse Toeristen Kamper Club (NTKC). Pierwszym przewodniczącym nowo utworzonej międzynarodowej organizacji został J. A. C. Champion (1880 – 1970), członek brytyjskiego Camping Clubu, a pierwszy międzynarodowy zlot i jednocześnie kongres miał miejsce w Hampton Court (Anglia) w roku 1933. Na zlot przybyło 390 campingowców z ośmiu krajów. Organizacja ta przekształciła się w obecną Fédération Internationale de Camping et de Caravaning (FICC) zrzeszającą kluby i federacje z 32 krajów, w tym także z Polski, Węgier, Czechosłowacji i Bułgarii.

„Dziś, turystyka campingowa jest chyba najbardziej masową formą turystyki, w skali światowej. W Europie liczba osób campingujących oceniana jest na 60 mln. Mają oni do dyspozycji ponad 20 000 campingów, w samej tylko Francji istnieje około 6000 campingów, które jednocześnie mogą pomieścić milion osób. Po europejskich drogach, krąży przeszło 3

²² Szepke R., *Turystyka campingowa, ...*, s.6

mln przyczep campingowych. Aż 100 mln osób, uprawia turystykę campingową na całym świecie. Mniej więcej połowa z nich korzysta z namiotów, a druga połowa – z pojazdów caravaningowych, tj. przyczep, lub samochodów campingowych, których liczba sięga 10 milionów.”²³ Camping jest również kluczowym elementem, wielu organizacji młodzieżowych na całym świecie, takich jak harcerstwo. Stosowany jest by uczyć samodzielności i pracy zespołowej.

1.4. Camping a caravaning

Kemping jest nieodłącznie związany z caravaningiem, gdyż caravaning (z wyjątkiem noclegów po za obszarami wyznaczonymi, tzw. „na dziko”), realizuje się właśnie na polach kempingowych.

„Caravaning to współczesna forma turystyki motorowej, dla której bazą noclegowo – żywieniową jest nie stary, pocziwy namiot, a wóz mieszkalny na kółkach. Jest to, więc Camping, tyle, że wykorzystujący bardziej specjalistyczny sprzęt. Jest to coś w rodzaju plenerowych wczasów, na wyższym poziomie wyposażenia technicznego. Owym domkiem na kółkach mogą być zarówno bezsilnikowe pojazdy rekreacyjne, tj. holowane przez samochody, przyczepy campingowe różnej konstrukcji, jak i pojazdy silnikowe, tj. samobieżne wehikuly o nadwoziu mieszkalnym w rodzaju campobusów, lub campomobili.”²⁴

1.5. Caravaning – definicja

Wielka Encyklopedia PWN definiuje caravaning następująco: „caravaning (karawaning) [ang.] - rodzaj turystyki, polegający na podróżowaniu samochodem z przyczepą kempingową; popularna forma wypoczynku oraz rodzaj rywalizacji sportowej; w Polsce przez Polski Związek Motorowy są organizowane różnego rodzaju imprezy karawaningowe, między innymi Mistrzostwa Polski w jeździe samochodem z przyczepą.”²⁵

²³ Szepke R., *Turystyka campingowa, ...*, s.7

²⁴ Szepke R., *Caravaning – samochody ...*, s.8

²⁵ *Wielka encyklopedia powszechna PWN*, Warszawa 1998, t. 1, s. 155

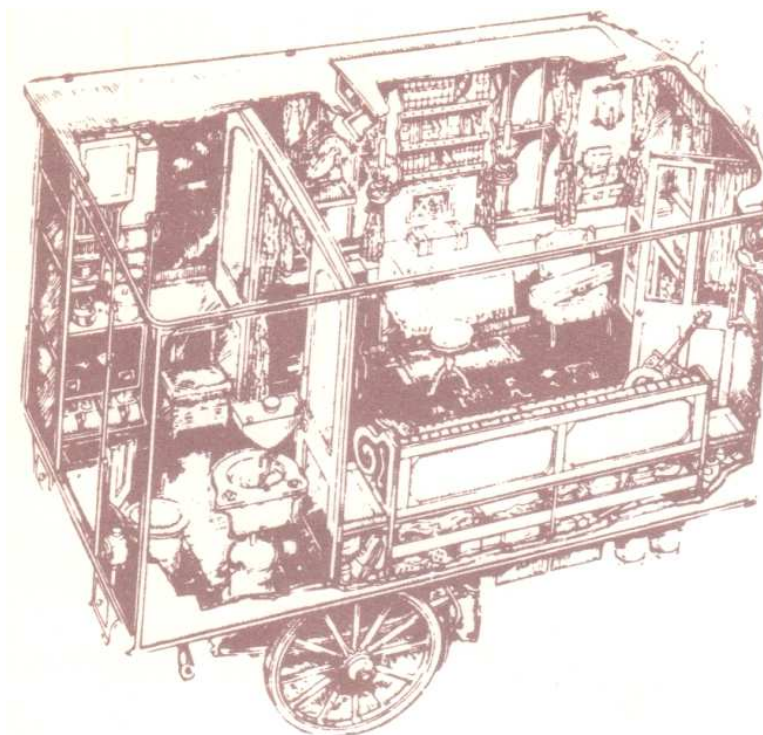
1.6. Caravaning – historia

Kiedy narodził się współczesny caravaning rozumiany, jako plenerowe wczasy turystyczne?

Za datę taką należy uważać rok 1907, kiedy to na zakończenie Wystawy Podróżniczej (Travel Exhibition) w Londynie, jedenastu właścicieli ówczesnych wozów mieszkalnych, używanych już wtedy w celach rekreacyjno-turystycznych, założyło najstarszy dziś na świecie brytyjski Caravan Club. Były to, oczywiście, jeszcze wozy konne, stąd do dzisiejszego dnia w godle klubu, jest podkowa konna. Jednym z członków założycieli tego klubu, był niejaki dr F. Langton Webster, który już od roku 1906 uprawiał caravaning. Pan ten, w roku 1933 zbudował już karawanę długą na 335cm. Pojazd swój eksploatował do roku 1960, po czym przekazał go swojej kuzynce, co bardzo dobrze świadczy o robocie dawniejszych majsterkowiczów. Dr Webster nazwał swój wehikuł The Quest (poszukiwanie). Z pewnością w tamtych czasach, wiele problemów dotyczących konstrukcji przyczepy, jej wyposażenia, jak i samej istoty caravaningu wymagało ciągłych poszukiwań.

W okresie międzywojennym, w wielu krajach pojawiali się zwolennicy tego racjonalnego sposobu spędzania wolnego czasu. Do pionierów caravaningu należała większość, obecnie znanych producentów karawan na świecie, m. in. Helmut Wilk, Arist Dethleffs, a także Henry Ford.

Rozwój Caravaningu w wielu krajach Europy i Ameryki rozpoczął się w latach trzydziestych. Z tego okresu, pochodzą stare fotografie przedstawiające pierwsze karawany, wykonane przez majsterkowiczów i właścicieli małych warsztatów. Ich budowniczkowie byli wielkimi miłośnikami turystyki motorowej, którzy jednocześnie mieli jakieś pojęcie o konstrukcjach lotniczych, skutniczych, automobilowych, a nawet meblowych. Konstruując swoje pojazdy, starali się nadać im mocno zaokrąglone kształty, zgodnie z ówczesną aerodynamiczną modą. W owych czasach pojawiły się również pierwsze modele składane. Znany był już wtedy pomysł podnoszenia dachu zastosowany m. in. w polskiej przyczepie „N-126”. Tuż przed drugą wojną światową, niektóre modele przyczep swoim kształtem były bardziej zbliżone do łodzi podwodnej, niż do „domku na kółkach”.



Ryc.4. Jedna z pierwszych karawan na świecie, z zaprzęgiem konnym

„Po drugiej wojnie światowej nastąpił gwałtowny rozwój carawaningu. Najlepszym przykładem jest ojczyzna carawaningu - Wielka Brytania, gdzie jak grzyby po deszczu powstały liczne kluby i stowarzyszenia, m. in. Auto Camping Club, Camping Club, Caseys Camping Club, Motor Caravaners' Club, British Caravaners' Club, Youth Camping Association of Great Britain & Ireland, Trailer Caravan Club, Madison Motorhome Club, Mirror Tent Trailer Club, Camping Leisure Club, Concraft Camping Club itd. Oraz ponad 30 klubów zrzeszających użytkowników pojazdów rekreacyjnych, poszczególnych firm.

Wspomniany na początku najstarszy Caravan Club, w roku 1945, połączył się z The Scottish Caravan Club (założony w 1936) i obecnie jest jednym z największych klubów na świecie, gdyż zrzesza 160 000 rodzin i tyleż pojazdów carawaningowych. Jest to bardzo dużo, jeśli się zważy, że klub ten nie przyjmuje do swojego grona właścicieli przyczep namiotowych wyposażonych w zwykły sprzęt namiotowy, ani też właścicieli dużych przyczep mieszkalnych wykorzystywanych stacjonarnie. Członkiem klubu może natomiast zostać ten, kto wynajmuje przyczepę campingową. Klub ma 60 lokalnych oddziałów, prowadzi ponad 100 campingów i 2500 tzw. mini campingów. (...)

Wzrastającą niegdyś rolę campingu i carawaningu można zaobserwować na przykładzie Francji (Tab.1.). Z zestawienia w tablicy widzimy, że we Francji od lat stale

wzrasta popularność campingu i caravaningu, na niekorzyść innych form rekreacji wakacyjnej. Już w roku 1975, co piąty Francuz wybierał tę formę wczasów plenerowych.”²⁶

*Tab.1. Ewolucje struktury form wypoczynku we Francji w latach 1965 – 1975*²⁷

Lata	Hotel	Kwatera prywatna	U przyjaciół i krewnych	Camping carawaning
1965	8,5%	20,5%	49,5%	13,5%
1967	7,0%	20,0%	49,5%	15,0%
1969	7,5%	17,5%	48,9%	17,6%
1972	7,4%	17,1%	35,7%	18,2%
1975	6,5%	15,7%	33,6%	20,4%

„Widać, że we Francji w wyniku przechodzenia na wyższy poziom campingu, liczba przyczep w stosunku do namiotów podwajała się, co 5 lat.

Przykład Francji nie jest wcale wyjątkiem, jeszcze bardziej widoczny był wzrost liczby przyczep turystycznych we Włoszech, gdzie zarejestrowano:

- w roku 1963 – 2 500,
- w roku 1968 – 17 000,
- w roku 1973 – 70 000 przyczep.”²⁸

1.7. Carawaning w Polsce

„W Polsce mamy około 2 mln turystów campingowych, lecz tylko bardzo niewielka ich garstka jest zrzeszona. W tej gromadzie około 150 000 korzysta już z przyczep campingowych, lecz za 10 lat, jak wskazują na to prognozy rozwoju carawaningu w naszym kraju, liczba ta wzrośnie do miliona. Carawaning należy, bowiem w tej chwili do najbardziej dynamicznie rozwijających się form turystyki. (...)

Polskie tradycje campingowe są też niemałe. Pierwszy bowiem camping został zorganizowany w Stoku pod Lwowem, już w roku 1911. Natomiast, tzw. „letniska

²⁶ Tamże s.11

²⁷ Tamże s.11

²⁸ Szepke R. *Carawaning – samochody, ...*, s.12

campingowe” powstały z inicjatywy dr. Kazimierza Saysse-Tobiczka w Czorsztynie, Marcinkowicach i Żegiestowie (Jak donosił Ilustrowany Kurier Codzienny 15 maja 1932 roku).”²⁹

W naszym kraju, podobnie jak na Zachodzie, za początek carawaningu uznano powstanie jego zorganizowanych form, czyli utworzenie w 1973 roku, w ówczesnym Automobilklubie Warszawskim, pierwszej ogólnodostępnej struktury carawaniowej - Koła Carawaningu.

To nie znaczy, że przed tą datą nie interesowano się u nas taką formą rekreacji. Wręcz przeciwnie, indywidualnie czynnie ją już uprawiano – sporadyczne przypadki pojawiły się już w 1948 roku. Podstawowym sprzętem wówczas były przyczepy własnej konstrukcji i we własnym wykonaniu. W późniejszych latach zaczęły powstawać sekcje carawaniowe przy zakładach pracy, głównie na Śląsku (np. w kopalni Siersza w 1969 r.). Były one jednak podporządkowane wewnątrzzakładowym strukturom socjalnym, a więc nie były ogólnodostępne. W tamtych latach, zapoczątkowane zostało także organizowanie zlotów carawaniowych. Za taki pierwszy zlot można uznać zlot (czterech przyczep!), który odbył się w 1969 r. z inicjatywy Polskiej Federacji Campingu nad Zalewem Zegrzyńskim.

Polski carawaniowiec tamtych (lata 70.), i nieco późniejszych czasów, to miłośnik podróżowania głównie po kraju (ze względu na sytuację ekonomiczną i polityczną - ustrój komunistyczny kraju) i zamieszkiwania podczas tych podróży we własnym domku na kółkach wykonanym według własnego pomysłu, względnie na podstawie dokumentacji opracowanej przez kolegów „z branży”. Carawaniowcy przeważnie byli zrzeszeni w klubach, których na terenie kraju było mnóstwo, a liczebność ich członków także była duża. Bowiem członkostwo w klubie umożliwiało kontaktowanie się pasjonatów, po to by dzielić się pomysłami, wymieniać doświadczenia i wrażenia z krajoznawczych podróży. Taka wzajemna wymiana informacji była bardzo ważna, gdyż tamtym okresie masowe formy kontaktu, takie jak internet w zasadzie nie istniały. Odbywało się to podczas zlotów klubowych, lokalnych, a także ogólnopolskich.

²⁹ Tamże s.7

Rozdział II. Rodzaje pojazdów campingowych

2.1. Zwolennicy caravanningu

Znając definicję i historię ruchu caravanningowego w Polsce i na świecie, należy skupić się na samych „caravanningowcach”, czyli osobach uprawiających caravanning.

Jednak co do samego określenia „caravanningowiec”, według mojego własnego doświadczenia autora i wiedzy zdobytej na przestrzeni lat, nie zgadzam się by mianem tym nazywać każdą osobę uprawiającą caravanning. Otóż, istnieje szereg osób podróżujących zestawem caravanningowym, po kraju i nie tylko, wybierających tę formę noclegu chociażby ze względów ekonomicznych (pobyty wielokrotnie tańsze niż w hotelu). Osoby te jednak nie posiadają podstawowej wiedzy w zakresie obsługi sprzętu caravanningowego, a nawet technik manewrowania zestawem samochodów – przyczepa i nie posiadają własnej przyczepy czy campera, a jedynie sprzęt wypożyczony od znajomych osób, lub z wypożyczalni. Nie rzadko, osoby takie, jadą na miejsce wypoczynku własnym samochodem, by zaoszczędzić na czasie, a stacjonarną przyczepę mieszkalną, wynajmują na miejscu. Taki sposób podróżowania i pobytu w żadnym przypadku nie jest zły czy nieprawidłowy, jednak w moim mniemaniu takich osób nie powinno się określać mianem „caravanningowców”, a turystów spędzających wakacje w campingu.

Jest wiele dziedzin, którymi ludzie się pasjonują, mówi się wówczas o nich - hobbyści. Tacy ludzie nie tylko „uprawiają” umiłowaną przez siebie dziedzinę, ale i posiadają umożliwiające jej uprawianie materiały, sprzęt lub przedmioty, ulepszają je we własnym zakresie. Hołubią swoje zainteresowania, doskonałą umiejętność. Nawiązując kontakty między sobą, wymieniają się „specjalistyczną” wiedzą. Tworzą grupy „wtajemniczonych” w danej dziedzinie, a następnie sankcjonują istnienie takiego specyficznego środowiska i propagują jego działalność, mniej lub bardziej szeroko. Tak też było i jest w caravanningu - caravanningowiec to osoba nie tylko uprawiająca caravanning, ale – jak przystało na hobbyistę – to pasjonat tej formy turystyki motorowej.

Współczesny caravanningowiec został w prosty sposób przedstawiony przez Pana Ryszarda Szepeke, w książce pt „Caravanning – samochody i przyczepy campingowe”, który jest polskim autorytetem i zarazem prekursorem caravanningu w kraju. Opisuje on caravanningowca tymi słowami:

„W człowieku żyjącym we współczesnym zurbanizowanym, zmotoryzowanym i technokratyzowanym świecie, coraz częściej rodzi się potrzeba zupełnie odmiennego trybu życia – ucieczki od kamiennej pustyni miast i przebywania wśród lasów, wód, łąk lub dojrzałych zbóż. Ogłuszony hałasem maszyn i urządzeń technicznych współczesny człowiek jest po prostu spragniony ciszy i spokoju, spragniony kontaktu z przyrodą do którego to już w połowie XVIII wieku nawoływał Jan Jakub Rousseau, chociaż nie było jeszcze wtedy problemu spalin, decybeli, pestycydów(...).

Wprawdzie caravanning jako jedna z form turystycznych, realizuje potrzebę powrotu do natury, lecz niestety, dotyczy to tylko czasu urlopowego. Przy tym współczesny zwolennik kontaktów z przyrodą, udaje się w plener wygodnym samochodem, ciągnącym za sobą przyczepę mieszkalną, wyposażoną w niezbędne urządzenia techniczne. Niby jest w lesie lub nad wodą, czyli na łonie natury, lecz nie wyrzeka się wygód, jakie stworzył postęp techniczny. Korzysta więc z kuchenki gazowej, sztucznego oświetlenia, toalety, lodówki, koncentratów spożywczych, radia, a nawet telewizji. I chyba powrót do natury o jakim myślał Rousseau, nie jest już dziś w ogóle możliwy. Caravanningowiec jest gorącym zwolennikiem ochrony przyrody, gdyż dopiero w jej otoczeniu najlepiej się czuje i wypoczywa.

„Dzisiejszy człowiek prowadzi, jak wiadomo, siedzący tryb życia, co jest nawet przyczyną bardzo wielu dolegliwości. Tymczasem natura przystosowała go do stałego ruchu. Człowiek mało ruszający się nie może być zdrowy, a wszelkie formy turystyki są wprost niezbędne do zachowania jego zdrowia. Wiele osób odczuwa niemal wewnętrzną potrzebę ruchu i zmiany miejsca.”³⁰ W dobrze zaplanowanej wyprawie caravanningowej, jazda w ciągu jednego dnia trwa nie dłużej niż 3 godziny, a przecież są takie dni, kiedy w ogóle nie uruchamia się silnika. Warto również zwrócić uwagę na fakt, że wyprawa z przyczepą stwarza znacznie więcej sytuacji zachęcających do ruchu (spacery, pływanie, gry, zwiedzanie, zajęcia sportowe itp.), niż siedzenie w domu, nie mówiąc już o mnóstwie wrażeń i przeżyć, które mają decydujący wpływ na wypoczynek psychiczny, tak bardzo w obecnych czasach pożądaną.”³¹

„Caravanningowiec jest zatem turystą, gdyż dla turystyki cechą zasadniczą jest ruch, przenoszenie się z miejsca na miejsce w celach poznawczych, które mogą być rozległe i

³⁰ Szepke R., *Caravanning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 12

³¹ Szepke R., *Wypoczynek z rodziną*, Wydawnictwo CRZZ, Warszawa 1976

dotyczyć zarówno architektury, krajobrazu jak i zabytków kultury materialnej, historii, obyczajów, ludzi.”³²

„Caravaning to forma plenerowych wczasów organizowanych indywidualnie, caravaningowiec jest bowiem niezależny i samowystarczalny. Ma własny środek transportu i bazę noclegowo – żywieniową w postaci owej samochodowej przyczepy mieszkaniowej i może sam przyrządzać sobie posiłki i realizować własny program kulturalno – wypoczynkowy.”³³

U kresu tych rozważań Szepke zadaje poniekąd fundamentalne pytanie – „Kim zatem jest ta trzymilionowa (licząc tylko w Europie) grupa właścicieli pojazdów caravaningowych? Tę sprawę przynajmniej częściowo wyjaśniają dane statystyczne Francji, Holandii i Niemiec. Otóż statystyczny caravaningowiec, to człowiek nie pierwszej już młodości, gdyż 70% z nich ma powyżej 40 lat, a tylko 1% poniżej 20 lat. Ponad 90% stanowią żonaci, a 75% campinguje razem ze swoimi dziećmi. Caravaning jest zatem jedną z najbardziej rodzinnych form wypoczynku, o czym należy pamiętać. Statystyczny caravaningowiec korzysta z samochodu co najmniej średniolitrażowego (w 90% powyżej 1500cm³).

Wbrew panującemu u nas mniemaniu, nie są to ludzie zbyt zamożni, gdyż aż ¾ należy do niższych i średnich grup pod względem zarobków.”³⁴ Wynika to z faktu że ludzie zamożni często wolą spędzać urlop w hotelach, czy pensjonatach o wysokim standardzie wyposażenia, a często także w prywatnych posesjach w atrakcyjnych turystycznie miejscach.

Podane jednak powyżej dane procentowe, należy traktować raczej pogładowo gdyż zawarte są one w książce wydanej w 1979 roku, gdy caravaning w Europie na dobrą sprawę dopiero się rozwijał. Poniżej jednak prezentowane są dane Głównego Urzędu Statystycznego pt. „Turystyka w 2011 roku”, obrazujące preferencje Polskich turystów pod względem sposobów spędzania wakacji, a także wskazujące ilość osób korzystających z danej formy wypoczynku, w obrębie poszczególnych województw:

³² Szepke R., *Caravaning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 13

³³ Tamże, s. 13

³⁴ Szepke R., *Caravaning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 14

Tab.2. Turyści korzystający z turystycznych obiektów zbiorowego zakwaterowania według rodzajów obiektów i województw.³⁵

Województwa Voivodships	Ośrodki wczasowe Holiday centres	Ośrodki kolonijne Holiday youth centres	Ośrodki szkoleniowo- wypoczynko- we Training- recreational centres	Domy pracy twórczej Creative arts centres	Zespoły domków turystycznych Complexes of tourist cottages	Kempingi Camping sites	Pola biwakowe Tent camp sites	Hostele Hostels	Zakłady uzdrowi- skowe Health establishment	Pozostałe niekласy- fikowane Other not classified
POLSKA 2010	1 491 818	87 475	1 230 710	45 934	246 294	198 676	73 593	223 476	612 164	1 086 797
POLAND 2011	1 413 629	113 673	1 154 045	41 873	232 889	199 877	71 462	288 921	619 687	1 029 739
Dolnośląskie.....	153 248	22 043	95 656	2 007	5 987	14 956	359	44 703	30 843	79 900
Kujawsko-pomorskie.....	32 978	3 980	42 033	-	10 180	5 529	6 974	6 246	99 623	16 793
Lubelskie.....	30 333	1 417	43 432	5 435	8 593	4 476	114	565	34 401	39 476
Lubuskie.....	44 736	2 345	44 198	-	13 216	1 062	3 620	-	-	23 782
Łódzkie.....	28 443	1 040	65 488	810	36 598	918	1 001	9 417	-	38 916
Małopolskie.....	187 994	4 289	135 172	7 572	17 624	16 489	3 771	111 812	94 890	175 119
Mazowieckie.....	9 034	949	134 267	7 874	10 178	662	320	69 846	-	67 968
Opolskie.....	5 062	-	21 259	-	5 184	5 289	6 855	-	-	26 033
Podkarpackie.....	35 949	1 287	59 820	-	13 374	1 989	1 577	1 113	35 027	47 160
Podlaskie.....	2 464	910	22 797	281	11 238	2 703	1 787	8 455	4 030	46 158
Pomorskie.....	207 121	26 481	119 112	2 079	19 123	52 626	14 141	2 151	25 617	86 019
Śląskie.....	100 535	3 208	103 206	502	11 155	11 144	1 681	7 089	40 780	149 858
Świętokrzyskie.....	11 496	-	19 032	-	5 093	5 960	-	-	27 762	5 254
Warmińsko-mazurskie.....	64 935	5 856	48 551	4 303	18 133	14 038	4 376	2 063	10 250	41 096
Wielkopolskie.....	28 718	736	106 717	8 311	23 532	18 044	5 687	20 506	1 082	115 217
Zachodniopomorskie.....	470 583	39 132	93 305	2 699	23 681	43 992	19 199	4 955	215 382	70 990

W powyższej tabeli szczególnie interesujące dla tematu pracy są kempingi. Opisane przez GUS następującą definicją:

Kemping (camping) - teren zwykle zadrzewiony, strzeżony, oświetlony, mający stałą obsługę recepcyjną i wyposażony w urządzenia (sanitarne, gastronomiczne, rekreacyjne), umożliwiające turystom nocleg w namiotach, mieszkalnych przyczepach samochodowych, a także przyrządzanie posiłków oraz parkowanie pojazdów samochodowych. W zależności od wyposażenia i zakresu świadczonych usług, wyróżnia się cztery kategorie kempingów: najwyższa - 4 gwiazdki, najniższa - 1 gwiazdka.

Ciekawa jest także ilość turystów korzystających z obiektów typu kemping w poszczególnych województwach, gdzie prym wiodą województwa Pomorskie i Zachodniopomorskie odpowiednio 52 626 i 43 992 odwiedzających, obszary górskie – woj. Małopolskie 16 489, Dolnośląskie 14 956 i Podkarpackie 1 989 odwiedzających, oraz Pojezierza – woj. Warmińsko – Mazurskie, z liczbą 14 038 odwiedzających.

Jednak analizując powyższą tabelę, widać że wypoczynek na campingach jest wciąż niszową formą spędzania urlopu, w porównaniu z ośrodkami wczasowymi w stosunku 199 877 do 1 423 629 dla tych drugich.

³⁵ Główny urząd statystyczny, *Turystyka w 2011 roku*, Warszawa 2012, s.123

Wśród caravaningowców bardzo ważną, jeśli nie najważniejszą rzeczą jest sprzęt, którego używają w trakcie swoich wojaży, jak w przypadku bardzo wielu rodzajów hobby, wyposażenie odgrywa ważną rolę, stanowiąc o poziomie profesjonalizacji użytkowników.

Oto jak klasuje się przyczepa campingowa na tle innego wyposażenia, powszechnie wykorzystywanego w turystyce i rekreacji w poszczególnych typach gospodarstw domowych: Na podstawie badań GUS, zatytułowanych, „Wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2009 roku.”

Tab.3. Odsetek gospodarstw posiadających sprzęt turystyczny w poszczególnych typach gospodarstw domowych³⁶

Wyszczególnienie	Razem	Główne źródło utrzymania gospodarstwa domowego:							
		praca najemna	praca na stanowisku robotniczym	praca na stanowisku nierobotniczym	użytkowanie gospodarstwa rolnego	praca na własny rachunek poza gospodarstwem rolnym	emerytura	renta	pozostałe źródła niezarobkowe
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ogółem gospodarstwa	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
drugi dom	1,8	2,1	0,9	3,5	0,3	2,7	1,6	1,0	0,7
namiot	23,1	31,2	27,7	35,6	25,5	36,3	9,0	8,9	24,5
przyczepa kempingowa	0,9	1,0	0,5	1,6	0,0	2,3	0,8	0,2	0,0
żaglówka	0,2	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,7
łódź	0,6	0,5	0,3	0,7	1,3	1,1	0,8	0,2	0,5
kajak	0,4	0,5	0,2	0,8	0,3	0,9	0,3	0,0	0,0
działka rekreacyjna	10,7	11,2	9,3	13,5	0,6	12,1	12,0	7,4	10,7
samochód osobowy	52,8	64,0	58,8	70,5	80,7	86,5	33,5	18,8	22,4
rower	65,8	74,4	75,8	72,8	88,0	77,4	50,1	47,1	60,1
sprzęt myśliwski	1,5	1,8	1,4	2,2	4,0	4,1	0,7	0,0	0,0
sprzęt wędkarski	17,4	22,0	23,4	20,2	24,2	26,3	9,5	8,2	9,2
plecak turystyczny, śpiwór, materac	53,9	67,9	61,0	76,5	55,8	79,6	31,3	26,7	46,8
inny	7,3	9,8	7,2	13,0	6,8	15,9	3,2	2,2	2,4

Wynika z nich że udział gospodarstw domowych, które posiadają działkę rekreacyjną i „drugi dom” w zbadanych gospodarstwach był niski. Posiadacze działek rekreacyjnych stanowili 11% gospodarstw, a „drugiego domu” - zaledwie 2%. Posiadaczami działek były głównie gospodarstwa pracujących na rachunek własny (12%), emerytów (12%) i pracowników (11%), przy czym można zauważyć, że w grupie pracowników utrzymujących się głównie z pracy na stanowisku nierobotniczym, odsetek posiadających działkę wynosił 14%. Natomiast „drugi dom” posiadały gospodarstwa pracujących na rachunek własny (3%),

³⁶ Główny urząd statystyczny, *Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2009 roku*, Warszawa 2010, s.33

pracowników (2%, przy czym w grupie gospodarstw pracujących na stanowisku nierobotniczym – 4%) i emerytów (2%). Posiadaczami „drugiego domu” były przede wszystkim gospodarstwa mieszkające w miastach (3%), zwłaszcza dużych (5%) i należące do grupy o najwyższych dochodach (3%). Posiadanie działki rekreacyjnej również związane było z dochodami: działkę posiadało od 5% w najniższej do 15% w najwyższej grupie dochodowej. Przyczepę kempingową, żaglówkę, łódź i kajak posiadało poniżej 1% badanych gospodarstw. Otrzymane wyniki upoważniają do stwierdzenia, że poziom wyposażenia gospodarstw domowych w sprzęt i urządzenia turystyczne jest niski. Najlepiej wyposażone w sprzęt turystyczny, były gospodarstwa domowe pracujących na rachunek własny (poza gospodarstwem rolnym). W większości przypadków, odsetek gospodarstw posiadających sprzęt turystyczny wzrastał wraz z polepszaniem się sytuacji materialnej rodziny. Wśród zbadanych gospodarstw 34% ponosiło w okresie od 1.10.2008 r. do 30.09.2009 r. jakiegokolwiek wydatki na zakup lub konserwację sprzętu turystycznego. Zbadane gospodarstwa domowe przeznaczały pieniądze głównie na konserwację posiadanego już sprzętu (30% gospodarstw). Tylko 9 % badanych gospodarstw, zakupiło sprzęt turystyczny.

Zaskakującym jest fakt że mniej osób posiada przyczepę kempingową (0,9% ogółu), niż drugi domek letniskowy (1,9%).

2.2. Kryteria wyboru przyczepy

Tak jak wspomniano wcześniej, sprzęt jest niezwykle istotny w rozwijaniu własnego hobby, czym zatem kierują się przyszli carawaningowcy przy wyborze własnej przyczepy?

Przede wszystkim, wybierając przyczepę campingową stają przed dylematem wyboru firmy. W Europie jest wiele firm produkujących przyczepy. Wśród najpopularniejszych można wymienić Knaus, Hobby, Adria, Tabbert, LMC-Lord Musterland, Fendt, Sterckeman, Kip i wiele innych jak np. rodzimy Niewiadow. Trudno jest polecić jednego producenta, gdyż oni wszyscy specjalizują się w produkcji przyczep najwyższej jakości. Trzeba więc wziąć pod uwagę nasze oczekiwania w związku z funkcjonalnością jakiej będziemy od przyczepy wymagać. Przed ostateczną decyzją o zakupie przyczepy, należy rozważyć kilka następujących kwestii:

- do czego będziemy ją wykorzystywać,
- ile osób będzie nią podróżować,

- jak daleko zamierzamy jeździć,
- jakim samochodem będziemy ją ciągnąć,
- jakie prawo jazdy jest wymagane, aby móc ciągnąć wybraną przyczepę.

Są to bardzo istotne sprawy, bez przemyślenia których nie będziemy mogli zdecydować, jaka przyczepa jest dla nas odpowiednia. Bardzo duże znaczenie ma także standard wypoczynku, a więc wyposażenie przyczepy. Większość przyczep ma standardowe wyposażenie, w którym znajduje się ogrzewanie, aneks kuchenny, łazienka z prysznicem i WC (zwłaszcza w przyczepach powyżej 4 metrów długości), nagłośnienie, TV z anteną, rolety słoneczne i moskitiery, przedsionek (bardzo ważny na wyjazdach stacjonarnych, gdyż powiększa powierzchnię mieszkalną niemal dwukrotnie). Coraz więcej nowoczesnych przyczep jest wyposażonych w klimatyzację a także system mover, który umożliwia przestawienie przyczepy na postoju bez naszej ingerencji a jedynie za pomocą pilota, którym sterujemy. Ważne są też nasze preferencje odnośnie sposobów wypoczynku.

Dla osób planujących wyjazdy przyczepą kempingową z całą rodziną i postój na polu kempingowym, czyli wyjazd stacjonarny, najlepszym wyborem będzie dwuosiowa przyczepa z dużym przedsionkiem. Jest ona bardzo wygodna i funkcjonalna. Jednak aby móc kupić taką przyczepę potrzebny jest samochód, który może ją ciągnąć i prawo jazdy kategorii B+E.

Inny sposób podróżowania z przyczepą kempingową to popularna „objazdówka”. Większy nacisk kładziemy wówczas na odwiedzenie dużej ilości miejsc, a tym samym krótkie postoje (zazwyczaj kilkudniowe) w jednym miejscu. W tym przypadku, lepsza będzie mniejsza przyczepa, która może nie być aż tak jak opisywana poprzednio przyczepa, wygodna podczas postoju, ale świetnie sprawdza się podczas jazdy. Bardzo ważnym czynnikiem podczas wyboru przyczepy jest też fundusz jakim dysponujemy, na jej zakup. Kupno przyczepy kempingowej z prawdziwego zdarzenia, to dość wysoki koszt. Można jednak kupić przyczepę starą, ale dobrze ją obejrzyć, sprawdzić, aby nie kupić przyczepy pognitej, z której nie będziemy mieć pożytku. Orientacyjna cena przyczepy z lat 80 to 4 – 8 tysięcy. Przyczepę z lat 90, można dostać w przedziale cenowym od 9 do 20 tysięcy. Natomiast przyczepy nowsze z roczników 2000 – 2005, to koszt od 20 do 60 tysięcy. Są to jednak tylko ceny pogładowe, wszystko bowiem zależy od wyposażenia i aktualnego stanu przyczepy. Oczywiście mowa tu o przyczepach używanych, gdyż nowe modele są znacznie droższe.

Wybór przyczepy kempingowej może przysporzyć wielu problemów, dlatego tak istotne jest dokładne określenie swoich potrzeb, a także wcześniejsze wypróbowanie kilku

rodzajów przyczep. Dobrym rozwiązaniem przed udaniem się do salonu lub na giełdę, jest odwiedzenie wypożyczalni i wynajęcie campingu, na najbliższe wakacje w celu sprawdzenia, czy caravanning może stać się naszym pomysłem na spędzenie wolnego czasu.

2.3. Rodzaje caravanningu

„Caravanning obejmuje bardzo szeroko skalę rodzajów form turystyki motorowej, więc bez bliższego określenia nie wiadomo o jaką formę chodzi. Może to być prosty sprzęt zabezpieczający przed wpływami atmosferycznymi, z minimum wyposażenia, lub funkcjonalne, wyposażone luksusowo pojazdy. Istotnie, rodzaj caravanningu w bardzo dużym stopniu zależy od konstrukcji pojazdu, jego wyposażenia, a także od upodobań użytkowników tego sprzętu, oraz miejsca i czasu campingowania. Caravanning może być już realizowany przy tak skromnym sprzęcie, który sprawia że nie różni się on od campingu namiotowego. Ale caravanning może być także i przy „ruchomym mieszkaniu”, którego powierzchnia użytkowa i wyposażenie nie ustępuje mieszkaniom M2 lub M3.

Pojazdy caravanningowe są to zarówno wehikuły bezsilnikowe i silnikowe (samobieżne), konstrukcje składane i nieskładane, budowane z elementów sztywnych i miękkich, o różnorodnym wykonaniu i wyposażeniu, zależnym od rodzaju pojazdu, zamożności właścicieli, a także ich preferencji.

Duży wpływ na wybór sprzętu ma samochód ciągnący przyczepę, lub samochód – nosiciel nadwozia campingowego.”³⁷

Im taka jednostka jest silniejsza, tym lepiej. Ciężar bowiem przyczepy powinien być dużo mniejszy niż dopuszczalna wartość udźwigu samochodu. Polski Kodeks Ruchu Drogowego, wyróżnia trzy rodzaje przyczep. Definicja ta występuje w „KRD Dz.1 Art. 2:

- pkt. 50. przyczepa - pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem;
- pkt. 51. przyczepa lekka - przyczepę, której dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 750 kg;
- pkt. 52. naczepa - przyczepę, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd;”³⁸

³⁷ Szepke R., *Caravanning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 14

³⁸ Dz. U. z 1997 r. Nr 98, poz. 602, z późniejszymi zmianami.

Warto zwrócić uwagę, że Kodeks Ruchu Drogowego nie rozróżnia uprawnień do kierowania pojazdów z przyczepą, od ilości osi w przyczepie.

Dopuszczalne masy całkowite zespołu pojazdów normuje ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zm.).

Z treści „art. 88 ust. 2 pkt. 3 lit a i b w/w ustawy wynika, że prawo jazdy kat. B uprawnia między innymi do kierowania pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, (z wyjątkiem autobusu lub motocykla) z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej masy własnej pojazdu ciągnącego, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 3,5 t.”³⁹

Ponadto, zgodnie z „art. 62 ust. 1 pkt. 1 Ustawy Prawo o ruchu drogowym rzeczywista masa całkowita przyczepy ciągniętej przez samochód osobowy, samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t - nie może przekraczać rzeczywistej masy całkowitej pojazdu ciągnącego.”⁴⁰

Oczywiście mniejszy samochód, spełniający wyżej wymienione warunki w stopniu minimalnym o niewielkiej mocy silnika też pociągnie przyczepę, ale nie może to być jazda ani szybka, ani dynamiczna, ani też daleka, gdyż wiąże się ze zwiększonym zmęczeniem podróżnych. W trudnych warunkach (duża ciężka przyczepa ciągnięta pod górę, pod wiatr, przy wymogu szybkiej jazdy – autostrada) nawet duże, mocne pojazdy są silnie obciążone i wymagają stałego nadzoru i wzmoczonego serwisu (częstsza wymiana płynów eksploatacyjnych, opon, elementów jezdnych, hamulcowych, doładowania akumulatora ze źródeł zewnętrznych). Warto też wspomnieć o ważnym aspekcie, jakim jest wzrost spalania paliwa, często nawet o 30%, w stosunku do jazdy pojazdem nie obciążonym.

Ze względu na stopień „ruchliwości”, caravanning dzieli się na wędrowny i stacjonarny (pobytowy). W skrajnych przypadkach, turyści wędrowni, nie przebywają w jednym miejscu dłużej niż jedną noc. Co rano wyruszają na kolejny etap trasy i co noc gdzie indziej nocują. Natomiast inni – przeciwnie, holują swoją przyczepę w upatrzone miejsce i tam spędzają cały urlop. Niekiedy, przyczepa pozostaje przez cały rok na jednym miejscu, a na urlop jedzie się do niej jak do zamówionej kwatery. Oczywiście pomiędzy tymi krańcowymi modelami, jest wiele pośrednich odmian wędrowno – pobytowych.

Caravanning można też rozpatrywać ze względu na długość trasy oraz okres przeznaczony na jej przebycie. Co innego krótki i niedaleki wypad, na kilka wolnych dni, a co

³⁹ Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późniejszymi zmianami.

⁴⁰ Dz. U. z 2011 r. nr 222, poz. 1321, tekst jednolity.

innego, wielka eskapada przez kilka krajów, zaplanowana na kilka tygodni. Podobnie sprawa wygląda jeśli chodzi o sezon, inaczej biwakuje się w lecie, a inaczej w zimie – zupełnie inne zajęcia, program wypoczynku i technika jazdy. Caravanning zmienia się też w zależności od ukształtowania terenu – inaczej jest w górach, inaczej nad morzem lub jeziorami, a jeszcze inaczej na pustyni lub na stepie. Inaczej również biwakuje się w urządzonych campingach i ośrodkach wypoczynkowych na terenach zaludnionych, a inaczej w lesie, lub na pustkowiach, jak to się mawia w żargonie caravanningowców „na dziko”.

„Nie bez znaczenia na rodzaj caravanningu, ma cel wyprawy (poznawczy, wypoczynkowy, leczniczy, sportowy), uczestnictwo w klubowych, krajowych lub międzynarodowych imprezach, np. rajdach, zlotach lub obozach szkoleniowych, oraz sami uczestnicy (samotnicy, pary, rodziny, koledzy klubowi, czy z pracy) i ich zainteresowania (turystyczne, językowe, przyrodnicze, historyczne, sportowe, itp.). Korzystne jest bowiem łączenie caravanningu z innymi upodobaniami, np. z żeglarskim, wędkarstwem, majsterkowaniem, jeździectwem, zajęciami plastycznymi, narciarstwem, sportami wodnymi, robótkami ręcznymi, kolekcjonerstwem przyrodniczym, fotografią, łucznictwem, grzybobraniami itp. Istnieją nawet specjalne konstrukcje umożliwiające jednocześnie ciągnięcie przyczepy mieszkalnej i łodzi, przyczepy – amfibie, przyczepy do transportu koni itp.

Jak widać jest wiele czynników modyfikujących charakter caravanningu. Niektóre z nich, na łamach tej pracy zostaną szerzej omówione. Caravanning jest pojęciem bardzo obszernym, o czym należy pamiętać podczas dyskusji nad kształtem caravanningu.”⁴¹

2.4. Przyczepy campingowe – podział

Samochodowe przyczepy kempingowe, są najbardziej powszechnymi pojazdami służącymi wypoczynkowi i rekreacji, w Europie stanowią 90% wszystkich pojazdów używanych w celach turystycznych, natomiast w USA 55%. Resztę stanowią przede wszystkim tzw. campery, których autor nie będzie jednak szczegółowo opisywał, gdyż nie tego dotyczy niniejsza praca.

⁴¹ Szepke R., *Caravanning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 14

2.4.1. Podział przyczep ze względu na wielkość

Przyczepy kampingowe można sklasyfikować na kilka sposobów, pierwszym z nich jest wielkość przyczepy. „Dokładna analiza długości, przeważającej liczby różnych modeli przyczep kampingowych, produkowanych w Europie pozwala na wyodrębnienie pięciu klas wielkości, określanych jako: bardzo małe, małe, średnie, duże i bardzo duże.

Tab.4 . Podział przyczep kampingowych na klasy wielkości.⁴²

Klasa wielkości przyczepy	Liczba miejsc do spania	Długość pojazdu – cm		Waga pojazdy - kG	
		granice	średnia	granice	średnia
Bardzo małe *	2 – 6	200 – 270	240	200 – 450	250
Małe	2 – 3	270 – 340	310	280 – 520	450
Średnie	2 – 5	340 – 410	380	480 – 800	600
Duże	4 – 6	410 – 480	450	650 – 1000	800
Bardzo duże	5 – 7	480 – 700**	660	800 – 2000	1200

*W tej klasie występują prawie wyłącznie składane przyczepy kampingowe.

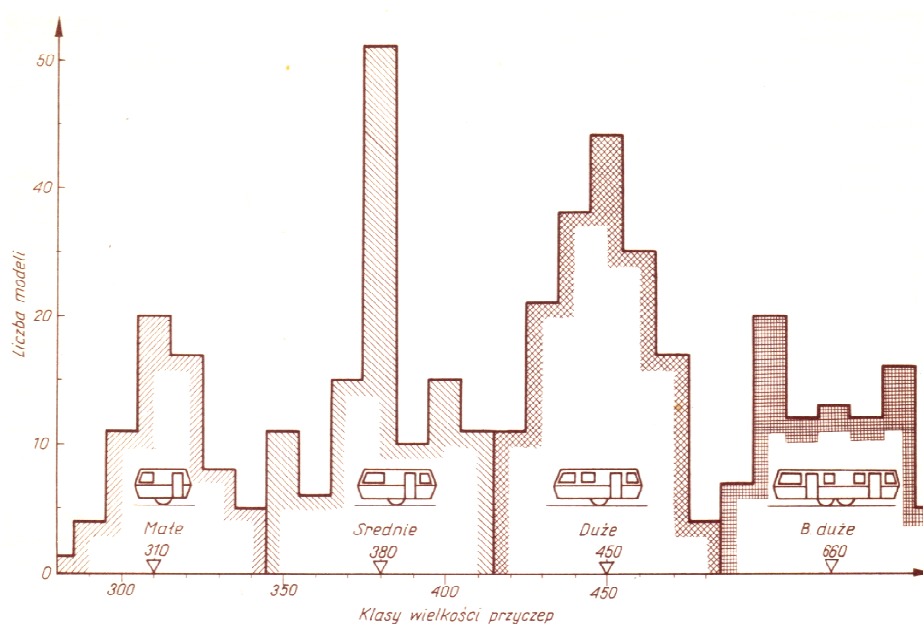
**Klasa „700” Jest założoną wielkością graniczną w Europie, w USA zdarzają się przyczepy przekraczające nawet 10 metrów.

Przy dokonywaniu tego podziału uwzględniono warunki krajowe. Może się więc zdarzyć, że przyczepa klasy „440” uważana u nas za dużą, w USA zaliczana jest do średniej wielkości. (za granicą – na zachodzie za średnią klasę uważa się przyczepy od 350 do 550 cm, a bardzo duże – powyżej 750cm.). Produkcja tak dużych karawan, w ostatnim czasie jednak wyraźnie spadła w dużej mierze ze względu na kryzys ekonomiczny, panujący na świecie. Tej wielkości karawany nie nadają się również zbyt do wędrowek, gdyż są ciężkie i mało zwrotne, a na potrzeby stacjonarnego „domku wypoczynkowego”, lepszy jest inny rodzaj pojazdu rekreacyjnego, zwany „mobile Home” (ruchomy dom).

Podział na klasy wg wielkości, został dokonany na podstawie analizy około 500 modeli produkowanych w Europie, choć w rzeczywistości w Europie wytwarza się około 1000 modeli przyczep kampingowych. Analizując rubrykę długości nadwozi, łatwo można zauważyć, że różnice między granicznymi wymiarami w każdej grupie, a także różnicę pomiędzy najmniejszymi i największymi wymiarami poszczególnych klas (oprócz bardzo dużych przyczep) wynoszą około 70cm, tj. tyle, ile ma szerokość pojedynczego łóża w

⁴² Tamże, s.17

przyczepie. Można stąd wnosić, że następna klasa przyczepy powstaje w ten sposób, że do poprzedniego układu funkcjonalnego dodaje się jeszcze jedno miejsce do spania usytuowane w poprzek pojazdu. Z kolei wielkości szczytowe pozwalają wnioskować, że optymalne długości mieszkalnych nadwozi dla poszczególnych klas wielkości, wynoszą odpowiednio 310, 380 i 450 cm.



Ryc.5. Podział przyczep campingowych produkowanych w europie, na klasy wielkości⁴³

2.4.2. Podział przyczep ze względu na ilość miejsc sypialnych

„Dalsza analiza tych kilkuset modeli karawan, pod względem liczby miejsc do spania (rozpatrywanych stale na jednym poziomie, tj. bez dodatkowych miejsc w piętrowych kojach czy na podłodze) oraz usystematyzowania tych miejsc pozwala wyodrębnić poszczególne układy funkcjonalne.”⁴⁴

Ze względu na funkcjonalność wnętrza, karawany oznaczamy symbolem literowym, gdzie zważywszy na usytuowanie miejsca do spania, literą „L” oznaczamy miejsca wzdłuż, natomiast literą „Q” miejsca w poprzek pojazdu. Liczbę miejsc zaznacza się cyfrą przed symbolem literowym, np. 3L oznacza potrójne miejsce do spania usytuowane

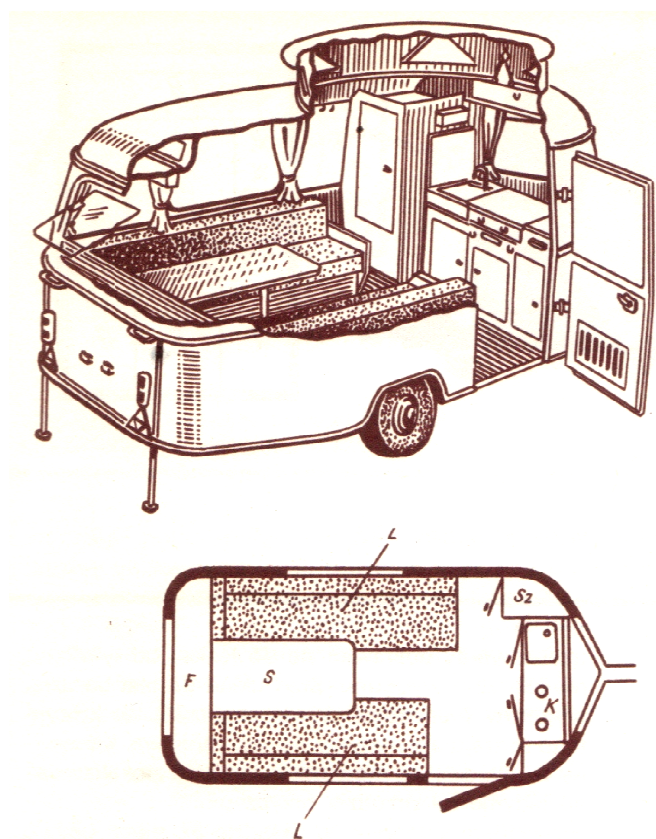
⁴³ Tamże, s. 18

⁴⁴ Tamże, s. 18

wzdłuż, a 2Q – podwójne miejsce w poprzek pojazdu. Pojedyncze łóża określa się po prostu przez L, lub Q. Miejsce do spania, prawie zawsze znajduje się w tylnej części pojazdu.

Większość nowoczesnych przyczep ma też oddzielne, specjalnie wygospodarowane miejsce na toaletę, oznacza się je dodatkowym symbolem „T”. W małych karawanach toaleta (podobnie jak kuchnia), znajduje się zawsze z przodu, natomiast w dużych, w różnych częściach pojazdu, zależnie od typu.

Zdarzają się wprawdzie niekiedy, modele jednoosobowe, są to jednak wyłącznie konstrukcje amatorskie. Na potrzeby przemysłu buduje się, co również jest rzadkością, przyczepy co najmniej dwuosobowe. Przyczepy tak niewielkich rozmiarów mogą mieć teoretycznie tylko jeden z dwóch układów funkcjonalnych – 2L, lub 2Q, przy czym kuchnia, oraz ewentualna toaleta, zlokalizowane są zawsze z przodu. Dobrą ilustracją karawany 2L jest niemiecki model zwany „Puck” o wymiarach nadwozia (dł. x szer. x wys.) 295 x 165 x 183cm i ciężarach (własny/całkowity) 330/470 kg.



Ryc.6 . Mała, dwuosobowa karawana typu 2L, Niemiecki model Eriba – Puck⁴⁵

⁴⁵ Tamże, s.19

O wiele popularniejsze są modele trzyosobowe. Karawany tego typu, są już bardziej funkcjonalne, Mogą w niej wypoczywać trzy osoby, ale mogą oczywiście też i dwie. Podział funkcjonalny tej wielkości przyczepy, pozwala wyodrębnić trzy podstawowe układy: 3L, 2QQ i 2QL.”⁴⁶

Układ 3L oznacza, że w tyle jest miejsce do spania dla trzech osób, które mogą leżeć wzdłuż, lub w poprzek pojazdu. Bardziej popularny układ 2QQ to układ, gdzie podwójne łóże do spania znajduje się z tyłu pojazdu, a jedno pojedyncze na przodzie. W takim układzie kuchnia, szafa i inne pomieszczenia użytkowe, mogą znajdować się tylko w środku pojazdu. Okazuje się, że taki układ jest najbardziej uniwersalnym rozwiązaniem.

Najrzadziej spotykany układ to 2QL, który różni się od poprzedniego tym, że łóżko w części przedniej, jest usytuowane nie w poprzek, a wzdłuż pojazdu. Układ ten przyczynia się do powiększenia wielkości użytkowej przyczepy. Należy także dodać, że niekiedy zdarzają się przyczepy, wewnątrz których zainstalowano łóżka piętrowe, stanowią one jednak znikomy procent, wśród wszystkich konstrukcji.

2.4.3. Podział przyczep ze względu na rodzaj konstrukcji

Ostatnim, ważnym kryterium podziału przyczep, jest rodzaj jej konstrukcji, a więc rozwiązanie konstrukcyjne, które determinuje jej kształt, sztywność a w efekcie także funkcjonalność. I tak, przyczepy kempingowe można podzielić na składane i nieskładane.

Przyczepy nieskładane, ze względu na swoją konstrukcję, dzielimy na samonośne, takie jak legendarna amerykańska przyczepa „Airstream”, co jest jednak dużą rzadkością, i przyczepy oparte na ramie nośnej.

⁴⁶ Tamże, s.20



Ryc.7. Amerykańska przyczepa samonośna – Airstream, w wolnym tłumaczeniu jej nazwa oznacza „strumień powietrza”. Produkowane w Jackson Center, Ohio , USA⁴⁷

Konstrukcje ramowe natomiast, można podzielić ze względu na rodzaj materiału którego użyto do jej budowy. W przypadku niewielkich przyczep, zwykle jest to poszycie wykonane z laminatu, czyli kompozytów z tworzyw sztucznych. Większe karawany, buduje się zwykle ze ścianek sklejkowych, składających się z kilku warstw, które ociepla się styropianem, pianką syntetyczną, lub rzadziej gąbką. Niekiedy, szczególnie w karawanach pochodzących z USA, materiał poszycia stanowi lekka blacha aluminiowa. Powyższa klasyfikacja nie jest pełna, gdyż projekty własne konstruktorów – amatorów, wykonywano z takich materiałów jak bambus, lite drewno, czy wiklina. Składane przyczepy campingowe natomiast, zwykle posiadają poszycie wykonane z grubego, wodoodpornego materiału.

„Składane przyczepy campingowe najróżniejszych konstrukcji, pozwalają na zmniejszenie gabarytu przyczepy, podczas holowania i garażowania. Te najróżniejsze koncepcje powodują również, że wśród składanych przyczep, można wyróżnić więcej rodzajów konstrukcji, niż wśród karawan nieskładanych. Cechą charakterystyczną wszystkich składanych przyczep campingowych, jest to, że po złożeniu, są one zazwyczaj niskie.”⁴⁸

Niska przyczepa, zazwyczaj nieco węższa niż samochód, mała i niezbyt ciężka, okazuje się dużo łatwiejsza w holowaniu i manewrowaniu, niż duża i ciężka karawana.

Przyczepy składane klasyfikuje się według kilku kryteriów. Najistotniejszym z nich jest sposób składania. Wyróżnia się trzy podstawowe sposoby: pierwszy to kolejno

⁴⁷ <http://www.designrulz.com/design/2013/05/stunning-restored-1954-airstream-flying-cloud-travel-trailer/> [dostęp z dnia 20.08.2013]

⁴⁸ Szepe R., *Caravaning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 25

rozkładane warstwy, pewne wyobrażenie daje tutaj, porównanie go do sposobu składania budki dorożkarskiej, drugi sposób to sposób zawiasowy, a trzeci to metoda teleskopowa. Również istotne kryterium stanowi sztywność elementów konstrukcyjnych, a więc czy są one miękkie, półsztywne, czy sztywne.

Składane przyczepy namiotowe, można również podzielić, wyodrębniając takie ich typy, jak: niesymetryczna przyczepa namiotowa, symetryczna przyczepa namiotowa, przyczepa namiotowa ze sztywnymi ściankami, a także składana przyczepa ze sztywnymi ściankami i sztywnym dachem.

„Niesymetryczne przyczepy namiotowe, powstały przez połączenie konstrukcji namiotu, z przyczepą bagażową w ten sposób, że przyczepa jest nosicielem namiotu (w stanie złożonym), wraz ze stelażem i innym wyposażeniem campingowym. Rozbijanie namiotu następuje najczęściej automatycznie, wraz z otwieraniem pokrywy przyczepy.” Natomiast⁴⁹ „symetryczne przyczepy namiotowe są to, najprościej rzecz ujmując, namioty rozbite na platformie utworzonej, z poziomo ułożonych pokryw, boków, lub półek przestrzeni bagażowej. Jeśli pokrywy te, boki, lub półki, dość daleko wystają na zewnątrz, to muszą być podparte, co z kolei uniemożliwia jakiegokolwiek ruchy po jej rozstawieniu. Namiot w tego rodzaju przyczepach, kończy się zasadniczo wysoko nad ziemią (nie jest do ziemi przyszpilany). Niekiedy płachty namiotowe przedłuża się do ziemi, dzięki czemu uzyskuje się dodatkową przestrzeń zamkniętą (pod skrzynią przyczepy) dla potrzeb gospodarczych”⁵⁰

„Niektóre modele tego typu, posiadają ściany sztywne wykonane z elementów sztywnych, np. ze sklejki, co z jednej strony usztywnia nadbudówkę namiotową, a z drugiej polepsza wykorzystanie wnętrza.” Inaczej sprawa wygląda w przypadku „składanych karawan z miękkimi ścianami, posiadającymi dach konstrukcji sztywnej, natomiast ścianki z tkaniny namiotowej. Taka karawana, pomimo miękkich ścianek, wyglądem wcale nie przypomina namiotu. Ten rodzaj w stanie rozłożonym, może być przesuwany z miejsca na miejsce, jednak jego holowanie jest zabronione, gdyż konstrukcja nie przewiduje takiej ewentualności”⁵¹, a postępowanie takie doprowadziłoby do uszkodzenia nadbudówki.

Również polski, rodzimy przemysł, w przeszłości produkował różne rodzaje przyczep, od karawan sztywnych, poprzez przyczepy składane, a na pojazdach campingowych kończąc. Niektóre z modeli, produkowane są do dziś. Mowa o jedynej, dużej

⁴⁹ Tamże, s.26

⁵⁰ Tamże, s.27

⁵¹ Tamże, s.29

polskiej fabryce przyczep - zakładach w miejscowości Niewiadów, niedaleko Tomaszowa Mazowieckiego.

2.5. Polski producent – Fabryka Przyczep „Niewiadów”

Historia przedsiębiorstwa, sięga 1920 roku, kiedy powstała Spółka Akcyjna „NITRAT”, której celem była produkcja wyrobów chemicznych i wojskowych. Siedziba spółki początkowo była w Warszawie, do czasu wybudowania zakładu produkcyjnego w Niewiadowie, w 1924 roku. Prace budowlane, dostawa linii technologicznych, montaż maszyn i urządzeń, przypadły włoskim specjalistom. Oprócz trotylu, w Niewiadowie produkowano również nawóz sztuczny.

W czasie II Wojny Światowej, firma została zniszczona, pozostała część przejęta przez okupanta. Po wyzwoleniu, zakład pozostawał pod kontrolą Pabianickiej Spółki Akcyjnej Przemysłu Chemicznego „CIBA”, a następnie Zjednoczonych Zakładów Przemysłu Barwników „BORUTA” w Zgierzu. Dopiero w roku 1950 udało się powrócić do produkcji chemicznej, zakład zmienił nazwę na Zakłady Przemysłu Nieorganicznego NIEWIADÓW.

W 1955 roku, zakład został podporządkowany Zjednoczeniu „PREDOM” i zmienił nazwę na Wytwórnia Wyrobów Precyzyjnych „NIEWIADÓW”. Od tego czasu firma rozwijała swoją działalność poprzez różnorodną produkcję, m.in. ozdób choinkowych, kajaków, łodzi żaglowych, młynków elektrycznych. W 1966 roku, rozpoczęto produkcję przyczep kempingowych. Jeszcze dwukrotnie zmieniano nazwę zakładu na Zakłady Sprzętu Domowego i Turystycznego „PREDOM-PRESPOL” oraz w 1986 r. na Zakłady Sprzętu Precyzyjnego „NIEWIADÓW”. W 1994 roku, przekształcono firmę w spółkę akcyjną. Kolejnym krokiem w historii, jest wydzielenie dwóch spółek – Fabryka Przyczep Niewiadów Sp. z o.o. oraz Fabryka Artykułów Domowych FAD Niewiadów Sp. z o.o.

W kwietniu 2006 roku, doszło do scalenia wszystkich Spółek w jedną, pod nazwą Zakłady Sprzętu Precyzyjnego „NIEWIADÓW” S.A. w skrócie „NIEWIADÓW” S.A.



Ryc.8 Uczestnicy VII zlotu Fanklubu Niewiadówek w Borkach (25-27.06.2010), pod fabryką przyczep w Niewiadowie. Podczas zlotu odbyła się wycieczka do fabryki.

„Ważniejsze daty w historii Firmy:

- 30 grudzień 1920 r. - Założono Spółkę Akcyjną NITRAT,
- 1921 - 1922 r. - Budowa Polskich Zakładów Chemicznych NITRAT Spółka Akcyjna w Niewiadowie,
- 8 grudzień 1922 r. - Uroczyste poświęcenie nowej fabryki,
- 1924 rok. Firma Societa Italiana Prodotti Esplodenti z Mediolanu dokonała rozruchu zakładu i przekazała go polskiemu personelowi,
- 1 wrzesień 1939 r. - Zbombardowano niektóre obiekty zakładu,
- 1940 rok. Zdemontowano i wywieziono do Niemiec urządzenia zakładu,
- 1941 - 1944 - Lata rozbrajania niewypałów amunicji, pocisków i bomb,
- październik 1944 r. — Wywieziono przymusowo pracowników do Austrii,
- styczeń 1945- Wyzwolono zakład,
- 1946 - Polskie Zakłady Chemiczne NITRAT SA podporządkowano Pabianickiej Spółce Akcyjnej Przemysłu Chemicznego CIBA,
- Maj 1949 r. — Zjednoczone Zakłady Przemysłu Barwników O-RUTA w Zgierzu — administratorem zakładu,
- Styczeń 1950 r. — Utworzone zostały samodzielne Zakłady Przemysłu Nieorganicznego — Niewiadów — podległe Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego,

- Luty 1951 r.— Rozpoczęto produkcję soli nieorganicznych i innych związków chemicznych. Jednostką nadrzędną zakładu zostało Ministerstwo Przemysłu Chemicznego,
- 1955 r. — Zakład został podporządkowany Zjednoczeniu PREDOM w Ministerstwie Przemysłu Maszynowego i zmienił nazwę na Wytwórnia Wyrobów Precyzyjnych NIEWIADÓW,
- 1957 r. — Rozpoczęto produkcję ozdób choinkowych i kajaków składanych NEPTUN,
- 1964 r. — Rozszerzono produkcję sprzętu pływającego o łódź żaglową MEWA,
- 1965 r. — Wyprodukowano pierwszy młynek elektryczny do kawy,
- 1966 r. — Uruchomiono produkcję przyczep campingowych TRAMP oraz elektrycznych robotów kuchennych,
- 1970 r. — Powstała przyczepa campingowa ROMI,
- 1970 r. — Zakład zajął 1 miejsce we współzawodnictwie międzyzakładowym Zjednoczenia PREDOM,
- 1973 r. — Wyprodukowano pierwsze przyczepy campingowe typu N-126,
- 1974 r. — Rozpoczęto produkcję przyczep bagażowych N-250 i przyczep pod łodziowych,
- 1975r. — Zakład zmienił nazwę na Zakłady Sprzętu Domowego i Turystycznego PREDOM-PRESPOL,
- 1976 r. — Pierwsze przyczepy campingowe N-132 opuściły produkcję,
- 1977 r. — Uruchomiono produkcję nowej przyczepy campingowej typu N-127,
- 1978 r. — Uroczysty chrzest statku m/s NIEWIADÓW,
- 1982r. — Zakład przystąpił do Zrzeszenia Wytwórców Sprzętu Precyzyjnego w Ministerstwie Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego,
- Styczeń 1986 r. — Rozpoczęto produkcję nowej generacji przyczep campingowych N-126n,
- Lipiec 1986 r. — Zmieniono nazwę zakładu na: Zakłady Sprzętu Precyzyjnego „NIEWIADÓW” ,
- 1995 r. – Powstanie Grupy Kapitałowej i wydzielenie oddzielnych podmiotów gospodarczych ze struktur Zakładów Sprzętu Precyzyjnego „NIEWIADÓW” S.A.: Fabryki Przyczep Sp. z o.o., Fabryki Artykułów Domowych Sp. z o.o.,

- 2001 r. – Nagroda „Europrodukt 2000” za „niebieską linię” czyli grupę przyczep bagażowych. W tym samym roku Fabryka Przyczep odbiera prestiżową nagrodę za dynamikę eksportu w latach 1999-2001. Zakład znalazł się też w rankingu największych polskich eksporterów „Polish Export Review 2001”,
- 2004 r. – Fabryka Przyczep Niewiadów otrzymuje statuetkę Lider Exportu 2004”,
- 2006 r. – Spółka organizuje ogólnopolski konkurs na najstarszą przyczepę kempingową typ N 126. Wygrywa przyczepa z pierwszego roku produkcji (1973) przywieziona przez Pana Janusza Broena z Sosnowca. Zwycięzca odjeżdża nową N126,
- 2006 r. – Ponowne połączenie Spółek „córek” w jedną – Zakłady Sprzętu Precyzyjnego „NIEWIADÓW” S.A. w skrócie „NIEWIADÓW” S.A.,
- 2007 r. - uzyskanie przez Spółkę Certyfikatu Zarządzania Jakością ISO 9001:2001.”⁵²

Obecnie, fabryka sprzedaje niestety niewiele przyczep campingowych, a sprzedawane przyczepy trafiają głównie na eksport.

Campingi z Niewiadowa, pomimo swojej sprawdzonej przez lata wysokiej jakości, nie znajdują nabywców w kraju, głównie ze względu na cenę. Za najtańszą, trzysobową wersję, kultowej przyczepy Niewiadów N126, trzeba zapłacić 23 370 zł. Niestety Polacy wciąż preferują większe przyczepy zachodnie, kupując często bardzo stare, używane przyczepy, wielokrotnie tańsze od polskich produktów.

Jednak zarząd fabryki, stara się umocnić pozycję firmy na rynku, zwiększając jej wielobranżowość, a także stosując umiejętny marketing. Poszukuje nowych kontrahentów. Firma na swojej stronie internetowej, przyczepy reklamuje tak:

„Kempingi "NIEWIADÓW" - przyczepy przeznaczone max dla 5 osób. Produkowane w dwóch technologiach: laminatu i ścian warstwowych. Przyczepy standardowo wyposażone w kuchenkę gazową i umywalkę. W opcji lodowa z zamrażarką, ogrzewanie, łazienka. Przestrzeń można powiększyć poprzez dołożenie przedsionka. Kempingi rodem z Niewiadowa zostały docenione przez klientów na całym świecie i obecnie sprzedawane są obok krajów europejskich do Nowej Zelandii, Japonii, Korei Pd., Islandii i na Tajwan. Poziom wyposażenia i wykonania nie odbiega niczym od europejskiej konkurencji przy dużo atrakcyjniejszej cenie.”⁵³

⁵² <http://www.niewiadow.pl/Historia> [dostęp z dnia 18.07.2013]

⁵³ <http://www.niewiadow.pl/katalog/cat/11> [dostęp z dnia 30.07.2013]

2.5.1. Przyczepy produkowane w Niewiadowie

Fabryka w Niewiadowie, w latach swojej działalności wyprodukowała modeli przyczep. Oto one w kolejności chronologicznej, począwszy od najstarszej:

- TRAMP 66,
- TRAMP 68,
- ROMI 23,
- N-126 STANDARD,
- N-126 a,
- N-126 b,
- N-126 c,
- N-126 d,
- N-126 e,
- N-126 et,
- N-127,
- N-132 d,
- N-132 l,
- N-132 t,
- N-126 n,
- N-126 nl,
- N-126 nt,
- N-126 ntl,
- N-375,
- N-390 Stratus Classic,
- N-390 Stratus Lux,
- N-121 (Nigdy nie wprowadzona do masowej produkcji).
- A także dwa prototypy:
- N-133,
- N-128

2.5.1. Finanse fabryki przyczep w Niewiadowie

W latach największej świetności, zakład zatrudniał kilka tysięcy pracowników, produkując ogromną ilość przyczep, głównie modelu N126. („W latach 1973-82, zakłady Predom-Prespol wyprodukowały na rynek wewnętrzny ok. 33 tys. tych przyczep.”⁵⁴)

Dziś jest to niespełna 500 zatrudnionych. Jeszcze w roku 2004, działalność przedsiębiorstwa była rentowna, bowiem firma odnotowała 70 milionów złotych przychodów i 200 tysięcy złotych zysku, natomiast zysk netto z działalności operacyjnej firmy w 2006 roku, wynosił 520 tysięcy złotych. Jednak już rok 2007 przyniósł stratę, w roku tym spółka wykazywała stratę netto w wysokości 3,1 miliona złotych, a w następnym roku strata netto wynosiła 19,4 miliona złotych. W roku 2009 nastąpiła niewielka poprawa, co jednak nie przyczyniło się do przywrócenia rentowności spółki. We wspomnianym roku, strata netto firmy wynosiła 6,8 miliona złotych. 28 lutego 2011 roku, zarząd firmy złożył do sądu wniosek o ogłoszenie upadłości, kontrolę nad majątkiem firmy przekazując syndykowi masy upadłościowej.

6 września 2013 roku, zakład został sprzedany prywatnemu inwestorowi, który nadał firmie nazwę „Zakład Produkcji Przyczep Niewiadów”, i utrzymał produkcję 5 modeli przyczep. Model podstawowy, N126 z laminatowym poszyciem, produkowany jest w trzech odmianach: d, e, oraz et, z WC w podstawowym wyposażeniu. W produkcji pozostaje także model N Freedom, N sport 520 w wersjach L i B, wersja B z łóżkiem piętrowym, N sport 370, a także model N126n, z poszyciem warstwowym, w trzech wersjach n, nt z toaletą na wyposażeniu, oraz wersji z prysznicem i WC, o nazwie ntl.

Działalność pierwotnej części zakładu, ograniczyła się do sprzętu AGD, w tym sztandarowego produktu, suszarki do produktów spożywczych, skrzynek na listy, produkcji specjalnej, z przeznaczeniem dla wojska, a także elektronicznych podzespołów specjalistyczny, produkowanych na zamówienie kontrahenta.

W 2006 roku użytkownicy i pasjonaci marki „Niewiadów”, założyli klub zrzeszający fanów z całego kraju, nazywając go „Fanklub Niewiadówek”.

⁵⁴ Szepke R., *Vademecum turysty motorowego*, wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa 1984, s.40

Rozdział III. Fanklub Niewiadówek

3.1. Fanklub Niewiadówek - informacje ogólne

Fanklub Niewiadówek jest stowarzyszeniem zwykłym zrzeszającym sympatyków przyczep kempingowych marki Niewiadów. Podstawą prawną działania takiego stowarzyszenia jest Ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach. Artykuł 40.1 tej ustawy mówi: „Uproszczoną formą stowarzyszenia jest stowarzyszenie zwykłe, nie posiadające osobowości prawnej.

2. Osoby w liczbie co najmniej trzech, pragnące założyć stowarzyszenie zwykłe, uchwalają regulamin działalności, określając w szczególności jego nazwę, cel, teren i środki działania, siedzibę oraz przedstawiciela reprezentującego stowarzyszenie.

3. O utworzeniu stowarzyszenia zwykłego jego założyciele informują na piśmie właściwy, ze względu na przyszłą siedzibę stowarzyszenia, organ nadzorujący, podając dane, o których mowa w ust. 2.”⁵⁵

Pomysł powstania Fanklubu narodził się wiosną 2006 roku. Realizowany był on za pomocą strony internetowej pod nazwą "moja N 126 e". Głównym przeznaczeniem strony była dokumentacja i rozpowszechnienie przebiegu remontu przyczepy Niewiadów N 126 e, należącej do właściciela strony, Pana Marka Janusza, jednak w związku z bardzo licznym odzewem zainteresowanych tematyką, i falą pytań do autora strony, postanowił on w przyszłości nieco zmienić jej charakter. Początkowo strona obejmowała także historię karawaningu w Polsce, pierwszą pomoc oraz przydatne dla innych karawaningowców odnośniki internetowe do innych stron o tożsamej tematyce. Warto dodać, że z założenia na początku była to strona prywatna. Pierwsze zmiany polegały na tym, że dodawane były coraz to nowe działy, powstał pomysł stworzenia forum i Fanklubu. Stworzenie forum było naturalną konsekwencją rozwoju strony. Liczba użytkowników forum systematycznie rosła, w dniu pierwszych urodzin Fanklubu Niewiadówek było ich ponad czterdziestu. Wraz z rozwojem strony, zdecydowano o zmianie nazwy na obecną - Fanklub Niewiadówek. 7 lipca 2007, wprowadzono największe zmiany na stronie, która otrzymała nowy wygląd. Uporządkowano istniejące działy i zawarte w nich tematy. Strona otrzymała swój obecny kształt. Obecnie strona internetowa Fanklubu posiada adres internetowy: www.fanklub-niewiadówek.com.

⁵⁵ Dz. U. 1989 Nr 20 poz. 104

Założycielami stowarzyszenia Fanklubu Niewiadówek są Panowie Marek Janusz, Bartosz Gołębiowski, Sergiusz Briss. Przedstawicielem klubu jest Pan Marek Janusz z Sosnowca.

3.2. Fanklub Niewiadówek - rodzaje członkostwa

Od początku powstania Fanklubu, jego członkiem może zostać każdy, kto posiada przyczepę kempingową firmy Niewiadów, który zgłosił chęć bycia członkiem Fanklubu, aktywnie uczestniczy w życiu Fanklubu, bywa na zlotach klubu, współtworzy stronę internetową i forum (przysyła artykuły i zdjęcia). 1 lipca 2010 roku, było 500 zarejestrowanych użytkowników forum internetowego, natomiast 7 września 2012, czyli w piątą rocznicę założenia Fanklubu, liczył on 426 osób.

Poza członkostwem zwyczajnym, w hierarchii Fanklubu wyróżnić można dwie inne formy przynależności, pierwszą z nich jest „Przyjaciel Fanklubu”. Przyjacielem określa się posiadacza przyczepy kempingowej innej marki niż Niewiadów. Może nim zostać każdy kto zgłosił chęć bycia przyjacielem Fanklubu, aktywnie uczestniczy w życiu Fanklubu, bywa na zlotach klubu, współtworzy stronę internetową i forum (przysyła artykuły i zdjęcia).

W obu przypadkach, a więc aby zostać „Przyjacielem Fanklubu” i „Fanklubowiczem”, należy przysłać e-mailem wypełnione zgłoszenie, oraz zdjęcie posiadanej Niewiadówki (Fanklubowicz), lub innej przyczepy kempingowej (Przyjaciel Fanklubu).

Obok fanklubu, równolegle funkcjonuje wcześniej wspomniane stowarzyszenie, o tej samej nazwie, którego członkowie posiadają, legitymacje członkowskie, a także są zobligowani do corocznych wpłat składki w wysokości 20 złotych, na rachunek stowarzyszenia. W przypadku fanklubowiczów zwykłych, wpłaty te są dobrowolne.

Członkiem stowarzyszenia może być Fanklubowicz, który wypełni, podpisze i przyśle tradycyjną pocztą deklarację członkowską stowarzyszenia wraz ze zdjęciem, oraz uzupełni swój profil na stronie Fanklubu, co jest warunkiem koniecznym.

Główną i zasadniczą różnicą pomiędzy niestowarzyszonym, a stowarzyszonym fanklubowiczem, jest taka, że stowarzyszony może aktywnie współtworzyć stronę internetową i forum, jednak nie jest zobligowany do opłacenia składki członkowskiej i nie może korzystać z pełnych praw członka stowarzyszenia, określonych w regulaminie stowarzyszenia.

Stowarzyszenie posiada stosunkowo rozbudowany regulamin, stanowiący o prawach i obowiązkach członka stowarzyszenia, a także o celach i środkach działania, władzach, strukturze organizacyjnej i majątku klubu. Zawiera także szereg postanowień ogólnych.

Czwartym rodzajem przynależności do fanklubu obok członka zwyczajnego, „przyjaciela Fanklubu” i „członka zrzeszonego”, jest członkostwo honorowe. Obejmuje ono osoby szczególnie zasłużone w pracy na rzecz Fanklubu, osoby ważne w historii Fanklubu, a także Fabryki Niewiadów. W tym przypadku nie jest konieczne posiadanie przyczepy marki Niewiadów.

Podsumowując liczbowo faktyczny stan członków Fanklubu, na dzień 18.12.2013 roku, było to 428 fanklubowiczów zarejestrowanych, przy czym stan ten nie przekłada się na liczebność osobową, bowiem każda „załoga” liczy średnio od 2 do 4 osób. Zarząd Fanklubu podaje, że aktywni członkowie stanowią około 200 załóg, a więc niecałe 50 % ogółu.

Inicjatywa zrzeszania się oficjalnie w myśl ustawy o stowarzyszeniach, okazała się mało popularna, gdyż zgłoszenia wysłało jedynie około 25 osób. Zarząd Fanklubu, taki stan tłumaczy niechęcią formalizowania swojej przynależności i koniecznością wpłacania składek, które można uiszczać również dobrowolnie, w dowolnej wysokości, na numer konta stowarzyszenia, będąc niezrzeszonym.

Status „Przyjaciela Fanklubu” otrzymało 21 osób. W wielu przypadkach, są to osoby zaczynające przygodę z caravaningiem od marki Niewiadów, jednak zmuszeni oni byli do zakupu, przyczepy innej, najczęściej większej.

3.3. Złoty Fanklubu Niewiadówek

Część osób, członków Fanklubu, spotyka się regularnie na corocznych zlotach Fanklubu, na których panuje sielska, wręcz rodzinna atmosfera. Czas podczas zlotów, wypełniają liczne konkursy z nagrodami, gry i zabawy, adresowane dla uczestników dorosłych, jak i dzieci. Stałym punktem, są zawody w przeciąganiu samochodu na linie, turlaniu opony transtorowej, a także wieczorne ognisko z kiełbaskami i wspólnym śpiewaniem. Często są także przeróżne wycieczki w okolicach miejsca zlotu, autokarowe, samochodowe, rowerowe i piesze, pozwalające poznać atrakcje regionu, w którym odbywa się zlot. Złoty najczęściej (szczególnie ostatnimi laty), organizowane są w centralnej części kraju, by ułatwić dojazd wszystkim klubowiczom z całego kraju.



Ryc.9. Uczestnicy XV Zlotu Fanklubu, który odbył się w Iłkach w dniach 30.05-2.06.2013r.

Działanie takie nie jest jednak regułą, gdyż 11 Zlot Fanklubu, który odbył się w roku 2011, odbył się w Czeskich Karlovicach. Pierwszy zlot odbył się 1 – 4 maja 2008 roku w Sandomierzu , a ostatni jak do tej pory, w Sielpi w dniach 29 czerwca - 1 lipca 2011 roku. Oto lista wszystkich zlotów które odbyły się w latach 2008 – 2013, z uwzględnieniem orientacyjnej liczby uczestników niektórych zlotów, w kolejności chronologicznej :

- Pierwszy Zlot Fanklubu Niewiadówek: Sandomierz 1-4 Maja 2008 (łącznie ok. 40 załóg),
- Drugi Zlot: Bachotek 12-14 Września 2008 (łącznie ok. 25 załóg),
- Trzeci Zlot: Warka 1-3 Maja 2009 (Obecność na zlocie deklarowało ponad 100 załóg)
- Czwarty Zlot: Borki 11-14 Czerwca 2009 (ok. 36 załóg),
- Piąty Zlot: Nieborów 4-6 Września 2009 (ok. 25 załóg – dotyczy Przyczep „Niewiadów”, łącznie około 50 załóg),
- Szósty Zlot: Sława 30 Kwietnia - 3 Maja 2010 (udział deklaruje aż ok. 150 załóg, brak informacji ile z FN, i 8 ekip uczestniczących bez przyczep – wynajęte domki),
- Siódmy Zlot: Borki 25-27 Czerwca 2010 (około 20 załóg),
- Ósmy Zlot: Miłków 3-5 Września 2010 (udział deklarowało aż 78 ekip),
- Dziewiąty Zlot: Danowskie 30 Kwietnia - 3 Maja 2011 (tylko 3 załogi reprezentujące Fanklub niewiadówek, jednak ogólnie ok. 30 załóg),
- Dziesiąty Zlot: Miedzna Murowana 24-26 Czerwca 2011 (ok. 20 załóg),
- Jedenasty Zlot Fanklubu Niewiadówek: Karlovice - Sedmihorky (Czechy) 9-11 Września 2011 (ok. 10 załóg),
- Dwunasty Zlot: Polańczyk 27 kwietnia - 6 maja 2012 (ok. 15 załóg),

- Trzynasty Zlot: Sielpia 29 czerwca - 1 lipca 2012 (obecność deklarowało ok. 30 załóg),
- Czternasty zlot: Wielka majówka nad jeziorem Krasne 1-5.05.2013 (10 załóg),
- Piętnasty zlot: Iłki, 30.05-2.06.2013 (około 25 załóg).

Ponadto odbył się szereg innych Spotkań, w których uczestniczyli członkowie Fanklubu Niewiadówek, a wśród nich między innymi:

- I Ogólnopolska Pielgrzymka Karawaningowa na Jasną Górę w dniach 13-14.04.2013
 - Targi Caravaningu i Kempingu expoCARAVANING2011
 - Targi Caravaningu i Kempingu expoCARAVANING2010
 - Targi Caravaningu i Kempingu expoCARAVANING2009
 - Targi Caravaningu i Kempingu expoCARAVANING2008
- Ogólnopolski i Okręgowy Zlot Caravaningu PZM "Śnieżka 2009" Przyczep N-126 z Niewiadowa Zmotoryzowanych Osób Niepełnosprawnych i Eliminacja Mistrzostw Okręgu Turystyki Carawaningowej PZM i wiele innych.

3.4. Pojazdy Fanklubowiczów

Szczególnie na zlotach, w szeregach Fanklubowiczów, dużą uwagę skupiają samochody i przyczepy, o wartości kolekcjonerskiej, a więc rzadkie, czy nietypowe, poniżej zaprezentowano kilka z najbardziej wyróżniających się zestawów:



Ryc.10. Zabytkowy zestaw FSO Polonez i przyczepa Niewiadów N121



Ryc.11. Unikatowy Fiat 126p BOSMAL, w wersji Cabrio ('94), powstało ich tylko 507 sztuk. Na zdjęciu z przyczepą rozkładaną Niewiadów GK-100 ('79)



Ryc.12. Ta sama przyczepa, model GK-100, w pozycji rozłożonej.



Ryc.13. Stosunkowo popularna przyczepa, model Niewiadów N132



Ryc.14. Zdecydowanie najpopularniejsza wśród fanklubowiczów przyczepa. Na zdjęciu model Niewiadów N126 z 1976 roku, spięty z Polskim Fiatem 126p, rocznik '86.

3.4. Statystyki odwiedzin strony www.fanklub-niewiadowek.com

Strona Fanklubu służy ogromnej liczbie osób, nie tylko w Polsce, ale i na całym świecie.

Liczba osób odwiedzających stronę, łączących się z nią za pośrednictwem komputerów na terenie kraju, z wyszczególnieniem poszczególnych województw, przedstawia się następująco (dane aktualne w dniach od 07 stycznia 2012 do 13 sierpnia 2013):

- Woj. Mazowieckie: 9 727
- Woj. Śląskie: 6 369
- Woj. Kujawsko – Pomorskie: 5 556
- Woj. Małopolskie: 4 155
- Woj. Łódzkie: 3 924
- Woj. Dolnośląskie: 2 882
- Woj. Wielkopolskie: 2 262
- Woj. Pomorskie: 1 572
- Woj. Lubelskie: 1 461
- Woj. Podkarpackie: 1 087
- Woj. Opolskie: 1 024
- Woj. Zachodniopomorskie: 860

- Woj. Świętokrzyskie: 755
- Woj. Lubuskie: 730
- Woj. Warmińsko – Mazurskie: 661
- Woj. Podlaskie: 636

Ponadto 7 945 Osób odwiedzających stronę na terenie kraju, jednak bez możliwości ustalenia konkretnego regionu. Ogólna liczba osób odwiedzających Stronę na tej przestrzeni czasu, z terenu Polski to 51 546 osób.

Oprócz gości z kraju, stronę Fanklubu odwiedza wielu gości z zagranicą, chcących zaczerpnąć porad na temat przyczep produkcji polskiej. Liczba wejść na poszczególne kraje w dniach od 07 stycznia 2012 do 13 sierpnia 2013 wygląda następująco (zestawienie obejmuje liczbę wejść z danego kraju, przykładowo jeśli z Włoch stronę odwiedzono 58 razy, to oznacza to, że wejścia miały miejsca z 58 różnych komputerów/adresów IP) :

Czechy: 700	Bułgaria: 27
Niemcy: 683	Grecja: 22
Wielka Brytania: 314	Chorwacja: 21
Holandia: 309	Islandia: 19
USA: 279	Chiny: 19
Węgry: 216	Kanada: 15
Rosja: 201	Szwajcaria: 14
Serbia: 182	Irlandia: 14
Francja: 181	Słowenia: 12
Szwecja: 136	Estonia: 11
Ukraina: 134	Rumunia: 11
Finlandia: 114	Litwa: 7
Norwegia: 109	Macedonia: 4
Turcja: 86	Izrael: 4
Belgia: 82	Białoruś: 4
Słowacja: 80	Portugalia: 3
Dania: 75	Armenia: 3
Austria: 75	Japonia: 3
Włochy: 58	Kongo: 2
Hiszpania: 47	Litwa: 2

Cypr: 2

Azerbejdżan: 2

Nowa Zelandia: 2

Montenegro, Indie, Mołdawia, Maroko,

Taiwan po 1 wejściu.

Strona Fanklubu, posiada wiele działów tematycznych, dokładanych do pierwotnej wersji na przestrzeni lat. W chwili obecnej, na stronie internetowej www.fanklub-niewiadowek.com, przeglądać można działy:

Zakładka „Fanklub”, a w niej:

- Stowarzyszenie,
- Fanklubowicze,
- Przyjaciele Fanklubu,
- Złoty i Spotkania,
- Nasze Niewiadówki,
- Retrogaleria Niewiadówek,
- Kalendarium Fanklubu,
- Gadżety Fanklubu.

Zakładka „Karawaning”, a w niej:

- Karawaning w Polsce,
- Zagraniczne Modele,
- Karawaning w Prasie,
- Niewiadów w Prasie,
- Ciekawostki,
- Książki.

Zakładka „Niewiadówki”, a w niej:

- Artykuły,
- Remonty,
- Zrób To Sam,
- Dokumenty i Instrukcje.

Zakładka „Ruszam w Trasę”, a w niej:

- Pomoc Przedmedyczna,
- Pomoc Prawna,
- Niezbędnik Kierowcy,
- Na Urlop.

A także zakładka „Rozrywka”, a w niej:

- Muzea Techniki,
- Filmiki,
- Gry,
- Humor.

Tab.5. Jak na przestrzeni lat zmieniała się strona i forum Fanklubu

Para- metr Rok	Liczba krajów, z których Internauci odwiedzają Fanklub	Liczba niepowtarzalnych odsłon dziennie	Liczba osób w Fanklubie	Liczba osób korzystających z Forum	Liczba unikatowych odsłon miesięcznie	Liczba odsłon miesięcznie z poszczególnych miast w Polsce*	Liczba tematów na Forum	Liczba postów na Forum
2009	14	120	210	350	1500	6500	1000	15000
2010	28	105	280	560	1400	5000	1500	24000
2011	30	114	350	790	1430	3000	2080	31000
2012	44	114	426	1029	1595	3965	2667	39725

*W roku 2009 z liczby 130 miast, w roku 2010 z liczby 140 miast, w roku 2011 z liczby 141 miast, w roku 2012 z liczby 174 miast w Polsce.

3.5. Partnerzy Fanklubu Niewiadówek

W piątek, 29 lutego 2008 roku, Fanklub Niewiadówek, stał się oficjalnym partnerem Firmy Niewiadów, ponadto Fanklub jest partnerem Magazynu Aktywnego Wypoczynku – „Polski Carawaning”, oraz portalu internetowego www.karawaning.pl. Fanklubowicze mogą także korzystać ze zniżek, kupując w sklepie Ledeon.pl, oferującym wyposażenie dla carawaningu i żeglarstwa.

Na stronie www.fanklub-niewiadówek.com, odnaleźć można także odsyłacze internetowe do stron prywatnych, takich jak (Podano nazwy własne):

- Karawaning.pl
- Carawaning.pl
- Camper Club Poland

Do stron internetowych ośrodków kempingowych:

- Brenna Kemping Kotarz
- Sandomierz Kemping Browarny
- Bachotek Ośrodek Wypoczynkowy Stepol
- Borki Camping 125
- Holandia – Groningen – Ośrodek zagraniczny

Dilerów przyczep kempingowych:

- Niewiadow.pl
- Smolicz
- Knaus
- Buerstner
- Dethleffs
- Adriacaravan

Sklepów z wyposażeniem turystycznym:

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| • Tam, | • Kampads, |
| • Campotur, | • Przyczepy Kempingowe, |
| • Camppol, | • AutoCaravan, |
| • Nachtman, | • Manczak, |
| • Przyczepy Wolica | • Kondor, |
| • Tani Kemping, | • Goliat, |
| • Caravaning, | • Przedsionki, |
| • Darius Przyczepy, | • Namioty, |
| • Holidaysport, | • Sklep Caravaning.pl |
| • Przyczepy, | |
| • Przyczepy Campingowe, | |
| • Alberto, | |
| • MotoService, | |
| • Rynkiewicz Camp, | |
| • Polcamp, | |
| • Kempingi Republika, | |
| • CampOzi, | |
| • Kemping, | |

Do stron klubowych:

- Klub Carawaningowy Kompas
- Carawaning.32.pl
- Ondraszek
- KMG Jarzabek
- Camper Club Poland
- Carawaning.w.Interia.pl

Do stron zagranicznych o tematyce około carawaningowej:

- Karavan – Czechy
- Nachtigall Thomas – Niemcy
- Movera - Niemcy
- Tab Out Of Line - Niemcy
- Caravan Start Pagina - Holandia
- Campersite – Belgia
- Campersite - Holandia
- Camperpunt - Holandia
- Predom - Holandia
- Silvicamp
- Womo - Niemcy
- CampingChannel
- Motorhome

A także do stron internetowych czasopism polskich:

- Polski Carawaning
- Carawaning Ekspert
- i zagranicznych:
- Promobil
- Reisemobil International
- Camping Car Magazine

Oraz do forów internetowych o tematyce carawaningowej:

- Karawaning.pl
- Klub Carawaningowy Kompas
- Towarzystwo Statecznych Carawaningowców

- CamperTeam
- Karawaning
- Camper Club Poland
- Karavan Forum.

Rozdział IV. Badania własne

4.1. Ankieta jako metoda badawcza

Żeby w prawidłowy sposób pozyskać i przeanalizować informacje dotyczące preferencji, opinii i zwyczajów klubowiczów, a także poznać sprzęt którym się posługują, autor pracy posłużył się narzędziem badawczym, zwanym ankietą. Badanie to przeprowadzono na reprezentatywnej grupie respondentów, przy użyciu odpowiednio skonstruowanego kwestionariusza ankiety, zawierającego szereg pogrupowanych tematycznie pytań. Nie bez powodu autor zdecydował się właśnie na tę formę wywiadu: Po pierwsze, „Ankieta nadajw wywiadowi kształt i strukturę; bez niej ankietier mógłby pominąć ważne pytania, źle je formułować, a respondent mógłby się gubić we własnych odpowiedziach. Po drugie: sprawia że badanie jest interesujące dla respondenta. Starannie opracowana ankieta prowadzi respondenta od zagadnienia do zagadnienia, w sposób logiczny i celowy. Badanie jest wtedy bardziej ciekawe i stymulujące. Po trzecie: zmusza do utrzymania dyscypliny, do zadania wszystkich pytań i we właściwej kolejności. Po czwarte: ułatwia pracę ankietera, dzięki dobrze zaprojektowanej ankiecie, właściwie każdy może postawić pytania i zanotować odpowiedzi. Jasne i odpowiednio uporządkowane pytania, czynią pracę łatwiejszą i przyjemniejszą zarówno dla ankietera, jak i dla respondenta. Ankieta, upraszcza też zapisywanie danych. Zbieranie danych od dużej liczby osób, przysporzyło by kłopotów, gdyby nie istniał ustalony sposób ich zapisu.”⁵⁶ Ponadto ankieta umożliwia lepsze zrozumienie przez ankietera znaczenia odpowiedzi udzielonych przez respondenta, a w razie wątpliwości daje możliwość wyjaśnienia respondentowi istoty pytań.

⁵⁶ Mazurek – Łopacińska K., (red.), *Badania Marketingowe Teoria i Praktyka*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2005

„Spośród badań częściowych, największą wartość ma badanie reprezentacyjne, ponieważ tylko wyniki uzyskane tą metodą można z dużym prawdopodobieństwem uogólnić na całą (generalną) zbiorowość. Pozostałe metody pozwalają uzyskać informacje charakteryzujące jedynie daną, niewielką na ogół zbiorowość, która została objęta badaniem ankietowym.

Wiarygodność wyników badań reprezentacyjnych, zależy przede wszystkim od liczebności i struktury populacji próbnej (empirycznej).

4.2. Kwestionariusz ankiety

Kwestionariusz ankiety zawierał 46, pogrupowanych tematycznie pytań, w skład których wchodziło 31 pytań zamkniętych i 15 pytań otwartych. Pytania o numerach od 1 do 3, stanowiły tzw. metryczkę, a więc pytania odnośnie wieku, płci i wykształcenia respondenta. Kolejne cztery pytania, miały określić kto z krewnych badanego posiadał przyczepę, oraz czy on sam przyczepę posiada. Następne dwa pytania dotyczyły finansów badanego. Pytania od 10 do 33 dotyczyły posiadanej przez badanego przyczepy, a więc jej typu, przeszłości, przebiegu, używalności, ceny zakupu i sposobu przechowywania. Pytanie 34 dotyczyło rocznika samochodu który używany jest do holowania przyczepy. Natomiast pytania od 35, do 46 dotyczyły oceny polskich pól campingowych i ich jakości, a także przynależności do Fanklubu Niewiadówk.

4.3. Ankieta przeprowadzona wśród Fanklubowiczów podczas XXIII zlotu Fanklubu

W trakcie trzynastego Fanklubowego zlotu, który odbył się w Sielpi w dniach 29 czerwca - 1 lipca 2012, wśród uczestników przeprowadzona została ankieta. Autor starał się objąć ankietą możliwie wszystkich uczestników zlotu, jednak pomimo tego że ankieta była anonimowa, kilka osób odmówiło jej wypełnienia z przyczyn osobistych. Kilku uczestników nie udało się przebadać z innych powodów, głównie ze względu na wiek. Dane opracowane na podstawie ankiety, nasuwają bardzo ciekawe wnioski, otóż:

Z pośród 50 ankietowanych osób, co stanowi około 10% aktywnych członków, średnia wieku respondentów wyniosła 35 lat, Wiek najstarszego uczestnika to 58, a najmłodszego to 16 lat. Przy czym o ile wiek najstarszego uczestnika może być uznany, za

wartość faktyczną, to wiek najmłodszego uczestnika już nie, ponieważ młodzież ze względu na stopień skomplikowania pytań szczegółowych, rozwiązywała ankietę niechętnie. Kolejnym powodem jest fakt, iż wraz z dorosłymi na zlot dotarło wiele dzieci, a wśród nich także niemowląt, nie mogących naturalnie rozwiązać ankiety.

Kolejnym bardzo istotnym badanym parametrem była płeć. 30 osób ankietowanych stanowili mężczyźni, co daje 60% ogółu, natomiast 20 osób, to kobiety, co daje 40% ogółu badanych. W odniesieniu do płci, zbadano także strukturę wykształcenia uczestników zlotu, i tak:

Tab.6. Struktura wykształcenia badanych, w odniesieniu do płci

Wykształcenie \ Płeć	Mężczyźni	Kobiety
Podstawowe	2,5%	_____
Zawodowe	5,0%	2,5%
Średnie	17,5%	10,0%
Wyższe	22,5%	22,5%
Doktorat	_____	_____

Z powyższej tabeli widać, że osoby z wykształceniem podstawowym stanowią jedynie 2,5% badanych, a całość tej liczby, stanowią mężczyźni. Natomiast osób posiadających tytuł doktora ankiet nie wykazała. W przypadku obu płci, dominuje wykształcenie wyższe, co ciekawe równo po 22,5% w przypadku obu płci.

Kolejne pytanie dotyczyło tego, czy ktoś w rodzinie osoby ankietowanej, posiadał w przeszłości przyczepę kempingową. Na to pytanie pozytywnie odpowiedziało 24% badanych, natomiast negatywnie 76%. Osoby które odpowiedziały pozytywnie na powyższe pytanie zostały zapytane, o to kto dokładnie z rodziny posiadał przyczepę kempingową, i tak:

Tab.7. Stopień pokrewieństwa do badanych, posiadających w przeszłości przyczepę kempingową, w procentach ogółu

Stopień pokrewieństwa	Liczba %
Mama/Tata	22,5%
Siostra/Brat	—
Babcia/Dziadek	22,0%
Ciocia/Wuj	33,5%
Kuzynka/Kuzyn	11,0%
Dalsi krewni	11,0%

Z powyższej tabeli wynika, że sporo osób, z pośród badanych miało dziadków posiadających przyczepę kempingową – 22%, rodziców 22,5%, a także wujostwo, aż 33,5%. Może to wskazywać na możliwość bezpośredniego przejścia zainteresowań od osób najbliższych, oraz przejmowanie wzorców od pokoleń starszych. Jedna osoba zadeklarowała, że jej rodzice posiadali w przeszłości samochód kempingowy.

Bezpośrednio z powyższymi wynikami korelują odpowiedzi na kolejne pytanie: Ile miał Pan/Pani lat, gdy pierwszy raz pojechał/a na wczasy przyczepą kempingową. Procentowe odpowiedzi ukazuje poniższa tabela:

Tab.8. Wiek badanych, podczas pierwszego wyjazdu na wczasy przyczepą kempingową, w procentach

Wiek	Procent ogółu
<5 lat	11,0%
5-10 lat	3,0%
10 – 15 lat	8,0%
15-20 lat	19,5%
20-25lat	5,5%
25-30 lat	25,0%
>30 lat	28,0%

Z powyższej Tabeli wynika jasno, że najwięcej osób, z pośród badanych wyjeżdżało na wczasy z przyczepą w przedziale wiekowym 15-20 lat, a więc w trakcie, lub krótko po zakończeniu szkoły średniej, liczba ta wynosi 19,5%. A także dopiero powyżej 25 roku życia, liczba ta stanowi aż 53% ogółu.

Kolejne pytanie dotyczyło tego, kiedy osoba ankietowana zakupiła swoją przyczepę, i tak z pośród osób posiadających przyczepę na własność. Z pośród badanych

najmłodsza osoba zadeklarowała, że posiadała własną przyczepę już w wieku 16 lat, natomiast najstarsza dopiero w wieku 43 lat. Średnia wieku, nabycia pierwszej przyczepy to 29 lat.

Kolejne pytanie wiązało się z finansami osób ankietowanych. Pierwsze pytanie odnośnie finansów dotyczyło tego, ile pieniędzy respondent planuje wydać na wakacje w roku przyszłym, tj. 2012. I tak:

Tab.9. Planowane wydatki na wyjazdy wczasowe w roku 2012

Kwota w złotych	Procent ogółu
0 – 500 zł	9,0 %
501 – 1000 zł	15,0 %
1001 – 1500 zł	36,0 %
1501 – 2000 zł	9,0 %
>2000 zł	31,0%

Następne zadano ankietowany, pytanie ile procent ogólnych wydatków związanych z wyjazdem wczasowy, stanowić będą, wydatki na turystykę caravanningową. Ankietowani odpowiadali następująco:

Tab.10. Jaka część ogólnych wydatków na wyjazd wczasowy, zostanie przeznaczona na wyjazd caravanningowy

Część ogólnych wydatków	Procent ogółu
0 %	—
Okolo 25%	34,0%
Okolo 50%	18,0%
Okolo 75%	19,0%
100 %	29,0%

Z tabeli wynika że ponad trzecia część badanych, na wyjazd caravanningowy przeznaczy około 25 % całego budżetu, na wyjazd wakacyjny.

Pytanie zadane następnie, miało wyłonić w jaki sposób respondent dowiedział się o caravaningu, odpowiedzi plasowały się następująco:

Tab.11. Sposób w jaki badani dowiedzieli się o formie wypoczynku, jaką jest caravaning.

Źródło informacji	Procent ogółu
Rodzina	31,0%
Znajomi	15,5%
Telewizja/Radio	3,0%
Prasa	—
Internet	22,0%
Sam/Sama się zainteresował	28,5%

Następne pytania oscylowały wokół gustu i preferencji badanych. Pierwsze z nich, brzmiało w sposób następujący:

Jak klasuje się wg Pana/Pani komfort wypoczynku w kempingu, w porównaniu z noclegiem w standardowym hotelu 2- gwiazdkowym, w skali od 1 do 10 (gdzie 10 oznacza komfort hotelowy)? Respondenci ocenili komfort wypoczynku w przyczepie, w odniesieniu do hotelu, wysoko, nadając średnią ocenę 7,2 pkt. Z kolei następne pytanie, brzmiące podobnie do poprzedniego, miało jednak porównać komfort przyczepy, z komfortem własnego mieszkania/domu. Respondenci tym razem wystawili, niższą ocenę niż poprzednio, bowiem średnia ocena wyniosła 6,4 pkt.

Pytanie nr.13, miało ujawnić ile mniej więcej dni w roku, badani wypoczywali, używając przyczepy campingowej. Wyniki prezentuje poniższa tabela:

Tab.12. Ilość dni spędzanych na wypoczynku, spędzanych przy użyciu przyczepy campingowej

Ilość dni	Procent ogółu
0 – 3 dni	9,0%
4 – 10 dni	28,0%
11 – 15 dni	31,0%
16 – 30 dni	28,0%
>31 dni	4,0%

Zadano też pytanie, jaki procent budżetu domowego (w skali miesiąca), pochłania utrzymanie przyczepy. Respondenci odpowiedzieli w sposób następujący, wyniki obrazuje poniższa tabela:

Tab.13. Procentowa część budżetu domowego, przeznaczana na utrzymanie przyczepy campingowej

Procent budżetu domowego	Procent ogółu badanych
<5 %	96,1%
5 % - 10 %	_____
15 % - 30 %	_____
>30 %	3,9%

Z powyższych danych wynika że utrzymanie przyczepy jest w istocie tanie, i w 96 % nie pochłania więcej niż 4 % domowego budżetu. Jedynie niespełna 4 % badanych, argumentowało że utrzymanie przyczepy jest kosztowne i zabiera ponad 30 % ich budżetu domowego.

Autor ankiety, zadając kolejne trzy pytania, chciał porównać ilość kilometrów przebytych zestawem z przyczepą w roku ubiegłym i następnym, tj. 2012, a także ilość kilometrów przebytych samym samochodem osobowym, bez przyczepy. Zestawienie wyników przedstawia tabela nr.14:

Tab.14. Zestawienie kilometrów przebytych zestawem caravaningowym w roku 2011, planowanych kilometrów na rok 2012, oraz liczba kilometrów przebytych samym samochodem w roku 2011, w przeliczeniu na procent ogółu

Ilość kilometrów	Zestaw z przyczepą rok 2011	Planowany przebieg z przyczepą na rok 2012	Przebieg samym samochodem bez przyczepy
0 - 100 km	15,6%	3,2%	_____
101 – 200 km	6,2%	6,4%	_____
201 -300 km	_____	_____	_____
301 – 500 km	6,2%	22,6%	_____
501 – 1000 km	21,8%	32,3%	3,2%
1001 – 2000 km	50,2%	35,5%	9,6%
2001 – 5000 km	_____	_____	12,8%
5001 – 10 000 km	_____	_____	9,6%
>10 000km*	_____	_____	64,8%

*dotyczy samochodów osobowych bez przyczepy

Kolejne dwa pytania również skonstruowane były na zasadzie porównania. Lepszy obraz tego, ile ośrodków wczasowych rzeczywiście odwiedzają badani, niż w przypadku wywiadu tylko z jednego roku. Poniższa tabela prezentuje liczbę odwiedzonych w roku 2011 ośrodków wczasowych, a konkretnie pól kempingowych, z planowaną na rok 2012, liczbą odwiedzin tych ośrodków:

Tab.15. Zestawienie ilości odwiedzonych w 2011 roku pól kempingowych, i planowanej liczby odwiedzin tych pól w roku 2012. Średnia ilość odwiedzin, podana w procentach z pośród wszystkich badanych.

Średnia ilość pól odwiedzonych w 2011 roku	Średnia ilość planowanych odwiedzin pól w 2012 roku
2,9	3,4

Kolejne pytanie jest bardzo istotne gdyż dotyczy tego jakiej marki jest przyczepa kempingowa respondenta, ewentualnie przyczepy, jeśli posiada kilka. I tak.

Z racji tego że warunkiem koniecznym do stania się członkiem Fanklubu Niewiadówek, jest posiadanie przyczepy kempingowej Niewiadów, 100% pytanych deklarowało posiadanie takiej właśnie przyczepy. Z czego 84,6% stanowili posiadacze modelu N 126, a poszczególne modele posiadało kolejno: model e – 34,6%, model b – 3,8%, a model n – 61,6%. Model Niewiadów N132, posiadało 9,4% badanych, podobnie model GK-100, 6% badanych,

Ponadto 9 % badanych twierdziło że posiadają więcej niż jedną przyczepę, dokładnie 4,5% dwie przyczepy i 4,5% trzy przyczepy. 3% deklarowało posiadanie przyczepy marki zagranicznej.

Na podstawie kolejnego pytania dowiedzieć się można jaki był średni koszt zakupu przyczep Fanklubowiczów:

Tab.16. Średni koszt zakupu przyczep, wśród właścicieli w procentach ogółu

Koszt	Procent ogółu
0 zł- pozyskana za darmo	6,4%
100zł – 200 zł	3,2%
501zł – 1000zł	9,6%
1001zł – 2000zł	38,6%
2001zł – 3000zł	38,9%
3001zł – 5000zł	2%
>5000zł	1,3%

Na pytanie czy Planuje Pani/Pan sprzedać w przeciągu najbliższego roku swoją przyczepę, 2,4% odpowiedziało że tak, a zdecydowana większość, bo aż 97,6 odpowiedziało że nie.

Następne dwa pytania dotyczyły liczby miejsc sypialnych w przyczepie badanego, oraz tego ile zwykle osób zabiera ze sobą na wyjazdy przyczepą. Wyniki prezentują poniższe tabele:

Tab.17. Ilość miejsc sypialnych w przyczepach osób badanych

Ilość miejsc sypialnych w przyczepie	Procent ogółu
1	_____
2	7,4%
3	49,1%
4	34,3%
5	5,7%
6	3,5%

Tab.18 Ilość osób zabieranych przez badanego na wyjazdy z przyczepą

Ilość osób zwykle zabieranych na wczasy z przyczepą	Procent ogółu
1	29,6%
2	18,5%
3	25,9%
4	18,9%
5	7,1%

Z powyższego zestawienia wynika, że pomimo tego iż 50% przyczep posiada 3 miejsca, a pozostałe 43%, 4 i więcej miejsc, to zdecydowana większość, bo prawie 30%, zabiera ze sobą na wypoczynek tylko jedną osobę. Zwykle są to pary, najczęściej małżeństwa.

Na pytanie zadane, na temat posiadanych zwierząt, 65% Odpowiedziało, że posiada zwierzęta, a pozostałe 35, że takowych nie posiada. Z pośród osób posiadających

zwierzęta domowe, tylko 15% zabiera je ze sobą na wczasy w przyczepie, pozostałe 85% zwierzęta pozostawia w domu.

Autor postawił również pytanie ile średnio godzin tygodniowo poświęca Pani/Pan na konserwację przyczepy. 77,8% zapytanych odpowiedziało że pomiędzy 0, a 1 godzin tygodniowo, natomiast 22,2% że pomiędzy 3, a 3 godzin.

Osoby nie korzystając z przyczepy, a zwłaszcza na okres zimowy, pozostawiają ją:

Tab.19. Miejsce przechowywania nieużywanej przyczepy, przez Fanklubowiczów

Miejsce przechowywania przyczepy	Procent ogółu
Pod gołym niebem	31,0%
Pod gołym niebem, ale nakryta	37,9%
W garażu	17,2
Inne miejsca	13,9

Osoby zaznaczające inne miejsca, najczęściej wskazywali na hale warsztatowe, wiaty, szopy, oraz stodoły.

Średni okres czasu, jaki członkowie Fanklubu Niewiadówek posiadają swoje obecne przyczepy wynosi około 6 lat. Aż 100% osób które przebadano posiadało przyczepę z drugiej ręki. 9,5% nie potrafiła odpowiedzieć ilu właścicieli miała ich przyczepa wcześniej, 62% twierdzi, że tylko jednego, 19%, że dwóch, a 9,5%, że co najmniej trzech.

Średni rocznik przyczep, należących do respondentów uczestniczących w zlocie to rocznik 1985, najstarsza przyczepa pochodziła z rocznika 1974, natomiast najmłodsza, z rocznika 1998. Zatem średni wiek przyczep wynosił 26 lat, najmłodsza najstarsza miała 38 lat, a najmłodsza 13 lat. Z kolei średni rocznik samochodu ciągnącego przyczepę to 1994, czyli samochody użytkowników miały średnio 18 lat. Najmłodszy odnotowany samochód w trakcie zloty pochodził z rocznika 2008, a więc miał 4 lata, a najstarszy pochodził z rocznika 1973, zatem miał 39 lat.

Na pytanie mierzące subiektywną ocenę pól kempingowych w Polsce, pod względem standardu, gdzie 1 oznaczało wynik najslabszy, a 10 doskonałe warunki, średnia ocena wyniosła 5,8 pkt. Najniższa wystawiona ocena to 3, a najwyższa to 8.

W trakcie dwóch FANKLUBOWYCH zlotów, odbyły się wycieczki do fabryki przyczep w Niewiadowie. Zatem zadano badanym pytanie, czy: Był/a Pani/Pan kiedyś w fabryce przyczep kempingowych w Niewiadowie? Na to pytanie negatywnie odpowiedziało 42% zapytanych, a 58% deklarowało, że już kiedyś odwiedziło fabrykę w Niewiadowie.

Zapytano także osoby ankietowane, przebywające na zlocie, czy są członkami Fanklubu Niewiadówek. W przypadku odpowiedzi pozytywnej zapytano od ilu lat. 26,6 % zapytanych odpowiedziało, że nie są członkami Fanklubu Niewiadówek, natomiast średni staż w Fanklubie pozostałych to 3 lata. Zapytano też o to który raz ankietowany uczestniczy w zlocie Fanklubowym. Średnia odpowiedź to 2 i pół razy.

Spytano zatem w którym roku po raz pierwszy uczestniczył/a Pani/pan w zlocie Fanklubowym. Poniższa tabela przedstawia zestawienie poszczególnych odpowiedzi, wyrażone w procentach zapytanych.

Tab.20. Rok pierwszego uczestnictwa w zlocie Fanklubu

Rok pierwszego uczestnictwa w zlocie	Procent ogółu
2008	10,7%
2009	14,2%
2010	17,8%
2011	32,3%
2012	25,0%

Autor chciał się dowiedzieć również czy badani najpierw dowiedzieli się o istnieniu Fanklubu, czy najpierw stali się posiadaczami przyczepy Niewiadów. 88,4% odpowiedziało, że najpierw weszło w posiadanie przyczepy, a dopiero potem dowiedziało się o istnieniu Fanklubu, pozostałe 11,6% najpierw odkryło istnienie Fanklubu, co być może zainspirowało ich do zakupu przyczepy.

W kolejnym pytaniu autor zadał pytanie: :Jak silnie w skali od 1 do 10, identyfikuje Pan/Pani swoje podróże zestawem karawaningowym, z ideą działalności Fanklubu Niewiadówek? W tym pytaniu 1 oznaczało że wcale, natomiast 10 że bardzo silnie. Średnia odpowiedź Fanklubowiczów stanęła na poziomie 7,3.

Zapytano też czy ktoś z rodziny ankietowanego, jest członkiem Fanklubu, w przypadku odpowiedzi pozytywnej, poproszono o sprecyzowanie kto to taki. 52,1% odpowiedziało, że nikt, osoby które odpowiedziały pozytywnie, odpowiadały na trzy sposoby:

- 61,1% że Mąż/Żona
- 11,2% że Syn/Córka
- 16,5% że Matka/Ojciec
- 7,2% że Babcia/Dziadek
- 4,0% że Kuzyn/Kuzynka

Trzy ostatnie pytania dotyczyły kolejno tego czy Fanklubowicz opowiada znajomym/przyjaciołom o swojej przynależności do Fanklubu, czy uważa że taka forma wypoczynku jak karawaning, ma w dzisiejszych czasach rację bytu, a także czy zamierza w przyszłości przekazać tradycje karawaningowe, swoim dzieciom. Odpowiadano następująco: 82,1% deklaruje, że opowiada swoim znajomym o przynależności do Fanklubu, natomiast 17,9 % pozostawia to dla siebie. Aż 96,4% pytanym uważa, że carawaning, ma współcześnie rację bytu, przeciwnie twierdzi tylko 5,4%. Swojemu potomstwu zamiłowanie do carawaningu postara się przekazać 92,8% ankietowanych, natomiast 7,2% tego nie uczyni, najczęściej argumentując to faktem, że nie zamierza mieć w przyszłości dzieci.

Istnieje bardzo duża szansa że znakomita większość dzieci obecnych Fanklubowiczów, również w przyszłości zostanie jego członkami, przedłużając w ten sposób istnienie, posiadającego poniekąd rodzinny charakter, Fanklubu Niewiadówek.

Zakończenie

Przedmiotem niniejszej pracy jest caravanning, czyli turystyka realizująca się za pomocą przyczep kempingowych, ciągniętych na miejsce wypoczynku, za pomocą samochodu. Jak każda forma turystyki, także caravanning, posiada pewien stopień złożoności i szereg atrybutów niezbędnych do jego uprawiania. W przypadku caravaningu ilość sprzętu, a także wiedzy, jest z pewnością większa niż w innych formach turystyki, a wiąże się to z wysokim stopnie specjalizacji tej formy.

By lepiej zaprezentować charakter i złożoność caravaningu, autor pracy posłużył się przykładem. Pokazał ludzi zajmujących się caravanningiem, ich preferencje, cechy sprzętu, częstotliwość wyjazdów, oraz pokonywany dystans. Uczynił to, badając za pomocą, narzędzi takich jak ankieta i wywiad bezpośredni, członków „Fanklubu Niewiadówek”, czyli grupy ludzi, zgromadzonej wokół przyczep polskiej marki Niewiadów, dzielących wspólną pasję. Co jest zgodne z tematem niniejszej pracy, zatytułowanej: „Caravanning - jako forma turystyki wypoczynkowej, na przykładzie stowarzyszenia „Fanklub Niewiadówek”.

Przyjęcie osób należących do Fanklubu i Fanklubu jako całości okazało się trafne i dostarczyło szeregu nowych i ciekawych danych na temat caravaningu, jak i samego Fanklubu Niewiadówek i pozwoliło potwierdzić tezę, którą autor postawił na samym początku pracy, mówiąc że: „caravanning pomimo tego że jest bardzo starą formą turystyki, to do dziś jako sposób spędzania wolnego czasu i hobby dla wielu osób jego popularność nie spada, a wręcz odwrotnie.”

Pierwszy rozdział nadał szersze spojrzenie na zagadnienie turystyki jako całości zjawisk społeczno – kulturowych i zjawisk z nim związanych, takich jak camping i caravanning, a także wyjaśnił szereg terminów około turystycznych, ich pochodzenie, źródłosłów i zasięg.

Drugi rozdział, pozwolił zaznajomić się ze sprzętem caravanningowym, głównie z przyczepą campingową. Zaprezentował podział tych przyczep ze względu na różne parametry, co sprawiło że temat ten stał się przejrzysty, również dla osób nie zajmujących się na co dzień caravanningiem. W tym dziale również przedstawiono polską fabrykę przyczep w Niewiadowie, pod kątem jest produktów i finansów, a także opisano jej historię i dzieje współczesne.

Rozdział trzeci został w całości poświęcony Fanklubowi Niewiadówek, hierarchii wewnątrz klubowej, zasadom przynależności, i innym ważnym zagadnieniom finansowo –

prawnym. Zaznajomił ze sprzętem Fanklubowiczów, opisał spotkania Fanklubowiczów, podczas tzw. Złotów Fanklubu. W drugiej części, zaprezentował wyniki ankiety przeprowadzonej podczas XXIII złotu, który odbył się w Sielpi położonej w północno – zachodniej części województwa Świętokrzyskiego. Wyniki te pozwalają w jednoznaczny sposób podtrzymać tezę postawioną we wstępie tej pracy.

Aż 96,4% pytanych twierdzi że caravanning ma współcześnie rację bytu. Odpowiedź ta była argumentowana bardzo wieloma cechami caravangu. Do najczęstszych z nich należały wygoda w podróżowaniu, możliwość odpoczynku w czasie podróży w dowolnie wybranym miejscu, duża mobilność w zwiedzaniu, duże możliwości uprawiania turystyki objazdowej, a co najważniejsze niska cena w porównaniu z innymi formami wypoczynku, takimi jak pobyt hotelu. Szczególnie, że standard współczesnych przyczep jest bardzo wysoki, a one same oferują dużą wygodę. Dzisiejsze przyczepy są także dostępne w niezliczonej liczbie modeli, wielkości wyposażenia, miejsc sypialnych i wystroju.

Aż 92,8% pytanych, deklaruje że w przyszłości postara się przekazać własne zainteresowania caravanningowe swojemu potomstwu. Zważywszy na to że część z ludzi młodych, nierzadko już podróżujących wraz z rodzicami, zechce sama wyposażyć się w przyczepę i kontynuować ten rodzaj turystyki, a także to, że wielu ludzi z poza środowiska caravanningowego, zainteresuje się tą dziedziną z najróżniejszych powodów, pozwala optymistycznie patrzeć na przyszłość turystyki caravanningowej.

Bibliografia

1. Szepke R., *Caravaning – samochody i przyczepy campingowe*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979
2. Kruczek Z., *Kompendium pilota wycieczek*, Wydawnictwo Proksenia, Kraków 2011
3. Szepke R. *Turystyka campingowa*, Zakład Wydawniczo – Propagandowy PTTK Warszawa 1982
4. *Wielka encyklopedia powszechna PWN*, Warszawa 1998
5. Szepke R., *Wypoczynek z rodziną*, Wydawnictwo CRZZ
6. Główny urząd statystyczny, *Turystyka w 2011 roku*, Warszawa 2012
7. Główny urząd statystyczny, *Turystyka i wypoczynek w gospodarstwach domowych w 2009 roku*, Warszawa 2010
8. Szepke R., *Vademecum turysty motorowego*, wydawnictwo PTTK „Kraj”, Warszawa 1984
9. Dz. U. z 1997 r. Nr 98, poz. 602, z późniejszymi zmianami
10. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późniejszymi zmianami.
11. Dz. U. z 2011 r. nr 222, poz. 1321, tekst jednolity.
12. Dz. U. 1989 Nr 20 poz. 104

Źródła internetowe

1. pl.wikipedia.org/wiki/Turystyka, [dostęp z dnia 17.08.2012]
2. <http://www.designrulz.com/design/2013/05/stunning-restored-1954-airstream-flying-cloud-travel-trailer/> [dostęp z dnia 20.08.2013]
3. <http://www.niewiadow.pl/Historia> [dostęp z dnia 18.07.2013]
4. <http://www.niewiadow.pl/katalog/cat/11> [dostęp z dnia 30.07.2013]

Aneks

- Zał. Nr 1 – Ankieta
- Zał. Nr 2 – Nośnik DVD (*film o przyczepach campingowych*)

Załącznik Nr 1 - Ankieta

1. Jaki jest Pana/Pani Wiek? (proszę wpisać w latach)

.....

2. Płeć:

Kobieta ☐

Mężczyzna ☐

3. Jakiego jest Pana/Pani wykształcenie?

Podstawowe ☐

Zawodowe ☐

Średnie ☐

Wyższe ☐

Stopień doktora ☐

4. Czy ktoś w Pana/Pani rodzinie był w przeszłości właścicielem przyczepy kempingowej?

Tak ☐

Nie ☐

5. Jeśli tak, Kto to był?

Ojciec/Matka ☐

Brat/Siostra ☐

Dziadek/Babcia ☐

Wuj/Ciocia ☐

Kuzyn/Kuzynka ☐

Członkowie dalszej rodziny ☐

6. Ile miał Pan/Pani lat gdy pierwszy raz pojechał/a na wczasy przyczepą kempingową?

<5 ☐

5-10 ☐

10-15 ☐

15-20 ☐

20-25 ☐

25-30 ☐

>30 ☐

7. Ile miał Pan/Pani lat gdy nabył/a swoją pierwszą przyczepę kempingową?

.....

8. Ile Planuje Pan/Pani wydać na wczasy w roku 2012?

0-500 zł ☐

501-1000 zł ☐

1001-1500 zł ☐

1501-2000 zł ☐

>2000 zł ☐

9. Jaką część wydatków związanych z wyjazdem na wczasy planuje Pan/Pani przeznaczyć na turystykę karawaningową?

- 0% ☐
około $\frac{1}{4}$ ☐
około $\frac{1}{2}$ ☐
około $\frac{3}{4}$ ☐
100% ☐

10. Jak poznał Pan/Pani formę turystyki, jaką jest karawaning?

- Dzięki rodzinie ☐
Dzięki znajomym ☐
Dzięki Telewizji/Radiu ☐
Dzięki Prasie ☐
Dzięki Internetowi ☐
Sam/Sama się zainteresowałem/łam ☐

Inne, jakie?.....

11. Jak klasuje się wg Pana/Pani komfort wypoczynku w kempingu, w porównaniu z noclegiem w standardowym hotelu 2- gwiazdkowym, w skali od 1 do 10 (gdzie 10 oznacza komfort hotelowy)?

.....

12. Jak klasuje się wg Pana/Pani komfort wypoczynku w kempingu, w porównaniu z Pana/Pani miejscem zamieszkania, w skali od 1 do 10 (gdzie 10 oznacza komfort w Pana/Pani miejscu zamieszkania)?

.....

13. Ile średnio dni w roku, spędza Pan/Pani na wczasach, używając przyczepy kempingowej?

- 0-3 ☐
4-10 ☐
11-15 ☐
16-30 ☐
>30 ☐

14. Jaką część Pana/Pani budżetu domowego (w skali miesiąca), pochłania utrzymanie przyczepy?

- <5% ☐
5%-10% ☐
15%-30% ☐
>30% ☐

15. Ile kilometrów w ubiegłym, tj.2011 roku pokonał Pan/Pani zestawem karawaningowym?

0-100 km ☐

101-200 km ☐

201-300 km ☐

301-500 km ☐

501-1000 km ☐

>1000 km ☐

16. Ile kilometrów Pokonał Pan/Pani w ubiegłym, tj.2011 roku samochodem osobowym, bez przyczepy?

0-100 km ☐

101-500 km ☐

501-1000 km ☐

1001-2000 km ☐

2001-5000 km ☐

5001-10 000 km ☐

>10 000 km ☐

17. Ile Planuje Pan/Pani Przebyć kilometrów w roku 2012 zestawem karawaningowym?

0-100 km ☐

101-200 km ☐

201-300 km ☐

301-500 km ☐

501-1000 km ☐

>1000 km ☐

18. Ile planuje Pan/Pani odwiedzić ośrodków Wczasowych (Pola kempingowe) w sezonie wczasowym 2012? (Proszę podać liczbę)

.....

19. Ile odwiedził Pan/Pani ośrodków wczasowych (Pola kempingowe) w roku ubiegłym tj.2011? (Proszę podać liczbę)

.....

20. Jakiej marki (marka i model) jest Pana/Pani przyczepa kempingowa? Jeśli posiada Pan/Pani kilka przyczep, proszę wpisać wszystkie.

.....
.....

21. Jaki był koszt zakupu obecnej przyczepy kempingowej?

0 zł – Pozyskałem za darmo

100zł-500zł ☐

501zł-1000zł ☐

1001zł-2000zł ☐

2001zł-3000zł ☐

4001zł-5000zł ☐

>5000zł ☐

22. Czy planuje Pan/Pani sprzedać w przeciągu najbliższego roku swoją przyczepę?

Tak ☐

Nie ☐

23. *Ilu przyczep kampingowych jest Pan/Pani właścicielem/właścicielką?*

- 0 ☐
1 ☐
2 ☐
3 ☐
4 ☐
>4 ☐

24. *Ile zwykle osób (oprócz Pana/Pani), bierze udział wjazdach wczasowych realizowanych przy pomocy Pana/Pani przyczepy?*

- 1 ☐
2 ☐
3 ☐
4 ☐
5 ☐
6 ☐
>6 ☐

25. *Ile miejsc sypialnych ma Pana/Pani obecna przyczepa?*

- 1 ☐
2 ☐
3 ☐
4 ☐
5 ☐
6 ☐
>6 ☐

26. *Czy posiada Pan/Pani zwierzęta domowe?*

Tak ☐ Nie ☐

27. *Czy zabiera Pan/Pani ze sobą zwierzęta na wczasy spędzane w kempingu?*

Tak ☐ Nie ☐

28. *Ile godzin tygodniowo poświęca Pan na prace konserwacyjne w przyczepie?*

- 0-1 ☐
2-3 ☐
4-5 ☐
6-10 ☐
11-20 ☐
>20 ☐

29. *W jaki sposób Pana/Pani przyczepa jest przechowywana w czasie zimowej przerwy?*

Pod gołym niebem ☐
Pod gołym niebem, ale nakryta ☐
W garażu ☐

W innym pomieszczeniu, (proszę podać krótko rodzaj pomieszczenia)

.....
.....

30. *Od ilu lat ma pan obecną przyczepę?*

.....

31. Czy jest Pan/Pani pierwszym/pierwszą właścicielem/właścicielką obecnej przyczepy kempingowej?

Tak ☐

Nie ☐

32. Czy orientuje się Pan/Pani ilu właścicieli miała Pana/Pani obecna przyczepa wcześniej? Jeśli tak ilu?

Nie orientuje się ☐

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

>5 ☐

33. Jaki jest rocznik produkcji Pana/Pani obecnej przyczepy kempingowej? (Jeśli jest wiele proszę podać rocznik najstarszej i najmłodszej).

.....

34. Jaki jest rocznik Pana/Pani obecnego samochodu holowniczego do przyczepy kempingowej? (Jeśli jest wiele proszę podać rocznik najstarszego i najmłodszej).

35. Jak ocenia Pan/Pani w skali od 1 do 10 standard pól kempingowych w Polsce (Gdzie 1 oznacza bardzo słabo, 10 oznacza doskonale warunki)?

.....

36. Czy był/a Pan/Pani kiedyś w fabryce przyczep kempingowych w Niewiadowie?

Tak ☐

Nie ☐

37. Czy jest Pan/Pani członkiem „Fanklubu Niewiadówek?”, Jeśli tak to od ilu lat?

Nie jestem ☐

Jestem odlat

38. Który raz uczestniczy Pan/Pani w zlocie „Fanklubu Niewiadówek?”

.....

39. W którym roku uczestniczył Pan/Pani po raz pierwszy w zlocie „Fanklubu Niewiadówek?”

.....

40. Czy najpierw stał się Pan/Pani właścicielem przyczepy kempingowej, czy dowiedział się o istnieniu „Fanklubu Niewiadówek?”

Najpierw stałem/łam się właścicielem przyczepy ☐

Najpierw dowiedziałem/łam się o istnieniu „Fanklubu Niewiadówek” ☐

41. Jak silnie w skali od 1 do 10, identyfikuje Pan/Pani swoje podróże zestawem karawaningowym, z ideą działalności „Fanklubu Niewiadówek?”
(1 oznacza wcale się nie identyfikuje się, 10 oznacza bardzo silnie się identyfikuje).

.....

42. Czy ktoś z Pana/Pani najbliższej rodziny jest członkiem „Fanklubu Niewiadówek?”

Tak ☐

Nie ☐

43. Jeśli tak, to kto to jest?

Mąż/Żona ☐

Syn/Córka ☐

Matka/Ojciec ☐

Babcia/Dziadek ☐

Wuj/Ciocia ☐

Kuzyn/Kuzynka ☐

44. Czy opowiada Pan/Pani znajomym/przyjaciółom o swojej przynależności do „Fanklubu Niewiadówek?”

Tak ☐ Nie ☐

45. Czy uważa Pan/Pani że taka forma wypoczynku jaką jest karawaning, ma w obecnych czasach rację bytu?

Tak ☐ Nie ☐

46. Czy zamierza Pan/Pani w przyszłości przekazać tradycje karawaningowe, swojemu potomstwu?

Tak ☐ Nie ☐

Dziękuję za rzetelne wypełnienie ankiety.

Spis rycin

1. Ryc. 1. Rozwój turystyki na świecie	12
2. Ryc. 2. Turystyka na tle całokształtu zjawisk ruchliwości przestrzennej	15
3. Ryc. 3. Podstawowe formy turystyki według UNWTO (od strony popytu)	16
4. Ryc.4. Jedna z pierwszych karawan na świecie, z zaprzęgiem konnym	29
5. Ryc.5. Podział przyczep campingowych produkowanych w europie, na klasy wielkości.....	43
6. Ryc.6 . Mała, dwuosobowa karawana typu 2L, Niemiecki model Eriba – Puck	44
7. Ryc.7. Amerykańska przyczepa samonośna – Airstream, w wolnym tłumaczeniu jej nazwa oznacza „strumień powietrza”. Produkowane w Jackson Center, Ohio , USA	46
8. Ryc.8 Uczestnicy VII zlotu Fanklubu Niewiadówek w Borkach (25-27.06.2010), pod fabryką przyczep w Niewiadowie. Podczas zlotu odbyła się wycieczka do fabryki	49
9. Ryc.9. Uczestnicy XV Zlotu Fanklubu, który odbył się w Iłkach w dniach 30.05-2.06.2013r	57
10. Ryc.10. Zabytkowy zestaw FSO Polonez i przyczepa Niewiadów N121	58
11. Ryc.11. Unikatowy Fiat 126p BOSMAL, w wersji Cabrio ('94), powstało ich tylko 507 sztuk. Na zdjęciu z przyczepą rozkładaną Niewiadów GK-100 ('79)	59
12. Ryc.12. Ta sama przyczepa, model GK-100, w pozycji rozłożonej	59
13. Ryc.13. Stosunkowo popularna przyczepa, model Niewiadów N132	59
14. Ryc.14. Zdecydowanie najpopularniejsza wśród fanklubowiczów przyczepa. Na zdjęciu model Niewiadów N126 z 1976 roku, spięty z Polskim Fiatem 126p, rocznik '86.....	60

Spis tabel

1. Tab.1. Ewolucje struktury form wypoczynku we Francji w latach 1965 – 1975	30
2. Tab.2. Turyści korzystający z turystycznych obiektów zbiorowego zakwaterowania według rodzajów obiektów i województw	35
3. Tab.3. Odsetek gospodarstw posiadających sprzęt turystyczny w poszczególnych typach gospodarstw domowych	36
4. Tab.4 . Podział przyczep campingowych na klasy wielkości.....	42
5. Tab.5. Jak na przestrzeni lat zmieniała się strona i forum Fanklubu	63
6. Tab.6. Struktura wykształcenia badanych, w odniesieniu do płci	68
7. Tab.7. Stopień pokrewieństwa do badanych, posiadających w przeszłości przyczepę kempingową, w procentach ogółu.....	69
8. Tab.8. Wiek badanych, podczas pierwszego wyjazdu na wczasy przyczepą kempingową, w procentach	69
9. Tab.9. Planowane wydatki na wyjazdy wczasowe w roku 2012	70
10. Tab.10. Jaka część ogólnych wydatków na wyjazd wczasowy, zostanie przeznaczona na wyjazd carawaningowy.....	70
11. Tab.11. Sposób w jaki badani dowiedzieli się o formie wypoczynku, jaką jest carawaning.....	71
12. Tab.12. Ilość dni spędzanych na wypoczynku, spędzanych przy użyciu przyczepy campingowej	71
13. Tab.13. Procentowa część budżetu domowego, przeznaczana na utrzymanie przyczepy campingowej.....	72
14. Tab.14. Zestawienie kilometrów przebytych zestawem carawaningowym w roku 2011, planowanych kilometrów na rok 2012, oraz liczba kilometrów przebytych samym samochodem w roku 2011, w przeliczeniu na procent ogółu	72
15. Tab.15. Zestawienie ilości odwiedzonych w 2011 roku pól kempingowych, i planowanej liczby odwiedzin tych pól w roku 2012. Średnia ilość odwiedzin, podana w procentach z pośród wszystkich badanych	73
16. Tab.16. Średni koszt zakupu przyczep, wśród właścicieli w procentach ogółu	73
17. Tab.17. Ilość miejsc sypialnych w przyczepach osób badanych	74
18. Tab.18 Ilość osób zabieranych przez badanego na wyjazdy z przyczepą	74
19. Tab.19. Miejsce przechowywania nieużywanej przyczepy, przez Fanklubowiczów	75
20. Tab.20. Rok pierwszego uczestnictwa w zlocie Fanklubu.....	76