

STANISLAVA ŠPRINCOVÁ

THE STAGE-TOWN AS A SPECIAL TYPE OF URBAN FUNCTIONS

The Geography of Tourism most often used to deal with highly visited, "goal" regions (POSER, DEFERT, KLÖPPER, LESZCZYCKI, VEYRET and others). The investigation concerning bigger towns, where the visitors come from, (the so-called "starting places") has appeared only recently. CRIBIER for example deals with the problems of recreation of the inhabitants of Paris. Nevertheless, no attention has been paid to transit regions and places through which the streams of tourists pass from the starting places to the goal regions. In many regions and countries the transit represents the prevailing or even only form of tourism and reaches a high extent. Transit very much influences the visits not only of such countries as Belgium, Ireland and Denmark, but also such important goal countries as France and Italy.

The author of the present paper has therefore focussed her attention on the problems of transit regions, the more so in that she had evaluated their importance in connection with the investigation of the regionalisation of tourism in Czechoslovakia and of the tourist functions of Central Moravia as an important transit region. Czechoslovak and foreign tourists pass through this region from Prague to Slovakia, especially to the High Tatra, from the Soviet Union to Prague, from Austria to northern Moravia and Poland.

The intensity of tourism in Czechoslovakia, however, does not reach world parameters; in consequence of a relatively insufficient infrastructure, it has not yet been concentrated to the usual routes. That is why the research of these problems in Czechoslovakia does not allow us to draw more general conclusions. It made the author use the opportunities of her research stay at the Aix-en-Provence university in France and study these problems in Provence. Strong streams of home and foreign tourism pass through this region, especially from Paris to the Côte d'Azur and to Italy. The main focus of the research were the problems of stage-towns as special categories of transit places. In these stage-towns the tourists usually interrupt their journey for several hours or one night.

The investigation concerned especially the conditions of the origin of stage-towns, the delimitation of their tourist functions in contrast to their other functions, and the influence of tourism upon their economics, equipment, appearance and cultural and social life.

The extent of the present paper does not allow us to deal with all the aspects of the research work in question and makes the author limit herself only to sketching the main problems. The town of Aix-en-Provence was chosen

as an example and the town of Olomouc in Czechoslovakia has been introduced for comparison.

The decisive condition of existence for such towns is their situation. They are formed especially on intersections of important international and domestic routes connecting big cities and other starting points with the goal regions.

The examination and the results of questionnaires, realized by the Institut d'Administration d'Entreprises in the University Aix-en-Provence, confronted with the opinions of motortourists in Czechoslovakia has shown that the most favourable distance for these places is cca 250 km. E. g. Aix is situated 297 km from Lyon, 248 km from Grenoble, cca 200 km from the Côte d'Azur (Olomouc 250 km from Prague, 280 km from Poprad-High Tatra, 202 km from Vienna, 239 km Kraków and 217 km from Katowice). Among the towns in question the first to develop into stage-towns are those which can offer besides the basic services (accommodation, board, car-service, shopping, health-service etc.) also the opportunities of local sight-seeing, culture and entertainment, sports (swimming and bathing), excursions to their surroundings, etc.

The investigation of the extent and share of the tourist functions is more difficult in stage-towns than in tourist and health resorts. The usual method of comparing facilities for occasional housing with the number of permanent residents, called by DEFERT "Taux de fonctions touristiques" is not enough for this purpose, because the capacity of occasional housing often includes plenty of beds, occupied by long-term recreation (weekend-houses, boarding-houses, etc.). This distorting factor can be eliminated by using the indicator of tourist capacity (capacité d'accueil) so that instead of the total capacity of occasional housing only the beds for free tourist traffic are taken into consideration (minus beds in curative houses in spas, in recreational houses owned by the Trade Unions, enterprises, various organizations, private weekend-houses, etc.). Nevertheless, this indicator does not suffice to express tourist functions in the stage-towns and more supplementary investigation must be made, e. g. at Aix:

a) the evidence of statistically not registered occasional housing,

b) the questionnaire in hotels, auto-campings and at the shops, concerning especially the composition of their customers, their permanent residences, their opinions on conditions for tourism in stage towns, duration of the season, etc.,

c) the evidence of cars, coming from the other departments outside Département Bouches-du-Rhône,

d) the comparison of results with the numbers and routes of cars passing on the days in question during the high tourist season and in the other seasons of the year.

Only by confronting these separate findings is it possible to evaluate the importance of tourism in a stage-town.

As the growth of tertiary activities is one of the general consequences of the development of tourism, it can be considered one of the indicators of the share of tourism in the economic structure of the town. This can better be seen if compared with the social structure of towns of similar categories, but without any tourist functions. Aix was compared with Poitiers in the département Vienne, lying outside the main tourist areas. For comparison we first considered the share of shops with commodities consumed by tourists

(drinks, some foodstuffs, cigarettes, journals, post-cards, car-accessories, souvenirs) and of restaurants in the whole network of shops and services. At Aix these enterprises are 33 % more frequent than at Poitiers. Thus Aix can dispose of a more developed network of shops with commodities consumed not only by the inhabitants but also by tourists. This shows the extent to which tourism may influence retail trade. This finding was verified by a public inquiry at the enterprises in both towns.

One of the special manifestations of the influence of tourism in stage-places is that the growth of permanent facilities for occasional housing lags behind the real need for accommodation in the high tourist season. This fact can be well demonstrated on the example of Aix, because the high season is very distinct here. It represents a period of two months (15th July—15th September) with the peak in August. A smaller increase comes in the period of the Easter Holidays. The capacity of hotel accommodation represents about 1900 beds that in the other seasons of the year are occupied to 40—60 %. In the high season the number of beds increases by about 10 thousand in private houses, in student-hostels, auto-campings, lodging-houses; the occupation of hotels grows up to 90 %. The relatively low occupation of the hotel beds shows that their capacity, except in periods of peak seasons, is too high and its further rise is out of question. Conversely, even the six times greater number of tourist-beds in full season cannot satisfy the demand. Further building is restrained because of the economic problems how to make use of this accommodation capacity all year round. This leads to an increased establishing of camping or caravansites in the nearer as well as the more remote surroundings of the stage-towns, and to unregistered accommodation in spaces not reserved for this purpose, sleeping in cars etc.

The effort to use the accommodation capacity, the well developed network of tertiary activities and the expenses invested into the infrastructure of the stage-towns sparks the tendency of creating the conditions for turning stage-towns in goal towns, viz. by organizing exhibitions, fairs, festivals, congresses, etc. At Aix, there is the International Mozart Festival (held since 1948 in the period from about 9th—31st July), a carnival organized each February, mostly for the inhabitants of Provence, the "Gastronomic-weeks", also organized in the winter-season for the same clients as the carnival and various congresses. Thus Aix becomes after Paris the most visited Congress-town for the congresses and symposia with a number of delegates up to 400. Similar tendencies appear in Olomouc in connection with the organization of the flower-exhibitions "FLORA" that have grown during the 18 years of their existence into national exhibitions with international participation and the organization of congresses, originally as a consequence of the scientific activity of the University of Olomouc.

Thus accommodation capacity is useful even in the remaining seasons of the year, moreover the publicity and attractability of the stage-town increases and the directions of routes passing through this place become more stabilized. The establishment of such traditions is one of the most required objectives of the concrete tourist-policy of every stage-town. By comparing the results of research obtained in highly developed tourist countries with those from countries where the tourist expansion has only begun we can formulate some hypotheses for further development and to verify them.

The results of the present research made it possible to draw only preliminary conclusions. There remains the need to increase and establish further statistical indicators of tourism, to unify and simplify public inquiries, to extend the choice of the representative samples with regard to the regional aspects and to include a greater number of geographers and economists and of research centres as well.

Therefore the author relies upon narrow coordination of the further economic geographical research with French geographers, especially in the University of Aix-en-Provence and on its extension to other research centres abroad.

References

1. Analyse d'économie urbaine. La ville d'Aix-en-Provence. I. A. E. Centre de recherches pour le développement des ensembles régionaux. Comité d'expansion du pays d'Aix, Décembre 1966.
2. CRIBIER F., Les migrations d'été. Abstracts of Papers 20th International Geographical Congress, London 1964.
3. DEFERT P., Mise en valeur touristique du département de l'Orne. Paris 1957.
4. DEFERT P., La localisation touristique. Problèmes théoriques et pratiques, Publication de l'Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme, Berne 1966.
5. HÄUFLER V., Horské oblasti v Československu a jejich využití. Nakladatelství Československé akademie věd. Praha 1955.
6. HÜRSKÝ J., Die böhmische Schweiz als Erholungsgebiet. Versuch einer vergleichender Strukturuntersuchung. Sonderdruck aus den wissenschaftlichen Veröffentlichungen des Deutschen Institutes für Länderkunde. Leipzig 1963.
7. IMBERT G., Villes provençales et Cités d'Azur, leurs structures et leurs fonctions. Aix-Marseille 1965.
8. JANIN B., Phénomènes économiques liés au tourisme à Aix-en-Provence. C. R. B. D. O. C. 1961.
9. KLÖPPER R., Der Fremdenverkehr in Niedersachsen. In: Geographischer Rundschau, Braunschweig 1957.
10. LESZCZYCKI S., Podhale jako region uzdrawiskowy. Prace studium turystyki UJ w Krakowie, T 1 1937.
11. POSER H., Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge. Abhandlungen der Gesellschaft der Wissenschaften, Göttingen, Math.-phys. Klasse, 3. Folge, HZO, Göttingen 1939.
12. Rajónizace cestovního ruchu v ČSSR. Redakce: KOTRBA M. - PŘIKRYL F., Státní ústav pro rajónové plánování v Praze. Praha 1961.
13. ŠPRINCOVÁ S., The Regionalization of Tourism. In: Economic Regionalization, p. 191—194. Academia. Praha 1967.
14. ŠPRINCOVÁ S., Příspěvek ke geografii cestovního ruchu v oblasti Jeseníků (Geography of Tourism and Recreation Area of Jeseníky). In: Acta universitatis Palackianae, Facultas rerum naturalium, Geologica-Geographica IX, Praha 1968.
15. ŠPRINCOVÁ S., Význam Olomouce pro cestovní ruch. In: Olomouc v nejnovějších dějinách. Sborník prací k 20. výročí osvobození Olomouce. Městský národní výbor, Olomouc 1965.
16. VEYRET G., La deuxième Révolution économique des Alpes du Nord — les sports d'Hiver. Revue de Géographie Alpine 1, 1958.
17. Les Zones d'Attraction commerciale de la Région Provence, Côte d'Azur, Corse. Aix-Marseille 1964.

Résumé

ETAPOVÉ MĚSTO JAKO ZVLÁŠTNÍ TYP MĚSTSKÝCH FUNKCÍ

Z výzkumů v oboru cestovního ruchu se geografie zabývala dosud ponejvíce studiem oblastí vyhledávaných návštěvníky, tj. oblastí cílových (POSER, DEFERT, KLÖPPER,

LESZCZYCKI, VEYRET a desítky jiných autorů). Teprve v poslední době se objevují i práce studující oblasti vysílající (např. CRIBIER).

Oblastem nebo místům tranzitním však v geografických pracích pozornost dosud věnována nebyla. Autorka proto zaměřila svůj zájem k této dosud opomíjené problematice. Studovala ji na příkladu střední Moravy v souvislosti s kritikou oficiální racionizace ČSSR. Při studijním pobytu ve Francii provedla paralelní srovnání s tranzitní oblastí Provence. Výzkum se týkal zejména studia předpokladů vzniku etapových měst, stanovení podílu turistických funkcí na ostatních funkcích těchto měst a vlivu cestovního ruchu na jejich ekonomiku, vybavení, vzhled i kulturní a společenský život.

V publikované stati se autorka omezuje jen na letmé naznačení hlavních problémů. Jako příklad volí město Aix-en-Provence ve Francii a v některých případech pro srovnání Olomouc na střední Moravě. Pokud jde o předpoklady vzniku etapových měst, je rozhodující jejich poloha. Při mototuristice spojené s kulturně poznávací činností lze za optimální vzdálenost etap pokládat 250 km.

K určení rozsahu a podílu turistických funkcí v etapových městech nestačí vyjádření jen podílem ubytovací kapacity přechodného ubytování na počtu trvale usídleného obyvatelstva, ale je třeba provést řadu dílčích šetření. Jde zejména o soupis statisticky nepodchyceného přechodného ubytování, anketu v hotelích, autotábořištích a u obchodníků, týkající se zejména skladby klientely a její geografické proveniencce, sezónnosti a trvání turistické sezóny, názorů na využívání předpokladů etapového místa pro cestovní ruch atd., zjišťování obratu cizích motorových vozidel a registrace proveniencce podle značek, porovnání výsledků s frekvenčními daty projíždění motorových vozidel v cenovních dnech, a to jak v sezóně, tak i v době mezisezónní. Teprve vzájemnou konfrontací těchto dílčích zjištění lze do určité míry posoudit turistický význam etapového města.

Vzhledem k tomu, že jedním z obecných důsledků působení cestovního ruchu je růst terciárních činností, lze za jeden z instruktivních ukazatelů kvantitativního růstu významu turismu v etapových městech pokládat růst podílu terciárních činností na veškeré aktivitě jejich obyvatelstva.

Jedním ze speciálních projevů vlivu cestovního ruchu v etapových městech je zpoždění růstu stálých kapacit přechodného ubytování za potřebou ve špičkovém období. Tento nedostatek se řeší především zřizováním autocampingů. Naopak snaha využívat ubytovacích kapacit, rozvinuté a kvalitní sítě terciárních činností i investičních nákladů, vložených do infrastruktury etapových měst, i mimo sezónu má za následek vznik tendence vytvářet v etapových městech předpoklady i pro takové formy cestovního ruchu, při nichž by se tato místa stávala místy cílovými. Je to především pořádání výstav, veletrhů, festivalů, kongresů atd. Tím dochází nejen k využívání kapacit mimo sezónu, ale zvyšuje se též známost a tím i přitažlivost etapového místa a dochází ke stabilizování směřů cestovního ruchu jím procházejících.

Výsledky průzkumů umožnily činit závěry jen předběžné. Ukazuje se nutnost úpravy a rozšíření počtu statistických ukazatelů cestovního ruchu, sjednocení a zjednodušení programu anket, rozšíření výběru reprezentačních vzorků podle oblastních hledisek a zapojení většího počtu ekonomických i geografických pracovníků a pracovníků. Srovnání výsledků výzkumu v zemích s vysoce rozvinutým cestovním ruchem a v zemích, které jsou teprve na prahu turistické expanze, umožňuje formulaci určitých hypotéz dalšího vývoje pro země na počátku rozvoje a pro země s vysokým stupněm rozvoje turismu.