



DEUTSCHER
CAMPING-
CLUB E.V.

50 Jahre DCC



50 Jahre DCC

Der Deutsche Camping-Club e.V. veranstaltet in diesem Jahr sein 50-jähriges Jubiläum. 50 Jahre DCC bedeutet Pionierarbeit in der Camping- und Caravanbewegung – der Urlaubswelt auf Rädern. Das Ziel war und ist es – soviel als möglich – Interessierte mit den zukunftsweisenden Campingplätzen und den Produkten der Campingindustrie in die Welt des Caravanings zu entführen.

Der Gründungspräsident, Dr. Max Eckert hatte bereits 1957 zu Recht festgestellt, daß das große Medienschaufenster für die Caravaningbewegung Messen schlechthin mit ihrer breiten Publikumswirkung sind. So konnte auf der CBR 1998 nicht nur die Premiere auf dem neuen Münchner Messegelände in Riem gefeiert werden, sondern der Deutsche Camping-Club e.V. präsentierte sich anlässlich seines 50-jährigen Jubiläums mit den wichtigsten DCC-Leistungen auf einem der größten Stände im Caravaning- und Touristikbereich.



Dem Messebesucher bot sich der Einblick vom einfachen »Rucksackcamper« von 1948 bis hin zum umsatzstarken Campingtouristen von heute (25 Milliarden Mark im Jahre 1997). Dies macht deutlich, welche weitsichtig angelegte Entscheidung 1948 mit der Gründung des Deutschen Camping-Club e.V. getroffen wurde. Um nur einige überragende Leistungen des Deutschen Camping-Club e.V. zu erwähnen: Der DCC verfügt in seinem 50-jährigen Jubiläumjahr 1998 in ganz Deutschland über ein Netz von 120 Club-Campingplätzen, zum Teil mit Ausstattungen, die es leicht mit dem Service eines 5-Sterne-Hotels aufnehmen können.

Nicht unerwähnt sollte hier bleiben, wieviel vom DCC an Expertenarbeit geleistet wird, sei es in den Gremien, die Standards erarbeiten, oder DIN-Normen wie ISO und EG-Richtlinien festlegen. Mit Respekt und Anerkennung verfolge ich das Engagement des DCC seit 1958. Besonderen Dank und Anerkennung verdienen gerade die Initiatoren, die durch ihre unermüdliche Tatkraft und ihr unerschöpfliches Engagement immer wieder zu weitsichtigen und zukunftsweisenden Entscheidungen für die Caravaning-Welt beitragen. Dem Deutschen Camping-Club e.V. wünsche ich für die weitere Zukunft eine lebendige und vielseitige Initiative nicht nur in Deutschland, sondern auch in ganz Europa.

Erwin Hymer
Ehrenpräsident VDW
Schirmherr der Jubiläumsveranstaltung
»50 Jahre DCC«

Deutschland im Jahre 1948

Viele Menschen, die 1945 aus dem Krieg zurückkehrten, hatten kein Zuhause mehr. Deutschlands Städte lagen in Trümmern. Die Produktionsstätten und Arbeitsplätze waren zerstört. Für viele Deutsche, die hart am Existenzminimum lebten, häufig sogar mit weniger auskommen mußten, stellte sich die Frage, ob für sie in diesem Land noch eine Zukunft zu sehen war. Drei Jahre später, 1948, kam für ihr Leben der Wendepunkt. Die Währungsreform, die Umstellung von »Reichsmark« auf »DM« bedeutete nicht nur für die Bürger, sondern auch für die Wirtschaft neue Hoffnung: Der Aufschwung in Deutschland begann – und damit auch das Interesse an Betätigung in der »arbeitsfreien« Zeit.

Das Jahr 1948 wurde somit auch zur großen Wende für den Fremdenverkehr in Deutschland. Die Beschäftigung mit die-

sem Erwerbszweig wurde für die Wirtschaft doppelt interessant, nachdem fast alle Hotels und Unterkünfte entweder mit Flüchtlingen belegt oder noch zerstört waren. Ein Tourismus in der alten Form wie vor dem Krieg war damals praktisch nicht möglich.

Gründung des Deutschen Camping-Club e.V.

Es galt, Ideen zu verwirklichen, den Tourismus in Deutschland neu in die Startlöcher zu schicken. Und hier griff der Gründungspräsident des Deutschen Camping-Club e.V., Dr. Max Eckert ein. Im »Privatleben« ein einflußreicher Bankkaufmann, schlug er den Vertretern der Besatzungsmächte vor, den Tourismus in Deutschland mit dem Aufbau einer Campingorganisation voranzutreiben. Sein Konzept, durch den Autotourismus das Reisen wieder zu beleben, überzeugte. Als gelungenes Vorbild konnte Dr. Max Eckert auf die Zahlen aus den Campingtonationen England und Frankreich verweisen – hier gab es bereits Millionen von Auto-Campingtouristen.

Die zuständigen deutschen Behörden, die mit dieser Urlaubsform nichts anfangen konnten, waren skeptisch, konnten aber überzeugt werden.



DCC Gründungspräsident
Dr. Max Eckert 1948–64

Die Bundesrepublik, die sich mühsam aus den drei Westzonen entwickelte, wurde innerhalb von drei Jahren dank der Aktivitäten des Deutschen Camping-Club zu einem bedeutenden Camping-Reiseland: 1951 gab es in Deutschland schon über 1 Million Zeltcamper. Was am meisten überraschte war, daß die deutschen Campingplätze damals bereits von über 1/2 Million ausländischer Camper besucht wurden.

In diesen Camping-Gründungs Jahren, waren Camper noch keineswegs überall gerne gesehen. Im Gegenteil, in den ländlichen Gegenden Deutschlands verstärkte sich der Wi-

derstand gegen die neue Freizeitbewegung. Dennoch gab Dr. Max Eckert mit seinem Bekanntheitsgrad die Initiative zu einer Gesetzesvorlage, die in Deutschland dem Campingtourismus letztendlich die richtige Bahn wies. So erreichte der DCC-Präsident eine Vereinbarung mit dem bayerischen Innenministerium, die die »Jagd« auf deutsche Camper beendete und der neuen Campingbewegung eine gesetzliche Grundlage brachte.

1953 – das Jahr des campingtouristischen Aufschwungs

Über 2 Millionen deutsche Zeltcamper übernachteten damals auf deutschen Zeltplätzen. Die »Camps« der Gründerjahre entsprachen keineswegs heute üblichen Standards, hatten sie sich doch meist aus einfachen Zeltplätzen für Wasserwanderer entwickelt, die auf Initiative des Deutschen Camping-Clubs zum Auto-Campingplatz umgerüstet wurden. Die herrliche landschaftliche Lage dieser ehemaligen Übernachtungsmöglichkeiten der Wasserwanderer an Flüssen und Seen erwies sich außerdem als Anziehungspunkt für den beginnenden deutschen Camping-Reiseboom.

Diese Plätze konnten noch mit einem ganz besonderen Bonbon aufwarten: Heute wie damals möchten Familien preiswerten Urlaub im Grünen verbringen. Das war schon damals ein attraktives, familienfreundliches Angebot und letztendlich der Ausschlag dafür, daß sich viele Familien für Zeltcamping entschieden.



1953: Einweihung Campingplatz Thalkirchen

Das Ferienhaus auf Rädern – Aufschwung in 4 Jahrzehnten

Die nun folgenden 4 Jahrzehnte verändern die Struktur des Campingtourismus in Deutschland gravierend. Die Entwicklung ging steil nach oben, angefangen vom einfachen Zelttourismus hin zum komfortablen Wohnwagen bis zum heutigen alltags- und urlaubstauglichen Reisemobil modernster Prägung.

1,4 Millionen Campingfahrzeuge und 6 Millionen Zeltcamper

Aus diesen bescheidenen Anfängen hat sich bis heute, im Jubiläumsjahr »50 Jahre DCC« eine Massenbewegung entwickelt, die ihresgleichen sucht. In Deutschland gibt es 11,7 Millionen begeisterte Camper, 950.000 Wohnwagen und über 450.000 Reisemobile. Darüber hinaus gibt es in Deutschland heute immer noch 6 Millionen Zeltler.

Auch als Wirtschaftsfaktor ist die Campingbewegung nicht zu unterschätzen. Camper setzten im Jahr 1997 25 Milliarden DM um. An allen touristischen Ausgaben in Deutschland ist die Campingbewegung

mit beachtlichen 12,5 % beteiligt. Deutschlands 11,7 Millionen Camper übernachteten jährlich über 100 Millionen Mal außerhalb der eigenen vier Wände und haben sich damit in den letzten Jahrzehnten zur größten Campingbewegung Europas entwickelt. Damit haben sie der deutschen Campingindustrie nicht nur eine Spitzenstellung in Europa gesichert, sondern sind auch unangefochten Träger des Titels »Weltmeister im Reisen«. Deutschen Campern gebührt aber noch ein anderer Superlativ: Sie verfügen über den höchsten Urlaubsetat und liegen, was die Ausgaben betrifft, an der Spitze der europäischen Campingnationen. Ein dickes Lob muß an dieser Stelle aber auch an die Campingplatzbetreiber gehen: Die 5000 deutschen Campingplätze zählen zu den schönsten Plätzen in Europa. Auf ihnen wurden 1997 über 15 Millionen Auslandsübernachtungen verzeichnet.

Die Zukunft des Campingtourismus

Die EU-Staaten sind enger zusammengerückt, Grenzhemmnisse sind gefallen, freies Reisen ist möglich. Dadurch erhielt auch der Campingtourismus entscheidende Impulse. Für Deutschland, das verkehrs-

günstig im Herzen Europas liegt, und über ein äußerst gut ausgebautes Straßennetz verfügt, bedeutet dies im Durchschnitt um 10% höhere Campingübernachtungen als in den anderen europäischen Staaten. Zum Vergleich: europäische Campingtouristikexperten rechnen für die EU-Staaten mit einem durchschnittlichen Zuwachs von 2-3% bei den Übernachtungen – jährlich.

Verfolgt man außerdem die Statistik, so ist es auch für die Zukunft nicht schlecht um den Campingtourismus bestellt. Die deutschen Camper stehen mit 25 Milliarden DM Ausgaben für Campingfahrzeuge, Zelte, Zubehör und Tourismus an der Spitze Europas – und das dürfte sich auch künftig kaum ändern, denn Campingtourismus ist im Gegensatz zu anderen Touristikformen, vielfältig. Es entwickeln sich immer wieder neue Formen, die dann wiederum erneut Camper für dieses Hobby begeistern.

Wochenend- und Naherholung, der Hit des Jahres

Eine neue Entwicklung im Campingtourismus sind Wochenend-Städte-Tourismus und Wochenend-Naherholung. Voraussetzung hierfür sind Dauercamper und da gibt es

einige: Über 400.000 Caravaner haben mit Campingplatzunternehmern Ganz- oder Halbjahres-Stellplatzverträge abgeschlossen. Die Bettenkapazität in diesen Dauerwohnwagen, die auf stadtnahen Plätzen abgestellt werden, wird von Campingexperten mit 1,6 Millionen veranschlagt und ist durchschnittlich an 32 Wochenenden im Jahr ausgelastet. Daneben rollen über 300.000 Reisemobile und Reise caravan-Gespanne für Wochenendtourismus auf die Plätze. Ihr Ziel ist es, am Wochenende mal schnell eine reizvolle Stadt anzuschauen. Auf dem Programm steht dann neben dem Einkaufsbummel der Besuch von Oper, Theater, Revue und Sportveranstaltung.

Camping-Flugtourismus im Aufschwung

Eine weitere Campingform, die in den vergangenen Jahren immer mehr Anhänger gefunden hat, ist der Camping-Flugtourismus. Fast alle bedeutenden Reiseveranstalter und Reisebüros bieten neuerdings äußerst günstig Camping-Flugreisen an. Niedrigpreis-Angebote nach Amerika gibt es schon ab 700 DM. Neben der bisherigen Klientel der Camping-Flugtouristen, die sich am Zielort ein Reisemobil mieten und damit Land und Leute kennenlernen, sind

es in der letzten Zeit immer mehr Jugendliche, die eine Flugreise buchen und per Rucksack und Zelt ihr Traumziel erkunden. Ihre Hauptziele sind Amerika, Südamerika, Afrika und der ferne Osten.

Auch auf diesem Sektor ist der Phantasie der Reiseveranstalter keine Grenze gesetzt: Das Camping-Flugreiseangebot für Zelttouristen ist vielfältig. Zum Beispiel werden in allen Kontinenten Wildwasserfahrten angeboten. Darüber hinaus gibt es Zelt-Expeditionsreisen per Geländewagen. Eine weitere Urlaubsform: Viele junge Camper reisen mit einem Niedrigpreis-Leih-Pkw durch die Kontinente.

DCC-Internet-Reiseservice: Welturlaubsangebot

Neben dem etablierten DCC Campingführer »Europa«, wird künftig für die Camper bei der Wahl ihres Urlaubsziels auch der Internet-Auftritt des DCC eine bedeutende Rolle spielen. – Hier ist es uns möglich, neben dem bisherigen europaweiten Angebot auch ein kostengünstiges, weltweites Angebot an Reisezielen zu präsentieren.

Beim DCC in München hat man kürzlich mit dem Aufbau eines modernen Internet-Camping-Serviceangebots begonnen.

Wir arbeiten daran, neben den deutschen Plätzen, auch europäische Camps und Campingplatzangebote in Übersee durch das DCC-Internet zu vermitteln.

Der DCC ist zur Zeit dabei, mit den Campingplatzunternehmern in den attraktivsten Reiseländern Europas Verträge abzuschließen, so daß in Zukunft mit einem Klick das Angebot des ausländischen Campingplatzunternehmers auf der DCC-Seite im Internet erscheint. In einer zweiten Ausbaustufe, das gilt vor allem für das weltweite Angebot, werden beim DCC Experten damit beschäftigt sein, Sonderverträge mit Campingplätzen in den jeweiligen außer-europäischen Ländern und Kontinenten auszuhandeln, damit wir unsere Leistungen auch kostengünstig anbieten können.

Für den Internet-Surfer ist es in Zukunft übersichtlicher und schneller, seinen Urlaubs-Campingplatz über die DCC-Seiten im Internet zu suchen. Nachdem es heute weltweit bereits über 100.000 Campingplätze gibt, bemüht sich der Deutsche Camping-Club für den Internet-Auftritt eines Platzes um bestimmte Selektionskriterien. Wir wollen hier, auch aus Kostengründen, richtungweisend sein und im Interesse des Internet-Nutzers die Auswahlzeit so kurz als möglich halten.



50 Jahre Autocamping-Tourismus

Die Idee des DCC-Gründungspräsidenten, Dr. Max Eckert, das Auto in den Mittelpunkt der neuen Campingbewegung in Deutschland zu stellen, wurde von der deutschen Automobilindustrie 1948 positiv aufgenommen. Beobachtungen im Ausland seitens der deutschen Automobilindustrie belegten, daß bereits 1948 Autocamping in England und Frankreich auf dem Vormarsch war. Auch in Deutschland wurde das Auto genutzt: Bereits 1948 campten 30% der deutschen VW-Besitzer mit dem Zelt.

1948: Deutschland unzureichend motorisiert

Der große, ungebrochene Optimismus, mit dem DCC-Gründungspräsident Dr. Max Eckert den deutschen Behörden sein Autocamping-Programm zu vermitteln versuchte, wurde dort vor allem von den Verkehrsexperten nicht geteilt. Ihre Ansicht war:

»Die Deutschen brauchen Wohnungen und erst in zweiter Linie denken sie an Urlaub.«

Ein »Wirtschaftswunder« gab es auch für den Campingtourismus

So wenig Autos wie 1948 gab es nur für einen kurzen Zeitraum. In den folgenden Jahren stiegen die Zulassungszahlen der Automobile von Jahr zu Jahr. Dieser Eifer der Deutschen, möglichst schnell zu einem Auto zu kommen, überraschte auch die Fremdenverkehrsexperten. Vom Fahrrad über das Moped zum Auto, das war der Weg der ersten Zeltcamper in Deutschland. Der Wandel im Campingsport, vom Kanu-Zeltcamping hin zum Autocamping war Wirklichkeit geworden. Ein gutes Vorbild für die Deutschen waren die vielen ausländischen Campingbesucher in Deutschland, die alle per Auto kamen.

FICC-Rally 1957 in Stuttgart brachte den Aufschwung

Das Weltrally 1957, abgehalten in Stuttgart, war das Großereignis des Jahres für die Medien. Dieses Stuttgarter FICC-Rally brachte in Deutschland den großen Durchbruch für das Autocamping. Es war die Zeit, in der die Firma Volkswagen mit ihrem Käfer-Modell der Welt zeigte, daß das Wirtschaftswunder in Deutschland für alle Bevölkerungsschichten erschwinglich war. Dies wirkte sich auch positiv auf die deutsche Campingbewegung aus. 1957 gab es schon 4 Millionen Zeltler und über 300 000 Camper waren stolze Besitzer eines VWs. Ein Anfang war gemacht und neben den großen Automobilfirmen Opel und Ford erkannten auch die kleinen deutschen Automobilfirmen, wie wichtig Camper als Zielgruppe für den Absatz ihrer Fahrzeuge sind.

1962: FICC-Rally in Ruhpolding

Nach dem erfolgreichen FICC-Rally in Stuttgart hat der FICC-Kongreß 1961 in Rom beschlossen, das 23. FICC-Rally in Ruhpolding durchzuführen. Der Deutsche Camping-Club e.V. unter der Führung von Dr. Max Eckert, der auch die Organisation des FICC-Rallys leitete, hatte damals 21 Nationen und 4000 Rallyeteilnehmer auf dem Mustercampingplatz Ortnerhof zu Gast. Zum ersten Mal präsentierte die deutsche Caravanindustrie dort Fahrzeuge, die für den Europamarkt vorgesehen waren.

Die Staaten Europas: Reiseziele der Deutschen

Ab 1957 zog es die Deutschen ins Ausland. Über 70% der deutschen Camper hatten damals – so eine DCC-Statistik – eine Reise ins Ausland geplant. Die Touristikabteilung des DCC wurde deshalb mit Auslandsexperten verstärkt. 75% der Routen, die der DCC 1957 anfertigte, waren Auslandsreisen.

Sicherheit für Deutsche im Ausland

Dem DCC-Präsidium wurde schnell klar, daß für die Sicherheit der DCC-Mitglieder im Ausland einiges getan werden mußte. Der DCC-Schutzbrief, die Camping Card International und viele andere Leistungen, die dem deutschen Camper im Ausland helfen sollten, wurden eingeführt.

Dialog mit der deutschen Autoindustrie

Schon 1961 meldete die DCC-Statistik erstmals über 10 Millionen Campingübernachtungen Deutscher im In- und Ausland, schon 2 Millionen deutsche Camper waren stolze Autobesitzer. Deutschland stieg zur Campingnation Nr. 1 in Europa auf.



Aus dieser starken Position heraus, konnte der Deutsche Camping-Club e.V. an die Auto- und Caravanindustrie Forderungen stellen. Sein Ziel war es damals, ein campingfreundliches Auto zu konzipieren, das auch als Zugwagen seinen Zweck erfüllt. Der DCC konzentrierte sich hier auf drei Hauptforderungen an die Automobil- und Caravanindustrie:

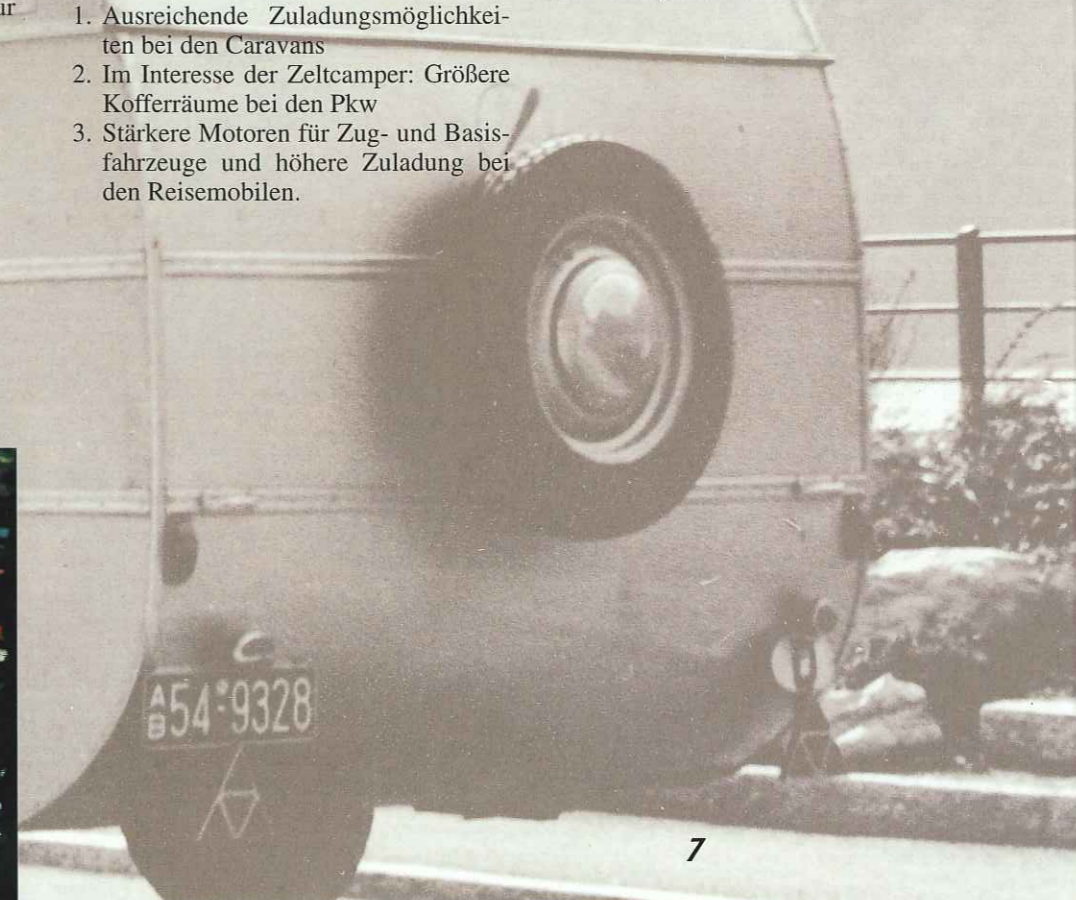
1. Ausreichende Zuladungsmöglichkeiten bei den Caravans
2. Im Interesse der Zeltcamper: Größere Kofferräume bei den Pkw
3. Stärkere Motoren für Zug- und Basisfahrzeuge und höhere Zuladung bei den Reisemobilen.

Diese dritte Forderung ist übrigens auch im 50. Jubiläumsjahr des DCC noch aktuell. Das gilt bei den Caravangespannen – Caravans werden von Jahr zu Jahr schwerer – genauso, wie bei den Reisemobilen, deren Zuladungsmöglichkeiten in den letzten Jahrzehnten immer knapper wurden.

Die Forderungen fielen durchaus auf fruchtbaren Boden: Seitens der Autoindustrie wurden sie soweit als möglich ins Entwicklungskonzept aufgenommen.

In den kommenden Jahren wird seitens der Automobilindustrie die vom Käufer teilweise geforderte Reduzierung von Umweltbelastungen noch eine bedeutende Rolle spielen. Mit der gewünschten Energieeinsparung geht das 3-Liter-Auto einher, das für den Zeltler ideal ist. Er kann große Reisen machen und der Wagen verbraucht dabei wenig Kraftstoff. Für den Caravaner wird die Situation dann allerdings immer kritischer, schließlich dürfen und können energiesparende Pkw weniger ziehen.

Große Hoffnungen setzen Caravanexperten auf das große Nischenangebot der Automobilindustrie. Es wird bereits eine Anzahl erstklassiger Zugfahrzeuge angeboten, dann allerdings mit höherem Energieverbrauch. Vor diesem Hintergrund kann man sicher sein, daß sich die Caravan- und Reisemobilbewegung auch in Zukunft erfolgreich weiterentwickeln wird.





Entwicklung der DCC-Organisation

Die Initiative zur Clubgründung ging von Präsidenten des damaligen Kanuverbandes in München, Dr. Max Eckert aus. Der Kanuverband kann somit als die Vorgängerorganisation des Deutschen Camping-Club e.V. bezeichnet werden. Der DCC-Gründungspräsident hatte erkannt, daß es die Entwicklung im Nachkriegsdeutschland notwendig machte, eine Organisation zu schaffen, die den Interessen der Deutschen gerecht wird, die Camping nicht in Verbindung mit Wasserwandern, sondern als eigenständigen Sport sahen.

Noch im Kanuverband vertrat Dr. Max Eckert – vor und während des Krieges – aktiv die deutschen Zeltcamper. Sogar die Weltorganisation, FICC, mit Sitz in Paris,

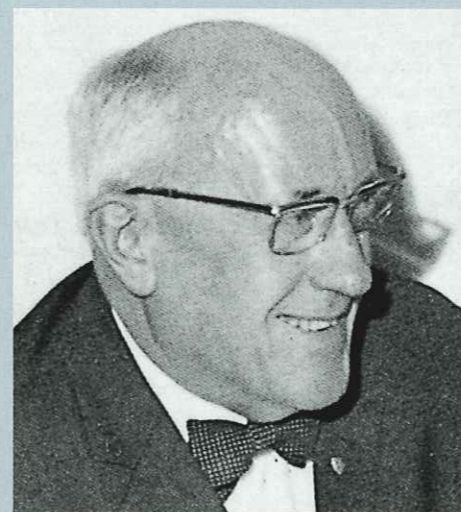
war zu dieser Zeit damit einverstanden, die deutschen Zeltler durch den Kanu-Verband in der Welt-Campingorganisation vertreten zu lassen. Schließlich hatte die Zeltcamping-Bewegung in Deutschland bereits eine alte Tradition.

1937 übertrug die FICC dem Deutschen Kanuverband die organisatorische Durchführung des FICC-Weltrally. Dies wurde damit begründet, daß Dr. Max Eckert 1936 in Berlin anlässlich der Olympischen Spiele erfolgreich eines der größten Camping-Zeltlager abgehalten hatte. Dr. Eckert enttäuschte das Vertrauen der FICC nicht: Das Welt-Camping-Rally in Deutschland war auch 1937 ein großer Erfolg. Der Deutsche Kanuverband als Organisation der deutschen Zeltler erlebte die größte Rallyveranstaltung, die je auf deutschem Boden stattfand und die deutschen Zeltcamper sahen

zum ersten Mal ausländische Wohnwagen aus England und Frankreich. Vereinzelt tauchten damals auch deutsche Wohnwagen aus »eigener« Produktion auf. Ihre Konstrukteure und Erbauer waren die späteren großen Pioniere der Caravanindustrie.

Schwierige Gründung der DCC-Cluborganisation

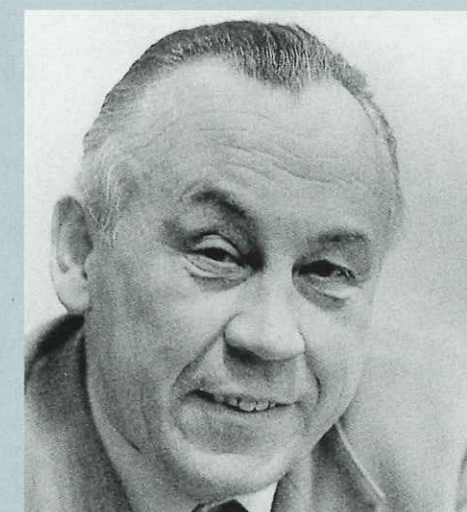
Der Erfolg von 1937 wurde nicht vergessen: Es waren einflußreiche englische Camper, die die hervorragende Organisation des Olympia-Rallys und des Wiesbadener FICC-Rallys 1937 in Erinnerung hatten und sich nach dem Krieg für die deutschen Camper einsetzten. Sie überzeugten



Friedrich A. von Horn 1964–70



Egon Skorczewski 1970–82



Walter Krey 1982–94

die Amerikaner, daß die Gründung eines Deutschen Camping-Club e.V. sinnvoll für die Entwicklung einer friedlichen Camping- und Freizeitbewegung in Deutschland sei.

1948 hatten ihre Bemühungen Erfolg. Im Jahr der Währungsreform wurde in München damals das traditionsreiche Oktoberfest ganz besonders gefeiert. Während dieser Tage wurde in der berühmten Pschorr-Brauerei von 11 Campern der Deutsche Camping-Club e.V. aus der Taufe gehoben und Dr. Max Eckert wurde zum ersten Präsidenten des Clubs gewählt. Als einer der ersten Clubs wurde der OC München gegründet, dem nur kurze Zeit später viele weitere Clubs in Südbayern folgten. Einer der ersten Erfolge unseres Gründungspräsidenten stellte sich ebenfalls bald ein: Die Stadt München konnte überzeugt werden, daß neben dem Tierpark Hellabrunn ein ideales Gelände für einen modernen Campingplatz war. Zur Einweihung dieses Platzes in Thalkirchen waren über 30 Nationen anwesend.

Norddeutsche Camper bauten viele DCC-Clubplätze

Auch die norddeutschen Camper wurden aktiv. Unter der Leitung von Friedrich Albert von Horn, auch er führte später jahrelang den DCC, wurden viele Clubs und entsprechende Clubcampingplätze in Norddeutschland aufgebaut. Aktiv wurden auch die Berliner Camper unter der Leitung von Egon Skorczewski. Er finanzierte erfolgreich eine Anzahl Campingplätze in Berlin und baute somit die schönsten Erholungs-

oasen für die Berliner. In Nordrhein-Westfalen war Horst Rister 'Mittelpunkt der Aktivitäten. Auch hier wurden sehr viele OC-Campingplätze gebaut. Heute leben dort 30% der deutschen Camper. Dies sind selbstverständlich nur einige wenige Beispiele besonders aktiver Camper. Die Entwicklungsgeschichte des DCC ist voll von großen und kleinen Beispielen für den unermüdlichen Einsatz aktiver Freizeitpioniere. Und wenn man heute, nach 50 Jahren DCC zurückschaut, kann man beobachten, wie zielstrebig Camping von München aus im gesamten Bundesgebiet seine Verbreitung fand. Es wurde viel und erfolgreich für den Aufbau der deutschen Campingbewegung gearbeitet und letztendlich das Ziel der ersten DCC-Präsidenten verwirklicht, in Deutschland möglichst viele DCC-Clubplätze zu bauen, um damit den Wochenendtourismus zu fördern.

Dafür war viel Gemeinschaftsarbeit notwendig und heute, nach 50 Jahren DCC kann man die zufriedenstellende Bilanz ziehen, daß alle Landesverbände in Deutschland erfolgreich am Aufbau beteiligt waren und in ihrer Arbeit immer noch erfolgreich weitermachen. Viele Club-Campingplätze, die unter der Regie von Landesverbänden und ihren Clubs gebaut wurden, sind dafür ein äußerst positives Beispiel. Es gibt heute über 100 solcher Plätze im Bundesgebiet und eine Anzahl von ihnen wurde bereits mit goldenen oder silbernen Plaketten im regelmäßig stattfindenden Bundes- oder Landeswettbewerb um die schönsten Campingplätze Deutschlands ausgezeichnet.

Eines kann hier festgehalten werden, das große Vorbild für den Aus- und Aufbau von Club-Campingplätzen ist Berlin. Unter Egon Skorczewski und später dann unter Gerhard Bochmann und heute mit Karl-Heinz Waldmann, wurde ein Campingplatznetz in Berlin aufgebaut, das heute noch zu den besten Deutschlands zählt. Man sollte hier auch den Ausbau der Berliner Geschäftsstelle erwähnen, die inzwischen selbständig DCC-Mitglieder betreut und die Verwaltung aller Berliner Campingplätze für den Dauercampingservice übernommen hat.

Man darf beim Aufbau der DCC-Organisation die Leistungen der nachfolgenden DCC-Präsidenten Friedrich Albert von Horn, Egon Skorczewski und Walter Krey nicht vergessen, die den DCC im Bezug auf den Aus- und Aufbau eigener Campingplätze weiter voranbrachten. Ein Engagement, das auch in Ostdeutschland deutlich wurde. Nach dem Fall der Mauer wurden in den neuen Bundesländern sofort Landesverbände und Ortsclubs ins Leben gerufen. Auch hier ist es inzwischen gelungen, eine gut funktionierende Campingbewegung aufzubauen.

Insgesamt gesehen sind die rund 300 Ortsclubs und 22 Landesverbände sehr erfolgreich für die Camper tätig. Viele Landesverbände können beispielsweise auch regional tätig werden und ihren Einfluß zur Verbesserung der Campingplatzverordnungen auf die kommunalen Behörden geltend machen. So gesehen kann der DCC stolz auf seine 50jährige Aufbauleistung sein. Der ganze DCC, die Hauptgeschäftsstelle, seine Landesverbände und Ortsclubs können nach 50 Jahren aktiver Tätigkeit mit Stolz auf das Erreichte zurückblicken.



◀ DCC Mustercampingplatz Lechsee/Ostallgäu, Lechbruck

Schon das Gründungspräsidium war sich darüber im Klaren, daß die praktische Zusammenarbeit des Clubs mit der Bundesregierung, den Landesregierungen und den Kommunen viel Initiative und ständigen Einsatz erfordert. Diese Erfahrung hatte man bereits 1948 gemacht. Damals hatte sich, im Dialog mit der amerikanischen Besatzungsmacht gezeigt, daß es schon bei der Genehmigung von Erlassen zur Gestaltung der Campingbewegung große Schwierigkeiten zu überwinden gab.

Problematisch war die Situation deshalb gewesen, weil es keinerlei Vorbild gab, um gesetzliche Regelungen für die Campingbewegung innerhalb Deutschlands zu schaffen. Hier waren die Möglichkeiten zur aktiven Mitgestaltung für den Club gegeben. Nach mehrjähriger Vorarbeit konnte der DCC der Bayerischen Staatsregierung einen Entwurf einer Verordnung für den Bau von Campingplätzen und die Ausarbeitung einer Campingverordnung vorlegen, die für die Benutzung von Campingplätzen wichtig war. 1953 war es soweit. Die Bayerische Staatsregierung präsentierte die erste Campingverordnung,

Der Deutsche Camping-Club im Zentrum praktischer Entscheidungen

die inhaltlich den Vorschlägen des Deutschen Camping-Clubs entsprach und erfolgreich umgesetzt wurde. Sie hatte Vorbildcharakter und innerhalb einiger weniger Jahre brachten alle Bundesländer nach dem Muster von Bayern Campingverordnungen heraus. Mit diesem Schritt hatte sich in der Bundesrepublik Deutschland die Gleichberechtigung der Campingtouristen mit dem allgemeinen Tourismus vollzogen.

Mehr Caravangespanne

Millionen Camper bevölkerten ab den 60er Jahren mit ihren Caravangespannen die Straßen. Diese starke Vermehrung war in den 60er, 70er und 80er Jahren das große Problem der Verkehrsexperten. Der damalige Verkehrsminister Georg Leber (SPD) versuchte, die Situation durch ein deutschlandweites Überholverbot für Caravangespanne an Steigungen zu verbessern, das er durchsetzte. Er war von seinen Verkehrsexperten falsch beraten worden. Die Zugfahrzeuge der damaligen Jahre waren bes-

ser motorisiert als die Lkws und es zeigte sich, daß Caravaner, die hinter den langsam fahrenden Lkws herfahren mußten, getriebetechnische Probleme bekamen. Dank eines Gutachtens, das der DCC bei dem damals führenden Kraftfahrzeugexperten Professor Danner erstellen ließ, gewann der Club einen Prozeß, den er gegen die Bundesregierung angestrengt hatte. Das deutschlandweite Überholverbot für Caravangespanne an Steigungen wurde aufgehoben.

Noch einmal versuchte die Politik die Campingbewegung zu beschneiden. Der bayerische Innenminister Merk erließ ein Sonntagsfahrverbot für Caravans. Seine Begründung war, daß das Lkw-Sonntagsfahrverbot auch für Caravangespanne gültig sein mußte, da die Gespanne den Verkehr durch die für sie geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h behinderten. Wir konnten durch massive Vorstellung beim bayerischen Innenminister erreichen, daß er das Fahrverbot wieder aufhob. Unser Hauptargument war damals, daß das Lkw-Fahrverbot ja zur För-

derung des Tourismus-Verkehrs eingeführt worden war und Caravaner genau aus touristischen Gründen unterwegs seien.

Investitionen schützen

In Schleswig-Holstein wurde in den 70er und 80er Jahren versucht, die Auflagen für Hygienemaßnahmen auf Campingplätzen so hoch zu setzen, daß die notwendigen Investitionen, einen Campingplatz zu bauen, für Campingplatzunternehmer nicht mehr finanzierbar waren. Auch hier konnte der DCC tätig werden. Seinem damaligen Präsidenten Walter Krey gelang es, im Interesse der schleswig-holsteinischen Campingplatzunternehmer eine Kompromißformel zu finden, die notwendige Investitionen in einem erträglichen Maß hielt und andererseits sicherstellte, daß Kläranlagen durch Sanitärflüssigkeiten nicht gefährdet wurden.

Der DCC kämpft seit 10 Jahren um die Harmonisierung des Ferienverkehrs und eine entsprechende Geschwindigkeitsanpassung. Über lange Jahre hinweg galten Tem-

polimits von 80 km/h für Caravans und für Reisemobile über 2,8 Tonnen. In erfolgreicher Zusammenarbeit mit dem VDWH gelang es dem DCC 1997 einen Teilerfolg zu erreichen. Für Reisemobile bis 3,5 Tonnen gibt es in Zukunft keine Geschwindigkeitsbegrenzungen mehr. Der DCC wird weiter darum kämpfen, um auch im Caravangespannverkehr zumindest eine Lockerung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 auf 100 km/h zu erreichen. »Tempo 100«, so die Experten des DCC, »würde garantieren, daß der Reiseverkehr harmonischer ablaufen würde«.

Tourismus und Dauercamping müssen neu geregelt werden

In ausgesprochenen Touristikgebieten tritt der DCC auf Campingplätzen für eine Beschränkung der Dauercamper auf 30% der Stellplätze ein. Wir sehen derzeit unsere große Aufgabe im Ausbau des europäischen Campingtourismus. Die Einführung des Euro bietet für die

Vielfalt, die in Deutschland gegeben ist, macht die Camps auch für den Europatourismus attraktiv.

Der derzeitige DCC-Präsident Dr. Hans-Josef Giesen ist als Vizepräsident im Camping-Weltverband FICC aktiv. Wir sind nicht zuletzt deshalb überzeugt davon, daß es dem Deutschen Camping-Club e.V. auch in Zukunft gelingen wird, aktiv an der Fortentwicklung der Campingbewegung innerhalb der 16 EU-Staaten mit ihren rund 35 Millionen Campern mitzuarbeiten.



Dr. Hans-Josef Giesen
DCC-Präsident
FICC-Vizepräsident

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Campingplätze neue Chancen und Risiken. Ab 1999 werden viele deutsche Plätze ihr Angebot bereits in zwei Währungen präsentieren. Wir werden alles Erdenkliche tun, um die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Campingplätze zu stärken, schließlich gehören die deutschen Feriencamps zu den besteingerichteten Europas. Wir wollen verstärkt das Augenmerk auch ausländischer Besucher auf die hervorragende landschaftliche Lage vieler Plätze legen. Die landschaftliche

DCC-Initiative: Wintercamping in Deutschland

Camping im Schnee, das gab es vor 1948 vielleicht bei den Extrem-Bergsteigern, sonst nicht. Ein Anfang wurde 1945 nach Beendigung des zweiten Weltkrieges gemacht, damals luden erstmals Schweizer Camper aus dem Berner Oberland zum Zeltlager im Schnee ein. »Wintercamping im Caravan«, das war für die Caravanbesitzer der ersten Nachkriegsjahre undenkbar. Caravans hatten schließlich keine Isolierung, außerdem gab es keine geeignete Caravanheizung.

sehr schnell glühte. Vorteil für den Caravaner: Im Wohnwagen wurde es sehr schnell warm. Nachteil: Im Abstand von 1 Meter rund um den Ofen durfte kein leicht brennbarer Gegenstand stehen, außerdem mußte er nachts ausgemacht werden. Da die Caravanwände damals keine Isolierung hatten, entwickelte sich während des Heizens starkes Schwitzwasser an den Wänden, nachts entstanden daraus Eiszapfen. Camper – und vor allem ihre Kinder mußten in den damaligen Zeiten für ihr Hobby viel Einsatz bringen: In Reit im Winkl waren zum

Wintercamping hat keine Chance

Viele Tageszeitungen, aber auch Caravan-Fachzeitungen berichteten über dieses erste DCC-Abenteuer Wintercamping – mit überwiegend negativen Schlagzeilen. Dennoch war das DCC-Präsidium davon überzeugt, daß Wintercamping Zukunft hat, vorausgesetzt gewisse Forderung und Erfahrungen des DCC, die sich aus diesen Treffen ergaben, würden in der Entwicklung künftig berücksichtigt. So sollten Caravans beispielsweise isolierte Wände haben und Doppelfenster sollten verhindern, daß Schwitzwasser entsteht.

Truma-Gründer Phillip Kreis, der Erfinder der Campinggaslampe erkannte damals die Chancen des Wintercampings. Er entwickelte eine Caravan Gasheizung, die ausschlaggebend dafür war, daß Caravans in Zukunft ausreichend beheizt werden konnten. Langsam konnten auch Herstellerfirmen für die Idee des Wintercampings begeistert werden. Zu Beginn war es die Firma Wilk, die dem Wintercamping positiv gegenüberstand. Die Firmenchefs prognostizierten für die Entwicklung eines

Wintercaravans gute Zukunftschancen. Ein Anfang war gemacht, als die Firma die Wände, den Fahrzeugboden und die Caravandecke mit Styropor isolierte. Dadurch wurde das leidige Schwitzwasser aus dem Caravan verbannt. Außerdem kamen die ersten Doppelfenster auf den Markt. Und so war es in den 60er Jahren absehbar, daß Wintercamping große Zukunft haben würde.

Die nachfolgenden DCC-Winterrallys, die ab 1961 in Ruhpolding veranstaltet wurden, waren für die übrige Caravanindustrie der Auftakt, die gesamte Caravanproduktion auf winterfeste Fahrzeuge umzustellen. Unterstützend griff hier auch der Deutsche Camping-Club ein, der zusammen mit dem TÜV München und Truma in einer 10jährigen Testreihe so gute Caravans entwickelte, daß sie letztendlich als winterfest bezeichnet werden konnten. Eines der Resultate dieser Entwicklungsarbeit ist beispielsweise, daß die heutigen Truma-Heizungen ein Sicherheitssystem haben, das dafür sorgt, daß kein Sauerstoff aus dem Wohnraum entnommen wird.

22 Millionen Wintercamping-Übernachtungen in Deutschland

Bis dahin war allerdings noch ein weiter Weg. Dennoch trugen die ersten Gasheizungen, die in den 60er Jahren auf den Markt kamen, dazu bei, daß für Winter-

camping der große Durchbruch erreicht wurde. In diesen Jahren hatten die Camper auch die Unterstützung von Berühmtheiten wie Luise Ullrich, dem großen Filmstar der 60er und 70er Jahre, die sich klar für Wintercamping entschied: Sie funktionierte auf dem Münchner Flughafen Riem eine Flughalle zur Arbeitshalle um und machte zusammen mit ihrem Mann ein Reisemobil winterfest, mit dem sie seit 1962 Wintercamping machte. Das geschah zu einer Zeit, in der die meisten Reisemobilhersteller behaupteten, daß man ein Reisemobil nicht winterfest machen kann. Luise Ullrich hat bewiesen, daß die Reisemobil-Industrie unrecht hatte und einer neuen Bewegung Tür und Tor geöffnet.

Über 1500 Wintercaravans in Ruhpolding

Man sollte nicht vergessen zu erwähnen, daß nach Reit im Winkl der Campingplatz Mittenwald-Tennsee 4 Jahre lang sein Areal für das DCC-Winterrally bereitstellte. In dieser Zeit haben viele deutsche Camper erkannt, wie schön Wintercamping im Gebirge in herrlicher Gebirgskulisse sein kann. Die nachfolgenden Winterrallys in Ruhpolding waren Großveranstaltungen, bei denen niemals weniger als tausend Caravans da waren. Somit wurde Wintercamping von Jahr zu Jahr immer populärer.

Im 50. Jubiläumsjahr gibt es über 1000 Campingplätze in Deutschland, die während des Winters geöffnet haben. Über 300 moderne Wintersportplätze bieten erstklassige

Wintersportanlagen, die europaweit als Vorbild gelten. Winterservice auf deutschen Campingplätzen ist bei der Gas- und Stromversorgung, bei den beheizten Hygiene- und Wirtschaftsräumen vorbildlich.

Wintercamping – auch im Bereich Naherholung mit großer Zukunft

Deutsche Camper fahren bis zu viermal im Jahr in Urlaub, davon verbringen sie mindestens einen Urlaub im Winter. Das gilt auch für den Bereich Wintercamping-Naherholung. Hier ist eindeutig ein neuer Trend festzustellen. Vor allem Skisportler nutzen Wochenendreisen für einen Kurzurlaub, um sich auf den Wintersport-Campingplätzen in den Alpen, im Bayerischen Wald, im Schwarzwald, im Sauerland und im Harz zu regenerieren.

Nachdem auch Reisemobile winterfest geworden sind, sind Reisemobilfahrer am Wochenend-Wintercamping-Tourismus stark beteiligt. Allein im Winterhalbjahr 1997/98 waren über 200.000 Reisemobilisten unterwegs und trugen ihren Anteil zu der hohen Zahl von 20 Millionen Gesamtübernachtungen bei.

Der Deutsche Camping-Club darf sicherlich mit Recht für sich in Anspruch nehmen, daß er nicht nur das Entstehen von Winterrallys, die inzwischen in allen Landesteilen der Bundesrepublik stattfinden, stark gefördert hat, sondern auch alles dafür getan hat, daß sich Wintercamping als »zweite Hauptsaison« durchgesetzt hat.

1953, das erste DCC-Winterrally in Reit im Winkl

1953 – an Ostern – lud der Deutsche Camping-Club e.V. zum ersten Winterrally nach Reit im Winkl ein. Rückblickend betrachtet, hatten die Teilnehmer eigentlich Glück, denn die sieben Caravanbesitzer und die wenigen Zeltler mußten »nur« mit Schnee kämpfen, die Temperaturen waren aber doch nicht so niedrig, wie man es während dieser Zeit in Reit im Winkl eigentlich gewohnt war.

Wintercamper hatten 1953 weder eine winterfeste Isolierung im Caravan, noch Doppelfenster. Die einzige Neuheit, die es damals gab, war ein »Berger Kanonofen«, der mit Holz und Kohle beheizt wurde. Für die damalige Zeit eine Sensation. Der Besitzer eines solchen Ofens brauchte nicht mehr zu frieren. Allerdings hatte der Kanonofen aus Metall die schlechte Eigenschaft, daß sein Mantel

Wintercamping bereits einige Caravaner, die nach solchen Nächten ihre Kinder, weil sie zu dicht an der Eiswand geschlafen hatten, mit einem Fön ablösen mußten, da die Haare der Kinder über nacht angefroren waren.



Ruhpolding: Wintercamping 1961

Mit der DIN-Norm die Zukunft sichern

Die Entwicklung von Zelten und Campingfahrzeugen in Deutschland wäre nicht so erfolgreich verlaufen, wenn sich die Auto-, Caravan- und Reisemobilindustrie zusammen mit den Zeltherstellern nicht auf eine gemeinsame Grundlage geeinigt hätte. Ergebnis dieses Konsenses war es, die DIN-Norm für Campingfahrzeuge und Campinggeräte einzuführen.

Mit der Gründung von Normenausschüssen, die durch Industrie und technische Experten aus den Reihen von Behörden und Verbraucherverbänden besetzt wurden, hat man die technische Entwicklung in Deutschland positiv beeinflusst. Heute hat Deutschland nicht zuletzt deshalb einen technischen Vorsprung bei der Entwicklung von Zelten und Campingfahrzeugen, der auf den langjährigen Einfluß der zuständigen DIN-Normenausschüsse zurückzuführen ist.

So besteht beispielsweise der Normenausschuß Campingzelte seit über 30 Jahren. An seiner Gründung war der DCC durch einen Zeltreferenten maßgeblich beteiligt. Hier wurden gleich von Beginn an positive Erfahrungen mit der Schaffung einheitlicher Normen gemacht, so daß nach diesen positiven Erfahrungen Normenausschüsse für Campingfahrzeuge und die wichtigsten Zubehörteile gegründet wurden. Die Arbeit der Normenausschüsse war so erfolgreich, daß das DIN mit dem Deutschen Camping-Preis 1992 ausgezeichnet wurde.

Erfolgreiche Mitarbeit an der Welt- und EU-Normierung

Nachdem sich die deutsche DIN-Normierung so positiv für den Verbraucher in Deutschland ausgewirkt hatte, ging man daran, die ISO-Norm (Weltnorm) möglichst schnell auch in Europa umzusetzen. Mit dem Zusammenschluß der EU gibt es nun eine eigene EN-Norm (EU-Norm), deren Gremien ebenfalls mit Spezialisten aus den EU-Staaten besetzt sind. In all diesen Normenausschüssen sind auch DCC-Experten erfolgreich tätig. Ziel der ISO- und EN-Norm ist es, die technische Entwicklung bezüglich der Sicherheit weiter voranzutreiben. Mit den dafür geschaffenen Instrumenten sollen in Zukunft Handelshemmnisse innerhalb der EU, aber auch in der gesamten Welt abgebaut werden.



Deutsche Zeltjugend im Aufwind

Die deutsche Zeltindustrie bietet für junge Menschen in Deutschland heute eine neue Chance, mobilen Campingurlaub zu machen. Ein weiterer Aspekt, bei dem sich DCC-Präsident Dr. Hans-Josef Giesen mit dem Bundesvorsitzenden der Deutschen Zeltjugend im DCC, Kay-Uwe Matten einig ist, hat ganz einfachen materiellen Charakter: die aktuelle Trekking-Zeltgeneration ermöglicht es jungen Menschen in Deutschland und Europa preiswert zu campen, da die Anschaffungskosten für ein Zelt heute nicht mehr zu hoch sind. Eine Rechnung, die aufgeht, denn alleine in der Saison 1997 wurden über 1 Million Trekkingzelte in Deutschland verkauft. Sie wurden zum größten Teil von jungen, sporttreibenden Menschen erworben.

Zeltcamping: Grundstein des Camping-Tourismus

Die heutige Tradition des Zeltcampings hat ihren Ursprung in den 20er Jahren dieses Jahrhunderts: Die Deutschen entdeckten in dieser Zeit das Flußwandern. Sie organisierten sich im deutschen Kanuverband. So kam es, daß in diesem Verband zunächst die Flußwanderer zusammenkamen. Sie waren häufig mit dem Faltboot in ganz Europa unterwegs. Natürlich nährten sie dabei auch im Freien und so kam es nach und nach so weit, daß sich im Deutschen Kanuverband auch die größte Zeltorganisation Deutschlands zusammenfand.

Schon in den 30er Jahren wurde die erfolgreiche Entwicklung des Deutschen Kanuverbandes deutlich. In der Bewegung der Flußwanderer, deren Vertretung der Deutsche Kanuverband war, sammelten sich schließlich über 100.000 Mitglieder.

Der Verband war sportlich aktiv. Hauptsächlich betätigten sich Jugendliche auf diesem Sektor. Wen wundert es, daß dieses Bemühen in dem ersten großen Jugendzeltlager gipfelte, das Dr. Max Eckert zu den Olympischen Spielen 1936 in Berlin abhielt. Der erfolgreiche Verlauf dieses ersten großen Jugendzeltlagers mit immerhin 3000 Zelten hatte für die gesamte europäische Jugendbewegung Vorbildcharakter. Dieses erste große Zeltlager in Deutschland war auch der Anlaß dafür, daß seitens der FICC dem Deutschen Kanuverband, der ja eigentlich keine fachspezifische Campinggruppierung darstellte, die Organisation des ersten FICC-Rallys auf deut-

schem Boden im Wiesbadener Schloßpark übertragen wurde. Auch hier ein voller Erfolg: Über 3000 Zeltcamper, in der Mehrzahl junge Menschen, waren damals zum ersten FICC-Rally in Deutschland gekommen.

1948: Mit der Zeltjugend in die Zukunft

Mit diesen erfolgreichen Voraussetzungen ging Dr. Max Eckert, Gründungspräsident des DCC von Anfang an daran, innerhalb des Deutschen Camping-Club e.V. eine Jugendorganisation aufzubauen. Die Voraussetzungen waren ähnlich wie beim Deutschen Kanuverband: Zum größten Teil engagierten sich sportlich aktive, junge Zeltcamper in der neu geschaffenen Campingbewegung. Die Landesverbände und Ortsclubs der neuen Campingvereinigungen gründeten in Deutschland Jugendorganisationen und auf der Jahreshauptversammlung des Verbandes, 1950, wurde ein DCC-Jugendvorsitzender gewählt.

Erfolgreiche DCC-Zeltjugend

Die vielfältigen Aktivitäten der DCC-Zeltjugend in den Landesverbänden waren die Grundlage für die erfolgreiche Arbeit der

folgreich bei vielen Veranstaltungen in ganz Europa auftraten. Daneben bildeten sich aktive Kanu-Wildwassergruppen, die nach Frankreich, Italien und Österreich fuhren. Auch in der Folgezeit war die Deutsche Zeltjugend recht erfolgreich und außerdem selbstverständlich auf sämtlichen FICC-Rallys mit eigenen Delegationen vertreten.

1998: Aufschwung durch neue Jugendzelte

Die Entwicklung des Zeltcampings in den 60er und 70er Jahren war rückblickend betrachtet nicht immer jugendfreundlich. Die Industrie hatte die Entwicklung der Zeltmodelle den Luxusanforderungen der damaligen Zeit angepaßt. Anstatt das Hauszelt weiter zu entwickeln, wurden Steilwand-Luxuszelte auf dem deutschen Markt angeboten. Diese Zelte waren in erster Linie auf die Unterbringung von Familien

Über 100 moderne Trekkingzeltmodelle für die Jugend

Dies hat sich durchaus gewandelt. Eine Entwicklung der auch der derzeitige DCC Bundesjugendwart Kay-Uwe Matten positiv gegenübersteht. Er sieht für die heutige Jugend eine völlig neue Chance zum Campingurlaub. Die Trekkingzelte, die heute auf dem Markt sind, geben durch ihre günstige Preisgestaltung und die hohe Qualität der Zeltjugendbewegung neue Impulse. Die Angebotsvielfalt, die bunten Farben und die kurze Aufbauzeit, die größtenteils unter 5 Minuten liegt, begeistern die Jugendlichen – keineswegs verachtet wird übrigens auch die Qualität der Zeltstoffe. Erfreuliches Resultat aus Sicht des Deutschen Camping-Club e.V.: Jugendliche haben heute, im 50sten Jahre des Deutschen Camping-Clubs wieder mehr Interesse für Camping. Dementsprechend hat Bundesjugendwart Kay-Uwe Matten das Jugendprogramm der Deutschen Zeltjugend umgestaltet: Auf nationalen und internationalen Rallys, die selbstverständlich weiterhin besucht werden, sind es unter anderem Disco-Abende, die mithelfen, das Interesse der Jugendlichen am Camping und dem damit verbundenen Gemeinschaftsgeist zu wecken. Damit aber nicht genug: In Zukunft ist geplant, Sport- und Kulturfahrten für junge Leute auszuweiten. Jugendliche schätzen gerade heute den Gemeinschaftsgeist und das Teamgefühl, das noch immer mit dem Camping verbunden ist.



DCC-Zeltjugend – weit über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland hinaus. Die DCC-Zeltjugend wurde dadurch bekannt. In den 60er Jahren unter Leitung des damaligen DCC-Zeltjugendwarts Gutjahr wurden Folkloregruppen gegründet, die er-

ausgerichtet. Für die Jugend waren diese Zelte, die zum Teil bis zu 3000 Mark kosteten, viel zu teuer. Außerdem akzeptierten die jungen Camper in der Regel eine Aufbauzeit von bis zu 2 Stunden nicht, die für die Steilwandzelte jedoch nötig war.

Impressum
Verantwortlich: Hermann Gronert, Chefredakteur
Quelle: Statistisches Bundesamt, VDWH, DCC-Archiv
DIN, TÜV, VDA
Deutscher Camping-Club e.V., Caravan-Motorearavan- und Zeltsportverband, Mandlstr. 28, 80802 München, Tel. 089/3800142-0, Fax 089/334737
Internet: <http://www.camping-club.de>
Layout und Herstellung: Typographischer Betrieb Walter Biering Hans Numberger, München

DCC-Mustercampingplätze

DCC - Stadtcamping
 an der Ruhrbrücke
Essen - Werden

45239 Essen-Werden, Tel. 0201/49 2978

truma Campingpark
 am Teutoburger Wald
 Tecklenburg-Leeden

Das Naturerlebnis für alle

49545 Tecklenburg-Leeden; Tel. 054 05/10 07

DCC - Campingpark
Kehl - Straßburg
 an der Europabrücke

77694 Kehl/Rhein, Tel. 078 51/26 03

DCC-Campingpark
 »Romantische Straße«
 Dinkelsbühl

91550 Dinkelsbühl, Tel. 098 51/78 17

DCC-Kur-Campingpark
Bad Gandersheim

37581 Bad Gandersheim/Harz, Tel. 053 82/15 95

DCC-Campingpark »Oberer Lechsee«
Lechbruck
 Allgäu

Telefon
 0 88 62 / 84 26
 Telefax
 0 88 62 / 75 70

86983 Lechbruck, Tel. 0 88 62/84 26

DCC-CAMPINGPARK
 »Romantik am Lech«
 LANDSBERG

Ferien am Wildpark

86899 Landsberg/Lech, Tel. 0 8191/4 75 05