

...ne pro starší turisty, kteří vedou odděly mládeže. Tímto mohou organizovaného autostopu zúčastnit se svými mladými svěřenci.

4. Je nutné časové omezení?

Časové omezení je nutné. Vychází ze správné argumentace hlavního dopravního inspektorátu. Na podzim a v zimě se situace v dopravě na našich silnicích podstatně zhoršuje. Na namoklých a zledovatělých vozovkách je veliké nebezpečí smyků, což často vede k dopravním nehodám. S omezením autostopu jen na období suchých vozovek souhlasí nejen všechny odpovědné orgány, ale i velká většina autostopářů.

5. Proč není možno jezdit nákladními auty?

Tato otázka nás také velice pálí. Víme dobře, že dosud brali autostopáře hlavně řidiči nákladních automobilů. Snažili jsme se o to, aby mohlo být již letos nákladních automobilů k organizovanému autostopu použito, ale bezvýsledně.

Soudruzi na ministerstvu dopravy mají mnoho špatných zkušeností s dopravními nehodami hlavně mladých řidičů nákladních automobilů, kteří byli svými spolujezdci rozpylováni. Dále dochází k dopravním nehodám při prudkém brzdění takových nákladních aut, přes které není dobře vidět. I zde se tedy přihlíží především k bezpečnosti dopravy. Jestliže ale autostopáři dokáží svým chováním na silnici, že nemají vinu na žádné z dopravních nehod, věříme, že již v roce 1965 bude autostop rozšířen i na nákladní auta.

6. Nezdá se vám 3000 km málo?

Má-li organizovaný autostop sloužit k podpoře turistiky mládeže, bude 3000 km plně vyhovovat. Autostopáři totiž pojedou jen hlavní vzdálenosti, např. Plzeň-Poprad, dále do Tater půjdou pěšky. Může tedy autostopář za 3000 km projet třikrát celou republiku. 3000 km nebude stačit těm, kteří jezdí autostopem ze školy k rodičům nebo za jinými, zřejmě nikoliv turistickými zájmy.

7. Nemohla by být zařízena stanoviště, případně chráněná, kam by si řidiči pro autostopáře zajeli?

V současné době se o takových stanovištích neuvažuje. Domníváme se, že autostop je způsob romantického cestování. Neztratil by na svém půvabu, kdybychom postavili na hlavních výpadových silnicích „nádraží pro autostopáře“?

Zkušenosti nám však ukáží.

8. Uvažuje se o mezinárodní autostopářské spolupráci?

O mezinárodní spolupráci v organizovaném autostopu se uvažuje. Jestli to dovoli podmínky, bude možná již v roce 1965 autostop rozšířen na ČSSR a na Polsko. Záleží to však i na mnoha dalších jednáních o návštěvě Polska vůbec. Nemůžeme tedy přesně říci ano nebo ne, ale o rozšíření organizovaného autostopu do zahraničí budeme usilovat.

9. Je autostop omezen početně i v Polsku?

Podíváme-li se na jednotlivé ročníky organizovaného autostopu v Polsku, pak se ukáže, jaké měl nedostatky, když omezen nebyl. V roce 1958 tam bylo vydáno 30 000 průkazů. Stačilo to. Ale během roku poprvé po průkazech rostla. V roce 1959 jich proto bylo vydáno 70 000. A nestačilo to. Avšak již při tomto počtu se objevovaly některé nedostatky. V roce 1960 a 1961 bylo sice vydáno 80 000 průkazů, ale to se pořadatelům vymstilo. Na výpadových silnicích z velkých měst stálo až 350 autostopářů, kteří se marně a často nevhodným způsobem dožadovali svezení. Po těchto ročnících, kdy musila zasáhnout i veřejná bezpečnost, snížil se počet organizovaných autostopářů v roce 1963 pouze na 45 000 účastníků. Také musíme mít stále na mysli, že se v Polsku zúčastňují autostopu osobní i nákladní automobily. Tyto zkušenosti nás hlavně vedou k tomu, že jsme umožnili letos organizovaný autostop pouze pro 40 000 mladých lidí. Jestliže však proběhne první ročník hladce, můžeme příští rok počet průkazů autostopu zvýšit.

10. Smí organizovaný autostopář zastavovat motocykl?

Nesmí. Motocyklisté mají totiž na svědomí veliký počet dopravních nehod, které končí často smrtí.

11. V některých zemích se nestopuje od západu slunce do východu slunce; jak je tomu u nás?

V řádu autostopu, se kterým se má každý autostopář i řidič seznámit, je jasně řečeno, že se nesmí stopovat v noci. Toto opatření chrání především řidiče. Omezit stopování přímo hodinami nelze – protože se od 22. 3. do 31. 10. den prodlužuje a krátí.

12. Může být organizovaným autostopářem voják?

Vojáci základní služby mají cestování autostopem zakázáno. Logicky. Jede-li voják na dovolenou, dostane slevenku na dráhu, a pak, u vojáka nelze předpokládat, že mu autostop usnadňuje turistiku. Cesta za rodiči, za děvčetem nebo za manželkou organizovaný autostop nepostihuje.

O autostopu jsme v těchto dnech s mnoha vojáky hovořili; odpověď byla vždy stejná: Nás vezme každý i bez průkazu.

13. Mohou vozit organizované autostopáře vozy továren, úřadů a různých organizací?

Ano. Autostopář nesmí zastavovat vozy se zahraničními poznávacími značkami, vozy diplomatů, vozy vojenské a vozy bezpečnostních složek.

FOTO HUČEK

Mladý čtenář a technika

Březen je měsícem knihy a mohl by být zároveň také měsícem psychologie. Vždyť literatura představuje svým působením na čtenáře silnou psychologickou veličinu. Právě v této souvislosti je zajímavá nová publikace profesora Františka Hyhlíka která pod názvem PSYCHOLOGIE MLADÉHO ČTENÁŘE vyšla nedávno ve Státním pedagogickém nakladatelství. Nad některými závěry práce jsme diskutovali přímo s autorem, s PROFESOREM FRANTIŠKEM HYHLÍKEM, vedoucím katedry psychologie a pedagogiky na Institutu osvěty a novinářství University Karlovy v Praze.

Soudruhu profesore, tvrdíte, že dnešní mladý člověk má v literatuře zájem o techniku. Lze to tvrdit jednoznačně?

Jistě, pokud máte na mysli zájem o techniku v širším slova smyslu, lze to tvrdit opravdu téměř jednoznačně. Je v tom však jeden háček – že totiž můžeme mluvit jen o technice v širším slova smyslu. Mladého čtenáře zajímají knížky o životě konstruktérů a vynálezců a tak dále, ovšem s tím, že v popředí čtenářského zájmu stojí

1. výsledek technické práce,
2. v němž dramatické okamžiky tvůrčova života.

Ta nejvládnější – technická – podstata techniky však mladého čtenáře většinou nebaví.

Je to tedy asi takový pohled, jako když většina Čechů tvrdí, že Japan tranzistory jsou bezva a ty naše že jsou slabota; a přitom jen málokdo se v těch tranzistorech opravdu vyzná. Domnívat se a vědět, to jsou pochopitelně dva odlišné pojmy. Když někdo ten první zamění za druhý, může dojít k trapnému a nebezpečnému omylu. Dochází k němu také v působení té technické beletrie?

Bohužel až příliš často. Myslíme si, že máme kybernetické a tryskové děti, protože čtou rády vědecko-fantastickou literaturu. Přitom tytéž děti projevují houfně odpor k matematice, tedy k nejelementárnější vědě celé techniky. To jsou ty případy, kdy mladý člověk, který měl „takový zájem o techniku“, opouští s neúspěchem vysokou školu ve druhém semestru.

To je konstatování, ale co s ním?

Celá výchova, a tedy i literatura předkládaná mladému čtenáři, by měla být daleko reálnější. Dorůstající generace je totiž dnes zvyklá velmi reálně uvažovat, svou realitu si ovšem může složit jen z poznatků, které stačí přijmout. Proto by se měla daleko více a pečlivěji psát mládežnická literatura, která by měla dát čtenáři

1. profesionální orientaci, tím myslím základní povědomí o druzích a nárocích lidské práce. Máme v republice 257 učebních oborů – žáci jich znají sotva čtvrtinu, učitelé sotva polovinu;

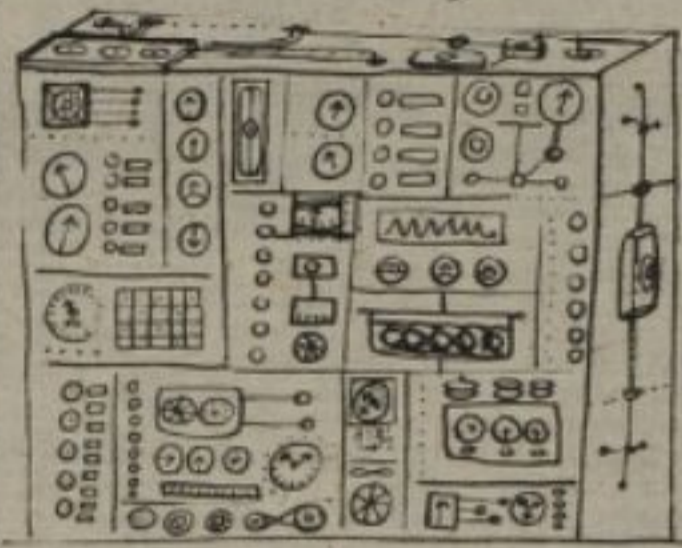
2. zajímavé a zábavné čtení, spojené ovšem s výše uvedeným předpokladem. O něco takového se s úspěchem pokusily knížky typu Zajímavá matematika.

Nevznikla by tak ale literatura přehnaného prácišmu?

Rozhodně ne. To, co jsem říkal, nepokládám za nějaký recept pro celou mládežnickou literaturu, chci tím jen ukázat na společenskou nutnost a na společenský požadavek po vzniku jednoho nového druhu literatury pro mladé lidi. Šífeji řečeno: literatury, která by pomáhala mladému čtenáři organizovat jeho poznatky. Něco jako učebnice. Mimochodem, učebnice už teď máme hezké. Někdy se z toho však dělá příliš velká zásluha pro další vývoj dítěte; neměli bychom zapomínat, že učebnice se přečte a odloží. Je to snad jediná dobrá kniha, ke které se neradi vracíme.

Myslíte, že existuje typ technického hrdiny?

Ano i ne. Ale spíš ano. Kapitán Korkorán je čtenáři přece jen vzdálenější než současný technik. Jenže současný kladný hrdina je často člověku tak nedostupný, že si s kapitánem Korkoránem nezadá. Mluvíme-li už o hrdinovi, všiml bych si rád jiné věci. Že dnes ovlivňují čtenáře záporní hrdinové daleko silněji než ti kladní. K napodobení popsaného kladného hrdiny je totiž zapotřebí enormního ukázkování subjektu, kdežto záporní hrdina vábí člověka většinou dost sugestivně tím, že si „dovoluje“, že se „nenamáhá“, že „vegetuje“, že se sebou nemá zkrátka moc práce. To je pochopitelně špatné; chtěl bych poukázat



Kresba JIRÁNEK

znovu na nutnost psát reálně, tedy tak, aby čtenář měl a mohl mít blízko především k tomu kladnému hrdinovi, aby jím byl přitahován. V životě – na setkání – by jím přitahován jistě byl, protože by viděl normálního sympatického člověka, jenže v knížce mu někdo podává boha, a zkuste napodobit boha.

Mohu tedy shrnout: strach o přetechnizování literatury pro mladé je zbytečný a měli bychom se spíše bát opaku?

Po hlubším zkoumání jsem se přesvědčil, že tomu tak opravdu je. To máte tak: na první pohled se ve škole XY zdálo, že tam mají žáci nesmírný zájem o dějiny dělnického hnutí; děti tam četly houfně Annu proletářku. Na druhý pohled však člověk zjistil, že tahle kniha (půjčovaná ve školní knihovně) je zázračně čistá a že jen ty milostné pasáže jsou jaksepatř ohmatané. Podobně je tomu také s technickou beletrií. Obrazně řečeno – ohmataný je tam děj a dobrodružství. Vlastní technika zůstává čtenářem téměř nedotčena.

Asi jako některé vzorčové pasáže ve vernovkách. Jinak ale právě vernovky by mohly být přímo klasikou pro spojení dobrodružství s tzv. poučením. Dejme tomu Cesta kolem světa za 80 dní je přímo epochální lekcí o časových pásmech. Něco takového kdyby ...

Ano, kdyby. Zatím je však opravdu předčasné mluvit o technické beletrii pro mládež (snad kromě edice Kolumbus a několika dalších knížek), jde většinou buď o dobrodružnou literaturu, nebo o odbornou literaturu. Dobrodružná literatura stojí u mladých čtenářů na prvním místě. Na podkladě konkrétních údajů z 20 knihoven jsme dostali pořadí druhů literatury, kterou čte mládež ve věku od 14 do 18 let, společně chlapci a dívky, studenti i pracující:

- | | |
|----------------|------------------|
| 1. Dobrodružná | 7. Poezie |
| 2. Cestopisy | 8. Fantastická |
| 3. Vojenská | 9. Klasická |
| 4. Historická | 10. Humoristická |
| 5. Sportovní | 11. Detektivní |
| 6. Odborná | |

Dobrodružné knihy stojí v čele dost suverénně. Myslím, že oprávněně tehdy, když jsou dobrodružstvím o něčem, neoprávněně tehdy, když jsou dobrodružstvím pro dobrodružství. Věřím, že se bude psát víc o těch prvních.

Rozmlouval RUDOLF KŘEŠTAN