

„Mezi moje hlavní zájmy patří esperanto a běh na dlouhé tratě.“

Hovoříme s JINDŘICHEM TOMÍŠKEM,
předsedou a čestným členem mezinárodního výboru IFEF

Umělý mezinárodní jazyk esperanto byl vytvořen odpůrcem etnických konfliktů a idealistou Dr. Ludvíkem Lazarem Zamenhofem. Na veřejnost se dostal v roce 1887, kdy byla ve Varšavě vydána první kniha „Internacia lingvo de D-ro Esperanto.“ Mezi železničáři prožívá tento jednoduchý a snadno naučitelný jazyk v současné době krizi v podobě malého zájmu mladých lidí. Přesto dál funguje a přispívá ke sblížení lidí, mezi nimi i železničáři. Jak jste se k esperantu a následně i členství v mezinárodní železničářské esperantské organizaci (IFEF) dostal?

Od dětství mě bavily cizí jazyky a esperanto mi připadalo jako velice zajímavé. Dnes je sice vytlačováno především angličtinou, přesto však má stále poměrně rozšířenou obec zájemců o tento umělý jazyk, a to i v řadách železničáři. Každým rokem se pořádají kongresy po celém světě, na nichž se scházejí esperantisté z celého světa, aby si zde, bez tlumočnicků, předali své zkušenosti, názory a vědomosti.

Esperantské železničářské kongresy se v posledních desetiletích konaly i v České republice – v roce 1991 to bylo v Olomouci, 2001 v Táboře a 2011 v Liberci. No, a protože po skončení studia na Průmyslové škole železniční v České Třebové jsem pracoval celý život na železnici, není divu, že jsem se mimo členství v Českém esperantském svazu (UEA) zapojil právě do činnosti v železniční sekci u nás v Mezinárodní železničářské esperantské federaci IFEF. V současnosti působím jako předseda české zemské sekce IFEF a současně ve skupině esperantistů v české skupině FISAIC – Mezinárodní federaci pro kulturu a volný čas železničáři (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). Na posledním, již 68. kongresu IFEF v bulharské Varně jsem obdržel ocenění „Honora Membro de IFEF“ (Čestné členství IFEF).

O vašem zájmu o esperanto svědčí nejen velké množství ocenění, diplomů a medailí z této organizace, ale především neustálá aktivní činnost v ní. Jaké jsou hlavní výhody esperanta?

Esperantisté se spolu domluví na celém světě, a to i v zemích s jazykem pro nás obtížně srozumitelným, například v Číně, ale třeba i v Maďarsku či Finsku. Esperantu se dá naslouchat i na rozhlasových vlnách při pravidelných vysíláních například z Varšavy, Pekingu, Vatikánu, Erfurtu, či dokonce Melbourne v Austrálii a z kubánské Havany. Esperantisté vydávají také vlastní časopisy, mohou si v tomto jazyce dopisovat a setkávat se. I já sám píši pravidelně články do esperantských časopisů a esperanto propaguji i v železničářském tisku. Další obrovskou výhodou je, že se setkáváte se zajímavými lidmi z celého světa. Za minulého režimu bylo sice setkávání esperantistů a cestování značně omezeno, dnes však již taková omezení jako například devizové přísliby či „politická nespolehlivost“ nejsou překážkou a člověk může cestovat prakticky po celém světě. Esperanto pak přispívá k tomu, že se domluví v každé zemi.

Škoda, že zájem o tento jazyk v poslední době upadá, je to vynikající prostředek k rozšiřování svých obzorů, v našem případě především z oblasti železnice. U nás má esperanto mezi železničáři celou řadu příznivců a aktivistů, patří mezi ně například někdejší vedoucí pracovník AZD Praha a současný vydavatel esperantské literatury Kava-PECH, Dr. Ing. Petr Chrdle, a tajemnice české sekce IFEF PhDr. Anna Abelovská, dlouholetá pracovníce na GR ČD v Praze.

Kromě esperanta je vaším dalším velkým koníčkem běhání. Závodně běhat jste začal až ve 45 letech na doporučení lékaře. Jak dalece vám tento sport přirostl k srdci a jak



se mu věnujete dnes, ve svých 78 letech?

Musím říci, že běh se pro mě stal doslova drogou. Téměř každý týden se účastním některého běžeckého závodu na delší tratě, v poslední době, kvůli zdraví, převážně od šesti do deseti kilometrů. Zúčastnil jsem se ale už i kolem osmdesáti maratonů, nejvíc vzpomínám na velice náročný horský maraton, který se běhá v terénu jesenických hor. Jsem také členem Ligy stovkařů, v níž člověk musí měsíčně uběhnout určitý počet kilometrů. Vloni jsem sice při jednom závodě podlehnul kolapsu z nadměrného vedra, nicméně po uzdravení během dál, doktor mi však doporučil pouze tratě do 10 km. Pravidelně běhám také závody organizované OSŽ, například Běchovice či Pardubickou devítku.

Na závodech člověk zažije spoustu krásných chvil a setkání s podobně „postiženými“ kolegy a kolegyněmi. Doma mám dnes spoustu medailí, diplomů a jiných ocenění, nejdůležitější je však ten pocit, že člověk může sportovat i v pokročilejším věku, i když musí dbát na to, aby to nějak nepřehnal.

(Pokračování na straně 2)

(Dokončení ze str. 1)

Prakticky celý život jste pracovně strávil na železnici, především jako výpravčí. Jak vzpomínáte na tato léta?

Původně jsem chtěl studovat pedagogickou školu, jazyky, dějepis a zeměpis, to však z politických důvodů nebylo v padesátých letech minulého století v mém případě dost dobře možné, takže jsem nastoupil na dopravní průmyslovku v České Třebové, víceméně náhodou, na doporučení jednoho mého kamaráda. Po jejím absolvování jsem udělal potřebné zkoušky a pak již pracoval prakticky po celé Moravě, u tehdejší Střední dráhy, jako záložní výpravčí. Mezitím jsem si ještě „odkroutil“ vojnu za tehdejšího ministra obrany, nechvalně známého „generála“ Čepičky. Autorizoval jsem v železniční stanici Osíčko na trati z Kojetína do Valašského Meziříčí. Jako výpravčí jsem sloužil v turnuse 12/24, mnohdy bez delšího volna, někdy i v déle trvajících směnách. Například ve výhybně

Pitín na „Vlárské trati“ to byly nepřetržité směny obden od 4.50 do 20.30 hodin, ve zbývající noční době byla výhybna upravena na průjezdy vlaků v obou směrech, ale jeden z výpravčích zůstával v pohotovosti v pokoji nad služebnou, připraven na případné povolání dispečerem k převzetí služby a provedení případného potřebného křížování vlaků.

Celkem jsem prošel odhadem 25 železničních stanic, nakonec jsem skončil v Říkovicích na hlavní trati z Přerova do Břeclavi, odkud jsem v roce 2002 odešel do důchodu. Dnes je z Říkovic jen zastávka na dálkově řízené koridorové trati. Pokud se týká členství v odborech, i po odchodu do důchodu jsem zůstal členem OSŽ, moje domovská organizace je v železniční stanici Otrokovice.

Děkuji za rozhovor, přeji hodně zdraví a neutuchající životní optimismus.

Miroslav Čáslavský