

Jan Králík

GRADA

Lída Horská: Deník motocyklistky

1926



... byla
... aleže
... nah.
... roká.
...
... si poručit taky ne
... rarisit, ale „fotograf“
... jsem se wrekla a
... se mi chlapci o-
... mně smějí.

... se po páni v bh vzbuchím a dívnu se
... roleton - alych „viděla na počas“ - a
... kuba jsem proto do 1/2 bh. Tak tak po

Jan Králík

***Lída Horská:
Deník motocyklistky 1926***

2. IV. – 15. VIII.



Lída Horská

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy
Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy
nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě
bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití
této knihy bude trestně stíháno.

Jan Králík

Lída Horská: Deník motocyklistky 1926

Vydala Grada Publishing, a.s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 4677. publikaci

Odpovědný redaktor Dana Flídrová

Grafická úprava a sazba Ondřej Huleš

Fotografie z pozůstalosti Ludmily Horské a z archivu Jana Králíka

Počet stran 112

První vydání, Praha 2012

Výtiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Ludmila Horská – heirs, 2012

© Jan Králík, 2012

Preface & epilogue © Petr Horský, 2012

Cover & layout design © Ondřej Huleš, 2012

© Grada Publishing, a.s., 2012

*Tato publikace vychází za podpory vyhledávacích a monitorovacích
systémů SHERLOG.*

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými
známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-3833-8 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-7678-1 (elektronická verze ve formátu PDF)

Chceme dobrý' uoborot somiu. Prizet
a 1/2 v'ecet somiu.

jem obavy z
ni cesty po Bra-
ale mdranice
ste to dopadlo..

baubrac a surle
p'ies kurelske
skai v'inohradskel
i'ert' a k'asliche-
trubow za relide-
bruzglu a roqua-
t', je to je kol-
d'esk to o ce-
niu k' n'auw, kde u'j manirka
t'etel c'erné a citronow. (To to
id'ela)

opadl celkom slavné a m'oc

ote jem se z'houfala a k'la
v' rodraba.



z.

Al ma
to tak na
rehta. Je
dávaba z
g'abozet,
lidi moh
ale protoz
omohy rem

Obsah

Prateta	9
Štěně	15
Šťastná dvacátá	17
Deník motocyklistky	22
Nehoda	103
Cesty a výlety na Douglasu	105
Defekty a opravy Douglasu	106
Motorizace v Praze a v ČR	107
Děkujeme	111

Dne

2. dubna 1926 stala jsem se majitelkou 350 cm

Dávám plně za pravdu Apičkově Tovární, že
mítu motocykl znamená:

- 1.) nemítu čas
- 2.) nemítu peníze
- 3.) nemítu hlíd (žlác)

Dne

2. dubna 1926 staba jsem se majitelkou 350 cmDouglasov a proto se
představuji:

Od odpoledne došla jsem k Dětzovicím a vypravila jsem si mášinu, nějaké papíry, náradí a kufřík jsem za umístění železničků a švechů od Dětji velmi dobře odstartovala. Cestovala jsem se trochu za Dětzovicma se mláďou, železničků pak šeloval a když jsem rozjedeš kousek za zastávkou mášinu, tak jsem se za soumraku na cestě k nám domů.

Prateta

O pratetě Ludmile jsem v dětském věku slyšel vskutku zřídka, a pokaždé jedině toto: „Zabila se na motorce před Národním divadlem.“ Hloubku a sílu, v níž a s níž na člověka rodinné prostředí působí, ukazuje snad nejlépe právě ona samozřejmost, s kterou děti takovéto informace přijímají. Pochopitelně už nikdy nespočtu, kolikrát jsem citovanou větu – nejspíš ne přesně v tomto znění – za celé dětství slyšel; je také možné, že pouze dvakrát nebo třikrát. Zcela jistě to však nebylo od Lídina bratra, dědeček totiž nežil dostatečně dlouho, ani, zdá se mi, od babičky, která se s dědečkem znala již v době, kdy k havárii došlo; ačkoliv kdo ví? Jsem téměř přesvědčen, že otec se mi o své tetě nezmínil vůbec, a tak to kupodivu musela být matka, která mi o Lídě, třebaže s ní byla příbuzná ze všech uvedených nejméně, nějakých čtyřicet či trochu více let po její nehodě pověděla, ovšem jen tu jedinou větu. Přijal jsem ji jako fakt, nevyžadující doložit ani ilustrovat podrobnostmi. Pěti- či desetileté děti se raději zamýšlejí nad nesamozřejmostí jiných jevů. A ještě několik dalších desítek let jsem

tak žil s vědomím – pevným, neurčitým a atomickým –, že dědeček míval tři sourozence, mezi nimi též sestru Ludmilu, kterou však již nevidím, stejně jako s vědomím, že jeho otec pocházel z vesnice u jedněch menších lázní, kterou jsem neviděl dodnes.

Teprve když od první zmínky uplynulo odhadem dalších čtyřicet let, během kterých s veškerou pravděpodobností zemřel i zbytek účastníků té dávné historie, při jednom z nemnoha setkání se strýčkem Vladimírem přišla, nevím už jak ani proč, řeč na Lídu. Hned prvními slovy rozšířil mé dosavadní vědomosti mnohonásobně: Dozvěděl jsem se, že vše bylo jinak; jinak, než jsem si myslel, a naprosto jinak, než bych si byl představoval. (Jenže já si vlastně nepředstavoval nic; podle všeho jsem za ty desítky let na Lídu téměř nepomyslel, nemaje k tomu dostatek materiálu.) Prateta na motocyklu nejen jela či jezdila, ale také jej řídila a vlastnila. K nehodě došlo jinde, kdesi u Národního divadla dle rodinné legendy zemřela v sanitce. Také se tím nepřímou potvrdilo, že onu větu, ačkoliv byla špatně, jsem si z dávné dětství pamatoval nejspíš správně

a v úplnosti; kdyby totiž ten, kdo mi ji tehdy řekl, byl věděl (a mohl mi povědět) více, divadlo by se v ní bylo asi nevyskytovalo, anebo nanejvýš v jiném spojení.

Vzápětí se ukázala další věc. „A viděl's někdy ten deník?“, optal se mne strýček jen tak mimochodem, následkem čehož jsem u sestřenice Hanky o pár týdnů později zjistil, že prateta Ludmila nejen dosud žije v jedné krátké mylné větě, ale existuje – tou dobou skoro přesně 80 let po nehodě – i v podobě deníku, masivní to v zeleném plátně vázané knize, kterou jsem si již během téže návštěvy chtivě vypůjčil a po příštích několik let zadržoval u sebe. Měl jsem proč. Okamžitě mne napadlo, jak by se deník hodil ke knižnímu vydání, a pod touto chatrnou záminku jej začal číst, přepisovat, studovat, a skenovat v něm vlepené fotografie. Avšak ve skutečnosti – vedle toho, nakolik se mi deník zalíbil jakožto takový, i bez ohledu na vztah k jeho pisatelce – mi asi podvědomě šlo také o cosi dalšího: Alespoň zprostředkovaně, zčásti a zdálky pochopit, v jakém světě se prateta kdysi pohybovala, a odtud, dlouhá léta po otcově smrti, si trochu lépe ujasnit mlhavé představy o pradědečkově rodině a snad též o povaze svého dědečka, jehož jsem naposled viděl tříletý.

* * *

Nebylo to o mnoho více, než můj další omyl. Sice jsem hned na jednom z prvních obrázků v deníku spatřil pratetu *štelovat* motocykl přesně pod tím oknem Fysikálního ústavu, za nímž jsem, aniž bych o tom tehdy cokoliv tušil,

o nějakých 70 let později sedával, jenže to je pouhá nahodilost. Vnímal jsem její fascinující sílu, to bych teď popřít nemohl; ale skutečnou informaci mi to nedalo – spíše jen doklad o tom, jaké náhody se stávají; jaké náhody by sice sotva mělo smysl hledat, ale má smysl je nacházet; a jaký pocit to je na některou mimoděk narazit.

Avšak při podrobnějším čtení se ze spleti jmen známých míst a neznámých lidí začaly rychle vynořovat kauzální souvislosti a dějové linie; ovšemže tím zřetelněji, že konec jsem znal už předem. Nejdelší a nejvýraznější z nich vedla od prvních potíží s karbidovým předním světlem až do krematoria, které tehdy ostatně bývalo na jižním okraji Olšanských hřbitovů: Po jednom z četných pádů motocykl nakonec vyžadoval dílenskou opravu; když jej po ní mechanik zajížděl, sám ošklivě havaroval znovu; motocykl pak sice byl spravený, ale mechanik v kladenské nemocnici; a když jej tam Lída (která do té doby úhrnem utrpěla nanejvýš pár modřin, jež jí sotva stály za zmínku) jela navštívit, při návratu se ve tmě střetla s nákladním autem.

Většina linií a souvislostí nicméně zůstala jen v nejasných náznacích, neurčitá a neprůkazná; zároveň však textem deníku na mnoha místech prosvítl svět oněch vzdálených časů, v nichž se první republika blížila teprve polovině svého trvání. (A opět na mne působil o to sugestivněji, že jsem jejich konec znal už předem.) Jednotlivé detaily zůstaly často mlhavé a zpravidla neověřitelné exaktně; jejich změť mi však bezprostředně a plasticky vykreslila, jaké to bývalo jezdit na motocyklu čistě pro

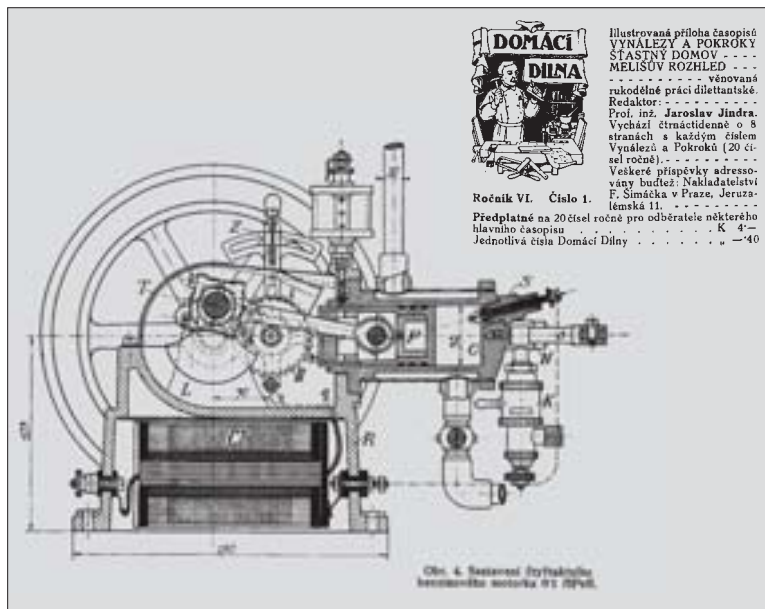
*Otto,
Marta
a Lída*



radost a pocit volnosti v dobách, kdy se závodníci dosud neohraničeně prolínali s diváky a kdy dojet v sobotu po práci z Prahy do Plzně bylo dobrodružství podmíněné štěstím a schopností ještě za světla spravit cestou vzniklé závady. Kdesi v hloubce, nepostižitelně a zároveň nejnaléhavěji, mi deník ukázal také

cenu, kterou tehdy lidé byli připraveni za svobodu platit.

Bude třeba ještě cosi napsat o rodině a prostředí, v němž prateta vyrostla. Můj pradědeček Josef Horský se narodil



*V roce 1914
pradědeček
odebíral časopis
Domáci dílna.
Většinou čísel
tohoto ročníku
procházel
návod ke stavbě
čtyřdobého
výbušného
motoru*

17. března 1868 v čísle 29 v Pravech, vesnici u Lázní Bohdaneč. Podle dochované korespondence v tom čísle pradědečkův bratr František hospodařil přinejmenším ještě ve 30. letech 20. století, a jméno Horský, které jsme v matrikách z Dobřenic a Prav našli nejdříve k roku 1672, se tam vyskytuje dodnes. Pradědeček se vyučil truhlářem, jako tovaryš pracoval mj. ve Vídni, ale v roce 1897 již bydlí v Praze na Belcrediho třídě (dnes Milady Horákové), odkud se v květnu žení s Albínou, dcerou mydláře Antonína Kopsy z Uhříněvsi, narozenou 1. prosince 1871. Za svědka jim šel Johann Otčenášek, císařskokrálovský universitní truhlář. To jistě mohla být náhoda, ale též to může už tehdy nasvědčovat jakémusi vztahu ke Karlově universitě, který pradědečka později přivedl do jejího Fysikálního ústavu.

Můj dědeček Josef se jako nejstarší ze sourozenců narodil roku 1902 v Praze,

další tři děti však v Brně: 9. prosince 1903 Ludmila, v roce 1905 Marta a 1907 Otto. Zanedlouho ovšem pradědeček získává místo truhláře a vrátného v nově otevřeném Fysikálním ústavu a rodina Horských se vrací do Prahy. (Traduje se, že proto, aby nemusel mého dědečka zapsat do německé školy, což dobře odpovídá roku 1908, kdy Fysikální ústav UK zahájil činnost.) Prababička Albína však již 11. října 1910 umírá na zánět plic a v listopadu 1911 se pradědeček znovu žení s 34-letou Emilií Špačkovou. To tedy je ta maminka, o níž Lída mluví v deníku.

V létě 1926 žila tehdy pětičlenná rodina Horských ve Fysikálním ústavu, v ulici Ke Karlovu 5, se vši pravděpodobností v domku vrátného, přistavěném k severovýchodnímu rohu mohutné budovy ústavu, směrem k baroknímu domu U melounu. (V něm zas o něco později desítky let bydlel nejstarší bratr mého

druhého dědečka, ale to sem nepatří, třebaže prý prastrýc, již ve dvacátých letech pracující opodál, s pradědečkem kamsi chodíval hrát taroky.) Starší pradědečkův syn v tom roce již učil na reálném gymnasiu v Trutnově chemii a přírodopis (a už se znal s mojí babičkou), Lída i Marta pracovaly jako úřednice a Otto byl právě v prvním ročníku Vysoké školy inženýrského stavitelství při ČVUT. Marta absolvovala dvouletou obchodní školu a byla zaměstnána již od svých 16 let; odtud se lze domnívat, že vzdělání Lídy bylo podobné. Naopak pradědeček sice byl od 31. října 1925 čerstvě pensionován, mohl však stále užívat služební byt a ústavní truhlárnu výměnou za to, že bude dál vykonávat službu vrátného.

Teprve k 1. srpnu 1929 pradědeček opravdu odešel do výslužby a přestěhoval se do domu, který si dal vystavět ve

Strašnicích v Kounické ulici. Našetřit si na něj mu zřejmě pomohla truhlářská živnost, kterou provozoval vedle zaměstnání vrátného. Přispěla předtím i ke koupi motocyklu? Pradědeček přežil nejen Lídu, ale též obě manželky (Emilie Horská zemřela v roce 1940); žil až do roku 1957. Jeho čtyři děti mu sice dohromady daly jen tři vnoučata, z nich však dvě (můj otec Zdeněk Horský a strýc Vladimír Kamberský) měla s přírodními vědami i s budovou Fysikálního ústavu na Karlově leccos společného. Já ostatně trochu také, jakkoliv mne během těch let nikdy nenapadlo, co se na dvorku (koncem století zarostlém náletovými jasany a garážemi) právě pod mým oknem dělo jednoho jarního odpoledne o dvě generace dříve.

Petr Horský

Jeli jeme kolem parlamentu a musela jsem mařime povít se-
jant na dráhou, kati mě rika vylapal.

Čela cesta kleni dobře dopadla a o k. 8 jsem byla sama.

Jak jsem se strach se rika - ale chraši p. pravidelně vyběhali
u řádku.

U soboty 3. dubna jsem vyjel v dopoledne jezdecký k sím, aby se
máim vylapal. Anička zlobila, tráť si p. si až ani do řádku a pak
jeme si, startu jeli ven. Start byl ohromný, toť spala jela sři
rozjezdů strom. U nás bylo všechno v obrov, máim jsem p. bila odram-
nou zimou a oni jeli taky, jak jeme pro benzín a pak jeme iu-
stak trochu po ubírat. Toť j. a jezdecký a startu a laudomus.
Jedna taky kolem Vrbecí a jezdecký jela na horách. To a
tam se to stak. Byla jsem zblomová.

Vratili jsem se k sím a jezdecký jeme se tunc.

Takim jsem toho máim dost, spak jeme si benzín a rečkali
toho. Sám mil magistru k. 9 pro mě j. jezdecký chtel j. j. j.
s. 8, pak jsem se šel vyprat. Utahana jsem byla dost.

Adaplace má jezdecký přímil, jak je vidět p. d. 1. 1. 1.



To je po od-
posledním
školování u
nás před d. 1.
non. h. 1. 1.
chati před vy-



se qu. 1. 1. 1. h. 1. 1. 1. j. 1. 1. 1. To je Douglas j. 1. 1. 1.
regumazný a v. 1. 1. 1. a t. 1. 1. 1.

Štěně

Deník Lídy Horské (po jeho přečtení nechce se mi psát Ludmily, protože mám pocit, jako bych ji znal) mě oslovil přímočarostí, autentičností a jistou syrovostí, která svědčí o tom, že jej vedla z vnitřní potřeby jako záznamy pro vlastní potěchu, k nimž se bude vracet. Není to sentimentální vyznání roztoužené mladé slečny, která neví co by. Těmi řádky ke mně mluví děvče do nepohody, přitom citlivé a vnímavé, které se umí bavit a nebojí se šrámů.

Dnes si sotva představíme, jak se většinová společnost v roce 1926 dívala na dvaadvacetiletou dívku, která si koupila motocykl a proháněla se na něm spolu s mladíky po celých Čechách. Tehdejší náladu přibližuje snímek z Riegrova náměstí (dnes náměstí Bratří Synků).

Když jsem si opakovaně četl její zápisky, napadaly mě mnohé otázky. Kolik tenkrát motocykl stál, kdo si ho mohl dovolit, proč se Lída rozhodla pro Douglas, kde kúpovala benzín, jak se skládaly řídičské zkoušky, jaké byly předpisy, čím se fotografovalo, kdo byl Jezdinský a kdo Tureček, zda kdysi slavná hospoda U Andresů je stále v provozu, jaké vycházely motoristické časopisy? A proč si Lída nekoupila ke svému motocyklu, zatraceně, elektrické osvětlení?

„Jsem štěně špatný, musím se polepšit.“
Věta z 25. dubna 1926, kdy si ji zapsala, budí úsměv. Po 18. srpnu téhož roku působí zoufale smutně.

Jan Králík

Korbi bylo park při zprovoznění nově. Dřela jsem se do kopce s
Douglasem, kteří si je mě utahovali a já s omíčky rukama semotla
krajem mě pomáhali a měli jsem co dělat, aby jsem omíčky se
sem i s omíčkou seprovalili.



Pak se zase šli dělat a opěť vrtky, při tom si
jediná dělala zase pátý a bránu do aparátu za pomocí ma-
jetiny. Samozřejmě, že se to bez vrtky, štachování a podobně se
oběto. Dřela jsem z toho už celá utrápená.

Byla, že to takhle
bylo z toho Douglasa:



Dřela jsem takhle
mátošově, sňhmal
se od bránu Lotte
starý a nejvyšším
obřížným chlapcem,
který se a nás a-



velitel a má a má se konl. - Ktože se park už schylovalo k
vícem, a když jsem měla s sobě mába svěčků, štila jsem domě:

Šťastná dvacátá

Konec první světové války a vznik Československa se nesl v oslavném duchu a všeobecném nadšení, které nemohlo trvat dlouho. Situace v zemi byla víc než dramatická. V říjnu 1918 dorazila do Čech pandemie tzv. španělské chřipky, která v celém světě zahubila 20 milionů obyvatel, dvakrát víc, než bylo padlých v průběhu první světové války. Jen v Praze nakomandovali ke kopání hrobů sto vojáků. Válečný nedostatek pokračoval v nově vzniklém Československu vinou slabé úrody, nadále se uplatňoval přídělový systém. Květli černý trh, prudce stoupaly ceny, klesaly mzdy, podpora v nezaměstnanosti činila 4 Kč denně, když půllitr piva stál až 1,50 Kč, vejce 1 Kč, pár obuvi 50 Kč. Měsíční plat horníka na Kladně činil asi 550 Kč. Rostla nezaměstnanost, protože naráz skončily válečné zakázky, propouštěl i Baťa. Export prakticky ustal vinou vysokých cel, jimiž se opevnily staré i nově vzniklé státy. Například automobilka Laurin & Klement vyvážela před válkou třetinu své produkce do Ruska, které teď jako Rusko sovětské nekoupilo ani kolo. Frontovní vojáci nenacházeli zaměstnání, v jejich původních mís-

tech je nahradila dorůstající mládež a ženy. Z Rakouska se stěhovali zpět domů Češi, kteří tam působili v dobách monarchie. V Praze nastala nečekaná bytová krize. Vypukly hladové bouře, na Slovensku se bolševici snažili o převrat, který musela potlačit armáda. Přitom politická reprezentace v čele s prezidentem Tomášem Garriguem Masarykem neslevila z budování státu na demokratických principech. Prvních pět let po vzniku republiky bylo klíčových pro její další vývoj, k jehož zdaru přispěla i měnová reforma. Ve střední Evropě se Československo vyrovnalo se svou úlohou nejlépe ze všech svých sousedů i ve srovnání s mnoha dalšími zeměmi. Bylo to perné období, v němž nový stát obstál, jistě za cenu mnoha kompromisů i nezdarů. Země dosáhla předválečných ekonomických výsledků až v roce 1924. Tímto rokem začalo nejšťastnější období tzv. první republiky, které ukončila až světová hospodářská krize. Dorazila k nám na konci 20. let. Komu by ale v takovém roce 1926 přišla na mysl nějaká krize? Země stála na pevných nohách, demokratické instituce zapustily kořeny, hospodářství nabíralo na síle, česko-



Prezident T. G. Masaryk navštívil 2. dubna 1926 Vojenský zeměpisný ústav. Doprovázel ho velitel ústavu brigádní generál Karel Rausch

slovenská armáda, již až do roku 1925 veleli pozvaní francouzští generálové, se v roce 1925 emancipovala, do jejího čela se postavil generál Jan Syrový.

Z mnoha ukazatelů, jež dokumentují ekonomický růst a životní úroveň poloviny 20. let, jsou výmluvná čísla týkající se motorizace. V roce 1922 bylo v Československu registrováno 9929 motorových vozidel, jejichž počet vzrostl v roce 1926 na 39 543. Největší rozmach zaznamenal prodej motocyklů. Z 2489 (1922) se jejich počet v roce 1926 vyšplhal na 14 551, téměř pětkrát tolik, přičemž od října roku 1925 do října 1926 jich přibývalo 4409, denně jich prodali v průměru 12.

Domácí automobilky vycítily příležitost a začaly pracovat na nových typech automobilů, které ještě nelze nazvat

lidovými, avšak byly dosažitelné pro střední vrstvy obyvatel. Jako první přišla s takovou nabídkou kopřivnická Tatra. Její model 11 stál v roce 1923 necelých 40 tisíc korun. O rok později se o vůz podobné kategorie pokusila brněnská Zbrojovka. Její Disk byl krokem stranou, ačkoli dvoudobý čtyřválec s třecím-frikčním převodem byl odvážným řešením. Jeho tvůrce Ing. Břetislav Novotný se poučil a stal se otcem Aera 500, které přišlo na trh v roce 1929 za 18 800 Kč. To už mělo k lidovosti opravdu blízko. Podle statistické ročenky činil v roce 1930 průměrný hrubý měsíční plat 789 Kč, slušně placený zaměstnanec vydělával kolem 1000 Kč.

Jeden z důležitých okamžiků domácího dění poloviny 20. let se odehrál

2. dubna 1926, kdy prezident Masaryk navštívil nově dobudovaný Vojenský zeměpisný ústav. Potvrdil tak jeho státní, vojenský a vědecký význam. O návštěvě se zachoval krátký filmový šot, na němž je prezident zachycen, jak při vystupování z vozu zakopl na nedokončeném chodníku. Při odchodu už byla dlažba v naprostém pořádku.

Téhož dne si Lída Horská přivezla domů svůj vysněný motocykl. Filmaři u toho nebyli, však to nemělo ani státní, ani vojenský, ani vědecký význam. Přibýlo jen jedno číslo do statistiky. Nic to nemění na tom, že Lída byla nadšená jistě víc než sám pan prezident. Večer sedla, rozevřela dosud netknutý sešit v tvrdých deskách a zapsala do něho první záznam.