

CYKLISTOU V ROCE 1884. KLUB VELOCIPEDISTŮ PRAHA A JINDŘICH MAŠTÁLKA

JAN BÍLEK

Popularita cyklistiky v Čechách byla od rozšíření „rychlonožného stroje“, jízdního kola v poslední čtvrtině 19. století stálá.¹ Kolo bylo v dobové encyklopedii definováno jako „vozidlo nejčastěji dvoukolové, tak že je udržováno v rovnováze jen setrvačností hmoty a obratností jezdce, jehož silou svalovou také se přivádí do pohybu“.² Po ustálení konstrukce (dvě kola v rámu s vidlicemi, říditka, sedlo, šlapadla, hnací převod, brzdy, světlo, zvonek, blatníky) a technickém zlepšení funkčních vlastností (kovová konstrukce, drátěné paprsky kol, gumové nákolnice, resp. pláště s duši, ložiska) se začalo masově šířit. Bicykly se počaly specializovat na závodní, turistické, užitkové, pánské, dámské a dětské. Novinka nebyla ponechána pouze soukromému užití, do svých aparátů ji začlenil i stát, např. v rakousko-uherské armádě jízdní kola fungovala od roku 1884.

„Lidské tělo je velmi nedokonale přizpůsobeno pro rychlý běh [...]. Naproti tomu člověk sedící na kole a opřený jednak o sedadlo, jednak o říditka, může vsí síly nohou využití k dopřednému pohybu, takže [...] s polovinou práce vynaložené na chůzi urazí asi dvojnásobnou dráhu.“³ Na kole se v Čechách jezdilo za monarchie, za první republiky i za nacistické okupace. „Kolo sice ztratilo mnoho na svém sportovním významu, ale nepřestalo být nástrojem turistiky a hlavně se stalo ideálním dopravním nástrojem širokých vrstev. Počet kol, kterých se u nás užívá, nelze udat, poněvadž není u nás jejich registrace, ale odhaduje se na 700 až 800000.“⁴ Toto tvrzení jistě vystihovalo trend před dobou, kdy ho encyklopedista začátkem třicátých let 20. století formuloval, a platnost si uchovalo i v desetiletích následujících. Vždyť v osmdesátých letech 20. století se

1 Nejnovější literatura Waic, Marek: Tělovýchova a sport ve službách české národní emancipace. Praha 2013, s. 113–125. Za starší práce Pacina, Václav: Sport v království českém. Praha 1986, s. 55–86. Děkuji Lucii Swierczekové z Archivu sportu a tělesné výchovy Národního muzea a Vlastě Měšťánkové a jejím dalším spolupracovníkům z Národního archivu za vytvoření kolegiálního badatelského prostředí. Tento text vznikl v mimopracovní době na vlastní náklady a není součástí žádného projektu.

2 JPok. [= Pokorný, Josef]: Velociped. In Ottův slovník naučný, Praha 1907, díl 26, s. 526 an. Srv. o přibližně čtvrt století později vzh. [= Heinz, Vilém? V prvním dílu slovníku v seznamu spolupracovníků uveden se zkratkou V. H.]: Kolo, velociped. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1934, díl 3, svazek 1, s. 637 an., kde definice zní: „je vozidlo nejčastěji dvoukolové, jednokolejné, které uvádí člověk na něm sedící v pohyb šlapáním“.

3 vzh.: Kolo, velociped. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1934, díl 3, svazek 1, s. 637.

4 vzh.: Cyklistika. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1931, díl 1, svazek 2, s. 989.

sám autor předloženého textu na silničním kole Favorit dopravoval jak na hodiny klavíru, tak ujížděl zaplavat si v rybnících kolem českorajského města svého dětství.

Za konstruktéra jízdního kola je pokládán Francouz Pierre Michaux k roku 1861. Z výkonnostních důvodů bylo zvětšováno přední kolo. „Vysoké kolo vyžadovalo ovšem k nasednutí, k jízdě i k seskoku – jednak pro svou výšku, jednak pro náchylnost k překocení dopředu – přímo akrobatického umění.“⁵ Situaci vyřešil roku 1876 Angličan H. John Lawson v návratu k pákovému převodu, který mu „dovolil zmenšiti značně přední kolo, učiniti zadní kolo větším a posaditi jezdce mezi obě kola v bezpečnou výšku. [...] Lawsonův ‚krokodýl‘ byl první ‚safety‘ (bezpečník) a výchozí diskem nízkého kola. Lawson ostatně už roku 1879 použil řetězového převodu tak, jak jej v podstatě máme podnes. V následujících letech se ponenáhlu krystalizuje forma rámu. Angličan J. K. Starley z firmy Starley a Sutton se dnešní formě rámu přiblížil svým ‚roverem‘, který roku 1885 vystavil na Stanley Show v Londýně.“⁶ Nízké jízdní kolo se v Čechách rozšířilo od druhé poloviny osmdesátých let 19. století. Dnes sledujeme nástup elektrokol; jejich amerického předchůdce zaznamenal časopis *Cyklista* roku 1896 v noticce Elektrické kolo...⁷

K uzuálním projevům naší civilizace patří ocenění hodnoty průkopníků. V případě cyklistiky tedy těch, kdo se za vlády císaře Františka Josefa I. v předminulém století zasloužili o její uvedení do Čech. Dobově bylo kolo vnímáno jako „nástroj ryze sportovní“.⁸ Závodilo se na velodromech nebo na silnicích. „Zkoušky tohoto druhu jednak přispívaly k technickému zdokonalení, jednak byly výtečnou propagací. V letech devadesátých jízda na kolech byla již sportem velice populárním. Kolo vnuklo lidem zálibu v jízdě do přírody, vzkřísilo silnice, které rozšířením železnic ztratily význam, a připravilo svět na příchod automobilu. Cyklisté se záhy počali organizovati v kluby a ty v ústřední svazy, unie. Jednotlivé národní unie vytvořily světovou organizaci. [...] Unie měly ráz po výtce sportovní, řídíce závodění. Když se však kolo stalo nástrojem cestování, byly zřizovány vedle unií svazy rázu turistického, jež dbaly i hospodářských zájmů členů, poskytující jim rozmanité výhody.“⁹

„Prvním cyklistou v Čechách byl bezpochyby J. Pechánek, který poznal Michauxův velociped v Paříži 1867, zhotovil si doma [v Hořicích] podobný a vykonal na něm mnoho cest.“¹⁰ Ale definitivně cyklistické hnutí u nás zakotvilo teprve koncem let sedmdesátých

5 vhz: Kolo, velociped. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1934, díl 3, svazek 1, s. 638.

6 vhz: Kolo, velociped. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1934, díl 3, svazek 1, s. 638.

7 *Cyklista*, 1896, 3. července, č. 13, s. 222, Elektrické kolo. Zpráva končila větou: „Netřeba podotknouti, že podobným vynálezům se mnoho nedůvěřuje.“

8 vhz.: Cyklistika. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1931, díl 1, svazek 2, s. 989.

9 vhz.: Cyklistika. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1931, díl 1, svazek 2, s. 989.

10 Za prvního českého cyklistu se občas považuje básník Jan Kollár, měl se jím stát v letech 1817–1818. Interpretuje se tak jeden ze sonetů Slávy dcery, v němž zpracoval obraz jízdy na kole. „Kaupil jsem si stroj, jež utvořil / W Manheimě Drais roku přítomného... Za půl hodiny lze přejeti / Z Jeny k Lobdě w přípravě té hezce.“ Srv. Hrubíšek, Ivo: 100 + 1 osobností & bicykl: kolo v životě a díle známých a slavných lidí. Plzeň 2009, s. 18. Josef Vondřich vedl své vysoké kolo v slavnostním průvodu při položení základního kamene Národního divadla v Praze v roce 1868.

[19. století]. Synové továrníka Kohouta na Smíchově si opatřili kola, jezdili na nich, někteří z této rodiny byli i dobří závodníci.¹¹ Záhy soustředili kolem sebe kruh stejných nadšenců, jenž ustavičně vzrůstal.¹² Odtud také vzešlo založení nejstarší cyklistické organizace u nás pod názvem Český klub velocipedistů roku 1880 na Smíchově v Praze.¹³ Vedle něho vznikl, jako čtvrtý v Čechách, v dubnu 1883 Klub velocipedistů Praha, nakonec vystupující pod názvem Klub cyklistů, motocyklistů a automobilistů Praha, resp. Klub Praha 1883¹⁴ Oba se podílely na ustavení České ústřední jednoty velocipedistů, od roku 1884 sdružující cyklistické organizace a reprezentující jejich zájmy i zájmy jednotlivých cyklistů.¹⁵ Jejím tiskovým orgánem byl časopis Cyklista, jehož první číslo vyšlo 15. října téhož roku. V září 1883 se v Praze na Invalidovně jely první závody na okruhu.

* * *

Ustavující valná hromada klubu velocipedistů Praha se sešla 20. dubna 1883. Účastnilo se jí 18 členů, byl na ní zvolen výbor. Dále bylo rozhodnuto o spolkovém kroji v podobě „krátké sacco a spodky pod kolena, obě z hnědé látky, pak modré punčochy a modré trico, do půl lýtek sahající šněrovací boty a na hlavu čepice na způsob jokeyské z téže látky jako sacco a spodky“.¹⁶ A také o odznaku – korouhvičce z modrého atlasu nebo hedvábí se stříbrnou literou P. Stanovy místopředsedství potvrdilo sice až za rok, v březnu 1884, ale nic to nebránilo čilému rozvoji aktivit. Po ustavení klubu v roce 1883 se výborové schůze věnovaly rozdělení funkcí, získání tréninkového místa, péči o juniory, podobě legitimace, placení příspěvků, poplatkům za zkoušky atp. O svém ustavení informoval klub obdobné pražské kluby – smíchovský Český a Vinohradský. V členských věcech „dáno na srozuměnou, aby výbor byl při vybírání nových členů opatrným a aby se přijímali ti, kteří se zavazují,

11 Viz též Kohout, Josef. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1934, díl 3, svazek 1, s. 605. „Roku 1880 na nízkém velocipedu (vyrobeném v otcově továrně) jel do Vídně; tak se stal velice populárním i za hranicemi.“

12 vzh: Cyklistika. In Ottův slovník naučný nové doby, Praha 1931, díl 1, svazek 2, s. 989.

13 Králík, Jan: Šlechtici v řadách Českého klubu velocipedistů 1880. In: Hořejš, Miloš – Křížek, Jiří a kol.: Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894–1945. Praha 2012, s. 11–14.

14 Swierczeková, Lucie: Klub velocipedistů – Klub cyklistů, motocyklistů a automobilistů „Praha 1883“, 1883–1952. Inventář Archivu sportu a tělesné výchovy Národního muzea, Praha 2008, evidenční číslo 159 (fond je významnou částí národního archivního dědictví, se slušně dochovanými archiváliemi k počátkům organizace); Kolektiv: Pražské spolky. Soupis pražských spolků na základě úředních evidencí z let 1895–1990. Praha 1998, s. 292. Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha Dopisy klubu velocipedistů Praha 1883–1884, s. 1, kde pod č. 1 záznam o tom, že student medicíny Alois Engelbrecht svolal na 19. února 1883 schůzi „za příčinou úřady o stanovách nového klubu velocipedistů v Praze“ a povolení pražského policejního ředitelství ke konání této schůze. Na s. 2, pod číslem 2 pak opis výnosu pražského místopředsedství z 30. března 1883 o přijetí oznámení o zřízení spolku a jeho stanov. Dne 20. dubna se konala první valná hromada (s. 8, opis č. 4).

15 Babička, Václav: Československá ústřední jednota velocipedistů, 1884–1948. Inventář Národního archivu, Praha 1974, evidenční číslo 744. Archiválie z počátků organizace se dochovaly velmi torzovitě. Srv. Swierczeková, Lucie: Cyklistika, 1880–2014. Inventář Archivu sportu a tělesné výchovy Národního muzea, Praha 2014, evidenční číslo 186. Oba archivní soubory spolu souvisí.

16 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 1.

že si *velociped* v krátkém čase *zaopatří*.¹⁷ Mezi členy přijatými v červenci se objevili student obchodní akademie i účetní. Tiskovým orgánem klubu se stala periodika *Allgemeine Sportzeitung* a *Sokol*. V létě cyklistické organizace společně žádaly o povolení jízdy pražským policejním rajónem. O povolení pak usilovaly řadu let.

V březnu 1884 byl připraven tisk první výroční zprávy klubu pro jeho druhou valnou hromadu. Oznámení o jejím konání bylo zasláno oborovému německému periodiku *Velociped*. Dostavilo se na ni 18 z 35 členů. Důležitou agendu výboru klubu tvořily půjčování kol členům a zajištění tréninkového místa. Mezi přihlášenými zájemci o členství, které výbor schválil na schůzi 12. května 1884, byli obchodní akademici Antonín Zadák, Jindřich Maštálka a Ludvík Muzika.¹⁸ Sobotecký rodák Jindřich G. Maštálka (22. února 1866 – 9. září 1926), syn tamního obchodníka a starosty, navštěvoval od školního roku 1876–1877 nižší gymnázium v Jičíně.¹⁹ Na něm se mu nedařilo, zopakoval si tercii a po kvartě v roce 1881 odešel. Svá studia úspěšně zakončil na tříleté Československé obchodní akademii v Praze závěrečným vysvědčením z roku 1884.²⁰ V době přijetí mezi cyklisty mu bylo 18 let a ještě docházel do školy. Třetí ročník uzavřel v polovině července. Tři roky strávené na studiích v Praze musely mladého muže výrazně formovat. Nejen kvalitním odborným vzděláním, které mu otvíralo vhléd do řady praktických oblastí života a které později dobře využil. Ale jistě i atmosférou a možnostmi hlavního města Čech.

Student mimo domov má nejen školní povinnosti, ale také volný čas. A podnikaví chlapi z obchodní školy a středostavovských rodin si našli pro jeho trávení novinku – cyklistiku. Nepochybně jízdu na kole nějakou chvíli, než podali klubovou přihlášku, okukovali. Ostatně šlo o „výrazně divácký sport“.²¹ A nová forma vyžití

17 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 6–7.

18 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 66. Víme, že Zadák byl vyloučen, když se od roku 1885 v klubu neangažoval, a že Muzika po roce z klubu vystoupil. Tamtéž, kniha *Deník klubu velocipedistů Praha pro II. správní rok*, s. 47 a 48.

19 Bílek, Jan – Bílková, Jitka: *Maštálka Jindřich Gustav (1866–1926), 1879–1918. Inventář Literárního archivu Památníku národního písemnictví, Staré Hrady 1993, evidenční číslo 436. Fond dochován torzovitě. Literatura Bílek, Jan: Jindřich Gustav Maštálka: jeho politický rok 1917. Rukopis vysokoškolské kvalifikační práce. Archiv autora. Nejnověji původní autorské heslo s několika omyly Novotný, Jiří – Šouša, Jiří: Maštálka Jindřich. In: Myška, Milan a kol.: *Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska do poloviny XX. století. 2. sv. Ostrava 2008, s. 232–233. Dále též Bílek, Jan: Příbuzenské vazby regionálních městských elit. Rodiny Zvěřinova, Maštálkova, Seifertova a Rennerova. Z Českého ráje a Podkrkonoší 25, 2012, s. 121–136; Bílek, Jan: Karel Kramář a Jindřich G. Maštálka. „Tys’ nebyl přítelem heroických rozhodnutí...“. In: Karel Kramář (1860–1937). Život a dílo. Ed. Bílek, Jan – Velek, Luboš. Praha 2009, s. 177–199; Bílek, Jan: Odevzdejte Národní listy! Potlačení vlivu aktivistické frakce mladočeské strany ve stranickém tiskovém orgánu v roce 1917. *Historie a vojenství*, 2003, č. 1, s. 59–70.**

20 Archiv hlavního města Prahy, fond Československá akademie obchodní, katalogy hlavních ročníků od školního roku 1881–1882 do školního roku 1883–1884.

21 Waic, Marek: *Tělovýchova a sport ve službách české národní emancipace. Praha 2013, s. 116.*

se jim zalíbila. Ostatně k nim již několik roků, od léta 1880, mohl doléhat bouřlivý mediální ohlas prvních cyklistických počínů rodiny Kohoutovy... Vsadili bychom si na to, že Maštálka patřil spíš k druhé, maximálně ke třetí stovce organizovaných cyklistů v Čechách. Jízdu na kole vyzkoušel tři roky po ustavení první české organizace. Ukázaly se tu některé jeho vlastnosti jako aktivnost, pochopení pro novinky, zájem o technický pokrok. Proč si mezi třemi možnostmi vybral zrovna Klub velocipedistů Praha, přesně nevíme. Musel mu nejlépe vyhovovat. Jisté je, že přijímal studenty. A že mladíci ze stejného prostředí jako on, z obchodní akademie, k němu měli blízko. Ve druhém roce existence klubu tvořili pětinu jeho členů. Proč do klubu vstoupil, jasné je. Člen měl k dispozici klubový velociped, lektora, který ho učil kolo ovládat, místo pro tréninky a další servis. Vlastní kolo Maštálka tehdy neměl.²² Přímé náklady spojené s členstvím obnášely 5 zl. zápisného a 1 zl. měsíčního poplatku.²³ Počítat bylo třeba s dalšími jednorázovými a periodickými výdaji (klubový dres, tisk atd.).

Mladý Maštálka se nezapojil jen do sportovní činnosti klubu. Brzy po přijetí akceptoval klub s jeho doporučením obchodního akademika Karla Martince.²⁴ V červenci 1884 se Maštálka přihlásil za dopisovatele pro Ústřední jednotu velocipedistů. V srpnu klubový výbor ujednal požádat Maštálku o přijetí funkce zapisovatele za vystoupivšího Engelbrechta. Proč zrovna jeho? Jakými disponoval přednostmi, jaké byly jeho výhody? V čem se odlišovala adeptova osobnost od jiných, co grémium k rozhodnutí vedlo? Poprvé zapisoval výborovou schůzi 8. srpna 1884. Informoval na ní také o ustavení klubu v Lomnici nad Popelkou, do tohoto města není ze Sobotky daleko. Na schůzi 22. srpna vystoupil se stížností „na zařízení výboru stran svalování veškerých téměř úřadů na jednoho a téhož člena výboru, což odkázáno k vyřízení březnové valné hromadě“.²⁵ Při další schůzi aktivně nadnesl otázku způsobu prodeje lístků na závody. Klub se zabýval účastí na soutěžích, pořádáním výletů, uvítáním šampióna Josefa Kohouta, půjčováním kol, uvítáním vlastního přeborníka Františka Blovského, pořádáním společenských akcí atp. I Maštálka byl nominován na člena zábavního výboru atp.

V říjnu 1884 byl Maštálka pověřen přípravou zpráv z výboru pro orgán cyklistického ústředí, tedy periodikum *Cyklista*, který byl prohlášen i za úřední orgán jeho domácího klubu. Hned ve druhém čísle prvního ročníku, které vyšlo 15. listopadu,

22 Literární archiv Památníku národního písemnictví, Praha, fond Jindřich Gustav Maštálka, karton 1, Výroční zpráva Klubu velocipedistů Praha za správní rok 1884–1885, Zpráva zapisovatelská s interními rukopisnými poznámkami. Maštálka je ve zprávě uveden jako „bankovní úředník“.

23 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha Deník klubu velocipedistů Praha pro II. správní rok, s. 49.

24 Víme, že Martinec zaplatil zápisné, ale měsíční poplatky nehradil a s dluhem 8 zl. byl nakonec z klubu vyloučen. Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha Deník klubu velocipedistů Praha pro II. správní rok, s. 52.

25 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 83.

byla v souborném přehledu Klubu cyklistické v zemích Koruny české otištěna informace o Klubu velocipedistů Praha.²⁶ Je pravděpodobné, že ho časopisu podal právě Maštálka. Zpráva představila činnost klubu a složení výboru. Jde o text, ve kterém se asi prvně objevilo na stránkách tisku, v souvislosti s klubovou funkcí zapisovatele, Maštálkovo jméno. Text není podepsaný.²⁷ Větší zprávu o klubu – s podotčením „*opozděno*“ – přineslo již následující číslo.²⁸ V říjnu 1884 klub pořídil u fotografa Eckerta společnou fotografii, kterou bohužel nemáme k dispozici. V listopadu byly „*vytknuty nesprávnosti v protokolu dvou posledních schůzí*“ a některé opravy byly vyznačeny tužkou.²⁹ Maštálka se vedení zápisu učil, nedostatkem se kolegům zdála např. míra konkrétnosti (formulace „*překvapující počet*“ měla být nejspíš vyjádřena přesným číslem, společenské postavení člena „*studující*“ přesnějším „*obchodní škola*“) a věcná správnost. K úkolům zapisovatele také patřily „*rezolutní dopisy vystouplým pánům členům, již zdráhají se zaplatiti*“.³⁰ Protože nebyly úspěšné, byla později věc postoupena advokátovi.

Maštálka se pravidelně zúčastňoval schůzí do 16. ledna 1885. Zapsal jedenáct až dvaadvacáté jednání, jednou, 3. října, vynechal. Pak protokoloval ještě při 25. schůzi konané 13. března a okolo valné hromady klubu. Tu jako jednatel v klubovní knize protokolů zaznamenal v zápisu z valné hromady a ve zprávě o ní. Tím jeho činnost zapisovatele ustala. Celkem vypracoval nebo signoval 24 zápisů. Pro valnou hromadu Maštálka připravil k 28. únoru 1885 zprávu zapisovatelskou jako součást tiskem vydané Výroční zprávy Klubu velocipedistů Praha za správní rok 1884–1885. Podle ní měl klub 67 členů. Interní poznámky prozrazují, že 12 z nich patřilo ke staré gardě, 30 vlastnilo kolo a 3 tricykl. Valná hromada klubu se uskutečnila 28. března 1885 za přítomnosti 22 členů.³¹ Maštálka byl kandidátem do výboru klubu, zvolen byl 17 hlasy (nejvíc hlasů bylo 20, nejméně 12). Činnost měl podle dřívějších plánů rozvinout v závodní sekci. Zvolení členové výboru se sešli 3. dubna, Maštálka zůstal na pozici zapisovatele.³² Ale do schůzí výboru, jak už víme, dále nedocházel. Do následující valné hromady se vzdal „*pan Maštálka, za kterého [byl] do výboru povolán pan Václav Opatrný*“.³³ Opatrný výborová jednání zapisoval od dubna 1885. Byť

26 N.B.: tisk prvního čísla časopisu v nákladu 1000 kusů u firmy Vilímek stál 58 zl. 10 kr. Druhé číslo mělo náklad 500 kusů a stálo 37. zl. 98 kr. Národní archiv, Praha, fond Československá ústřední jednota velocipedistů, 1884–1948, karton 1, kniha 2, Pokladní kniha časopisu Cyklista, s. 2.

27 Cyklista, 1884, roč. 1, č. 2, 15. listopadu, s. 24, Klub velocipedistů Praha. „*Klub čítá dnešního dne 44 členů a může co do kázně, pořádku a organizace své za vzor se postaviti klubům jiným.*“

28 Cyklista, 1884, č. 3, 15. prosince, s. 33.

29 Národní muzeum, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 101.

30 Národní muzeum, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 103.

31 Cyklista, 1885, č. 7, 15. dubna, s. 87.

32 Národní muzeum, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, karton 1, složka 2, Jednatelská zpráva [k valné hromadě 1886].

33 Národní muzeum, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, karton 1,

mladý Maštálka jízdu na kole ještě neopustil, doba jeho nejintenzivnějšího angažmá mezi organizovanými cyklisty skončila. Při čtvrté valné hromadě klubu 20. března 1886 už mezi volenými funkcionáři nebyl. Mezi členy klubu se uvádí ještě k červnu 1886, to jsou zatím naše poslední zprávy o Maštálkovi coby cyklistovi.³⁴

Přibližme ještě Maštálkovy nevelké aktivity na ústřední úrovni organizované cyklistiky. Začátkem roku 1885 se za svůj klub angažoval jako delegát na valné hromadě České ústřední jednoty velocipedistů.³⁵ Uskutečnila se 31. ledna za účasti zástupců tří organizací. Zpráva z ní informuje mj. o jeho návrhu, aby „*zastupování klubů dělo se systémem dekadickým*“.³⁶ Návrh na delegáty podle počtu členů, jak mu rozumíme, byl odmítnut z důvodu pozdního podání. Další informace o Maštálkovi coby cyklistovi pochází z podzimu 1885, kdy byl v tiskovém orgánu Cyklista uveden klub Praha jako zakládající člen Ústřední jednoty a „*Maštálka – soukromník*“ mezi činnými členy tohoto klubu.³⁷ Sám časopis tehdy odebral na adresu „*Maštálka, úředník, Sobotka*“.³⁸ Doma, mezi svými dokonce vzbudil zájem o cyklistiku u mladšího bratra Gustava, pozdějšího starosty v Sobotce. Ten zajistil, že rodinné jméno v cyklistickém prostředí ještě nějaký čas vytrvalo, když byl v květnu 1888 jako „*soukromník*“ přijat za člena Klubu velocipedistů Praha.³⁹ Kontinuita byla důsledná. Že by snad měl amortizovat tricykl, který chtěl starší bratr koupit (těžko bez otcovy podpory) v dubnu 1885?⁴⁰ Každopádně do klubu vstoupil proto, aby se jezdit naučil. Nějaké kolo v rodině patrně nakonec měli.

* * *

Tento text konstruuje a analyzuje neznámou etapu života Jindřicha G. Maštálky. V jejím průběhu ještě ani neužíval iniciálu G ve svém jméně. Pozdější podnikatel a veřejný činitel, dlouholetý vlivný poslanec mladočeské strany se především mezi

složka 2, Jednatelská zpráva [k valné hromadě 1886].

34 Národní muzeum, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, karton 1, složka 5, Členové klubu velocipedistů Praha, červen 1886.

35 Národní muzeum, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 113. Klub velocipedistů Praha uhradil Ústřední jednotě 6. června 1884 jednak zakládající vklad 25 zl., jednak roční příspěvek 5 zl., jednak roční příspěvek za 32 členů 64 zl. Ještě v listopadu téhož roku uhradil roční příspěvek za dalších 12 členů. Po Českém klubu velocipedistů to byl druhý klub zapsaný v pokladní knize. Národní archiv, Praha, fond Československá ústřední jednota velocipedistů, 1884–1948, karton 1, kniha 1, Pokladní knížka České ústřední jednoty velocipedistů v Praze, s. 1.

36 Cyklista, 1885, č. 5, 15. února, s. 59, II. valná hromada České ústřední jednoty velocipedistů.

37 Cyklista, 1885, č. 14, 15. listopadu, s. 187.

38 Národní muzeum, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, karton 6, složka 628, dopis redakce Cyklisty klubu Praha z 15. května 1885; obdobně dopis klubu redakci z 18. října 1885. Obdobně dopis redakce klubu z 15. ledna 1886, první číslo druhého ročníku došlo Maštálkovi do klubu.

39 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, kniha protokolů (1883–1889), s. 247. Srv. Bílek Karol a kol.: Kdo je kdo v dějinách Sobotce a Dolnobousovska. Sobotka 2015, s. 282.

40 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, karton 4, složka 331 (obsahuje pouze jednu archiválii), dopisnice Jindřicha Maštálky Výboru klubu velocipedistů Praha z 23. dubna 1885.

18. a 19. rokem života a posléze ještě do svých 20. narozenin intenzivně věnoval cyklistice. Záliba mu vyplnila život mezi koncem školních studií a začátkem praxe, stádium takzvaně na prahu dospělosti. Do klubu byl přijat jako student, později vystupoval jako „bankovní úředník“ či „úředník“ a dohledatelné cyklistické aktivity končil jako soukromník (či obchodník).⁴¹ O navazující životní fázi v rozmezí více než tří let, jejíž nástup postřehneme na jaře 1885, nemáme zatím žádné informace. Sám později uváděl, že si jako mimořádný posluchač právnické fakulty univerzity v Ženevě, kde navštěvoval přednášky národohospodářské a sociálněpolitické, rozšiřoval vzdělání.⁴² Ověřen je až návrat do Sobotky na tajemnické místo na městském úřadě od července 1888. Ale to už by byl jiný příběh. Včetně Maštálkova členství v soboteckém Sokole. Rozvoj místní cyklistiky, pravděpodobně s pochopením bratrů Maštálkových, ale asi už těžko s jejich aktivní účastí, završí roku 1896 vznik organizované pětadvacetičlenné skupiny cyklistů a tržní aktivity místních obchodníků a řemeslníků.⁴³

Zmíněné sobotecké cyklistické uskupení mělo v následujícím roce objednávkou zachránit mladoboleslavskou dílnu na jízdní kola pánů Laurina a Klementa. Ano, šlo o zakladatele dodnes prosperující automobilky. Ti už tehdy pomýšleli na kolo opatřené nezávislým pohonem, tj. motocykl, který zkonstruovali roku 1898. Když pak koncem roku 1905 vyrobili první auto, vlastně dvě spojené motorky, jistě se již znali s poslancem z nedaleké Sobotky, který se věnoval důležitým částem ekonomiky. Maštálka se na celostátní úrovni uplatňoval mj. v péči o dopravu, železnice, silnice, vodní dráhy a přepravu osob a zboží. Při akcionování továrny značky L. a K. roku 1907 ho přizvali do správní rady automobilky, ve které zůstal až do své smrti. Podílel se tak na rozvoji dnes gigantického podniku, který produkuje proslulé vozy značky Škoda a tvoří podstatnou složku českého průmyslu a hospodářství. Maštálka od roku 1908 vlastnil automobil z této továrny, patřil k průkopníkům motorismu v Čechách.⁴⁴

Co z Maštálkova setkání s cyklistikou můžeme poznat, co o něm vypovídá? Byl to zdravý mladík, schopný fyzického výkonu, obratný. Nebyl pohodlný, lenoch. Při sportu jde obecně o soutěživost a jistě i ta byla součástí jeho osobnosti, stejně jako nasazení a vytrvalost. (Pojmy píle a houževnatost spojil o desetiletí později s jeho

41 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, karton 10, složka 790, Zpráva zapisovatelská za správní rok 1885–1886 z 28. února 1886. Zde Jindřich Maštálka uveden jako „obchodník“.

42 Náš kandidát poslanectví na radu říšskou za XXII. volební okres Jindřich G. Maštálka, jeho život a působení. Jičín [1911], s. 2. Informaci jsem doposud neměl možnost ověřit, na dopisy adresované archivu ženevské univerzity nepřišla odpověď.

43 Bílek, Karol: Malé dějiny Sobotcka: příroda, osobnosti, data, události. Díl II. Sobotka 2013, s. 145. Věstník Sobotecký, 1896, 1. května, č. 5, s. 78, Drobné zprávy, Klub velocipedistů.... Inzerce hodináře Františka Mencla, (tamtéž, 1897, 1. září, č. 9, s. 143; tamtéž, 1898, 1. dubna, č. 4, s. 62; tamtéž, 1. července, č. 7, s. 110) nebo hodináře Aloise Slavíka (tamtéž, 1898, 1. dubna, č. 4, s. 61).

44 Bílek, Jan: Mladoboleslavská automobilka a člen správní rady Jindřich G. Maštálka. In: Na kolech do světa. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří. Z Českého ráje a Podkrkonoší – supplementum 17. Semily – Turnov – Jičín 2016, s. 34–60.

jménem autor Maštálkova nekrologu.)⁴⁵ U zcela moderního sportu jde také o progresivnost, nebojácnost, zájem o nové, nadšení. První cyklisté museli svou jízdu pro řadu okolností (stav silnic, vnímání u obyvatelstva, střety se zvířectvem atd.) vnímat i jako dobrodružství. Nevíme, zda se Maštálka nevěnoval ještě jiným moderním sportům, třeba bruslení. V povaze měl dānu výše zmíněnou aktivnost, iniciativnost, které nevyprchaly s jeho mlādím. Účast v Klubu velocipedistů Praha bylo pravděpodobně jeho první veřejné angažmā. Zanedlouho prošel řadou dalších. Zároveň šlo o zkušenost z tehdy bohatého spolkového života a asi z první veřejné spolkové funkce. Proč funkci dostal, proč ji přijal? Do výboru byl kooptován, později zvolen. Prosadil se, byl výkonný, spolehlivý, osvojoval si obratnost ve společenském styku, byl zdatný organizačně, dokázal si získat podporu. Musel ho bavit veřejný život. Musel mít ambice. Výtky vznesené k jeho práci mohly být nástrojem korekce vůči jeho nadlimitnímu sebezprosazování, nadměrné energii.

Nalezne další poprvé. V souvislosti s cyklistickým angažmā vznikaly patrně první Maštálkovy příspěvky v tisku. A jeho jméno se prvně objevilo na stránkách novin, černé na bílém. Vidíme i ambici nezūstat na základní úrovni, ale potřebu účastnit se v ústředí organizace. A v souladu s dobovým paradigmatem víru v technický pokrok. Reflektovala ho i dobová příručka: „*Velocipedismus, jehož hlavní rozvoj počínā se roku 1890, stal se sportem, později módou a je dnes již praktickou potřebou, mizí však víc a více v motocyklismu a automobilismu.*“⁴⁶ K tomu podotkneme, že v devadesátých letech 20. století jsme byli svědky boomu terénních horských kol. A že na počátku 21. století je cyklistika ustālena nejen jako sport s řadou disciplín, ale nebyvale vzrostla jako odvětví tělesné rekreace. Lidský život může obsāhnout diskontinuity i linii, ale jednou prožitě nevymaže. Tak s Maštálkou navždy zūstalo setkání s cyklistikou v době mlādí. Možná jste si už položili otázku, na kterou byste rádi rádi odpověd. Uměl Maštálka jezdit na kole? Můžeme zaručeně potvrdit, že uměl. Po složení jízdních zkoušek na kole železném, gumovém a zkoušky hlavní, které celkem přišly na 80 křejcarů, mohl vyjet mimo tréninkové místo. A za rok 1885 Maštálka vykázal mezi členy klubu druhý nejvyšší počet nasbíraných kilometrů!⁴⁷

45 K.: Jindřich G. Maštálka zemřel. In: Lidové noviny, 1926, 10. září.

46 JPok.: Velociped. In Ottův slovník naučný, Praha 1907, díl 26, s. 527.

47 Národní muzeum, Praha, Archiv tělesné výchovy a sportu, fond Klub velocipedistů – Praha, karton 1, složka 47, Kilometry ujeté 1885. První byl Jaroslav Káš s 4086 kilometry, druhý Maštálka vykázal 3000 km, třetí František Blovský 2339 km.

Ein Radfahrer im Jahr 1884. Velocipedisten-Club „Praha“ und Jindřich Maštálka

Die Studie beschäftigt sich im Rahmen der Geschichte des Radsports in Böhmen mit der Beteiligung des jungen Jindřich G Maštálka (1866–1926) an Aktivitäten des Velocipedisten-Clubs „Praha“ (gegründet 1883) in den Jahren 1884–1885. Sie verfolgt sein Interesse für das Radfahren in den Jahren 1884–1886 und erklärt diese Lebensetappe vor dem Hintergrund des Lebenslaufs eines späteren Unternehmers und Abgeordneten.

Being a cyclist in 1884. Prague Velocipedist Club and Jindřich Maštálka

The study deals, in the context of the history of cycling in Bohemia, with the participation of young Jindřich G. Maštálka (1866–1926) in activities of Prague Velocipedist Club (est. 1883) in the years 1884–1885. It follows his interest in cycling in 1884–1886 and sets this life phase into biography of the later entrepreneur and deputy.