



NZM Čáslav
Muzeum
zemědělské
techniky

NZM Kačina
Muzeum
českého
venkova

NZM Ohrada
Muzeum lesnictví,
myšlivosti
a rybářství

NZM Valtice
Muzeum vinařství,
zahradnictví a životního
prostředí

Prameny a studie 43

Koně

Národní zemědělské muzeum Praha

2009

ISBN 978-80-86874-19-7

ISSN 0862-8483

Kůň jako fenomén v zemědělství Horse – a Phenomenon in Agriculture

Autor článku v úvodu ve stručnosti nastiňuje historii původu koně domácího a jeho domestikaci. V další pasáži pak je popsána úloha koně v zemědělské oblasti, zejména pak v oblasti dopravy a lesnických prací. Celá koncepce vychází ze sbírek muzea zemědělské techniky v Čáslavi, kdy jsou v textu hlavně prezentovány používané pomůcky z výše uvedených oblastí. Hlavní důraz pojednání je pak kladen na popis koně jako potažního prostředku v různých oblastech zemědělských prací, a jeho postupného nahrazení traktorem, kde však kůň nadále vystupuje jako jednotka výkonu strojů.

The author in introduction of this article outlines in brief the history of origin of domestic horse and its domestication. In next section describes a role of horses in farming sphere, especially in transport and forestry works. The whole conception is based on collections of Museum of Agricultural Techniques in Čáslav. Main emphasis of this article is placed on the description of a horse like a „horse-drawn machine“ used in various agricultural works and its gradual substitution by tractor, still with so called „horses“, but like a unit of machine's power.

Koně a jejich původ

Muzeum zemědělské techniky Čáslav je jednou z poboček Národního zemědělského muzea Praha, a jak název napovídá, je zaměřeno na prezentaci historické techniky používané v zemědělství. Přesto však existuje výraz z říše živočišné, který významně zasahuje do sbírek zdejšího muzea, jednak do podsbírk Rostlinná výroba 2, a také do podsbírk Energie a doprava. Tímto synonymem je kůň.

Kůň domácí (Equus caballus) nebo prostě kůň, je domestikované zvíře patřící mezi lichokopytníky. Historie tohoto druhu je stará již více než milion let, předci dnešního koně jsou zařazeni do období před 60 miliony let. Kůň se vyvíjel v Severní Americe, potom přecházel přes tzv. pevninské mosty do dnešní Asie. Před několika tisíci lety kůň v Severní Americe z neznámého důvodu zcela vyhynul. Znovu se sem koně vrátili až v 16. století spolu s osadníky z Evropy. Dobu ledovou přežili dva předkové koně – kůň Převalského a Tarpan, který byl lidmi vyhuben.

Koně byli pro člověka vždy velmi důležití. Už v pravěku mu sloužili jako potrava. Později člověk koně domestikoval a začal ho využívat k tahu a jízdě na něm. Koně sloužili v dopravě, zemědělství, nezbytní byli ve vojenství, ale poskytovali lidem i zábavu při lovech, různých soutěžích a dostizích. První důkazy o domestikaci koně pochází z Centrální Asie, z doby asi 3000 let př. n. l. Domestikovaní koně se chovali zprvu pro mléko a maso, později pro přepravu nákladů i přepravu osobní. Do dnešní doby se zachovaly primitivní udidla, třmeny i sedla. Chceme-li objevit nejdávnějšího předka vznosného, rychlého a nesporně inteligentního zvířete – koně, musíme se vydat daleko do minulosti, do spodního eocénu. Eocén je druhé období starších třetihor, období, kdy po poměrně nespěšném „rozjezdu“ během nejstarší epochy třetihor, paleocénu, dochází k prudkému rozvoji a rozrůznění savců. Koncem druhohor zmizela z povrchu světa drtivá většina fauny plazů, kteří do té doby ovládali naši planetu. Už v eocénu se potomci „prakopytníků“ zformovali do dvou velkých řádů – lichokopytníků (Perissodactyla) a sudokopytníků (Artiodactyla). Lichokopytníci se rozpadli na dvě linie – Ceratomorpha a Hippomorpha. Už z těchto jmen je jasné, oč jde – z toho prvního trčí nosorožčí roh, kdežto v tom druhém se ozývá jméno koně. Uznávaný předek rodu Hippomorpha, rozšířený v pralesích Evropy, Severní Ameriky a pravděpodobně i Asie, byl malý, jen hlava už vzdáleně připomínala koňskou a na prstech, které se počtem zcela shodovaly s prsty „pranosorožců“ byla drobná kopýtko. Tohle podivné zvířátko dostalo hned dvě jména. V Evropě proslulý paleontolog Owen v roce 1840 objevil pozůstatky tohoto prakoně a pojmenoval ho Hyracotherium. V Americe dostal jméno Eohippus (v překladu Kůň z úsvitu dějin, jitřní kůň), a když se v roce 1867 v eocenních horninách našla jeho úplná kostra, která pocházela z Wyomingu, podle ní a dalších nálezů se nakonec podařilo odhalit celý vývoj koní.

Člověk a kůň, kůň a člověk. Snad málokterý vztah má v životě lidstva tak hluboký význam jako pouto člověka a koně. Toto spojení je v celé historii lidstva naprosto jedinečné, trvá již více než 6 tisíc let, a zdaleka ještě nekončí. Zákonitě se proto ke koni jako k prověřenému a osvědčenému průvodci v čase obrací člověk i v dnešní hektické době plné převratných změn a vynálezů, a hledá azyl potřeby klidu, vzájemné lásky a úcty, kde se oprostí od každodenního stresu. Vždyť kůň se spolupodílel na formování lidské společnosti a byl člověku souputníkem při rozšiřování a poznávání nových územních celků. S tímto poznáním pak úzce souviselo hospodářské využití těchto zemí a začlenění do místní kultury a její následné spoluutváření. Význam koní byl po tisíciletí prioritní a jejich součinnost s člověkem byla tak úzká, že to byl právě kůň, který si vytvořil

zcela výjimečné postavení mezi hospodářskými zvířaty. Při retrospektivním pohledu na chov koní v časech minulých nás fenomén minulosti zaujme a poučí o mimořádném přínosu koní pro rozvoj lidské společnosti takovou měrou, že téma kůň a člověk bude stále živé i přes četné peripetie této vazby v časové lince historie společnosti. Přitom je třeba respektovat fakt, že historie je nedílnou částí současnosti, a to ve všech polohách lidské činnosti, a současnost se vlastně již historií stává. Využití koní v zemědělství je již dávno za svým zenitem, právě proto však koně v dalších oborech lidské činnosti mohou dokázat, že platnými pomocníky mohou být i dnes.¹

V neolitu, mladší době kamenné došlo k první velké revoluci – zemědělské. Zemědělství samo o sobě znamenalo revoluční změnu v hospodářském i společenském životě. Umožnilo větší koncentraci lidí, hustší osídlení a jistější a trvalejší obživu. Aktivním působením na přírodu a využíváním přírodních zákonů začal člověk měnit a utvářet své životní prostředí. Neolitický zemědělec musel nejprve pro svá pole najít místo. Vymýtil proto velké plochy lesů. Používal nástroje a nářadí, které známe ze skalních rytin té doby. Jednoduché oradlo – hák - již brzy zapřahal za zvířecí potah. V pozdním neolitu, nejpozději však začátkem 2. tisíciletí př. n. l. již znali zemědělci v Evropě výhody orby. Od této doby je doložena existence nástroje na obdělávání polí, tedy dřevěného oradla taženého dobytčaty. Nevídaně rostla až do morové epidemie kolem poloviny 14. století také evropská populace. Zatímco v 10. století žilo v Evropě zhruba 38 milionů lidí, ve čtrnáctém století jich už bylo více než 78 milionů. Kromě zemědělství se v kolonizovaných oblastech rozvíjela řemesla, těžba a zpracování užitkových a vzácných kovů. Rozvoj zemědělství měl za následek zmenšování zalesněné plochy. Zaváděl se trojpolní systém, který spolu s kvalitnějším nářadím (těžký pluh) a se stroji, které využívaly jinou než lidskou či zvířecí sílu (vodní a větrný mlýn), umožnil efektivnější využití půdy a zpracování zemědělských produktů.²

Současně s hospodářským vývojem zemědělství venkova v 12. a 13. století se rozvíjely i další obory výroby kooperující s dalšími řemeslnými profesemi, a tak došlo k technickému pokroku i v dopravě, kdy se díky novodobému záprahu tahounů zvýšila váha nákladu, který mohl pár koní utáhnout z 50 kg až na cca 1500 kg. To vše při průměrné rychlosti koně v kroku 1,1 m/sec. a tažné síle 60 kg. Zvyšující se produktivita práce, umožněná zaváděním pravidelných úhorových soustav obdělávání půdy,

1 DUŠEK, J. a kol (1992): Chov koní v Československu, Zemědělské nakladatelství Brázda Praha. s. 176.

2 BERANOVÁ, M. (1980): Zemědělství starých Slovanů, Academia Praha 1980, s.396

přinesla zdokonalování techniky na obdělávání půdy. Koně přepravovali v tahu jen malé náklady, neboť postroj byl velmi jednoduchý a cesty byly většinou ve špatném stavu. Do vozu byli přiřazeni jen koně u oje. I když vynález chomoutu se datuje do prvních století středověku, bylo jeho užití zavedeno v našich zemích až teprve ve 12. století. Ke zvyšování zemědělské výroby přispělo i využívání záhonového pluhu, umožňujícího hlubší orbu. V té době se rozšířilo též podkovářství. Avšak význam koní v zemědělství byl všeobecně malý, a to jak u nás, tak v ostatních zemích.³

V samotných prvopočátcích zemědělství sloužila orba s koněm pouze k rituálním účelům. Při náboženském obřadu zapřažený pár koní vyoral první brázdu a na zbytku půdy zbyla práce už jen volům. Tento fakt vypovídá o tom, že v počátcích zemědělství nebylo s koněm naprosto počítáno. Vždyť ještě ani v 8. století našeho letopočtu nebylo řádné vybavení, co se týče podkov, a zvířata ani nedorůstala potřebné výšky. Až v 11. století byl v souvislosti s vývojem chovu rytířských válečných koní položen základní kámen k produkci předků pozdějších moderních pracovních plemen.

Koně v zemědělství

Přestože byl koncem 18. století význam koní v zemědělství ještě druhořadý, neustále se v této době v Evropě zvyšovala poptávka po koních. Přežívající úroveň tehdejšího feudálního zemědělství však byla, na rozdíl od přímořských oblastí s dostatkem kvalitních pastvin, limitujícím faktorem vývinu koní. S rostoucím rozvojem průmyslu byl nezbytný i rozvoj zemědělství. Ten byl spolu s novým zemědělským náradím charakterizován i potřebou větší potažní síly. Zákonitě proto nastává v 19. století boom v chovatelství koní, kdy ke zlepšení stavu přispívalo organizování plemenitby, zavádění plemenných knih a v neposlední řadě i pořádání výstav. Kvalitnější výsledky chovu koní umožňovaly zvýšení intenzity hospodaření a produktivity práce. To předurčilo koně k takřka výsadnímu postavení mezi chovanými hospodářskými zvířaty. Samotným základem využití koní byla práce v tahu v mnoha pracovních činnostech, čemuž byl podřízen i jejich chov. Změnou významu využití koní v dalším období zákonitě došlo i postupné přestavbě stáda a ke změně požadavků na jejich vlastnosti.⁴

3 NOVÁK, P. (2004): Historie zemědělské techniky, Profí Press, s. r. o. Praha. s. 146.

4 DUŠEK, J. a kol. (1992): Chov koní v Československu, Zemědělské nakladatelství Brázda Praha. s. 176.

Obrázek koně v tahu nebyl od té doby ničím neobvyklým. Koňská práce byla vidět na všech venkovských polnostech a bylo tomu tak až do padesátých a šedesátých let 20. století, kdy byla zvířecí síla pomalu, ale jistě nahrazována motorovými zemědělskými prostředky.

Vraťme se však ke spojitosti koně s naším muzeem, kdy zemědělství a lesní hospodářství bylo v nedávné minulosti jednou z hlavních domén použití tažných koní. Zde jejich pracovní schopnosti umožňovaly snadnější a rychlejší obdělání pozemků a sklizeň úrody.

V podsbírcce energie a doprava jsou, mimo jiné, zastoupeny i pomůcky využívané v dopravě a při lesních pracích, kde se kůň uplatňoval jako ojedinelá potahová síla.

V depozitářích jsou uloženy základní používané typy vozů, a to čtyřkolové osobní a nákladní.

Pro přepravu osob se jako čtyřkolové uvádějí kočár, bryčka, landauer a break, z nichž jsou v depozitáři zastoupeny první dva z výše uvedených. Pro dopravu nákladní je to pak prkeňák, fasuněk, žebříňák a valník, které jsou v našem muzeu rovněž zastoupeny.

Kočár se používá jako hromadné jméno pro vozy všeobecně, tento termín se vyskytuje v mnoha jazycích. Bryčkou nazýváme osobní vůz většinou čtyřsedadlový, kde sedadla jsou ve stejné výšce. Může mít i kryt, který lze přišroubovat za přední nebo zadní sedadlo. Těžší bryčky a to až šestisedadlové pro polní a lesní cesty se nazývají loveckými vozíky.⁵

Podvozek nákladních vozů bývá zpravidla stejný pro všechny druhy vozů a nakládací prostor se na tomto podvozku dá variabilně měnit podle druhu nákladu. Na drobnější materiál má nakládací prostor tvar korby,

V případě nakládání a vození slámy, obilí a sena se podvozek prodlužuje a upevňují se na něm žebřiny (žebříňák). Pro těžké náklady v pytlích se používá valník s nakládací plošinou buď rovnou, nebo mírně prohnutou. Kola valníku bývají malá a nakládací plošina kola přesahuje.⁶

Daleko více předmětů z výše uvedené podsbírcy, které mají sounáležitost s koněm, je z oblasti lesnictví. Ano, i tento obor může být přiřazen k zemědělství. Tradice práce koní v lese je prastará a úzce spojená se zemědělstvím, neboť v zimě, v období relativního pracovního klidu, byly zemědělské potahy využívány ke všem pracím v lese, to znamená nejen k přiblížování, ale i k odvozu dřeva. Velký podíl měla tato zvířata také na stahování dřeva po větrných, sněhových nebo kůrovcových kalamitách. V menší

5 ŠPRAŇAR, L. (1929): Jízda vozmo, Knihovna ústředí selských jízd. Praha .s. 107.

6 ČERNÝ, J. (1931): Hospodářské strojnictví, Československá akademie zemědělská Praha. s. 330.

míře se pak koně uplatňovali i při dalších pracích, jako je například rozvoz sazenic do lesních školek či zavážka krmiva pro zvěř. Přibližování dřeva je velmi namáhavé. Požadavky na koně byly vysoké.

Ještě v roce 1955 koně přibližovali 55% dřeva a z 50% zajišťovali odvoz. O 10 let později to bylo 60% objemu přibližovacích prací, a v 80. letech asi 30%. V současné době se kůň uplatňuje především v probírkových porostech při tzv. výchovných zásazích, kde kromě toho, že využití mechanizace by bylo značně neefektivní, hraje mimořádnou úlohu i ta skutečnost, že práce koní prakticky nenaruší strukturu půdy a kořenové náběhy porostu. Dnes nachází kůň své opodstatněné uplatnění především v probírkových porostech při tzv. výchovných zásazích. V těchto oblastech by bylo využití mechanizace značně neefektivní. Navíc nasazení koní při těchto pracích znamená i šetrný přístup k ekosystému dané oblasti, kdy na rozdíl od použití těžké mechanizace prakticky nedochází k narušování kořenových systémů porostu a struktury půdy. Dobře se kůň uplatňuje v lanovkových terénech při mýtní těžbě, kdy jsou vytěžené kmeny s pomocí koní dopravovány k mobilním lanovkám k další manipulaci. Rovněž při dnes častěji se opakujících kalamitách ať již kůrovcových nebo sněhových a větrných, nachází kůň uplatnění. Tyto kalamitní oblasti jsou většinou na menších plochách, avšak pracovní podmínky jsou velmi obtížné. V neposlední řadě se kůň uplatní i v nepřístupných terénech a všude tam, kde by byla stavba přístupových cest neekonomická.⁷ Dřevo se získávalo především v zimě, kdy nebyla jiná práce na polích. Oproti současné praxi se místo harvestorů a těžkých nákladních vozů daleko více užívalo koňských potahů. Nedocházelo k tak rozsáhlému poškozování půdy a koně spotřebovávali obnovitelné zdroje energie. I když je argumentace menší produktivity práce namísto, dodnes je na mnohých místech, například na strmých svazích v podhorské a horské oblasti či na podmáčeném terénu, přibližování pomocí koní rozumnou, ne-li jedinou alternativou.⁸

Tradice práce koňských potahů v lese je velmi stará. Koně přibližovali a dopravovali dřevo z lesů již před dlouhými staletími. I když je to práce zdánlivě prostá a jednoduchá, vyžaduje svědomité přípravy jak potahu, tak organizace práce. Pro své užitkové vlastnosti je kůň vyhledávaným pomocníkem člověka, kdy užitkovost je charakterizovaná poskytováním energie k vykonávání práce. Pro práci v lese jsou nezbytné přibližovací

7 DUŠEK, J. a kol. (1992): Chov koní v Československu, Zemědělské nakladatelství Brázda Praha. s. 176.

8 Kolektiv autorů (2006): Lidé, krajina a zemědělství, Profi Press, s. r. o. Praha. s. 198.

pomůcky, které jsou i ve sbírkách čáslavského muzea. Ty jsou používány k prostému vleku, polovleku, a pomůcky používané k vyvážení dřeva.

Při použití pomůcek k prostému vleku jsou kmeny dopravovány tak, že celou vahou spočívají na zemi. Hlavním nedostatkem je, že používané pomůcky nezmírňují ani nárazy ani vlečný odpor. Mezi tyto pomůcky patří řetěz a vlečné háky. Řetěz je nejjednodušší a nejpoužívanější pomůcka, jsou normalizované se závěsnými oky a háky, proti přetáčení slouží obrtlík, který vylučuje namáhání řetězu v krutu. Vlečné háky jsou železné, na jednom konci mají ostrý nos, který se zatlučká do dřeva, na druhém konci je zploštělá prohnutá patka. Úderem na patku se hák ze dřeva vyrazí, používají se při přibližování kratších kmenů.

Při vlečení pouze částí kmenu po zemi hovoříme o polovleku. Při tomto částečném smyku je zmenšen vlečný odpor. Mezi používané pomůcky patří saně, nápravové vozíky a kolesny. Saně mají rozmanité tvary, typická je jednoduchá konstrukce s dřevěnými sanicemi v zimě okovanými a nízkým oplenem. Při přepravě se oddenek kmene na saních připevní řetězem nebo šňůrou, druhý konec vlečen po zemi. Jednoduché vozíky mají předek selského vozu s ráfovými obručemi, případně s gumovými s nižší potřebou tažné síly, a používá se pro přibližování na delší vzdálenosti. Kolesny jsou jednonápravové dvoukolky s lehčí manipulací při nakládání, jsou vhodné na rovině a jen v mírných svazích protože nemají brzdu.

Při vyvážení dřeva, kdy se toto bez dalšího překládání odváží na místo určení, kmeny nespočívají na zemi vůbec a tření vlečné přechází v tření valivé (mimo saní). Pro tuto práci se používají vozy, saňové soupravy a vlačíhy.

Vozy používané v létě mají 4 kolový podvozek složený ze samostatné přední a zadní části spojené rozvorou, která umožňuje měnit vzdálenost mezi nápravami. Ložný prostor bývá uzpůsoben druhu nákladu. Pro drobný materiál se používá vůz s dvěma prkennými postranicemi a výsuvnými čely, pro rovnané dřevo žebřinový nebo valníkový vůz, a pro dlouhé dřevo se používají pouze podvozky spojené rozvorou. V zimě se pro přepravu používají saně. Na dopravu rovnaného dřeva se používají saně s dlouhými sanicemi z jednoho kusu, které jsou spojeny předními a zadními stoličkami, na jejichž příčkách jsou dvě klanice s žebřinami. Pro přepravu dlouhého dřeva je předek tvořen z krátkých sanic, zadní část jsou vlečné saně s řídicí ojí. Oba díly mají otočné opleny. Vlačíhy jsou zhotoveny ze dvou slabších kusů kulatiny stejné délky i průměru. Tenkými konci se položí na krátké nízké saně, zadní konce se spojí krátkou příčkou. Tenký konec dříví spočívá na saních, silnější na vlačíchách.⁹

9 JINDRA, J. a kol. (1955): Kůň v lesním průmyslu. 1955, Státní zemědělské nakladatelství. s. 191.

V další podsбірce Muzea zemědělské techniky Čáslav, která mapuje použití zemědělské techniky v oblasti rostlinné výroby, je úloha koně jako potažního prostředku zcela zásadní. Těžiště sbírkového fondu nářadí a techniky se v podsбірce R2 jednoznačně nalézá v časově ohraničené etapě používání potažního nářadí, čili do 50. let 20. století. Toto nářadí lze dle agrotechnických operací dělit na nářadí k přípravě půdy, secí a sázecí stroje, kultivační stroje a stroje určené ke sklizni. Druhy a použití základních jednotlivých nářadí vyplýne z tabulek dále uvedených. Popis jednotlivých strojů, případně i celých skupin by vyžadoval poměrně široký samostatný prostor, a není součástí tohoto pojednání.

Podívejme se proto na koně z hlediska je základního určení v zemědělství, kde byl kůň využíván jako potažní síla. Jednotlivé zemědělské práce si vyžadovaly různou potahovou sílu. Potřebná síla v tahu pro vybrané skupiny strojů při práci se zemědělskými stroji je uvedena v následující tabulce.

Nářadí, stroje, podmínky	Síla tahu v kg	Výkyvy závislé na různých podmínkách
Orba pluhem do hloubky 15.5 cm, šířka brázdy 27 cm	120	80 – 200
Orba pluhem do hloubky 18 cm, šířka brázdy 30 cm	162	108 – 270
Vláčení dřevěnými bránami se železnými zuby	40	30 – 50
Vláčení bránami lomenými 3 dílnými	125	120 – 135
Secí stroj 11 řádkový, záběr 140 cm	130	119 – 142
Secí stroj 13 řádkový, záběr 152 cm	147	125 – 183
Travní žací stroj, záběr 130 cm	100	80 – 130
Košský pohrabač, záběr 180 cm	30	20 – 40
Obilní žací stroj s odhrnovačem, záběr 145 cm	125	105 – 140
Samovazač	190	-----

Lichokopytníci by správně měli pracovat od věku pěti let, činnost by neměla trvat déle než deset hodin denně, při čemž je počítáno s čtrnáctihodinovým odpočinkem.

V následující tabulce je zpracován průměrný výkon koně za jeden

pracovní den a počet hodin nutných k obdělání 1 ha.

Druh práce	Pracovní výkon v ha za 8 hodin	Potřeba pracovních hodin na 1 ha
Podmítka 2 – 3 radličným pluhem	0,75	10,67
Orba středně hluboká	0,75	19,05
Orba hluboká	0,34	23,37
Orba luk, jetelovin a vojtěšek	0,27	29,63
Smykování, smyk do šíře 3 m	3,45	2,33
Smykování, smyk do šíře 6 m	5,40	1,48
Kultivátor 7 hrotů	1,60	5,00
Kultivátor 9 hrotů	2,00	4,00
Vláčení 3 brány	2,50	3,22
Zavlačování branami	4,50	1,78
Válení, lehký válec do šíře 3 m	4,00	2,00
Válec těžký	2,88	2,77
Zaorání mrvy	0,30	26,67
Rozmetání rozmetadlem 2,5 – 5 m šířky	4,00	2,00
Ledkování 2 řádkovým rozmetačem	1,00	1,10
Ledkování 6 řádkovým ledkovačem	3,50	2,29
Setí secím strojem 2 – 2,4 m šíře	4,00	2,00
Setí secím strojem 2,9 – 3,2 m šíře	4,50	1,78
Sekání obilí travním žacím strojem	1,10	7,27
Žací stroj obilní (sekání ze 3 stran)	2,12	3,80
Samovaz 5 stopý, sekání ze 3 stran (3 koně)	2,00	4,00
Pohrabování strniště potahem	5,00	1,60
Setí luštěnin	4,00	2,00
Setí cukrovky (5 řádkový secí stroj)	4,00	2,00
Plečkování řepy	2,00	4,00
Oborávání řepy	1,90	4,36
Vyorávání řepy vyorávačem	0,53	15,27
Sečení řepky žacím strojem	0,80	10,00

Důlkovač brambor 2 řádkový	2,08	3,87
Znamenání brambor rádlem	0,90	8,89
Zaorávání brambor rádlem	0,90	8,89
Plečkování brambor	1,95	4,16
Oborávání brambor 2 řádkovým oborávačem	2,24	3,59
Sekání bramborové natě	1,00	8,00
Vyorávání brambor vyorávačem	0,80	10,10
Vyorávání mrkve 1 radličným pluhem	0,30	26,70
Sečení luk travním žacíím strojem	1,95	4,13
Sekání vojtěšky a jetele	2,15	3,77
Obracení sena vidlicovým obracečem	3,75	2,14
Pohrabování pohrabovačem	4,75	1,60
Shrnutí suché píce na řady	3,75	2,14

Obecně platí zásada, že koně při tahu s vozem se na dobré tvrdé cestě po rovině mohou zatížit břemenem, které je trojnásobkem živé váhy koně. Při zhoršených podmínkách je tato váha břemena nižší. Nemožnou však práci vykonávat nepřetržitě a vyžadují krmení a obsluhu, i když nepracují. V souhrnu však lze konstatovat, že v zemědělství naleznou koně uplatnění při práci v obtížném terénu, případně pro lehké práce, kde jsou ekonomičtější než traktor, a v lesnictví při přibližování dřeva. Zaváděním především traktorů do zemědělství byl kůň nahrazen motorem v orbě i jiných potažních pracích, hlavně na pevných půdách a cestách. Některé úkony v zemědělství a lesnictví však pomoc koní i nadále využívají. Vzájemné doplňování koně a traktoru vyplývá z různých charakteristických znaků jejich práce. Traktor se dá přetížít jen nepatrně nad svou maximální stanovenou výkonnost a obtížně se pohybuje v těžko přístupných terénech. Koně naopak mohou být na krátkou dobu několika násobně přetíženi a mohou vykonávat práci v podmínkách pro traktor nevyhovujících.¹⁰

Zvířecí síla sloužila nejen k práci se zemědělským nářadím, ale i k pohonu zemědělských strojů (mlátičky, řezačky na slámu, šrotovníky). Převod zvířecí síly na mechanickou byl zprostředkován nejčastěji žentoury nejrůznější konstrukce. Pomocí žentoury se převáděl postupný pohyb tahounu v pohyb otáčivý. Žentour tvořil litinový rám připevněný na dubovém kříži, na němž je na čepech nasazeno velké poháněcí kolo s vnějším nebo vnitř-

¹⁰ BÍLEK, F. a kolektiv (1958): Speciální zootechnika, díl druhý, Státní zemědělské nakladatelství Praha . s. 1031.

ním ozubením a malé kónické ozubené kolo poháněné, od něhož je poháněna transmisní tyč připojená kloubovou spojkou vedoucí k pracovnímu stroji. Na velkém kole byla připevněna jedna nebo dvě oje k záprahu tahounů. Popsaný žentour patřil k nejběžnějším a nejjednodušším typům. Tzv. zvonové žentoury z bezpečnostních důvodů měly kryto převodové ústrojí litinovým zvonem, v jeho středu bývala sedačka obsluhy. Podle počtu ojí bývaly žentoury označovány jako jednopárové a dvoupárové. Sloupové žentoury měly uprostřed velkého kola sloup, jimž procházela transmisní tyč, která na vrcholu sloupu buď přímo poháněla vodorovnou řemenici, nebo přes převod řemenici svislou. Žentoury byly vyráběny v nepřevozném i převozném podobě, kdy tak měly jednu dvojici větších pevných kol a jedno malé otočné kolečko s ojkou. Počet obrátek žentourové transmise zpravidla nestačil pro pohon různých zemědělských strojů, a proto se používalo zvláštních předloh. Předloha se používala k zvýšení počtu otáček a vkládala se mezi žentour a pracovní stroj. Předlohu tvořil nízký /pak je předloha zapuštěna do země/ nebo vyšší rám, na němž byl upevněn hřídel s řemenicí potřebného průměru. Hřídel je kloubovou spojkou spojen s transmisní tyčí. Předlohy se objevovaly s rozšířením železných ležatých žentoury v 19. století. Podle způsobu převodu pohybu transmisní tyče na řemenici se předlohy dělily na předlohy kotoučové, kde byl hřídel řemenice napojen kolmo na transmisní tyč, předlohy kónické, kde je na hřideli řemenice naklínováno kónické kolo zabírající do menšího ozubeného kola poháněného od transmisní tyče. Tyč a řemenice ležely rovnoběžně. Podobná je předloha čelná, která měla místo kónického kola čelné ozubené kolo. Ložiska hřidelů bývala uložena na litinovém kozlíku. Nejdokonalejší byla předloha otáčivá, kde jedno kónické soukolí pohání druhé vodorovné kónické soukolí upevněné vodorovně nad ním. Teprve na hřideli tohoto horního soukolí byla upevněna řemenice, kterou je možné otáčet podle potřeby. Ozubená soukolí byla kryta litinovým zvonem.¹¹

Koně jako prapůvodní obyvatelé stepí a lesostepí byli od středověku ustájeni ve stájích, většinou v boxech nebo stáních. Box je nevhodnější ze stájových typů ustájení. Každý kůň v něm má svůj vyhrazený prostor, v boxu by mělo být místo pro lehání a vstávání a volný pohyb. Umístění ve stáních není tak pohodlné jako v boxech, ale z etologického hlediska šetří psychické zdraví koní, protože jsou blíž u sebe, vidí na sebe a slyší se (to je ale možné i u boxového typu). Frekvence stájových zlovyků je však ve vazném ustájení větší než v ustájení boxovém. Koně jsou většinou hlavou ke zdi, po většinu času jsou přivázáni. Stání není tak

¹¹ Kolektiv autorů (2006): Dějiny hmotné kultury a každodennosti českého venkova devatenáctého a první poloviny dvacátého století. Národní zemědělské muzeum Praha. s. 341.

prostorově náročné jako boxy a ušetří se práce a podestýlka. Podestýlku tvoří většinou sláma, hobliny, výjimečně i rašelina, krouhaný papír či piliny. Dnes bývají koně pouštěni i do výběhů, kde jsou ve společnosti jiných koní, není tak frustrován jejich stádový pud. Ve výběhu by měl být i přístřešek, nejlépe se zpevněnou podlahou.

Koně v technice

V Muzeu zemědělské techniky v Čáslavi máme přitom ustájeno více než 3000 koní, z nichž nejstarší oslavil již sté narozeniny! Z výše uvedených standardů ustájení koní vyplývá, že pro deklarované množství koní by prostory muzea musely být hodně rozlehlé. Opak je pravdou, koně jsou ustájeni na několika stovkách m². Přesto určitě netrpí špatnými podmínkami. A rovněž pohyb je těmto koním dopřán, když se někteří rozeběhnou a předvedou svou sílu na tradiční červenové předváděcí akci „Pradědečkův traktor“. Jedná se totiž pochopitelně o koně pod kapotami sbírky historických traktorů, kombajnů a stabilních motorů, která patří k největším v Evropě.

Právě v zemědělství na koních spočívala rozhodující tíha potažných prací. Byly to výkony nemalé, když uvážíme, že naprostou většinou těžké orby zajišťovali ještě do poloviny 20. století koně, a rovněž tak ostatní těžké práce, jako např. svoz řepy z rozbahněných podzimních polí. Dosažené výkony, v nichž se prokazovala obrovská spolehlivost potahů, byly tak velké, že se staly předmětem obdivu mnohdy po celé generace. Technické vynálezy a jejich lavinovitý rozvoj ovlivnily vývoj kulturních společností do takové míry, že kůň byl postupně vytlačen ze všech hlavních oblastí svého působení a došlo k zásadnímu převratu v jeho využití. Pro zemědělskou výrobu na přelomu 20. – 30. let 20. století je charakteristické postupné nahrazování tažné síly domácích zvířat elektromotory a spalovacími motory. Toto spojení mechanické síly motorů s pracovními nástroji mělo zásadní vliv na organizaci, produktivitu, intenzitu a rentabilitu zemědělské výroby. Bylo uváděno, že náhrada potažní živé síly silou mechanickou umožnila omezit až 20% ploch věnovaných výrobě krmiv, a tyto plochy využít k výsevu ostatních plodin. Zavádění strojů do zemědělské výroby bylo závislé na řadě činitelů přírodních, ekonomických i sociálně politických. Rozeznáváme dva typy mechanizace zemědělské výroby, a to americký a evropský. Americký typ mechanizace se vyznačuje rychlým rozšířením traktorů, kombajnů a nákladních aut, tedy motorových pracovních strojů. Evropský typ se naopak vyznačuje rychlejším rozšířením hnacích motorů pro práce uvnitř hospodářství, jako elektromotory a spalo-

vací motory.

V roce 1910 byl v USA podíl živé síly cca 21 mil. KS a podíl mechanické síly cca 6,8 mil. KS. O dvacet let později byl tento podíl již 17,2, resp. 53,3 mil. KS. V českých zemích proběhlo první statistické šetření v roce 1902. Z tohoto šetření jasně vyplynulo, že zemědělská výroba byla závislá

v podstatě pouze na lidské a zvířecí síle. Vývoj celkové kapacity mechanické síly můžeme však sledovat až od roku 1930, kdy statistická šetření zemědělských závodů začínají obsahovat údaje o výkonnosti strojů. V uvedeném roce byl podíl živé síly v Čechách 44,2% a na Moravě a Slezsku 49,9% celkové kapacity. Podíl mechanické síly pak byl v Čechách 55,8% a na Moravě a Slezsku 50,1%.¹²

Jak bylo výše uvedeno, ve statistikách byla uváděna výkonnost strojů. Výkon je skalární fyzikální veličina, která vyjadřuje množství práce vykonané za jednotku času. Rozlišuje se průměrný výkon, který se vztahuje k určitému časovému intervalu, a okamžitý výkon, který se vztahuje k určitému časovému okamžiku. A i zde hrál a stále hraje název kůň dominantní úlohu. Výkon byl a stále je uváděn v koňských silách.

Koňská síla (značka hp nebo HP, z anglického slova horsepower) je starší fyzikální jednotka výkonu, původně zavedená Jamesem Wattem. I když je dnes vytlačena jednotkou SI Watt, stále se používá pro označení výkonu nejen automobilových a motocyklových motorů. V češtině se používala také česká zkratka k (kůň). Někdy se vyskytuje i německá zkratka PS (Pferdestärke). Jednotku zavedl na konci 18. století James Watt, který začal vyrábět a prodávat jím podstatně vylepšený parní stroj. Watt potřeboval pro své zákazníky nějaké srovnání s výkonem tehdy běžně využívaných zvířat. Ze zkušeností s poníky z jednoho dolu odhadoval, že poník zapřažený v žentouru vyzdvihne 22 000 stopliber (ft•lbf) za minutu. Výkon koně odhadoval o polovinu větší, takže nové jednotce přisoudil hodnotu 33 000 stopliber za minutu. Pro přiblížení vymyslel následující definici: Jedna koňská síla je rovna výkonu, který podává soustavně pracující kůň, který zapřažený v žentouru zdvihá náklad 180 liber (lb) a ujde při tom za hodinu 144 koleček o poloměru 12 stop. James Watt nikdy nepřepočítával svou jednotku hp do soustavy SI. Ta tehdy ještě neexistovala. Různé definice různých liber a stop se měnily s dobou nebo s místem svého používání, a podle toho se mírně měnila i definice jednotky. Ve Velké Británii, USA a zemích Commonwealthu se používá pojem „mechanická koňská síla“, kde přepočítání činí přibližně 1 kW = 1,34102

¹² PÁTEK, J. (1971): Racionalizace zemědělské výroby mechanizací v českých zemích v první polovině 20. století, Československá akademie zemědělská Praha. s. 209.

hp. V Evropě, Asii a Jižní Americe se nejvíce používá takzvaná „metrická koňská síla“, definovaná koncem 19. století v Německu pod názvem Pferdestärke (PS). Metrické koňské síle odpovídá jak český kůň (k), dříve též metrický kůň, tak holandská paardenkracht (pk), švédská hästkraft (hk), finská hevosvoima (hv), a norská a dánská hestekraft (hk). Přepočítá činí přibližně 1 kW = 1,35962 k (1 PS= 735,49875 W).

Dvě rozdílné hodnoty koňské síly (mechanická je asi o 1,4 % větší než metrická) způsobují v publikacích poměrně často zmatení. Zejména v Británii při publikování výkonů motorů vyrobených mimo Británii dochází k velkým zmatkům. Při porovnávání historických dat se navíc naráží na již zmíněné lišící se definice libry, stopy a normálního tíhového zrychlení. Problémem může být i nedodržování v své době platných standardů. Obecně však platí, že výkon se udává v koních, což (nejen) motoristickému fandovi zcela stačí.

V dnešním přetechizovaném světě už v zemědělství není pro koně téměř místo. Společnost však zapomíná, že využití tažných zvířat je velmi ekologické. Koně by se mohli kupříkladu využívat ve vnitropodnikové dopravě na malé vzdálenosti, což by bylo i výrazně ekonomické, protože by tak nedocházelo k plýtvání palivem. Původně zemědělská plemena jsou však i nadále chována jako vazba na starou tradici lidského činitele. V současnosti se kůň využívá převážně pro zábavu a také (v podstatně menší míře než tomu bývalo minulosti) i pro práci. Přestože jeho pracovní využití je čím dál tím menší, stále se využívá například pro stahování dřeva v lesích (zvláště při kalamitních situacích, v obtížném terénu apod.), nebo pro provoz turistických povozů (fiakr, drožka) zejména v centrech historických měst. Setkat se s nimi lze i v cirkusech a při sportovních akcích na dostizích a parkůrech. Koně se využívali a využívají i ve zdravotnictví, jednak k výrobě očkovacích látek a sér a dále také k hipoterapii. A co říci závěrem? Snad jen vyslovit přání, aby se kůň v budoucnosti třeba opět dočkal výraznějšího pracovního prosazení, jako tomu bylo v minulosti, i když realita je jiná.

Prameny a literatura

BERANOVÁ, M. (1980): Zemědělství starých Slovanů. Academia Praha. s. 396.

BÍLEK, F. a kolektiv (1958): Speciální zootechnika, díl druhý, Státní zemědělské nakladatelství Praha. s. 1031.

ČERNÝ, J. (1931): Hospodářské strojnictví. Praha. s. 330.

DOUDA, M. a kolektiv (1958): Nové zemědělské stroje u nás i v zahraničí.

Státní zemědělské nakladatelství Praha. s. 480.

DUŠEK J. a kol. (1992): Chov koní v Československu. Zemědělské nakladatelství Brázda Praha. s. 176.

JINDRA J. a kol. (1955): Kůň v lesním průmyslu. Státní zemědělské nakladatelství Praha. s. 191.

Kolektiv autorů (2006): Lidé, krajina a zemědělství, Profi Press, s. r. o. Praha. s. 198.

Kolektiv autorů (2007): Dějiny hmotné kultury a každodennosti českého venkova devatenáctého a první poloviny dvacátého století. Národní zemědělské muzeum Praha. s. 277.

NEUBAUER, K. a kolektiv (1963): Zemědělské stroje. Státní zemědělské nakladatelství Praha 1963. s. 600.

NOVÁK, P. (2004): Historie zemědělské techniky. Profi Press, s. r. o. Praha. s. 146.

PÁTEK, J. (1971): Racionalizace zemědělské výroby mechanizací v českých zemích v první polovině 20. Století. Ústav vědeckotechnických informací Praha. s. 209.

ŠPRYŇAR, L. (1929): Jízda vozmo, Knihovna ústředí selských jízd. Praha. s. 107

TEMPÍR, Z. a kolektiv (1985): Historie techniky sklizně obilnin, Ústav vědeckotechnických informací. Praha. s. 215.

Význam a chov koně dříve a dnes The importance of keeping a horse then and now

Příspěvek je věnován vývoji koní a jejich chovu a významu pro lidstvo od prehistorických dob přes vojenství až po současnost a rovněž pojednává i o nejvýznamnějších plemenech ve světě a nynější skladbě chovu v ČR.

The contribution is devoted to the development of horses and their breeding and relevance to mankind from prehistoric times through to contemporary warfare as well as discusses the most important breeds well in the world and the current structure of far-ming in the CR.

Článek byl zpracován za přispění výzkumného záměru MSM 6046070901

Vývojová řada koní (Equidů) začíná v třetihorách ve spodním eocénu před 55-60 miliony let formou zvanou Eohippus. Ten byl všežravcem se 44 zuby, klenutým hřbetem, velikosti lišky (výška v kohoutku 25-45 cm), žijícím v bažinatých pralesích a jeho končetina byla pětiprstá, aby nezapadala do bažiny. S postupující změnou klimatu, se stále sušším podnebím se rozšiřují stepi a postupně se následující formy předka koně Epihippus, Meshippus, Miohippus, Parahippus (před 15-20 mil. let), Merhippus a Plihippus přizpůsobují životu a stále rychlejšímu pohybu na tvrdém podkladu (stepi) zvětšením těla, prodloužením končetin, zmohtnutím prostředního (třetího) prstu a zakrňováním a úbytkem prstů ostatních. Na konci třetihor z této řady vzniká 100-130 cm vysoký Hipparion, který je považován za předka diluviálního (čtvrtohorý) koně v typu kertaga (koně Przewalského). Ten se již příliš neliší (s výjimkou velikosti) od koně, jak ho známe dnes. Ojediněným a ve světě neopakovatelným způsobem ztvárnil ve spolupráci s naším čelným paleontologem prof. Augustou vývojovou řadu koní (mimo zdařilých rekonstrukcí jiných prehistorických zvířat) akad. malíř Zdeněk Burian.

Zoologicky je kůň (Equus) řazen do řádu lichokopytníků, čeledi koňovití (Equi-dae) spolu s podčeleděmi (vývojově níže postavenými) v pořadí zebry, osli a poloosli. Zebry jsou nejpůvodnějšími divokými koňmi. Vzájemnou příbuznost dokazuje z hospodářských důvodů používané křížení (v tomto případě bastardizace) v podobě mezka (oslice x hřebeč) a muly

(klisna x osel). Méně často se kříží koně se zebry, vznikají tzv. zebroidi, a to zebřula (klisna koně x hřebeč zebry) a zebřiny (klisna zebry x hřebeč koně). V obou případech, až na malé výjimky u samičích kříženců, jsou tito z důvodu rozdílného počtu chromozomů neplodní, ale jsou podstatně odolnější vůči teplému klimatu, tvrdým podmínkám námahy a výživy než koně. Pokusně byl křížen i osel se zebrou a vznikl tzv. zedonk.

Význam koně se postupným společenským vývojem lidstva měnil, přesto však chov koní vyvolává nadále zájem všech generací. V současné době prochází u nás složitějším vývojem, kdy očekávaná recese (po období v němž ideologie minulého režimu pohlížela na koně jako na „buržoazní přežitky“) naráží velmi často na celou řadu problémů, jak převážně ekonomického charakteru, tak i na problémy související se změnami v zemědělství jako celku a v neposlední řadě i na „zpřetrhání“ chovatelských tradic apod.

Vztah člověka a koně je znám již od pradávna. Koně spoluvytvářeli dějiny světa a podíleli se na vývoji lidské společnosti. Nejstarším civilizacím poskytoval kůň potravu a suroviny, dokladem jsou nálezy jeskynních kultovních kreseb, rytin a sošek koní (španělská Altamira a La Pasiega a francouzské Lascaux, Mas d'Asil, Lourdes, Montespan a další), nebo kosterní pozůstatky více než 100 tisíc ulovených koní v Solutré.

Domestikace se uskutečnila cca v 5.-4. tisíciletím př.n.l. u kočovných pasteveckých kmenů na území dnešní Ukrajiny, ve stepích kolem Černého a Kaspického moře a ve Střední Asii. Příčinou domestikace a později i důsledkem bylo poznání člověka, že lze využít pohybových schopností koně, a ten se stal posléze pro člověka užitečným a nepostradatelným v několika směrech. Nejprve byl zvířetem **tažným** a později byl používán jako **jezdecký** a **soumarský** (nošení nákladů). Těžiště jeho upotřebení bylo vždy v poskytování energie k vykonávání práce, čímž se podstatně lišil od chovu ostatních hospodářských zvířat. Široké upotřebení koní prošlo různými historickými fázemi vývoje. Od využití ve **vojenství** a **válečnictví** přes použití v **dopravě nákladů a osob** a jako **pracovní síly v zemědělství (spolu se skotem)**.

Význam koně v armádě i ve správě států vedl následně k významným diferenciacím v užitkových typech. U nejstarších civilizací postačil menší pohyblivý kůň s jezdcem – lučištníkem, v období starověku a rozvoje užití sečných zbraní pak s důrazem na boj v lehkých dvoukolových vozech.

Ve středověku změnou taktiky a výzbroje v době „rozkvětu rytířstva“ byl naopak potřebný mohutný a silný kůň, vyhovující celkem primitivnímu, pomalému způsobu střetu a boje. Vynálezem střelného prachu došlo opět k potřebě pohyblivého, rychlého, obratného, vytrvalého a učenlivého

koně s velkou manévrovatelností. Také nejvyšší stupeň klasické drezúry tzv. „Španělská vysoká škola“, která se jezdí a předvádí pouze na pěti místech na světě (Vídeň od r.1572 - nejčistší forma, slovinská Lipica, španělský Jeréz de Frontera, slovenské Topolčianky a francouzský Saumur), má kořeny ve válečnictví. Absolutní příježděnost a ovladatelnost koně a zvláště všechny figury tzv. nadzemních cviků byly nedílnou součástí „spolupráce“ a aktivity koně v boji v období sečných a rozvoje střelných zbraní. Lehká jízda byla vždy nejcennější složkou armády, její ozdobou, ale i vražednou zbraní, která rychlostí a údernou silou až do 1. světové války rozhodovala takřka vždy o výsledku boje.

Stálé armády se začaly budovat ve druhé polovině 17.století. U jízdy těžké a posléze lehké se ustalovaly kategorie, které pak přetrvávaly až do 20. stol. Hlavním druhem bitevního jezdce zůstával **kyrysník**. Kyrysník byl i přes postupné odlehčování výstroje nadále považován za těžkou jízdu. Byl chráněn tzv. kyrysem, tj. na zádech a prsou „zadním a předním“ plechem, hlavní jeho zbraní byly meč nebo palaš, pár dlouhých pistolí a někdy dlouhá karabina, používali mohutnější koně. Dalšími bitevními jezdci byli **dragouni**. Objeví se jako nový druh jízdy v armádách již ve druhé polovině 16. století, kdy však nebyli plnohodnotnými jezdci, ale pěchotou posazenou na koně. Využívali koně k rychlým přesunům, ale bojovali jako pěšáci. Pro tyto účely jim byli přidělováni i méně kvalitní koně. Mezi plnohodnotnou jízdu se dragouni zařazují teprve v průběhu 18. století, zprvu byli ozbrojeni palašem, karabinou a dvěma pistolemi a na hlavách nosili třírohé klobouky. Postupně jejich počty narůstaly a v armádě Republiky československé byli (s typicky červenými jezdeckými kalhotami) až do r.1939.

Pro úplnost zmiňujeme i ostatní historické jezdecké jednotky. **Arkebuziři** (lehká jízda) měli pojmenování podle druhu zbraně - arkebuzy (krátká ručnice), kterou používali, jako ochranu měli pouze přední plech na prsou a přilbu a vedle arkebuzy byli vyzbrojeni pistolemi, mečem a šavlí. Dalším typem lehké jízdy byli **husaři** (původem z Uher), jejich posléze ustálený typ uniformy, zdobené na prsou vodorovnými řadami barevných šňůrek, připomíná původně používaný maďarský národní kroj. Typickou zbraní husarů byla zakřivená šavle, pár pistolí a krátká jezdecká karabina. Husarské jednotky používaly lehké koně v nynějším typu Shagya - araba, kteří díky vytrvalosti dané orientálním původem mohli absolvovat více útoků denně. Pro chov koní pro tuto lehkou jízdu nechal císař Josef II. založit v r. 1789 maďarský hřebčín Bábolna nedaleko slovenského Komárna. Výjimku tvořili polští husaři (r.1501) na silnějších koních s typickými křídly na zádech zbroje (křídla při útoku šuměla a plašila koně protiv-

níků a znemožňovala chycení husara do smyčky – způsob boje Tatarů). Polští husaři pod vedením Jana Sobieského rozprášili při druhém útoku Turky a zachránili Vídeň při jejím posledním tureckém obléhání v r. 1683. Při této bitvě se stal válečnou kořistí vedle dosud v Evropě neznámých zrn kávy i turecký hřebec, který byl později pojmenován Byerley Turk a stal se jedním ze tří zakladatelů chovu anglického plnokrevníka.

Dnes již takřka zapomenutou lehkou jízdu byli **švališeři** (z francouzského chevaux - kůň a léger - lehký), ozbrojení šavlí, pistolemi a karabinou, kteří většinou podnikali nečekané výpady do týlu nepřítelů nebo sloužili jako jízdní rozvědky. Ve většině armád byli převedeni mezi dragouny a hulány. **Huláni** tvořili lehkou jízdu a byli významnou součástí jezdeckých formací většiny armád. Vedle šavle měli ve výzbroji 2,5m dlouhé kopí - píku s praporkem v barvách příslušné eskadrony. K držení píky v ruce sloužila provazová smyčka na konci píky.

Pro úplnost zmiňujeme i termín **rejtar** (dříve německy rejthar), což bylo staro-české označení pro jezdce na koni, resp. jízdního vojína.

S postupující civilizací nabýval kůň významu i v dopravě a zemědělství a z dřívějších užitkových typů vznikala pozitivní selekcí celá řada plemen teplokrevných a chladnokrevných. Zde je nutno připomenout i vliv „státní moci“ na rozvoj chovu jak pro armádu, tak i pro hospodářství a zemědělství, např. soubory tereziánských a josefinských reforem a dekretů v chovu koní (Marie Terezie a Josef II.) byly ve své době ojedinelé a neobyčejně pokrokové a v mnohém platné do nedávné i nynější doby (základy evidence, zřízení hřebčinců a hřebčínů, označování koní, sledování zdravotního stavu, plemenitba, selekce, šlechtění atd., první dekret Marie Terezie z 13.8.1763 se týká mimo jiného i požadované velikosti koní - 17 pěstí).

Těžko si lze představit, kolik koní skončilo smutně na válečných polích pro věčnou a nesmyslnou touhu lidí po majetku a moci (snad nejlépe to vystihl v básni „Raport“ básník Fráňa Šrámek).

V bitvě u Waterloo (1815) proti sobě stálo přes třicet tisíc francouzských a anglických jezdců resp. koní. Za první světové války sloužilo na obou stranách fronty více než 1 500 000 koní a jen Britové uvádějí 1/2 miliónu koňských obětí. Ve druhé světové válce, navzdory mechanizaci, použila jen Rudá armáda 1 200 000 koní. I v dnešní době se armády mnoha zemí pyšní elitními jezdeckými jednotkami při slavnostních přehlídkách.

Rozvojem techniky význam koně ve vojenství a zemědělství (trval zhruba až do poloviny 20. století) postupně slábl a stále výrazněji se přesouvá do oblasti **kulturní a sportovní**, čímž člověk v nynějším přetech-

zvaném světě prezentuje touhu po návratu k přírodě a k útěku a odreagování se od všedních starostí.

V nynější době má chov koní význam v aktivním využití volného času člověka (jezdeckví, vozatajství, dostihy, turistika), v pasivním využití volného času člověka (návštěvy chovatelských a sportovních akcí, dostihů – dostihové sázky), v ekologii (údržba krajiny využíváním obtížně přístupných ploch pastvou koní nebo kombinovanou pastvou skotu, koní a ovcí), v ekonomice (potažní práce, transport – doprava, výživa, suroviny), v lékařství (farmacie, hipoterapie a hiporehabilitace), v průmyslu (kožedělný průmysl) a v kultuře (umělecké inspirace, historie apod.).

V návaznosti na následující přehled lze význam koní rozdělit zhruba do čtyř skupin, již zmíněné a nejrozšířenější využití v kultuře a sportu, dále „historické“ využití tažné síly hlavně v lesnictví (zde je úloha koně z ekologického hlediska nezastupitelná) a v zemědělství při tzv. vnitropodnikové dopravě a případně při některých specifických zemědělských pracích, dále k nošení nákladů (soumarští koně) v horských oblastech a nakonec na produkci surovin (mléko, maso, kůže, žíně, srst, kopyta, hnůj a hlavně produkce krevního séra a očkovacích látek pro humánní i veterinární lékařství, kde jsou význam a poslání koní nenahraditelné).

Význam koně v kultuře a sportu lze krátce charakterizovat tímto přehledem:

Soutěže (sport)

jezdecké - skokové - parkury

- drezurní
- kombinované (military - všestranná způsobilost, dílčí soutěže jsou drezura, crosscountry a parkur)
- drezurní
- paradrezura
- voltiž - gymnastika na neosedlaném koni
- westernové (v Evropě)
- distanční jízdy (USA a postupně i v Evropě)
- honební ježdění (za smečkou psů, hl. Anglie a Irsko, USA)

zápřahové

- parkury
- drezurní
- kombinované
- kompletní (nejčastější, s dílčími soutěžemi drezura, maraton a parkur)

- dostihy spřežení (hlavně v antice)
- kombinované vozatajsko-jezdecké (Stříbrný třmen - dílčí soutěž ZP ZN)

dostihy

- cvalové
- rovinové (klasické = chovné a ostatní)
- překážkové - proutěné překážky
- steeplechase (těžké – Velká pardubická, Grand National GB)
- klusácké

Turistika

- na osedlaném koni (v sedle)
- v zápřahu

Rekreační ježdění

Léčebné ježdění (hiporehabilitace - léčba pohybového aparátu jízdou na koni, hipoterapie - léčba mentálních poruch kontaktem s koňmi)

Hry

- pushball (koňská kopaná)
- koňské polo
- koňská košíková
- ostatní hry (zvl. asijských národů - buskaši ad.)
- Hubertova jízda (slavnostní zakončení jezdecké sezóny tzv. „honem na lišku“)
- skijöring

Hobby

- držení koně
- chov koní

Ostatní

- chovatelské přehlídky
- výstavy - „koňské show“ (Kůň Lysá n.L., Koně v akci Pardubice)
- moderní pětiboj (disciplíny parkur, běh, střelba, plavání a šerm)
- film (např. historický, kaskadéři apod.)
- fiakry v historických částech měst
- folklór – Jízda králů (Vlčnov, Hluk a další).

Speciální použití

- jízdní policie (nejznámější je Britská resp. Londýnská metropolitní a samozřejmě též Kanadská jízdní a u nás jednotky Praha, Brno, Zlín, Ostrava, Pardubice ad.).

V mnoha případech došlo a stále dochází k prolínání a přechodu původně tradičního pracovního použití koně ve sportovní disciplíny. Prak-

ticky všechny záprahové sporty mají původ v pracovním, popř. vojenském využití koní, stejně tomu je i u celé řady jezdeckých sportovních soutěží (např. military).

Základy sportovního ježdění – hipických sportů tak, jak jsou známy dnes (parkur, military, drezura a další) položili ke konci 19. a počátkem 20. století důstojníci armádního jezdeckva. Nejstarší známé spisy o chovu koní, jezdeckví a jejich využití jsou ze 14. století před Kristem na hliněných tabulkách od Kikuliše z Mitany a později Xenofontovy spisy ze 4. století před Kristem.

Počátky organizovaného civilního jezdeckého sportu jsou u nás spojeny se Sokolem (již ke konci 19. stol.) a po vyhlášení samostatné Republiky československé i s vesnickou Selskou jízdou.

Československý jezdecký svaz, založený v roce 1929, se stal v roce 1930 členem mezinárodní jezdecké federace (FEI) a po jeho sjednocení se Sokolem a Ústředím selských jízd zaujal vedoucí místo v jezdeckém dění.

V období do druhé světové války bylo naše jezdeckví velmi úspěšné, především zásluhou vojenských jezdců. V roce 1928 na OH v Amsterdamu bylo dosaženo nejvyššího úspěchu našeho jezdeckví, když tehdejší špkt. František Ventura zvítězil s Eliotem ve skokové soutěži jednotlivců a naše drezurní družstvo se umístilo na 5. místě. V roce 1924 na OH v Paříži získal Thiel s koněm Loki 5. místo v drezuře a v roce 1936 na OH v Berlíně military družstvo obsadilo 4. místo. Nejčastějšími našimi reprezentanty v období do II. světové války byli vedle Františka Ventury další armádní jezdci mjr. Hynek Býček a Josef Dobeš, kpt. Rudolf Popler a mjr. Franjo Aubrecht.

Po roce 1949 došlo ke zrušení hipických složek armády i Vojenského jezdeckého učiliště v Pardubicích, a tím byl citelně zasažen další vývoj jezdeckého sportu u nás i když armádní jezdci ještě dlouho působili a ovlivňovali výcvik koní a výchovu jezdců. I když se naši jezdci ještě účastnili na OH v Římě (1960), došlo u nás k určité stagnaci i přes velmi úspěšné a světem oceňované kvalitní organizování celé řady vrcholných domácích i mezinárodních parkurových soutěží. A česká další, v našich nynějších podmínkách úspěšná, účast na OH se uskutečnila až v Athénách v podání Jaroslava Hatly v nejnáročnější klasické jezdecké disciplíně – military, koňském víceboji (drezura, krajinná jízda, parkur). Tentýž jezdec se pak účastnil s klisnou Karla českého chovu i OH v Pekingu resp. v Hongkongu, v němž se jezdecké soutěže konaly.

Distanční jízdy mají původ v doručování zpráv, Peršané (v 6. stol. př. Kr.) a později Čingischánovi poslové byli schopni při střídání koní urazit

denně 240-340 km. Z novodobých dějin před vynalezením a použitím telegrafu je znám severoamerický „Pony Express“ (r. 1860), jehož trať v délce 3164 km vedla přes nehostinná indiánská území a byla pomocí cca 400 koní absolvována za 10 dní. Naš Pony Express, ježděný jako hvězdicová jízda (s různou délkou tras) do Mníšku p. B., má několikaletou tradici a je celosvětově uznán americkou asociací Pony expres. Distanční jízdy obecně jsou buď vytrvalostního typu (jednodenní 40-160 km, při délce nad 160 km musí být vícedenní), a nebo jako zkoušky na kratší trati do 40 km maximálně do délky klasického maratónu 42 km.

Z původní tvrdé práce severoamerických honáků krav a jejich koní vznikla celá řada disciplin Rodea (první se jelo v r. 1888 v Prescottu v Arizoně), nejnámější je v Calgary a v Tucsonu, a z nich pak se i v Evropě vyvíjí westernové ježdění.

V soutěžích spřežení, jejichž základy byly položeny v období první republiky již zmíněnou Selskou jízdou a od roku 1966 znovuobnovenými vozatajskými soutěžemi Mistrů opratí v rámci Zlaté podkovy Zemědělských novin, jsou naši jezdci ve světovém měřítku poměrně úspěšní. Tyto soutěže se jezdí nyní nejčastěji jako tzv. kompletní = drezura, maratón a parkur, nejdříve byly pro dvojspřeží, posléze i pro čtyřspřeží a později i pro jednospřeží. Je nutné zmínit úspěchy Josefa Bělohoubka se dvěma vítězstvími na CHIO v Cáchách 1968, pozdějšího mistra sportu Jiřího Kocmana a jeho druhé místo na Royal Horse Show ve Windsoru 1975 (osobní gratulace a sympatie její Výsosti královny Alžběty II.), 3. (bohužel posléze 4.) místo naší ekipy na MS 1978 v Kecskemétu ve složení Jiří Kocman, Václav Šebek (všichni dosud jmenovaní jsou z tehdejšího plemenařského podniku v Kladrubech nad Labem) a Josef Dymeš z tehdejšího JZD Humburky, opět pozdější mistr sportu.

Postupně i u nás dochází k přesunu některých koňských „her“ do oblasti sportu, např. koňské pólo nebo severský skijöring, u něhož jezdec na koni táhne lyžaře po rovné nebo překážkové trati nebo lyžař si řídí koně sám opratěmi, což je obtížnější.

V neposlední řadě se též dynamicky rozvíjejí další disciplíny zvláště pro pracovní koně v podobě Formanských jízd, soutěží v ovladatelnosti a spolehlivosti, v těžkém tahu a v Mistrovské orbě s koňmi, které všechny vycházejí z původního klasického pracovního použití koní.

Využití v tahu sehrálo neopakovatelnou úlohu v celé řadě oblastí – v dopravě, vojenství, poštovníctví, zemědělství a lesním hospodářství. Význam hlavní dopravní síly si kuň udržel až do doby masivního rozvoje mechanizace v 1. polovině 20. století.

V nákladní dopravě se uplatňovala především chladnokrevná ple-

mena, zatímco pro osobní dopravu se používali koně teplokrevných plemen, mnohdy ve vícespřežích. Svou úlohu během historie sehrála i nádherná ceremoniální spřežení panovníků, působící na poddaný lid svou impozantní nadřazeností. Kůň se samozřejmě významně podílel i na síle vojenské jako jezdecký a také jako tažný ve vozatajských útvarech a v dělostřelectvu.

Zemědělství a lesní hospodářství bylo v nedaleké minulosti jednou z hlavních domén použití tažných koní, kde jejich pracovní schopnosti umožňovaly snadnější a rychlejší obdělání pozemků, sklizeň úrody atd. Kvalita koní byla znakem úrovně hospodáře a jejich vlastnictví poskytovalo četné výhody proti ostatním tažným hospodářským zvířatům (mnoho práce, zvláště té těžší, vykonávali sice pomalejší, ale levnější volské potahy). Ještě i dnes je však kůň pýchou nejednoho zemědělce v Evropě i Americe. V roce 1860 čítala populace koní v Americe kolem 7 miliónů zvířat. V roce 1914 to bylo 25 miliónů. Milióny akrů půdy obdělávaly a sklízely mohutné stroje – kombajny - tažené spřeženími až 42 koní. Tito koně pomohli vytvořit obilnici světa.

Menší koně se také využívali k tahání vozíků v uhelných dolech a pod zemí strávili smutný život ve službách člověku, bez slunce a přirozeného životního prostředí.

Svoji nezastupitelnou úlohu si však kůň udržel především v lesním hospodářství, i když názory na jeho využití v této oblasti prošly také četnými zvraty. Tradice práce koní v lese je prastará a úzce spojená se zemědělstvím, neboť v zimě, v období relativního pracovního klidu, byly zemědělské potahy využívány ke všem pracím v lese, nejen k přibližování dřeva, ale i k odvozu dříví. Postupně mechanizace převzala činnost dopravní, ale přibližování, tj. doprava dřeva od místa pokácení k odvozní cestě, zůstává výsadou koní. Ještě nedávno koně přibližovali asi 30% těžného dříví. V současné době se kůň uplatňuje především v probírkových porostech při tzv. výchovných zásazích, kde využití mechanizace je značně neefektivní a práce koní prakticky nenaruší strukturu půdy a kořenové náběhy porostu. Kůň zde přibližuje kmeny na skládku nebo k traktorovým přibližovacím linkám. Využití v mýtní těžbě má kůň zejména v lanovkových terénech, kdy přibližují stromy k lanovce k další manipulaci.

Pomocí koní se stále zpracovávají tzv. nahodilé těžby, tj. kalamiťní dříví z následků větrných, sněhových nebo kůrovcových kalamiť, jde většinou o menší plochy, často ve velmi obtížných podmínkách. Obdobně přibližování v nepřístupných terénech, na úzkých cestách po svahu nebo tam, kde stavba přibližovacích cest je nákladná, nelze těžbu bez koní zabezpečit.

Přibližování dříví je jednou z nejnamáhavějších činností, které kůň v současné době vykonává. Většinou pracuje samostatně, práce vyžaduje vysokou výkonnost, obratnost a inteligenci. Protože se pohybuje v obtížných terénech, musí nárazově vyvíjet mimořádně velkou relativní tažnou sílu (podle Duška až 80%).

Koně se v lesním hospodářství využívají i ve vyspělých státech s rozvinutou těžební mechanizací jako např. v USA, Švédsku a ostatních severských státech, v Bavorsku poskytují např. na těžení dřeva koňmi státní dotaci. V našich podmínkách se nyní koňské potahy podílejí v průměru 10% na přibližování dřevní hmoty.

Majestátní chladnokrevná plemena jsou např. v Anglii oblíbenější než kdy jindy a dosud se objevují v hojném počtu na zemědělských výstavách. Jejich největšími zastánci jsou velké pivovary, které si často vydržují vlastní stáje, aby mohli těžké koně využívat pro svoji propagaci, reklamu a pro rozvážku piva na krátkých trasách v městských ulicích.

Nosného koně – soumara lze v současné době i nadále úspěšně využít především v horském terénu, na příkrých svazích a nesjízdných cestách. Stal se rovněž nedílnou součástí nové disciplíny jezdeckého sportu – turistiky na koni, kde je jeho pomoc nezbytná zejména při delších tratích, dálkových jízdách apod.

Plemena koní, chovaná v jednotlivých světadílech (celkový počet dosud vyšlechťených a známých plemen koní se odhaduje na více než 400), vznikla pod vlivem různých přírodních podmínek a chovatelských směrů.

Plemena lze třídit podle několika hledisek:

1. podle *stupně prošlechtění* (plemena místní - původní - primitivní, plemena přechodná - zušlechtěná, plemena ušlechtilá - kulturní)
2. podle *převládající užitkovosti* (plemena jezdecká, klusácká, dostihová, kočárová, tažná, těžká tažná, soumarská nebo s kombinovanou užitkovostí - jezdeckotažná, jez-dekosoumarská apod.)
3. podle *geografického rozšíření* (plemena stepní, horská, severská, jižní apod.)
4. podle *zemí vzniku* (plemena anglická, francouzská, americká, německá, ruská apod.)
5. podle *mohutnosti* (plemena malá, střední a velká)
6. podle *kraniologických typů* - plemena brachycefální (krátká lebka) a dolichocefální (dlouhá lebka) a nebo podle profilu lebky (štičí, rovná a klabonosá)
7. podle *fylogenetického původu* (plemena stepní, východní, západní a severská).

Základ pro toto rozdělení (plemena stepní, východní a západní), které vlastně spojuje vedle fylogenie i kraniologické a částečně i geografické hledisko, položil rakouský paleontolog a zoolog ANTONIUS. Čtvrtou skupinu koní severských neboli nordických přiřadil později berlínský zoolog a hipolog HILZHEIMER. Toto rozdělení, uvedené v následujícím přehledu spolu s nejdůležitějšími zástupci včetně prapředků, převzala i česká zootechnická škola a hipologická škola představovaná BÍLKEM, který tento systém dopracoval, a u nás se často označuje jako rozdělení Bílkovo.

Akademik PhDr. et MUDr. František Bílek, DrSc. (1885-1972), zakladatel československé zootechnické a hipologické školy, přednášel od r.1917 obecnou i speciální zootechniku na VŠZ v Praze, převážnou část výzkumné práce věnoval chovu koní, zvláště světově ojedinelému projektu regenerace kladrubského vraníka, který prakticky již jako plemeno neexistoval, zasloužil se o chov Przewalského koně u nás, založil též Hipologické muzeum na zámku ve Slatiňanech, které je světovým unikátem. Je autorem velké řady zootechnických učebnic a monografií z obecné a speciální zootechniky a hipologie.

1.skupina koní *stepních - mongolských* (primitivní)

prapředek kertag (Equus Przewalski Polj.)

2.skupina koní *východních - orientálních* (koně teplokrevní)

prapředek *tarpan* (Equus Gmelini Ant.)

v minulém století byl vyhuben, zachovala se pouze varianta tzv. lesního tarpana v podobě bilgorajského koně v Bialowiežském pralese

a) podskupina koní *iránských* - achaltekinský, perský, turkmenský

b) podskupina koní *arabských* - arabský plnokrevník (O1/1, Ox, xx), arabský kůň (nejznámější kmeny Shagya – nyní samostatné plemeno a Dahoman), berberský kůň

c) podskupina koní odvozená z araboberberské krve (andaluský, kladrubský, lipický, lusitanský, fríský, angloarab, appaloosa, palomino, albino, criollo, mustang, orlovský klusák, quarter horse, western horse)

d) podskupina koní *anglických* - anglický plnokrevník (A1/1), anglický polokrevník (A1/2, nejznámější kmeny Przewalski, Furioso, Nonius, Gidran), hanoverský, oldenburský, trakenský, východopruský, holštýnský, francouzský jezdecký a další

3.skupina koní *západních - okcidentálních* (koně chladnokrevní)

prapředek diluviální kůň západní (lesní) Equus Robustus Stegmanni

ardenský, brabantský, vlámský (souhrnně belgický), norický, bretoňský, buloňský, comtois, percheron, shireský, clydesdalský, hafling ad.

4.skupina koní *severských - nordických*

prapředek Equus gracilis Ewart

shetlandský pony, welšský pony, newforest, connemara, dartmoorský, islandský,

huculský, fjordský ad.

Pozn.: Problematické je označení plemen pony, protože např. v Anglii se tak označují souhrnně koně do 148 cm kohoutkové výšky bez ohledu na to, zda patří do skupiny plemen severských.

Mimo toho se v chovatelské praxi setkáváme s rozdělením koní podle stupně temperamentu na koně *teplokrevné* (odvození od tarpana nebo kertaga) a *chladnokrevné* (odvozené od koně západního), na koně *čistokrevné* - kůň kteréhokoliv plemene, který nemá v blízkých generacích předků (většinou do 5. generace) přimísenou krev jiných plemen, *plnokrevné* - kůň teplokrevný, jehož oba rodiče včetně jejich všech předků jsou plnokrevní tzn. **pouze** A1/1 a O1/1 - anglický a arabský plnokrevník, *polokrevné* - kůň teplokrevný, jehož jeden z rodičů je plnokrevný anebo má ve svém rodokmenu plnokrevné předky (> 50%), podle procenta plnokrevných předků pak rozlišujeme koně „vysoko“ nebo „nízko v krvi“.

Přesné zařazení jednotlivých plemen do skupin je někdy obtížnější, protože v průběhu vývoje některého plemene docházelo k zušlechťování pomocí plemene z jiné skupiny a někdy dokonce k překrytí plemene původního. Proto je vhodné brát ohled vždy na historii vzniku konkrétního plemene a jeho zařazení do skupiny pak tomuto podřídít.

Postupným snižováním hospodářského významu koně chov koní v České republice svým zaměřením a využitím sleduje evropský trend, převažuje chov sportovních a dostihových koní.

Pro teplokrevného jezdeckého koně se v současné době používá souhrnné označení český teplokrevník, který byl chován dříve jako místní plemeno těžších teplokrevných koní v tažném typu, později s všestranným použitím (v tahu i pod sedlem). Vznikl křížením domácích teplokrevných klisen vesměs polokrevného původu s dováženými oldenburskými a východofrískými hřebci. Nyní je chov zaměřen na sportovní použití pod sedlem, s důrazem na skokové schopnosti. Toto plemeno je značně různorodé, protože v poměrně krátké době prodělalo „vývoj“ poplatný rychle se měnícím požadavkům společnosti (požadavky zemědělství, armády v období 1. republiky, později tělovýchovy a sportu). Současně byl teplokrevník odlišný v typu v Čechách a na Moravě - tam byl spíše

mnohostranně užitkový, ušlechtilejší a více pod vlivem arabského koně a anglického plnokrevníka a hřebčínských chovů (hlavně kmenů Furioso a Przedswit) a vliv oldenburského koně byl méně patrný než v Čechách.

Postupným zušlechťováním českého teplokrevníka anglickým polokrevníkem a plnokrevníkem a v 60. letech použitím trakénské a hannoverské krve došlo k částečnému splynutí moravského teplokrevníka s českým. Vliv importů německých plemen na populaci českého teplokrevníka trvá nadále z důvodu získání ušlechtilejších a líbivějších koní s výrazně sportovním využitím v jezdeckví. Moravským chovatelům na Hané se podařilo udržet zbytky původního chovu a vzkřísit tak opět moravského teplokrevníka (MT) na podkladě převážně krve původních rakousko-uherských kmenů Furioso a Przedswit.

Chladnokrevný chov je prezentován původně českým chladnokrevníkem, který byl vyšlechtěn jako těžký tažný kůň v druhé polovině předminulého století na domácím základě použitím importů hřebců a později v menší míře i klisen belgických a norických. I přes ztrátu významu koně jako tažné síly v zemědělství zůstává jeho užití v lesním hospodářství a dosud existuje forma norická (ráz slezského a již bohužel v omezené formě též lánského norika), belgická (českomoravský belgický kůň) a smíšená forma belgonorika. V současné době jsou samostatně vedeny plemenné knihy pro plemeno českomoravský belgický kůň (ČMB), slezský norik (SN) a norický kůň (N).

Dále je u nás rozšířen chov anglického plnokrevníka (A1/1), který je od svých počátků ovlivňován hřebčínským chovem v Napajedlích (zal. 1886). Zde na podkladě klisen rakouského, německého a maďarského chovu a občasných importů (hlavně hřebců z Anglie a Francie) a důsledným plemenným výběrem před I. světovou válkou vznikl chov evropské úrovně. Poslední roky byly v ČR charakterizovány spíše kvantitativním rozvojem chovu a v poslední době dochází k výraznějšímu doplnění importy z Anglie a Irska.

Skutečně „národní kulturní památkou“ (i světovou) je typicky české (označované též jako naše autochtonní) plemeno starokladrubský kůň, který je i nadále udržován v typu tzv. karosiera, těžšího kočárového koně. Je to mohutný kůň s výrazným klabonosem a je chován v barvě bílé v Kladrubech nad Labem (náš nejstarší hřebčín, založen, resp. povýšen Rudolfem II. na dvorní hřebčín r. 1579) a jako vraník ve Slatiňanech. Jejich původ je odvozen od starošpanělských a staroitalských koní (jsou současně jejich nejtypičtějšími a nejčistšími potomky) a vznik byl dán potřebou císařského dvora ve Vídni zajistit reprezentativní slavnostní

zápřeže. Bělouši byli určeni pro světský a vraníci pro církevní ceremoniál. Nyní se starokladrubský kůň velmi dobře uplatňuje v soutěžích spřežení a tím, že dánský královský dvůr koupil šestispřeží a posléze další koně pro dvorské ceremonie se mu zřejmě vrátí i jeho původní poslání. Jinak je starokladrubský kůň (jeho populace není příliš početná) vhodný i pro vykonávání běžné práce v zápřeži, v zemědělství i jako těžký jezdecký kůň.

Kladrubští vraníci po I. světové válce téměř vyhynuli. Pracnou regenerací, která byla světovým unikátem, jejímž autorem byl akademik František Bílek, byli v Průhonicích a později ve Slatiňanech zachráněni (ze vzdáleně příbuzných plemen byl použit pouze fríský kůň). V současné době je populace starokladrubských vraníků početnější, a tím i poněkud bezproblémovější než je tomu u běloušů, u kterých, z důvodu úzké krevní základny, bylo k udržení použito již několik příbuzných plemen (arabský kůň - Shagya, lipický kůň, orlovský klusák, andaluský resp. lusitánský kůň).

Dalším u nás chovaným plemenem je kůň huculský, typické plemeno malého horského koně, původem z Karpat. Jeho řazení k plemenné skupině nordických koní je dosud diskutováno, protože část populace se vyznačuje více znaky tarpaními, a tím možný původ v koni orientálním a fundovaná kraniologická analýza nebyla dosud provedena. Je to kůň skromný, vytrvalý a dlouhověký, používá se jako kůň jezdecký, tažný i soumarský a nyní je vhodný pro výcvik dětí a turistiku a hiporehabilitaci. Oblibu získává u nás i haflingský kůň jako další plemeno horského (alpského) koně menšího tělesného rámce, který vznikl křížením menší formy tyrolského norika a orientálních hřebců kmenů El Bedavi a Dahoman. Díky norickým předkům je řazen ke koním chladnokrevným, typická je barva světlých ryzáků s bílými žíněmi a ohonem s použitím k jízdě i tahu, popř. k nošení nákladů.

Arabský kůň v plnokrevné i polokrevné (nyní označován jako čisto-krevný) formě je chován v Topolčiankách, v českých zemích je většinou původu topolčianského a v podstatně menší míře ze SRN, Rakouska a Polska. Význačnější postavení v evropském měřítku má náš chov arabského čistokrevného kmene Shagya (původně rakousko-uherský armádní jezdecký kůň, vyšlechtěný v Bábolně a Radovci), který byl v r. 1978 WAHO (World Arabian Horse Organization) uznán jako samostatné plemeno arabského koně. Česká republika je, se 68 uznanými klisnami, členem Mezinárodního svazu chovatelů Shagya araba ISG od r. 1994. Shagya arab se liší ve svém typu a rámci (je větší a mohutnější) od arabského plnokrevníka při dodržení všech znaků ušlechtilosti a konstituční tvrdosti arabských koní a je všestranně použitelný jak pod sedlo jako tzv. rodinný

kůň, vyjíždkový (pro volný čas), soutěžní, popř. i drezurní, pro distanční jízdy, tak i do kočárové a lehčí pracovní zápřeže.

Vedle již zmíněných chladnokrevných plemen (ČMB, SN a N) jsou v ČR vedeny samostatně plemenné knihy zatím pro následující plemena: starokladrubský kůň (Stkl), český a slovenský teplokrevník (ČT a CS) kůň Kinský (KK), anglický plnokrevník (A1/1), klusácký kůň, Shagya-arab (ShA), plnokrevný arab (OX), čistokrevný Arab (A), lipický kůň (L), hafling (Hf), hucul (H) a pony plemena (shetlandský – SHP, welšský pony a kob – WP, český sportovní pony – P a minihorse - MH).

Mezi plemena koní, která mají v ČR statut genových rezerv patří vedle starokladrubského koně ČMB, SN a huculský kůň.

Prameny a literatura

BÍLEK, F. a kol. (1958): Speciální zootechnika – Chov koní. Praha, SZN, 3.vydání

DUŠEK, J. a kol. (1992): Chov koní v Československu. Praha, Zemědělské nakladatelství Brázda.

DUŠEK, J. a kol. (2007): Chov koní. Praha, Brázda, 3. Vydání

MICHAL, V.; HUČKO, V. (1970): Česko-slovenský terminologický slovník z chovu koní (s německými ekvivalenty). Praha, ČAZ, ÚVTIZ.

NAVRÁTIL, J. (2007): Základy chovu koní. 3. vydání.

Drahomíra Nováková, Pavel Novák

Od kočího k traktoristovi /a zase zpátky/ From coachman to tractor- driver /and again back/

Předmětem příspěvku je vývoj vzdělání pro profesi kočí, která se dostala z roviny předávání praktických zkušeností v rámci rodinného podniku až po roce 1948, kdy se stala učebním oborem. V 60. letech však vzdělání pro tento obor zaniklo v souvislosti s náhradou koní traktory. K práci s traktory byl určen od počátku 50. let učební obor traktorista, který se v různých proměnách dochoval dodnes. V současnosti dochází i k renesanci profese kočí a některá lesnická učiliště obnovila i výuku základů tohoto oboru.

A development of education for the profession of coachmen is the topic of this article. This profession has after a year 1948 the form of passing of practical experiences in the family enterprise. Then it became a „teaching specialisation“ This specialisation disappeared in 60th in connection with the substitution of horses by tractors. The „teaching specialisation“ tractor-driver was determined for the work with tractors since the beginning of 50th. This specialisation exists after various changes till today. The renaissance of the profession coachman has come on in last 15 years and some training institutions of forestry restored the studies of basics of this profession.

Příspěvek vznikl v rámci řešení výzkumného projektu GA499/09/2110 Dějiny hmotné kultury a každodennosti českého venkova v období socialismu.

Problematika využití koně k tahu, ať již zemědělského pracovního náradí nebo vozů pro přepravu osob a nákladů, je součástí většiny kompendií o koních.¹ Nutno říci, že součástí mnohdy v kompendiích zmíněnou pouze letmo a že monografie na toto téma zatím nejsou k dispozici.²

1 DOBEŠ, J. (1977): Jezdeckví a dostihový sport. Praha SZN, kapitola Vozatajství, s. 302-324; EDWARDS E.H. (1995): Obrazová encyklopedie koní, Ottovo nakladatelství Praha, část osmá – Pracovní koně, s. 246-311; KHOLOVÁ, H. – HOŠEK J. (2005): Koně. Praha Aventinum. kapitola Využití koně s. 19-24; DUŠEK, J. a kol (1992): Chov koní v Československu. Praha Brázda, kapitola Pracovní využití koně s. 56-95.

2 Větší pozornost byla věnována pouze problematice dopravy osob a poštovníctví. Viz: HLAVAČKA, M. (1996): Cestování v éře dostavníku. Praha Argo; ČTVRTNÍK P. – GALUŠKA, J. – TOŠNEROVÁ P. (2008): Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Liberec Knihy 555.

Práce, které by se věnovaly otázkám vzdělávání kočích, dosud zcela chybí. Alespoň částečně vyplnit tuto mezeru je ambicí následujícího článku seznamujícího s historickým vývojem profese kočího během posledního století.

Koně na venkově sloužili především k zemědělským pracím. Již od středověku, resp. od doby renesance, kdy se šlechta začala pozvolna věnovat zemědělskému podnikání ve vlastní režii, byli koně zapotřebí především k obdělávání panských polí. Tento trend ještě zesílil po třicetileté válce, kdy systém dvorového hospodaření byl založen na robotní práci poddaných. Namáhavé práce jako byla orba, vláčení, svážení úrody z polí apod. byly vykonávány často prostřednictvím poddanských potahů.³ Koně se chovali ve velkých selských, vzácně i v těch největších chalupnických hospodářstvích, kde pro ně bylo využití i na vlastních polích, případně ve vlastním lese. Mnohdy selský chov koní neměl ekonomické opodstatnění a byl pouze výrazem přenášení nerentabilního chovu koní z vrchnosti na poddané. Právě ekonomická náročnost chovu koní byla důvodem, proč koně nemohli chovat i menší rolníci a koně se tak stali jedním z nejvýznamnějších sociálně distinktivních prostředků, jimiž se sedláci odlišovali od menších rolníků. Koně se stali symbolem selské pýchy a měli přednost před ostatním hospodářským zvířectvem, mnohdy i před rodinou sedláka.

Znalosti a dovednosti potřebné k zacházení s koňmi se učili selští chlapi již odmala. Nejprve se museli dokázat postarat o koně, které otec nebo někdo starší přivedl domů. Museli je umět vyhřebelcovat, nakrmit a napojit, později se učili od starších zapřahat a nakonec i sami vykonávat různé potažní práce. Obvykle již po desátém roce uměli vykonávat většinu potažních prací a po patnáctém roce museli koně často i samostatně provádět. Hospodář si často ponechával ty nejnáročnější práce s koněm, jako byla orba, a ostatní práce přenechával čeledínům, a kde nebyl čeledín, nejstaršímu synovi. V některých hospodářstvích se předávalo orání koňským potahem jako určité know how až v okamžiku, kdy starý hospodář předával hospodářství mladým a bylo tak symbolem střídání generací.⁴

3 Velká část prací však byla v rozporu s vžitou představou založenou na prvorepublikové zkušenosti vykonávána volskými potahy. Voli byli totiž ovladatelnější, šli zcela rovnoměrně, byli schopni vykonávat po hodiny monotónní práci a také byli obvykle silnější. Silní koně klidné povahy jsou v zemědělství k dispozici až od druhé poloviny 19. století a jsou výsledkem zahraničních dovozů a intenzivní plemenářské práce.

4 Práce s koňským potahem však tvořila pouze část tohoto know how, další a mnohem důležitější spočívala v detailní mnoholeté znalosti daného pozemku, jeho půdy, obvyklého místního počasí, neboť výslednicí všech těchto znalostí bylo zasetí obilí, péče o něj a nakonec jeho sklizeň v optimálním termínu s minimálními ztrátami a s minimem vyna-

Po zrušení roboty si musely velkostatky odchovat vlastní koně a nikoliv náhodou byly velkostatky průkopníky v zušlechťování chovu koní. Koně se však i nadále chovali i v selských hospodářstvích, kde obzvláště přes zimu pro ně nebyl dostatek práce a koně byli využíváni k práci v lese, kde se v zimě kácelo, či námezdně, kdy pluh či brány vystřídal vůz, kterým se vozil stavební materiál na stavbu železnice, výstavbu domů v nejbližším městě apod. V městech, kterých se železnice pouze dotkla, tj. nádraží bylo vybudováno na jejich samém okraji resp. v jejich blízkosti, byla část koní z nejbližších vesnic a z předměstí využívána příležitostně a později dokonce trvale k dopravě osob.⁵

Vedle zemědělců, kteří potřebovali koně především k zemědělským pracím, bydlela na venkově /i ve městech/ ještě specializovaná skupina lidí, kteří se živili dopravou nákladů a příležitostně i osob. Byli to formani. Již od středověku zajišťovali především dálkovou dopravu nákladů, mnohdy i za hranice Království českého a na svých cestách často přibráli i osoby, které se potřebovaly někam dostat rychleji, než by došly pěšky. Doprava osob však měla u formanů pouze podružný význam a příležitostný charakter. Od 18. století se na dopravu osob specializovala pošta.⁶ Soumrak éry formanů nastal s rozšířením železnice od poloviny 19. století, které připravilo formany o práci. Přesto se alespoň část formanů dokázala přizpůsobit změněným podmínkám a zaměřila se na povoznictví, tj. na místní resp. regionální dopravu materiálu. Menší část formanů našla novou práci ve městech, kde vznikly nové profese fiakristů a drožkářů, profesionálních dopravců osob.⁷ Stejně jako u zemědělců měla profesní příprava formanů charakter osobního předávání zkušeností – často v rámci rodiny z otce na syna.

Základní využití koní na venkově spočívalo v jejich práci při zeměděl-

ložené lidské i koňské práce.

5 Příkladem může být např. město Kutná Hora, kde Severozápadní dráha v roce 1868 minula Kutnou Horu ve vzdálenosti cca 3 km a rolníci z Malína a Sedce si přivydělávali dopravou osob z nádraží do města. Jedním z vedlejších důvodů – krom hlavního ekonomického, kdy trasa železnice byla volena obloukem tak, aby nebylo nutné budovat tunely a hluboké terénní zářezy a naopak mosty, byla i silná povoznická lobby, která měla možnost ovlivnit jednání kutnohorské městské rady natolik, že nepožadovala vybudování železnice tak, aby protínala Kutnou Horu.

6 Blíže ČTVRTNÍK: c.d.

7 V Praze, která se stala městem s největším počtem dopravců osob, bylo provozování fiakrů povoleno v roce 1789. V roce 1845 působilo v Praze 186 fiakristů. Záhy fiakristům začali konkurovat levnější drožkáři. Zatímco fiakrista vlastnil kočár s párem koní, drožkář vozil cestující bryčkou taženou jedním koněm. Fiakrista nosil klobouk, zatímco drožkář buřinku. Oběma dopravcům se stala vážnou konkurencí roku 1899 tramvaj a v roce 1906 první autotaxi. viz SVATOŇOVÁ, K. (2006): Pražské fiakry, fiakristé a jejich koně, Jezdectví, březen, s. 78-79.

ských pracích, vození zemědělských produktů na trh do nejbližšího města, do cukrovaru, od sklonku 19. století i do nejbližšího hospodářského skladiště a od počátku 20. století i do nejbližšího lihovaru či škrobárny. Vzdělávání kočích však zůstávalo na stejné úrovni. Jeho základ tvořila práce s koňmi pod dozorem starších již odmala. Že většina chlapců na venkově umí zacházet s koňmi, se předpokládalo automaticky. Ke koním se dostali jak v selských případně velkých chalupnických hospodářstvích jako jejich budoucí majitelé, tak i v rodinách zemědělských dělníků a drobných zemědělců, kteří se museli živit prací na cizím, kde z chlapců vyrostli budoucí čeledíni.

Přesto i v oblasti vzdělávání kočích nastal určitý pokrok, který se ovšem zacházení s koňmi týkal jen nepřímo. Od poslední třetiny 19. století nastal výrazný rozvoj zemědělského školství.⁸ Pro něj bylo typické, že bylo velmi úzce svázáno s praxí. Součástí každé zemědělské – v tehdejší terminologii hospodářské - školy byl i školní statek, kde si frekventanti škol měli možnost vyzkoušet to, co se teoreticky naučili, v praxi. Cílem zemědělských škol bylo mimo jiné změnit systém tradičního zemědělství, kdy se znalosti a dovednosti předávaly v po generace tradované a mnohdy neekonomické či přímo iracionální podobě z otce na syna, v systém založený na racionálních výsledcích vědy a výzkumu. Proto byla zavádění nových vědeckých poznatků do praxe na hospodářských školách věnována maximální pozornost. Nové zemědělské stroje kladly na záprah jiné nároky než staré, často vyžadovaly odlišný způsob práce a tím, že se studenti hospodářských škol učili s nimi pracovat, současně se učili i zacházet s koňmi.

Mnozí z venkovských chlapců, kteří narukovali do armády na povinnou vojenskou službu, se dostali vzhledem ke znalosti práce s koňmi právě ke koním. Někteří pouze jako ošetřovatelé, jiní jako vojenští kočí. Koní bylo až do počátku 50. let 20. století v armádě poměrně velké množství, neboť vedle jezdeckých útvarů zde existovaly i vozatajské útvary přiřazené k jiným větším vojenským jednotkám, které zajišťovaly dopravu proviantu, ale např. koně tahali i děla a další vojenskou techniku.⁹

Od 20. let se ve větším množství začaly v zemědělství prosazovat dosud jen ojediněle nasazované traktory. Koním tak vznikla konkurence.

8 K dějinám zemědělského školství blíže: FARSKÝ František, Příspěvky k dějinám hospodářského školství II, Publikace ministerstva zemědělství RČS č. 5, Praha 1920; VLAČIL B. (1969-1970): Zemědělské školství v Republice československé /1918-1948/ In: Zemědělská škola, roč. 1969-70, č. 6,7,9,10, s. 95-96, 127-128, 143-144, 175-176; ČERNOHORSKÝ, Z. (1980): Dějiny zemědělského školství v Československu. Praha SPN.

9 Srovnej: KOLEKTIV (1985-1987): Vojenské dějiny Československa I, II, III, Naše vojsko Praha.

Většímu rozšíření traktorů bránila jejich vysoká pořizovací hodnota i určitá počáteční nedůvěra.¹⁰ Na druhou stranu ovšem zemědělec, který se odhodlal si traktor koupit, získal punc pokrokáře a traktor se stal postupně sociálně distinktivním znakem sedláka, jako byli koně. Stejně jako u koní, nebylo ani u traktorů požadováno žádné nezbytné vzdělání, které by bylo podmínkou k práci s traktorem. V tom byl výrazný rozdíl např. od parních strojů, které se v podobě parních oračků či lokomobil pro pohon mlátiček v zemědělství rovněž používaly. Zde museli strojníci parních oračků skládat topičské zkoušky, zatímco pro obsluhu traktoru zemědělci při zakoupení traktoru byli zaškoleni prodejní případně výrobní firmou v obsluze traktoru a pak již mohli jezdit. Žádný doklad typu řídicího průkazu pro osobu řidiče ani technického průkazu pro traktor nebyl až do konce meziválečného období vyžadován.

V letech druhé světové války vzhledem k nedostatku pohonných hmot a náhradních dílů se opět přechodně zvýšila váha koní v zemědělství. Tato situace trvala i po válce, ale od počátku 50. let začali být koně s rozvojem průmyslu vyrábějícího zemědělské stroje a v první řadě traktory postupně zatlačováni do pozadí. Přesto i v této pro koně v zemědělství kritické době nastala v profesní přípravě kočích základní změna. V roce 1952 bylo otevřeno zemědělské učiliště v Chuchli a o rok později i učiliště v Kladrubech nad Labem. Zde mohli mladí lidé získat vzdělání v oboru chovatel koní – jezdec z povolání. Výuka byla sice primárně zaměřena na výchovu jezdců z povolání, ale součástí odborné přípravy byla i řada prací, při nichž koně pracovali v zápřahu. Tak se učni naučili zapřahat a jezdit s koňským spřežením. Po teoretické stránce se s využitím koní v tahu seznamovali i studenti zemědělských škol.

Až do počátku 50. let nacházeli tažní koně využití i v armádě. Teprve v této době, zásluhou intenzivního zbrojení v rámci příprav Varšavské smlouvy na třetí světovou válku, se podařilo nahradit tažné koně v armádě nákladními automobily a samohybnými zbraněmi. Vojenské vozatajstvo a koně u dělostřelectva (tzv. hipomobilní útvary) nahradily definitivně jednotky týlu a automobilního a železničního vojska. Okrajově se tažní i jezdečtí koně používali ještě v následujících desetiletích v těžkém terénu u vojsk Pohraniční stráže.

Ještě v 50. letech měli koně v zemědělství široké pole využití, neboť mechanizace se nedostávalo a průmysl, primárně zaměřený na zbrojení a na těžký průmysl, nebyl schopen dostát slibům a zásobit zemědělskou

10 V druhé polovině meziválečného období stály traktory mezi 30 a 50 000 Kč v závislosti od značky, typu a výkonu. Pár koní přitom stál kolem 20 000 Kč. Výkon traktoru byl přitom výrazně vyšší, byť pro některé práce, např. na špatně přístupných pozemcích či při stahování klád v lese, bylo i nadále lepší využívat koně.

výrobu dostatkem traktorů a dalších mechanizačních prostředků. Zemědělská mechanizace byla proto soustředěna do státních traktorových stanic, které působily v každém okrese a pro zemědělská družstva a státní statky zajišťovaly orbu a další těžké zemědělské práce. Soukromníci, kterým mechanizační prostředky, především traktory, zabrali, byli odkázáni na koňskou sílu a na ruční práci. Ve vznikajících a v prvních letech živořících JZD a státních statcích býval obvykle jeden slabší traktor, někde nákladní automobil a většinu lehčích prací museli zvládnout kočí s koňmi.

Zlom nastal na přelomu 50. a 60. let, kdy se již situace v průmyslu zlepšila a do zemědělství již proudilo větší množství zemědělské techniky.¹¹ V tuto dobu byly rovněž rozpuštěny státní traktorové stanice a jejich strojní park byl rozdělen mezi výrobní zemědělské podniky. Družstva tak získala traktory, kombajny, a další stroje, a kočí s jejich potahy se náhle stali nepotřebnými. V různých krajích tato chvíle nastala v různou dobu v závislosti na konkrétní situaci a na prosperitě jednotlivých zemědělských podniků, ale profese kočí zmizela ze zemědělských podniků ve většině případů ještě v 60. letech. Některá družstva či statky si ponechaly jeden dva páry koní na některé zemědělské práce, kde bylo nevýhodné používat těžkou techniku, v rovinných krajinách často byl chov tažných koní zrušen úplně. Někde zůstal zachován zásluhou zájemců o jezdecký sport, a to i přesto, že se jednalo o chladnokrevníky. I v jezdeckých oddílech při JZD, později při SSM, se mladí zájemci o koně a jezdecký sport měli příležitost seznámit se s použitím koní k záprahu. Toto využití koní však bylo zcela podružné a pouze některé oddíly se od poloviny 60. let účastnily soutěží pro vozataje pořádaných v rámci Zlaté podkovy. Zde již však šlo o sportovní využití koní a nikoliv o využití koní k práci v záprahu s výjimkou soutěže Mistři opratí.

11 Počet koní v českých zemích / v tisících/:

Rok	1936	1948	1950	1954	1960	1965	1971	1974	1980	1990	1995	2008
Koně.	397	405	379	333	200	104	57	35	24	25	18	65

Statistické ročenky ČSSR a ČR

Traktory v československém zemědělství

Rok	1951	1956	1961	1966	1971	1976	1981
P o č e t traktorů	22300	33500	74900	125400	136400	142000	136700

TEMPÍR, Z. (1984): Historické traktory v Československu, In: Prameny a studie 27, NZM Praha.

Přesto i po náhradě koní technikou v zemědělství přežívalo jedno odvětví, kde byla práce koní nepostradatelnou. Jednalo se o lesnictví. Ještě v 60. letech byla koňmi soustředována naprostá většina těžného dřeva, neboť do lesnictví se technika prosazovala jen velmi pomalu. Ještě v roce 1963 pracovalo v lesích 7000 kočí a závozníků a koňmi se přibližovalo 60 % dřeva. V roce 1971 to bylo již 49,5% a v roce 1981 již jen 15,5%.¹² Přesto i tato čísla dokládají výrazně vyšší míru využitelnosti koní v lesnictví ve srovnání se zemědělstvím, kde se koně k práci využívali v 70. a 80. letech již jen výjimečně.

Výuka kočí pro práci v lese byla organizována v některých lesnických učilištích, kde existoval učební obor kočí režijních potahů. Ten sice později zanikl, ale základům práce s koňmi v lese se učili v 60. a 70. letech i učni oborů lesní těžař. Naproti tomu studenti lesnických škol se o práci s koňmi dozvěděli jen minimum informací, a to ještě v teoretické podobě jako o technologii doplňkové, případně určené k zániku. Kočí, kteří byli v lesnictví stále zapotřebí, nezískávali vzdělání v učilišti, ale byly pro ně organizovány speciální běhy závodní školy práce.¹³ Jejich cílem bylo zaškolení pracovníků v profesi kočí, a to pod odborným dohledem zkušeného pracovníka, s nímž frekventant závodní školy pracoval po tři měsíce. Vedle toho absolvoval i školení z teorie a především z bezpečnostních a dopravních předpisů.

Podmínka zaškolení padla s listopadem 1989. Do prvního polistopadového katalogu prací již profese kočí nepronikla, a tudíž pro ni nebylo ani vyžadováno předepsané vzdělání. Kočím se mohl stát každý soukromě hospodařící rolník registrovaný u obecního úřadu. Tato situace trvá až dosud.

Změněná společenská situace však našla svůj odraz i ve významných ekonomických změnách. V lesích se sice stále prosazuje harvesterová technologie těžby, ale v nedostupném terénu a v chráněných územích je stále dostatek práce i pro koně. Při návratu do zemědělství, obzvláště tam, kde jde o malé farmy nedostatečně vybavené technikou, mají opět koně své místo. Některé práce, jako je zimní vyvážení hnoje ze stájí, kratší přejezdy s menšími náklady aj., jsou za použití koní dokonce ekonomičtější než tytéž práce vykonávané traktory a další technikou. Vedle toho přistupuje i rekreační využití těžkých tažných koní, neboť zatímco jízda v sedle je jen pro ty odvážné, jízda kočárem či na korbě vozu nebo vedle kočího na kozlíku je zajímavý a příjemný zážitek pro každého. Nejenom v Praze, ale i v dalších historických městech se počítá

12 SVOBODA, J.: Josef, Kůň v lese není problém, www. equichannel.cz

13 tamtéž

kem 90. let opět objevily fiakry a ožila tak zapomenutá profese fiakristy. Kočáry samozřejmě již nekonkurují veřejným dopravním prostředkům, ale poskytují turistům nevšední zážitek.

Chovatelé chladnokrevných koní o sobě dávají stále intenzivněji vědět. Jedním z významných prostředků propagace chovu těžkých tažných koní jsou i soutěže pro chladnokrevníky, které si získávají stále více příznivců. Od 90. let jsou pořádány formanské jízdy, které zahrnují tři disciplíny – vozatajskou soutěž, kdy soutěžící musí se čtyřkolým vozem překonat překážkovou dráhu, kde překážku tvořil např. vodní brod či úzký most. Další disciplínu tvoří ovladatelnost s kládou, kdy kočí s koněm musí odtáhnout kládu na určené místo na centimetry přesně a třetí je těžký tah, kdy pár koní musí táhnout naložené sáně po dráze dvaceti metrů. Tažená zátěž se u špičkových koní blíží třem tunám. Krom formanských soutěží jsou pořádána i mistrovství republiky v orbě koňmi, která tvoří obvykle součást mistrovství v orbě traktory, soutěž o Pohár Mistra v ovladatelnosti pracovních koní a další. Svoji návštěvností se soutěže chladnokrevníků nemohou dosud srovnávat s návštěvností dostihů, ale přesto již lze konstatovat, že problematika chovu a využití chladnokrevných koní do povědomí široké veřejnosti pronikla.¹⁴

Kočí jsou nyní opět zapotřebí a zemědělské i lesnické školy resp. učiliště na tuto potřebu s určitým zpožděním zareagovaly. Na lesnickém učilišti v Bzenci-Přivoze se vyučuje předmětu využití koní v lesním hospodářství a učni mohou získat profesní osvědčení Soustředování dříví koňmi. V lesnickém učilišti ve Šternberku se učni, opět vedle soustředování dříví traktory, učí dříví soustředovat i koňmi. V teoretičtější podobě se základy profese kočího seznamují i studenti střední zemědělské školy v Lanškrouně, kde se vyučuje předmětu chov chladnokrevných koní a v jeho rámci se seznamují s jízdou s těžkou zápreží. Škola úzce spolupracuje s Cechem kočí Orlicko a studenti mohou u jeho členů vykonávat odborné praxe. V roce 2005 byla v Kladrubském učilišti připravena specializace kočí pro žáky třetích ročníků učebního oboru chovatel koní-jezdec z povolání, která obsahově vycházela ze zaniklého učebního oboru kočí režijních potahů. Nešlo zde tedy již jen o výchovu vozačů pro vozatajské soutěže, ale kočích, kteří se uplatní v zemědělské, lesnické praxi případně v turistickém průmyslu. Nakonec však k otevření specializace nedošlo.

Počet kočí tak opět po desetiletích, kdy tato profese de facto zanikla,

¹⁴ Problematice chovu a využití chladnokrevných koní je věnována webová stránka www.chladnokrevnici.cz a samostatné heslo hned na hlavní liště je chladnokrevníkům věnována i na nejrozšířenějším českém serveru věnovaném koním www.equichannel.cz. Pravidelně vycházejí články o chladnokrevnících i v časopise Jezdeckví.

roste a kočí se snaží profesně organizovat. Na Orlicku, kde je velký počet kočích pracujících zejména v lesích, vznikl na sklonku 90. let Cech kočí Podorlicka. Kvůli neshodám s Asociací chovatelů koní tato profesní organizace zanikla a řadu aktivit této tolik potřebné profesní organizace převzalo Centrum chovu chladnokrevného koně v Pěnčíně. Kočí pracující v lese si v roce 2008 založili Sdružení živnostníků v lesním hospodářství, kde vedle nich jsou i těžaři a další lesnické profese. V Praze vznikl již v roce 1992 Cech fiakristů a povozníků Čech a Moravy sdružující především kočí nacházející obživu v turistickém průmyslu.¹⁵ Lze předpokládat, že v brzké budoucnosti dojde k vytvoření profesní organizace kočích a následně i k formulaci požadavků na vzdělání pro adepty této krásné a náročné profese a k systemizování profese kočí a jejímu opětovnému zanesení do státního katalogu prací.

Nejenom chladnokrevní koně, ať již českomoravský belgik, norik nebo slezský norik, ale i samotná profese kočí jsou součástí národního kulturního dědictví a je v zájmu státu tyto koně i profesi kočí udržet při životě. Je velká šance kombinovaným využitím chladnokrevníků v lesnictví, při údržbě krajiny a v agroturistice zajistit kočím a jejich svěřencům příznivou budoucnost, budoucnost, v níž vedle sebe budou existovat jak kočí, tak i traktoristé.

Profese traktorista je na rozdíl od kočích mladá. První traktory se objevily v Americe v závěru 19. století a v českých zemích v letech před první světovou válkou.¹⁶ Stejně jako starší parní oračky a motorové pluhy si je mohli dovolit zakoupit pouze velkostatky. Těsně před první světovou válkou stál motorový pluh 25 000 rakouských korun a pár tažných koní 1 500 K.¹⁷ Rozdíl ve výkonu rozhodně neodpovídal cenovému rozdílu a velkostatkář či statkář, který si motorový pluh či traktor koupil, musel být nejenom dostatečně movitý, ale současně musel být i velký příznivec techniky. Z hlediska požadavků na předběžné vzdělání představovaly traktory výraznou demokratizaci oproti parním strojům. K jejich obsluze totiž nebyly potřeba zkoušky. Zatímco strojníci parních strojů museli

¹⁵ Přestože se jedná o celostátní organizaci, naprostá většina fiakristů pracuje v Praze. Turistické projíždky kočárem jsou zatím realizovány pouze v několika mála městech, které jsou napojeny na zahraniční turisty, kde jsou rentabilní, a při významných hradech a zámcích jako sezónní záležitost. Blíže: SVATOŇOVÁ, K.: Pražské fiakry, fiakristé a jejich koně, Jezdeckví, březen 2006, s. 78-79.

¹⁶ K historii traktorů v českých zemích srovnej: MICHÁLEK Vladimír a kol. Traktory, motorové pluhy a parní stroje ve sbírkách Národního zemědělského muzea: Katalog. Praha NZM 2002 a dále TEMPÍR Zdeněk a kol., Historické traktory v Československu, Prameny a studie 27, Praha 1984.

¹⁷ MICHÁLEK, V. (1998): Písemná práce pro účely kurzu technického zručnosti ve strojírenství a ekonomice výroby strojů, zařízení a systému, VUT Brno. s. 21.

vykonat povinné zkoušky a rovněž kotle parních strojů podléhaly pravidelnému přezkoušení, obsluze traktorů stačilo pouhé zaškolení při koupi traktoru.¹⁸

V meziválečném období počet traktorů v zemědělství rychle rostl a traktory pronikly i do selských hospodářství.¹⁹ Stále představovaly vrchol zemědělské techniky a podstatnou část zemědělského majetku i předmět „selské pýchy“. S traktorem však již nejezdila jako dříve úzká vrstva strojníků, kteří dříve obsluhovali parní stroje, ale sami jejich majitelé. Ti znalost řízení traktoru a způsob práce s nimi předávali svým synům. Obdobně na velkostatech, kde strojníci přešli z parních oraček na traktory, případně kde byly traktory předány do péče čeledínům, se znalosti spojené s prací traktorem předávaly praktickým způsobem z generace na generaci. Tato situace trvala až do let po druhé světové válce. Na zemědělské traktory, které byly konstruovány pro rychlost menší jak dvanáct kilometrů za hodinu, se totiž vztahovala výjimka a pro jejich řízení nebyl zapotřebí řidičský průkaz. To se změnilo až vydáním nového silničního zákona č. 56 v roce 1950. Kdo si pořídil rychlejší traktor, musel v některé ze soukromých autoškol absolvovat výcvik v řízení traktoru. O možnost poskytnout svým studentům výcvik v řízení traktoru usilovaly i hospodářské školy, ale v meziválečném období se nedostaly dále než k celkovému seznámení s traktory a s jejich údržbou.²⁰ I zde nastala změna až v 50. letech.

Jelikož se v 50. letech prudce zvýšil počet traktorů v zemědělství, bylo zapotřebí vychovat nové traktoristy. Traktorů sice nebylo tolik, jak KSČ zemědělcům slibovala, a navíc nebyly dány k dispozici výrobním zemědělským závodům, ale strojním a traktorovým stanicím, ale poptávka po traktoristech se i tak výrazně zvýšila. V těsně poúnorovém období došlo k řadě změn v zemědělském školství, které se postupně sblížovalo

18 Řidičské průkazy /vůdčí listy/ byly sice zavedeny již v roce 1910 podle nařízení č. 81, ale netýkalo se strojů, jejichž konstrukční rychlost byla menší než 12 km/hod. Naprostá většina tuzemských i zahraničních tzv. hospodářských traktorů byla vyráběna s menší konstrukční rychlostí. U některých firem existovaly ještě tzv. automobilové verze traktorů, které tuto hranici překračovaly a na ně bylo nezbytné mít řidičský průkaz.

19 V roce 1930 pracovalo v zemědělství 2648 traktorů a v roce 1949 již 18486 traktorů. Pro starší období jsou k dispozici pouze výběrová šetření vztažená k zemědělské půdě, která nevystihují otázky vlastnictví traktoru, neboť v menších závodech sice traktory byly používány, ale formou práce sedláka, kterou si museli drobní zemědělci odpracovat. PÁTEK J. (1971): Racionalizace zemědělské výroby mechanizací v českých zemích v první polovině 20. století, Prameny historie zemědělství a lesnictví 10, Praha UVTIZ, s. 65, 67.

20 Blíže DRAHNÝ J. (1930): Praktický výcvik žactva vyšší hospodářské školy, Časové spisy ministerstva zemědělství RČS, č. 72, Praha a ČVANČARA F. (1947): Školní statky a praktický výcvik žactva zemědělských škol, Časové otázky zemědělské č. 76, ČAZ Praha.

s ostatními odvětvími školství a do výuky se dostávalo stále více poznatků týkajících se zemědělské mechanizace. Pro výchovu traktoristů však má podstatný význam až zavedení učňovského školství do zemědělství v roce 1950.²¹ V soustavě tehdy vyhlášených oborů poprvé figuruje samostatný učební obor traktorista. Jeho učební doba byla dvouletá a součástí výuky bylo i získání řidičského oprávnění na traktor. Obdobně vybaveni vycházeli od roku 1952 i absolventi zemědělské technické školy - zemědělství mechanizátoři, kteří však měli v zemědělských družstvech a na statcích působit jako technici a nikoliv jako řadoví traktoristé. V roce 1952 byla zavedena nová soustava učebních oborů, v níž již byl učební obor zemědělský traktorista jako jednoletý.

V téže roce byla zřízena i řada specializovaných kurzů pro dospělé pracovníky v zemědělství. Mezi nimi byly i tříměsíční kurzy pro členy JZD, z nichž se poté stali traktoristé kolových traktorů. Pro traktoristy kolových traktorů byl určen pětíměsíční kurs pro traktoristy pásových traktorů. Z osvědčených traktoristů a opravářů se mohli stát po pěti měsících kombajnéri či po deseti měsících opraváři či brigadýři státních traktorových stanic.

V roce 1954 byly zřízeny dvouleté učební obory zámečnický pro opravu zemědělských strojů a zámečnický pro opravu traktorů a automobilů, které byly o dva roky později nahrazeny učebním oborem traktorista opravář. Vedle něho byl zřízen i učební obor kombajnér – mechanik. Výuka v těchto oborech byla realizována formou individuálního výcviku v jednotlivých socialistických zemědělských podnicích a cyklickým školením ve spádových učňovských školách. Další změna nastala v roce 1957, kdy byly dosavadní obory traktorista opravář a kombajnér - mechanik sloučeny v jediný učební obor traktorista – opravář s tříletou učební dobou. Vzápětí byl tento obor přejmenován na zemědělského mechanizátora. Byl to obor pro chlapce velmi atraktivní a netrpěl nedostatkem učňů – i přesto však učni opouštějící učiliště nebyli schopni pokrýt potřebu postupně se konsolidujících socialistických zemědělských podniků. Proto byl v roce 1957 povolen individuální výcvik části učňů ve strojních a traktorových stanicích, na státních statcích, případně i ve špičkových JZD a od roku 1958 pro výuku učňů oboru zemědělský mechanizátor byla určena v každém z tehdejších krajů jedna škola a v Pražském kraji školy dvě.

21 Zemědělství bylo posledním oblastí národního hospodářství, kde až do této doby neexistovalo učňovské školství. Výchovu pracovníků se základním odborným vzděláním zde zajišťovaly zejména lidové školy zemědělské případně nižší hospodářské a hospodyňské školy. Blíže k neustálým a mnohdy bezkonceptním proměnám složitěho systému zemědělského školství v poválečném období ČERNOHORSKÝ Z. (1980): Dějiny zemědělského školství v Československu, SPN Praha.

Učební doba zemědělských mechanizátorů byla tříletá a v roce 1959 bylo umožněno studium této specializace i absolventům jedenáctiletých, jimž se učební doba zkracovala na polovinu.

Po ukončení činnosti strojních traktorových stanic na přelomu 50. a 60. let byly traktory a další mechanizace předány družstvům a státním statkům a zde vyvstala okamžitá potřeba nových traktoristů. Byla řešena jednak vyučením mladých zaměstnanců traktoristou a jednak přeškolením technicky zdatných zaměstnanců jiných profesí, především již nepřilíš potřebných kočí. Toto přeškolení mělo podobu řídicího kurzu na traktor realizovaného obvykle v zimních měsících.²²

Přijetím učňovského zákona v roce 1958 byla situace v zemědělském školství stabilizována a sjednocena se školstvím v jiných oborech národního hospodářství.²³ Další změny v následujících desetiletích se samotné podstaty učňovského školství již nedotkly, týkaly se změn zřizovatele a změn názvů a po roce 1989 i právní subjektivity učilišť. Profese traktorista se stala v socialistických zemědělských podnicích jednou ze základních profesí. Její profil se však postupně měnil z pouhé obsluhy traktorů k obsluze dalších zemědělských strojů a především k jejich údržbě, seřizování a opravám.²⁴ Toto široké pojetí práce traktoristy se odrazilo i ve změně profilu učební oboru. Již v 60. letech se opět do názvu učební oboru vrátilo slovo traktorista a učební obor se jmenoval traktorista – mechanizátor. Koncem 70. let byl vytvořen vedle stávajícího učební oboru nový učební obor opravář zemědělských strojů, který v mnohém přejímal náplň učební oboru traktorista mechanizátor. V průběhu 80. let vznikaly i další učební obory zaměřené na mechanizaci rostlinné a živočišné výroby, ale jako jediný obor přežil opravář zemědělských strojů rok 1989. Po tomto roce dostala učiliště právní subjektivitu a sama navrhovala učební obory podle poptávky na lokálním trhu práce, které budou v učilištích vyučovány. Spolu s útlumem zemědělství a s jeho privatizací vyvstala potřeba široce koncipovaných oborů, kde již pro úzce zaměřené traktoristy nebylo místo. Ze zemědělských oborů se udrželi pouze opraváři zemědělské techniky a objevil se nový učební obor – zemědělec, farmář. Zatímco první z nich je primárně

22 Ústní informace Milana Čvančary, traktoristy, kombajnéra a opraváře zemědělské techniky JZD Kačina. V JZD Kačina byla tato potřeba náhlá, neboť počátkem 60. let se stal předsedou družstva bývalý mechanizátor rušené strojní a traktorové stanice ing. Břetislav Vařečka, který dokázal družstvu zajistit dostatek techniky. V jiných družstev potřeba traktoristů byla pozvolná, neboť družstva se vybavovala technikou po řadu let, postupně.

23 Zákon o výchově dorostu k povolání v učebním poměru č. 89/1958 Sb.z.a n. ze dne 30. 12. 1958.

24 Ústní informace dlouholetého učitele Středního odborného učiliště zemědělského v Čáslavi Josefa Váni.

určen na opravy zemědělské techniky, byť samozřejmě učni zvládají i práci s danou zemědělskou technikou, druhý učební obor je zaměřen především na provoz

a je určen především pro soukromé zemědělce, kteří musí zvládnout provoz zemědělského podniku v celé jeho šíři. Práce traktoristy je jednou z mnoha prací, kterou se během učební doby naučí zvládat.

Profese traktoristy má na rozdíl od profese kočího, který do budoucna bude mít jen úzce vymezené uplatnění, před sebou širokou budoucnost. Nároky na výkon této profese porostou spolu se zaváděním počítačových prvků do provozu zemědělských strojů, současně se však práce traktoristů ulehčí a stane se příjemnější, neboť výbava moderních traktorů a dalších zemědělských strojů se postupně sblíží s výbavou automobilů. Stejně jako se stal traktor univerzálním zdrojem tažné síly v zemědělství, stane se i traktorista univerzálním pracovníkem v zemědělství ovládajícím všechnu v zemědělském podniku potřebnou mechanizaci. V řadě případů bude současně vlastníkem a provozovatelem zemědělského podniku, jindy bude poskytovatelem specializovaných služeb pro další zemědělské podniky. Obloukem se tak vrátí do situace na přelomu 19. a 20. století, kdy strojnici parních strojů – předchůdci traktoristů byli samostatnými, na danou dobu vysoce vzdělanými podnikateli a poskytovateli služeb pro zemědělství. Svým způsobem se navrátí i do meziválečného období, kdy traktorista se rovnal sedlák a traktor stejně jako dříve koně byl něčím, na co byl sedlák pyšný a čím se prezentoval na veřejnosti.

Prameny a literatura

ČERNOHORSKÝ, Z. (1980): Dějiny zemědělského školství v Československu. Praha SPN.

ČTVRTNÍK P. – GALUŠKA, J. – TOŠNEROVÁ P. (2008): Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Liberec.

ČVANČARA F. (1947): Školní statky a praktický výcvik žactva zemědělských škol, Časové otázky zemědělské

DRAHNÝ J. (1930): Praktický výcvik žactva vyšší hospodářské školy, Časové spisky ministerstva zemědělství RČS, č. 72, Praha

DOBEŠ, J. (1977): Jezdeckví a dostihový sport. Praha SZN.

DUŠEK, J. a kol (1992): Chov koní v Československu. Praha Brázda.

EDWARDS, E. H. (1995): Obrazová encyklopedie koní. Ottovo nakladatelství Praha.

FARSKÝ F. (1920): Příspěvky k dějinám hospodářského školství II. Publikace ministerstva zemědělství RČS č. 5, Praha.

HLAVAČKA, M. (1996): Cestování v éře dostavníku. Praha Argo;
KHOLOVÁ, H. – HOŠEK J. (2005): Koně. Praha Aventinum.
KOLEKTIV (1985-1987): Vojenské dějiny Československa I, II, III, Naše vojsko Praha.
MICHÁLEK, V. (1998): Písemná práce pro účely kurzu technického znalectví ve strojírenství a ekonomice výroby strojů, zařízení a systému, VUT Brno. s. 21.
PÁTEK J. (1971): Racionalizace zemědělské výroby mechanizací v českých zemích v první polovině 20. století, Prameny historie zemědělství a lesnictví 10, Praha UVTIZ, s. 65, 67.
SVATOŇOVÁ, K. (2006): Pražské fiakry, fiakristé a jejich koně. In: Jezdectví
SVOBODA, J.: Josef, Kůň v lese není problém, www. equichannel.cz
TEMPÍR, Z. (1984): Historické traktory v Československu, In: Prameny a studie 27, NZM Praha.
VLAČIL B. (1969-1970): Zemědělské školství v Republice československé /1918-1948/ In: Zemědělská škola.

Šárka Steinová

Úřad nejvyššího dvorského štolby The office of the courtly groom

Archivní fond úřadu nejvyššího dvorského štolby nám dovoluje zdokumentovat administrativu a personální obsazení tohoto významného dvorského úřadu, historii hřebčína v Kladrubech nad Labem, Kopčanech a Smrkovicích a základní chovatelské zásady chovu koní v Rakousku - Uhersku od 18. století do roku 1918.

The archive fund „Office of the courtly groom“ allows us to document the administration and staffing of this important courtly office, history of the stud farm in Kladruby nad Labem, Kopčany and Smrkovice and to follow basic principles of livestock breeding of horses in Austria-Hungary from 18th century until 1918.

Příspěvek vznikl v rámci řešení výzkumného záměru MZE7507574101 Vědecké zhodnocení sbírkového fondu Národního zemědělského muzea.

Úvod

Funkce nejvyššího štolby na panovnickém dvoře ve Vídni spojovala reprezentativní i odborné prvky. Nejvyšší štolbové pobývali v těsné blízkosti panovníka a starali se o zajištění přepravy členů dvora a panovnické rodiny, zajišťovali i dvorské slavnosti a hony. O odborných znalostech nejvyššího štolby můžeme mluvit jen u Trauttmansdorffů a u Jana Karla Dietrichsteina, kteří na svých velkostatkách měli vlastní chov koní a hřebčíny. Jinak pro zastávání funkce nejvyššího štolby zjevně stačily běžné znalosti chovu koní a jízdy na koni, bez kterých si ostatně nelze tehdejšího šlechtice ani představit. Mezi nejvyššími štolby proto převládali nejtypičtější představitelé šlechty, kteří ve funkci nejvyššího štolby spatřovali především pevný finanční důchod a zdroj dalších výhod. Proto se hodnostně vyšší a významnější úřad nejvyššího hofmistra stal vlastním cílem nejvyšších štolbů, kteří svůj úřad chápali spíše jako čekatelství na hofmistrovskou funkci.¹ Někteří nejvyšší hofmistři z řad Dietrichsteinů, Trauttmansdorffů a Liechtensteinů také uměli zajistit úřad nejvyššího

¹ JANÁK, J. – HLEDÍKOVÁ, Z. – DOBEŠ, J. (2005): Dějiny správy v českých zemích od počátku státu po současnost. Praha.

štolby pro své syny a příbuzné.

Zhodnocení základních archivních pramenů

Archivní fond Úřadu nejvyššího dvorského štolby je ve skutečnosti jediným pramenem, ličící řízený chov koní od 18. století až do doby, kdy péči převzalo v celostátním měřítku Ministerstvo zemědělství. Bohužel se nám nedochovaly žádné záznamy soukromých šlechtických chovatelů koní, které by nám zajisté dokumentovaly nesrovnatelně prostší chovatelské zásady, stojící v pozadí před finančním zájmem o zisk z chovu koní. Archivní materiál zde dokládá chovatelská pravidla tehdejších vedoucích činitelů v oboru chovu koní v hřebčíněch na území Rakouska - Uherska. Úřad nejvyššího dvorského štolby soustředil jako nadřízený úřad dvorských hřebčínů písemnosti hřebčína v Kladrubech nad Labem, Smrkovicích a zrušeného slovenského hřebčína v Kopčanech.² Svou revizní činností vytvořil a zachoval cenný účetní i evidenční a spisový materiál o produkci chovných koní na území bývalé Československé republiky.

Archivní fond se skládá ze čtyř základních částí:

1. knihy Úřadu nejvyššího dvorského štolby, mezi které patří plemenné a pomocné knihy, inventáře; knihy inspektorátů hřebčínů a knihy hřebčína Kopčany

2. spisy Úřadu nejvyššího dvorského štolby (1917-1918), spisy inspektorátu hřebčínů, spisy hřebčína Kladruby a Kopčany

3. účty Úřadu nejvyššího dvorského štolby (1744-1918), účty jednotlivých oddělení (Kladruby, Kopčany) evidující finance, stavy koní, krmiva a píce, nářadí a materiál, seno a slámu, sklizeň atd.

4. mapy a plány

Ve fondu jsou zastoupeny i archivní materiály k výkonu nižší veřejné a soudní správy, kterou nad personálem hřebčínů a v obvodu

2 Národní archiv Praha (dále jen NA Praha), f. Úřad nejvyššího dvorského štolby (dále jen NDŠ), stavební plány budovy hřebčína Smrkovice, půdorysy, legenda, popisy, rkp. tuš, kolor., 242 x 315 mm, inv. č. 668; schematický nářez budov hřebčína v Selmicích, půdorys, nářez, ink, 229 x 353 mm 1780, inv. č. 670; stavební plán budov, stájí, kůlen, deputátní obydlí hřebčína Kladruby – Haupt-Grundplan über die neuen Zeubaue bei dem k. k. Hofgestütt – Stallungen, dann Erbauung der Kurschmidts und 13 Gestüttnechts-Wohnungen in Kladrub, půdorys starých (červeně) a nových (černě) budov, krajský ing. Jahn, Chrudim 28. října 1824, rkp. tuš, papír podlepený plátnem, 1762 x 825, 1824, mír. 279 mm = 25 vídeň. sáhů, inv. č. 671; plán budov hřebčína v Kladrubech, Selmicích a Františkově – Situations - Plan ala Vue der vereingten k.k. Hofgestütte Kladrub und Selmütz in Böhmen), půdorys budov a komunikací, kresba, tuš, kolor, Louis Montoyer 1830, papír 553 x 388 mm, mír. 308 mm = 1800 vídeň. sáhů, 1830, inv. č. 672; stavební plán zámku, přílehlých budov a kostela hřebčína Kladruby – Schlossgebäude mit den damit verbundenen Nebengebäuden) půdorys přízemí, tuš, kolor, Montoyr 1831, papír 567 x 310 mm, měř. 225 mm = 25 vídeň. sáhů, inv. č. 677.

dvorských hřebčínů vykonávali jejich správcové. Příslušelo jim i vyšetřování zločinů, podvodů, projednávání pozůstalostí a běžné disciplinární řízení se zaměstnanci hřebčinců. I zakladatel československé a české zootechniky a hipologie profesor František Bílek a ing. Ladislav Špryňar ocenili význam výše zmíněného fondu a využívali jej ve 20. letech 20. století ke svým studiím.

Dále bylo k této kratičké studii použito archivního osobního fondu našeho vynikajícího vědeckého zootechnika, řádného profesora obecné a speciální zootechniky na vysoké škole zemědělské v Praze, vedoucího katedry živočišné výroby MUDr. et PhDr. Františka Bílka. Část Bílkovy pozůstalosti vlastní archiv Národního zemědělského muzea Praha, která se dá rozdělit na dvě základní části: rukopisy³ a 1030 negativů fotografií koní.

Funkce nejvyššího dvorského štolby

Úřad nejvyššího dvorského štolby k. k. Oberst - Stallmeisteramt byl dvorský úřad při císařském dvoře ve Vídni pověřený do roku 1918 správou a řízením dvorských stájí, jízďáren, vozového parku, skladišť krmiva a potřeb při císařském zámku v Schönbrunnu,⁴ správou a řízením dvorských hřebčínů v Čechách, na Slovensku a v Chorvatsku a výchovou pážat rakousko-uherských panovníků.⁵ Dále jejich úřad soustřeďoval evidenci všech dvorních koní a vyřizoval personální i stavební záležitosti.⁶ Jeho činnost se do značné míry týkala území bývalé Československé republiky, na jejímž území ležely tři ze čtyř dvorských hřebčínů Kladruby nad Labem, Smrkovice (dnes obec Obora, okr. Hořice), Kopčany (okr. Skalica) a Lipica u Terstu. Hřebčín Kopčany založený v roce 1736 věnoval jako svatební dar Marii Terezii Štěpán Lotrinský. Ta ho v roce 1765 povýšila na dvorní královský hřebčín. Do roku 1828 se zde chovalo až na 400 koní, pak se chov přestěhoval do Kladrub nad Labem.

Habsburští panovníci chovali od druhé poloviny 16. století jezdec-

3 Archiv Národního zemědělského muzea Praha (dále jen Archiv NZM), f. Osobní fond (dále jen OF) František BÍLEK, rkp. Zásobování českého hřebčína, rkp. Dějiny Kladrub, rkp. O chovu koní Albrechta z Valdštejna (Smrkovice); rkp. O zásobování českého chovného hřebčína v Kladrubech; 1030 fotonegativů

4 NA Praha, f. NDŠ, seznam zaměstnanců úřadu dvorských futmistrů (1770-1819), inv. č. 105; přehled zaměstnanců, osobních nákladů a nákladů na nákup koní hřebčína Kladruby, Selmice a Smrkovice za uplynulých pět let 1737, inv. č. 109.

5 ŽOLGER, I. (1917): Der Hofstaat des Hauser, Bd. 14 Oesterreich (Wiener Staatswissenschaftliche Studien) Vídeň.

6 NA Praha, f. NDŠ, přehledy stavu koní, oslů a mezků ve dvorských hřebčíněch Rakouska-Uherska 1802, inv. č. 104.

ké a kočárové koně ve vlastní režii ve dvou nově zřízených hřebčínách v Kladruzech nad Labem⁷ a v Lipici u Terstu. Chovatelským a technickým dozorem nad hřebčiny byl právě pověřen nejvyšší štolba panovnického dvora, dvorský zaměstnanec panovníka, zodpovědný za správu stájí a skladišť krmiva a píce pro koně habsburských panovníků na Pražském hradě a ve Vídni. Funkce nejvyššího dvorského štolby při panovnickém dvoře byla českému prostředí do 16. století neznámá, nekryla se zcela se starou funkcí podkoního českých králů⁸ a bylo proto používáno zčeštěného výrazu „štolmistr“ a v pozdější době „štolba“.

V letech 1705-1918 se vystřídal ve funkci nejvyššího dvorského štolby na císařském dvoře ve Vídni třináct nejvyšších dvorských štolbů příslušníků nejbohatších šlechtických rodin Rakouska - Uherska.

Leopold kníže Dietrichstein	1698-1708
Filip Zikmund kníže Dietrichstein	1708-1720
Adam František kníže Schwarzenberg	1720-1732
Michal Jan hrabě Althann	1732-1764
Jan Karel kníže Dietrichstein	1764-1808
Dominik Ondřej hrabě Kounic	1808-1812
Jan hrabě Trauttmansdorff	1812-1834
Eugen hrabě Vrbna	1834-1848
Nejvyšší hofmistr Karel kníže Liechtenstein	1848-1859
Karel hrabě Grünne	1859-1875
Emmerich hrabě Thurn-Taxis	1875-1892
Rudolf kníže Liechtenstein	1892-1896
Nejvyšší hofmistr Rudolf kníže Liechtenstein	1896-1908
Ferdinand hrabě Kinský	1909-1916
Mikuláš hrabě Pálffy	1916-1918

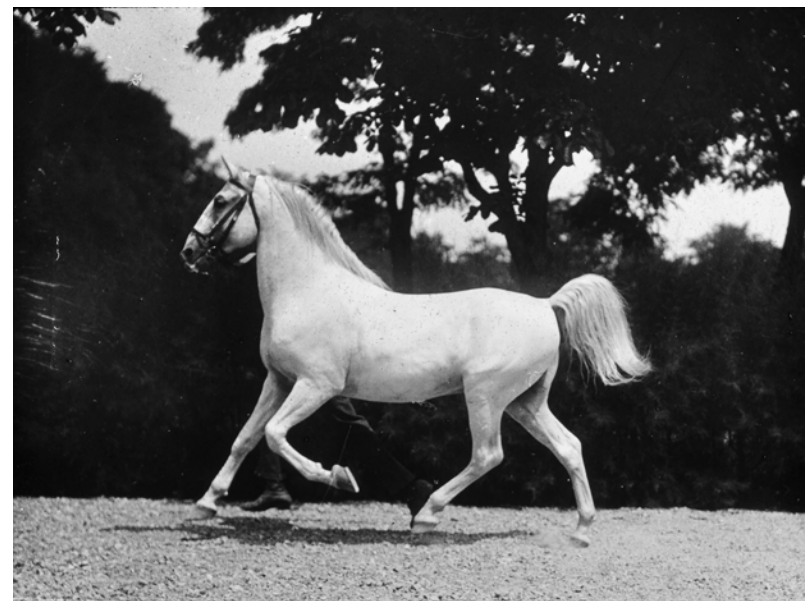
Se dvěma výjimkami (Grünne a Pálffy) náleželi nejvyšší štolbové k šlechtickým rodinám, sídlících v Čechách a na Moravě. Jistě tento výběr souvisel se skutečností, že české země byly pro svá četná a velká komorní panství s velkými lesy a hřebčiny po celé 16., 17. a 18. století nejoblíbenějšími objekty habsburských panovníků a v české šlechtě

⁷ Archiv NZM, f. OF František BÍLEK, rkp. Dějiny Kladrub

⁸ JUNGSMANN, J. (1835-1839): Slovník česko-německý I-V, Praha.; JANÁK, J. – HLEDÍKOVÁ, Z. – DOBEŠ, J. (2005): Dějiny správy v českých zemích od počátku státu po současnost. Praha.

nacházeli rakousko-uherská panovníci nejlepší zastávce dvorských úřadů, štolbů, faltenmistrů, hofmistrů a zemských úřadů nejvyšších lovčí.

Nejvyšší štolba Filip Zikmund kníže Dietrichstein se staral nejen o příkrmování kojících klisen a odstavených hříbat, ale dal v roce 1705 vypracovat první normy pro denní krmení puštěných, mladých hřebců, přezimujících klisen i ročních hříbat, aby se přesně vědělo, kolik je třeba obroku a sena měsíčně a ročně na jednoho koně. Dal tedy podnět k sestavení obročního soupisu, kolik se přijalo a vydalo ze zásob hřebčína.⁹ Každý týden se nechával informovat o stavu hřebčínů a v některých případech sestavoval plán pro nastávající připouštěcí období. Dále lze z dochovaných archivních pramenů usoudit, že Dietrichstein založil nemocniční stáje v Kladruzech nad Labem, kde byli nemocní koně odděleni od těch zdravých.¹⁰ V neposlední řadě dokonce v několika případech zasáhl i do stavebních úprav hřebčínů. Např. v roce 1705 načrtl situační plán stavení v Oboře se čtyřmi vchody, kde by bydlelo osm čeledínů a tím by se částečně vyřešil problém s ubytováním.



Fotoarchiv Národního zemědělského muzea, f. František BÍLEK.

⁹ NA Praha, f. NDŠ, čtvrtletní peněžní účty hřebčína Kladruby 1817-1825, inv. č. 208-215; výkazy trhových cen ovsy, sena, slámy pro stanovení nákupních cen dodávek krmiva a píce pro hřebčín Kladruby 1818-1871, inv. č. 272.

¹⁰ Archiv NZM, f. OF František BÍLEK, rkp. Dějiny Kladrub.

Po dvou Dietrichsteinech zastával úřad nejvyššího štolby krumlovský Adam František Schwarzenberg,¹¹ přední člen dvorské šlechty a blízký přítel císaře Karla VI., od něhož se mu však kromě knížecího titulu dostal i úděl tragické smrti na honu u Brandýsa nad Labem v roce 1732.¹² Adam František Schwarzenberg také stál v roce 1726 u zrodu instrukce pro nově nastupujícího kováře Josefa Schlögla do kladrubského hřebčína.¹³ Tehdy byla léčba koní z nedostatku vědeckých znalostí na velmi nízké úrovni. Jednalo se především o praktikování léčby podle různých koňských lékařských knih, ve kterých bylo více pověr než přímých zkušeností. Léčení koní měli tehdy na starosti již zmínění kováři tzv. kuršmídi. Za jeho úřadování došlo u stád všech dvorských hřebčínů k značnému rozmnožení největším počtem plemenných hřebců i dovezených klisen z ciziny. Podnikal poměrně velké nákupy koní ve Španělsku, Francii a Neapolském království.¹⁴ Chov koní ve dvorních hřebčínech byl tehdy na výsluní a tak jak bývalo zvykem, císař posílal ušlechtilé koně jako dary okolním panovníkům, s nimiž udržoval dobré vztahy. Např. 26. ledna 1732 hrabě Trauttmansdorff poslal tři vybrané jezdecké koně a tři kočárové koně z císařských stájí do Pruska.

Po Schwarzenbergově smrti se císař při obsazování místa a hodnosti nejvyššího dvorského štolby rozhodoval mezi Františkem hrabětem Stahrenbergem a Michalem Janem Althannem. Nakonec se rozhodl pro Althanna, který mimo tento úřad byl i tajným radou a komořím, válečným radou, generálem kavalerie, generálním ředitelem dvorských staveb a vrchním inspektorem císařské malířské a sochařské akademie ve Vídni.¹⁵ Althann si kvůli funkci nejvyššího vrchního štolby dokonce kvůli tomu zakoupil v roce 1736 zámek ve Svojšicích u Prahy, kam přesídlil ze svého rodové-

11 NA Praha, f. NDŠ, revisní relace, (jeho funkce doložená i z genealogických přehledů), inv. č. 108; relace Adama Františka Schwarzenberga o provedení inspekci hřebčína Kladruby, předložená císaři Karlu VI. 1729.

12 Skon, úmrtí

13 Archiv NZM, f. OF František BÍLEK, rkp. Dějiny Kladrub.

14 NA Praha, f. UNŠ, 16. 11. 1732 kniže Schwarzenberg píše hr. Trauttmansdorffovi. V roce 1731 přivedl císařský Stattelknecht transport koní ze Španělska z Francie, inv. č. 114.

15 NA Praha, f. NDŠ, dopisy Františka Václava Trauttmansdorffa nejvyššímu dvorskému štolbovi Michalovi Janovi Althannovi o hospodářství kladrubského hřebčína, o chovatelských záležitostech, o stavu klisen a o sklizňových pracích, návrhy a sdělení o provádění chovatelských opatření a zprávy o soudních a správních poddanských záležitostech 1741-1742, inv. č. 111; NA Praha, f. NDŠ, přípisy správce hřebčína Františka Bukovského nejvyššímu dvorskému štolbovi Michalovi Janovi Althannovi o správních a chovatelských opatřeních v hřebčíně Kladruby a provedení transportů koní do Vídně, o hospodaření filiálky hřebčína ve Smrkovicích, o průběhu společného jednání s hejtmanem panství Pardubice a hrozícím vpádu pruských vojsk (1740-1741), inv. č. 112.

ho panství v Králíkách.

Během rakousko-uherských válek byl výkon nejvyššího štolby v českých zemích ztížen a tím si lze vysvětlit, že část Althannovy funkce byla přenesena na litomyšlského Františka Viléma Trauttmansdorffa. Ten byl v roce 1717 jmenován ředitelem českých hřebčínů, pověřený vrchním vedením hřebčína v Kladrubech nad Labem a smrkovické Oboře. Po Trauttmansdorffově jmenování obdržel tehdejší kladrubský kštytmistr František Bukovský z Hustiřan od nejvyššího štolby Michala Jana hraběte Althanna rozkaz, „*aby svolal do jednoho všechny oficíry i všechno služebnictvo hřebčína a oznámil jim, že císař pověřil F. V. hraběte Trauttmansdorffa,*¹⁶ *aby častěji do roka visitoval hřebčín v kladrubské i smrkovické Oboře a zařídil tu všechno, co by bylo k jeho užtku.*“¹⁷ Kštytmistr František Bukovský, musel hraběte každý týden informovat o stavu koní a o všech událostech v hřebčíně. Také se měl postarat o pobyt hraběte v hřebčíně, což znamenalo, že zde přichystali dva pokoje, kuchyň a stáj pro koně. Bukovský tehdy také vznesl požadavek, aby byl v Kladrubech zřízen pro hraběte starý zámek.¹⁸ Až v roce 1764 jmenováním nového nejvyššího štolby byl obnoven normální stav.

Po roce 1764 byl více než předtím kladen důraz na diplomatické schopnosti a dvorské postavení nejvyšších štolbů. Jan Dietrichstein od roku 1764 nejvyšší štolba, byl vnukem nejvyššího štolby Leopolda Dieterichsteina, působil před rokem 1764 po řadu let jako vyslanec v Dánsku a byl oblíbencem mladého Josefa II., kterého doprovázel na jeho cestách v cizině i po zemích rakouské monarchie. Zůstal nejvyšším štolbou až do své smrti roku 1808, ale v posledních letech měl zástupce, Dominika Ondřeje Kounice, který po něm přijal funkci. Kounic, syn mocného ministra Václava Antonína Kounice, pocházel také z tradiční rodiny diplomatů. Po smrti Dominika prosadil nejvyšší hofmistr Ferdinand Trauttmansdorff roku 1812 do úřadu nejvyššího štolby svého syna Jana. Legitimaci v tomto případě nebyla jen osvědčení v dvorské službě, ale i okolnost, že Trauttmansdorffové měli na svých panstvích v Horšovském Týně a v Kamenici u Jičína vlastní soukromé hřebčíny. Spřízněné rodiny Václava Adama Kounice a Ferdinanda Trauttmansdorffa obsazovaly s jednou výjimkou funkci nejvyššího štolby až do roku 1916. Posledním nejvyšším dvorským štolbou Rakouska – Uherska byl Mikuláš Pálffy, majitel velkostatku Malacky na Slovensku.

16 NA Praha, f. NDŠ, přípisy z let 1741-1742, inv. č. 111 ; hřebčín Kladruby nad Labem s nejvyšším dvorním štolbou r. 1741 – korespondence, inv. č. 114.

17 Archiv NZM, f. OF František BÍLEK, rkp. Dějiny Kladrub.

18 tamtéž

Činnost úřadu nejvyššího dvorského štolby byla velmi pestrá, protože nejvyšší štolba vykonával jurisdikci nad drobnými i hrubšími delikty svých podřízených. V praxi to znamenalo, že hospodářské ani soudní úřady panství nesměly postupovat bez vědomí nejvyššího štolby. Pokud byl císař poškozen krádeží, postupoval úřad daleko přísněji a rychleji. Dokumentuje nám to případ z Kladrub nad Labem, kde došlo k velké krádeži. Celou událost vyřídil úřad nejvyššího štolby velice krátce a ve vlastní kompetenci tělesným trestem. V jiných případech však také mohlo dojít i k propuštění ze služby a nebo zákazem vstupu na území hřebčína pod hrdelem trestem. Např. v roce 1733 ve smrkovické Oboře chytily nočního hlídače Václava Ralicha právě, když se vloupal na kštýtmistrovu půdu. Nejvyšší štolba tehdy nařídil exemplární potrestání. Ralicha propustil nejen ze služby v hřebčíně, ale i zákazem vstupu.¹⁹ Dále docházelo velice často ke konfliktům se sousedy při hlídání lesů a luk. Např. v roce 1700 byl stíhán hlídač luk ve Smrkovicích pro postřelení syna rychtáře z Ohňišťan. Z dochovaných archivních pramenů však tento spor nebyl vyřešen ještě v listopadu v roce 1702.

Funkce zástupců nejvyšších štolbů

Úřad nejvyššího štolby se sebou nutně nesl povinnost být neustále přítomen na panovníkově dvoře a zde osobně řídit přepravní a ostatní záležitosti dvora. Tato povinnost byla dosti obtížná pro šlechtice ve vyšším věku, protože funkce nejvyšší štolba byla doživotní a pro ty šlechtice, kteří se účastnili na řízení svých panství nebo působili ještě v jiné funkci či úřadu. Proto byl zřízen úřad prvního štolby (do roku 1819 vice-Oberstallmeister, pak Erster Stallmeister) jako zástupce nejvyššího štolby. Pětasedmdesátiletý Jan Karel Dietrichstein měl jako svého zástupce Dominika Kounice, který se pak stal jeho nástupcem. Ale i mladý Jan Trauttmansdorff se nechával zastupovat Rudolfem hrabětem Wallisem v letech 1818-1832 a Eugen Vrbna svým mladším bratrem Rudolfem.

V prvních letech vlády Františka Josefa I. nebyla obnovena funkce nejvyššího štolby ani jeho zástupce, protože císařův oblíbenec a adjunkt Karel Grünne plnil všechny povinnosti nejvyššího štolby dávno před svým jmenováním.

Až po roce 1865 se jako zástupci nejvyššího štolby vystřídali postupně August kníže Windischgrätz, Ondřej Pálffy, Ondřej Berzewiczy a Ferdinand Kinský.

¹⁹ NA Praha, f. ÚNŠ, korespondence hraběte Trauttmansdorffa nejvyššímu štolbovi, 1733, inv. č. 120.

Nejvyšší štolba i jeho nástupci řešili sice sami osobně i technické otázky způsobu dopravy členů panovnické rodiny a dvora i chovatelské otázky dvorských hřebčinců a organizační opatření, ale nejzávažnější a nejpracnější administrativní a technické vedení dvorských hřebčinců, stájí a skladišť zůstalo úkolem podřízených úředníků.

Od roku 1803 užívala kancelář nejvyššího štolby velké pečetidlo s výsostným znakem monarchie a s opisem k. k. Oberst- Stallmeisteramt, jako vnější výraz vznostného a upevněného postavení úřadu.

Nejvyšším štolbům podléhal kromě personálu jeho kanceláře ještě značný počet zaměstnanců stájí, čeledínů, jezdků, kočů, císařských postilionů, personálu skladu ovsa, sena a nářadí a řada pomocných zaměstnanců. Všichni byli vypláceni z rozpočtu úřadu nejvyššího štolby, jejich počet se pohyboval okolo 300.²⁰ Jejich značný počet způsobil, že při úřadu nejvyššího štolby byla zřízena zvláštní funkce zástupce vdov a sirotků (Witwen- und Waisenvertreter), který řešil otázky penzí po zemřelých zaměstnancích dvorských stájí a dvorských hřebčinců a prodávali jejich pozůstatost.

Správa dvorských hřebčinců

Vedoucím správcem hřebčinců byl kštýtmistr.²¹ O jeho povinnostech nás informuje Instrukce Rudolfa II. z 4. dubna 1879 adresovaná České komoře. Úkolem kštýtmistra byl v první řadě dozor nad celým provozem chovu koní v hřebčíně, dále výcvik mladých hřebců, který trval nejméně půl roku.²² Poté tyto vycvičené koně musel dopravit do Vídně. Např. z Kladrub tento transport vycvičených koní trval 13 dní a vedl přes Čáslav, Havlíčkův Brod a Jihlavu. Dále kštýtmistr podával do Vídně personální změny v hřebčíně a zprávy o stavu zásob, staral se o oplocení hřebčína.²³

Zajistit zásoby píce bylo hlavní starostí celé hospodářské správy hřebčína, která vyžadovala velkou pozornost. Správní vedení, jak už bylo výše

²⁰ NA Praha, f. NDŠ, stavební plán deputátního domu pro úředníky hřebčína Kladruby – Grundriss des Beamtenhauses Nr. 48 in Kladra – půdorys přízemí a I. patra obytných prostor a hospodářských budov, tuš, kolor, F. Hofbauer, leden 1888, papír, 735 x 533 mm, 1:100, inv. č. 729

²¹ NA Praha, f. NDŠ, přípisy správce hřebčína Kladruby Františka Bukovského z Hustiřan nejvyššímu dvorskému štolbovi o predispozicích chovných koní, o záležitostech far v Kladrubech a v Chomutovicích a o vedení hřebčína a koncepty odpovědí 1717-1729, inv. č. 106.

²² NA Praha, f. NDŠ, účetní sestavy příjmů a vydání úřadu nejvyššího dvorského štolby od roku 1766 doplňovaná do roku 1808 (1794-1808), inv. č. 103; výkazy narozených hříbat k ročním vyčíslením stavu koní hřebčína Kladruby 1767-1811, inv. č. 257; seznamy uhynulých koní 1789-1810, inv. č. 258.

²³ NA Praha, f. NDŠ, instrukce pro nového správce hřebčína Nicolettiho, pro jeho zástupce písaře-kontrolora a pro šafáře hřebčína, inv. č. 134.

zmíněno, příslušelo kštytmistrovi, ale o vedení celé této záležitosti se staral účetní. V této hospodářsky důležité otázce se odráží vliv dobových hospodářských i správních poměrů. Její znalost dává v mnoha případech nahlédnout i do problematiky sociálního života. Hlavní součástí zimní píce tvořilo seno, které si z největší části podle archivních pramenů opatřovaly samotné hřebčiny z vlastní produkce. Kolem roku 1729 vzrostl počet koní zejména v Kladrubech do takové intenzity, že tento stav začal zasahovat i do sociálních poměrů pardubického panství. Tamní poddaní vznášeli stížnosti, protože nákupy sena a ovsu pro kladrubský hřebčín začal nabývat formu nucených dodávek.²⁴ Poddaným v mnoha případech nezůstalo ani tolik, aby tak kryli spotřebu ve svých vlastních hospodářstvích.²⁵

Dále vedle kštytmistra byl důležitou osobností hřebčína jeho účetní písař.²⁶ Měl na starosti nejen veškeré písemnosti, tedy běžnou korespondenci, záznamy a podání o všech událostech, evidenci všech koní i všeho personálu, ale musel se účastnit všech kštytmistrových zákroků např. při vyřizování obchodních záležitostí, které vyžadovaly určitou spoluzodpovědnost jako příjem a výdej obroku a píce. Písař také vlastnil druhý klíč od pokladny a spolu s kštytmistrem podepisoval příjem a výdej financí a měl s ním na starosti i konečné vyúčtování dotací. V roce 1725 vypracoval nejvyšší štolba František kníže Schwarzenberg instrukci pro účetní písaře, která jasně ukazuje, jaké měl písař povinnosti.

„1. Má on pan účetní písař všechn svůj a jediný zřetel obraceti na císařského nejvyššího štolbu, po něm ale za jeho nepřítomnosti při jeho vzdálenosti na pana zástupce a co tento mu v jeho službě a povinnostech poručí, to on, účetní písař má pilně a poslušně vyplniti; jak to v jeho složené přísaze jest obsaženo, jest zavázán také poslušností svému představenému kštytmistrovi. O celém hřebčíně musí vésti řádný inventář i registra stájová v těchto potřebné rubriky udělati, do nichž by každý kůň podle své jakosti, totiž podle barvy, stáří, odznaků byl zanešen a kde by označeno bylo, kolik starých totiž 4 léta přešlých klisen a kolik 3letých, 3letých a ročních hřebčiček je v hřebčíně; kolik jest hřebečků, jaké jsou bravy, jakého stáří a jakých odznaků i jakého druhu, to on jednotlivě musí do jednotlivých rubrik všechno poznamenati a zaněsti.

2. Má býti přítomen každému připouštění hřebců, při čemž má míti s sebou knihu Camarada, aby do ní hned zanesl příslušné záznamy.

3. Když se březí kobyly hřebí, má si hned po porodu hříbata prohléd-

²⁴ Archiv NZM, f. OF František BÍLEK, rkp. Zásobování českého hřebčína.

²⁵ KROFTA, K. (.): Přehled dějin selského stavu.

²⁶ NA Praha, f. NDŠ, stavební plán deputátního domu pro písaře hřebčína – Wohngebäude des Hofgestütts – Amtschreiber, půdorys, profily hospodářských budov, 400 x 280 mm, tuš, kolor, L. Montoye, 1830, inv. č. 684.

nouti a hned je řádně zapsati, v kterou dobu byla narozena, s jakou barvou a odznaky, aby o tom mohl zprávu podati císařskému nejvyššímu štolbovi, po něm pak panu zástupci.

4. A kdyby při procházení hřebčínem shledal, že něco někde ať starým nebo mladým koním chybí, má si tu závadu dobře prohlédnouti, koně si poznamenati podle barvy, odznaků i druhu a podati o tom přesnou zprávu císařskému nejvyššímu štolbovi.

5. Má vedle kštytmistra také on, účetní písař v každé době, když se vyřazují koně ať v malém, nebo ve velkém, pečlivě dávatí pozor a do hřebčínské knihy každé vyřazení pečlivě u každého koně zapsati. Přitom se má přičiniti, aby vyřazené kusy byly lacino a rychle prodány, aby v hřebčíně nemusely býti krmeny přes zimu. Kdyby se však státi nemohlo, musí ihned o tom podati zprávu nejvyššímu štolbovi, aby mohl vydat nové nařízení a nové dispozice.

6. Každý rok na sv. Michala má účetní písař hřebčína obnoviti knihu hřebčínskou a učiniti z ní výtah, z něhož by bylo patrno, kolik koní té které barvy, jakého druhu, kolik hřebců nebo klisen podle stáří v hřebčíně se nachází, aby nebylo nutno koně v knize podle barvy hledat, tento výtah pak poslušně poslati nejvyššímu císařskému štolbovi.

7. Koně, kteří císařským kštytmistrem byli odvedeni do císařským dvorských stájí má poznamenati do hřebčínské knihy a všechny výdaje a tím spojené, na potvrzení, odděleně vésti.

8. Když se hříbata a jiné kusy nemohou více krmiti senem a zastaví se na oves, má on účetní písař hřebčína s vědomím nejvyššího štolby, jakož i kštytmistra, toto krmení upravití a stejně zaříditi i krmení hřebců. Každotýdně má sestaviti krmnou tabulku schváliti kštytmistrovi a o všem náležitě počet vésti.

9. Hlavně pak má on, účetní písař hřebčína při přejímání ovsu pečlivě dbáti, aby byl oves dodán v dobré jakosti a aby jím bylo také poctivě krmeno a kdyby se tu cokoli závadného ukázalo, má hned na příslušných místech k rychlé nápravě ohlásiti.

10. Má z vyžádaného celoročního množství ovsu i slámy výkaz spotřeby každého čtbrtletí úřadu nejvyššího štolby odeslati, oves uschovaný na půdách špejcharů pilně, jmenovitě v létě, a sice každých 14 dnů dáti přehazovati, každou dodávku ovsu odděleně chovati, aby popřípadě plesnivý se nesmíchal se starým dobrým, neboť se snadno může státi, že oves během dopravy namokl, následkem čehož by se suchý z vlhkého nasál a tím poškodil; dále aby dobře rozeznával slámu a dobrou pro řezanku a horší ke stelivu upotřebil.

11. Má v čase krmení ve stájích hřebců, mladých koní i hříbat pilně

dohlédati.

12. Podle výkazu poddaných k robotní práci císařským kštytmistrem vyžádaných má účetní písař hřebčína dbáti a dohlížeti, zda-li se v náležitém počtu do služeb hřebčína dostavili, má i dále dozírat na jejich práci a i toho dbáti, aby poddaných nebylo k jiným účelům použito.

13. Přičiníti se ze všech svých sil při sklizni sena a pečlivě zapisovati do tabulek, kolik fur se ho z každé louky odděleně sklízí.

14. Hovězí dobytek (deputátní) častěji a neočekávaně přepočítati, žádným způsobem nikde nedovoliti, aby povolný počet chovného skotu u kohokoli byl překročen.

15. Má spolu s kštytmistrem o každém čtvrteltí přehlédnouti výkazy práce kováře a koňského lékaře, zda-li se za kování koní nebo na léčení koní v hřebčíně zbytečně mnoho peněz nevydává; kdy by jakákoli záhada byla tu nalezena, jest ji nutno odstraniti, však práce kováře uznána za dobrou a nutnou, má účetní písař hřebčína s kštytmistrem ten výkaz podepsati.

16. Při tom účetní písař hřebčína nemá opomenouti ani medikamenty kováře i koňského lékaře prohlédnouti a kdyby tu shledal nedostatky, má je ihned odstraniti. Nemenší povinností účetního písaře hřebčína i koňského lékaře jest o stavu koňské lékárny podati zprávu nejvyššímu štolbovi.

17. Účetní písař hřebčína zavazuje se dále se vším důrazem, aby bez jakékoli obavy a jakáhokoli ohledu bedlivě dozíral nad tím, aby nynější nebo příští kštytmistr nenechával ve hřebčíně připouštěti cizí klisny císařskými poušťáky, ať náleží komukoli a pod jakoukoli záminkou a kdyby se přihodilo, že by nynější nebo příští kštytmistr chtěl vyhověti přání některého knížete, hraběte nebo pána, tehdy má on, účetní písař hřebčína toto jednání ihned oznámiti nejvyššímu štolbovi a to buď ústně, nebo písemně.

18. Když by kštytmistr chtěl co nového stavěti nebo zaříditi – mimo běžné opravy a denně přicházející naléhavé nutnosti – má to účetní písař hřebčína s kštytmistrem dříve, nežli se k tomu přiloží ruka ohlásiti nejvyššímu císařskému štolbovi.

19. Účetní písař hřebčína nemá se bez vědomí a svolení kštytmistra mimo císařskou službu z císařského hřebčína vzdáliti.

20. Korespondenci, která mu byla kštytmistrem ve věcech hřebčína nařízena, má ihned vyříditi a neprodleně podati jak nejvyššímu dvorskému štolbovi, tak i jemu podřízenému nejvyššímu dvorskému štolbskému úřadu a má veškerou odesílanou i došlou korespondenci bez výjimky jediného dopisu řádně zaprotokolovati.

Z uvedené instrukce vyplývá, že účetní písař na jedné straně vedl v hřeb-

číně veškerou administrativní agendu a na straně druhé měl i dozorčí funkci. Měl dohlížet i na činnosti samotného kštytmistra, který byl jeho představeným.

Mezi dalšího člena personálu hřebčína, který přímo podléhal úřadu nejvyššího dvorského štolby, patřil felčar.²⁷ Felčar měl disponovat tzv. domácí lékárnou, kterou zároveň zásoboval všemi potřebnými medikamenty.²⁸

Mezi úředníky hřebčína nižší kategorie patřili i tzv. cvičitelé koní a kováři, kteří měli na starosti nejen vlastní podkovářství, ale i veškeré léčení nemocných koní i pomoc při porodu klisnám.²⁹ Schwarzenberkova instrukce z roku 1726 ukazuje velkou důležitost této funkce, doslova se zde píše: „kovář bez vědomí kštytmistra nebo jeho zástupce nesmí se vzdáliti z hřebčína i když mu to kštytmistr dovolí, musí vždy udati místo svého pobytu, aby v čas potřeby mohl býti ihned zavolán. Poněvadž jemu, kováři je svěřeno léčení koní a všechny léčebné zákroky na nich v císařském hřebčíně, jest jeho povinností, aby měl vždy po ruce potřebné dobré i čerstvé léky, a to pod nejtěžší zodpovědností.“

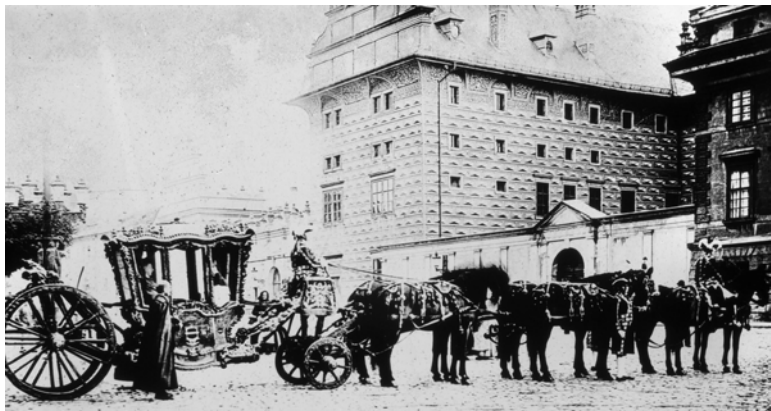
Samozřejmě nelze opomenout i personál, který přicházel bezprostředně do styku s koňmi, tzv. čeledínové.³⁰ Ti ošetřovali, krmili, hlídali a cvičili. Podle odsloužených let a výše platu se dělili na tři kategorie: mladší, starší a nejstarší, kteří strávili v císařských službách přes 50 let. Např. Vojtěch Ralisch v roce 1731 žádal, „aby vzhledem ke své padesátileté službě v císařském hřebčíně a svému pokročilému stáří 77 let obdržel pensi ve výši 100 zlatých ročně,“ což mu bylo 1. srpna 1731 povoleno.

27 NA Praha, f. NDŠ, stavební plán deputátního domu pro lékaře hřebčína – Wohngebäude des Hofgestütts – Chirurg., půdory, profily obytných a hospodářských budov, tuš, kolor, L. Montoya 1830, papír, 393 x 374 mm, 172 mm = 15 vídeň. Sáhů 1830, inv. č. 683.

28 NA Praha, f. NDŠ, koncept jmenovacího dekretu felčara hřebčína a stanovení jeho hlavních povinností 1774, inv. č. 138

29 NA Praha, f. NDŠ, stavební plán deputátního domu pro kuršmída a kovářny – Wohngebäude des Hof- Gestütts- Kurschmidt, půdorysy a profily, tuš, kolor., červeně a okr, 1830, 294 x 268 mm, 230 mm = 20 sáhů, inv. č. 681.

30 NA Praha, f. NDŠ, stavební plán deputátního domu čeledínů hřebčína v Selmicích - Wohngebäude des Gestütts – Knecht – Schmitz, půdorys, profily obytné a hospodářské částí, tuš, kolor, L. Montoye 1830, papír, 542 x 320 mm, měř. 230 mm = 20 vídeň. sáhů, inv. č. 692; stavební plán deputátního domu pro staršího čeledína hřebčína v Kladrubeck nad Labem – Plan IV über die neu zu urbauende Wohnung für den Hofgestütts-Oberknechte – půdorysy určených budov, tuš, hnědě kolorováno, stavitel Talif 1856, papír, 654 x 495 mm, měř. 158 mm = 12 vídeň. sáhů, 1856, inv. č. 712.



Fotoarchiv Národního zemědělského muzea, f. František BÍLEK, Arcibiskupský palác v Praze o Božím Těle roku 1913.

Prameny a literatura

Archiv Národního zemědělského muzea Praha, f. Osobní fond František BÍLEK, rkp. Zásobování českého hřebčína, rkp. Dějiny Kladrub, rkp. O chovu koní Albrechta z Valdštejna (Smrkovice); rkp. O zásobování českého chovného hřebčína v Kladrubech; 1030 fotonegativů
 Národní archiv Praha, f. Úřad nejvyššího dvorského štolby
 JANÁK, J. – HLEDÍKOVÁ, Z. – DOBEŠ, J. (2005): Dějiny správy v českých zemích od počátku státu po současnost. Praha.
 JUNGSMANN, J. (1835-1839): Slovník česko-německý I-V, Praha.
 KROFTA, K. (1919): Přehled dějin selského stavu.
 ŽOLGER, I. (1917): Der Hofstaat des Hauser, Bd. 14 Oesterreich (Wiener Staatswissenschaftliche Studien) Vídeň.

Kamila Svobodová

Chov koní v rolnických hospodářstvích na jižní Moravě v polovině 19. století Breeding horses in peasant farms in Southern Moravia in the mid-19th Century

Tento článek se zabývá stavem chovu koní a tažného skotu na jižní Moravě v polovině 19. století, a to podle výsledků Stablního katastru, který byl na tomto území zpracováván v letech 1843 – 1845. Lze říci, že v této době existovaly na zkoumaném teritoriu oblasti velmi intenzivního chovu koní a volů, což záviselo na místních přírodních podmínkách. Počet krav však na těchto podmínkách nezávisel, průměrně se na celém zkoumaném teritoriu chovalo 70 – 120 krav. Ve druhé polovině 19. století pak dochází ke značnému rozšíření chovu koní a tažného dobytka, což bylo zapříčiněno především rozvojem průmyslu.

This article deals with the state of the horse breeding and stock raising in the half of the 19th century in the south Moravia. The study is based on the research in Stable land register. It was discovered that at that time there were some areas of very intensiv horse breeding and ox breeding, which was related to local natural conditions. However, the number of cows did not depend on local conditions. There were up to 70 – 120 heads of cattle. In the second half of the 19th century there was further expansion of the horse breeding and stock raising. It was a due to industry development above all.

Podle archeologických nálezů došlo k domestikaci koně asi 4000 let před naším letopočtem, přičemž po celá tisíciletí se využíval především k jízdě. Jako tažná zvířata se chovali většinou osli (již od dob starověké Mezopotámie) či skot. K markantnímu zvyšování poptávky po koních jako tažných zvířatech došlo až během 18. století, význam tohoto zvířete v zemědělství však zůstával i poté druhořadý. Od konce 18. století a během první poloviny 19. století se na moravském venkově, a to především v úrodnějších oblastech, objevila jakási hipomanie, která vedla k jednostrannému přetěžování rolnických hospodářství nadměrnými počty koní, jež zatěžovaly krmivovou základnu na úkor užitkových zvířat, zvláště krav, což mělo za následek značné zaostávání živočišné výroby a často i hospodářský úpadek těchto hospodářství. Tento problém se

pak do značné míry automaticky vyřešil v průběhu 60. let 19. století, kdy došlo k markantnímu odklonu od koňské potažní síly a přešlo se ke kravským potahům.¹

Stavu chovu koní a vůbec hospodářských zvířat v našich zemích v 19. století byla až dodnes věnována pozornost pouze okrajově, za zmínku stojí především práce Eduarda Alberta, *Ekonomika moravského zemědělství v druhé polovině 19. století*, vydaná v roce 1970 jako osmý svazek edice *Prameny historie zemědělství a lesnictví* (později přejmenovaná na *Prameny a studie Zemědělského muzea*) a dále práce Lumíra Loudila, které se však věnují spíše plemenářské práci a chov koní v rolnických hospodářstvích zmiňují jen okrajově.²

Tento článek tak má za úkol aspoň v základních rysech naznačit stav chovu koní a tažného skotu na jižní Moravě v polovině 19. století, a to podle výsledků Stabliního katastru, který byl na tomto území zpracováván v letech 1843 – 1845.³ Zkoumané území zaujímá Brněnský kraj tak, jak vznikl 1. ledna 1850, kdy byla Morava rozdělena na dvě části – na kraj Brněnský a Olomoucký. Tento kraj byl poté podle ustanovení z 25. ledna 1853 rozdělen na tři menší kraje – Brněnský, Znojemský a Jihlavský. Do oblasti našeho zájmu tak nespádají východní části Moravy – Hodonínsko, Uherskohradištsko, či Kroměřížsko, které v polovině 19. století náležely ke kraji Olomouckému, resp. Hradištskému.⁴

Bylo by patrně celkem nešťastné zabývat se pouze využitím koně jako tažného zvířete, protože v řadě regionů převládal jako tažné zvíře vůl, jež byl ekonomicky efektivnější, v chudších oblastech a v menších hospodářstvích se jako tažná síla používala kráva.⁵ U těch nejchudších se zpravidla potah půjčoval od majetnějšího souseda či jeho roli zastala hospodářova rodina, to však již není tématem tohoto článku.

Jak již bylo řečeno, během 18. století (především však na jeho konci) došlo ke značnému nárůstu poptávky po koních jako po tažných zvířatech, ač i nadále zůstávali druhořadí. Rozšíření jejich chovu umožňovalo

1 ALBERT, E. (1970): *Ekonomika moravského zemědělství ve druhé polovině 19. století*, *Prameny historie zemědělství a lesnictví* 8, 1970, s. 188 – 189.

2 LOUDIL, L. (1972, 1973): *Vývoj plemenářské práce a chovatelských podmínek v živočišné výrobě v Čechách (období 1750 – 1870)*, *Vědecké práce Zemědělského muzea* 12 a 13. LOUDIL, L. (1980): *Vývoj živočišné výroby na území ČSR v období kapitalismu 2. poloviny 19. století*, *Prameny a studie Zemědělského muzea* 22, s. 1 – 142.

3 Moravský zemský archiv v Brně, fond D8 – vceňovací operáty Stabliního katastru, především kartony 1411 – 1415, v nichž jsou uloženy sumáře pro jednotlivé okresy tehdejšího Brněnského kraje.

4 HLEDÍKOVÁ, Z. – JANÁK, J. – DOBEŠ, J. (2005): *Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost*, Praha, s. 273 – 275.

5 ALBERT, E. (1970): *Ekonomika...*, s. 188.

především rozšíření krmivové základny, kdy se postupně zvyšovala sklizeň suché píce (během první poloviny 19. století se v Čechách zvýšila o 100 %), a navíc se již začalo sklízet seno jetelovin. Díky tomu vzrostlo množství píce v Čechách v letech 1780 – 1850 o necelých 200 %.⁶ Značně k tomu přispěl také pozvolný přechod od trojhonné soustavy (přes zlepšené modifikace s jetelovinami a okopaninami) k soustavě střídavého hospodaření. Zatímco pro trojhonnou soustavu byl typický nízký početní stav hospodářského zvířectva, který byl také jejím důsledkem, neboť chyběl hnůj k přechodu na intenzivnější hospodaření, pěstování jetelovin tuto situaci začalo narušovat a počty hospodářských zvířat se pomalu zvyšovaly. Zatímco v roce 1787 se v Čechách chovalo na 100 ha zemědělské půdy 39,9 kusů skotu, ve 40. letech 19. století to bylo už 45,3 kusů, koncem 19. století 59 kusů skotu na 100 ha zemědělské půdy.⁷ Počet zvířat na 100 hektarů zemědělské půdy je nejčastěji užívanou jednotkou při výpočtech hustoty chovu zemědělských zvířat u nás, budu se ji proto dodržovat i v tomto příspěvku.

Pokud jde o vzhled chovaných zvířat, na Moravě původně převládal kůň lehčího rázu. S ohledem na potřeby intenzivního zemědělství a dopravy byli po r. 1869 postupně lehčí plemenici z plemenitby vyřazováni a nahrazováni těžšími, na východní Moravě byl pak založen chov koně chladnokrevného.⁸ Podle tzv. vceňovacích operátů Stabliního katastru, což jsou podrobné popisy každé obce, ve kterých je kromě vzhledu obce, počtu obyvatel a rozsáhlého popisu stavu zemědělské produkce v obci, popsán také stav dobytka, jeho původ a strava, se na jižní Moravě chovali především koně malého až středního vzrůstu, z domácího plemena, částečně vylepšovaní koupěmi. Krmili se ječmenem, v zimě slámou a senem, v létě byli vedle pastvy krmeni ještě zeleným krměním.

Co se týká skotu, na Moravě býval od nepaměti chován tzv. červení středoevropský, jeho početní stavy i kvalita byly postupně snižovány účinky různých přírodních pohrom (neúrody, epidemie) a válek. V jihozápadní části Moravy, která kdysi bývala značně zalesněná, se v menším množství udržel žemlově žlutý skot raabský, nazývaný též skot lesní či štitarský. Koncem 18. a začátkem 19. století, tj. v období první vlny intenzifikace zemědělské výroby, bylo nutno na velkostatech rozšířit a zkvalitnit vedle stád ovcí i stáda skotu, což se dělo dovozem ušlechtilého plemenného materiálu, hlavně z alpských zemí, částečně i ze západní Evropy. Tento proces pokračoval i po napoleonských válkách během první polo-

6 LOUDIL, L. (1972): *Vývoj plemenářské práce... I.*, s. 125.

7 tamtéž, s. 127.

8 ALBERT, E. (1970): *Ekonomika...*, s. 190.

viny 19. století a jeho následkem představoval chov skotu na Moravě koncem 1. poloviny 19. století velmi pestrými směsici nejrůznějších plemen, rázů a jejich kříženců.⁹ Podle Stablního katastru byli jihomoravští tažní volí uherského plemena, krávy pocházely buď z domácího nebo ze švýcarského plemena, krmily se slámou a senem, v létě zeleným krmivem a pastvou.

Jaká tedy byla situace ve 40. letech 19. století na jižní Moravě? Jako tažná síla zde převažovaly krávy, jichž se chovalo průměrně 95,25 na 100 hektarů orné půdy, i když zde nelze pominout jejich nezapustitelnou funkci při zajišťování obživy obyvatelstva (mléko, maso), na druhém místě stojí koně, jichž bylo 47,29, a tažných volů se tu napočítalo průměrně 34,64 na 100 ha orné půdy. Tyto průměry však mohou být značně zavádějící, protože v počtech zvířat v jednotlivých okresech existovaly značné rozdíly.

Následující tabulka podrobně ukazuje průměrné počty koní, tažných volů a krav v jednotlivých okresech zkoumaného území. Jedná se o počet zvířat na jeden hektar zemědělské půdy, což je v takovémto případě běžně užívaná jednotka. Tučně jsou pak vyznačeny krajní hodnoty (nejnižší a nejvyšší).

okres	ø koně	ø volí	ø krávy
Blansko	41,98	3,49	58,93
Brno	77,59	3,43	105,74
Břeclav	70,97	36,9	92,9
Bučovice	64,73	2,02	89,21
Bystřice n. P.	36,82	22,34	119,63
Dačice	7,6	113,93	110,71
Ivančice	78,68	9,1	87,67
Hrotovice	50,86	10,08	68,59
Hustopeče	64,87	15,08	125,97
Jaroslavice	69,27	21,44	124,0
Jemnice	17,98	99,09	78,14
Jihlava	21,08	98,37	129,44
Klobouky	60,07	26,45	82,26
Kunštát	48,57	22,04	115,63
Meziříčí	34,85	41,34	103,47

⁹ tamtéž, s. 163-165

Mor.Budějovice	28,16	42,07	63,45
Mor. Krumlov	61,83	1,27	77,85
Mikulov	52,72	11,32	131,8
Náměšť	47,39	18,85	65,22
Nové Město	34,43	12,72	135,49
Slavkov	56,27	2,3	77,73
Telč	10,9	102,52	102,39
Tišnov	41,9	16,4	92,39
Třebíč	25,41	71,12	85,77
Vranov n. D.	21,79	53,34	67,91
Vyškov	56,51	1,98	99,54
Znojmo	50,05	16,19	97,07
Ždánice	61,45	21,05	65,09
Žďár n. S.	18,96	59,75	126,6
Židlochovice	96,68	8,5	151,96
průměrně	47,29	34,64	95,25

Z tabulky vyplývá, že zatímco u krav bývá průměrný počet 70 – 120 kusů na hektar zemědělské půdy a nezáleží přitom na úrodnosti kraje, u tažných volů a koní je již situace jiná. V několika okresech, ležících na Českomoravské vrchovině, jednoznačně převažuje chov tažných volů. Jedná se o okresy Dačice, Jemnice, Jihlava a Telč, kde dosahuje průměrný počet volů kolem 100 kusů, zatímco koní se zde chovalo 7 – 20 kusů. Naopak na úrodné jižní Moravě, a to především v okresech Břeclav, Hustopeče, Jaroslavice, Ivančice, Klobouky, Moravský Krumlov, Ždánice a Židlochovice, dosahuje průměrný počet koní 60 – 96, zatímco volů je tu pouze 1 – 21. Co v tabulce chybí, je zcela výjimečný chov mezků (potomek oslice a koně) v obci Malé Syrovce v okrese Moravské Budějovice (7 kusů) a chov oslů v obci Dyje v okrese Znojmo (22 kusů), tato zvířata nejsou v jiných obcích na tomto teritoriu vůbec zaznamenána.

Je možné tedy konstatovat, že na zkoumaném území, na němž jsou zastoupeny jak úrodné nížiny, tak i drsnější podnebí Českomoravské vysočiny, existovaly v polovině 19. století oblasti intenzivnějšího chovu koní i tažných volů. Takže zatímco v židlochovickém okrese, který byl vůbec na hospodářské zvířectvo nejbohatší, bylo průměrně 96,68 koní a 8,5 volů na 100 ha zemědělské půdy, v okrese Dačice to bylo pouhých 7,6 koní, ale zato bychom zde mohli napočítat 113,93 volů.

Nové ekonomické podmínky ve druhé polovině 19. století a hlavně rychlý rozvoj průmyslu, který si vynutil rozvoj nejen dálkové dopravy (železnice), ale i dopravy domácí, měly za následek také rozvoj chovu tažných koní. Jejich potřeba se zvyšovala i v zemědělství, kde nastal v důsledku zvětšování osevních ploch brambor, krmných okopanin a cukrové řepy výrazný vzestup potřeby tažné síly. Z počátku se to projevilo zvyšováním počtu koní, později pak rostl počet tažných volů, kteří byli, jak již bylo řečeno, ekonomicky efektivnější.¹⁰

Rozvoj chovu koní byl, stejně jako dříve, značně podporován státem. Byly zřízeny Zemské komise pro chov koní a Spolek chovatelů koní (v roce 1870), odchov a chov hřebců byl prováděn převážně ve státních hřebčincích. V Louce u Znojma fungoval státní hřebčín, na nějž bylo v 70. letech 19. století napojeno 60 připouštěcích stanic s cca 300 hřebci. Vedle tohoto státního zařízení existovalo na jižní Moravě několik soukromých, např. lichtenštejnský v Lednici na Moravě nebo Salmův v Rájci nad Svitavou.¹¹

Rozvoj průmyslu a především zvyšování životní úrovně městského obyvatelstva přineslo velmi nepříznivé změny v cenách, které způsobily rychlý úpadek chovu ovcí a naopak značný rozvoj chovu skotu. Rostoucí poptávka po mase, mléce a mléčných výrobcích zvýšila na Moravě v průběhu druhé poloviny 19. století ceny masa a mléka asi o 75 %, což stimulovalo růst početního stavu skotu, jež činil v letech 1851 – 1857 kolem 30 %. Po období sucha na počátku 60. let a jím způsobené neúrodě krmných plodin, což způsobilo stagnaci až pokles početního stavu skotu, se chov opět začal rozvíjet.

Závěrem lze říci, že během 19. století docházelo k neustálému pozvolnému zvyšování počtu koní i skotu, teritoriálně různě intenzivně zastoupenému, způsobenému především rozvojem průmyslu a zvyšováním životní úrovně obyvatel, čímž byl kladem důraz na větší produkci zemědělských plodin a potravin vůbec.

Prameny a literatura

Moravský zemský archiv v Brně, fond D8 – Vceňovací operáty Stabilního katastru.

ALBERT, E. (1970): Ekonomika moravského zemědělství ve druhé polovině 19. století, *Prameny historie zemědělství a lesnictví* 8, 1970,

¹⁰ tamtéž, s. 188.

¹¹ tamtéž, s. 189 – 190.

s. 188 – 189.

LOUDIL, L. (1972,1973): Vývoj plemenářské práce a chovatelských podmínek v živočišné výrobě v Čechách (období 1750 – 1870), *Vědecké práce Zemědělského muzea* 12 a 13.

LOUDIL, L. (1980): Vývoj živočišné výroby na území ČSR v období kapitalismu 2. poloviny 19. století, *Prameny a studie Zemědělského muzea* 22, s. 1 – 142.

HLEDÍKOVÁ, Z. – JANÁK, J. – DOBEŠ, J. (2005): Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost, Praha, s. 273 – 275.

Koně jako součást hospodářské pomoci UNRRA Horses as part of economic assistance UNRRA

První poválečná léta přinášela postiženým státům nelehký úkol konsolidovat rozvrácená hospodářství. Závažnost této situace si uvědomovali také Spojenci a ještě před koncem druhé světové války založili mezinárodní organizaci UNRRA. Jejím úkolem bylo organizovat a dodávat materiální pomoc pro většinu zasažených zemí.

V Československu následně vznikaly plány na obnovu jednotlivých průmyslových odvětví. Jedním z nich byl zemědělský program zahrnující rovněž tažné a chovné zvířectvo. Velký důraz kladly úřady na koně, jejichž chovy postihly válečné rekvizice, společně s výměnou kvalitních kusů za slabá zvířata nevhodná k vojenskému využití. V letech 1946 až 1947 proto přivážely vlakové transporty koně z Hamburku do karantény v Plané u Mariánských lázní. Po prověření jejich zdravotního stavu docházelo za přísného dohledu Okresních národních výborů k redistribuci jednotlivým zájemcům.

The first postwar years brought to the depressed states a difficult task to consolidate broken economy. The Allies awared the seriousness of this situation and before the end of World War II formed an international organization UNRRA. Its task was to organize and provide material to support the majority of affected countries.

Then in Czechoslovakia the plans for the reconstruction of various industries were formed. One of them was an agricultural programm that also included towing and breeding beasts. Offices placed big emphasis on the horse farms affected by the war requisitions, together with the exchange of high-quality pieces to low animals unfit for military use. From 1946 to 1947, therefore the train transports brought horses from Hamburg to quarantine in Plana by Marianske Lazne. After a review of their health status happen the redistribution of individual candidates under a strict supervision of the District National Committees.

Prohlášení, jímž uvítal prezident republiky dr. Edvard Beneš delegaci UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitations Administration) na Pražském hradě dne 8. listopadu 1946 trefně vystihuje, jak důležitou roli hrála včasná hospodářská pomoc v obnově válkou postiženého Čes-

koslovenska. Nejednalo se samozřejmě jen o dodávky potravin, na jejichž nezvyklé složení dodnes vzpomíná mnoho pamětníků.¹ Ty tvořily pouze jednu z položek v seznamu rehabilitačních plánů, mezi něž patřila také podpora báňského, hutního, strojírenského, energetického a lehkého průmyslu, přičemž nelze opomenout ani rozvrácenou zemědělskou výrobu. Právě kvůli potřebám posledního ze jmenovaných odvětví vznikl „Zemědělský program“ zaměřený na zajištění prostředků nezbytných k jeho regeneraci.

Podrobně vyjmenovat širokou škálu všech dodávaných surovin by bezpochyby přesahovalo možnosti předkládané studie. Proto je k nastínění hlavních okruhů zájmu zemědělců využito rozdělení do šesti kategorií, vytvořených objednacím odborem Československého úřadu pro hospodářskou pomoc – semena, hnojiva, mořidla, dobytek, zemědělské stroje, traktory.² Významným bodem spadajícím do čtvrté skupiny nadespaného schématu byli koně, jejichž stavy utrpěly z důvodu vojenských rekvizic velké ztráty. Nicméně před vlastním rozborem událostí a problémů spojených s dodávkami koní v letech 1946 – 1947 je třeba nejdříve osvětlit předcházející vývoj. Pozornost si zaslouží činnost exilové vlády v Londýně, udržující přímé kontakty s organizací UNRRA pomocí stálého delegáta a ministra hospodářské obnovy Františka Němce, jednání vedená ministrem zahraničí Janem Masarykem na mezinárodní úrovni a samozřejmě také úsilí ministerstva zemědělství, které od svého vzniku dne 7. ledna 1943 zpracovávalo programy určené k obnově poválečného Československa.³

Jednání exilového ministerstva zemědělství

Nově vzniklé ministerstvo zemědělství pod vedením Jána Lichnera, obzvláště jeho zemědělský odbor, převzalo některé povinnosti doposud spadající do pravomocí ministerstva hospodářské obnovy. Patřilo mezi ně zastupování československých zájmů v Technickém poradním zemědělském výboru (Technical Advisory Committée on Agriculture) a v jeho

¹ Zmiňovaná skutečnost vyplývá z rozhovorů s pamětníky. Například J. H. z Prahy komentuje překvapení, jež způsobilo otevření konzervy obsahující vepřové maso s rozinkami slovy: „Tenkrát byl hlad, tak se jedlo všecko, ale na maso na sladko jsme nebyli zvyklí“. Archiv autora.

² NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o činnosti objednacích odboru, inv. č. 90, kart. 10.

³ Datum se vztahuje k faktickému zahájení činnosti exilového ministerstva zemědělství s tím, že Ján Lichner byl ministrem jmenován dekretem prezidenta republiky dr. Edvarda Beneše již 12. listopadu 1942, avšak přípravné práce trvaly až do začátku následujícího roku. NA Praha, f. UNRRA, Výklad ministra zemědělství Jána Lichnera, přednesený na XIV. plenární schůzi třetího zasedání Státní rady dne 8. 3. 1943, inv. č. 157, kart. 190.

podvýborech – jedním z nich byl podvýbor pro hospodářské užitkové a plemenné zvířectvo.⁴ Jeho práce se měla mimo jiné opírat také o dosavadní britské úspěchy v plemenitbě koní a dobytka. Ministr Lichner se k jejím výsledkům vyjádřil následujícím způsobem: „*Pokiaľ sa týká výroby živočišnej, bola Anglia vždy zvlášť v plemenitbe učiteľkou všetkých ostatných národov*“.⁵

Další neméně důležitou povinností bylo zpracovat ty z výsledků britské zemědělské praxe a výzkumu, které mohly přispět k urychlení obnovy osvobozeného Československa. Ministerští odborníci totiž předpokládali závažné nedostatky, způsobené využitím hospodářských zdrojů podrobené vlasti ve prospěch německého válečného úsilí v několika směrech. Mezi prvořadě problémy patřil nedostatek lidských zdrojů, umělých hnojiv spojený s klesající úrodností, tažných zvířat a dopravních prostředků. S ohledem na živočišnou výrobu se jako nejdůležitější jevílo zajištění dostatečného množství krmiva a léčiv. Nezapomínalo se ani na nutnost veterinární péče jako prostředku proti šíření nebezpečných nákaz mezi zvířaty. V dlouhodobějším měřítku panovaly obavy z celkového podlomení hospodářského života a následného hladovění obyvatelstva.⁶

Na základě zmíněných skutečností vznikal rozsáhlý plán na zabezpečení polnohospodářské výroby po skončení války. Jeho hlavním cílem bylo především zajistit chod zemědělského podnikání v osvobozeném Československu. První přechodná opatření směřovala k zajištění dodávkových povinností státním orgánům. Uvažovalo se o využití Němci zavedeného systému, který okupační správa zpracovala: „*do nejmenších podrobností, takže není možno čs. zemědělcům se jí vyhnout ani co do množství, ani co do jakosti /mléčná jednotka/. Uvažuje se tudíž zachovati tento systém v prvním období po válce, ovšem s příslušným korekcemi ...*“⁷ Dále řešila osevňovací plán, mechanizaci a zvýšení podílu lukařství společně s pastvinářstvím jako důležitého faktoru pro zvýšení chovu koní a dobytka. Z toho důvodu byl také sestaven odhad stavu domácích zvířat pro roky 1943–1944 ve srovnání s léty 1935–1937 s tím, že se v budoucnu počítalo s možností úbytku stavů na základě několika možných příčin: I. za normálních poměrů, II. v případě povinných rekvizic, III. pokud by přes území státu přešla fronta. U koní se pro rok 1943 oproti stavu z předválečného období uvažovalo o ztrátě 52 000 kusů, tedy ze stavu

4 Další podvýbory se zabývaly krmivem a výsadbou, umělými hnojivy, hospodářskými stroji a nástroji a zásobováním zemědělskými potřebami.

5 NA Praha, f. UNRRA, Výklad ministra zemědělství Jána Lichnera, přednesený na XIV. plenární schůzi třetího zasedání Státní rady dne 8. 3. 1943, inv. č. 157, kart. 190.

6 NA Praha, f. UNRRA, citovaný pramen.

7 NA Praha, f. UNRRA, Přehled činnosti ministerstva zemědělství, inv. č. 157, kart. 190.

702 000 na 650 000.

Procentuální úbytek byl vyjádřen následujícím způsobem: normální poměry – 18%, rekvizice – 25%, přechod fronty – 50%. Nicméně pro válečná léta se jednalo pouze o přibližný odhad bez možnosti zjištění skutečných stavů v okupovaném Československu. Podrobnější srovnání s dalšími domácími zvířaty je přehledně zpracováno v následující tabulce.⁸

ODHAD STAVU DOMÁCÍHO ZVÍŘECTVA V ČESKOSLOVENSKU

	1935-37	1943-44	1944-45		
			I.	II.	III.
Hovězí dobytek celkem	4 494 000	4 000 000	10%	30%	5440%
Pouze krávy	2 464 000	2 100 000	10%	30%	50%
Prasata	3 106 000	2 800 000	50%	60%	70%
Koně	702 000	650 000	18%	25%	50%
Drůbež celkem	41 000 000	38 000 000	80%	80%	80%
Pouze slepice	21 000 000	16 000 000	80%	80%	80%

Vznik mezinárodní organizace UNRRA

Ve stejném roce, kdy zahájilo činnost ministerstvo zemědělství v Londýně, vrcholila jednání vedoucí ke vzniku organizace UNRRA. Na jejich počátku stál prezident Roosevelt, který si včas uvědomil nutnost materiální pomoci válkou poničené Evropě.⁹ Současně existovala také samostatná britská iniciativa. Došlo k založení „*Inter - Allied Comittée for Post War Requirements*“ pod vedením Fredericka Leith-Rosse (hovorově „*Leith-Ross comittée*“), jehož činnost byla zakončena přijetím tzv. Masterplanu. V něm byly poprvé přesně formulovány národní požadavky na potřeby nezbytné k obnově poválečného života. Avšak výsledky práce tohoto výboru měly několik omezení, neřešily kde sehnat potřebné zásoby, čím je financovat a z geografického hlediska se zaměřily jen na regiony střední, jižní a západní Evropy. Také odsunutí Ameriky, Sovětského svazu a Číny do pozice pozorovatelů nemohlo přinést očekávané výsledky.¹⁰

Teprve po vyjasnění poměrů mezi spojenci předložili v červnu 1943 Spojené státy první návrh na zřízení UNRRA. Po posledních úpravách projektu, provedených na základě spojeneckých připomínek, došlo dne 9. listopadu 1943 k setkání 44 zástupců všech účastnických zemí Spojených náro-

8 NA Praha, f. UNRRA, citovaný pramen.

9 Karel SOMMER, UNRRA a Československo, Opava 1993, s. 9.

10 Čechoslovák, Londýn, 21. 1. 1944. Výklad ministra Františka Němce na šesté plenární schůzi Státní rady, s. 1.

dů v Bílém domě. Téhož dne shromáždění podepsalo konvenci o zřízení Rady spojených národů UNRRA, která zahájila jednání hned následující den v Atlantic city.¹¹ Československo patřilo mezi první signatáře charty UNRRA, na jednání ho zastupovali ministr zahraničí Jan Masaryk, jenž smlouvu podepsal, a pozdější vládní delegát při UNRRA ministr hospodářské obnovy František Němec.¹²

První konkrétní dohodu o formě a rozsahu pomoci Československu se Správou spojených národů UNRRA signoval Jan Masaryk 26. února 1945. Podpisu předcházela ještě oficiální dopis z 24. února 1945, v němž již zmiňovaný

F. W. Leith-Ross, jako zástupce generálního ředitele Evropského okřkového úřadu, podával Janu Masarykovi vysvětlení k některým bodům smlouvy.¹³ Vlastní úmluva pak obsahovala deset článků potvrzujících dosavadní ujednání a několik dodatků. Doplněk označený číslem III. se zabýval zemědělskou obnovou, přičemž článek IV., odstavec 3) říká, že „zemědělská obnova a jiné prostředky pro zvýšení potravy potřebné pro pomoc mohou obsahovati, aniž by však byly omezeny na znovuvybavení usedlostí hybnou silou a zemědělskými stroji“, což zahrnovalo zemědělské stroje, ale i tažné koně a dobytek.¹⁴ Tato nařízení následně převzal Zemský národní výbor do vyhlášek, jejichž úkolem bylo informovat Okresní národní výbory (dále ONV) o možnostech a podmínkách získání podpory UNRRA.¹⁵

První dodávky zboží a činnost Československého úřadu UNRRA

Souběžně s mezinárodními aktivitami exilové československé vlády probíhala jednání ministerstev o konkrétní podobě poválečné pomoci. Postupně tak vznikala národním plán nákupu, jehož součástí byl také zemědělský program. Příkladem takovýchto schůzí je jedna z mezirezortních porad, konaná 31. října 1944 na ministerstvu zemědělství. Zástupci několika ministerstev (např. ministerstvo zahraničí, ministerstvo národní

11 Tuto verzi vzniku organizace UNRRA uvádí ministr F. Němec v citovaném výkladu z jednání Státní rady. Naproti tomu je běžně přijímána verze o podepsání charty UNRRA na konferenci v Atlantic city dne 9. 11. 1943 na základě dohod z Washingtonu. Srovnej: Karel SOMMER, citované dílo, s. 9.

12 Karel SOMMER, citované dílo, s. 10.

13 NA Praha, f. UNRRA, Oficiální dopis F. W. Leith-Rosse Janu Masarykovi, inv. č. 157, kart. 190.

14 NA Praha, f. UNRRA, citovaný pramen, Překlad smlouvy mezi vládou ČSR a UNRRA.

15 Státní okresní archiv Plzeň-jih v Blovicích, f. ONV Přeštice, akce UNRRA, inv. č. 49, kart. 75.

obran, ministerstvo financí a další), předložili připomínky k definitivní podobě seznamu zboží určeného k odeslání do vlasti. Mezi jinými návrhy poskytli úředníci ministerstva zemědělství také informaci o tom, jakým způsobem by měly být zajišťovány dodávky koní. Poprvé se objevuje myšlenka získání jejich potřebného množství prostřednictvím reparací z Německa, Maďarska a Rumunska. S nákupem z prostředků UNRRA se v té době počítalo jen v případě, kdy nebude možné koně tímto způsobem opatřit.¹⁶ Zpočátku se hovořilo zejména o potřebě koní pro lesnictví na Slovensku a Podkarpatské Rusi. Avšak seznam plánovaného zboží, určeného k odeslání do Československa v období od února do června 1945 počítal již jen s koňmi pro slovenské zpracovatele dřeva, konkrétní požadavek činil 20 000 užitkových koní, 150 plemenných hřebců a 2000 klisen.¹⁷ Lze předpokládat, že tato skutečnost měla souvislost s událostmi na Podkarpatské Rusi, jež vedly až k jejímu odstoupení Sovětskému svazu.¹⁸

S blížícím se koncem války vznikla nová vláda Národní fronty Čechů a Slováků. Mezi její zásadní úkoly patřilo také zajistit první zásilky UNRRA pro obyvatelstvo osvobozených částí Slovenska. Podle zápisu o struktuře a uspořádání vládních orgánů, sestaveného dne 4. dubna 1945 v Košicích, byly záležitosti UNRRA přiděleny ministerstvu výživy, v jehož čele stál Václav Majer. Příslušnou agendu řešil V. odbor pod vedením Evžena Löbla.¹⁹ Ten se však zdržel v Londýně a zpočátku byl zastupován Vratislavem Cinkem. Ještě za jeho působení vypracovalo finanční oddělení první plány organizace inkasa protihodnot za dodávky UNRRA a potřebné tiskopisy. Přestože s prvními zásilkami zboží počítali vládní úředníci od konce července 1945, přišla už koncem dubna zpráva o vlakovém transportu z Rumunského přístavu Konstace, kde 8. dubna přistály lodě „El Mundo“ a „H. V. Longfellow“. Tento transport měl však obtíže a uvízl na cestě do Košic z důvodu poničených tratí, takže na místo určení dorazil s velkým zpožděním 2. května 1945.

16 NA Praha, f. UNRRA, Zápis o schůzi konané 31. října 1944 v ministerstvu zemědělství, inv. č. 157, kart. 190.

17 NA Praha, f. UNRRA, Seznam zboží určeného k odeslání do Československa, inv. č. 157, kart. 190.

18 Blíže: *Eduard Vacek, Válčené a poválečné události na Podkarpatské Rusi ovlivnily osudy německých starousedlíků v pohraničí*, in: *Historická penologie 2/2006*, Praha 2006, s. 29 – 37.

19 V. odbor min. výživy byl rozdělen na jednotlivá oddělení následujícím způsobem: 1) oddělení pro styk s Misí UNRRA, 2) oddělení pro soustředování požadavků jednotlivých resortů, 3) oddělení pro překládání a převzetí zboží, 4) oddělení finanční. NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o vývoji úřadu a činnosti presidia Československého úřadu pro hospodářskou pomoc a obnovu, inv. č. 90, kart. 11.

Před jeho příjezdem porada ministrů rozhodla o cílové stanici pro první vlak se zbožím UNRRA. Stalo se jím neporušené skladiště cukrovary v Trebišově. Zde začalo shromažďování potravinových konzerv, beden syrového sádla, zeleniny, hrachu, obnošených šatů, pokrývek, vojenských bot, dezinfekce a ze zemědělských potřeb semen. Bohužel, vykládání tohoto transportu bylo poznamenáno velkým chaosem způsobeným na poslední chvíli svolanými muži z okolních vesnic, vojenskou posádkou v Trebišově a osazenstvem repatriačního tábora. Do celé akce nevnesli pořádek ani dva úředníci ministerstva výživy pověřeni dozorem. Celou situaci uklidnil až příjezd již zmiňovaného Vratislava Cinka, který společně s dr. Miroslavem Kernerem dostal od ministra výživy pověření řídit přebírání zásilek.²⁰ Přestože se mnoho potravin ztratilo a skončilo na černém trhu, přišla pomoc téměř na poslední chvíli, protože vydrancovanému Slovensku hrozil hladomor, k čemuž přispívalo i chování vojáků Rudé armády.²¹

Po přesídlení československé vlády do Prahy v květnu 1945 začalo ministerstvo výživy ihned organizovat akci UNRRA. Ministr V. Majer předložil 29. května předsednictvu vlády návrh usnesení o zřízení „Československého úřadu UNRRA při ministerstvu výživy“, jenž byl schválen na 28. schůzi vlády dne 8. června 1945. Na jeho základě se přednostou stal dosavadní ministr a delegát při UNRRA František Němec a jeho náměstkem Evžen Löbl. Nedostatkem byla absence prováděcích vyhlášek, což ve svém důsledku stěžovalo celou administrativu i hospodářskou a finanční agendu. Sídlem úřadu se prozatímně stalo čtrnáct místností zajištěných v budově Živnostenské banky v ulici Na Příkopě v Praze. V provizorních podmínkách zahájilo svojí činnost osm oddělení nově vzniklého úřadu.²² Současně vznikly také expositury v Brně a Bratislavě

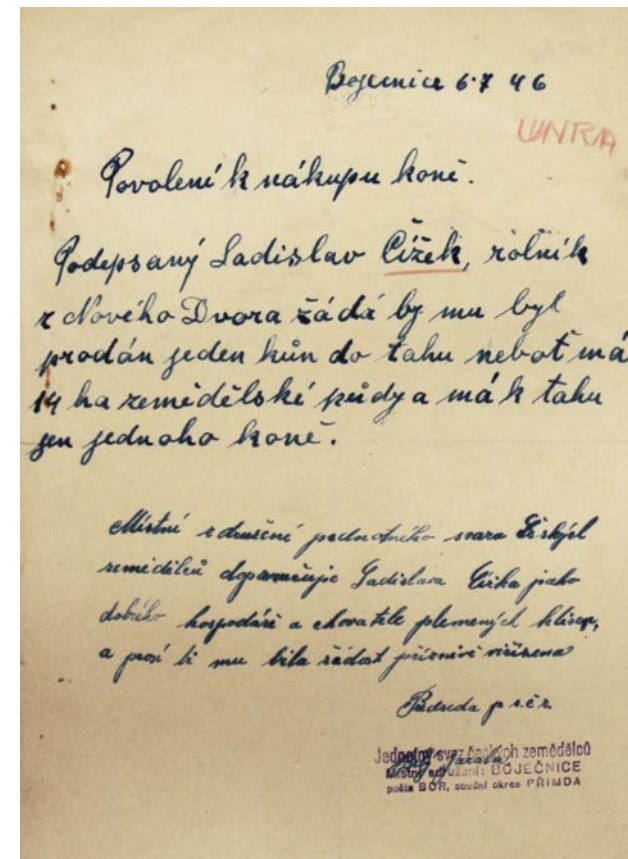
20 NA Praha, f. UNRRA, citovaný pramen.

21 Karel SOMMER, citované dílo, s. 21.

22 Byly to: 1) odděl. vládního delegáta, 2) odděl. přednosty úřadu, 3) odděl. koordinační, 4) presidium, 5) odděl. objednávek průmyslové a zemědělské rehabilitace, 6) odděl. dopravní a distribuční, 7) účtárna, 8) odbor kontrolní a statistický. Avšak hned v srpnu 1945 došlo k reorganizaci a úřad byl rozdělen na čtyři odbory následujícím způsobem: I) presidium – přednosta dr. Emanuel Pohl, II) koordinační – přednosta dr. Vojtěch Schlesinger, III) objednávací – přednosta Kamila Baderová, IV) Dopravní a distribuční – přednosta Arnošt Zapletal. Účtárna byla původně zamýšlena jako samostatný V. odbor, ale nakonec se stala součástí odboru IV. Později došlo ještě ke zřízení V. automobilového odboru pod vedením dr. Bruno Šteinerja, vyčlenění účtárny a zřízení samostatného VI. finančního odboru s přednostou ing. dr. Jaroslavem Škochem a následně prof. Josefem Urbancem. Jako poslední zahájil v září 1946 VII. odbor NON-UNRRA s přednostou Josefem Steinem. V prosinci 1946 došlo také ke změně ve vedení úřadu. Na místo dosavadního přednosty F. Němce nastoupil dr. M. Kerner, který zůstal v jeho vedení až do ukončení činnosti. NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o vývoji úřadu a činnosti presidia Československého úřadu pro hospodářskou pomoc a obnovu, inv. č. 90, kart. 11.

s odbočkou v Košicích. Náročnou práci zvládalo počátkem června roku 1945 jen 43 osob! Avšak s přibývajícými služebními povinnostmi narůstal i počet zaměstnanců, takže ke konci roku 1946 jich bylo už 506, což také představovalo maximální počet pracovníků.

V důsledku zvyšování počtu pracovních sil bylo nutné hledat nové prostory vyhovující nárokům rozrůstající se instituce. Nové kanceláře začaly vznikat na Petřském náměstí 1, kam se již v průběhu druhé poloviny roku 1945 přestěhoval dopravní a distribuční odbor, což způsobilo dočasné obtíže zaviněné rozdělením jednotlivých odborů na dvě místa v Praze. Celý úřad zahájil na nové adrese činnost k 1. 1. 1946.²³



Žádost o povolení nákupu koně

SOKA Tachov, f. ONV Tachov, sign. X/6b, chov koní 1945 – 1946, povolení, koupě, reversy a jiné doklady týkající se koní z akce UNRRA.

23 NA Praha, f. UNRRA, citovaný pramen.

Nové požadavky a situace v poválečném Československu

Tolik tedy ke stručnému popisu vzniku mezinárodních i Československých úřadů UNRRA, a nyní přímo k otázce dovozu koní. Po celé první pololetí roku 1945 probíhala již zmiňovaná jednání o závěrečné podobě dovozního programu, jenž tak prošel několika změnami. Oproti výše uvedeným počtům, s nimiž počítal národní plán nákupu z druhé poloviny roku 1944, došlo v novém „Dovozním programu pro první pomoc a rehabilitaci“ k výraznému navýšení požadavku na užitkové koně. Avšak předpoklad importu 70 000 kusů z Německa se londýnskému zastoupení UNRRA jevil jako poněkud přehnaný.²⁴ V souhrnu poznámek k Československým nárokům v oboru živočišné produkce z 30. dubna 1945 je k tomuto bodu přímo uvedeno: „Celkem požadavky československé jsou rozumné a vyjma koně jsou v mezích schválených zásad“.²⁵ Až překvapivě umírněně naproti tomu působí předpokládané množství chovných hřebců – 18 chladnokrevníků z Belgie, 14 plemene Nonius a 5 Lipicánů z Maďarska, 2 hannoverští, 3 angličtí polokrevníci a 4 východopruští z Německa, 3 koně norik z Rakouska. Nakonec dojednal delegát II. odboru ministerstva zemědělství ing. Lambreg se zástupci UNRRA v Londýně následující maximální dovozní limity:²⁶

DOVOZNÍ LIMITY KONÍ Z AKCE UNRRA

Užitkové koně		20 000
Plemenní hřebci	belgičtí	50
	norik	25
	hannoverští	25
	angl. polokrevník	50
Plemenné klisny	belgické	1 000
	norik	500
	hannoverské	500
Celkem		22 150

A jak vypadaly stavy koní a jejich chov v Československu po druhé světové válce? Přehled vypracovaný k 1. červenci 1945 nepřináší v případě Čech a Moravy jednoznačnou odpověď. Ve srovnání s počátkem

24 NA Praha, f. UNRRA, Dovozní program pro první pomoc a rehabilitaci, inv. č. 163, kart, 193.

25 NA Praha, f. UNRRA, Souhrn poznámek Mr. Wilsona, inv. č. 163, kart, 193.

26 NA Praha, f. UNRRA, Informace pro dr. ing. Václava Káce, inv. č. 166, kart. 194.

roku 1937 je uváděn 12% nárůst, tedy zvýšení počtů v Čechách z 246 487 ks na 291 056 ks; na Moravě se předpokládalo navýšení ze 157 078 ks na 162 302 ks. Nicméně je pravděpodobné, že v průběhu sčítání docházelo k mnoha nepřesnostem. Kvůli problémům, které provázely zjišťování potřebných dat v pohraničních okresech, kde mimo jiné došlo v souvislosti s ústupem německé armády a začínajícími odsuny obyvatelstva k nemalým ztrátám koní, byly použity výsledky ze sčítání v roce 1938. Další zkreslení přineslo také započtení původně vojenských koní, přidělených na základě reversu k užívání civilnímu obyvatelstvu, což se oproti roku 1937 projevilo jako přírůstek. Na druhou stranu je třeba říci, že v mnoha případech nešlo o násilné odebrání koní jejich majitelům, ale o nedobrovolnou výměnu za zvířata slabší, hůře uzpůsobená fyzicky náročné zemědělské práci. Z českých a moravských statků tak byli odvečeni koně o průměrné váze 600 – 700 kg s kohoutkovou výškou 170 cm, přičemž náhradou se stali koně malého vzrůstu (východní), vážící okolo 400 kg a o kohoutkové výšce 150 cm, což názorně dokládá tabulka stavu koní rozdělených podle věku. V ní je zřetelný největší úbytek v kategorii od 3 do 15 let činící 23%. Naopak nejvíce přibýlo koní starších 15 let, celkem 11%.

Ještě horší byla situace na Slovensku. Předválečné chovy polokrevníků a teplokrevníků, které měly velmi dobré jméno i v okolních zemích, utrpěly nenahraditelné škody. Z předválečného stavu činícího zhruba 260 000 kusů zůstalo po skončení války necelých 150 000 koní.²⁷ Prvotní krizi hospodářské obnovy měla zažehnat dodávka 17 000 koní z méně postižených Čech, která do místa určení dorazila během léta roku 1945. V září se zvažovala ještě další pomoc čítající 2000 kusů, ale její uskutečnění se nepodařilo nijak potvrdit. S ohledem na dostupné informace lze říci, že Čechy společně s Moravou postihlo spíše výrazné snížení kvality chovů, způsobené zejména nedobrovolnou výměnou za slabší koně s horšími vlastnostmi. Avšak v přehledech uváděný 12% nárůst se v důsledku nespolehlivých údajů použitých při prvním poválečném sčítání nejeví jako reálný a celkový počet koní se pravděpodobně mírně snížil. Naproti tomu Slovensko zasáhla reálná ztráta velkého množství zvířat. Celkové škody v průběhu války se pohybují v rozmezí od 100 000 do 150 000 kusů.

27 NA Praha, f. UNRRA, Súčasný stav poľnohospodárstva na Slovensku, inv. č. 166, kart. 194.

ROZDĚLENÍ KONÍ PODLE VĚKU

	1.1.1937		1.7.1945	
	kusů	%	kusů	%
Mladší 1 roku	18 491	5	49 007	11
1 - 2 roky	40 526	10	70 696	16
3 - 15 let	299 770	74	230 956	51
Starší	44 778	11	102 699	22
Celkem	403 565	100	453 358	100

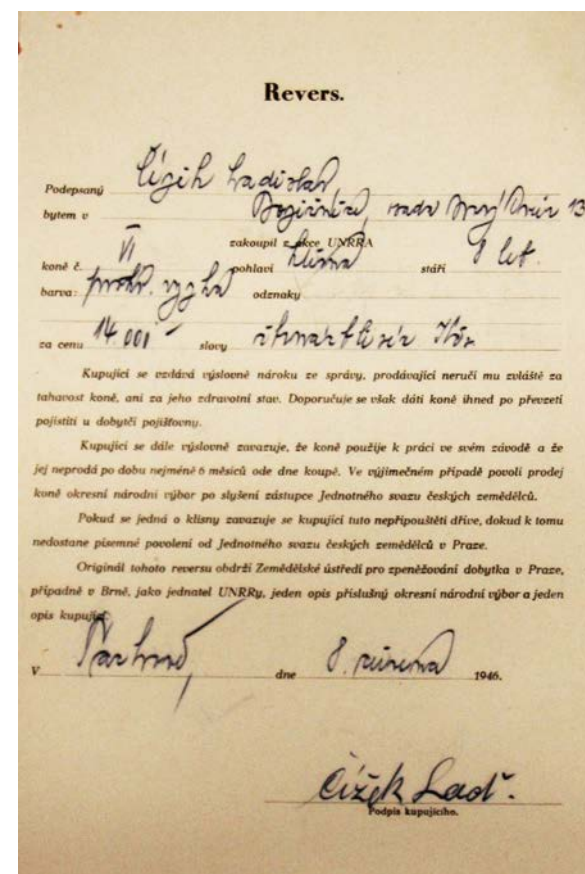
Následky těchto událostí na sebe nenechaly dlouho čekat. Nedostatek motorových vozidel a paliva vedl k znovuzapojení koňských potahů do městského zásobování. Předpokládalo se zvýšení jejich stavu na počty obvyklé před rokem 1925, kdy došlo k výraznějšímu rozšíření motorových vozidel. Také na venkově nebyla situace lepší. Zemědělci pociťovali zejména nouzi o tažnou sílu, což mělo stejné důsledky jako ve městech; běžně docházelo k zapřahání starých a nemocných koní s výrazně nižší výkonností. To vedlo k jejich přetěžování, častým úhynům a nuceným porážkám vyčerpaných zvířat. Ke zlepšení situace nepřispělo ani rozšíření infekcí způsobených zanedbanými koňmi pocházejícími od vojsk operujících na území Československa.²⁸

V období od června do září roku 1945 pracovalo ministerstvo zemědělství a československý úřad UNRRA na upřesnění požadavků v rámci programu zemědělské obnovy, přičemž u užitkových koní došlo k výraznému překročení dojednaných dovozních limitů. Bylo požadováno 20 000 chladnokrevných nebo teplokrevných silných tažných koní středního věku, pocházející z Anglie, případně z USA, k tomu dalších 10 000 z Dánska a 12 000 nespecifikovaného původu, které mělo doplnit ještě 5 000 kusů z Maďarska, jako poválečná kompenzace a 5 000 z Francie v rámci kompenzačního obchodu.

U plemenných koní zemědělství odborníci navrhovali také místa vhodná k jejich získání, aby co nejvíce vyhovovali podmínkám v Československu. Belgičtí hřebci a klisny měli být dovezeni buď přímo z Belgie nebo z Porýní. Hřebci plemene norik z hřebčince Stadtl, případně z trhu ve městě Wels, jenž pořádal „Landesverband der Pferdezüchter Ober-Donau“. Klisny pak ze Salzburku, Štýrského Hradce nebo Klagenfurtu. Hanoverské hřebce z hřebčince v Celle nebo z trhu koní, který v Hannoveru organizoval „Verband der Züchter des hannoverschen Warmblutpferdes“; klisny z trhu v Drochtersen. Jen s hřebci se počítalo u anglické-

²⁸ NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o stavu koní, inv. č. 163, kart. 192.

ho polokrevníka plánovaného pro slovenské chovy (import z Maďarska). Výběr těchto koní měla provádět dvoučlenná komise ministerstva zemědělství společně s jedním zástupcem UNRRA.²⁹



Revers podepsaný při koupi koní z akce UNRRA

SOKA Tachov, f. ONV Tachov, sign. X/6b, chov koní 1945 – 1946, povolení, koupě, reversy a jiné doklady týkající se koní z akce UNRRA.

K rychlému splnění těchto požadavků se mise UNRRA v prvních šesti měsících po skončení války stavěla poněkud skepticky z důvodu vyšších ztrát v jiných zemích. Například v Řecku, Polsku a Jugoslávii se odhadoval úbytek krav na 36 – 39% zatímco Československo uvádělo 14%. Koně navíc spadali na základě vládního sdělení do skupiny, kde naopak došlo ke zvýšení stavů. Další problém představovaly někte-

²⁹ NA Praha, f. UNRRA, Požadavek koní, inv. č. 166, kart. 194.

ré podmínky uložené zemědělskou misí UNRRA před zahájením dodávek hospodářské pomoci, jednalo se zejména o zajištění dostatku krmiv, veterinárních prostředků a dopravních kapacit.³⁰ Součástí předložených požadavků se proto staly i zvěrolékařské potřeby, rozdělené do několika kategorií. Za nejdůležitější byly považovány „zvěrolékařské jednotky typu C 1“, jež obsahovaly léky pro 25 000 zvířat.³¹ Těch mělo být pro koně dodáno 23 kusů – 13 Čechy a Morava, 10 Slovensko a Podkarpatská Rus.³²

Když se podařilo dojednat definitivní podobu nejen zemědělského programu, bylo nutné ke každému požadavku vypracovat rozsáhlé odůvodnění, kterým se jednoznačně prokázala potřeba konkrétní položky seznamu a její nepostradatelnost v rámci obnovy země. Toto takzvané „justification“ zpracovával objednávací odbor Československého úřadu pro hospodářskou pomoc, jehož zaměstnancům musel způsobit mnoho „bezesných nocí“. Výsledkem jejich činnosti se totiž stal několikasetstránkový rozbor ekonomické situace v prvním mírovém roce. Po jeho předložení Administraci UNRRA došlo ještě k dalším úpravám kvůli připomínkám na oprávněnost mnohých žádostí. O závěrečných změnách se jednalo až do jara roku 1946, kdy již téměř rok přicházely zásilky s pomocí z válkou nezasažených zemí.³³

Za účelem podpory Československých zájmů a sledování průběhu plnění všech programů byla v květnu 1946 ustanovena takzvaná Washingtonská delegace složená z devíti zástupců nejdůležitějších průmyslových odvětví. Za ministerstvo zemědělství se jí zúčastnil ing. Jaroslav Vintika. Mezi její hlavní úkoly patřilo určování priorit zboží v rámci každé hospodářské oblasti, společně se zprostředkováním komunikace mezi Administrací UNRRA a ministerstvy ve vlasti. Vystupovali také jako nákupčí surovinových přebytků.³⁴

Zahájení dovozu koní

Samostatným problémem jsou snahy o určení data zahájení dodávek koní do Československa. Cílovou stanicí zámořských lodí dovážejících

30 Zemědělským zástupcem mise UNRRA v Československu, pověřeným k jednání v záležitostech programu zemědělské obnovy se stal J. H. Gorvin.

31 Existovaly ještě jednotky typu C 2 – obvaziva na šest měsíců (celkem 673), C 3 – nástroje v poměru jedna jednotka na 100 lékařů (celkem 13), C 4 – úplně vybavení pro jednoho zvěrolékaře (nebylo požadováno).

32 NA Praha, f. UNRRA, Souhrn poznámek Mr. Wilsona, inv. č. 163, kart, 193.

33 NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o činnosti objednávacího odboru, inv. č. 90, kart. 10.

34 NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o činnosti washingtonské delegace, inv. č. 90, kart. 10.

živá zvířata se stal přístav Hamburk, jako součást dopravního oddělení Hamburk – Brémy, kde byl za jejich přejímání zodpovědný L. Sněhule.³⁵ Před odjezdem prvního vlaku, k němuž došlo 22. října 1945, bylo nutné nejdříve projednat možnosti tranzitu přes ruskou zónu v Německu. Zástupce sovětských okupačních orgánů generálmajor ing. Trunov, vedoucí dopravního oddělení štábu maršála Žukova, potvrdil na jednání v Berlíně, uskutečněném ve dnech 9. a 10. října, souhlas s využíváním trasy Hamburk, Brémy, Hannover, Braunschweig, Helmstedt, Magdeburk, Gera, Plauen, Marktredwitz, Cheb s tím, že zamítl původně zamýšlenou kratší variantu z Hannoveru na jih, přes Bebru do Erfurtu a Gery. Povolení se vztahovalo na dva vlaky denně, každý o maximální váze 1000 tun. Velký důraz kladl také na lodní dopravu po Labi jako doplnění přepravy po železnici. To se ale netýkalo živých zvířat, pro něž nejsou říční čluny vhodné.³⁶

V prosinci roku 1945 ruská strana navrhla ještě několik změn předcházejícího povolení. Zástupce vrchního velení sovětské vojenské administrativy v Německu, armádní generál Sokolovský, dopisem ze dne 19. prosince, informoval československého ministra dopravy, armádního generála Antonína Hasala-Nižborského o tom, že se za stejných podmínek jako doposud povoluje přeprava po původně zamítnuté trase Bebra, Erfurt, Gera. Ale objevila se také nová povinnost, použití sovětských lokomotiv při přejezdu okupační zóny, za něž se mělo platit podle tarifu běžného na německých železnicích.³⁷ Po překročení hranic u Chebu pokračoval vlak přes Stříbro do Plzně, kde bylo zboží vykládáno, proclíváno a po vyhotovení tuzemských nákladních listů následně redistribuováno. Výjimku tvořily jen transporty koní a dobytka vykládané již v Plané u Mariánských Lázní, kde došlo ke zřízení záchranné karanténny stanice.³⁸

Zcela uspokojivě nelze odpovědět na otázku, kdy se na území Československa objevili první koně z hospodářské pomoci UNRRA. S jistotou lze tvrdit jen to, že tomu tak nebylo před koncem roku 1945. V programu požadavků na dodání zboží UNRRA po 1. únoru 1946 je přímo řečeno: „*Poněvadž jsme dosud z akce Unrry nedostali žádné koně, ani užitkové, ani plemenné ... opakujeme svůj celý požadavek pro první pololetí roku 1946*“.³⁹ Naproti tomu se podařilo zachytit první zmínku o 60 koních

35 NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o činnosti distribučního oddělení, inv. č. 90, kart. 11.

36 NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o jednání delegace ministerstva dopravy s ruskými a americkými okupačními úřady v Berlíně, inv. č. 137, kart. 73.

37 NA Praha, f. UNRRA, Oficiální dopis ministru dopravy ze dne 19. 12. 1945, inv. č. 137, kart. 73.

38 NA Praha, f. UNRRA, Zpráva o činnosti distribučního oddělení, inv. č. 90, kart. 11.

39 NA Praha, f. UNRRA, Program požadavků k dodání v období od 1. února do 31. června

dodaných na Slovensko, která je datována k 19. březnu 1946.⁴⁰ Pro zahájení importu koní tak přicházejí v úvahu první tři měsíce zmiňovaného roku, avšak bohužel, bez možnosti přesnější datace. K jejímu určení nepřispěly ani výkazy zboží odeslaného vlakem z Hamburku. Ty zachycují až období od 15. září 1946.⁴¹ Po krátké době ale muselo dojít k výraznému zvýšení počtu dovážených zvířat, protože již na druhé schůzi paritní komise na ministerstvu zemědělství se dne 21. června 1946 hovoří o třech transportech koní a jejich rozdělení mezi Čechy, Moravu a Slovensko následujícím způsobem:⁴²

I. transport – 800 koní; Čechy a Morava 400 kusů, Slovensko 400 kusů.
II. transport – 1402 koní; Čechy a Morava 602 kusů, Slovensko 800 kusů.
III. transport – 2651 koní; Čechy a Morava 1059 kusů, Slovensko 1552 kusů.

Během několika dalších měsíců se stavy koní rychle zvyšovaly, takže výnos ministerstva zemědělství z 15. listopadu hovoří již o 18 896 kusech importovaných v rámci akce UNRRA.⁴³ Přesto dobové písemnosti zachycují jisté nepřesnosti při určení jejich celkového počtu. Závěrečný výkaz dodaného zboží, sestavený ministerstvem výživy, eviduje k 15. květnu 1947 26 677 koní. Z toho jich bylo 10 502 určených pro Slovensko a 283 spadalo do kategorie „*Dary a uhynulé*“. K tomuto číslu je nutné přičíst ještě 15 hřibat, vedených jako samostatná položka. Československé zemědělské podniky a soukromníci tak úhrnem obdrželi 26 692 koní.⁴⁴ Ačkoliv mají předešlé údaje původ v písemnostech vládních orgánů, které se navíc vztahují k záležitosti s mezinárodním významem, takže je lze považovat poměrně spolehlivý pramen, objevovaly se v tisku i jiné údaje. Příkladem může být článek nazvaný „*Dik a trvalá vzpomínka akci UNRRA*“ z deníku Mladá fronta, který v polovině června téhož roku přináší mírně zkreslený údaj o 26 904 koních.⁴⁵ Otázkou je, mohli-li po sestavení konečné zprávy dorazit ještě nějaký vlak z pomoci UNRRA, jenž by obsahoval mimo jiné dalších 212 zvířat, nebo jest-

ce 1946, inv. č. 160, kart. 194.

40 NA Praha, f. UNRRA, Zápis z přípravné schůze paritní komise pro rozdělování zásilek UNRRA konané na ministerstvu zemědělství 19. 3. 1946, inv. č. 163, kart. 192.

41 NA Praha, f. UNRRA, Výkazy zboží odeslaného vlakem a říčními čluny z Hamburku od 15. 9. 1946 do 7. 12. 1946, inv. č. 31, kart. 12.

42 NA Praha, f. UNRRA, Zápis z druhé schůze paritní komise pro rozdělování zásilek UNRRA konané na ministerstvu zemědělství 21. 6. 1946, inv. č. 163, kart. 192.

43 Karel SOMMER, citované dílo, s. 79.

44 NA Praha, f. UNRRA, Konečná zpráva pro UNRRA, inv. č. 90, kart. 10.

45 Severočeská Mladá fronta, 19. 6. 1947, s. 1.

li šlo jen o novinářskou nepřesnost. Avšak vzhledem k jejich množství není možné eventualitu dalšího transportu těsně před koncem celé akce vyloučit. Napovídají tomu i již uvedené přehledy zboží odeslaného z přístavu Hamburk, z nichž vyplývá, že jedna zásilka obsahovala průměrně 466 koní.⁴⁶

Redistribuce koní

Po příjezdu do Plané u Mariánských Lázní musela všechna zvířata přesně nezjištěnou dobu setrvat v karanténě. Jejich přerozdělování mohlo začít teprve, když se neprojeví žádné nebezpečné nemoci. Pokud se jednalo o koně určené k převozu na Slovensko, převzalo všechny povinnosti spojené s distribucí Povereníctvo poľnohospodárstva. V Čechách vše probíhalo na základě žádostí sestavovaných ONV. Leč nešlo o akci časově neomezenou, neboť Zemský národní výbor určil jako uzávěrku pro předložení požadavků 29. srpen 1946. Mezi údaje, které tyto dokumenty musely obsahovat, patřilo také sdělení železniční stanice, u níž je zřízena společná karanténa pro příslušný okres.⁴⁷ Jejich provoz zajišťovala hospodářská družstva podle konkrétní potřeby. Příkladem může být okres Tachov, kde se nacházely dvě, první přímo v Tachově a druhá v nedalekém Boru.⁴⁸

Následovalo odevzdání koní jednotlivým zájemcům, ale i to bylo provázáno splněním několika podmínek. První z nich bylo podání žádosti, kterou musela schválit místně příslušná odbočka Jednotného svazu českých zemědělců (v případě živnostníků měl stejnou pravomoc ONV).⁴⁹ To se dělo formou doporučení připojeného k předložené písemnosti.⁵⁰ Pokud čekatel vyhověl všem podmínkám a hospodářské družstvo disponovalo vhodnými koňmi, mohl si přidělený kus odkoupit. Prodeji předcházelo ještě podepsání reversu, jímž se prodávající strana zbavovala

46 NA Praha, f. UNRRA, Výkazy zboží odeslaného vlakem a říčními čluny z Hamburku od 15. 9. 1946 do 7. 12. 1946, inv. č. 31, kart. 12.

47 Státní okresní archiv Tachov (dále jen SOKA Tachov), f. ONV Tachov, Oběžník Zemského národního výboru č. 991 z 21. 8. 1946, sign. X/6b, Chov koní – povolení, koupě, reversy a jiné doklady týkající se koní z akce UNRRA.

48 SOKA Tachov, soupisy koní dodaných do karantén v Tachově a Boru ze dne 14. a 15. 10. 1946, citovaný pramen.

49 Doprava. Věstník ústředního svazu československé dopravy, r. II., č. 24, s. 328.

50 Například k žádosti Ladislava Čížka z Nového Dvora ze 6. 7. 1946, připojil předseda Místního sdružení následující doporučení (ponechán původní pravopis): „Místní združení jednotného svazu Českých zemědělců doporučuje Ladislava Čížka jako dobrého hospodáře a chovatele plemenných klisen a prosí bi mu bila žádost příznivě viřizena“. SOKA Tachov, žádost Ladislava Čížka, citovaný pramen.

odpovědnosti za zdravotní stav koně i jeho případné fyzické nedostatky. Kupující se naopak zavazoval k tomu, že ho do šesti měsíců neprodá bez souhlasu ONV potvrzeného ještě Svazem zemědělců. Z důvodu zamezení případných spekulací se zvířaty pořízenými z dodávek UNRRA, podléhaly další kroky nových majitelů přísné kontrole. Proto také převod koní do jiného okresu spadl pod pravomoci Zemského národního výboru a originál podepsaného reversu obdrželo Zemědělské ústředí pro zpeněžování dobytka v Praze nebo Brně, jeden opis dostal ONV a druhý kupující.⁵¹ Přes veškerou snahu úřadů klasifikujících nepovolený prodej jako trestný čin narušující hospodářskou obnovu se takovému jednání nepodařilo vždy zabránit.⁵²

Za kolik byli tedy koně z akce UNRRA prodáváni? Určit přesnou sumu není snadné, protože jejich cena se pohybovala ve velkém rozmezí. Poměrně spolehlivé písemnosti z provenience státních úřadů přinášejí pouze velmi nekonkrétní informaci o tom, že hodnota jednoho koně se pohybuje mezi 1 000 až 18 000 korunami.⁵³ Určité zprůměrování těchto údajů je možné nalézt v citovaném věstníku československých dopravců, který udává rozmezí 9 000 – 12 000 Kčs.⁵⁴ S přihlédnutím k výkazům dodaných koní do karanténní stanice v Tachově a Plané u Mariánských Lázní lze říci, že druhé ze zmiňovaných rozmezí vyjadřuje nejběžnější prodejní ceny. Nejnižší zjištěná částka činila 7 000 Kčs a nejvyšší 16 000 Kčs.

Nejen v obou západočeských okresech byli v průběhu trvání hospodářské pomoci popsáním způsobem přidělování takzvaných „reversních koně“, dodáni jako součást pomoci UNRRA. Jako příklad, kolik jich mohlo být v regionech rozděleno, je opět možné využít písemnosti výše jmenovaných ONV. V průběhu roku 1946 se jejich počty v Tachově a Plané téměř shodují, šlo o množství 97 a 99 koní.⁵⁵

Ne vždy byli ale koně prodáváni. V obzvláště závažných případech mohlo jít také o bezplatný převod, jako v případě válkou obzvláště postiženého Sedlčanska, z něhož německá armáda vystěhovala všechno civilní obyvatelstvo v souvislosti se zřizováním výcvikového prostoru

51 SOKA Tachov, Reversy na koupi koně 1946, citovaný pramen.

52 SOKA Tachov, f. ONV Planá u Mariánských Lázní, přípis ONV Planá velitelství stanice SNB v Broumově z 21. 4. 1947, inv. č. 281, sign. X/5b, Chov koní 1945 – 1946, kart. 81.

53 NA Praha, f. UNRRA, Záznam o poradě na Nejvyšším účetním kontrolním úřadě z 5. 12. 1947, inv. č. 90, kart. 10.

54 viz. pozn. 49.

55 SOKA Tachov, f. ONV Tachov, citovaný pramen; ONV Planá u Mariánských Lázní, citovaný pramen.

SS.⁵⁶ Ministerstvo zemědělství vyčlenilo rozpočtovou položku jako jednorázovou pomoc, jejíž součástí se stalo také 200 000 Kčs určených ke koupi koní. Přestože pro zemědělce znovu osidlující vylidněný kraj nepředstavovalo přibližně 20 koní příliš velkou podporu, je třeba tuto sumu chápat jako součást komplexní pomoci určené pro obnovu okresu Sedlčany, činící celkem 4 664 700 Kčs.⁵⁷

Závěr

Válkou zničená Evropa se po německé kapitulaci nacházela na pokraji hladomoru a sociální katastrofy, kterou se podařilo odvrátit jen díky včasnému zásahu spojenců. Ti snad naposledy před zahájením studené války poměrně ochotně spolupracovali. Ať již to byli západní mocnosti, dodávající Evropanům nejen potraviny nutné k přežití bezprostředně po utichnutí válečného konfliktu, nebo hospodářsky vyčerpaný Sovětský svaz, jenž přispěl alespoň tím, že nebránil zásobovacím konvojem v průjezdu přes území nacházející se pod jeho kontrolou. To bylo důležité zejména v případě Československa, kam se první dodávky dostávaly z rumunského přístavu Konstance. Později nejvýznamnější pozici převzalo dopravní oddělení Hamburk – Brémy, z jehož přístavů vedla cesta právě přes budoucí Německou demokratickou republiku. Bohužel při jednání o přijetí Marshallova plánu, který měl navazovat na úsilí prvních poválečných let, už se situace vyvíjela jiným způsobem.

Účelem předkládané práce bylo na jedné z mnoha dodávaných komodit ukázat, jakým způsobem vše probíhalo. Od přípravných jednání na vnitropolitické i mezinárodní úrovni, přes zahájení činnosti orgánů UNRRA až k dovozu hospodářské pomoci a podmínek jejího rozdělování mezi obyvatele Československa. Z předešlých řádků jasně vyplývá, že jen díky této podpoře se podařilo překonat nejhorší poválečné období, přičemž je nezbytné připomenout, jak tragické důsledky nejen pro ekonomiku mělo odmítnutí zmiňovaného Marshallova plánu. Nakonec ještě jeden emotivně laděný citát z dobového tisku, který shrnuje průběh akce UNRRA a symbolicky tak uzavírá jeden úsek poválečných dějin Československa: „*Velké dílo mezinárodní solidarity končí svou úlohu. Pomohlo všemu československému lidu a zapsalo se nesmazatelným písmem na první stránku historie republiky*“.⁵⁸

56 Blíže: Antonín Robek, Lidé bez domova, Praha 1980.

57 www.psp.cz, Digitální archiv poslanecké sněmovny, 3. zasedání ústavodárneho shromáždění republiky Československé z 21. 3. 1947, tisk č. 479.

58 Severočeská Mladá fronta, 19. 6. 1947, s. 1.

Prameny a literatura

Národní archiv Praha, f. UNRRA:

- inv. č. 90, kart. 10.
- inv. č. 90, kart. 11.
- inv. č. 31, kart. 12.
- inv. č. 116, kart. 51.
- inv. č. 137, kart. 73.
- inv. č. 157, kart. 190.
- inv. č. 163, kart. 193.
- inv. č. 166, kart. 194

Státní okresní archiv Tachov, f. ONV Tachov, sign. X/6b, Chov koní – povolení, koupě, reversy a jiné doklady týkající se koní z akce UNRRA.

SOkA Tachov, f. ONV Planá u Mariánských Lázní, inv. č. 281, sign. X/5b, Chov koní 1945 – 1946, kart. 81.

SOkA Plzeň-jih v Blovicích, f. ONV Přeštice, akce UNRRA, inv. č. 49, kart. 75.

Karel SOMMER, UNRRA a Československo, Opava 1993.

Čechoslovák, Londýn, 21. 1. 1944.

Severočeská Mladá fronta, 19. 6. 1947.

www.psp.cz, Digitální knihovna poslanecké sněmovny [citováno 3. 2. 2009], Ústavadárné NS RČS 1946 – 1948, tisk 479.

Vladimíra Růžičková

Proměny zámeckých jízdáren Transformations castle riding halls

Umění jízdy na koni bylo pro muže a především šlechtice nezbytností. K výcviku jízdy na koni sloužil zvláště pro tyto účely upravený pozemek, často ohrazený, kde bylo možné koně s chlapcem mít pod dohledem a kde nehrozilo nebezpečí útěku koně či jeho splašení vlivem vnějších činitelů tak jako ve volné přírodě. Tento pozemek byl nazýván jízdárna. K výcviku sloužila během letních měsíců za příznivého počasí, proto se jí říkalo letní jízdárna. K tréninkům výcviku koní i jezdců během zimních měsíců se při šlechtických sídlech začaly koncem 18. století budovat speciální stavby, zimní jízdárny.

The art of horse riding was for men and above all noblemen a necessity. For the training of horse riding served especially for these purposes improved land, often enclosed, where it was possible to have a horse with a boy under the supervision and where was no danger of runaway of the horse or an influence of external factors such as in the wild nature. The land was called the Riding School and it was used during the summer months, if weather permitted, so it was called Summer Riding School. For the training of horses and riders during the winter the aristocrats began to build special buildings, Winter riding school, in the late 18th century.

Úvod

Historie zdomácnění koně je nerozlučně spjata s potřebami a cíli člověka. Pračlověk nejdříve koně lovil pro svou obživu. Teprve 4000 let př. n. letopočtem začaly asijské kočovné kmeny žijící severně od Černého moře divoké koně chovat v zajetí. Tito kočovníci původně využívali pouze jejich maso, mléko a kůži, ale záhy si všimli i jejich síly a vytrvalosti a začali koně využívat k nošení nákladů, k jízdě a později i k tahu. Koně nejdříve zapřahali do jednoduchých smyků, na nichž převáželi náklady.

Přibližně 3500 let př. n. letopočtem bylo v Mezopotámii vynalezeno kolo. Tento vynález umožnil jednodušší přemísťování nákladů a osob na kolových vozech, usnadnil tak a dopomohl k rozvoji cestování a obchodování. Během následujících tisíciletí vznikla rozsáhlá cestovní síť, spojující zejména mnohá místa v západní Asii a jihovýchodní Evropě, po níž se pohybovaly vozy s náklady a cestujícími.

Okolo 2000 let př. n. letopočtem se v bitvách začaly používat válečné vozy. V Mezopotámii se objevily již 2500 let př. n. letopočtem, v Egyptě kolem r. 1600 př. n. letopočtem a v Číně existují doklady o výrobě válečných vozů z r. 1300 př. n. letopočtem. Válečné vozy se v bitvách používaly až do 8. století př. n. letopočtem, kdy nabyla převahu jízdní vojska. Jezdci na koních měli ve válkách převahu nad pěšími protivníky svou rychlostí, překvapivostí a silou úderu, mohli být nasazeni i v místech, která byla nevhodná pro válečné vozy.¹

Na hřbetě koně jezdily již starověké národy. 1400 let př. n. letopočtem v říši Chetitů existoval výcvikový systém jezdeckých koní, postavený na vysokých odborných znalostech o koních.² Bojovní Asyřané v 8. století př. n. letopočtem považovali umění jízdy na koni za jednu z nejdůležitějších schopností mužů. Tuto tradici převzali i Peršané, kteří jejich říši dobyli. Například perský vládce Kýros II. Veliký, který r. 539 př. n. letopočtem dobyl Babylón, měl ve svých stájích na osm tisíc hřebců a šest tisíc klisen. Číňané přivedli koně do Koreje a Japonska. Pro národy jako byli Osmanští Turci, Peršané či Mongolové znamenali koně životní nezbytnost. Považovali je za takové přátele, že se dávali se svými koňmi i pohřbívat.

Na území Čech a Moravy se koně objevili zároveň s příchodem Slovanů v 6. století n. letopočtu a stali se nepostradatelným dopravním prostředkem převážně vládnoucí společnosti. Muži až do 15. století cestovali výhradně v sedlech koní. Nejenom šlechtici, ale i jejich úředníci a pomocníci při plnění svých povinností využívali koně. Kůň se stal nezbytným dopravním prostředkem i při různých zábavách, proto šlechtic bez umění jízdy na koni snad ani nemohl existovat. Výcvik jízdy v sedle se stal jednou z hlavních součástí výchovy šlechtických chlapců k jejich přípravě do života.

Výchova a vzdělávání šlechtických chlapců vrcholily tzv. kavalířskou cestou. Mladí kavalíři se vydávali poznávat život a zvyky evropské aristokracie a nejvznešenějších dvorů. Jejich cesty vedly především do Francie, Itálie a Rakouska, obzvláště oblíbenou byla Vídeň, kde císařská rezidence skýtala mladým kavalírům skvostný dvůr a rušný život velkoměsta. Kavalíři často na svých cestách využívali služeb stájníka, který ve většině případů znal cesty, hospody, řeči a přitom se staral nejenom o mladého pána, ale i o koně.³

Kariéra mladých šlechticů se často orientovala na vojenskou službu. Středověký systém válečnictví byl založen na službách tzv. "rytířů".

1 EDWARDS, E. H. (1994): *Obrazová encyklopedie koní*. Praha. s. 32.

2 DUŠEK, J. (1992): *Chov koní v Československu*. Praha. s. 6.

3 HLAVÁČKA, M. (1996): *Cestování v éře dostavníku*. Praha. s. 34.

Počátky rytířství vznikaly v družinách germánských náčelníků. Náčelníkové přátelé a stoupenci dostávali od svého pána výzbroj, k níž náležel i kůň, a ve válečných bitvách tvořili jádro jeho vojska. V 8. století se ve Franské říši přesunulo těžiště válečnictví více na stranu jízdy a jezdci, zvaní riter nebo ritter (odtud „rytíř“), začali pro sebe vyžadovat stále větší výhody, výsady a svobody. Vojenská služba byla ve všech dobách nákladnou záležitostí, a proto panovník uděloval svým stoupcům tzv. léna (půda, statky...), z jejichž výnosů noví majitelé financovali svoji výzbroj a výstroj a panovníkovi byli povinováni věností a oddaností, ale hlavně vojenskou službou v případě války. Léno bylo udělováno doživotně, později se stalo dědičné. V 11. století byl tento systém v západní a střední Evropě značně rozvinut a šířil se dále na východ.⁴

Ke zvyšování výkonnosti a udržování bojové pohotovosti v dobách míru musel rytíř neustále cvičit sebe i svého koně. K prozkoušení kvalit těchto cvičení sloužily různé rytířské hry, především tzv. rytířské turnaje. Ve své době představovaly tvrdé výkonnostní zkoušky koní. Turnaje byly pořádány po celé Evropě, nejproslulejší však byly v německých státech a v kultivovanější formě ve Francii, v Itálii a ve Španělsku. V našich zemích zavedl rytířské turnaje podle německého vzoru král Václav I., značně je podporoval i Přemysl Otakar II. a jeho syn Václav II. Rytířské turnaje vrcholily za vlády Jana Lucemburského, který sám byl považován za předního rytíře své doby. I Karel IV. se nadšeně účastnil rytířských turnajů, při nichž utrpěl řadu zranění. Turnajové hry ve své podstatě byly velkou přehlídkou jezdecké zdatnosti rytířů a kvalit jejich koní. Správně připravený kůň musel být ovladatelný, rychlý, vytrvalý, a zároveň pohyblivý a silný. Pro koně ve válečném boji bylo nezbytností používání různých druhů chodů, skoků a figur, které se kůň učil a jejichž systém výuky byl později pojmenován „vysoká jezdecká španělská škola“.

Žoldněřský systém vedení válek přestal v 17. století vyhovovat, proto se začaly budovat stálé armády, které přinesly pevné organizační struktury a kategorie. I v těchto armádách se až do poloviny 20. století využívaly jízdní oddíly, které se dělily na různé kategorie, rozdílné odlišným způsobem boje. I ve stálých armádách jízdní oddíly tvrdě cvičily, nejenom jízdu na koni, ale i způsob boje.

Jak již bylo zmíněno, šlechta využívala koně i pro zábavu. Byly to převážně lovy a štvanice, které bez účasti koní byly nemyslitelné. Při této zábavě musel jezdec ovládat jízdu na koni ve volné krajině. Pro lovce bylo důležité koně velmi dobře ovládat a naopak lovecký kůň musel umět spolehlivě skákat, být vytrvalý a odvážný obzvláště v poslední fázi lovu,

4 EDWARDS, E. H. (1994): *Obrazová encyklopedie koní*. s. 92.

kdy se lovec utkal se zvířetem v přímém boji. Lovy byly velice okázalé, protože kromě lovu šlo zároveň i o významnou společenskou událost. Zahajovaly je fanfáry, pak se za zvířít pustili honci se psy a následovali je lovci na koních. Jezdilo se přes pole, louky, lesy, trasou, kudy bezhlavě prchala zvěř, většinou liška, jelen nebo kanec, plašená štěkotem psů a křikem honců.

Štvanice a hony představovaly uštvání zvěře do jejího úplného vyčerpání. Oblíbené byly u francouzských králů a právě z Francie je převzatý název „parforsní hon“, používaný dodnes. V Anglii se často lovily přemnožené lišky a z častých honů za tímto predátorem, se vyvinul sport nazvaný „hon na lišku“. Rovněž se lovila zvěř, speciálně pro hony odchovaná v oborách. Tento druh zábavy se provozoval po celé Evropě, tedy i v Čechách, kde se na počátku 19. století staly hony sportovní záležitostí, při které lovci soutěžili o prvenství v závodech s překonáváním překážek přírodního charakteru. Pokud se honilo zvíře, bylo po obklíčení smečkou psů odchyceno a později opět použito k dalšímu honu. Po I. světové válce, kdy ve volné přírodě rapidně ubylo zvěře, byl zaveden hon s umělou stopou nebo jezdcem, který lišku pouze představoval. Po II. světové válce i tyto hony zcela zanikly a zbyly pouze tzv. Hubertovy jízdy, které představovaly jezdecké rozloučení se sezónou v podobě terénní vyjížďky s přírodními skoky za jezdcem s liščím ohonem připevněným na rukávě. Ostatní jezdci se snažili tuto trofej vedoucího jezdce ukořistit a stát se tak prvním jezdcem Hubertovy jízdy. Většina jezdců se ještě dnes zúčastňuje Hubertových jízd pro požitek z jízdy a krásné podzimní přírody.⁵

Jízdárny

Umění jízdy na koni bylo pro muže a především šlechtice nezbytností, a proto výcvik jízdy na koni byl nedílnou součástí výchovy šlechtických chlapců již od útlého mládí. Malí chlapci byli posazováni nejdříve na dřevěné houpací koníky, aby se formoval jejich vztah k těmto zvířatům. Jak jen to bylo možné, nahradil dřevěného koníka kůň živý, na jehož hřbetě se vozili nejdříve společně se svým otcem nebo vychovatelem, teprve když si zvykli, tak i samostatně. K výcviku jízdy na koni sloužil zvlášť pro tyto účely upravený pozemek, často ohrazený, kde bylo možné koně s chlapcem mít pod dohledem a kde nehrozilo nebezpečí útěku koně či jeho splašení vlivem vnějších činitelů tak jako ve volné přírodě. Tento pozemek byl nazýván jízdárna. K výcviku sloužila během letních měsíců za příznivého počasí, proto se jí říkalo letní jízdárna. K tréninkům

výcviku koní i jezdců během zimních měsíců se při šlechtických sídlech začaly koncem 18. století budovat speciální stavby, zimní jízdárny. Často byly tyto jízdárny honosné stavby, které sloužily nejenom k výcviku, ale i k jezdeckým hrám, závodům a slavnostem, podobně jako divadlo. Stavěly se buď jako novostavba nebo se upravovaly prostory, původně určené pro jiné účely. Pokud to bylo možné, byly jízdárny umístěny v blízkosti stájí pro koně a úložiště vozů - kočároven (např. v Lednici na Moravě), pokud to nebylo možné, budovala se jízdárna alespoň v blízkosti koníren (např. v Českém Krumlově). Tento praktický požadavek však nebyl pravidlem.

S likvidací šlechty v polovině 20. století se měnilo i využití jejich sídel a s tím i jízdáren. V poválečných letech se jízdárny využívaly ke všemožným účelům, jenom ne k těm, pro které původně byly určeny. Řada z nich byla uzavřena bez povšimnutí, což leckdy znamenalo jejich záchranu pro pozdější znovuobjevení jejich původní podoby, někdy však uzavření jízdárny znamenalo zároveň i její zkázu. Dnes neexistuje zámecká jízdárna, která by sloužila výuce jízdy na koni, ale celá řada z nich je rekonstruována a využívána pro jiné účely. Jaký byl osud některých významných zámeckých jízdáren a jaké je jejich dnešní využití bylo předmětem mého pátrání a jeho některé zajímavé výsledky, které bylo možné zjistit, jsou shrnuty v následující stati.

Jízdárna Pražského hradu

Jízdárna na Pražském hradu pochází již z r. 1694, kdy nahradila původní menší jízdárnu z r. 1572. Stavba byla vybudována pro zábavu a výcvik panstva v jízdě na koni na popud císaře Leopolda I. podle návrhu barokního architekta Matheye. K jízdárně původně patřil i hospodářský dvůr se stájemi a bažantnicí. Obdélníková stavba jízdárny má půdorys 92 m dlouhý a 40 m široký. Prostor jízdárny byl původně mnohem temnější vzhledem ke skutečnosti, že stavba měla malá okénka pouze v každém druhém poli bočních stěn.

V době tereziánských válek (18. století) byla jízdárna těžce poškozena kanonádou. Byl jí opraven krov, ale ke svému původnímu účelu se již nevrátila. Nadále sloužila jako skladiště, dokonce soutěžní projekt Masarykova pomníku z r. 1937 od týmu Fragner – Makovský počítal s jejím zbouráním. Až v letech 1947-1950 byla jízdárna přestavěna na víceúčelový výstavní sál. Přestavba byla provedena podle návrhu arch. P. Janáka. Rozhodujícím zásahem při této přestavbě bylo osazení budovy velký-

5 KOLDINSKÁ, M. (2004): Každodennost renesančního aristokrata. Praha, s. 88.

mi okny na bočních stěnách, takže prostor, který měl sloužit k výstavním účelům, byl opatřen denním světlem. Zároveň byla původní letní jízdárna zastavěna garážemi, na jejichž střeše byla upravena zahrada.

Poslední rekonstrukce jízdárny proběhla v letech 2005-2007 podle návrhů prof. L. Lábuse a spočívala ve zmodernizování interiéru a jejich doplnění o zázemí pro vystavovatele i návštěvníky výstav, pro které Jízdárna pražského hradu nadále slouží.



Jízdárna Pražského hradu, fotografii poskytla Správa Pražského Hradu

Valdštejnská jízdárna v Praze

Valdštejnská jízdárna byla postavena podle návrhů italských architektů A. Spezza a N. Sebregondi v r. 1630 jako součást raně barokního paláce pro Albrechta z Valdštejna. Pro účely jízdárny ji upravil v r. 1894 arch. J. Schulz. Od jejího vzniku však provoz Valdštejnské jízdárny s sebou nesl vysoké náklady, a proto původní účel přestala plnit již na konci 19. století. Po první světové válce rodina Valdštejnů pronajala jízdárnu mladoleslavské automobilové továrně Laurin & Klement, která zde zřídila v r. 1920 svoji opravnu automobilů. V roce 1926 přešlo nájemní právo na Akciovou společnost, dříve Škodovy závody v Plzni, po níž si budovu jízdárny pronajímaly další podniky automobilového průmyslu.

Tyto pronájmy pokračovaly i po II. světové válce. Ve stejnou dobu byla před jízdárnou zahájena stavba Výstavního pavilónu hlavního města Prahy, který později sloužil Ministerstvu informací a Čs. krátkému filmu, a to až do r. 1974, kdy byla budova zdemolována. V r. 1950 bylo naplánováno, že ve sklepích jízdárny vzniknou halové garáže a u zdí jízdárny pak výtah pro automobily. Štěstím pro jízdárnu se stalo rozhodnutí využívat ji pro výstavní účely. V letech 1953-1957 proběhla rekonstrukce celého objektu podle návrhu arch. Vincíka a Valdštejnskou jízdárnu začala využívat jako výstavní prostor Národní galerie.

Po r. 1989 se jízdárna spolu s Valdštejnským palácem, Valdštejnskou zahradou, Kolowratským palácem a malým Fürstenberským palácem stala součástí Parlamentu ČR. Valdštejnskou jízdárnu spravuje Kancelář Senátu, která v r. 1997 zahájila její celkovou rekonstrukci. Dokončena byla v r. 2000 a jízdárna nadále slouží Národní galerii, která zde uskutečňuje svůj výstavní program.⁶



Valdštejnská jízdárna, fotografii poskytla Kancelář senátu - odbor vnějších vztahů a služeb

Jízdárna ve Světcích u Tachova

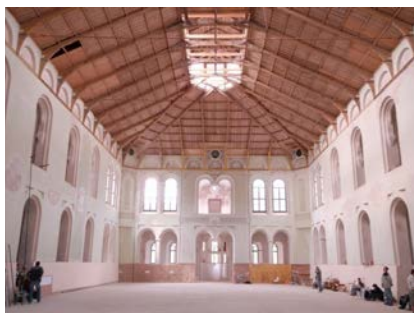
V letech 1857-1862 Alfréd I. Windischgrätz, majitel tachovského panství, přestavoval rodinné sídlo ve Světcích v duchu romantických představ. V souvislosti s touto přestavbou celého sídla dal postavit podle pro-

⁶ www.Wikipedia

jektu architektů W. Nevenhorsta a K. Habermetzla v pseudorománském slohu i novostavbu jízdárny, která se stala největší stavbou svého druhu v Čechách a po vídeňské jízdárně druhou největší ve střední Evropě. Budova je dlouhá 60,2 m, široká 52 m a vysoká 26,3 m. Samotná hala jízdárny má rozměry 20x40 m a je zastřešena unikátní valbovou střechou s dřevěnými rámovými oblouky. Budova jízdárny byla stavěna jako komplex, který by plně vyhovoval nejenom výuce jízdy na koni, ale i činností spojeným s chovem a ošetřováním koní. V budově se nacházela i kovárna, byt pro kováře, kočárovna, prostory pro odvoz hnoje, uhelna a řada skladů. V patrech byly lóže pro diváky, ochozy a obytné pokoje s WC. V dobách své největší slávy se v jízdárně konaly i slavné aukce koní. Po konfiskaci majetku Windischgrätzů se z jízdárny stal příležitostný sklad a v 50. letech 20. století ji využíval místní útvar pohraniční stráže. Poté, co jízdárnu opustil, byla ponechána osudu, vandalům a nepřízni počasí. Z velkolepé jízdárny se stala zbořenina, zarostlá nálety všeho druhu. Na přelomu 80. a 90. let 20. století se dostala do soukromých rukou, ale teprve poté, co se jí ujalo město Tachov, začala její obnova. Za pomoci občanského sdružení „Sdružení jízdárna Světce“, začala v r. 2000 postupná rekonstrukce objektu na víceúčelové zařízení pro pořádání kulturních, sportovních a společenských akcí a v neposlední řadě i k původnímu účelu.⁷



Jízdárna ve Světcích u Tachova, fotografie Ing. Miroslav Čeněk, NZM

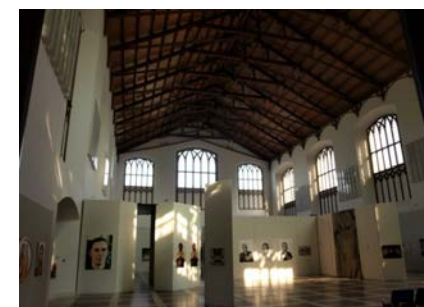


Jízdárna na zámku Hluboká nad Vltavou

V bezprostředním sousedství zámku Hluboká nad Vltavou byla vybudována řada budov, souvisejících se životem na vlastním sídle. Ať již to

⁷ Informační centrum města Tachov - Sdružení Jízdárna Světce

byly budovy hospodářské, správní či obytné. V samotném předpolí zámku stojí jízdárna, jejíž hlavní částí je sál o rozměrech 47x22 m s otevřeným krovem. Na jižní čelní stěně je tribuna, bohatě zdobená řezbou. Původně byly stěny jízdárny vyzdobeny zavěšenými zbraněmi, brněním a drahocennými gobelíny. Hlavní sál jízdárny lemovaly budovy stájí a kočárovny, nechyběly ani místnosti pro ubytování personálu. Jízdárna byla postavena v letech 1845-1847 podle návrhu vídeňského architekta F. Beera v novogotickém stylu, tak aby splynula s architekturou celého zámeckého areálu. Přestavby se jízdárna dočkala v letech 1953-1955, kdy byla rekonstruována podle projektu arch. J. Fidry na výstavní sál, který od r. 1956 dodnes využívá Alšova jihočeská galerie.⁸



Jízdárna v Hluboké nad Vltavou, fotografie Ing. Miroslav Čeněk, NZM

Jízdárna na zámku v Českém Krumlově

Prostor zámecké jízdárny v Českém Krumlově byl v 16. století zřejmě součástí původní rožmberské zahrady. Její stavba byla započata r. 1744 na popud knížete Josefa Adama Schwarzenberga při celkové přeměně jeho sídla v duchu vídeňského rokoka a ukončena byla za dva roky. Sloužila k výcviku jízdy na koni v době, kdy to počasí neumožňovalo venku na letní jízdárně, a to až do začátku 2. světové války. Součástí jízdárny byly stáje pro koně. Projekt jízdárny vypracoval vídeňský architekt A. Altomonte jako prostou, ale účelnou stavbu, kterou kráší nad vchody a východním čele bohatá štuková výzdoba sochaře J. A. Zinnera s motivy dobových vojenských reálií jako vojenské prapory, kopí, bojové rekvizity a trofeje. Vnitřní sál je opatřen dvěma balkóny a bohatou sochařskou výzdobou J. A. Zinnera a malířskými dekoracemi F. J. Prokyše a J. Putze.

V poválečném období byl sál jízdárny využíván jako tělocvična a sklad

⁸ www.zamek-hluboka.eu

souboru kulís ze zámeckého divadla. V 2. polovině 70. let 20. století byla jízdárna přebudována pro kulturně společenské využití a dodnes slouží jako koncertní a plesový sál spojený s restauračním zařízením.⁹



Jízdárna v Českém Krumlově, fotografie Ing. Miroslav Čeněk, NZM

Jízdárna na zámku Lednice

Zámek Lednice patří k nejkrásnějším komplexům v České republice. Lednické panství získali r. 1249 Lichtenštejnové a patřilo jim bezmála 700 let. Dnešní podobu imitující anglickou tudorovskou gotiku získal v polovině 19. století. Především rekonstrukce z konce 17. století zámek změnila z renesanční na barokní podobu podle plánů architekta J. B. Fischera z Erlachu, který byl projektantem i jízdárny, vybudované v letech 1688-1696. Stavba představovala monumentální „palác pro koně“, komplex trojkřídlé stáje s jízdárnami, vybavené mramorovými žlaby, dřevěnou podlahou a bazénem pro koně. Součástí byla i kočárovna a luxusní byty pro zaměstnance. Trojici průjezdů do tohoto komplexu zdobí sloupové portiky a alegorické sochy. Současný stav tohoto komplexu představuje rozsáhlý objekt s padající omítkou a trávou zarůstajícím nádvořím. I přes tento stav je z historického hlediska víc než významný. Jízdárna je nejstarší dochovanou částí lednického zámku.

⁹ www.castle.ckrumlov.cz

V r. 1991 byly započaty rekonstrukční práce v části barokních koníren, kam v r. 1993 bylo umístěno turisticky zajímavé akvárium Malawi. Vlastní jízdárna je v současné době příležitostným výstavním a společenským sálem.¹⁰



Jízdárna v Lednici na Moravě, fotografie Mgr. Přemysl Reibl, NZM

Jízdárna na zámku Bechyně

Jízdárna na zámku v Bechyni byla postavena r. 1776 Šimonem Beemem na přání tehdejších majitelů bechyňského panství, rodiny Paarů. Byla to jednolodní stavba o délce 88 m, šířce 22 m a výšce 18 m. Původně byla zastřešena doškovou střechou. V roce 1812 byl celý prostor jízdárny rozdělen přepážkami a změnil funkci. Střední část zůstala jako jízdárna a boční prostory se změnily ve stáje, kravín a vozovou kůlnu. V roce 1864 byla jízdárna přestavěna architektem Turkem z původně barokní na novogotickou. Přidáním 14 opěrných pilířů s atikovým cimbuřím krytým žulovými deskami, byl vestavěn trojlodní křížově klenutý prostor s dórskými sloupy. Bechyňský zámek opustili jeho poslední majitelé (Paarové) v r. 1948, kdy jej konfiskoval stát. Poté ho využívala ČSAV. Po r. 1989 byl navrácen původním majitelům, kteří se rozhodli vložit ho do akciové společnosti Panství Bechyně. Tato akciová společnost v letech 2000-2001 provedla mohutnou rekonstrukci jízdárny. Na první pohled je tato rekonstrukce vidět z vnějšku novou fasádou a zrestaurovaným erbem. Při této rekonstrukci byl do bechyňské jízdárny umístěn na čelní stěnu velmi zajímavý exponát - původní vrata Paarovského paláce ze Schwarzenberského náměstí ve Vídni. Tento

¹⁰ www.zamek-lednice.info/malawi

palác byl zbourán po I. světové válce a vrata byla poslána do Čech vlakem. Dlouho ležela vrata, na nichž je letopočet 1738, v jednom ze sálů bechyňského zámku, než byla po 70 letech v r. 2002 vyzvednuta, zrestaurována a nainstalována právě do jízdárny bechyňského zámku. Jízdárna se dnes využívá ke společensko - kulturním akcím.¹¹



Jízdárna v Bechyni, fotografie Ing. Miroslav Čeněk, NZM

Jízdárna na zámku Letovice u Boskovic

Zámek Letovice, původně středověký hrad, procházel od počátku svého vzniku ve 13. století četnými změnami svých majitelů a stavebními úpravami. V r. 1820 se stala majitelem panství a zámku maďarská rodina Kálnoky z Köröspatak, za níž stavební činnost opět ožila, a to stavbou koníren, letní a zimní jízdárny, arkádami na terase a úpravou středověké věže. Zámek tak získal nynější vzhled. Kálnokyové vlastnili panství až do r. 1945, kdy jim bylo odebráno státem. Teprve po r. 1989 získal zámek restitučně Alexandr Kálnoky, který jej prodal starožitníkovi Bohumilu Vavříčkovi, který dodnes intenzivně realizuje jeho rekonstrukci. Areál prostorné jízdárny se stájem se nachází v těsné blízkosti zámku, z něhož se do jízdárny vstupovalo po točitém schodišti. Dnes je částečně renovován a využíván jako restaurace a výstavní sál pro různé akce.¹²

¹¹ www.panstvi-bechyne.cz

¹² www.zamekletovice.cz



Jízdárna Letovice u Boskovic, fotografie Mgr. Přemysl Reibl, NZM

Jízdárna na zámku v Líšni u Brna

Původním sídlem majitelů Líšeňského panství byla tvrz, přestavěná ve 20. letech 18. století na zámek v barokním slohu tehdejším majitelem Janem Kryštofem z Freynsfelsu. Součástí této přestavby bylo i vybudování jízdárny.

Po rodu Freynsfelsů spravovala zámek rodina Belcredi, původem z Itálie, spřízněná však se starými českými rody Lobkoviců, Rohanů, Nosticů a dalšími. Zámek byl rodině v důsledku politických změn odňat v polovině 20. století, ale na základě restitučních zákonů opět vrácen po r. 1989. Dnes areál zámku včetně jízdárny je zrekonstruován na hotel Belcredi, vyhledávaným náročnou klientelou, užívající jízdárnu, aniž by tušila její původní účel, obdivující však krásu prostoru.¹³

Jízdárna na zámku Valtice

Soubor rozsáhlého a skvělého sídla je výsledkem práce celých generací majitelů z rodu Lichtenštejnů, pro který se Valtice staly rezidenčním sídlem. Valtický zámek, původně hrad, dosáhl největšího rozmachu a původní podoby v letech 1690-1790, kdy měl jako knížecí sídlo největší význam. Dominantní částí celého areálu je mohutná čtyřkřídlá budova zámku s vnitřním nádvořím. Na osu vstupní brány navazuje předzámčí s čestným dvorem, který je směrem k náměstí uzavřen barokní jízdárnou. Neštěstím pro celý valtický zámek včetně jízdárny se stal konec II. světové války, kdy nastalo všeobecné rabování, část zámku

¹³ www.hotelbelcredi.cz

sloužila jako tábor nucených prací pro ženy, část jako sušárna chmele a skladiště, přitom probíhala značná devastace zámku včetně jízdárny.

Dnes je jízdárna valtického zámku zrekonstruována do podoby velkolepého společenského sálu, kde se pořádají společenské akce včetně vyhlášených mezinárodních vinařských degustací.¹⁴



Jízdárna ve Valticích, fotografie Mgr. Přemysl Reibl, NZM

Jízdárna na zámku v Litomyšli

Zámek v Litomyšli dal postavit majitel zdejšího panství Vratislav z Perštejna r. 1548. Další z majitelů, Trautmannsdorfové byli nadšenými chovateli španělských a lipicánských koní. K výcviku těchto koní dali postavit v první třetině 18. století jízdárnu. Nenápadná stavba, umístěná na samém okraji zámeckého areálu, je nad vchodem zdobena erby Trautmannsdorffů a Kouniců. Podstatnými stavebními úpravami prošla jízdárna až na konci 60. let 20. století a v 90. letech 20. století. Od r. 1994 je v nově zrekonstruované jízdárně umístěné Muzeum antického sochařství a architektury, kde vystavuje část své sbírky sádrových odlišků antické plastiky Ústav pro klasickou archeologii Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Zároveň zde každoročně probíhají sezónní výstavy originálních antických památek.¹⁵

¹⁴ www.zamek-valtice.cz

¹⁵ www.litomysl.cz/zamecke-navrsi



Jízdárna v Litomyšli, fotografie Ing. Petr Fencel, NZM

Jízdárna na zámku v Boskovicích

Majitelé boskovického panství založili původně hrad, který během několika staletí a působením dalších majitelů kteří se na panství vystřídali, byl přestavěn na klasicistní sídlo s rozsáhlým hospodářským dvorem ve své bezprostřední blízkosti.

Hospodářské barokní budovy vznikly v polovině 18. století, vedle nich byla v 70. letech 19. století vybudována v novogotickém romanticko - historizujícím stylu jízdárna. V její západní části byly umístěny stáje, ve východní části byla vlastní jízdárna. V r. 1948 byla na velkostatek uvalena nucená správa a v r. 1952 byl celý majetek konfiskován. Jízdárna, tak jako celá řada dalších podobných prostor, se stala skladištěm, aby v 60. letech našla nové využití jako stylová restaurace v původních stájích a sportovní hala pro míčové hry v jízdárně.

Na základě restitučních zákonů byl v r. 1991 rodině Mensdorff – Pouilly většina majetku včetně jízdárny vrácena. Jízdárnu si pronajalo město Boskovice a do nedávné doby v ní zachovávalo sportovní halu. Protože se však změnila podmínka pronájmu, bylo od něj upuštěno a jízdárna se stala opět skladištěm.¹⁶

¹⁶ www.zamek-boskovice.cz, informace MÚ Boskovice



Jízdárna v Boskovicích, fotografie Ing. Jaroslav Parma

Jízdárna na zámku Horšovský Týn

V 1. polovině 16. století získali horšovské panství Lobkowitzové, kteří původní raně gotický hrad přestavěli na renesanční zámek, jehož podoba se dochovala dodnes. Stavebními úpravami zámku vznikl areál, do kterého patří nejenom hlavní zámecká budova, ale i purkrabský palác, rozsáhlý park, Loretánská kaple, Vdovský dům a jízdárna, která se nachází v jižním křídle zámeckého areálu. Dnes její prostory slouží jako výstavní prostor, ve kterém je umístěna stálá výstava kočárů a saní.¹⁷

Závěr

V areálech českých a moravských zámků a panských sídel se dosud nachází celá řada jízdáren, o kterých není možné se v tomto pojednání zmiňovat. Jejich osudy byly a jsou leckdy pohnuté a současný stav různý. Jsou buď využívány pro různé účely nebo nevyužívané, uzavřené vnějšímu světu, chátrající a čekající na svůj zánik nebo znovuzrození. Snahou osob, které mají možnost rozhodovat o jejich osudu je jízdárny zachovat, ale okolnosti, zejména finanční možnosti tomu v mnoha případech zabráňují. Každý úspěch při rekonstrukci jednotlivých jízdáren je ukázkou toho, jak nádherné prostory jsou v nich ukryty a jakou možnost využití skrývají. Nezbyvá než doufat, že zrekonstruovaných a zpřístupněných jízdáren bude přibývat. Od věci by také nebylo vrátit některou ze zámeckých jízdáren jejímu původnímu účelu.

¹⁷ www.atlasceska.cz/plzensky-kraj/hrad-a-zamek-horsovsky-tyn

Prameny a literatura

- EDWARDS, E. H. (1994): *Obrazová encyklopedie koní*. Praha.
DUŠEK, J. (1992): *Chov koní v Československu*. Praha.
HLAVAČKA, M. (1996): *Cestování v éře dostavníku*. Praha.
KOLDINSKÁ, M. (2004): *Každodennost renesančního aristokrata*. Praha.
RŮŽIČKOVÁ, V. (2009): *Libreto k výstavě Koně*. NZM.

Ze selského jezdce jezdcem z povolání From the farmer – horseman the professional horseman

Příspěvek se věnuje proměnám jezdeckví na venkově, kde většinu jezdců až do meziválečného období tvořili sedláci - vlastníci koně sdružení nejprve v selských banderách a poté v Selské jízdě. Po zákazu Selské jízdy po druhé světové válce došlo k obnově jezdeckého sportu na venkově až v 60. letech, kdy při JZD, státních statcích a plemennářských podnicích a také při zemědělských školách vznikaly jezdecké oddíly, které byly sdruženy buď v SSM nebo ČSTV. V 50. letech vznikla v Chuchli a v Kladruzech n. L. učiliště pro chovatele koní a mladým lidem se tak otevřela možnost stát se jezdcem z povolání. Obě učiliště fungují dodnes. Úplné střední odborné vzdělání pro chovatele koní a jezdce poskytuje několik středních zemědělských škol různé odborné úrovně. Ze selského chlapce, který uměl zacházet s koňmi, protože s nimi jezdil na pole, se tak stal profesionál se středním případně vysoškolským vzděláním v oboru s širokou možností uplatnění, který plně nahradil bývalé vojenské jezdce.

This article deals with changes of horse racing at the countryside, where majority of horseman was formed by peasants who owned a horse, joined first in the banderium of farmers and later in the organisation of the Farmer Ride. The Farmer Ride was prohibited after the Second World War and the racing sport was restored at the countryside in 60th, when the Riding Clubs arised by JZDs, state estates, breeding enterprises and agricultural schools. These clubs were united in the Socialist Union of Youth or in the Czechoslovak Union of Sport.

Training institutions for horse breeders and horse riders in Chuchle and Kladruhy n.L. emerged in 50t. and opened up the possibility to become a professional horse rider for young people. Both training institutions operate till today. Several secondary agricultural schools of various professional levels offer now a complete secondary vocational education for horse breeders and horse riders and on the present is preparing a magister level of the university education. The peasant boy who could operate with horses, because he went with them to work at fields became now a professional with university or secondary school education with wide possibility of fulfilment. These professionals superseded former military horsemen.

Příspěvek vznikl v rámci řešení výzkumného projektu GA499/09/2110 Dějiny hmotné kultury a každodennosti českého venkova v období socialismu.

Problematice jezdeckví byla věnována již od počátku 20. století poměrně velká pozornost. Jako první se věnoval jízdě na koni Sokol pražský, který vydal několik praktických příruček.¹ V meziválečném období vydala řadu publikací o ježdění především Selská jízda.² V období socialismu bylo vydávání literatury o jezdeckví spojeno především s činností sportovního nakladatelství Olympia a Státního zemědělského nakladatelství, v nichž vydávali své publikace autoři spojení s jezdeckými organizacemi a vycházely rovněž studijní příručky pro učební obor chovatel koní i pro studenty vysokých škol.³ Po roce 1989 vychází velké množství překladové literatury i řada titulů domácích zaměřených na zájemce o ježdění a zpřístupňující jim to, co bylo dosud dostupné jen trenérům a dalším lidem zaměstnaným u koní. Publikace mají návodný charakter a jsou na rozdíl od těch předchozích velmi bohatě ilustrovány.⁴ Práce zaměřené na historii jezdeckví jsou však až dosud ojedinělé a nevěnují se jezdeckví jako profesi ani

1 O jízdě koňmo: příruční kniha pro jednoty sokolské a přátele jízdy koňmo, Praha Jízdní oddíl Sokola pražského 1893; WACEK, J. (1894): Nauka o jízdě na koni. Praha Jízdní odbor Sokola pražského; Jízda sokolská, redakcí Ludvíka Čížka, Praha Jízdní odbor Sokola pražského 1901.

2 SPÁLENÝ, A. (1929): Jízda koňmo: příručka pro Selské jízdy, Praha; ŠPRYŇAR, I. (1929): Jízda vozmo, Praha; ŠIMON, J. (1925): Cvičební řád Selské jízdy; Praha; SUCHÝ, O. (1942): Selská jízda, Praha; Selská jízda: jezdecký sport, branná výchova, chov koní, Praha; z publikací mimo Selskou jízdu zejména: GROSCHL, I. (1921): Příruční kniha o jízdě koňmo. Díl 1, Praha; JAHODA, J. (1926): O jízdě koňmo a vozem. Praha; ŠARSKÝ, F. (1923): Umění jízdy koňmo a vozem. Prostějov; Závodní sport 1, 2, Praha Dostihový a jezdecký sport 1928; DOBEŠ, J. (1938): Terénní a skokové ježdění: výcvik koně a jezdce. Pardubice 1938.

3 Pravidla jezdeckého sportu platná od 1.1.1975, Praha Olympia 1976; KLEMENT, J. (1985): Teorie jízdy pro druhý ročník učebního oboru chovatel se zaměřením na chov koní a jezdeckví. Praha; BLÁHA, K. (1984): Základní výcvik jezdce. BRNO VŠZ; DOBEŠ, J. (1977): Jezdeckví a dostihový sport. Praha SZN.

4 GREEN, L. (2002): Abeceda jezdeckví. Praha Ikar 2002; HERMSEN, J. (1977): Kůň a jezdecký sport. Praha Rebo; SLY, D. (2002): Praktická příručka jezdeckví: Obrazový průvodce, Praha; ZÁLIŠ, N. (2001): Jezdeckví pro vzdělance. Kladruhy nad Labem.; MARŠÁLEK, M. (2008): Miroslav, Jezdeckví, České Budějovice Jihočeská univerzita, zemědělská fakulta; JISKROVÁ, I. (2006): Jezdeckví a vozatajství. Brno Mendelova zemědělská a lesnická univerzita; GOTTHARDOVÁ, L. (2000): Jezdeckví do kapsy. Hostomice pod Brdy.

vzdělávání v tomto oboru.⁵

Venkov a jízda na koni k sobě vždy neodmyslitelně patřily. Pod touto dodnes platící charakteristikou venkova se však skrývají hluboké změny dotýkající se samotné podstaty jezdecktví i selství. Rozšířená představa co rolník resp. sedlák, to jezdec má k historické realitě velmi daleko a vztah selství a jezdecktví procházel řadou proměn.

Koně chovali na venkově jen sedláci a v bohatých úrodných krajích výjimečně i velcí chalupníci. Koně byli jejich chloubou a současně i sociální distinkcí, která je v očích společnosti přiřazovala k sedlákům. Koně zde byli chováni někdy i bez ohledu na jejich využití v hospodářství, což bylo předmětem kritiky odborníků. Nejednalo se však o koně určené k jízdě, ale o koně určené k práci na poli, v zápřahu. Tato charakteristika koní chovaných v selských hospodářstvích platila od středověku až do sklonku 19. století. S koňmi, kteří zůstali v hospodářství, se oralo, vláčelo, selo, jezdilo s bryčkou či sáněmi do nejbližšího městečka na trh či v neděli do kostela. Do doby zrušení roboty se s koňmi vykonávala potažní roboty.

Využití koní v selském hospodářství se neodvijnelo od plemene koní. V selském prostředí se chovali jak koně chladnokrevní, kteří jsou dodnes určeni pro těžkou práci např. v lese, i koně teplokrevní, kteří jsou dnes využíváni jako koně jezdecktí. Selští koně měli ještě jedno využití než na poli. Část koní odchovaná v selských hospodářstvích byla odprodávána armádě, kde sloužili jednak k tahu děl a vojenských nákladů, tak i po nezbytném výcviku, i jako koně jezdecktí. Chov koní, v němž bylo mnoho momentů, které neměly s racionálním odchovem mnoho společného, byl až do počátku 20. století v mnohém určován právě potřebami armády a nikoliv zemědělství.⁶

V selském hospodářství kůň pracoval – na poli, v lese, při dalekých cestách apod. Většina koní se nikdy v životě pod sedlo nedostala. Pro hospodáře to bylo až do konce 19. století společensky nevhodné, neboť na koně sedali mladí selští kluci, případně pokud nebyl v rodině syn vhodného věku, tak mladší čeledín, když šli koně plavit. V době, kdy

5 NEUMANN, P. – VILÍMOVSKÝ, Z. (1966): 75 let jezdeckého sportu. Praha; NEUMANN, P. – VILÍMOVSKÝ, Z. (1981): 90 let československého jezdeckého sportu; Jezdecká společnost Hradec Králové: z historie královéhradeckého jezdeckého spolku 1928-2008, Hradec Králové 2008. Specifická pozornost byla věnována Selské jízdě: UHLÍŘ, D. (1988): Republikánská strana venkovského a malorolnického lidu 1918-1938: charakteristika agrárního hnutí v Československu, Praha; JIRÁSEK, Z. (1992): Nechanická aféra 1947, Sborník Státního okresního archivu Hradec Králové.

6 Blíže k problematice chovatelství a možnostem využití koní pro zemědělské práce LOUČIL, L. (1980): Vývoj živočišné výroby na území ČSR v období kapitalismu druhé poloviny 19. století, In: Prameny a studie 22, Praha, s. 1-142.

nebylo v selském hospodářství tolik práce, především v zimě, se museli koně denně projíždět, ale opět nikoliv pod sedlem. Většinou chodili zapřaženi v bryčce nebo v saních na projížďky, na které jindy nezbyl čas. K image sedláka patřila jízda na kozlíku bryčky s opratěmi v ruce a nikoliv jízda v sedle. Ta byla až do přelomu 19. a 20. století vyhrazena šlechtě a vojákům.

Tato vžitá představa se začala koncem 19. století postupně měnit pod vlivem celkové demokratizace společnosti, emancipace selského stavu a národního hnutí. Výsledkem těchto změn v oblasti využití koní na venkově byl zrod selského jezdece. Kůň a jezdec v jeho sedle se totiž výborně hodil k různým národním slavnostem, jejichž součástí byly průvody uniformovaných příslušníků spolků a živnostenských společenstev v čele s vlajkonosi, a teprve koně s jezdci v národních krojích dodali slavnosti náležitě lesku, optické mohutnosti a společenského a následně i politického významu.

K příležitostné účasti selských jezdců na národních slavnostech se přidružil ještě další moment – sdružování lidí stejného zájmu a postupně i jistý sportovní duch, který postupně koncem 19. století pronikal z měst, kde vznikaly první sportovní a nikoliv pouze tělocvičné spolky.⁷ Venkov si však na rozdíl od měst příliš nepotrpěl na formální organizace, a proto v řadě míst, zejména na Hořicku a na Moravě vznikaly tzv. selská banderia bez pevné organizační struktury a bez úředně schválených stanov. Šlo v podstatě o skupinky mladých selských chlapců, kteří měli doma v hospodářství k dispozici koně, s nimiž si čas od času vyjeli společně na vyjížďku, případně se zúčastnili někde v sousedství nějaké spolkové slavnosti apod. Svým způsobem se jednalo o obdobu především ve městech dobře známých a rozšířených hospodských stolních společností. V Čechách vznikala selská banderia především v oblasti Podbrdská a v Podkrkonoší, ale nevyhnula se ani okolí Prahy. Ve sbírkách NZM je dodnes uložen prapor banderia okresu Karlínského.⁸ Celkem vzniklo v Čechách devět banderií. Na Moravě vznikala banderia především na Moravském Slovácku. Na pevný organizační základ bylo však postaveno pouze jediné banderium – Banderium okresu Hořického, které na přelomu 19. a 20. století přijalo úředně schválené stanovy. Ani zde však jezdecktí nepokročilo

7 Sportovní spolky se prosazovaly mnohde proti vůli tělocvičných spolků Sokol či Orel jen velmi těžko. K nejstarším odvětvím sportu, které se prosadily nejen ve městech, ale se zpožděním i na venkově, patřil fotbal případně volejbal. Jezdecktí nebylou doménou pouze venkova, některé sokolské organizace ve městech zřizovaly oddíly jízdního Sokola, jejichž členy byli i někteří mladí muži z příměstských vesnic. Jako první založil již roku 1891 jízdní oddíl Sokol pražský.

8 inv.č. 39681

dále než ke „společným vyjížděním koňmo“.

Nový impuls pro rozvoj jezdeckví na venkově přinesl až vznik organizace Selská jízda. Důvod jejího vzniku však nebyl jezdecký, ale ryze politický. Agrární strana, která přišla s iniciativou na založení centrální jezdecké organizace na venkově totiž potřebovala reprezentační složku, která by výrazně přispěla ke zviditelnění jí pořádaných akcí. A průvod uniformovaných jezdců nešlo přehlédnout. Selské jízdě začaly být zakládány v roce 1924, ale celá akce nebyla předem organizačně zajištěna a tak došlo při zakládání k určité dvojkolejnosti. Jednak vzniklo Ústředí selských jízd, které na spolkovém základě oživilo činnost válkou umrtvených devíti selských banderí, a jednak začaly vznikat při Okresních sdruženích republikánského dorostu jejich jezdecké odbory. Teprve o dva roky později byly obě organizace sloučeny pod Ústředí selských jízd.⁹ Tento spolek pracující s morální i finanční podporou agrární strany vydal postupně řadu spisů v Knihovně Ústředí Selských jízd, v nichž formuloval pro venkov zcela novým moderním způsobem posílání selských jízd. Jedním z vydaných spisů byl i cvičební řád. Jednalo se v selském prostředí o první spis, který se věnoval koním nejenom z hlediska chovatelského a z hlediska využití koní pro zemědělskou práci, ale i z hlediska sportovního. Zatím nesměle je zde připomenuto ještě jedno hledisko významu selského jezdeckví, které nabylo na významu ve 30. letech a to význam selského koně a selského jezdce pro obranu státu.¹⁰ Od druhé poloviny 20. let selští jezdci nechyběli na žádné významnější akci agrární strany. K nejvýznamnějším z nich patřily mohutné oslavy 10. výročí založení státu v roce 1928, kdy Prahou projížděl mohutný průvod krojovaných selských jezdců. Obdobné oslavy o desetiletí později již byly zahaleny stínem blížící se války, byly podstatně skromnější a účast selských jezdců na nich byla výrazem snahy po sjednocení všech českých sil k obraně

9 Blíže k organizačnímu vývoji Selské jízdy: SUCHÝ, O. (1925): Selská jízda. 1925.

10 Selské jezdeckví je uváděno pravidelně v souvislosti s obranou státu a se zvyšováním brannosti obyvatelstva od nástupu Hitlera k moci v Německu roku 1933. Do popředí tehdy vystoupilo sjednocení výcviku včetně povelové techniky s vojenským jezdecktvem, pro něž byli selští jezdci přirozenou zálohou. Selská jízda však měla i vnitropolitický význam – agrární strana si z ní postupně vytvářela stranickou pořádkovou službu, která byla schopna zajistit pořádek při různých veřejných akcích a v případě ohrožení státu mohla účinně pomáhat vojsku a policii. Na druhé straně však vznikalo reálné zneužití této organizace, neboť řada sedláků nebyla imunní vůči vznikajícímu českému fašistickému hnutí a rovněž vedení agrární strany v období před druhou světovou válkou aktivně vyhledávalo kontakty na německé straně. Nedůvěra Němců ke všemu českému na straně jedné i odpor velké části venkova k nacistům na straně druhé znemožnil zneužití Selských jízd a jejich přeměnu v paramilitantní fašistickou organizaci. Srovnej: Selská jízda: jezdecký sport, branná výchova, chov koní, Praha 1942 a celkové zhodnocení Selské jízdy UHLÍŘ, D. (1988): Republikánská strana venkovského a malorolnického lidu 1918-1938: charakteristika agrárního hnutí v Československu, Praha.

proti německému nacismu. V roce 1942 byly rozpuštěny všechny zemědělské organizace a místo nich byl nacisty založen jimi ovládaný povinný Svaz zemědělství a lesnictví. Pro činnost Selských jízd již v něm nebylo místo, neboť koně byli plně využiti při polních pracích nebo byly odvedeny pro potřeby armády.

Agrární strana byla označena – ne zcela právem – za jednoho z hlavních viníků války a londýnská vláda rozhodla o zákazu agrární strany a s ní spojených organizací včetně Selských jízd. Přihlášení se k politickému odkazu předválečné agrární strany, které mohlo mít formu pouhého oblečení uniformy Selských jízd či účasti na jezdeckých závodech, bylo kriminalizováno.¹¹ Po únoru 1948 byla řada členů selských jízd pozavírána, dosud soukromě vlastnění koně byli odvedeni do společných stájí a „zkolektivizováni“ a tak definitivně skončila jedna etapa jezdeckví na venkově.

Další etapa vývoje jezdeckví ve venkovském prostředí je spojena s profesní přípravou a teprve druhotně a s časovým odstupem s dobrovolnými společenskými organizacemi působícími na venkově. Výrazně bylo jezdeckví ovlivněno početnými změnami stavu koní v zemědělství. Po válce se stavy koní včetně těch jezdeckých zvýšily o koně, které zde ponechala německá případně Rudá armáda. Těsně po osvobození se stali koně dostupní i nižším společenským vrstvám vesnice, které si mezi válkami nemohli chovat koně dovolit. Na straně druhé se však kvalita koní výrazně zhoršila v důsledku nedostatečné péče o ně, nedostatku krmiva a od přelomu 40. a 50. let i bezkonceptními změnami v řízení zemědělství. Obecná představa o vývoji zemědělství, kterou naplánovali bez ohledu na realitu komunističtí plánovači, byla taková, že koně v zemědělství během několika mála let nahradí traktory a další stroje. Místo traktorů se však vyráběly především zbraně a koně byli stále v zemědělství potřeba, neboť dodávky mechanizace silně vážly. Řada postupně vznikajících JZD i státních statků sice využívala služeb strojních traktorových stanic, které poskytovaly těmto organizacím mechanizační služby, ale s tou trochou nově vyrobených zemědělských strojů a se stroji zkonfiskovanými rozkulačeným sedlákům byly pro lehčí

11 K nejznámějším případům kriminalizace selských jezdců ještě před únorem 1948 patří tzv. Nechanická aféra. Ve dnech 6. a 7. července 1947 se měly v Nechanicích na Hradecku konat jezdecké závody. Komunisty ovládaný Sbor národní bezpečnosti účastníky i návštěvníky závodů rozehnal. Komunisté si tak vyzkoušeli nasazení policejních jednotek, které pak využili v únoru 1948 v Praze. Po únoru bylo členství v Selské jízdě výrazným přitěžujícím faktorem při sebemenším ať již skutečném nebo vykonstruovaném porušení zákonů a bylo trestáno obvykle vězením. Perzekucí selských jezdců však dosáhli komunisté pravého opaku, vytvořili z nich mučedníky selského stavu.

práce a pro dopravu i nadále využívání koně.¹² S jezdeckým však nemělo toto využití koní nic společného.

Jezdectví bylo spojeno s rozvojem školské soustavy v zemědělství. Ta byla až do let po druhé světové válce oddělena od ostatního vzdělávání a soustava zemědělských škol byla zcela autonomní a nijak provázána na základní školství a střední a vysoké školství v jiných odvětvích. Systém vzdělávání v zemědělství prodělal v 50. a zčásti ještě počátkem 60. let vůbec nejprudší změny v rámci celé vzdělávací soustavy. Výsledkem bylo vytvoření jednotného vzdělávacího systému, v němž jednotlivé stupně škol na sebe navazovaly a umožňovaly přechod i na školy mimo rezort zemědělství. Zemědělské školství se stalo současně integrální součástí celého vzdělávacího systému. Vůbec poprvé byl v zemědělství zaveden institut vyučení v oboru.¹³ Během cca patnácti let se systém škol a učilišť v zemědělství mnohokrát změnil. Změny se přizpůsobovaly reálnému stavu rozvoje zemědělské výroby, které nedosahovaly plánovaných hodnot a nešlo zde učební zařízení svázat s výrobními závody tak, jak to bylo běžné v průmyslu. Výsledkem těchto postupných změn však bylo vytvoření plně funkční soustavy odborného vzdělání v zemědělství zahrnující jak střední stupeň představovaný od 60. let jednak zemědělskými odbornými učilišti a jednak středními zemědělskými školami, tak školy vysoké. Výrazně se prohloubila oborová specializace studia.

Jezdectví se stalo předmětem studia, a tak se přeměnilo ze záliby selských hochů, kteří měli doma v hospodářství koně, ve specializovanou profesi. Jezdcem se tak mohl stát každý, kdo měl o daný obor zájem a vešel se do směrných čísel pro uchazeče bez ohledu na to, zda koně vlastnil či ne. Tato demokratizace jízdy na koni, která dříve byla až na výjimky vyhrazena vlastníkům koní, byla od počátku provázána omezenou kapacitou učilišť. Reálná dostupnost jízdy na koni se tak fakticky zhoršila. O obor jezdec z povolání byl velký zájem a směrná čísla umožnila přijmout jen zlomek uchazečů.¹⁴ Navíc jejich uplatnění bylo

12 Počet koní v českých zemích /v tisících/:

Rok	1936	1948	1950	1954	1960	1965	1971	1974	1980	1990	1995	2008
Koně.	397	405	379	333	200	104	57	35	24	25	18	65

Statistické ročenky ČSSR a ČR

13 Viz ČERNOHORSKÝ, Z. (1980): Dějiny zemědělského školství v Československu, Praha SPN a týž (1973), Vývoj učňovského školství v Československu, Praha.

14 Podle informací dlouholetého ředitele kladrubskeho učiliště ing. F. Petřika si až do závěru socialistické éry učně při přijímacím řízení vybírali a do učení se dostal každý třetí či čtvrtý. Na druhé straně bylo toto učiliště jedním z mála, kde měli šanci studovat i děti kulaků, neboť se jednalo o zemědělství, do něhož se mladí lidé nehrnuli.

dosti problematické – většina z nich neměla šanci se uplatnit jako jezdcí z povolání, ale při běžné práci s koňmi v zemědělství, kde jízda na koni byla okrajovou záležitostí.

První jezdecké učiliště vzniklo již před únorem 1948. Iniciativu k založení školského zařízení, které by poskytovalo vzdělání jezdcům a chovatelům koní vyvinul Československý Jockey club již v roce 1946. Při závodisti ve Velké Chuchli vznikla pokračovací učňovská škola jezdců, z níž se později vyvinula učňovská škola zemědělská. Původně sídlila v Trnové u Prahy a v roce 1955 se přesunula do Malé Chuchle a v následujícím roce byla zahájena výuka v nynějších prostorách ve Velké Chuchli oboru chovatel koní – jezdec z povolání. V roce 1962 se tato škola přeměnila v zemědělské odborné učiliště a v roce 1974 při ní bylo otevřeno dálkové studium. V roce 1991 se změnil statut školy na střední odborné učiliště zemědělské s výukou učebního oboru jezdec a ošetřovatel dostihových koní se studiem denním, dálkovým a externím. K tomuto oboru přibyl v roce 1995/95 nástavbové studium trenér dostihových a sportovních koní a rekvalifikační studium pro absolventy jiných typů škol. Od této doby chuchelské učiliště poskytuje komplexní vzdělávání pro dostihové jezdce a trenéry.

Trochu jiné zaměření mělo druhé učiliště vychovávající chovatele koní a jezdce v Kladrubech nad Labem. Zatímco to chuchelské se vzhledem ke své úzké vazbě na závodisti věnovalo především výchově jezdců pro rovinné dostihy, v Kladrubech, které byly napojeny na státní hřebčín, byla kladena větší pozornost na chov koní a na úplné spektrum klasických jezdeckých disciplín včetně vozatajství. Učiliště, které v Kladrubech vzniklo v roce 1952 sídlilo přímo v areálu hřebčína a od roku 1978 v nově vybudovaném učebním areálu. Toto učiliště bylo jednooborové a vychovávalo chovatele koní a jezdce z povolání. Školní osnovy byly shodné s těmi, podle nichž se učilo v Chuchli. Absolventy kladrubskeho učiliště byla řada vítězů v nejrůznějších oborech jezdeckého sportu a ve svých sportovních výsledcích si toto učiliště nezadalo s chuchelským. Vzhledem k tradici chovu starokladrubskeho kočárových koní se zaměřovalo i na výuku jízdy v zápřeži.

Obě učiliště se zaměřovala na přípravu chlapců a děvčat na výkon dělnických povolání. Původně byla jednoletá a postupně byla prodlužována nejprve na dva a nakonec na současné tři roky. V 50. letech byl obor určen pouze pro chlapce a teprve od roku 1978, kdy byl učební obor chovatel koní – jezdec nově koncipován, se otevřel i dívkám, které začaly postupně mezi učni převažovat. Obě učiliště spolu spolupracovala v tom smyslu, že první ročník výuky probíhal v Kladrubech a poté byl mezi učni

proveden výběr a ti s předpoklady pro dostihový sport pokračovali ve studiu v Chuchli.¹⁵

V oboru chov koní a jezdeckví však bylo možné získat i úplné střední odborné vzdělání zakončené nikoliv jako u učilišť závěrečnými učňovskými zkouškami, ale maturitou S absolventy těchto středních škol se počítalo především na nižší a střední manažerské funkce v zemědělských podnicích. Na rozdíl od učilišť zde měla výuka především teoretickou podobu a praxe měla spíše jen doplňkovou podobu. Výuka jízdy na koni byla obvykle realizována v rámci dobrovolné činnosti v Jezdeckých klubech, které postupně vznikaly při řadě středních zemědělských technických škol od druhé poloviny 60. let. Na školách, kde se vyučovalo oboru chovatel, se toho studenti o koních mnoho nedozvěděli. Ve výuce dostávala přednost národohospodářsky důležitější zvířata především skot, prasata a drůbež. Ale i zde měli zájemci o jízdu na koni obvykle možnost jezdit na koních jezdeckého klubu, kteří většinou byli ustájeni na školním statku. Rozhodně však z nich nevyrostli jezdci z povolání. Přesto však existovaly výjimky. Některé zemědělské školy, ač učily podle jednotných osnov, se koním věnovaly více a rovněž při nich existovaly velice aktivní jezdecké kluby, které organizovaly řadu akcí, jako byly jezdecké soutěže a přehlídky. Dlouhou tradici výuky jezdeckví měla zejména zemědělská škola v Humpolci, kde se již od roku 1965 pořádala celostátní soutěž O zlatou podkovu. Jezdecký klub zde vznikl již o rok dříve a tradice jezdeckví se zde udržela až dodnes. Další školy, kde má jezdeckví dlouhou tradici, jsou zemědělské školy v Lanškrouně a v Chrudimi, kde jezdecký klub existuje již od roku 1967.

Kvalitativně nová situace nastala po roce 1989, kdy se začaly zemědělské školy potýkat s nedostatkem studentů a hledaly novou náplň své činnosti. Jednou z možností bylo poskytování vzdělání v oboru chov koní a jezdeckví. Opakovala se tak ve větším situace ze 70. let, kdy se koně stali lákadlem pro studenty, kteří neměli o výuku zemědělství valný zájem. Chov koní spolu s jezdeckvím se stal jedním z alternativních směrů v oboru agropodnikání¹⁶. V rámci tohoto oboru se vyučoval i předmět chov koní, který měl na většině škol dvouhodinovou dotaci týdně po dva roky. Praktickou stránku výuky stále zajišťovaly především jezdecké

15 Chovatelem koní – jezdcem se bylo po určitá období možné stát i absolvováním učilišť ve slovenské Šale a v Topolčiankách.

16 Dalšími z možných směrů byla agroturistika, péče o krajinu, kynologie, tedy obory, které mohly tradičnímu pojetí výuky zemědělství, které zůstalo pod jen velmi omezeně studenty využívaném směru nazvaném zemědělský provoz, výrazně zatráktivnit. Skutečně poskytované vzdělání mělo někdy dosti problematickou úroveň. Srovnej: GOTTHARDOVÁ, L.: [www. equichannel.cz](http://www.equichannel.cz) Školy pro koňáře – několik vět k zamyšlení a dále MALINOVSKÝ, J. (2005): Kam na školu pro koňáře. Jezdeckví, leden 2005, s. 8-11.

kluby při školách. Studenti absolutoriem tohoto oboru získali i licenci jezdce a nejlepší z nich i cvičitelský průkaz. Zavedení oboru agropodnikání v první polovině 90. let přineslo oživení a pro některé školy atraktivní zaměření na koně a jezdeckví přímo záchranu. Postupem let se však u řady škol projevil odliv zájmu a na některých školách je tento obor v útlumu a dobíhá. I přesto i po roce 2000 vznikají některé další školy zaměřené na jezdeckví. Příkladem může být Jezdecká akademie v Mariánských Lázních. Novým rysem je i propojování škol zaměřených na chov koní a jezdeckví poskytujících různé úrovně vzdělání. Pod jednu střechu se tak dostávají učiliště, střední školy a nově i bakalářské vysokoškolské studium, které bylo od roku 2005 otevřeno na zemědělské škole v Humpolci.

V oboru chov koní lze získat i úplné vysokoškolské vzdělání a to na obou vysokých zemědělských školách v ČR v rámci zootechnického studia. Toto studium však bylo zaměřeno na chov koní a nikoliv na jezdeckví.

Cesta k jezdecké licenci případně k vysněné životní dráze jezdce z povolání však mohla mít i zcela jinou podobu a mohla vést nikoliv skrze odborné školství, ale prostřednictvím zájmové činnosti. Část jezdců z povolání totiž dodnes nemá odborné vzdělání a vyrostla po odborné stránce v jezdeckých klubech. V podstatě jde o navázání na násilně přerušenu spolkovou tradici první republiky.¹⁷ Jezdecké kluby vznikaly od šedesátých let, zejména v jejich druhé polovině jednak při zemědělských školách a jednak při jednotných zemědělských družstvech, státních statcích a plemenářských podnicích. Především tam, kde se chovali tažní koně, případně tam, kde byl rozmnožovací chov koní. Nepřekvapí proto, že v mnoha klubech se začínalo zprvu jezdit na chladnokrevných tažných koních a teprve postupně si kluby pořizovali teplokrevníky. Vznik klubu byl podmíněn i prosperitou družstva, statku či jiného podniku, neboť chovat koně, zejména v době, kdy již nebyly zapotřebí k tahu, bylo finančně náročné. V 70. letech, kdy již prosperovala naprostá většina družstev a rovněž státní statky byly hospodářsky konsolidované, nastala druhá vlna zakládání jezdeckých oddílů. Ve velké části jezdeckých klubů či oddílů to fungovalo tak, že koně byli ve vlastnictví družstva či statku a členové klubu se o ně starali a především na nich jezdili. Teprve později si oddíly pořizovaly koně do vlastnictví. I poté však byla symbióza jezdeckého klubu a družstva či statku pro oddíl velmi výhodná, neboť družstvo obvykle poskytovalo stáje a často i krmivo a stelivo pro koně.

17 12. července 1952 byl vydán Zákon o společenských organizacích a shromážděních č. 68/1951 Sb., kterým byly zlikvidovány veškeré do té doby existující spolky. Pokud chtěly vyvíjet činnost i nadále, musely se zapojit do některé společenské organizace sdružené v Národní frontě pracující pod přímou kontrolou KSČ. Velká část spolků tak zanikla, aniž by ve stejném oboru činnosti někdo pokračoval.

Prosperita oddílu tak úzce souvisela nejenom s prosperitou družstva, ale i s pochopením pro koně u vedení podniku. Jezdeckým oddílům se tak dařilo především tam, kde vedení družstva či statku bylo buď přímo členy oddílu, nebo pro ně mělo pochopení a nad vyúčtováním nákladů na koně bylo ochotno přimhouřit oko a neposuzovat chov koní z přísně ekonomického hlediska.¹⁸

Po organizační stránce v počátcích působily jezdecké kluby bez pevné organizační struktury jako kroužky pro mládež, které zastřešovalo pouze konkrétní JZD či statek. Jakmile však činnost oddílu přerostla hranice družstva či statku, bylo nutno klub začlenit do některé ze společenských organizací. Zde existoval výrazný rozdíl mezi jezdeckými kluby ve městech a na vesnicích. Ve městech, kde existovaly jízdní sokolské jednoty či odbory, zůstala tato organizační forma zachována i po vydání spolkového zákona, který zachovával existenci Sokola – avšak se zcela odlišnou ideovou orientací než v meziválečném období. Teprve později v průběhu 50. let se vytvářely tzv. základní a později dobrovolné sportovní organizace sdružující obvykle řadu sportovních odvětví. Ty byly začleněny do roku 1952 do Státního úřadu pro tělovýchovu a sport, v letech 1953-1957 do Státního výboru pro tělovýchovu a sport a od tohoto roku do Československého svazu tělesné výchovy. Jedním z přidružených oborových svazu ČSTV byl i Československý jezdecký svaz.¹⁹ Na vesnicích tomu bylo jinak. Zde obvykle zastřešoval jezdecké kluby v 60. letech Československý svaz mládeže, který se v roce 1968 přeměnil v Juvenu a po roce 1970 v Socialistický svaz mládeže. Malé děti byly organizovány při svých jezdeckých aktivitách v Pionýru. Toto společenské a současně politické zastřešení jezdeckých klubů měly i kluby při školních statcích zemědělských škol a trvalo až do roku 1989 resp. do období transformace společenských organizací po listopadu 1989.²⁰ Poté se všechny sportovní jezdecké kluby a oddíly začlenily do osamostatněné České jezdecké federace. Část oddílů však zanikla spolu s privatizovanými resp.

18 Početní koně se objevovali i v podnicích, které neměly se zemědělskou prvovýrobou téměř nic společného. Záleželo na nadšení vedení podniku. Zaslouhou ředitele Vančury tak jedno z velmi početných stád koní existovalo při Drubežnictví Xaverov. Ústní informace ing. F. Petříka.

19 Všechny organizace socialistického sportu měly územní hierarchickou strukturu a na místní resp. okresní úrovni sdružovaly jednotlivé tělovýchovné jednoty /před vznikem ČSTV základní a poté dobrovolné sportovní organizace/ ať již jedno nebo víceoborové. Z těchto důvodů se pak místní jezdecké kluby jmenovaly podle mateřské tělovýchovné jednoty – např. Spartak, Slavoj, Sparta apod.

20 Podle ústní informace ing. L. Gotthardové existovalo v 80. letech v ČSR kolem 800 jezdeckých oddílů. Je zajímavé, že nejsilnější pozici měly ve východních Čechách, kde zřejmě přežila tradice Selské jízdy. Za východními Čechami následovala jižní a severní Morava, poté střední a jižní a nakonec západní a severní Čechy.

transformovanými jednotnými zemědělskými družstvy a státními statky. Vznikla však současně řada soukromých subjektů, které provozují jízdu na koni ať již pro vlastní radost nebo z komerčních důvodů. Koně ve vlastnictví bývalých družstev často i spolu se stájemi privatizovali členové oddílu, bývalí zootechnici a další lidé od koní a v činnosti oddílu pak pokračují na soukromém základě. Pro mnohé z nich se jezdeckví a především výuka jezdeckví stala jejich novou profesí a způsobem obživy.

I přes velkou podobnost jezdeckých oddílů z období socialismu s meziválečnými spolky však je zde významný rozdíl v jejich členské základně. Zatímco v meziválečném období měli absolutní převahu jezdci z vesnice a to především z bohatého selského prostředí, v období socialismu to byli příslušníci všech společenských skupin a vrstev a mezi nimi byla velká část lidí zejména dětí z měst. V některých oddílech v těsném sousedství měst pak městské děti naprosto převažovaly.

Závěrem lze říci, že ze zájmové činnosti se jízda na koni stala v druhé polovině 20. století povoláním, povoláním, které vyžadovalo dlouhodobou profesní přípravu. Profesionálové starého typu, kteří byli představováni důstojníky jízdního vojska, které bylo zrušeno v 50. letech, ke škodě jezdeckého sportu vymizeli.²¹

Prameny a literatura

O jízdě koňmo: příruční kniha pro jednoty sokolské a přátele jízdy koňmo. Praha Jízdní oddíl Sokola pražského 1893.

BLÁHA, K. (1984): Základní výcvik jezdce. BRNO VŠZ.

ČERNOHORSKÝ, Z. (1980): Dějiny zemědělského školství v Československu, Praha

ČERNOHORSKÝ, Z. (1973), Vývoj učňovského školství v Československu, Praha.

DOBEŠ, J. (1938): Terénní a skokové ježdění: výcvik koně a jezdce. Pardubice.

DOBEŠ, J. (1977): Jezdeckví a dostihový sport. Praha.

GOTTHARDOVÁ, L.: [www. equichannel.cz](http://www.equichannel.cz) Školy pro koňáře – několik vět k zamyšlení

koní, Praha.

GOTTHARDOVÁ, L. (2000): Jezdeckví do kapsy. Hostomice pod Brdy.

21 Poslední jednotky jízdního vojska – v lázních Bohdaneč dislokovaný prapor 8. jezdeckého pluku v Pardubicích používaný již jen pro reprezentační účely, byl zrušen v roce 1952. Vojenským jezdčům byla zakázána činnost, mnozí z nich však vedli zdarma výcvik v oddílech a postupně vychovali řadu špičkových jezdců i trenérů, kteří s odstupem několika desetiletí postupně nahradili výpadek vojenských jezdců a trenérů.

GREEN, L. (2002): Abeceda jezdeckví. Praha.

GROSCHL, I. (1921): Příruční kniha o jízdě koňmo. Díl 1, Praha.

HERMSEN, J. (1977): Kůň a jezdecký sport. Praha Rebo.

JAHODA, J. (1926): O jízdě koňmo a vozem. Praha.

JIRÁSEK, Z. (1992): Nechanická aféra 1947. In: Sborník Státního okresního archívu Hradec Králové.

JISKROVÁ, I. (2006): Jezdeckví a vozatajství. Brno Mendelova zemědělská a lesnická univerzita.

Jízda sokolská, redakcí Ludvíka Čížka, Praha Jízdní odbor Sokola pražského 1901.

KLEMENT, J. (1985): Teorie jízdy pro druhý ročník učební oboru chovatel se zaměřením na chov koní a jezdeckví. Praha;

LOUDIL, L. (1980): Vývoj živočišné výroby na území ČSR v období kapitalismu druhé poloviny 19. století, In: Prameny a studie 22, Praha, s. 1-142.

MALINOVSKÝ, J. (2005): Kam na školu pro koňáře. Jezdeckví, leden 2005, s. 8-11.

MARŠÁLEK, M. (2008): Miroslav, Jezdeckví, České Budějovice.

NEUMANN, P. – VILÍMOVSKÝ, Z. (1966): 75 let jezdeckého sportu. Praha.

NEUMANN, P. – VILÍMOVSKÝ, Z. (1981): 90 let československého jezdeckého sportu; Jezdecká společnost Hradec Králové: z historie královéhradeckého jezdeckého spolku 1928-2008, Hradec Králové 2008.

Pravidla jezdeckého sportu platná od 1. 11. 975. Praha Olympia 1976.

SLY, D. (2002): Praktická příručka jezdeckví: Obrazový průvodce, Praha.

SPÁLENÝ, A. (1929): Jízda koňmo: příručka pro Selské jízdy, Praha.

SUCHÝ, O. (1942): Selská jízda, Praha.

ŠÁRSKÝ, F. (1923): Umění jízdy koňmo a vozmo. Prostějov; Závodní sport 1, 2, Praha. ŠIMON, J. (1925): Cvičební řád Selské jízdy. Praha.

ŠPRYŇAR, I. (1929): Jízda vozmo. Praha.

UHLÍŘ, D. (1988): Republikánská strana venkovského a malorolnického lidu 1918-1938: charakteristika agrárního hnutí v Československu. Praha.

WACEK, J. (1894): Nauka o jízdě na koni. Praha Jízdní odbor Sokola pražského.

ZÁLIŠ, N. (2001): Jezdeckví pro vzdělance. Kladruby nad Labem.

Dana Strnadová

Význam ovsu při krmení koní The importance of oats for feeding horses

Chov koní má v českých zemích bohatou tradici a spolu s ním souvisí i problematika výživy a krmení koní. Oves stejně jako v minulosti představuje tradiční a zároveň nejdůležitější a nejchutnější krmivo pro všechny kategorie koní. Oves se vyznačuje výbornými dietetickými účinky a příznivou skladbou obsažených látek. Celosvětově se plochy ovsu stejně jako stavy koní postupně snižují. I v našich podmínkách postavení ovsu v obilnářství neodpovídá jeho významu a dochází ke snižování ploch, na kterých je pěstován.

Horse breeding in the Czech lands has a rich tradition and it hangs together with problems of nutrition and feeding of horses. Oats represents as it was in past a traditional and also the most important and most delicious food for all categories of horses. Oats is characterized by excellent and favorable effects of dietary composition of components. Worldwide, the area of oats as well as states of horses gradually reduced. Even in our terms the position of oats in grain production do not correspond to its importance and happen the reduction of land on which it is grown.

V českých zemích má chov koní bohatou tradici. Podobně jako v dalších státech měly na chov koní vliv místní hospodářsko – politické podmínky se zaměřením na vojenskou potřebu, poselské služby, dopravu, ceremoniál a také zemědělství, kde byl kůň důležitým pracovním zvířetem, i když většinu prací v minulosti zastával skot.

Všeobecně rozšířeným názorem je, že se kůň živí jenom senem, trávou a ovsem. Problematika výživy a krmení koní je ale na rozdíl od ostatních druhů hospodářských zvířat složitější, protože užitkovost koně není možné objektivně změřit a úroveň krmení je dána jeho individualitou. Krmení koní má svojí technikou zajišťovat hospodárnou výživu koní tak, aby uhrzovalo jejich fyziologickou potřebu i potřebu živin a energie pro požadovanou užitkovost. Proto je nezbytné přihlížet k věku, pohlaví, plemeni nebo i k rázu, pracovnímu výkonu, k tělesné kondici a k chovné kategorii koně. Krmiva pro koně se většinou neliší od krmiv používaných ke krmení ostatních hospodářských zvířat – býložravců, především skotu. Jen některá z nich mají pro koně zvláštní význam, zejména oves, který je osvědčeným krmivem pro všechny kategorie koní. Traviny, jed-

nak ve formě sena nebo čerstvé, tvoří původní a nejpřirozenější potravu koní, což vychází ze skutečnosti, že pastviny a stepi byly v dávné historii domovem koní. Současné podmínky, v kterých jsou koně chováni, jsou od původních rapidně odlišné. Domestikace těchto ušlechtilých zvířat s sebou přinesla život pro ně v umělém prostředí, které představují uzavřené stáje. Tak byl koním omezen volný pohyb a omezená přirozená schopnost si vyhledávat a vybírat potravu. Domestikací koní člověku přibyla starost o zajištění potřebných živin a biologicky účinných látek. Pokud chceme, aby kůň podával dobré výsledky, je zapotřebí mu zajistit kvalitní a plnohodnotné krmivo. Množství a složení musí být přiměřené práci, kterou kůň vykonává. Pokud člověk koním zajistil všechny potřeby a podmínky, odměnou mu byla zdatná, pěkná a zdravá zvířata. Úspěch výživy v chovu koní záleží především na přirozených produkčních podmínkách, z nichž z valné části pramení i hlavní zdroje výživy – statková krmiva, dále na správnosti složení krmných dávek, ve kterých nebylo nic podstatného opomenuto, na pravidelnosti krmení, na náležitém napájení, na hygieně zvířat i stájí i na mnoha jiných činitelích. Jsou to především chovatelovy odborné znalosti, poměr ošetřovatelů ke svěřeným zvířatům, zařízení ve stáji, tempo práce a stupeň zaměstnanosti u koní. Neméně významné je celkové životní prostředí, v němž jsou koně chováni.¹

Kůň je býložravec a základním pilířem v krmné dávce jsou objemná statková krmiva, a to ve šťavnaté nebo suché podobě. Ze šťavnatých krmiv se jedná o zelenou píci, okopaniny a v našich podmínkách netradiční zkrmování siláží a senáží. Ze suchých krmiv je za nejlepší krmivo všeobecně považováno seno. Za nevhodnější je považováno luční seno se zastoupením tvrdých trav, dále je využíváno seno vojtěškové a jetelové. Kůň dokáže velmi dobře využít pšeničnou a žitnou slámu. Ovesná sláma se zkrmuje v zimním období jako náhrada za seno. Ječná sláma ke krmení není příliš vhodná.

Z jadrných krmiv se koním zkrmuje obiloviny, kromě ovsa i ječmen a kukuřice. Většinou ve formě šrotů a nejlépe ve směsi s řezankou slámy. Koním se může v menší míře zkrmovat i luštěninový šrot, který je vhodný pro koně s vyšší spotřebou bílkovin, tzn. pro hříbata a mladé koně, nebo se dává těžce pracujícím koním, kterým se luštěninový šrot podává jako jednorázový přídatek. Vhodným bílkovinným krmivem je koňský bob, který se podává těžce pracujícím koním, je ale potřeba brát v úvahu, že vysoké dávky působí zdravotní potíže (nadýmání). Nejlepší luštěninou je sója, jejíž hlavní uplatnění je především v krmných směsích. Z olejnin se používá lněné semeno, které se zkrmuje vařené či spařené

1 BÍLEK F. (1958): Speciální zootechnika – chov koní, s. 857.

pro své příznivé dietetické účinky a vysokou stravitelnost. Lněné semeno se podává v malých dávkách klisnám před porodem, a v první fázi laktace, dále koním v tréninku, zesláblým a vyčerpaným koním. Krmné směsi jsou jadrná krmiva, složená z rostlinných i živočišných komponentů, obohacených minerálními a vitamínovými doplňky. Ve směsích jsou obsaženy obiloviny, luštěniny, mlýnské odpady (otruby, klíčky, mouka) a odpady pocházející z tukového průmyslu (pokrutiny, extrahované šroty). Krmné směsi se podle obsahu živin dělí na kompletní krmné směsi a doplňkové směsi. Při doplňování minerálních a vitamínových přísad se vychází z celkového obsahu minerálních dávek v základní krmné dávce a pracovního nebo chovatelského zaměření koně.

Nenahraditelná úloha ovsa při krmení koní

Oves je důležitou potravinářskou a také krmnou obilovinou, která představuje tradiční a nejdůležitější a zároveň nejchutnější jadrné krmivo pro koně. Již v 17. století se vévoda Cavendish vyjádřil, že dobrý oves je nejlepším krmivem na celém světě.² Jedno staré anglické přísloví říká: „Tajemství, vysoké, silné a zároveň krásné koně odchovávatí spočívá v plném pytlí ovsa.,“³ Oves je vhodným krmivem zvláště pro mladá, chovná, nemocná nebo vysoce výkonná zvířata a při krmení předčí všechny ostatní zrniny. Kůň oves dobře rozžvýká, protože ovesné zrno je poměrně měkké, oves se snadno tráví, takže při krmení se vyskytují velice zřídka poruchy trávení, které jsou častým jevem při krmení jinými zrninami. V oblastech, kde jsou výnosy ovsa nejisté, se oves často nahrazoval jinými zrninami nebo směsmi jadrných krmiv. Vhodné je zařazení bezpluchého ovsa do krmných dávek závodních, sportovních a tažných koní (v množství až 10 kg na kus a den). Bezpluchý oves převyšuje energetickou hodnotou ostatní obiloviny a je srovnatelný po této stránce s kukuřicí. Obsah účinných látek v ovsu je závislý na způsobu zemědělské výroby, tj. na jakosti půdy, hnojení, poměru vzrůstu a na povětrnostních poměrech při žních. Při zkrmování ovsa bychom měli věnovat pozornost jeho smyslovému posouzení, kdy sledujeme především barvu, prašnost, nesespecifické pachy (zatuchlost, plísně) a jeho objemovou hmotnost. Čím větší hmotnost litrové odměrky (kolísá od 0,35 – 0,55 kg), tím je krmná hodnota ovsa vyšší. Obecně lze považovat za kvalitní oves s litrovou hmotností 0,45 kg a více. Určitou opatrnost musíme věnovat při přecho-

2 BERGER, F. (1886): Pojednání o chovu a plemenění koní a podvodech, jakých se užívá při obchodu s koňmi, s. 50

3 tamtéž

du na nově sklizený oves, který by se ke krmení neměl používat dříve než za 6 – 8 týdnů po sklizni. V této době v něm končí průběh zrácích procesů. Pokud jsme nuceni začít krmit tímto čerstvým ovšem dříve, měli bychom ho míchat s ovsem loňským a podíl čerstvého zvyšovat pomalu. U některých koní se i přes tuto opatrnost může objevit alergická reakce, především v podobě vyrážky nebo otoků dolních částí končetin. Po vysazení čerstvého ovsa z krmné dávky tyto příznaky poměrně rychle mizí. Ovesné zrno se vyznačuje ve srovnání s ostatními obilovinami vyšším obsahem bílkovin a především vysokou biologickou hodnotou. Má 3 – 4 násobně vyšší obsah tuku s příznivou skladbou vyšších mastných kyselin, vysoký obsah dobře rozpustných cukrů a kvalitní vlákniny, vitamínů, hlavně vitamínu B a E, a také hořčiku, železa a dalších látek.⁴ Oves se pro koně doporučuje pro obsah alkaloidu aveninu a glukosidu koniferinu, které dokáží specificky působit na koňský organismus. Příznivé působení ovsa na koně je přikládán i obsahu pluch, které mechanicky dráždí nervstvo trávicího ústrojí, ale i vysokému obsahu kyseliny fosforečné, která podporuje činnost nervového ústrojí. Z obilovin je oves dieteticky nejlepší krmivo, ať již se jedná o klasické žluté nebo v současné době nově pěstované tmavé odrůdy ovsa setého, které se díky zvýšenému obsahu některých aminokyselin a snížení procenta hrubé vlákniny projevují jako vhodnější pro dostihové a závodní koně. Z těchto důvodů je nenahraditelným krmivem zejména pro sportovní koně. Z chemické skladby zrna vyplývá nejen vysoká nutriční hodnota, ale i léčivé účinky, které jsou dobře známé a jsou využívány od dávných časů. V historii se např. staří Germáni před lovem nebo bojem posilovali výživnou ovesnou kaší, které říkali jídlo bohů. Římsí vojevůdci zase namáčeli oves do vína, které před bojem dávali pít vojákům a oves zkrmovali koňmi. Některé z mnoha posilujících a léčivých receptur z ovesného zrna i slámy jsou známé a používány do současné doby.

Co se týká přípravy krmiv, zkrmuje se oves celý nebo čerstvě mačkaný. Používá se zřídka i šrotovaný oves, který je ovšem hůře využíván. Příznivé dietetické působení ovsa vytlačilo z krmné dávky pro koně ječmen, který se dříve zkrmoval a dodnes se zkrmuje jako hlavní krmivo v některých východních zemích. Již naši předkové věděli, že ke krmení se nehodí čerstvě sklizený oves, oves napadený plísní nebo zčernalý od deště. V případě nutnosti se takový oves musel dobře vyprat ve vodě nebo se namočil na delší dobu do vody a potom se osušil. Velmi vhodné je zkrmování ovsa s řezankou slámy, kdy je kůň nucen oves lépe pokousat a proslinit, což dobře ovlivňuje jeho stravitelnost a celkovou využitelnost.

4 MOUDRÝ, J. (1993): Základy pěstování ovsa, s. 3

Ke krmení se nevyužívá pouze ovesné zrno, ale i ovesná sláma, která je nejhodnotnější obilní slámou. Stejně tak i ovesné plevy se vyznačují vysokou krmnou hodnotou. Přestože z pěstovaných obilnin oves nedává nejvyšší výnosy zrna z plochy, vytváří největší množství hodnotné biomasy. Z těchto důvodů je využíván na zelené krmení, sušení a senážování. Nelze opomenout i jeho příznivé působení při zařazení v osevních postupech, je vhodnou předplodinou, krycí plodinou i oblíbeným komponentem do směsek.

Oblast pěstování ovsa ve světě zahrnuje severní polokouli, v mírně vlhkém a chladnějším podnebí střední a severní Evropy, střední a severní Asie, v severní Americe, zejména v USA a Kanadě. Na jižní polokouli (v Austrálii a Argentině) se pěstuje v menším rozsahu. V celosvětovém měřítku plochy pěstovaného ovsa trvale klesají, (z 38 260 751 ha v roce 1961 na 11 597 407 ha v roce 2007).⁵ Vzhledem ke zvýšení průměrných hektarových výnosů ve světě z 1,2 t na ha v roce 1961 na 2,1 t na ha v roce 2007, není pokles světové produkce moc výrazný.⁶ Průměrným výnosem 3,4 t na ha bylo za desetiletí (1980-1990) Československo na 9. místě v Evropě (na úrovni Rakouska a 0,8 t na ha za Německem).⁷ Proti předválečným letům (1934-38) se snížily plochy osevu u nás 8 krát a v roce 1990 poklesly až na 91 tisíc ha, což představovalo 4% osevní plochy obilnin.⁸ Podle údajů Českého statistického úřadu byl v roce 1921 oves pěstován na 566 348 ha, přičemž stavy koní dosahovaly 386 000 kusů. V roce 1970 činila výměra ovsa 309 306 ha a stavy koní poklesly na 75 000 kusů. V roce 1995 došlo k rapidnímu poklesu ploch ovsa na pouhých 60 112 ha a stavy koní se snížily na 18 000 kusů. Obrat v tomto trendu nastal v roce 1996, kdy počet koní dosahoval 19 000 a od tohoto roku se počet zvyšuje. Ovšem od roku 1996 se nadále snižuje plocha věnovaná pěstování ovsa.

V našich podmínkách se oves pěstuje převážně v podhorských a horských oblastech. Postavení ovsa v českém obilnářství neodpovídá jeho významu, přestože je plodinou málo náročnou na klimatické a půdní podmínky, snáší i kyselejší a chudší půdy. Výborně roste na půdách s vysokým obsahem organické hmoty (zorané louky, rekultivované půdy). Pro oves je typické, že má malé požadavky na dodatečné vstupy (agrotechniku), ale také na ně nejméně ze všech obilovin reaguje. Pluchatý oves se dobře přizpůsobuje vlhkým a chladnějším polohám, bezpluchý

5 zdroj FAOSTAT

6 tamtéž

7 MOUDRÝ, J. (1993): Základy pěstování ovsa, s. 3.

8 tamtéž

oves je náročnější na podmínky. Příčiny poklesu zájmu o pěstování ovsa v uplynulých 50 letech vycházejí z redukce stavu koní jako zdroje tažné síly v zemědělských podnicích a v podřízení trhu obilnin kvantitativním hlediskům. Všeobecně jsou preferovány obilniny s lepším výnosovým potenciálem a s výraznější reakcí na intenzifikační opatření. Ani přirozené fytosanitární působení ovsa v osevním postupu není dostatečně využíváno.

Krmení jednotlivých kategorií koní má svá určitá specifika. Při krmení je nezbytné správnou výživu tažných koní sladit s pracovním zatížením. Pokles nebo zvýšení pracovní zátěže musí být provázen snížením nebo naopak zvýšením úrovně krmné dávky. Takto je možné předejít možným poruchám z nadbytečného krmení a výkonnost koní lze udržet i při přechodu na vyšší pracovní zátěž. S každým větším pracovním zatížením má být v dávce zastoupeno i větší množství jadrných krmiv a sena, se současným snížením šťavnaté píce a krmné slámy.

Krmení chovných klisen má svá specifika a krmení ovsem podporuje tvorbu mléka. Od druhé poloviny březosti se přísněji vybírají krmiva. Ze statkových krmiv se zařazují krmiva bohatá na bílkoviny, minerální látky a vitamíny (hlavně A a D). Vylučují se těžce stravitelná krmiva, způsobující poruchy trávení a krmiva závadná. Z důvodu tlaku rostoucí dělohy se klisny od poloviny březosti krmí i čtyřikrát denně v menších dávkách. Přídavky jadrných krmiv se hřebným klisnám dávají od 7. – 8. měsíce březosti, nejprve nižší a pak vyšší. Tyto přídavky jsou důležité pro dokončení vývoje plodu a k vytvoření tělních zásob pro budoucí laktaci. Pro vysokobřezí klisny je vhodná jadrná směs ze dvou dílů ovesného šrotu, dvou dílů pšeničných otrub a jednoho dílu lněných pokrutin. V 7. – 9. měsíci březosti se dává klisně 1 – 1,25 kg, v 10. – 11. měsíci 2 kg této směsi. Po porodu se klisně podává teplý nápoj zvaný meš (angl. mash), který se připravuje spařením 1,5 kg mačkaného ovsa, 0,25 kg pšeničných otrub, 0,05 kg lněného semene a 0,03 kuchyňské soli v přibližně 1,25 litru horké vody. Po porodu se postupně přechází na normální krmení jako před porodem.⁹

Při krmení hříbat a mladých koní je mačkaný oves základní složkou jadrných krmiv. Prvním nenahraditelným krmivem hříbat je mlezivo a pak mateřské mléko. Hříbě se začíná přikrmovat senem od 14 dní věku a současně se začne přikrmovat i ovsem, nejlepší je oves mačkaný s přídavkem minerální směsi. Ve druhém a třetím měsíci života se hříbatům podává denně 1 – 1,5 kg ovsa, postupně se dávka zvyšuje na 3,5 – 4 kg v šestém měsíci.¹⁰ Tato dávka se pak podává hříběti od odstavu až

do jednoho roku věku.

Krmení plemenných hřebců se vyznačuje vydatnějším krmením, potřeba živin je u hřebců vyšší než u klisen. Nezbytný je jejich pastevní odchov. Kromě vyšších dávek bílkovinných krmiv dostávají hřebci i dostatek jadrných krmiv, hlavně ovsa, který se zkrmuje celý, jen starším hřebcům se dává mačkaný. Oves má vliv na povzbuzení pohlavní činnosti a produkci semene a působí povzbudivě na celkový temperament koní. Jednou týdně se doporučuje hřebcům podávat naklíčený oves.

Při krmení sportovních a dostihových koní jde o uplatňování lehce stravitelných bílkovinných a glycidových krmiv. Seno výborné jakosti se podává omezeně, naproti tomu se zkrmuje vyšší dávky jadrných krmiv a melasové krmivo doplňuje energetickou hodnotu krmné dávky. Po ukončení dostihové sezony se snižují dávky ovsa a přidávají se objemnější krmiva – seno a dieteticky působící mrkev. V období přípravy na dostihovou sezónu se dávky ovsa zvyšují v souladu se zvyšující se intenzitou tréninku. V tomto období dávky ovsa dosáhnou už plné výše jako v dostihové sezóně, tj. 8 – 12 kg.¹¹ Krmení v dostihové sezóně je podřízeno dosažení nejlepších výsledků v závodech. První krmení po závodu, tj. teplý mash kůň dostává za 3 hodiny. Při intenzivním tréninku se kůň krmí jako v den dostihu. Teplý mash dostává při každém větším vysílení. Vyšší dávky ovsa v krmných dávkách dostihových koní mohou ale působit negativně na jejich nervovou stabilitu. Koně tak neúměrně reagují na běžné tréninkové podněty (tzv. horká dieta).

Pokud chceme, aby kůň byl v dobré kondici a zdravý a podával dobré výsledky, musíme respektovat jeho potřeby a zajistit kvalitní plnohodnotné krmivo a dostatečné napájení. I když je oves historicky mladou obilninou, byl již v minulých dobách často vyhledávaným a dieteticky hodnotným krmivem. Přestože v uplynulých desetiletích nastala situace, kdy spolu s poklesem počtu chovaných koní klesala i plocha, na které je oves pěstován, zůstává oves i nadále nepostradatelným krmivem.

⁹ KOLÁŘOVÁ, S.- ČERMÁK ,B. (1997): Zásady krmení koní, s. 15.

¹⁰ tamtéž, s. 16.

¹¹ KOLÁŘOVÁ, S.- ČERMÁK ,B. (1997): Zásady krmení koní, s. 21.

Početní stavy koní ve světě, zdroj FAOSTAT tabulka č.1 část a

Název státu	Rok 1961	Rok 1965	Rok 1970	Rok 1975
Austrálie	598428	519899	455682	425000
Československo	330487	204423	144057	71046
Česká rep.	0	0	0	0
Slovensko	0	0	0	0
Dánsko	124886	52933	45413	58497
Finsko	234710	183800	89800	38200
Francie	1728800	1227700	696500	413000
Itálie	408300	341000	296000	249700
Japonsko	637825	334907	145356	42900
Mexiko	4047240	4600000	5742798	6355436
Mongolsko	2502700	2374000	2249000	2264400
Polsko	2730000	2554400	2585200	2237177
Ruská fed.	---	---	---	---
USA	2367000	2719000	4141000	4705000
Svět	62161208	58673511	60997234	61924338

Početní stavy koní ve světě, zdroj FAOSTAT tabulka č.1 část b

Název státu	Rok 1980	Rok 1990	Rok 2000	Rok 2007
Austrálie	493744	310418	220000	222500
Československo	46751	42091	0	0
Česká rep.	0	0	24000	22000
Slovensko	0	0	9000	8000
Dánsko	50000	38000	39737	50000
Finsko	33400	43900	57600	65000
Francie	364417	319046	349086	419500
Itálie	273350	271000	280000	300000
Japonsko	23000	23100	25000	25000
Mexiko	6205000	6170000	6250000	6350000
Mongolsko	2079000	2199600	3163500	2114800
Polsko	1779884	941157	550000	310000
Ruská federace	---	---	1683000	1303837
USA	5013000	5069000	5240000	9500000
Svět	59575673	60585708	57176714	58408987

Přehled produkce ova a početních stavů koní ve světě, zdroj FAOSTAT tabulka č. 2

Rok	Plocha v ha	Hektarový výnos t/ha	Množství v tunách	Početní stav koní v ks
1961	38260751	1,29	49588769	62161208
1965	29386814	1,54	45356066	58673511
1970	30677761	1,7	52411105	60997234
1975	29269587	1,55	45418289	61983292
1980	24697330	1,67	41433288	59626063
1985	24781851	1,91	47425037	60019046
1990	20683695	1,93	39925857	60526073
1995	17393068	1,65	28854431	59214165
2000	12682536	2,05	26113739	57122495
2005	11269443	2,1	23694343	58677575
2007	11597407	2,15	24897095	58641094

Přehled produkce ova a stavu koní v České republice, zdroj Český statistický úřad tabulka č. 3

Rok	Výměra ova v ha	Sklizeň ova v tunách	Stavy koní v ks
1921	566348	815200	386000
1930	614309	1077187	---
1935	579247	819357	402000
1938	574850	1159849	389000
1945	444445	559177	449000
1950	464846	731420	400000
1955	401094	799759	333000
1960	382213	827636	236000
1965	291243	520098	115000
1970	309306	669031	75000
1975	187161	537018	35000
1980	122632	382443	25000
1985	110184	428493	27000
1990	78384	373951	27000
1995	60112	186693	18000
2000	50950	135858	24000
2005	51667	151054	21000
2007	59016	---	24000
2008	49049	---	---

Prameny a literatura

- BÍLEK, F. a kol. (1958): Speciální zootechnika. Státní zemědělské nakladatelství Praha.
- BABOR, J. - ŠULC, K. (1925): Rolnický chov koní a prostředky k jeho provozu a zvelebení v Československé republice. Dr. ED. Grégr a syn v Praze.
- BERGER, F. (1886): Pojednání o chovu a plemenění koní a podvodech, jakých se užívá při obchodu s koňmi. Bratři Handlové Uherské Hradiště.
- ČERMÁK, B. a kol. (2004): Vliv kvality krmiv na produkci a zdravotní nezávadnost mléka a masa. Vydáno v rámci projektu Ministerstva zemědělství a UZPI.
- KOLÁŘOVÁ, S. - ČERMÁK, B. (1997): Zásady krmení koní. Institut výchovy a vzdělávání Ministerstva zemědělství České republiky.
- KOPŘIVA, A. (2001): Technika krmení hospodářských zvířat. Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně.
- LEKEŠ, J. (1973): Pěstujeme obilniny v ČSR. Státní zemědělské nakladatelství.
- MOUDRÝ, J. (1993): Základy pěstování ovsa. Institut výchovy a vzdělávání Ministerstva zemědělství České republiky.
- PETR, J. (1983): Intenzivní obilnářství. Státní zemědělské nakladatelství Praha.
- PETŘÍK, M. a kol. (1987): Intenzivní pícninářství. Státní zemědělské nakladatelství Praha.
- POPOV, I. S. (1954): Krmení hospodářských zvířat. Státní zemědělské nakladatelství Praha.
- STACH, A. (1908): Chov koní. Knihtiskárna a kamenotiskárna společenstva. Přerov.
- Naučný slovník zemědělský. Státní zemědělské nakladatelství Praha 1972.
- ŠPALDON, E. (1982) : Rostlinná výroba. Státní zemědělské nakladatelství Praha.
- Statistické údaje: Český statistický úřad www.czso.cz
- FAOSTAT www.fao.org

Pavel Novák

Mezi podkovářem a kopytářem Between horseshoer and „hoof care person“

Příspěvek se zabývá historií podkovářského řemesla od dob, kdy bylo spolu s kováři organizováno v ceších, až po moderní dějiny oboru s důrazem na druhou polovinu 20. století. V tomto období nastala klíčová změna v oboru, dosud soukromé živnosti byly socializovány a vzdělání v oboru, který představoval dlouhodobý podkovářský kurz, vystřídal učební poměr. S úbytkem počtu koní se od podkovářského řemesla oddělila jako samostatná činnost paznehtářství a s úbytkem pracovních koní a rozvojem chovu koní pro relaxaci a sport vystoupilo do popředí kopytářství, obor zatím bez stanoveného vzdělání spočívající v ošetřování kopyt bez podkování.

This report deals with the history of the farriery from the time when farriers were organised with blacksmiths in common guilds till the modern history of this craft with accent on the second half of the 20th century. The key change came up in the farriery in this time. Private crafts were socialized and the education of farriers represented by a long time training course were changed by the „training specialisation“. The cloven hoof care separated out as a an independent craft from the farriery because of the decrease of the number of horses. The „hoof care craft“ rose in prominence with the development of breeding horses for sport and relaxation – craft without firmly determined qualification consisting in caring of hoofs without making horseshoes.

Příspěvek vznikl v rámci řešení výzkumného záměru MZE7507574101 Vědecké zhodnocení sbírkového fondu Národního zemědělského muzea.

Význam podkování koní pro jejich zdraví a využitelnost pro namáhavé práce se odráží ve velké péči věnované podkovářství ze strany státu. Ačkoliv po tisíciletí bylo spojeno s kovářstvím, roku 1874 bylo ustanoveno samostatnou koncesovanou živností, pro jejíž vykonávání musel podkovář složit státem předepsané zkoušky. Obě řemesla zosobňovaná často jednou osobou pak nesla název kovář a zkušený podkovář. Péče státu, kterému šlo jednak o vojenské koně a jednak o příjmy z daní povozníků

a dalších profesí, které měly co do činění s koňmi, se odrážela nejenom ve stanovení standardů odborného vzdělání podkovářů, ale i v množství odborné podkovářské literatury.¹ Takovým množstvím ať již původní české nebo překladové literatury se může pochlubit jen velmi málo dalších řemesel.

Podkovářství je velmi staré řemeslo. Z území České republiky pocházejí nejstarší doklady o podkování koní již z doby, kdy naše území obývali Keltové. Širší rozšíření podkování koní je však možné doložit až pro 11.-12. století.² V této době bylo podkovářství neoddělitelně spojeno s kovářstvím. Kováři sídlili ve všech větších vesnicích a ve všech městech. Od 13. století se kováři a tudíž i podkováři sdružovali v cechy – povinné organizace řemeslníků, které řídily rozvoj daného řemesla v určité lokalitě. Venkovští kováři byli členy cechu v nejbližším městě. Krom výrazného podílu na tvorbě cen a odbytových podmínek působily cechy i v oblasti profesní přípravy a stanovovaly podmínky, za nichž se mohl stát zájemce nejprve učněm, pak tovaryšem a nakonec mistrem. Odborná výuka měla v této době výlučně praktický charakter, učilo se vše od těch nejjednodušších pomocných prací až po práce vysoce odborné. Příprava byla velmi intenzivní, neboť učedník v rodině mistra po celou dobu učení žil a pracovní doba nebyla pevně stanovena. Po třech až pěti letech učení a složení tovaryšských zkoušek se z učedníka stal tovaryš.³ Někdy i nadále žil v rodině mistra. Obvykle v této době přibyl další učedník a na tovaryše již zbyla odbornější práce. Většinou se však chtěli tovaryši osamostatnit, a proto vyrazili na vandr hledat si práci. Tu nacházeli v jiných městech a vesnicích u jiných mistrů. Velká část z nich zůstala po celý život tovaryši, neboť neměla dostatek prostředků na to, aby si zřídila vlastní samostatnou živnost ani dostatek prostředků na přijetí do cechu a na složení mistrovských zkoušek. Jejich součástí bylo i zhotovení mistrovského kusu, obvykle složitého kovářského výrobku. Podle něj byla hodnocena odborná úroveň kováře. Podkovář nezhotovoval mistrovský kus, ale sérii podkov pro zdravá kopyta i pro kopyta s nej-

1 K nejstarším v českých zemích používaným příručkám patří: PILWAX, J. (1871): Lehrbuch des Huf- und Klauen Beschlages, Wien; BOHM, J. (1886): Podkovářství a kopytoznalství, Praha; KOVÁŘ, K. (1905): Podkovářství: nauka o znalosti kopyta koňského a kování koní, Praha; HANSLIAN, A. (1920): Podkovářství: péče o kopyta a paznechty tažného zvířectva, Brno; TÝŽ (1925): Hufbeschlage: Huf- und Klauenpflege der grossen Haustiere, 1925; PROCHÁZKA F. - BAŠTA, V. (1927): Kalkulace a ceny výrobků kovářských a podkovářských, Praha.

2 JANOTKA, M. – LINHART, K. (1987): Řemesla našich předků. Svoboda Praha, kapitola Podkováři – výrobci obuvi koňské, s. 32 an.

3 Blíže k problematice profesního vzdělávání a dalšího uplatnění v profesi VOŠAHLIKOVÁ, P. (1996): Jak se žilo za císaře Františka Josefa I, Praha.

různějšími defekty. Tyto podkovy si poté z učení odnášel domů a dodnes jsou k vidění ve venkovských kovárnách, kde jsou pověšeny na stěně.

Ve městech docházelo již od sklonku středověku v rámci kovářství ke specializaci a posléze i ke vzniku samostatných kovořemesel. Úroveň městských kovářů jako podkovářů vzhledem k minimálnímu množství koní, které měli možnost podkovat, silně upadala. Naopak na vesnicích, kde kování koní tvořilo běžnou součást práce kováře, se úroveň podkovářství držela na standardně vysoké úrovni. Riziko vzniku nenapravitelných škod na zdraví koní a tudíž na majetku jejich majitelů vedla stát k již zmíněnému stanovení standardů vzdělání. Ke zkoušce se však mohl dostavit pouze ten podkovář, který se prokázal výučním listem v oboru, tříletou pomocnickou praxí a vysvědčením z půlročního intenzivního podkovářského kurzu na Podkovářské škole v Praze Karlíně, zřízené zároveň s vydáním nařízení o vzdělávání podkovářů v roce 1874. To však již byly zrušeny cechy a nahradila je živnostenská společenstva, na něž byla státem přenesena odpovědnost za profesní vzdělávání jejich členů i řemeslného dorostu. Vedle povinné organizace výrobců představované živnostenskými společenstvími si kováři a podkováři založili v roce 1904 i svoji dobrovolnou profesní organizaci – Zemskou jednotu kovářů a podkovářů v Čechách. Kováři i poté zůstali v jedné profesní organizaci s podkováři. Na rozdíl od nich se však museli podrobit zkoušce, pokud chtěli provozovat i živnost podkovářskou. Řada kovářů však o tuto práci zájem neměla a tak zůstávali pouze kováři. Na stranu druhou ovšem nebylo možné se stát podkovářem, aniž by adept tohoto řemesla neabsolvoval učení kovářem. Na vesnicích tak bylo zcela běžné, že velká část kovářů byla současně podkováři a tam, kde bylo na vsi více kovářů, již ne všichni byli současně i podkováři. Ve městech bylo obvyklé, že jen malá část z nich byla podkováři, neboť potřeba podkování koní a volů byla omezena zpravidla na předměstí.

Výuka řemeslu probíhala až do počátku 50. let 20. století přímo u jednotlivých živnostníků. Zde vykonávali z dnešního pohledu praxi. Začínali zametáním a postupně se propracovali přes pomocné, poté jednoduché práce až k nejsložitějším řemeslným pracím. U mistra pracovali přes týden, tj. od pondělí do soboty. Od sklonku 19. století chodili v neděli dopoledne do řemeslnické školy v nejbližším městě, kde se učili teorii. Nešlo přímo o výuku v oboru, ale o společný základ, tj. matematiku, technické kreslení apod. V meziválečném období již bylo běžné, že již u mistra nebydleli, ale do učení docházeli z domova.

Situace podkovářů se radikálně změnila po roce 1948. Podkováře,

stejně jako ostatní řemeslníky, postihla socializace živností.⁴ Dostali na výběr - buď odejít do města do továrny nebo do Komunálních služeb, nebo zůstat na vesnici, vstoupit do družstva a zde dělat svoje řemeslo dál. Velká část z nich si vybrala právě tuto možnost. Měli dostatek práce, neboť i přes proklamovanou podporu státu, který sliboval zemědělcům dostatek strojů a zejména traktorů, které byly ztotožněny s kolektivizací, dodávky strojů vážly a část zemědělských prací bylo nutno i v 50. letech stále dělat s koňmi. Nicméně koně zmizeli z těch nejnáročnějších prací, jako byla orba, neboť stát soustředil stroje – ať ty nově vyrobené nebo ty zabrané sedlákům, případně ty z dodávek UNRRA, do nově zakládaných státních traktorových stanic, které byly zřízeny na každém okrese. Strojní traktorové stanice zajišťovaly smluvně zemědělským družstvům i státním statkům těžké práce, jako byla právě orba nebo kombajnová sklizeň apod. Koně se však užívali i nadále, především pro dopravu zemědělských plodin, vyvážení hnoje na pole apod. Podkováři byli proto v JZD i v dílnách statků dostatečně vytíženi a naopak jich začínal být nedostatek.

Ve vzdělání podkovářů nastala paradoxní situace. Stát předpokládal rychlé zavádění strojů do zemědělství, a proto počátkem 50. let již nepočítal s výchovou podkovářského dorostu. Směrná čísla na učební obor kovář - podkovář byla proto omezena v prospěch opravářů zemědělských strojů.⁵ Realita však byla odlišná, strojů byl nedostatek a noví podkováři byli potřeba. Učební obor kovář – podkovář byl v roce 1952 koncipován jako dvouletý, zatímco velká část typicky zemědělských oborů včetně oboru traktorista byla v první polovině 50. let jednoleťá. V roce 1955 byla učební doba podkovářů prodloužena o půl roku, zatímco učební obor kovář – tj. bez podkováře, zůstal dvouletý. Tak se v podstatě udržela historická praxe z 19. století až do období budování socialismu. Teoretická příprava probíhala formou cyklických školení v učňovských školách určených ministerstvem zemědělství a praktická příprava měla individuální formu práce v zemědělských podnicích, tj.

4 K situaci živnostníků v rámci celé socioprofesionální struktury obyvatelstva České republiky viz: KALINOVÁ, L. (1993): K proměnám sociální struktury v Československu 1918-1968, Praha FSV-UK.

5 Jak vypadala realita první poloviny 50. let, ukazuje výpověď Jiřího Pochobradského /nar. 1937/ z Trutnova, tehdy učně oboru kovář – podkovář: „Dokud jsme dělali u soukromého kováře, tak jsme dělali všechno – pomáhali u podkování koní, dělali na kovářině jednoduché výrobky, prostě to samé, co dělal mistr, akorát, že jsme mu pomáhali a tu hlavní odbornou práci dělal on. Jakmile jsme ale přešli do učňáku, udělali z nás opraváře. Vypadalo to tak, že jsme vyfasovali kus traverzy a pilku na železo a celý den jsme fezali, druhý den zas celý den brousili pilníkem a tak podobně. Za chvíli jsem proto zběhl k sedlařině a poté jsem šel na dlouhodobou brigádu do zemědělství, kde jsem mimo jiné jezdil i s koňmi a poté na vojnu.“

v JZD, státních statcích a ve státních traktorových stanicích. Jelikož však kováři v JZD a na statcích nestačili zaškolovat učně, případně nebylo kovářství a podkovářství v dosud ekonomicky nekonsolidovaných JZD a statcích na takové úrovni, že by umožnilo výcvik učňů, byl pro kováře - podkováře jako jediný obor povolen praktický výcvik u doživajících nesocializovaných soukromníků.⁶ Situace se však lepšila jen pomalu, kovářů a podkovářů byl stále nedostatek a to i přesto, že spolu s mechanizátorem patřil tento učební obor k velmi atraktivním a neměl nouzi o učně. Ministerstvo zemědělství proto otevřelo vedle stávajícího učiliště v Jaroměři ve školním roce 1958/59 další učiliště v Lázních Mšené, které poskytovalo vzdělání budoucím podkovářům. Počátkem 60. let byla v souvislosti se zavedením nové krajské soustavy zahrnující deset „velkých“ krajů provedena rozsáhlá reorganizace zemědělského učňovského školství a výuka oboru kovář - podkovář byla realizována vždy na jednom učilišti v každém kraji.⁷ Učební obor byl v této době již tříletý, přičemž dva první roky absolvovali učni v učilišti a poslední rok u svého vysílajícího zemědělského podniku.⁸ Tento způsob výuky se udržel až do poloviny 80. let, poté již výuka probíhala pouze v učilištích a byla prodloužena na tři a půl roku. Učební obor kovář - podkovář existoval až do roku 1983 a poté zanikl, či přesněji byl nahrazen novými široce koncipovanými mechanizačními obory. Tato změna souvisela s rapidním poklesem koní v zemědělství a poklesem potřeby kovářských prací a naopak s nárůstem prací opravářských založených na výměně již hotových náhradních dílů. V jediném učilišti v republice – v Jaroměři, zahrnuli do osnov základy kovářského a podkovářského řemesla, takže tradice výuky těmito oborům zde zůstala nepřerušena.⁹ K další koncepční změně

6 ČERNOHORSKÝ, Z. (1980): Dějiny zemědělského školství v Československu. Praha. s. 185.

7 Jednalo se o následující učiliště: Středočeský kraj: Hluboš /dříve Liteň/, Západočeský kraj: Oselce, Severočeský kraj: Mšené Lázně, Východočeský kraj: Jaroměř, Jihočeský kraj: Hněvkovice, Severomoravský kraj: Horní Heřmanice, Jihomoravský kraj: Tavíkovic.

8 Kovář a podkovář dnes již zaniklého státního statku Čáslav Jiří Růžička vyučený v letech 1966-1969 v Litni /dnes v Hluboši/ vzpomínal na dobu svého učení takto: „Ono záleželo na tom, zda mělo učiliště kde kovat koně. Tam, kde u učiliště nebyl hřebčín nebo jiné velké stádo koní, tak tam se toho kluci moc nenaučili. My jsme měli štěstí, protože státní statek v Litni měl řadu párů tažných koní, takže nebylo dne, kdy by se nekoval nějaký kůň a my jsme se tak dostali k podkování průběžně. Horší to bylo, když byla praxe u podniku, tam nám často dali dělat, to co potřebovali bez ohledu na naši profesi. Někdo jezdil s traktorem, jiný opravoval stroje, další trávil léto na kombajnu a jen pár učňů se dostalo ke kovářině a k podkování koní, kterých už na statcích a družstvech nebylo mnoho.“

9 Ústní informace Zdeňka Vítka, dlouholetého učitele učebního oboru kovář – podkovář, dnes zástupce ředitele pro odborný výcvik v Střední škole řemeslné v Jaroměři, organizátora Podkovářských dní v Jaroměři a spoluautora nejnovější publikace o podkovářství.

došlo až po deseti letech v roce 1993. Tehdy byl opět otevřen učební obor kovář - podkovář, neboť v privatizovaném zemědělství a lesnictví se opět objevila poptávka po řemeslnících této specializace. Na rozdíl od dob socialismu, kdy výuka kovářů a podkovářů byla direktivně přidělena vždy jen jedinému učilišti v kraji, nyní si může otevřít každé učiliště libovolný učební obor, pro nějž získá dostatek zájemců a to bez ohledu na kvalifikační a materiální zázemí učiliště. Kvalita výuky, která je v současnosti zajišťována desítkou učilišť /přesný počet se každoročně mění/, se různí učiliště od učiliště.¹⁰ Některá učiliště nemají k dispozici koně, na dalších chybí odborný učitel podkovářství, jinde zase mají dva tři učně v ročníku. Úroveň výuky nepřispívá ani to, že hodiny odborného výcviku jsou omezovány ve prospěch hodin výpočetní techniky a cizích jazyků. Jednotlivá učiliště si mezi sebou vzájemně přetahují učně, kteří často studují na opačném konci republiky. Tradičně vysokou úroveň podkovářské výuky si zásluhou nepřetržené tradice od 50. let a přítomností odborného učitele Z. Vítka, který je zároveň jedním z garantů oboru u Národního ústavu pro odborné vzdělávání a podílí se na formulaci rámcového vzdělávacího plánu v oboru a v současnosti na nové koncepci závěrečných zkoušek, je Střední škola řemeslná Jaroměř. Na Moravě tvoří její obdobu Střední odborná škola a Střední odborné učiliště zemědělské Horní Heřmanice.

Vedle učebního oboru pro mladé lidi existovaly i různé doškolovací a přeškolovací kurzy pro dospělé kováře případně další kovořemeslníky, kteří si chtěli rozšířit kvalifikaci o podkovářství. Tyto intenzivní kurzy obvykle trvaly tři týdny.

Koncem 50. let byly zrušeny strojní traktorové stanice a stroje z nich byly převedeny přímo zemědělským výrobním závodům. Stroje zčásti nahradily koně a tak se tlak na podkováře zmírnil. Současně vzrostl počet traktoristů, na něž se přeškolila část kočích, a ti neměli v zimě mnoho práce. Proto se někteří z nich, kteří pro danou práci projeví vloh, věnovali vedle své profese i paznehtářství.¹¹ Až do této doby pečoval o paznehty skotu, prasat, ovcí a koz podkovář. Podkovával krom koní pouze tažné voly, u ostatních druhů hospodářského zvířectva přišly ke slovu nikoliv podkovy, ale pouze kopytní kleště, nůž a struh. Nyní se práce podkováře rozdělila. Podkovář si nechal pouze podkování koní, skot se již přestal podkovávat, a nově vyčleněná profese paznehtářů

10 V současnosti se jedná o učiliště resp. střední školy řemesel: Hluboš, Hněvkovice, Horní Benešov, Jaroměř, Kadaň, Loštice, Moravský Krumlov, Olomouc, Oselce, Třebíč, Veselí nad Moravou a Vlašim.

11 Ústní informace Z. Vítka ze Střední školy řemeslné v Jaroměři, který připravuje v současnosti příručku pro paznehtáře.

pečovala o kopyta ostatních druhů nepodkovávaného hospodářského zvířectva, zvláště skotu. Kopyta musel paznehtář pravidelně alespoň jednou ročně strouhat, aby nepřerůstala, dobytek pak přestal chodit po patkách, z čehož vznikaly těžce hojitelné úrazy končetin. Péče o paznehty nabyla na významu i vzhledem k tomu, že dobytek byl celoročně držen ve stáji a přišel tak o možnost si paznehty samovolně obrušovat při pohybu

na pastvě. Na rozdíl od podkovářů nemuseli podstoupit paznehtáři dlouhodobé školení zakončené zkouškou, ale stačil jim krátkodobý kurz. Někde si přivydělávali ošetřováním paznehtů (především nejrozšířenějšího skotu) i veterinární technici. Po roce 1989 si některé zemědělské závody udržely své paznehtáře, jiné využívaly služeb veterinářů a opět jiné si najímaly paznehtáře působící na svůj vlastní živnostenský list. Dnes je paznehtářů spíše nedostatek, ale neprojevuje se příliš citelně, což souvisí s postupným vybíjením stád skotu vzhledem k nízkým výkupním cenám mléka a masa.

Od 60. let a poté především v následujících dvou desetiletích začali koně ze zemědělství a se zhruba desetiletým odstupem i z lesnictví rychle mizet a podkovářům tak začala ubývat práce.¹² Jelikož jen výjimečně měli na starosti pouze podkování koní, nebyl to pro ně problém, neboť měli dostatek kovářské práce a především různých spíše opravárenských prací na zemědělské technice. Klienty podkovářů se tak postupně stávali spíše než koně pracující v zemědělství koně zaměstnaní přibližováním dřeva v lese a poté především koně chovaní pro rekreaci a sport. Tito koně již pracovali podstatně méně než koně v lese či v JZD a na statku, a tak se také potřeba jejich kování zmenšila. Podkováři jsou dodnes zapotřebí. Lidí s výučním listem kovář – zkušený podkovář je dostatek, ale těch, kteří vykonávají podkovářskou praxi, je málo, neboť podkovářství nepatří k adekvátně finančně ohodnoceným řemeslům a kováři jsou schopni si vydělat na živobytí snáze jiným způsobem. Těch opravdu kvalitních, kteří své řemeslo opravdu ovládají a mají dostatek praxe, je ještě méně.

Lehčí zaměstnání koní umožnilo postupně koncem 20. století vyniknout sice průběžně existujícímu, ale v pozadí stojícímu kopytářství. Kopytářství se věnuje korekci kopyt a léčení jejich vad. Podkováři se z velké části na kopytáře dívají s neoprávněným despektem, kopytáři zase svůj

12 Počet koní v českých zemích /v tisících/:

Rok	1936	1948	1950	1954	1960	1965	1971	1974	1980	1990	1995	2008
Koně.	397	405	379	333	200	104	57	35	24	25	18	65

význam přeceňují.¹³ Podstatou kopytářství není kování koní, ale upravení kopyt tak, aby koně mohli chodit „na boso“ bez podkov. Pokud musel kůň tvrdě pracovat - a i dnes koně např. v lese tvrdě pracují – musí mít podkovy, protože jinak by neměli potřebnou stabilitu a ohrožovali zdraví svoje i lesního dělníka. Pro koně s vážnými vadami kopyt představuje podkova ortopedickou pomůcku, která mu umožňuje bezbolestnou chůzi. V řadě případů však kůň může bez podkov existovat po celý život. Pokud je používán k rekreačnímu ježdění či hipoterapii, k lehkým pracím apod. pak není důvod, proč ho kovat. I když ale není pravidelně kován, musí někdo pravidelně pečovat o jeho kopyta a touto osobou není obvykle podkovář, ale kopytář. Menší část z nich se rekrutuje z podkovářů, větší pak z chovatelů koní. Kvalifikaci ke své práci získávají v krátkodobých seminářích a různých doškolovacích kurzech.¹⁴ Kopytářství se v ČR rozvíjí na základě zahraničních zkušeností. Postupně se zde etablovaly dvě kopytářské „školy“. Tou první byla škola německé veterinářky Strasserové spočívajících v poměrně radikálních řezech do tkáně poškozeného kopyta a chovu koně po dobu jeho rekonvalescence na gumové podložce. Tou druhou je škola tzv. trimu divokých koní podle amerického autora Pete Rameyho, kde je údržba kopyt a vytvoření nového zdravého kopyta řešena méně radikálním způsobem. Tato metoda je ke kopytům koní šetrnější, dochází k týmž výsledkům jako škola dr. Strasseové. V České republice uzdravují kopyta koní kopytáři podle obou škol, postupně pozvolna převažují kopytáři užívajících šetrnějších přírodně bližších metod.¹⁵ Nelze však v žádném případě tyto dvě metody považovat za stoprocentně použitelné u každého koně.

V období socialismu nebyli podkováři ani kopytáři profesně organizováni. Jednota kovářů a podkovářů zanikla při likvidaci spolků v roce 1951 spolu s vytvořením masových společenských organizací, mezi něž patřilo i Revoluční odborové hnutí, v jehož odborovém Svazu zaměstnanců zemědělství a lesnictví byli podkováři organizováni. Ta však řešila pouze odborové otázky a nikoliv problematiku rozvoje profese. Z tohoto důvodu záhy po listopadu 1989 vznikají profesní organizace kovářů a podkovářů, které se snaží navázat na přetrženou tradici Jednoty kovářů a podkovářů.

13 Vztah kopytářů k podkovářům naznačuje již název „bible“ kopytářů zásadního díla MVDr. Hiltrud STRASSEROVÉ, Podkování: je to zlo opravdu nutné? Fakta o podkování, která by měl znát každý majitel koně vydané nadšeným jezdcem – amatérem a příznivcem nekování koní hercem Václavem Vydrou.

14 Informační bránou pro kopytáře je zejména webová stránka významného českého kopytáře Jiřího Podhajského z Cítova www.copyta.com, která pravidelně informuje o dění v oboru včetně o možnostech odborného vzdělání, neboť řada kopytářů si strouhá kopyta svých koní sama.

15 Blíže www.copyta.com.

Na rozdíl od této organizace jsou dnes kováři a podkováři profesně roztrženi do tří organizací. Největší z nich je Společensko uměleckých kovářů a zámečníků a kovářů – podkovářů Čech, Moravy a Slezska založené až roku 2002. Vedle něj existuje i jednooborové Sdružení profesionálních podkovářů sdružující přibližně třicet členů. Nejmenší profesní organizaci představuje česko-německé Sdružení podkovářů založené účelově kvůli čerpání peněz z evropských fondů. Všechny tři organizace usilují o rozvoj svého řemesla, zejména to největší z nich zahrnující i další příbuzné profese, pořádá celou řadu prezentačních akcí, které představují tato krásná řemesla každoročně široké odborné i laické veřejnosti.¹⁶

Instrumentář podkovářů byl velmi jednoduchý a po staletí neměnný. Skládal se z kopytních nožů k seřezávání rohoviny a čištění kopyta, štípacích kleští na rohovinu, podkovářské rašple k začištění rohoviny, kopytního háčku k čištění kopyta, sekáče s paličkou na odsekávání rohoviny, struhu pro úpravu rohového střelu a vyřezávání kopyta. Dále používají podkováři utínky – sekáče, jimiž se odstraňují nýty na stěně kopyta, snímací kleště k sundávání staré podkovy, podkovářské kladívko k zarážení podkováků do kopyta, štípací kleště k odstranění ohnutých konců podkováků, podsekávací k začištění vyhnuté rohoviny v místě vylezlého podkováku z kopyta, nýtovací kleště, jimiž se zahýbají a stahují konce podkováků a vytváří se nýt a kleště hmatací, kterými se kontroluje správnost přibití podkováků. Podkováři používají ještě další nástroje, které ale neslouží k vlastnímu podkování koní, ale k výrobě podkov. Jsou to nástroje totožné s nástroji kovářskými. Jedná se především o kovadlinu určenou k tvarování materiálu na podkovu, výheň sloužící k ohřevu materiálu, výhňové kleště, používané při ohřevu podkov, podkovářskou paličku, jíž se podkovy tvarují, rýhovník, jehož pomocí se vytváří rýha na půdní straně podkovy, znamenák pro označení otvorů pro podkováky a průbojník, jimž se otvory dělají. Inovace instrumentáře podkováře v druhé polovině 20. století spočívala v tovární výrobě jednotlivých nástrojů, použití kvalitních ocelí a především velká rozrůznost typů, značek a cenového rozpětí jednotlivých nástrojů. Pozvolna pronikají do podkovářství i nové materiály, především tmely určené k vyplnění nerovností kopyt, umělé hmoty zprvu se prosazující pouze na násadách nástrojů a koncem 20. století i na samotných podkovách.¹⁷ K dotahování podkováků do těchto podkov byly vyvinuty

16 Nejvýznamnější podkovářskou akcí roku jsou Podkovářské dny organizované ve Střední škole řemeslné v Jaroměři Společenstvem uměleckých kovářů a zámečníků a kovářů podkovářů.

17 K současnému vývoji oboru srovnej: KYSILKA, K. – RAJMAN, J. – VÍTEK, Z. (2006): Podkovářství, Praha Grada, kapitola Současné trendy v podkovářství, s. 87-101.

speciální nástroje. Výhně doplnily plynové pece, struhy a rašple různé typy brusek a fréz, Především v paznehtářství se uplatňují klece na „otáčení“ skotu, který nedovede zvednout nohu. Někdy se těchto klecí používá i u koní s postiženými kopyty.

Opět povolna rostoucí stavy koní, kteří nacházejí využití nejenom v jezdeckém sportu, ale znovu i v práci v zemědělství a lesnictví vytvářejí reálný předpoklad k dalšímu rozvoji podkovářského řemesla a pouze budoucnost ukáže, jaký poměr bude mezi tradičními podkováři a kopytáři.

Prameny a literatura

ČERNOHORSKÝ, Z. (1980): Dějiny zemědělského školství v Československu. Praha.

BOHM, J. (1886): Podkovářství a kopytoznalectví, Praha

HANSLIAN, A. (1920): Podkovářství: péče o kopyta a paznechty tažného zvířectva, Brno.

HANSLIAN, A. (1925): Hufbeschlag: Huf- und Klauenpflege der grossen Haustiere. JANOTKA, M. – LINHART, K. (1987): Řemesla našich předků. Praha

KALINOVÁ, L. (1993): K proměnám sociální struktury v Československu 1918-1968, Praha FSV-UK.

KOVÁŘ, K. (1905): Podkovářství: nauka o znalosti kopyta koňského a kování koní, Praha. KYSILKA K. – RAJMAN J. - VÍTEK Z. (2006): Podkovářství, Praha.

PILWAX, J. (1871): Lehrbuch des Huf- und Klauen Beschlages, Wien.

PROCHÁZKA F. - BAŠTA, V. (1927): Kalkulace a ceny výrobků kovářských a podkovářských, Praha.

VOŠAHLÍKOVÁ, P. (1996): Jak se žilo za císaře Františka Josefa I. Praha.

www.copyta.com.

Lucie Kubásková

Koňské hody Horse throws

Následující příspěvek přináší trochu jiný pohled na téma Kůň, a to kůň jako zdroj potravy pro člověka. Pro někoho možná mírně kontroverzní téma, avšak je nesporným faktem, že koňské maso člověk konzumoval již od nejstarších dob, i když na našem území byl tento druh masa spíše východiskem z nouze – v době nedostatku jiných potravin.

Tento článek se pokouší ve zkratce zachytit základní poznatky o konzumování „koniny“ na našem území, ale také o způsobu „získávání“ tohoto masa.

The following article brings a different view of the theme Horse, respectively horse like source of nutriment for people. For anybody maybe it is a controversial theme but it is an indisputable fact that man has already eaten horsemeat from the oldest period although in our territory this meat served more like a resort from indigence – at the time of absence of other food.

This article tries to take down basic findings about eating horsemeat in our territory and also about the way of „acquiring“ this meat.

Na začátek příspěvku si dovolím menší odlehčení v podobě několika veršů od Zdeňka Svěráka, které z velké části vyjadřují pohled většiny lidí na koně.

Nejkrásnější zvíře
zvíře pro rytíře
jmenuje se kůň.

Važte si ho, lidé,
ať nám jich pár zbyde
jmenuje se kůň.¹

Takto je kůň obecně vnímán jako ušlechtilé zvíře, věrný pomocník a přítel člověka. Ale kůň byl také a částečně je i dosud zdrojem potravy pro člověka, i když si to většina z nás nechce připustit.

Nutno ovšem dodat, že na našem území koňské maso nikdy nepatřilo

1 SVĚRÁK, Z.: Když se zamiluje kůň. Část písničky nejen pro děti.

k vyhledávaným potravinám (na rozdíl například od východních Slovanů, kdy koňské maso v jejich jídelníčku bylo v 7. a 8. století na stejné úrovni jako maso hovězí, nebo u mongolských pastevců, kteří hojně požívali sušené koňské maso) a většinou jeho konzumace stoupla v dobách válek a hladomoru, kdy byl nedostatek jiných zdrojů potravin. Při válečných taženích se koňské maso opékalo na rožních nebo se plátky masa pekly na žhavém uhlí. Pro příklad může posloužit také obléhání Olomouce za třicetileté války v roce 1642, kdy koňské maso zachránilo obyvatelstvo před vyhladověním. Z této doby se zachoval i způsob přípravy tohoto masa: „Kdo chce koňské maso chutné mít, musí je v studené vodě přes dvě hodiny nechat se močtit a nasolit a dva dny a dvě noci nasolené ležeti nechat, potom v horké vodě dvakrát, třikrát vymytí, je do hrnce dáti a je vařit. Koňské maso však chutné jest pečené, které musí se nechat ve studené vodě močtit, potom nasolit, v soli nechat ležeti a po dvou nocích, jak již dotknuto, tak dlouho v horký vodě přemývat, až to maso zbělí. To maso tak vyprané neb přemyté musí se do hrnce dáti, ocet naň nalít, sůl, pepř, jalovec přidati, hrnec přikryti jej olepit, aby z něho pára ujíti nemohla, a k uhlí ohnivému hrnec přistaviti, aby se v něm maso dusilo, až by maso změklo. Obyčejně 4 hodiny dusiti se musí. Také ono dusiti se může na přikrytém rendlíku. Na rožni takové maso péci a jísti.“²

O tom, že porážka koní nebyla neobvyklá ani v pozdějších letech svědčí i to, že při budování nových jatek ve městech se již počítalo se samostatných oddělení na porážení koní. Stejně tomu bylo i v Praze, kdy při ústředních pražských jatkách byla také zřízena nová porážka na koně s kapacitou pro porážení osmi koní najednou. Tato porážka byla obdobně zařízená a vybavená jako porážka hovězí, již vybavená visutou dráhou. Na jatkách byla rovněž zřízena stáj pro jateční koně, odvěšovna masa a dršťkárna se dvěma otevřenými kotli na teplou vodu.

Následující tabulka uvádí počet koní a hřibat poražených na Ústředních jatkách v Praze v letech 1900 – 1930.³

2 In: <http://tyfoza.noip.com/ceskyid/html/knihy/ceskyid11/texty/0074-0147.htm>

3 In: VOSYKA, K. – GOETZ, J. (1930): Ústřední jatky a trh dobytčí Hlavního města Prahy 1895 – 1930. Praha.

Tab. 1.: Počet poražených koní na Ústředních jatkách v Praze v letech 1900 – 1930

Rok	Počet koní	Počet hřibat
1900	630	5
1901	1232	5
1902	1660	2
1903	1766	3
1904	2194	1
1905	3561	35
1906	3452	5
1907	3436	13
1908	3189	4
1909	2398	16
1910	2857	52
1911	3423	54
1912	3276	48
1913	3563	93
1914	2291	22
1915	1876	1
1916	2057	4
1917	4544	33
1918	4849	33
1919	1628	3
1920	1910	6
1921	1755	77
1922	2481	347
1923	2560	432
1924	2015	98
1925	2021	144
1926	2412	339
1927	3038	360
1928	3577	454
1929	4840	40
1930	4736	399

Pro porovnání uvádím počet poražených koní a hříbat na koňské porážce v Plzni v letech 1919 – 1928 (nová centrální jatka tam byla vystavěna v roce 1900).

Tab. 2.: Počet poražených koní na jatkách v Plzni v letech 1919 – 1928⁴

Rok	Počet koní	Počet hříbat
1919	164	
1920	97	
1921	253	
1922	387	
1923	364	
1924	263	
1925	245	34
1926	229	75
1927	422	53
1928	475	80

Z následujících přehledů vyplývá, že počet porážek koní stoupl na konci první světové války v důsledku ztenčujících se zásob pro obyvatelstvo a poté ve 30. letech 20. století v období hospodářské krize. Koňské maso si kupovalo zejména sociálně slabší obyvatelstvo (poměrně bylo oblíbeno u dělníků v továrnách).

Za druhé světové války bylo i koňské maso u nás na potravinové lístky v poměru jedna ku dvěma, to znamenalo, že na jeden kilogram koňského masa bez kosti bylo nutné odevzdat lístky na 500 g masa. Takže o toto maso byl značný zájem. Poráženi směli být pouze koně, kteří již nebyli schopni práce. Koupit jatečného koně směl pouze koňský řezník pro svoji vlastní porážku nebo koňský obchodník, který koně dále prodal koňskému řezníkovi. Samozřejmě byl stanoven kontingent na počet koní, které směl řezník porážet.

V 50. letech 20. století probíhalo na jatkách ještě poměrně dost porážek koní, ale poté začal tento trend rychle klesat, jak lze vidět v následující tabulce o počtu poražených koní na pražských jatkách v letech 1951 – 1974.

4 In: ŠLAJS, J. (1973): Jatky v Plzni v minulosti až do roku 1936. Archiv NZM, SPŠTM 6309-6315, rukopis.

Tab. 3.: Počet poražených koní na pražských jatkách v letech 1951 – 1974.⁵

Rok	Počet poražených koní
1951	7220
1952	5106
1953	6153
1954	3299
1955	3845
1956	3114
1957	5223
1958	7916
1959	5098
1960	5694
1961	2984
1962	1106
1963	354
1964	194
1965	172
1966	234
1967	115
1968	56
1969	60
1970	36
1971	23
1972	23
1973	26
1974	26

Tab. 4.: Počet poražených koní v Československu v letech 1922 – 1955.⁶

Rok	Počet poražených koní
1922	25786
1923	23888

5 SCHMID, L. (1975): 80 let pražských jatek. Praha, s. 84.

6 HAUSHOFER, H. (1956): Retrospektivní rozbor jateční a masné výroby, tab. č. 21.

Rok	Počet poražených koní
1924	20074
1925	22206
1926	25914
1927	30193
1928	31184
1929	33587
1930	30654
1931	24936
1932	25953
1933	28983
1934	25757
1935	30832
1936	29474
1937	22265
1938	-
1939	20328
1940	15528
1941	16427
1942	16573
1943	-
1944	-
1945	49278
1946	46473
1947	65535
1948	24352
1949	22109
1950	49322
1951	38125
1952	31552
1953	36597
1954	18251
1955	18904

Na jatkách se koně zprvu poráželi úderem palicí, který byl veden jeden centimetr nad průsečík spojnic mezi okem a protilehlým okem. Z bezpečnostních důvodů se koně poutali k železnému kruhu v podlaze a zakryly se jim oči speciální rouškou.

Kůže koní se nejdříve stahovala ručně vleže a později na mechanizovaných linkách. Vykolení (vyjmutí orgánů z tělních dutin) bylo obdobné jako u hovězího dobytka. Zpočátku částečně vleže a částečně ve visu a později na velkých jatkách úplně ve visu. Vykolení ve visu znamenalo, že nejdříve byla rozříznuta svalovina břišní stěny po bílé čáře k mečové chrupavce hrudní kosti, která již předem byla rozsekuta nebo rozříznuta. Dále se rozsekla spona pánevní, uvolnila se dutina pánevní, vyndal se močový měchýř (u klisny také děloha s pochvou). Dále se odebrala slezina, uvolnil se obříznutý konečník a vyjmula se střeva a žaludek. Potom se vyjmula játra, plíce s průdušnicí, osrdečník, srdce a ledviny. Všechny vnitřnosti se následně opláchly vodou a byly připraveny k veterinární prohlídce. Rovněž celá dutina břišní se vypláchla proudem vody.

Při vykolení vleže se rozříznutí bílé čáry, rozseknutí hrudní kosti a spony pánevní provádělo na těle zvířete, které leželo na zemi. Až poté bylo tělo vytaženo za Achillovy šlachy do polohy ve visu a byly provedeny zbývající úkony tak, jak jsou popsány v předchozím odstavci.

Po vykolení následovalo púlení těla. Při ručním púlení se používaly těžké sekáče a sekery, které byly později nahrazeny automatickými pilami. Nejdříve se nasekl atlas, dále křížová kost a bederní páteřní obratle odshora dolů přesně uprostřed, aby se nepoškodila mícha. Oháňka a brániční pilíř zůstaly u levé poloviny kusu.

Následovalo bourání masa na čtvrtě v jateční úpravě, čtvrcené na 9 žeber.

- a) přední čtvrt' celá
- b) zadní čtvrt' celá
- c) přední maso s vrostlými kostmi (žebro, hrudí, krk, pero, podplečí, bok)
- d) přední maso bez kosti (kližky, husička, plátek pánevní, bok bez kosti a ostatní přední maso vykostěné)
- e) zadní maso s kostí (nízký roštěnec)
- f) zadní maso bez kosti (maso z kýty, z plece, vykostěný nízký roštěnec)
- g) roštěnec (nízký šús)
- h) svíčková ⁷

Z drobů šly k prodeji nebo k dalšímu zpracování játra, srdce, plíce,

⁷ Technologie masného průmyslu. Praha 1967, s. 160-162.

slezina, hlava, jazyk, mozek, ledviny, nohy (od kloubu zápěstního a zánartního), vemeno a krvavý ořez.

Maso a vnitřnosti samozřejmě podléhaly veterinární kontrole, kdy požitelné maso bylo označeno razítkem tvaru obdélníku (5x2 cm) s nápisem Kůň. Méně hodnotné maso se označilo razítkem tvaru kruhu (prům.3,5 cm) ve čtverci (4x4cm) s nápisem Kůň. Maso podmíněně požitelné bylo označeno razítkem tvaru čtverce (4x4 cm) s nápisem Kůň. Maso nepoživatelné se označilo razítkem rovnostranného trojúhelníku (5cm) a s nápisem Kůň.

Razítko se dávalo na obě poloviny těla zvířete a to nejčastěji na oba vnější svaly žvýkací, na krk, plec, zadní stranu předloktí, hřbet v krajině ledvinové, na vnější a vnitřní plochu stehen, na jazyk, křídla plic, na játra a srdce.

Rovněž se zpracovávala koňská kůže a žíně. Nejdříve se z vychladlé, stažené kůže odřízl ocas se žíněmi těsně u kořene. Z ocasu se odstranily všechny ocasní obratle a z kůže se odstříhla hříva a čupřina. Potom se odřízly pysky, chrupavčité části zevního zvukovodu a zbytky podkožní svaloviny. Kůže se třídily podle jakosti do pěti tříd (označení I. až V.).

Konzervace kůže se prováděla prosolováním. Stříhané žíně, ocasní žíně a vlnité vlasiny hřívy se svazovaly do svazků motouzem. Krátké a zcuhané žíně se nechávaly volné. Koňské žíně a hřívy se třídily následovně:

- a) ocasní žíně stříhané, svázané podle délky, nad 45 cm, od 30 do 45 cm a do 30 cm
- b) hřívy srovnané, svázané do svazku
- c) hřívy volné, popřípadě smíchané s ocasními žíněmi, nesvázané
- d) ocasní žíně přirostlé na kůži: ocasy nad 45 cm, od 30 do 45 cm a ocasy do 30 cm ⁸

Koňské žíně se tradičně používaly a používají při výrobě polstrování, štetců, kartáčů, šňůr, houslových smyčců, uměleckých předmětů apod. Koňská kůže má stejné využití jako hovězí kůže.

Z koní se také zužitkovalo tenké (věncové) střevo, které je dlouhé 16-30 m a má v průměru 50-80 mm. Nejdříve se střevo muselo opracovat sdíráním (jedná se o technologický způsob opracování střev, kdy je ze střeva mechanicky odstraněna seróza, slizniční vrstva a hlen. Vlastní stěnu střeva pak tvoří pouze svalová vrstva střevní) a potom se konzervovalo solením. Střevo se uplatnilo zejména při výrobě trvanlivých salámů. Vedle tenkého střeva se k výrobě salámů (převážně gothaj-

8 tamtéž, s. 123-124.

ského) používal také močový měchýř, který po očištění se konzervoval sušením.

A jak se pozná koňské maso? Koňské maso má tmavočervenou až hnědočervenou barvu, která je mnohem tmavší než u ostatních jatečných zvířat. Odleželé bývá až tmavohnědé a má modravý lesk. Koňské maso je dlouze vláknité, tuhé a obsahuje málo tuku. Větší obsah glykogenu v koňském mase dodává mu mírně nasládlou chuť, a charakteristickou vůni, která obzvláště vyniká v čerstvém mletém mase. Tuk je nažloutlý, měkké konzistence; u koní převážně krmených ovšem bývá tuk bělejší. Koňské maso ze zvířat mladých, zdravých, dobře živěných a protučněných se chutí a šťavnatostí téměř vyrovná masu hovězímu. Protože koňské maso obsahuje málo tuku, je méně sytivé než jiné druhy masa.⁹ Nejlepší je prý maso z hříbat ve stáří do dvou let.

V 60. letech 20. století se na trh dostávalo převážně maso z jatečných koní z nucených porážek slabých, starých nebo nemocných koní, a proto zpravidla bývalo podřadné kvality. Maso se hlavně zpracovávalo do masných výrobků a konzerv. V obchodech se prodávaly párky z koňského masa, vuřty z koňského masa, točený salám z koňského masa, obyčejný salám z koňského masa, jemný salám z koňského masa, sekaná pečeně z koňského masa a turistický salám z koňského masa.

Dnes se na trh dodává koňské maso v několika jakostech, které se řadí podle stáří a protučnělosti masa do několika tříd. Nejen koňské maso, ale také maso oslů, mul a mezků lze připustit pro výsek jen tenkrát, když je uznal veterinární lékař za požitelné.

Pro potřebu výseku se dělí stažený kůň nejdříve na půlky a potom na čtvrtě. Jednotlivé čtvrtě se dělí na přední a zadní čtvrt, z nichž se získávají hlavně tyto části koňského masa:

- I. Zadní maso bez kostí (vykostěný roštěnec vysoký a nízký, svíčková, maso z kýty a z plece)
- II. Zadní maso s kostí (vysoký roštěnec - šus)
- III. Přední maso bez kostí (husička, plátek pánevní, bok bez kostí, kližky a ostatní přední maso)
- IV. Přední maso s rostlými kostmi (krk, žebro, hrudí, péro a bok)

K zadnímu masu, které je hodnotnější, se počítá: svíčková, nízký roštěnec, maso z kýty (bez plátku pánevního a kližky) a maso z plece (bez husičky a kližky).

K přednímu masu, které se zařazuje do nižší jakostní třídy, se počítá krk, hrudí, žebro, bok, péro neboli podplecí, husička, plátek z pánevní

9 In: <http://www.receptyonline.cz/konske-maso--1038.html>

dutiny a klížky. V přední čtvrti zůstává veškeré sádlo, prsní i hřivní.¹⁰

Koňské maso se nejčastěji používá na přípravu gulášů, pečení a do uzenin.

Po zařazení jatečných koní do tříd jakosti je rozhodující výtěžnost masa. Podle výtěžnosti se v 60. letech 20. století koně zařazovaly:

- do třídy jakosti A při výtěžnosti nad 57%
- do třídy jakosti B při výtěžnosti nad 51%
- do třídy jakosti C při výtěžnosti nad 45%
- do třídy jakosti D při výtěžnosti do 45%

Výtěžnost znamenala váhu čtyř čtvrtí včetně ledvin a ledvinového sádla, bez kůže, bez hlavy oddělené mezi kostí týlní a prvním krčním obratlem, bez noh odříznutých v dolním kloubu zápěstí, popř. zánártí, bez orgánů dutiny hrudní, břišní a pánevní, vyňatých i s přirostlým tukem, bez pohlavních orgánů a vemen.

Pro zařazení jatečných hříbat do tříd jakosti byly stanoveny tyto znaky:

- třída jakosti A – hříbata plně zmasilá, velmi dobré jateční hmotnosti
- třída jakosti B - hříbata zmasilá, dobré jateční hmotnosti
- třída jakosti C – hříbata málo zmasilá¹¹

Podle údajů Českého statistického úřadu bylo v roce 2007 u nás poraženo 252 koní. Většina koňského masa se na domácí trh ovšem dováží, zejména z Argentiny a Brazílie. Větší zájem o koninu je však v Itálii, Francii a Německu.

Prameny a literatura

ČEPIČKA, J. A KOL. (1955): Obecná potravinářská technologie. Praha.

HAUSHOFER, H. (1956): Retrospektivní rozbor jateční a masné výroby. Jateční řád pro městské veřejné jatky v Přerově. Přerov 1943.

KUČERA, F. (2005): Uzenářské obaly. Praha.

SCHMID, L. (1975): 80 let pražských jatek. Praha.

ŠINÁGL, K. (1971): Kádrový program masného průmyslu. Archiv NZM, SPŠTM 6319, rukopis.

ŠLAJS, J. (1973): Jatky v Plzni v minulosti až do roku 1936. Archiv NZM, SPŠTM 6309-6315, rukopis.

Technologie masného průmyslu. Praha 1967.

TEICHMAN, M. (1945): Propočítací tabulky. Praha.

VOSYKA, K. – GOETZ, J. (1930): Ústřední jatky a trh dobytčí Hlavního

města Prahy 1895 – 1930. Praha.

ZELENKA, S. (1963): Přehled potravinářských výrob II. Zpracování živočišných tuků. Praha.

<http://tyfoza.no-ip.com/ceskyid/html/knihy/ceskyid11/texty/0074-0147.htm>

<http://www.receptyonline.cz/konske-maso--1038.html>

<http://www.vladahadrava.xf.cz/maso.html>

http://www.agroweb.cz/Zajem-o-konske-maso-roste__s43x32078.html

<http://www.slovane.cz/view.php?cisloclanku=2009010001>

10 In: <http://www.receptyonline.cz/konske-maso--1038.html>

11 In: Technologie masného průmyslu. Praha 1967, s. 67.

Kůň ve výtvarném umění Horse in fine arts

Motiv koně se objevuje ve výtvarném umění několik tisíciletí. Toto zvíře fascinovalo jak pravěké umělce, tak velké osobnosti renesančního, barokního a moderního umění. Koně hrají významnou roli v dílech Leonarda da Vinci, Anthonise van Dycka, Diega Velázqueze, Eugéna Delacroixe, Edgara Degase nebo Pabla Picassa. Koně inspirovali rovněž řadu českých malířů a sochařů.

The theme of horse appears in fine arts for the several millennium. This animal fascinated both the prehistoric artists and the important figures of renaissance period, baroque era and modern art. The horses star in works of Leonardo da Vinci, Anthonis van Dyck, Diego Velázquez, Eugène Delacroix, Edgar Degas or Pablo Picasso. An array of czech painters and sculptors was inspired by horses too.

Člověk byl fascinován krásou a temperamentem koní od nejstarších dob. Proto jistě nepřekvapí, že se toto zvíře objevuje ve výtvarném umění nejrůznějších civilizačních okruhů, které s ním přišly do kontaktu. Jeli-kož délka mého příspěvku je značně omezená redakčními požadavky, zaměřím svou pozornost především na to, jakou stopu zanechalo toto ušlechtilé zvíře v evropském umění od nejstarších dob po současnost. O mimoevropských kulturních okruzích se v této souvislosti zmíním pouze v tom případě, že jejich vliv se výrazněji promítl i v Evropě. Člověk si od pradávna spojoval koně s nejrůznějšími kultovními a náboženskými představami. Proto nemohu ve svém vyprávění přejít bez povšimnutí ani hluboký symbolický a duchovní rozměr, který se k zobrazení tohoto ušlechtilého lichokopytníka často vztahuje. Proměny pohledu lidské společnosti na koně v průběhu staletí se snažím ilustrovat na dílech významných malířů a sochařů, kteří reprezentují jednotlivé epochy evropského výtvarného umění.

Dokladem toho, že kůň inspiroval již naše pravěké předky, jsou dochované jeskynní malby, sošky a rytiny na kostech zvířat. Na evropském kontinentu lze nalézt největší a neznámější soubor pravěkých maleb zachycujících toto zvíře v jeskynním komplexu Lascaux v jihozápadní Francii. Generace pravěkých lovců zde v průběhu pěti tisíc let pokryly

stěny jeskynního labyrintu obrazy nejrůznějších zvířat, mezi nimiž nechybí ani kůň. I v dnešní době nás uchvacuje tajemná krása těchto maleb, které tvořily nedílnou součást magických rituálů, jež měly zajistit úspěch příštího lovu. Šípy zabodnuté v těle namalovaného koně nebo abstraktní značky (tzv. „pasti“) umístěné v jeho blízkosti představovaly pro magdalénskému člověka záruku, že získá moc nad duši zvířete, které potom samo ochotně přijde až k lovcům.¹

K období magdalénienu se rovněž váží nálezy z moravské jeskyně Pekárna: *obrazy koní vyryté do koňského žebra a čelisti*. Realismus těchto rytin dokládá, že pravěký tvůrce přicházel s divokými koni do kontaktu velmi často, díky čemuž dokázal výstižně nadsadit jejich typické znaky. Zmiňované rytiny současně patří k nejstarším příkladům pravěkého umění dochovaným na území České republiky.² V neolitu se potulní lovců a sběrači začali postupně přeměňovat na usedlé zemědělce. Mezi divokými zvířaty, která se podařilo pravěkým zemědělcům úspěšně domestikovat, nechyběl ani kůň. Člověk již neviděl v tomto lichokopytníkovi pouze lovné zvíře, ale především důležitého pomocníka při přepravě osob a nákladů. Tuto proměnu nejlépe ilustruje umění velkých starověkých říší, které vznikly v oblasti Blízkého východu a na březích Středozemního moře.

Starověké civilizace záhy přišly na to, že koňskou sílu lze využít nejen k hospodářským účelům, ale i při lovu nebo k vedení válek. Dokladem toho, že již staří Sumerové používali koně při svých válečných výpravách, je tzv. „*Královská standarta z Uru*“ (2. raně dynastické období, kolem 2 600 – 2 400 př. n. l.). Jedna ze dvou destiček bohatě vykládaných barevnými kameny zachycuje ve třech pásech válečné scény, kde hrají důležitou roli čtyřkolé vozy tažené koňmi nebo osly. Zatímco v horním pásu stojí král před svým vozem a přehlíží zástupy zajatců, spodní pás vyplňuje drastická scéna vítězných sumerských vojáků přejíždějících válečnými vozy těla mrtvých nepřátel.³

Od doby Nové říše (cca 1 550 – 1 069 př. n. l.), kdy Egyptané poznali koně a začali je chovat, se nedílnou součástí armád faraónů stalo vozačtství. Tato změna se samozřejmě odrazila i v egyptském umění. Zatímco na reliéfech a malbách, které vznikly v období Staré říše, jsou panovníci zachyceni v čele svých vojsk jako pěší bojovníci, nyní se egyptští vládci nechávají zobrazovat, jak řídí bitevní vřavu z lehkých dvoukolých

1 LOMMEL, A. (1972): *Pravěk a umění přírodních národů*. Praha, s. 24-25, 28-29.

2 CHADRABA, R. – KRÁSA, J. (ed.) et al. (1984): *Dějiny českého výtvarného umění I/1. Od počátků do konce středověku*. Praha, s. 14-16.

3 GARBINI, G. (1971): *Starověké kultury Předního východu*. Praha, s. 28.

válečných vozů tažených dvojicí koní. Takto se nechal zvětšit na reliéfu zdobícím stělu v zádušním chrámu v Západních Thébách král Amenhotep III. (1403 – 1365 př. n. l.)⁴ a na malované skříňce jeden z nejznámějších vládců starověkého Egypta, Tutanchamón (18. dynastie, kolem 1358 – 1349 př. n. l.).⁵ Faraóni však nevyužívali koňská spřežení jen k válečným účelům, ale i k lovu, jak ukazuje reliéf ze zádušního chrámu Rámesse III. v Medínet Habu, kde je zachycen *Panovník na lovu divokých býků* (12. dynastie, kolem 1190 – 1160 př. n. l.).⁶

Rovněž kamenné reliéfy zdobící stěny paláců velkých asyrských panovníků, jakými byli Aššurnasirpal II. (883 – 859 př. n. l.) nebo Aššurbanipal (668 – 626 př. n. l.), zachycují výjevy z vítězných bitev nebo lovecké scény, jimž dominuje postava vládce na dvoukolém lehkém vozíku taženém koňským spřežením (např. reliéfy z Aššurnasirpalova paláce v Nimrudu (Kalchu): *Král vede útok válečných vozů proti městu* a *Král na lovu lvů* nebo reliéfy z Aššurbanipalových paláců v Ninive: *Král na lovu lvů* a *Král vítězí nad Elamity u řeky Ulai*.⁷

Kůň také patří neodmyslitelně k umění antického Řecka a Říma. Podobně jako Egypťané a Asyřané využívali i staří Řekové během svých válečných výprav koně zapřažené do bojových vozů. Dokladem toho jsou malby na keramice vytvořené v tzv. „geometrickém stylu“ (např. *krátér* z Antikensammlung v Mnichově z počátku 7. století př. n. l.) nebo vlys z hrdla bronzového *krátéru* z *Vixu* (kolem 525 př. n. l.), kde jsou vedle řeckých těžkooděnců zachyceni bojovníci na válečných vozech tažených koňských čtyřspřežím.⁸

Koně hráli důležitou roli i v antické mytologii. Čtveřice koní byla zapřažená do zlatého dvoukolového vozu (tzv. quadrigy) boha Apollóna ztotožněného v dobách starého Říma s bohem slunce Héliem, který podle pověsti putuje denně se svým spřežením po obloze. Bůh moře Neptun (Poseidón) byl často zobrazován, jak jede na voze taženém mořskými koni, mýtickými tvory tvořenými z poloviny koněm a z poloviny rybou (např. černobílá mozaika *Neptun na voze taženém mořskými koni* (hippokampy) z Neptunových lázní v Ostii z 2. století n. l.).⁹

V mnoha antických bájích vystupuje okřídlený kůň Pégas, který prý vyskočil z těla nestvůrné Medúsy, když jí antický hrdina Perseus uťal

4 VILÍMKOVÁ, M. (1977): Starověký Egypt. Praha, obr. 87.

5 GARBINI, G. (1971): Starověké kultury Předního východu. Praha, s. 174.

6 tamtéž, s. 134.

7 BARNETT, R. D. (1960): Assyrische Palastreliefs. Prague, obr. 25, 26, 60, 118.

8 DONALD, E. STRONG (1970): Antické umění. Praha, s. 46, 59.

9 tamtéž, s. 163.

hlavu. K oblíbeným námětům, které se objevují v klasickém období řeckého umění, patří i boj Lapithů s Kentaury. Kentauři, zpodobovaní s hlavou a horní částí těla lidskou a spodní částí koňskou, byli potomky Ixíóna a staří Řekové je považovali za hrubá a chlípná stvoření propadlá vínu. Tyto bájně bytosti lze často nalézt na štítech a metopách zdobících významné řecké chrámy (např. sochařská výzdoba západního štítu Diova chrámu v Olympii představující *Boj Lapithů s Kentaury* (470–456 př. n. l.) nebo *Lapith a Kentaur* z metopy na jižní straně aténské Parthenónu, kam byla umístěna v polovině 5. století př. n. l.).¹⁰ Antičtí Řekové toto téma chápali jako symbol vítězství civilizace nad barbarstvím.

K nejslavnějším koním starověku patří nepochybně kůň Alexandra III. Makedonského (Velikého) Búkefalos. Velkého starověkého panovníka a jeho koně lze vidět na mozaice z neapolského muzea (1. století př. n. l.), která zachycuje rozhodující okamžik v *Bitvě u Issu*. Skvělá ukázka umění římských řemeslníků zdobila původně tzv. Faunův dům v Pompejích a měla být vytvořena podle slavného obrazu řeckého malíře Filoxenose z Eretrie (činný ve 2. polovině 2. století př. n. l.).¹¹

Umění antického Říma si nelze představit bez triumfálních sloupů a oblouků oslavujících vítězství římských vojevůdců a císařů. Nedílnou součástí jejich sochařské výzdoby jsou scény, které zachycují vítězné imperátory na triumfálních vozech tažených čtyřspřežím (*Triumfální průvod císaře Trajána* z reliéfní výzdoby Trajánova sloupu v Římě (r. 113 n. l.) nebo *Triumfální průvod císaře Septimia Severa* z mramorové desky na triumfálním oblouku v severoafrickém městě Leptis Magna z konce 2. století).¹² Na počest císařů byly v různých částech římského impéria rovněž stavěny jezdecké pomníky. V původním stavu se však do dnešní doby dochoval pouze jediný: bronzová jezdecká socha *císaře Marka Aurelia* (r. 171 – 180 n. l.), která původně vévodila Kapitolu, odkud byla v roce 1538 přemístěna Michelangelem na římské náměstí Piazza del Campidoglio.¹³ Starověké římské umění se tak nemalou měrou zasloužilo o to, že se kůň stal atributem vyššího společenského postavení. Antickou tradici zobrazování slavných vojevůdců a panovníků na koni převzal i středověk a dále ji rozvinuli renesanční a barokní umělci.

Kůň se objevuje i v raně křesťanském umění, pro něž je charakteristické propojování pohanských motivů s novými křesťanskými náměty. Jako doklad tohoto vzájemného působení může posloužit mozaika z nekropole

10 tamtéž s. 63, 69.

11 tamtéž s. 94-95.

12 tamtéž s. 142, 169.

13 tamtéž s. 155.

pod bazilikou sv. Petra v Římě, která vznikla pravděpodobně na počátku 4. století. Kristus je zde zachycen na slunečním voze taženém koňmi stejně jako pohanský bůh Hélios.¹⁴ Stylizace Ježíše do podoby antického boha slunce má však daleko hlubší význam; podle jednoho ze západních církevních Otců, sv. Ambrože, se pohané klaněli slunci stvořenému, zatímco křesťané uctívali slunce pravé, jak byl označován Kristus.¹⁵ V Kallixtových a Domitilliných katakombách, podzemních pohřebních komplexech prvních římských křesťanů, se dochovaly nástěnné malby zachycující *Ježíše Krista jedoucího na koni*. Obraz koně nesoucího božského syna měl podle různých výkladů symbolizovat církev, sestupujícího Ducha svatého nebo Kristovo nanebevstoupení. I tento námět, objevující se v raně křesťanském umění, má svůj předobraz v pohanském myšlenkovém světě. Řecký filozof Platón považoval koně za symbol vzkříšené duše a jako průvodce duší se toto zvíře objevuje na mnoha antických náhrobcích, kde odnáší zemřelého na onen svět.¹⁶

Ani středověké umění se zobrazení koně nevyhýbalo. Dokládají to dochovaná díla karolínských, otonských, románských nebo gotických sochařů, malířů, iluminátorů a zlatníků. Vzácný doklad přetrvávání antické tradice zobrazování slavných vojevůdců a císařů na koni v období raného středověku představuje jezdecká soška *Karla Velikého* z pařížského Louvru. Středověké umění však v první řadě sloužilo potřebám vítězné katolické církve, která na koně pohlížela jako na zvíře nesoucí jak kladné, tak záporné vlastnosti. K tomuto rozporuplnému hodnocení přispěly nejen texty Starého a Nového zákona, ale především názory významných středověkých církevních teologů opírající se často o antickou tradici.

Podle dominikána Franze von Retz (kolem 1343 – 1427) symbolizovala kobylna oplodněná Zefyrem, západním větrem jarního období a manželem antické bohyně Flóry, neposkvrněné početí Panny Marie. Svatý Augustin z Hippo (354 – 430) naopak pohlížel na koně jako na symbol pýchy nebo zpupnosti (lat. *superbia*), kterou má prokazovat pohazováním hlavou. Pro jiného západního církevního Otce, sv. Jeronýma (342 – 420), představoval kůň symbol chlíplosti, protože při spatření ženy prý žádostivě ržá.¹⁷ Oblíbeným námětem středověkých umělců, který jim umožňoval zachytit koně v dramatických situacích, patřil starozákonní příběh vyprávějící o tom, jak Mojžíš převedl Izraelity přes Rudé moře. Středověcí umělci se

14 LASSUS, J. (1971): Raně křesťanské a byzantské umění. Praha, s. 23.

15 ROYT, J. – ŠEDINOVÁ, H. (1998): Slovník symbolů. Kosmos, příroda a člověk v křesťanské ikonografii. Praha, s. 145.

16 LURKER, M. (2005): Slovník symbolů. Praha, s. 251.

17 ROYT, J. – ŠEDINOVÁ, H. (1998): Slovník symbolů. Kosmos, příroda a člověk v křesťanské ikonografii. Praha, s. 146.

zaměřovali především na zachycení okamžiku, kdy se na Mojžíšův pokyn vrátila mořská voda na své původní místo a zaplavila faraónovo vojsko pronásledující Izraelity na koních a válečných vozech. Dramatická scéna topících se egyptských vojáků a jejich koní se objevuje již na mozaikové výzdobě římského kostela *Santa Maria Maggiore*, která vznikla v první polovině 5. století,¹⁸ nebo na románské nástěnné malbě (1100) z kostela *Saint-Savin-sur-Gartempe* ve Francii. Ve středověkém umění se lze často setkat s jiným námětem inspirovaným Starým zákonem, v němž vystupují koně: jde o zobrazení starozákonního proroka Eliáše stoupajícího k nebesům na ohnivém voze taženém ohnivými koňmi.

V románském a gotickém umění se často objevuje motiv bílého koně. Středověcí lidé chápali bílou barvu v symbolické rovině jako barvu vítězství, čistoty a nebeské slávy. Na bělouši se podle biblické tradice má objevit Mesiáš v doprovodu nebeského vojska. Bílý kůň je rovněž atributem řady křesťanských světců. Na středověkých deskových obrazech z oblasti Pyrenejského poloostrova bývá zobrazován apoštol Jakub Větší, jak vede na bílém koni křesťanské vojsko proti Maurům (španělským Arabům). Podle legendy se měl tento světec objevit v roce 930 na bojišti u Clavija a díky jeho zázračnému působení zvítězili křesťané nad muslimským vojskem. V souvislosti s touto událostí je sv. Jakub Větší ve Španělsku znám jako „Matamoros“ (Maurobijec).

Jiným legendárním svatým bojovníkem a křesťanským mučedníkem, k němuž neodmyslitelně patří bílý kůň, je sv. Jiří. Středověcí umělci s oblibou zobrazovali scénu, kde tento světec na koni zabíjí draka, který symbolizuje zlo a pohanství. Proto jistě nepřekvapí, že i nejstarší volná plastika v českých zemích, která zachycuje koně a jezdce, představuje sv. *Jiří bojujícího s drakem*. Gotické sousoší, jež zdobí třetí nádvoří Pražského hradu, odlili v roce 1373 slévači Jiří a Martin z Kluže podle předlohy vytvořené neznámým autorem, který snad působil v parléřovské huti.¹⁹ Častý výskyt sv. Jiří ve středověkém umění úzce souvisí s rozvojem tzv. „rytířské kultury“. Skutečné zhmotnění dobových ideálů rytířských ctností představuje *Bamberský jezdec* (kolem r. 1236), gotická jezdecká socha z dómu v Bamberku, nebo tzv. *Magdeburský jezdec* (1240-45).²⁰

Období renesance přineslo kvalitativní proměnu ve způsobu znázor-

18 LASSUS, J. (1971): Raně křesťanské a byzantské umění. Praha, s. 30.

19 CHADRABA, R. – KRÁSA, J. (ed.) et al. (1984): Dějiny českého výtvarného umění I/1. Od počátku do konce středověku. Praha, s. 254-256.

20 KIDSON, P. (1973): Románské a gotické umění. Praha, s. 125.

ňování koně. Zapříčinil to jednak obnovený zájem renesančních umělců o lidskou a zvířecí anatomii, jednak „znovuobjevení“ teorie perspektivy. Renesanční malíři a sochaři se při hledání nových výrazových forem rovněž inspirovali antickým uměním. Dokladem toho jsou bronzové jezdecké sochy, které vytvořili dva přední představitelé renesančního sochařství, **Donatello** (1386 – 1466) a **Andrea del Verrocchio** (1435 – 1488). Zatímco Donatellov jezdecký pomník *kondotiéra Gattamelaty* (1453), který vévodí Piazza del Santo v Padově, je prodchnut smyslem pro vyváženost proporcí jezdce a koně, Verrocchiovo dílo oslavující *benátského kondotiéra Bartolomea Colleoniho* (1481-88) se vyznačuje monumentální formou.²¹ Obě práce však nezaprou vliv dříve zmiňované jezdecké sochy římského císaře Marka Aurelia, jež se dochovala až do časů renesance díky tomu, že byla ve středověku milně považována za sochu císaře Konstantina Velikého.

Malíř **Paolo Uccello** (1397 – 1475), jeden z nejvýznamnějších představitelů první generace italského quattrocenta, se ve svých obrazech snažil důsledně aplikovat zásady perspektivní teorie. K jeho nejznámějším dílům patří *Bitva u San Romana* (kolem r. 1456), trojice deskových obrazů oslavujících vítězství florentského kondotiéra Niccola da Tolentino nad sienským vojskem roku 1433. Uccello zde zachytil koně v netradičních pozicích a nebál se toto zvíře zobrazit ani v perspektivní zkratce.²²

Bitovnímu žánru, který umožňoval zachycení koně v dynamickém pohybu, se ve své tvorbě nevyhnuly ani dvě největší osobnosti italské renesance, **Michelangelo Buonarroti** (1475 – 1564) a **Leonardo da Vinci** (1452 – 1519). Oba umělci byli na počátku 16. století pověřeni výzdobou Síně velké rady v Palazzo Vecchio ve Florencii: Michelangelo měl na fresce zvěčnit *Bitvu u Casciny*, zatímco námětem Leonardovy fresky byla *Bitva u Anghiari*. Michelangelo své dílo nakonec pojal novátorským způsobem, když zachytil koupající se florentské vojáky ve chvíli, kdy byli zaskočeni zprávou o počátku boje. Dokladem toho, že zpočátku uvažoval o tradičnějším způsobu znázornění tohoto ozbrojeného střetu, je jeho studie zachycující *Boj jezdce s pěšáky*.²³ Leonardo pojal svůj freskový obraz tradičně, jeho celkové vyznění ale obohatil o vyjádření pocitů člověka a dramatické znázornění pohybu koní. Dochované da Vinciho studie koní nebo přípravné skici k nerealizovaným jezdeckým pomníkům *Francesca Sforzy* a *Giovanni Giacoma Trivulzia* již předjímají základní

21 ŠTECH, V. V. (1960): Italská renesanční plastika. Praha, s. 141-143, 248-250.

22 PIJOAN, J. (1979): Dějiny umění 5. Praha, s. 186, 188-189.

23 BLAŽÍČEK, O. J. (1975): Michelangelo. Praha, s. 17, 24.

principy obsažené v barokním umění.²⁴

V období baroku došlo k nebyvalému rozkvětu jezdeckých portrétů. Bezpochyby k němu přispěl i slavný jezdecký portrét *Karel V. u Mühlberka* (1548) od **Tiziana** (1477 – 1576). Velký Benátčan na něm ztvárnil habsburského panovníka jako osamoceného vítěze a archetyp křesťanského rytíře.²⁵ Celkové pojetí Tizianova díla mohutně zapůsobilo na umělce 17. a 18. století. Mezi barokními malíři, kteří se věnovali tomuto specifickému oboru portrétní tvorby, lze nalézt největší osobnosti této epochy. Nejvýznamnější představitel vlámského barokního malířství 17. století, Petrus Paulus **Rubens** (1577 – 1640), vytvořil na počátku své kariéry jezdeckou podobiznu *vévody z Lermy* (1603).²⁶ Rubensovo mistrovství při zachycení koní v pohybu se projevuje v dílech vycházejících z antické mytologie: *Únosu dcer Leukippových* (1618) a *Bitvě Amazonek* (kolem 1616-1618). V *Bitvě Amazonek* se projevuje zřejmá inspirace Leonardovou *Bitvou u Anghiari*, kterou velký barokní umělec důvěrně znal, jak dokládá dochovaná Rubensova skica z roku 1618 vytvořená podle da Vinciho kartónu.²⁷ Sérií jezdeckých portrétů anglického krále Karla I. se proslavil neslavnější Rubensův žák, Anthonis van **Dyck** (1599 – 1641). Jak je patrné z jeho obrazu *Karel I. s podkoním panem de St. Anthoine* (1633), van Dyckovi se v jezdeckých portrétech anglického panovníka podařilo jedinečným způsobem skloubit barokní iluzionismus s realistickými prvky, skutečný svět se světem nadpozemských ideí.²⁸

Nekorunovaným králem v oblasti barokních jezdeckých portrétů je však španělský malíř **Diego Velázquez** (1599 – 1660). Velázqueze proslavily podobizny příslušníků španělské královské rodiny a významných představitelů vysoké šlechty, které zachytil na hřbetech koní (např. jezdecký portrét *Filipa IV.* (1634-35), jezdecká podobizna infanta Baltasara Carllose (1634-35) nebo jezdecký portrét *hraběte-vévody Olivarese* z let 1632 a 1633).²⁹ Se zobrazením portrétované osobnosti na koni se ale pojily i hlubší, symbolické významy. Pevné držení těla jezdce a zdánlivá lehkost s jakou vede zvíře, jež provádí obtížné figury tzv. „španělské jezdecké školy“, měly demonstrovat suverenitu panovníka i jeho schopnost ovládat a řídit chod rozsáhlého impéria španělských Habsburků.

24 PEDRETTI, C. (1984): Leonardo da Vinci. Drawings of Horses and Other Animals from the Royal Library at Windsor Castle. New York, obr. 3, 6, 10.

25 PIJOAN, J. (1980): Dějiny umění 6. Praha, s. 158-160.

26 KRSEK, I. (1990): Petrus Paulus Rubens. Praha, s. 13, 15, 18.

27 tamtéž, s. 37-40, 44.

28 KITSON, M. (1972): Barok a rokoko. Praha, s. 34.

29 PIJOAN, J. (1981): Dějiny umění 7. Praha, s. 98-99, 114-115.

Rostoucí zájem o obrazy s tematikou koní vedl v 17. a 18. století ke vzniku specializované skupiny malířů, kteří se tomuto žánru věnovali. Jelikož obě století byla bohatá na řadu válečných konfliktů, jistě nepřekvapí, že se mnoho umělců ve své tvorbě zaměřilo na zachycení bitevních scén nebo šarvátek, v nichž hráli důležitou roli váleční koně. Mezi autory, kteří se tímto žánrem zabývali, dosáhli velkého vzhlasu dva holandské malíři: Philips **Wouwerman** (1619 – 1668) a Dirk **Maes** (1659 – 1717). Posledně jmenovaný umělec je zastoupen jedním obrazem (*Válečný výjev* – viz. obr. příloha) i ve sbírkách Národního zemědělského muzea. Maes patřil k oblíbeným holandského místokrále a anglického krále Viléma III. Oranžského (1650 – 1702), pro něhož vytvořil řadu obrazů, které zdobily panovníkova sídla v Holandsku a Anglii. Dirk Maes však nevěnoval svou pozornost pouze bitevním výjevům; věrné podobizny koní zasazoval i do loveckých scén nebo výjevů z koňských trhů. Všechny jeho obrazy ale spojuje jeden společný prvek: snaha o zachycení tohoto ušlechtilého zvířete v dynamickém pohybu.³⁰

V 18. století patřil k nejznámějším malířům koní Angličan George **Stubbs** (1724 – 1806). V Stubbsově tvorbě se již objevují prvky klasicismu, jak dokládá obraz *Koně v Krajině* (asi 1760 - 1770), kde řada koní umístěných do nenápadného krajinného rámce působí spíše jako reliéfní vlys.³¹ K velké popularitě tohoto anglického malíře nepochybně přispěla i jeho kniha *Anatomie koně* (1766) doplněná řadou ilustrací, která sloužila jako zdroj inspirace pro mnoho dalších umělců.

Krása koní uchvátila i mnoho významných umělců působících v 19. století. Přední představitel francouzského klasicismu Jacques Louis **David** (1748 - 1825) vytvořil na počátku tohoto století slavný jezdecký portrét budoucího francouzského císaře *Bonaparte při přechodu Alp* (1800). Davidovo dílo představuje skutečnou apoteózu muže, který na počátku 19. století zásadním způsobem ovlivňoval politické dění v Evropě. Umělec zachytil Napoleona v okamžiku, kdy se ocitl se svým koněm na kraji propasti. Na diváka mocně působí především kontrast mezi klidným a vyrovnaným výrazem jezdce a vzpouzejícím se koněm, který se lekl propasti, jež se před ním otvírá.³²

Dva přední představitelé romantického hnutí ve Francii, malíři Théodore **Géricault** (1791 – 1824) a Eugène **Delacroix** (1798 – 1863), vytvořili řadu obrazů, kreseb a skic, které zachycují koně v dramatických situ-

30 THIEME, U. – BECKER, F. – VOLLMER, H. (1929): Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler 23. Leipzig, s. 544-545.

31 KITSON, M. (1972): Barok a rokoko. Praha, s. 116, 162.

32 PIJOAN, J. (1985): Dějiny umění 8. Praha, s.141.

acích. K nejznámějším Géricaultovým obrazům patří dílo z roku 1812: *Důstojník gardových myslivců císařské gardy dává povel k útoku*. Energetický pohyb koně spolu se stočením jezdcova těla a efektně zpracovaným pozadím dodávají celému výjevu mimořádnou dynamiku.³³ Delacroixovi mocně učaroval svět orientu, jehož nedílnou součástí jsou ušlechtilí arabské koně, které mnohokrát zvěčnil na svých obrazech (*Maročan sedlající koně* (1855) nebo *Zápas arabských koní* ve stáji z roku 1860).³⁴ Romantické umělce rovněž přitahovalo prostředí koňských dostihů, jak dokládá Géricaultovo dílo *Derby v Epsomu*, které malíř namaloval v roce 1821.³⁵

Láska ke koňským dostihům spojuje francouzské romantiky s francouzskými impresionisty. Zatímco Edouard **Manet** (1832-1883) maloval koně a žokeje „v akci“ (*Dostihy v Longchamp* (1872) a *Dostihy v boulogneském lese* rovněž z roku 1872),³⁶ Edgar **Degas** (1834 – 1917) se ve svých dílech zaměřil na zachycení atmosféry panující před startem dostihů (*Dostihová koně – Před tribunami* (1869-72) nebo *Dostihy – Žokejové amatéři u kočáru* z roku let 1877-80).³⁷ Degas současně patřil k prvním malířům, kteří jako předlohu pro své obrazy využívali fotografie. V tomto ohledu ho nesporně ovlivnily fotografické studie anglického fotografa Eadwearda **Muybridgea** (1830 – 1904), které zachycují jednotlivé fáze pohybu člověka a různých zvířat, mezi nimiž nechybí ani kůň. Muybridgeovy série fotografií umělcům konečně ukázaly, jak se tito lichokopytníci ve skutečnosti pohybují a nesporně přispěly k realističtějšímu zobrazení pohybu koně ve výtvarném umění.³⁸

Téma koňských dostihů se rovněž objevuje v tvorbě jiného významného francouzského umělce 2. poloviny 19. století, Henri de **Toulouse-Lautreca** (1864 – 1901). K jeho nejznámějším grafickým dílům se řadí litografie *Žokejové v Longchamp*.³⁹ Lautreca však zaujalo i prostředí cirkusu, k němuž neodmyslitelně patří ukázky drezúry koní (*V cirkuse Fernando: Krasojezdkyně* (1888) nebo *V cirkuse: Španělský krok* z roku

33 tamtéž, s. 184-185.

34 GEORGEL, P. – ROSSI-BORTOLATTI, L. (1988): Eugène Delacroix. Praha, s. 78, 127-128, 131-132.

35 MATĚJČEK, A. (1936): Dějepis umění 6. Praha, obr. 227.

36 ROUART, D. – ORIENTI, S. (1983): Edouard Manet. Souborné dílo. Praha, s. 34, 94, 100-101.

37 LASSAIGNE, J. – MONERVIN, F. (1985): Edgar Degas. Praha, s. 31, 61, 94, 108.

38 MRÁZKOVÁ, D. (1985): Příběh fotografie. Vyprávění o historii světové fotografie prostřednictvím životních a tvůrčích osudů významných osobností a mezních vývojových okamžiků. Praha, s. 24-25.

39 PIJOAN, J. (1985): Dějiny umění 8. Praha, s. 336.

1899).⁴⁰ Atmosféra koňských dostihů okouzila i představitele tzv. „salónního umění“, mezi nimiž zaujímá významné místo francouzský malíř Ernest **Meissonier** (1815 – 1891). Tento autor je ve sbírce umění NZM Praha zastoupen jedním dílem, studií nevelkého formátu, která zachycuje žokeje na koni (viz. obr. příloha). Těžiště Meissonierovy tvorby ale leželo jinde: v souladu s dobovým oficiálním vkusem namaloval řadu obrazů oslavujících válečná tažení Napoleona I. (*Francouzské tažení roku 1814 z pařížského Louvru*)⁴¹ nebo válečné úspěchy Napoleona III. (*Napoleon III. u Solferina*).⁴²

Rovněž v českém výtvarném umění poslední třetiny 19. století se kůň vyskytuje ve zvýšené míře, zvláště v dílech umělců tzv. „generace Národního divadla“. Osobnost malíře Mikoláše **Alše** (1852 – 1913) je neodmyslitelně spjata s tímto zvířetem. Koně lze nalézt na bezpočtu jeho obrazů a kreseb inspirovaných českými dějinami nebo prostředím hulánů, dragounů a husarů (*Husitský tábor* (1877), *Jezdecká šarvátká* (1878) nebo *Hulán a sedlák* z roku 1879).⁴³ Bílý kůň provází mýtického hrdinu Alšova cyklu *Vlast* (1877-81), jenž zdobí lunety ve foyeru Národního divadla.

⁴⁴K nesmrtelným symbolům „zlaté kapličky“ lze bezpochyby přiřadit dvě **Trigy s bohyněmi Vítězství** od Bohuslava **Schnircha** (1845 – 1901).

⁴⁵Tento významný český sochař je i autorem jezdeckého pomníku *Jiřího z Poděbrad* (1891), který vévodí náměstí před poděbradským zámkem. Josef Václav **Myslбек** (1848 – 1922), nejznámější z českých sochařů, kteří se podíleli na sochařské výzdobě Národního divadla, zhmotnil ve svém jezdeckém pomníku *Svatého Václava* (1900-24) z Václavského náměstí v Praze symbol české státnosti.⁴⁶ Na tomto místě stojí jistě za zmínku, že Myslбек nebyl prvním umělcem, který vytvořil pro prostor jednoho z nejznámějších pražských náměstí jezdeckou sochu tohoto českého zemského patrona. Uprostřed Václavského náměstí (tehdy Koňského trhu) stál od roku 1680 jezdecký pomník *Svatého Václava* od českého raně barokního sochaře Jana Jiřího **Bendla** (kolem 1620 – 1680), jenž se v současnosti nachází na Vyšehradě. Myslбекův žák Bohumil **Kafka**

40 SEDLÁK, J. (1985): Henri de Toulouse-Lautrec. Praha, s. 14, 30, 32, 75.

41 PIJOAN, J. (1985): Dějiny umění 8. Praha, s. 351-352.

42 THIEME, d. – BECKER, F. – VOLLMER, H. (1930): Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler 24. Leipzig, s. 347.

43 VOLAVKOVÁ, H. (1982): Mikoláš Aleš, Praha, s. 11, 27, 49.

44 ŽÁKAVEC, F. (1938): Chrám znovuzrození. O budovatelích a budově Národního divadla v Praze. Praha, s. 208-209, 215, 217, 220-221.

45 tamtéž, s. 32-37.

46 DVOŘÁKOVÁ, Z. (1979): Josef Václav Myslбек. Umělec a člověk uprostřed své doby. Praha, s. 207-221.

(1878 – 1942) vytvořil největší jezdeckou sochu na světě, monumentální sousoší *Jana Žižky z Trocnova* (1931-41) na pražském Vítkově.

V moderním umění 20. století vystupuje často dvojice koní: bílý kůň symbolizuje pozitivní síly a život, zatímco černý kůň zastupuje démonický element a smrt. Tento motiv se objevuje na obrazech Alfreda Kubina (1877 - 1959) nebo Marca Chagalla (1887 – 1985). Bílý kůň na pozadí černého jezera, jenž dominuje obrazu Jana **Preislera** (1872 – 1918) *Černé jezero* (1904), symbolizuje vzájemný vztah i protiklad života a smrti.⁴⁷ Nejslavnějším koněm v dějinách světového moderního umění je však nepochybně smrtelně zraněný kůň z obrazu Pabla **Picassa** (1881 – 1973) *Guernica* (1937). Zvíře vzpouzející se v záchvatech agónie, které umělec umístil do samého středu kompozice, se stalo nadčasovým symbolem nesmyslnosti všech válek.⁴⁸

Jak je z výše uvedeného patrné, kůň provází lidské dějiny již po několika tisíciletích. Tento blízký vztah zanechal výraznou stopu i ve výtvarném umění, pro které toto zvíře představuje nevyčerpatelný zdroj inspirace. Společníkem člověka bude kůň nepochybně i v budoucnu a lze proto předpokládat, že jeho krása a ušlechtilost opět okouzlí řadu umělců do té míry, že se stane ústředním tématem jejich tvorby.



Dirck Maes (1659 – 1717): Válečný výjev, kolem 1700, olej na plátně, 54 x 63 cm (NZM Praha, inv.č. 36 671)

47 MATĚJČEK, A. (1950): Jan Preisler, Praha, obr. 122.

48 WALTHER, I. F. (1992): Pablo Picasso (1881-1973). Genius století. Bratislava – Köln, s. 67-70.



Ernest Meissonier (1815 – 1891): Žokej, 2. polovina 19. století, olej na dřevě, 19 x 11 cm (NZM Praha, inv.č. 36 617)

Prameny a literatura

- BARNETT, R. D. (1960): Assyrische Palastreliefs. Prague.
 BLAŽÍČEK, O. J. (1975): Michelangelo. Praha.
 DITTRICH, S. – DITTRICH, L. (2004): Lexikon der Tiersymbole. Tiere als

- Sinnbilder in der Malerei des 14.-17. Jahrhunderts. Petersberg.
 DONALD, E. STRONG (1970): Antické umění. Praha.
 DVOŘÁKOVÁ, Z. (1979): Josef Václav Myslbek. Umělec a člověk uprostřed své doby. Praha.
 GARBINI, G. (1971): Starověké kultury Předního východu. Praha.
 GEORGEL, P. – ROSSI-BORTOLATTI, L. (1988): Eugène Delacroix. Praha.
 HEINZ-MOHR, G. (1999): Lexikon symbolů. Obrazy a znaky křesťanského umění. Praha.
 HORNUNG, E. – BRYAN, B. M. (2002): The Quest for Immortality. Treasures of Ancient Egypt. Washington.
 HOROVÁ, A. (ed.) et al. (1995): Nová encyklopedie českého výtvarného umění. A-M. Praha.
 HOROVÁ, A. (ed.) et al. (1995): Nová encyklopedie českého výtvarného umění. N-Ž. Praha.
 CHADRABA, R. – KRÁSA, J. (ed.) et al. (1984): Dějiny českého výtvarného umění I/1. Od počátků do konce středověku. Praha.
 KIDSON, P. (1973): Románské a gotické umění. Praha.
 KITSON, M. (1972): Barok a rokoko. Praha.
 KRSEK, I. (1990): Petrus Paulus Rubens. Praha.
 LASSAIGNE, J. – MONERVIN, F. (1985): Edgar Degas. Praha.
 LASSUS, J. (1971): Raně křesťanské a byzantské umění. Praha.
 LOMMEL, A. (1972): Pravěk a umění přírodních národů. Praha.
 LURKER, M. (2005): Slovník symbolů. Praha.
 MATĚJČEK, A. (1950): Jan Preisler. Praha.
 MATĚJČEK, A. (1936): Dějepis umění 6. Praha.
 MRÁZKOVÁ, D. (1985): Příběh fotografie. Vyprávění o historii světové fotografie prostřednictvím životních a tvůrčích osudů významných osobností a mezních vývojových okamžiků. Praha.
 PEDRETTI, C. (1984): Leonardo da Vinci. Drawings of Horses and Other Animals from the Royal Library at Windsor Castle. New York.
 PIJOAN, J. (1979): Dějiny umění 5. Praha.
 PIJOAN, J. (1980): Dějiny umění 6. Praha.
 PIJOAN, J. (1981): Dějiny umění 7. Praha.
 PIJOAN, J. (1985): Dějiny umění 8. Praha.
 ROUART, D. – ORIENTI, S. (1983): Edouard Manet. Souborné malířské dílo. Praha.
 ROYT, J. – ŠEDINOVÁ, H. (1998): Slovník symbolů. Kosmos, příroda a člověk v křesťanské ikonografii. Praha.
 RULÍŠEK, H. (2005): Postavy, atributy, symboly. Slovník křesťanské ico-

nografie. Hluboká nad Vltavou.

SEDLÁK, J. (1985): Henri de Toulouse-Lautrec. Praha.

ŠTECH, V. V. (1960): Italská renesanční plastika. Praha.

TARGAT, F. (1987): Marc Chagall. Praha.

THIEME, U. – BECKER, F. – VOLLMER, H. (1929): Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler 23. Leipzig.

THIEME, U. – BECKER, F. – VOLLMER, H. (1930): Allgemeines Lexikon der Bildenden Künstler 24. Leipzig.

TURNER, J. (ed.) et al. (1996): The Dictionary of Art 22. London – New York.

VILÍMKOVÁ, M. (1977): Starověký Egypt. Praha.

VOLAVKOVÁ, H. (1982): Mikoláš Aleš, Praha.

VRIES, A. (1974): Dictionary of Symbols and Imagery. Amsterdam – London.

WALTHER, I. F. (1992): Pablo Picasso (1881-1973). Genius století. Bratislava – Köln.

WILHELMI, CH. (1980): Handbuch der Symbole in der bildenden Kunst des 20. Jahrhunderts. Berlin.

ŽÁKAVEC, F. (1938): Chrám znovuzrození. O budovatelích a budově Národního divadla v Praze. Praha.

Roman Bortel

Kůň v mytologiích, lidovém rčení, tradicích a symbolech Horse in mythology, folk saying, traditions and symbols

Koně byli v dávných dobách (již snad od dob jejich počátků domestikace kolem 4. tisíciletí př. n. l.) lidmi ceněni nad všechna ostatní zvířata. Stali se symbolem urozenosti a často součástí náboženských kultů jako polobohové, kteří byli sesláni na zem, aby lidem pomáhali se všedními pracemi. Jejich ušlechtilost, krása, síla a elegance se stala vzorem pro nejrůznější lidové příběhy, ve kterém vystupovali hrdinové a bohové právě po boku koní.

In the old days horses were valued by people above all other animals. They became a symbol for nobleness and often a part of religious cults as demigods that were sent onto the earth to help with all works. Their nobleness, beauty, power and elegance became models for many folk stories in which heroes and gods stand next to them. Horses became also part of peoples everyday life, traditions and symbolic behavior.

S vyobrazeními koní se však lze setkat už mezi parietálním i mobilním uměním z mladšího paleolitu, např. malby ve francouzských jeskyních Chauvet (32 – 26 tisíc let!), Lascaux, Mas d'Asil, Lourdes, Montespan či španělské Altamiře a La Pasiega a dalších; z jeskyně Pekárna v Moravském krasu pochází rytina čtyř pasoucích se koní na koňském žeburu, stáří vrstvy je 13 – 12,5 tisíc let.¹ Kůň hrál významnou roli ve většině kultur až do průmyslového věku, proto se k němu váže bohatá symbolika.

Původně byl kůň chápán jako chthonická, podsvětní bytost, souvisel s ohněm a vodou jako životodárnými a zároveň nebezpečnými silami. V mnoha oblastech Evropy a na Dálném východě se mu přisuzovalo, že dokáže svými kopyty otevřít vodní prameny² (např. okřídlený kůň *Pegas*, viz dále).

Často se kůň objevuje rovněž ve spojení s lunární sférou, potažmo s kosmogonickými mýty. Např. v severských mytologiích starověku tak existovali kůň *Hrimfaxi* („Ledohřívek“, „Kůň černý jako saze“) bohyně noci *Nat* a kůň *Skinfaxi* („Světlohřívek“, „Kůň světla“) boha dne *Daga*, který osvětloval svou hřívou celé nebe i zemi.

1 SVOBODA, J. (1999): Čas lovců. Brno: Archeologický ústav Akademie věd České republiky, s. 213, 235.

2 BECKER, U. (2002): Slovník symbolů. Praha: Portál, s. 139.

Kůň hlavního boha severského panteonu Ódina jménem *Sleipnir* měl podle legend bílou barvu a osm končetin. Sleipnir byl prý tak rychlý, že dovedl tryskem přeletět pevnou zem, moře i vzduch. K jeho narození se váže legenda, která říká, že krátce po stvoření „středo země“ Midgard a „Síně padlých“ Valhally přišel k bohům Ásům obr z rodu hrímthursar, převlečený za obyčejného kameníka, a nabídl jim, že znovu postaví hradby kolem domova bohů Ásgardu, zbořené při válce mezi Ásy a Vany. Chtěl za to měsíc, slunce a bohyni Freyu. Bohové nakonec na radu boha Lokiho souhlasili, pokud se kameníkovi podaří val postavit během jedné zimy (tedy za šest měsíců). Pomáhal mu pouze kouzelný kůň *Svafilfari*. Když bohové zjistili, že kameník je obr a stavbu díky Svafilfarimu stihne dokončit, obořili se na Lokiho, který tak musel slíbit, že obr svou odměnu nedostane. Proměnil se v překrásnou klisnu a v této podobě se objevil před Svafilfarim, jenž ji pronásledoval celou noc a obr nestihl zeď dokončit. Později se Lokimu narodilo osminohé hříbě, *Sleipnir*, které daroval Ódinovi.³

Kůň byl blízký také říši smrti (např. ve střední Asii a u mnoha indoevropských národů), také představoval průvodce duší, a byl proto někdy pohřbíván spolu se svým zemřelým majitelem, nebo byl v souvislosti s jeho smrtí obětován.⁴ Z našeho území tak např. z kultury knovízské (13. až 8. století př. n. l.) pochází nálezy pohřbu koně v Praze – Bubenci.⁵

Oběť koně byla chápána jako velmi významná – vaření v kultovním kotli a společná konzumace zvířecí oběti byly, alespoň u Keltů a Germánů, významnými společenskými událostmi. Keltové byli vynikajícími před-slovanskými chovateli koní; na vztahu k tomuto zvířeti založili své válečné úspěchy (jejich dvoukolové válečné vozy byly úžasně rychlé) a v jejich náboženství zastával mytický kůň právě důležitou funkci provázet zemřelé. Mimo to najdeme mezi keltskými božstvy bohyni *Eponu* (*epo* – galský kůň), která se stala patronkou chovatelů koní, obecněji také jako bohyně hojnosti a prosperity. Nejprve byla v době železné uctívána v Galii, její kult se rozšířil i do Španělska, Německa, podunajské oblasti, do Skotska a později také do Itálie, kde ji Římané prohlásili za svoji bohyni *Eponae*. Ve vojenských oblastech Rýna a Dunaje ji vzývali velitelé jezdeckých oddílů římské armády, aby ochránila jezdce a jeho koně. *Epona* bývá zobrazována charakteristickým způsobem ve společnosti koní, buď jede na klisně (po ženském způsobu nebo obkročmo, se sedlem i bez sedla),

3 LINDOW, J. (2001): Norse Mythology: A Guide to the Gods, Heroes, Rituále, and Beliefs. New York: Oxford University Press.

4 DUŠEK, J. a kol. (1992): Chov koní v Československu. Praha: Zemědělské nakladatelství Brázda, s. 6.

5 LOUCKÁ, P. (2003): Domestikace koně a mapa Čech. Vesmír 82, 2003/2, s. 117.

nebo je zobrazena mezi dvěma a více koňmi (vesměs klisnami, které někdy mají hříbata, což zosobňuje mateřství). Výjimečně bývá zpodobněna ve voze. K jejím atributům patří koňský postroj, uzda a jezdecký bič.⁶

V antickém pojetí sám starořecký bůh moře a vodního živlu Poseidón byl označován a uctíván jako tvůrce koní. Podle legend jezdil v moři na vozíku taženém stvořeními zvanými *hippocampi*⁷, která měla hlavu a přední nohy koně (opatřeny plovacími blánami), ale rybí ocas. Staří Řekové obětovali Poseidónovi býka a koně, protože podle nich tato pozemská zvířata symbolizovala dravost, násilí, ale také plodivou sílu.

Snad nejnámějším mýtickým koněm je *Pegas* (řecky *Pégasos*, latinsky *Pegasus*), podle řecké mytologie, první kůň světa.⁸ Vyprávění o jeho původu se liší. Podle jednoho z nich je okřídlený kůň prý synem boha moří Poseidona a netvora Medusy, také se tvrdí, že byl zrozen z krve Medusy, když jí Perseus uťal hlavu. Jiná verze vypráví, že vyskočil ze země, na níž dopadla Medusina krev. Prý uměl létat rychle jako vítr, žil na vysokých horách, zejména na Parnasu ve Fókidě nebo na Helikónu v Boiótii. *Pegas* také pomohl Bellerofontovi, synovi korintského krále Glauka a Eurymédé, v jeho boji s asijským kmenem Solymérů, také s Chimérou a Amazonkami. Existuje mnoho příběhů, v nichž se spolu nacházejí *Pegas* a Bellerofontés. Ten ho prý chytil pomocí zlaté uzdy, kterou mu darovala moudrá bohyně Pallas Athéna, zkontroloval ho a slavně se proháněl krajem. Když však na něm chtěl vzlétnout na Olymp, nejvyšší bůh Zeus se rozhněval za takovou odvážlivost a potrestal *Pegase* náhlou zuřivostí, Bellerofontés se na něm neudržel a pádem na zem ztratil rozum. Podle mýtického příběhu byl *Pegas* proměněn v jedno ze souhvězdí severní oblohy, ale pera jeho křídel dopadla na zem blízko města Tarsu na jižním pobřeží dnešního Turecka (jiný příběh vypráví, že si zde *Pegas* zranil nohu: *tar-sos* – chodidlo nohy), což dalo městu jméno.

Pegas bývá zobrazován jako sněhově bílý kůň s křídly pokrytými ptáčím peřím. Při pastvě na pahorku Múz pod úderem jeho kopyt vytryskl pramen zázračné vody – *Hippúkrené* (koňský pramen), z něhož pak čerpali básníci touhu i sílu psát verše. Dodnes se vžil rčení „osedlat *Pegasa*“ ve smyslu osedlat „básnického oře“, který ovlivní schopnost psát básně, vyjadřovat se poeticky anebo vznášet se v nadoblačnu a konat podivuhodné a hrdinské činy. V umění bývá zobrazován jako

6 MCCOYOVÁ, E. (1999): Keltské mýty a magie. Praha: Volvox Globator.

7 Dnes je tak označována malá rybka, koníček mořský (také skvrnitý, lat. Hippocampus guttulatus), dorůstající velikosti jen okolo 15 cm. Hipokampem se také nazval mozkový útvar, který je součástí limbického systému a hraje velkou roli při krátkodobém uchování informací a při prostorové orientaci.

8 ZAMAROVSKÝ, V. (1970): Bohové a hrdinové antických bájí. Praha: Mladá fronta.

symbol básnickovy fantazie.

Řecké pověsti dále uvádějí, že Slunce a Měsíc se každý den a každou noc pohybují po nebi na zlatém voze, který měli podle pověsti táhnout čtyři zlatí okřídlení koně a který řídil bůh Slunce Hélios⁹. Héliovi je zasvěcen kohout, který ho na ranní cestu budil, před Héliem vycházela Éós – Jitřenka a za ní na východě vyjelo spřežení boha Slunce. Jeho cesta začínala na dalekém východě (prý někde v Kolchidě) a směřovala nad celou zemí až k dalekému západu na ostrov Blažených. Tam se jeho koně vykoupali a napásli a Hélios potom ve svém nádherném člunu, který mu zhotovil sám božský kovář Héfaistos, odplouval po vodách oceánu zpět na východ, kde druhého dne jeho pouť opět začínala.

Zajímavou skupinou řeckých polobohů byli *kentaury*, kteří měli spodní část těla a nohy koňské, ale horní polovinu těla lidskou. Při jídle tak musí *kentaury* nejdříve naplnit svůj lidský žaludek normálními pokrmy a poté se napást trávy pro svůj koňský žaludek. Každá jejich svačina je proto velice dlouhá. V legendách vystupují jako nadmíru inteligentní tvorové, kteří jsou ale považováni za barbary žijící divokým a nezkrotným životem, které se nikdo neodvážil osedlat a byla čest se na ně posadit. V řeckém bájesloví byli synové thessalského krále Íxiona. Někteří vynikali pod vlivem vína násilnými činy. Mírnějšími se stávali jen v Dionýsových průvodech, kde se dokonce nechali zapřahat místo levhartů do bohova vozu. Nejstarší kentaurec *Cheirón*, vychovatel mnoha reků, byl velmi moudrý, nechtě ho však zahubil Héraklés. Kentaury se vykládají jako obraz animální stránky v člověku, jako symbol mužnosti, statečnosti a síly. Středověké umění je v knižních iluminacích znázorňuje často s lukem a šípy jako symboly neřesti, kacířství nebo ďábla. Prchající kentaurec vystřelující dozadu šíp může být symbolem boje se zlem. V umění 19. a 20. století má kentaurec často erotický význam.¹⁰

Z řeckých bájí a pověstí k nám však nejvíce mluví pojem *Trójský kůň* – dřevěná stavba v podobě koně, do jehož útrob se schoval Odysseus se svými bojovníky (Danaové), přičemž jsou uváděny různé počty mužů počínaje číslem 23 nebo 30 až 50, dokonce i nepravděpodobných tři tisíce mužů, kteří po té, co byl kůň vtáhnut důvěřivými Trójany do města, toto obsadili a zapálili. Od těch dob se vžilo také přirovnání *Danajský dar*, který způsobuje obdarovanému spíše potíže či zlo než užitek a spokojenost.

Z období klasické antiky je vedle Pegasa a dřevěného Trójského koně dalším slavným především *Bukefalos* (řecky *Bucephalus* nebo *Buchep-*

⁹ Později s ním byl ztotožňován Apollón, syn Dia a Létó a dvojče bohyně Artemis. Jeho sestra Artemis byla ztotožněna s bohyní Měsíce Seléné. Jméno tohoto boha v etruské mytologii zní Aplu.

¹⁰ BECKER, U. (2002): Slovník symbolů. Praha: Portál, s. 115.

halas, 355 př. n. l. – 326 př. n. l.), kůň makedonského krále Alexandra Velikého, který ho doprovázel až do Indie. Podle Plútarchova líčení se ho před Alexandrem nepodařilo osedlat nikomu z dospělých mužů. Alexandr si však povšiml, že kůň se děsí vlastního stínu. Podle starověkých autorů (Plútarchův *Život Alexandrův* a *Anabasis Alexandri Arriana* z Nikomedie) zemřel Bukefalos po bitvě u Hydaspes, v dnešním Pákistánu, roku 326 před naším letopočtem a je pohřben v Džalalpur Šarif. Na počest svého padlého koně dal Alexandr založit město Bukefala, dnešní pákistánské město Dželum.

I mnoho jiných historických bojovníků a světců je znázorňováno na koních, kolem nichž vznikly posléze bohaté legendy. Mezi nejznámější také patří např. sv. Jiří (narozen kolem roku 270 n. l. v Kapadokii, dnešním Turecku, mučen a popraven za římského císaře Diokleciána 23. dubna roku 303 n. l. v Palestině za to, že se přiznal ke křesťanství), jež ze sedla svého bílého koně zabíjí kopím draka. Jiří vstoupil původně do řad římské armády, posléze se stal rytířem. Příběh o sv. Jiří a drakovi je východního původu; do našich končin přinesen křižáky a lichotně převyprávěn romantickou dobou. V plně rozvinuté verzi si drak udělá hnízdo u pramene, který zásobuje město Cyrene v Lybii (uvádí se i město Lýdie). Obyvatelé musí každý den na chvíli vypudit draka z hnízda kvůli vodě. Aby tak mohli učinit, nabízejí drakovi lidskou oběť, která je určena losem. Avšak jednou padne los na princeznu. Král bezvýsledně prosí o její život, ale princezna je předložena drakovi. Najednou se objeví sv. Jiří, který na svých cestách zrovna jede kolem, postaví se drakovi, zabije ho a zachrání princeznu. Vděční občané se vzdají pohanství a přejdou ke křesťanství. Nabízí se tu podobnost s Perseem a Andromedou. V alegorii ztělesňuje drak pohanské kultury. Příběh o sv. Jiří a drakovi časově předchází křesťanství. Příkladem mohou být např. Sabazios, nebeský otec, který byl obvykle zobrazován také na zádech koně, nebo Diovo vítězství nad stohlavým titánem Týfónem a další podobnosti s Germánskými a Védskými tradicemi. Tyto podobnosti přivedly mnoho historiků k přesvědčení, že Jiří i příběh jsou křesťanskou verzí starších indoevropských náboženství. Ve středověkých romancích je kopí, kterým Jiří zabil draka, nazýváno Ascalon podle města Ashkelon v Palestině (dnešní Izrael). Vedle toho, bílý kůň souvisí se symbolikou světla jako solární a nebeské zvíře, jízdní zvíře bohů, symbol síly zkrocené rozumem nebo radosti a vítězství (znázornění na hrobech mučedníků). V křesťanské symbolice se může objevit kůň, speciálně bílý kůň, na kterém jede „Christus triumfator“; koně také mohou být jízdními zvířaty „apokalyptických

jezdců“, a to v barvě černé, která zesiluje negativní náplň symbolu.¹¹

Přesuneme-li se opět do severní Evropy, ve skotské mytologii se uvádí koni podobný vodní duch *Kelpie*, který prý lákal lidi na svůj hřbet, pak s nimi vběhl do moře, kde je utopil. Kromě něj však Skoti věřili v mnohem nebezpečnějšího mýtického vodního ducha - koně *Each uisge*, v Irsku nazývaného také *Aughisky*.¹² *Each uisge* je nejspíše nejnebezpečnější vodu obývající bytostí na Britských ostrovech. Obvykle bývá zaměňován za kelpii, která obývá potoky a říčky, ovšem *each uisge* obývá moře a zátoky. *Each uisge* je proměnných tvarů, může vypadat jako kůň, poník nebo statný muž. Když si ho v koňské podobě osedlá muž, je v bezpečí, jen dokud se s koněm drží ve vnitrozemí nebo mimo vody. Jakýkoli náznak vody ve vzduchu znamená pro jezdce konec. Kůže *each uisge* začne být lepivá a tvor odnese svého zajatce do nejhlubších vod. Když se oběť utopí, *each uisge* sežere všechno kromě jater, která pak někde vyplavou na břehu. Ve své lidské formě, urostlého muže, se dá poznat jen podle vodního plevele, který mu uvízl ve vlasech. Právě kvůli těmto pověrám se lidé na pahorkatinách vždycky báli osamělých zvířat nebo cizinců, kteří se objevili poblíž vod, kde se povídalo o *each uisge*.

Podle severských legend se ve všech lesích severní Evropy vyskytovalo stvoření podobné koni s jedním dlouhým rohem vyrůstajícím ze středu čela – jednorožec. Byl to zářivě bílý tvor, jehož roh měl léčivé účinky, stejně jako jeho krev a žíně. Tento roh sice může být vykládán jako falický symbol, protože však vyrůstá z čela „sídla“ ducha, je zároveň symbolem sublimace sexuálních sil, a mohl se proto stát i obrazem panenské čistoty. Přímý a hrotitý (často spirálově vinutý) roh je kromě toho symbolem čisté síly, kterou je poražen Ahriman (v zoroastrismu zosobnění principu zla, odpůrce dobrotivého Ahura Mazdy). V Evropě se stal jednorožec významným křesťanským symbolem, který značí čestnost, dobrotu a čistotu. První, kdo se o jednorožci (řecky *monokéros*) výslovně zmiňuje, je řecký lékař Ktésias v 5. století př. n. l. a na jeho zmínku patrně navazuje Aristotelés, když hovoří o dvou zvířatech s jedním rohem: o antilopě oryx a „tak zvaném indickém oslu“. Podobně Plinius starší, Aelianus, který možná mýlně nosorožce, a Strabo. Představa snad vznikla spojením nosorožce a narvala, jehož „roh“ resp. zub byl vyhledávaná kuriozita. Obdobné představy se vyskytují i ve staré Indii, v Číně a v Japonsku. Podle pověsti jej může chytit a zkrotit jen čistá pan- na, na jejímž klíně hledá zvíře útočiště, když je pronásledováno. Proto se

¹¹ tamtéž, s. 139.

¹² BRIGGS, K. M. (1976): An Encyclopedia of Fairies, Hobgoblins, Brownies, Boogies, and Other Supernatural Creatures. New York: Pantheon Books, s. 115-116.

v křesťanském umění setkáváme s vyobrazeními Marie s jednorožcem spočívajícím hlavou na jejím klíně, která ukazují na Mariino neposkvrněné početí (Maria immaculata). V 16. století byla tato vyobrazení v kostelech zakázána, protože byla vnímána jako stále erotičtější. Prášek z rohu jednorožce měl údajně léčit zranění a léčivá síla se připisovala i jeho srdci. V souvislosti s tím se jednorožec objevuje jako znamení lékáren.¹³ Řada lékáren se tak pojmenovala „U jednorožce“. V heraldice si jednorožec získal velkou oblibu až od 15. století: roku 1480 se poprvé objevuje jako štítonoš znaku Skotska, po anexi Skotska ve znaku Velké Británie společně se lvem. Bývá zobrazen jako vzpínající se kůň, někdy se zpřetrhaným řetězem. Jednorožci se vyskytují ve znacích šlechty i měst v Německu, ve Švýcarsku a ve Francii. V české heraldice se jednorožec neobjevuje s výjimkou velmi pozdního znaku obce Lišnice (okres Most).

Čínskou obdobou jednorožce byl *Čchi-lin* – bytost s jedním až třemi rohy. Někdy se mu říká *dračí kůň (lung-ma)*. Ten se prý ukázal mytickému Fu-simu, jednomu ze Tří Vznešených, vystoupil ze Žluté řeky a na zádech měl obrazec z podivuhodných znaků, z nichž se vyvinulo čínské písmo. Objevil se snad i v době spravedlivých mytologických císařů Jaoa a Šana a též před narozením významného čínského filozofa Konfucia (patrně 551 př. n. l.). Podle některých legend Konfuciova matka otěhotněla, když vstoupila do stopy dračího koně při návratu z hor. Naposledy se prý objevil těsně před Konfuciovou smrtí (asi 479 př. n. l.). Potom se však lidstvo zkazilo a vícekrát se neukázal.

Na oděvech vznešených dam byl *Čchi-lin* často zobrazován v kruhu zvířat, která mu vzdávají úctu jako svému vládci. Na mužských dvorních róbách byl *čchi-lin* insignií vojenských úředníků prvního stupně. Ve svatebních ložnicích se jako výraz touhy po brzkém příchodu mužských potomků často věší obrázek bohyně plodnosti na *Čchi-linovi* s dítětem v náručí. Stejný námět bývá vyší i na svatebních podhlavnících. Výraz *čchi-linův* roh znamená také jednu ze třiceti poloh při souloží.

Společně s drakem je kůň v čínské mytologii symbolem ducha, vitality, moci a štěstí. Lidem, kteří dosáhli těch nejvyšších poct, císař daroval na znamení své zvláštní přízně bílého koně. Kůň se v čínském horoskopu stal 7. znamením zvěrokruhu a prototypem ryzí jangové energie. V Číně se věří, že chlapani narození v tomto znamení jsou mužní a krásní. Jednou za 60 let nastává rok Ohnivého Koně a rodiče se snaží se všech sil nasměrovat plození a poté i rození svých potomků na tento výjimečně příznivý rok.

Také prorok Mohamed (asi 570 – 632 n. l.) prý vlastnil zvláštního koně. Jmenoval se *Al Borak* („Blesk“) a prý to byl nesmírně krásný a rychlý zářivě

¹³ BECKER, U. (2002): Slovník symbolů. Praha: Portál, s. 105.

bílý okřídlený kůň s lidskou hlavou, který přenesl proroka ze země do Sedmého Nebe – „stavu věčného štěstí“; cesta je známa jako Miraj.¹⁴

U Slovanů existují spolehlivé zprávy o posvátných koních již v předkřesťanských dobách, kdy kůň sloužil u známých chrámů severozápadních Slovanů v Arkoně, v Retře a ve Štětíně k orákulím tamních božstev. Jde o prastarý indoevropský zvyk, který se zachoval až do slovanského folklóru. S Germány sdíleli Slované i představu o apotropaickém¹⁵ účinku koňských hlav. Setkáváme se proto s nimi v hradbách slovanských hradišť nebo měst, jimž měly dodávat větší pevnosti, např. v Zabrušanech a na Budči v Čechách, v polském Gdaňsku, kde byla nalezena celá kostra koně a lebky kanců. K podobnému účelu sloužily zřejmě i hlavy vyřezávané ze dřeva, např. na meklenburském hradišti v Behren-Lübchinu. S kultem koně souvisejí také nálezy dřevěných nebo kovových koníků (Opolí, Brandenburg). Úctu ke koni prokazují bohatě i etnografické záznamy s doklady podobných věštbých praktik, jakých se užívalo v pobaltských chrámech. Kůň, stejně jako vůl, byl u Rusů nazýván *báťuškou* a jeho smrt byla oplakávána, jako by zemřel člen rodiny.¹⁶ U starých Slovanů sloužil kůň, zvláště pak bohů Svantovita a Svarožice – Radegasta, i k válečným věštbám: podle toho, zda překračoval losy zakopané do země nebo řady zkřížených kopí pravou či levou nohou, se soudilo na zdar válečného tažení nebo námořní výpravy.¹⁷

Z českých pověstí je známo, že Horymíra, vладыky neumětelského, zachránil odvážným skokem z vyšehradské skály do vod Vltavy jeho kůň *Šemík*. Udivený kníže Křesomysl udělal Horymírovi život. *Šemík* však skok nepřežil a byl údajně pohřben pod velkým kamenem před vraty Horymírovy tvrze v Neumětělích. Na jeho počest zde byla postavena také hrobka, jejíž stříšku zdobí nápis: „V Neumětělích se věřilo a věří, že zde *Šemík*, věrný kůň rytíře Horymíra, zakopán leží“. Historicky však nejsou tyto postavy spolehlivě doloženy, proto i *Šemík* může být pokládán za bájněho koně. Tato pověst se objevuje poprvé v 16. století v *Kronice české* od Václava Hájka z Libočan. Literárně ji zpracoval především Alois Jirásek v knize *Staré pověsti české*. Základem pověsti je boj mezi snahou o dolování zlata a stříbra a honbou za penězi (zastává kníže Křesomysl) a prací na poli spojenou s produkcí potravy (zastává vладыky Horymír). V pozadí zaznívá i svár mezi tradičním a novým zřízením společnosti

14 HUSMAN, G. – HAUSMAN, L. (2003): The Mythology of Horses. Horse Legend and Lore Throughout the Ages. New York: Three Rivers Press.

15 apotropaický = nadaný magickou mocí zabránit vlivu zla, zlé moci.

16 VÁŇA, Z. (1990): Svět slovanských bohů a démonů. Praha: Panorama, s. 147-148.

17 tamtéž, s. 85-86, 90.

a také mezi místním obyvatelstvem českým a přistěhovaleckým německým. *Šemík* se odvozuje od slova *šemný* = *ošemetný* nebo z německých slov *Skemming* a *Schemig* označujících bájněho koně (nejstarší kořeny pověsti jsou snad v příběhu Tristana a Izoldy).

Koňská symbolika se zachovala i v dnešním folklóru, zvláště je pak patrná např. jako maska při masopustu. Kůň jako obraz síly chápaný již v antice se v masopustu přetvořil do různých podob lidové zábavy a humoru. Kůň byl důvěrně známým zvířetem z venkovského hospodářství, a proto se v českém masopustu objevuje ve spojení s postavami z běžného života, jako je sedlák, kočí, handlíř nebo šašek, který ho předvádí jako cirkusovou atrakci a nabádá ho k různým „kouskům“ drezury. Pro stylizaci samotného koně se tradicí vytříbil jednoduchý typ zobrazení. Jeden muž drží nad sebou tyč s hlavou koně, druhý se ho zezadu drží v ohnuté pozici za pas. Přes ně je přehozena plachta, upevněná k hlavě koně. Vzniká tak iluze čtyřnohého zvířete s možností nápodoby jeho pohybů – umí klusat, vyhazovat, vzpínat se, k tomu řehťá, nechá na sobě povozit další maškara, a bývá tak středem masopustní zábavy. Dřevěná koňská hlava má starodávnou tradici a často se v obci uchovává několik generací a má tak více či méně trvalejší podobu. Každoročně se jen doplní vypranou plachtou k pokrytí zad maškary.¹⁸

Masky měly své místní názvy, vázané na význam původní nebo na vnější podobu. Tak existuje rozmanitost v označení masky koně: *koník*, *kobyła*, *klibna*, *šimla*, *brůna* a další. Například *klibnu* přepisem popisuje Čeněk Zíbrt ve své knize „*Masopust držíme...*“ z roku 1910 takto¹⁹ :

„*Obyčejně dva nebo tři chudší lidé chodí s klibnou, kobylou. Jeden nosí klibnu po vsi, druhý jej vodí, spolu nosí sebrané obilí, nebo mu pomáhá třetí. Klibna jest takto ustrojena: dosti dobře napodobená koňská hlava s krkem, obé z domácího plátna a pěkně slámou vycpáno. Tuto larvu nasadí si člověk na hlavu jako přílbici. Aby viděl, jest v krku koňském opatrně udělán otvor pro oči. Kromě toho musí ten, který má klibnu nositi, opatřen býti výtrasky, dřevěnými vidlemi k vytrásání slámy, sena, které si dá upravit tak, že rohy na ramena případnou a tam se řádně připevní. Potom přišije se k té části krku velký kus plátna, jednak aby splýval, jednak sahal přes výtrasky. Takto přistrojenou kobylu podoby příšerné vodí někdo na provaze, nebo ji honí. Po domech dostávají trochu obilí. Za vsi se klibna svléká a zase obléká před druhou vsí.*“

18 LANGHAMEROVÁ, J. (2004): Lidové zvyky. Výroční obyčej z Čech a Moravy. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, s. 28-29.

19 ZÍBRT, Č. (1910): „Masopust držíme...“. Veselé chvíle v životě lidu českého, sv. II, Praha: Nakladatelství F. Šimáčka, s. 57-59. Zíbrt ovšem uvádí, že jde o popis jeho přítele prof. J. Soukupa podle zprávy J. Bláhy z okolí Krásné Hory.

Následuje i jiný, Zíbrtův vlastní popis *klibny*:

„V rodné vesnici mojí, v Kostelci u Vorlíka v Tábořsku pravidelně chodívala chasa s klibnou o vánocích a nejráději ten večer před Třemi králi. Na dlouhou tyč nebo na tlouk, kterým se tluče mák, navážou hrachovinu, a to navlečou na pytel aneb ovinou bílým plátnem. Černidlem vymalují dvě veliké oči, nozdry a hubu; na hlavu takto upravenou dají koňskou ohlávku a zavěsí zvonec. Hlavu tuto vezme jeden chasník, do rukou za vyčnívající tyč, za ním si stoupnou buď dva nebo tři hoši, chytanou se za ramena, hlavy přichýlí na ruce a přehodí přes sebe velikou houni nebo plachtu. Jeden vede klibnu za uzdu, jiný si na ni sedne a před nimi jde vůdce, majitel.“

Podle Zíbrta by tento obyčej mohl upomínat na krále Baltazara, jenž přijel na bílém velbloudu do Betléma poklonit se Ježíškovi. *Klibna* tedy podle tohoto lidového výkladu značí velblouda, nikoliv koně. Ovšem v koňské podobě je mnohem bližší lidovému poznání tuzemských lidí, než exotický velbloud. *Klibnu* také např. nosili Židé při masopustní oslavě v Praze na počest narození císaře Josefa II.²⁰

Etnografové dokumentují užití koní nebo jejich symboliky i při jiných lidových slavnostech, např. při *Jízdě králů*, při velikonočních „křížencových“ jízdách (*Jízda s křížem – Křižarje*) v Lužici, *Jízda po osení* v Rakousku a Bavorsku, *Velikonoční jízda* v Polsku, *Šestizvonění (Sechseläute)* ve švýcarském Curychu atd. *Jízda králů* navazuje na tradiční venkovské slavnosti, jako jsou *jarní sečení trávy*, *odchod legrútů* apod. Vznik je však nejasný a zabývali se jím již etnografové v 19. století. Jízda snad vznikla původně z královských ceremonií nebo z velikonočních procesí, které mají již původ v pohanských snahách o zajištění bohaté úrody na polích pomocí jakéhosi veřejného průvodu na koních, objížděky polí, v bývalých německých regionech ve Slezsku to byly *Saatreiten* (jízdy po osení). Jinak *Svatodušní objížděky* na koních mají společný jakýsi charakter prosebných procesí a jsou formálně podobné se svatodušními obřadními královskými průvody, nesou se prapory, kříže, zpívá se. Tyto průvody snad mohly být kdysi i určitým vzorem pro vznik církevně motivovaných procesí. Oba druhy obřadních průvodů však mohly vzniknout také zcela samostatně, nezávisle na sobě, mohly se paralelně vyvíjet. Jízdy s křížem, nazývané *Křižarje*, byly osobitou součástí katolické náboženské kultury především na německých etnických územích a ve slovanských oblastech ležících v jejich bezprostředním dotyku jako byla Lužice či Polsko.²¹

20 tamtéž, s. 61.

21 LANGHAMMEROVÁ, J. (2004): Lidové zvyky. Výroční obyčeje z Čech a Moravy. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, s. 89-91, 131-143.

Jízdy s koňmi souvisejí také se středověkým českým právem na vytyčení rozlohy pozemku. Tzv. újezdy vznikaly pomocí svědků, kteří objektivně na koních vyznačili hranici zalesněného a málo osídleného území. Odtud pochází název, který se také odrazil v řadě názvů vesnic na území újezdů vysazených. Dnes v Čechách existuje asi 118 obcí se slovem újezd v názvu, na Moravě je to 34 obcí. Pokud byl újezd malý a při vymezení jej stačilo obejít, vyskytuje se v pramenech pod názvem *ochoz* (na Moravě i *ochoz*). Újezd se v dobových písemných pramenech může vyskytovat i pod názvy *objazd* nebo z latiny *circuitus*, *circumequitacio*, *ambitus*, *praedium* nebo jednoduše *silva* (les), z němčiny *umreit*.

Dodnes se můžeme na našem území setkat s různými pojmenováními, která mají určitou souvislost s koňmi, i když mohou být dobově různě zkomolována a měněna.²² Podle středověkých institucí *Campus Caballarum* (neboli *Kobylí pole*), v nichž byly chovány polodivoké plemenné klisny, a které zanikly během 13. a 14. století spolu s přechodem obecní půdy v soukromé vlastnictví, se dodnes zachovaly názvy obcí pojmenované *Kobylí* (tři obce v Čechách a dvě na Moravě). Na chov koní u nás poukazují mnohá místní jména, např. *Konice* (původně stáj pro koně). Díky nevraživým sousedským vztahům se dodnes dochovala pojmenování jako např. *Konětopy* (ves vyznačující se topením koní), *Konajedy* (ves lidí pojíždících koně), *Konobrže* (ves lidí pobízejících koně k rychlosti), *Konělupy* (ves koňských lupičů). V případě pražské čtvrti *Kobylisy* by se mohlo jednat původně o obec, jejíž obyvatelé se podle jedné teorie „lísalí ke kobám“ (krkavcům, ptákům posedávajících kolem šibenice), podle jiné se lísalí jako kobyly. *Koněprusy* v Českém krasu se vykládají jako ves chovatelů prusých (bílých) koní, ovšem toto pojmenování může souviset s vrchem *Zlatý kůň*, popřípadě s hradištěm *Kotýzem*, přičítaným jihoevropské ochránkyni stád *Kotys (Cotys, Cottyto, Cottytus)*, kterou uctívali již Thrákové. Kromě názvů obcí proniklo spojení s koněm i do příjmení občanů a tak se můžeme dnes setkat se jmény jako např. Koník, Koníček, Koníř, Koňa, Koňar apod.

Prameny a literatura

BECKER, U. (2002): Slovník symbolů. Praha: Portál.

BRIGGS, K. M. (1976): An Encyclopedia of Fairies, Hobgoblins, Brownies, Boogies, and Other Supernatural Creatures. New York: Pantheon Books.

DUŠEK, J. a kol. (1992): Chov koní v Československu. Praha: Zemědě-

22 LOUCKÁ, P. (2003): Domestikace koně a mapa Čech. Vesmír 82, 2003/2, s. 117.

ské nakladatelství Brázda.

HUSMAN, G. – HAUSMAN, L. (2003): The Mythology of Horses. Horse Legend and Lore Throughout the Ages. New York: Three Rivers Press.

LANGHAMMEROVÁ, J. (2004): Lidové zvyky. Výroční obyčeje z Čech a Moravy. Praha: Nakladatelství Lidové noviny.

LINDOW, J. (2001): Norse Mythology: A Guide to the Gods, Heroes, Rituals, and Beliefs. New York: Oxford University Press.

LOUCKÁ, P. (2003): Domestikace koně a mapa Čech. Vesmír 82, 2003/2, s. 117.

MCCOYOVÁ, E. (1999): Keltské mýty a magie. Praha: Volvox Globator.

SVOBODA, J. (1999): Čas lovců. Brno: Archeologický ústav Akademie věd České republiky.

VÁŇA, Z. (1990): Svět slovanských bohů a démonů. Praha: Panorama.

ZAMAROVSKÝ, V. (1970): Bohové a hrdinové antických bájí. Praha: Mladá fronta.

ZÍBRT, Č. (1910): „Masopust držíme...“. Veselé chvíle v životě lidu českého, sv. II, Praha: Nakladatelství F. Šimáčka.

Jan Navrátil

**Emil Kotrba – nezapomenutelný malíř koní,
hospodářských zvířat a našeho venkova**
**Emil Kotrba - unforgettable painter of horses, livestock
and our rural**

Cílem příspěvku je připomenout i širší veřejnosti nezapomenutelné a obsáhlé dílo akademického malíře a grafika Emila Kotrby, které i přes delší dobu, jež uplynula od jeho úmrtí je nadále mezi chovateli a příznivci koní dobře známé.

Purpose of this paper is to remind the general public an unforgettable and extensive work by academic painter and graphic artist Emil Kotrba that, despite the long period of time that has elapsed since his death is still the horse breeders and supporters well known.

**Článek byl zpracován za přispění výzkumného záměru MSM
6046070901**

Nejmilejším a také nejčastějším tématem a inspirací akademického malíře a grafika Emila Kotrby, jednoho ze žáků Maxe Švabinského, byli koně ve všech oblastech svého významu. Ztvárnil však a neopakovatelným způsobem zachytil i ostatní druhy nejen hospodářských zvířat a byl též vynikajícím portrétistou osob.

Emil Kotrba se narodil 22. února 1912 ve Znojmě jako třetí ze sedmi dětí koželužského dělníka Antonína a matky Anežky.

Už za mlada rád maloval vše živé na kdekjaký kousek nebo útržek papíru. Z rodného Znojma, po přímluvě místního veterináře Dr. Lampla, odešel roku 1927 na studia do Brna na Školu uměleckých řemesel a později na grafickou speciálku prof. Petra Dillingera. V Brně si též jako mimořádný posluchač doplňoval znalosti studiem zootechniky a zvláště anatomie na tehdejší Vysoké škole veterinární, kde se též seznamuje s Prof. Karlem Pardubským a Prof. Antonínem Hrůzou. Navštěvoval přednášky z anatomie u Prof. Jana Koldy, a později se spřátelil i s Prof. Emanuelem Králem na chirurgické klinice. Po ukončení brněnských studií odchází v roce 1931 s finanční pomocí Prof. Pardubského do Prahy na Akademii výtvarných umění do grafické speciálky T. F. Šimona. Zde během studií obdržel každý rok Cenu AVU a kromě toho roku 1935 cenu Jana Preislera a cenu Nadace Lea Lercheho a roku 1936 Cenu fy. Schicht pro nejlepší-

ho žáka Akademie. Zde se též seznámil s Maxem Švabinským, který se mu stal častým rádčem i po odchodu z Akademie. Max Švabinský o něm za studií řekl: „Kotrba je jeden z talentů, které padají přímo z nebe.“

V letech 1937 - 42 byl Emil Kotrba profesorem figurálního kreslení v Rotterově reklamní škole v Praze. Byl členem Spolku českých umělců a grafiků SČUG Hollar (zal. 1917), který mu v roce 1943 za litografie k Vergiliově Aeneidě udělil Výroční cenu. Od roku 1942 se věnuje volné tvorbě, v poválečných letech spolupracoval jako ilustrátor zemědělských časopisů, jeho kresby v Našem chovu (od r. 1947) jsou nezapomenutelné. Vytvořil celou řadu Diplomů a Čestných uznání, udělovaných Ministerstvem zemědělství (dříve MZV) význačným chovům a chovatelům.



Emil Kotrba, soukromý archiv autora příspěvku

Snad jako jedinému umělci mu Vysoká škola veterinární Brno v roce 1969 udělila „Pešinovu medaili“ (Josef Ignác Pešina - Pessina z Čechoslovenska) a podobně Vysoká škola zemědělská Brno v roce 1978 „Taufarovu medaili Za zásluhy o chov hospodářských zvířat“ (Prof. Dr. Josef Taufer) jako velké uznání jeho díla. V roce 1966 mu byl rovněž udělen titul „Budovatel čsl. zemědělství“ za zásluhy v umělecké popularizaci chovných zemědělských zvířat, v roce 1982 mu Ministerstvo kultury ČR udělilo titul „Zasloužilý pracovník kultury“ a od ÚV ČSTV obdržel též

Veřejné uznání za zásluhy o rozvoj československé tělovýchovy (Mistr Kotrba byl jak je zmíněno níže dlouholetým cvičitelem a trenérem jezdeckví, předsedou trenérské rady a národním a mezinárodním rozhodčím jezdeckých soutěží).

Do povědomí široké veřejnosti se zvláště dostala kolekce grafiky, zasahující do všech oblastí života koní a je tak svým rozsahem, původností všech motivů a specifickým „Kotrbovským“ zpracováním ušlechtilosti a dynamičnosti koní ve světové umělecké tvorbě výjimečná.

Emil Kotrba byl mistrem litografie, ale i ostatních malířských technik. Jeho listy se vyznačují úžasnou lehkostí kresby a prozrazují s jakým elánem a radostí je tvořil.

Vytvořil nezapomenutelné dílo, do něhož patří více než 900 grafických listů, nejčastěji vícebarevných, velké množství olejů, kvašů, kreseb, leptů, dřevorytů. Emil Kotrba patří bezesporu k hlavním českým autorům ex libris, za svůj život vytvořil 732 těchto miniatur (podle posledního soupisu Spolku sběratelů a přátel exlibris z roku 2004) a za svého života byl čestným členem tohoto Spolku. Neopakovatelné jsou jeho malé grafiky jako pozvánky na chovatelské dny, novoročenky a různá oznámení, jichž vytvořil až neskutečné a nespočítatelné množství. Výrazným úsekem je jeho portrétní tvorba. Snad žádný chov v mezinárodním měřítku není tak znamenitě umělecky zachycen jako naše plemena, reprezentovaná svými předními plemeníky, které Emil Kotrba portrétoval ve všech našich hřebčínách. Kolekce těchto obrazů, jak olejů tak i litografií, mimo jejich obrovskou uměleckou hodnotu znamenitě dokumentuje 50leté období našeho chovatelství a je ve světě naprosto ojedinělá. Ve své tvorbě se neomezil jen na zobrazení koně ve sportu, ale i ve spřežení; celá řada děl je věnována vícespřeží našeho jediného autochtonního plemene starokladrubských koní, ale i koním v pracovní zápřeži. Nejoblíbenějším zdrojem jeho umělecké inspirace byli však vždy ti nejušlechtilejší koně, koně arabští.

K výčtu jeho díla je nutné přidat i plakáty k jezdeckým závodům a dostihům a celou řadu návrhů odznaků, plaket a dopisových značek.

Přesto, že minulý režim mu moc nepřál, uspořádal celou řadu výstav u nás i v zahraničí a jeho dílo proniklo do prakticky všech států Evropy (kromě severovýchodních s výjimkou Dánska) a např. v Holandsku a SRN patří k velice známým a oblíbeným autorům.

Tvorbu Emila Kotrby přirovnal bohužel již zesnulý nestor naší hipologie, dlouholetý ředitel Výzkumné stanice pro chov koní ve Slatiňanech, pan Doc. Ing. Jaromír Dušek, DrSc. „k tvarově čistým dílům klasických mistrů Apella a Feidia, či genia figurální malby a tvůrce perspektivy Vela-

zqueze“. Kotrba podle něj „významně přispěl k akcentování estetiky v chovu koní, oslavil krásu, která nabývá své pravé formy jednoduchostí a mravní čistotou a bez nadsázky vytvořil svou prací bohatý fond československého umění a hipologie“.

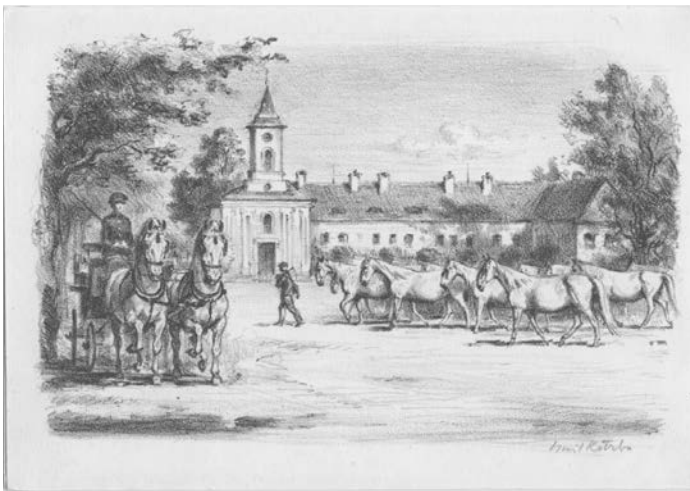
Emil Kotrba byl též aktivním jezdcem, uznávaným národním i mezinárodním rozhodčím jezdeckých soutěží a mnozí ho pamatují jako neobyčejně erudovaného učitele jízdy. Jeho „jízdárny“ byly vždy vynikajícím jezdeckým, ale i kulturním zážitkem díky logickému, správnému, náročnému a kultivovanému vedení s celou řadou osobitých vtipných glos, kterými vždy zpestřoval výcvik nejen pro jezdce, ale i pro ostatní přítomné. O jeho zkušenosti a schopnosti vysvětlit a vést jezdce svědčí, že po 45 minutové lekci, kdy v oddělení byli omylem zařazeni 2 jezdci s koňmi (všichni čtyři stěží úrovně Z) a nebyl čas ani možnost říci, že nic neumějí („na koni se nemluví, s výjimkou poruchy výstroje“), tak na konci obě dvojice uměly přeskoky ve cvalu (měl jsem to štěstí a čest být tehdy zúčastněným). Zpestřením byla výtka jisté jezdce, mající občas díky dlouhým vlasům hlavu na stranu: „Milostivá, nejsme u filmu a nejste Greta Garbo, tak“ a od té doby již s tímto zlovykem neměla nikdy problémy. (Tyto dvě drobné glosy si nemohu odpustit nepřipomenout jako důkaz jeho obrovské zkušenosti a lidské moudrosti).

K poctě fenomenálního umělce a nepřekonatelného malíře koní - Mistra Emila Kotrby se ve spolupráci soukromých sběratelů a Státního zámku a muzea ve Slatiňanech u Chrudimi uskutečnilo v poslední době již několik samostatných výstav nejen ve Slatiňanech, ale i na zámku v Průhoncích a též při příležitosti výstav koní v Pardubicích a Lysé nad Labem a rovněž i v budově Ministerstva zemědělství v Praze. Ze stejného důvodu pokračuje v našem jediném chovatelském (koňském) časopise **Koně**, který vydává Asociace svazů chovatelů koní již několik let pravidelný cyklus „Koně Emila Kotrby“. V něm jsou prezentovány postupně grafiky chovatelských oznámení Jezdeckých dnů Hřebčína Kladruby n. Labem, Napajedel, Albertovce, Xaverova, Netolic, Topolčianek, Hřebčince Tlumačov a dalších chovů a také cyklus Mistrových novoročních přání, jimiž těšil a obdarovával svoje přátele. Je obrovská škoda, že neúprosný osud (Mistr Kotrba nás opustil uprostřed pilné práce 21. února 1982) neumožnil tomuto umělci, milovníkovi krásných koní tvořit déle.

Ukázky z díla Emila Kotrby z let 1959-1970







Prameny a literatura

Soukromý archiv autora příspěvku
Archiv akad. Emila Kotrby

PRAMENY A STUDIE

Autoři textů:

PhDr. Roman Bortel Ph.D. – Národní zemědělské muzeum Praha
Bc. Ondřej Hladík - Kabinet dokumentace a historie Vězeňské služby České republiky
Mgr. Lucie Kubásková – Národní zemědělské muzeum Praha
Ing. Jan Láznička – Národní zemědělské muzeum Praha
Ing. Jan Navrátil, CSc. - Česká zemědělská univerzita v Praze, katedra speciální zootechniky
PhDr. Drahomíra Nováková – Městské muzeum a knihovna v Čáslavi
PhDr. Pavel Novák – Národní zemědělské muzeum Praha
Ing. Vladimíra Růžičková – Národní zemědělské muzeum Praha
Mgr. Šárka Steinová - Národní zemědělské muzeum Praha
Ing. Dana Strnadová – Národní zemědělské muzeum Praha
Mgr. Kamila Svobodová – Národní zemědělské muzeum Praha

Redakční rada:

Předseda: Mgr. Šárka Steinová

Členové: RNDr. Roman Bortel, PhD.
Bc. Ondřej Hladík
Jana Kadlecová
Mgr. Lucie Kubásková
Prof. Ing. Ivan Roček, CSc.
Mgr. Jan Srovnal
Ing. Jitka Trevisan
PhDr. Věra Vávrová
RNDr. Michal Živný, PhD.

Adresa redakce:

Národní zemědělské muzeum Praha
Kostelní 44,
170 00 Praha 7

Recenzovali:

Ing. Jan Navrátil, CSc. - Česká zemědělská univerzita v Praze, katedra speciální zootechniky
Ing. Lucie Starostová - Česká zemědělská univerzita v Praze, katedra speciální zootechniky
MUDr. Jaroslav Dražan - ředitel Národního hřebčína Kladruby nad Labem
Mgr. Barbora Půtová - Filozofická fakulta UK, katedra teorie kultury
Ing. Karel Hříděl - Vyšší odborná škola ekonomických studií a Střední průmyslová škola potravinářských technologií
Ing. Václav Kolečko - Střední škola dostihového sportu a jezdeckví
Ing. Soňa Froňková - Střední škola dostihového sportu a jezdeckví

Sazba: Jana Kadlecová

Obálka: Fotoarchiv Národního zemědělského muzea, f. František Bílek

ISBN 978-80-86874-19-7
ISSN 0862-8483