

Příloha č. 1

FUNKČNÍ OBLASTI SOUŽITÍ ČLOVĚKA A KONĚ

A) Vztah člověka a koně

Uvažujeme-li o největších vítězstvích člověka, s nimiž se setkáváme v mýtech, náboženstvích, ale i encyklopediích a uměleckých dílech aj., pak mezi nimi bude jistě figurovat kůň – zvíře, které ze všech živočichů nejvíce poznamenalo dějiny a pokrok lidstva. S koněm je spjat rozvoj mnoha řemesel, obchodu, překonávání vzdáleností a poznávání jiných zemí a kultur, zrychlení předávání zpráv mezi vzdálenými lidmi atd. Nebylo jistě vinou koně, že byl zneužíván pro dobovačné válečné účely, ale jistě by bez něj v mnoha případech nebyla možná úspěšná obrana před ozbrojenou agresí a záchrana útekem. V mnoha zemích kůň stále produkuje předměty spotřeby, ať již jde o mléko, kůže, žíně či maso, je nezbytným pomocníkem v zemědělství a dopravě zejména v terénech, které jsou obtížně dostupné i pro moderní technické prostředky, a je předmětem zájmu mnoha starobylých ušlechtilých řemesel, jejichž výtvoři jsou určeny pro péči o něj či jeho užívání a jimž dává „raison d’être“. Mnohé z toho v toku šesti tisíc let soužití člověka a koně zmizelo či mizí, zejména v rozvinutých zemích; zůstalo však užití koně pro sport a volný čas, kůň je stále tématem umění, je pomocníkem při udržování veřejného pořádku či terapii postižených, ale především zůstává stále věrným přítelem a společníkem svého pána či paní a vrací nás zpět k přírodě a jejímu přirozenému řádu.

Předek dnešního koně se na naší planetě poprvé objevil přibližně před 60 miliony let v Severní Americe jako malý lesní savec o několika prstech na každé noze (*Eohippus*), který se – na rozdíl od jiných větších býložravců, zejména přežvýkavců – postupně adaptoval na ekosystémy volných prostranství s řídkou vegetací. Prostřední prst na každé končetině se vyvinul v jedinou oporu, zatímco ostatní postupně zanikaly, končetiny se prodloužily, takže zvíře bylo schopné rychlého běhu, a stalo se větší. Součástí vývoje koňovitých byl i vývoj chrupu tak, aby mohli rozžvýkat tvrdou vegetaci, jaká rostla na pláních, kde žili. Výsledkem vývoje byl v Pleistocenu *Equus*, který měřil v kohoutku kolem 1,40 cm.

Zhruba před 15 tis lety byl již jeho nástupce, tj. *Equus ferus*, velmi rozšířený. Jeho kosterní pozůstatky z pozdního Pleistocénu najdeme v Severní Americe,¹ Beringii a celé Eurasii, kam koně ze Severní Ameriky přešli po pevninském mostě.

Soužití člověka a koně lze rozdělit na několik funkčních oblastí dle využití koně, které se z časového hlediska vzájemně překrývají.

Oblasti soužití člověka a koně dle způsobu jeho využití:²

- 1) Kůň jako zdroj lidské potravy – od 50 tis. let před n.l. do současnosti
- 2) Kůň jako předmět domestikace a faktor rozvoje civilizace od 4 tis. let před n.l. do současnosti
- 3) Kůň jako pomocník pastevce (honácký kůň) – od 3500 před n.l. do současnosti³

¹ Před 10 tis. až 7 600 roky kůň v Severní Americe vyhynul. Příčiny nejsou známy – možná souvisí s příchodem člověka, možná s klimatickou změnou, která zapříčinila, že vegetační ekosystémy stepí byly nahrazeny vegetací tundry.

² Oblast využití koně jako jezdeckého tu neuvádíme jako samostatnou, protože je zahrnuta v rámci jiných účelových oblastí, ať už jde o honáckého koně, válečného oře, koně jako partnera ve sportu, či koně jako pomocníka při předávání zpráv.

- 4) Kůň jako tahoun vleků, saní a vozů (včetně kočárů) – od 2000 před n.l. do současnosti
- 5) Kůň jako pomocník v zemědělství – od 900 před n.l. do 1945 n.l. (ve většině vyspělých zemí)
- 6) Kůň jako válečný oř – od 700 před n.l. do 1945 n.l.
- 7) Kůň jako partner ve sportu a pro volný čas – od 6. stol. př.n.l. do současnosti⁴
- 8) Kůň jako téma uměleckých zobrazení, legend, mýtů a rituálů – od 35 tis. let před n.l. do současnosti
- 9) Kůň jako pomocník v komunikaci zpráv od 4. stol. př.n.l. do současnosti.

1) Kůň jako zdroj lidské potravy

První spojení člověka s koněm jako zdrojem potravy (masa) bylo přibližně před 50 tis. lety. Už pravěký lovec v koni spatřil kýžený **úlovek** – skolený kůň znamenal obživu na řadu dní. Svědčí o tom především archeologické nálezy kostí z ulovených zvířat, mezi nimiž jsou i kosti koňské.⁵

Výsledek lovu nebyl nikdy zaručen a naděje na jeho úspěšnost měla být zaručena magickými obřady, nebo naopak jimi vyjádřena vděčnost za dobrý lov. Existují názory, že jeskynní malby koní (a jiných lovných zvířat) souvisely právě s těmito představami. Příklady těchto jeskyní najdeme na území Francie a Španělska. Jejich stěny pokrývají sta barevných kreseb koní.⁶

2) Kůň jako předmět domestikace a faktor rozvoje civilizace

Dávni lidé žili ze dne na den – co ulovili či našli, to snědli – jejich zítřek byl nejistý: shromáždit a uchovat zásobu plodin bylo snazší. Pokud jde ale o živočišné úlovky, jejich maso podléhalo relativně rychlé zkáze, maso se uchovalo leda v době mrazů anebo byli živočich ponechán naživu. Člověk objevil novou možnost – některá zvířata se nechávala přilákat a zajmout, postupně se s ním sžívala a „zdomácněvala“ a byla využitelná jako jateční. Člověk tak měl masitou potravu kdykoli na dosah. Prvním domestikovaným zvířetem byl pes. K jeho domestikaci došlo asi 10 tis. let před naším letopočtem. Za čas přibyla ovce a koza a pak prase i tur. Teprve poté přibyl kůň, ten se s člověkem sžil bezmála jako poslední. Eurasijské stepi byly místem, o němž panuje přesvědčení, že tam proběhla domestikace koní. Je obtížné definitivně a s naprostou přesností stanovit, kdy k domestikaci došlo, protože, mimo jiné, kosti divokých a domestikovaných koní jsou prakticky tytéž.

Bázi domestikovaných koní byli divocí koně centrální Asie.

Panuje názor, že za první domestikované koně lze považovat ty, kteří byli chováni na maso jako stádo, spíše než aby byli loveni. Později byli užívaní jako soumaři a až poté pro jízdu. K jízdě byli využíváni především pro sledování polodomestikovaných zvířat, která se pohybovala po velkých stepních rozlohách.

V roce 2009 bylo oznámeno, že pastevci z kazašských stepí byli asi první, kdo domestikoval koně, vložil jim uzdu a možná i na nich i jezdil. Z vrcholného období Botai Culture (cca 3700–3100 př.n.l.) na území prehistorického Kazachastánu jsou známy nálezy, které o tom svědčí,

³ Tato oblast je tu uváděna jako samostatná, a to s ohledem na svou specifičnost, byly by ovšem zařaditelná i pod dále uvedenou oblast využití koně jako pomocníka v zemědělství.

⁴ Určit, který ze sportů, při nichž byl kůň užíván je nejstarší je neobyčejně obtížné; patrně to však byla některá z disciplín rozšířená mezi „jezdeckými národy“ centrální Asie. Pro účely této studie jsme zvolili koňské pólo, protože v jeho případě je hranice mezi hrou (sportem) a užitným využitím koně nejjasnější.

⁵ Např. u francouzského města Solutrée bylo u strmé skály objeveno snad největší pravěké pohřebiště koní: na ploše 4 tis. m² jsou tam navrstveny jejich kosterní zbytky, někde až do výše 230 centimetrů. Pravěcí lovci tady zřejmě využívali topografické situace k unikátním štvanicím na koně, kteří procházeli v blízkosti skály v Solutré během jejich sezónní migrace (na zimu do údolí Rhony a Saony, a při začátku tepla na plateaux de l'Ouest). Opakovali zřejmě toto zabíjení na tomto místě častokrát, takže za desítky let se tam navršilo velké množství vybílených koňských koster.

⁶ Nejznámější jeskynní malby objevené ve Španělsku a ve Francii bývají datovány do magdalénien (přibližně 17 až 11 tis. let př. n.l.), některé významné malby však již z období aurignacien (38–28 tis. let př. n.l.). Obdobné časové zařazení má i velmi krásná Sculpture of a horse z Jeskyně ve Vogelherdu (Německo) stará 30–29 tis. let.

např. detailní pohled na zuby a čelisti botajských koní odhalil neklamné stopy po dlouhodobém používání udidla. Přesvědčivé svědectví o významném postavení koní v životě lidí Botaiské kultury vydaly i zbytky tuku ve střepech keramických nádob. Jeho izotopové složení odpovídá tuku z kobyliho mléka a rovněž komparace nalezených kosterních pozůstatků koní s kostmi pozdějších, prokazatelně domestikovaných koní a koní divokých přispěly k tomuto svědectví.

S domestikací, ať už začala lapeným hříbětem nebo březí klisnou, které se nepodařilo uniknout, či malým stádem vehnaným do nachystaného ohrazení, došlo k převratu: člověk vlastnil zvíře, u kterého cenil nejen jeho sílu a to, že dokázalo unést či utáhnout náklad, ale i rychlost, a bystrost, což ho poněkud odlišovalo od již dříve domestikovaných turů.⁷

Chvíle, kdy člověk domestikoval koně a poprvé ho zapřáhl či přehodil nohu přes jeho hřbet, dovršila skutečný dějinný převrat: ke svým schopnostem a inteligenci přiřadil člověk navíc sílu koně, jeho rychlost a vytrvalost, jeho schopnost vidět v úhlu 340° a upozorovat tak nebezpečí, velmi jemný sluch umožňující koni mj. předvídat zemětřesení, vnímat ultrazvuk či blížící se šelmu, a vyvinutý čich umožňující koni například vycítit vodu až do vzdálenosti 800 m atd.⁸ Člověk spojením s koněm získal ohromnou převahu. Otevřely se před ním široké obzory. Kůň mu pomohl poznat vzdálené země,⁹ dobýt válkami mocné říše, rozvinout obchod a řemesla, z nichž některá byla s chovem a výcvikem koní přímo spojena, zorganizovat systematický přenos zpráv. Některým usedlým kmenům a národům pomáhal kůň na polích při orbě i sklizni a na pastvinách při přehánění stád a jejich střežení. Rozmach zemědělství by byl bez koně nemyslitelný.¹⁰

Sandra L. Olsen: *“Many animals — dogs, cattle, goats, pigs, and sheep — were domesticated before the horse, but breeding that one species of livestock was a seminal event. Horses stand apart because of their versatile roles in human society, which came to include dairy production, transportation, haulage, plowing, sports, warfare, religion, and status. It is difficult to place those functions in order of importance.”*

Spojení mezi člověkem a koněm po tisíciletí významně přispívalo k rozvoji společnosti. Zásadně se změnilo během 20. století v rozvinutých zemích a s rozvojem techniky došlo k poslední proměně funkce, kterou koně dosud v životě lidí plnili. Příklad parního stroje, motorové dopravy a zemědělského traktoru byly signálem zániku koňského potahu a pohonu během dvacátého století ve většině vyspělých zemí. Také jezdci se vyvinuli: jízdní vojáci, cestující, zemědělci a obchodníci byli nahrazeni jezdci sportovními, resp. volnočasovými, často městského původu, kteří hledají kontakt s přírodou a příležitost k fyzickým aktivitám.

⁷ Před vynálezem kola člověk mohl tažné síly koně využívat při přepravě břemen jen využitím vleku, jaké byly ještě v 19. stol. užívány Indiány Severní Ameriky.

⁸ Kůň má pět smyslů, ale často je připomínán jakýsi šestý smysl, který koni umožňuje předvídat klimatické události nebo nebezpečí, jako jsou tekuté písky či jinak nestabilní podloží apod. (Sibylle Luise Binder et Gabriele Kärcher *La Vie fascinante des chevaux*, Larousse, 2002).

⁹ Muž chodil rychlostí asi 4 míle za hod., kůň na dlouhé vzdálenosti se pohyboval rychlostí dvojnásobnou – 8 mil za hod. a bylo možné i na kratší vzdálenost se pohybovat rychlostí až 35 mil za hod. Za den bylo možné urazit až 100 mil. Trávicí systém koně (monogastr) umožňoval koni žrát při pohybu, zatímco jeho předchůdci jako sob a kráva (polygastři – přežvýkavci) potřebovali přestávku na odpočinek. Biomechanika končetin koně umožnila účinný pohyb – jako jezdecký nebo tažný. Navíc jeho tvar těla poskytl člověku pohodlné místo k sezení (na jeho hřbetu).

¹⁰ Užití koně umožnilo v zemědělství nadprodukcí a uvolnilo z něj pracovní síly, které se tak mohly věnovat dalším činnostem, například řemeslům, umění či intelektuální činnosti, postupně vznikající veřejnou správu vto čítající. Postupně vyrobili tolik, že mohli přebytek vyměňovat, a to nejen mezi vesnicemi a městy, ale i se vzdálenými kraji a k této směně jim opět pomáhal kůň. Lze říci, že kůň, zejména tažný, umožnil urbanizaci Evropy, protože právě díky němu bylo umožněno zásobovat města potravinami a surovinami.

Zároveň se však také jezdeckví, které bylo v Evropě v minulosti¹¹ kvantitativně především mužskou záležitostí, ve 20. století genderově vyrovnávalo, a to nejen pokud jde o jezdce, ale i pokud jde o chovatele koní, či personál o koně pečující.

Do civilizace 21. století vstupují koně s posílením svého starobylého, byť v historii zastíněného poslání, a to sportovního, či strážního, ale také s novými úkoly (hipoterapie). Nezaniká ani jejich funkce tématu uměleckých děl.

Vysoký funkční význam koně pro pomoc člověku při jeho práci je i nadále každodenně symbolicky potvrzován širokým používáním jednotky HP pro měření výkonnosti technických pomocníků člověka.

3) Kůň jako pomocník pastevce

V době, kdy se ze zdroje potravy stal kůň koněm jezdeckým, začal se kůň používat jako neocenitelný pomocník v pastevectví již domestikovaných zvířat, a to především ovcí a skotu, ale i koní.¹² Kůň přinesl pastevci větší účinnost v jeho práci. Jeden muž a pes mohl hlídat stádo 200 ovcí, ale jeden muž s koněm a psem mohl ovládat stádo až o velikosti 500 ovcí. Stáda se často pásla na obrovských neohrazených plochách, takže honák potřeboval velmi klidného, spolehlivého, vytrvalého a obratného koně, který byl schopen pracovat po dlouhé hodiny nejen při stopování stáda a jeho shánění dohromady, ale též při jeho rozdělování, resp. oddělování zvířete, které bylo určeno např. k zabití.

4) Kůň jako tahoun vleků, saní a vozů včetně kočárů

Kočovní kultury obecně měly tendenci na koních jezdit a usazené kultury měly tendenci své koně zapřahat.¹³ Použití koně v zápřeži záviselo na tom, zda daná kultura měla předchozí zkušenosti se zapřaháním jiných zvířat, jako jsou voly nebo osli v postroji, zda kultura měla znalosti efektivního využívání kola, nebo zda vůbec měla nutnou potřebu tažného zvířete.

Vlek, saně či vůz byly používány pro přepravu zboží, nemocné, nebo starší osoby.

Kolová vozidla byla neocenitelná pro kultury, které rozvíjely města. (Bylo nutné přemísťovat obilí a krmivo z venkova do měst, kde se koncentrovali lidé a zvířata, a přepravovat zboží mezi městy.) Zapřažení existovalo již před vynálezem kola a užívalo se k tažení vleků a saní. Koně tehdy tahali náklad umístěný mezi dva tažené kůly dřeva, jejichž jeden konec byl vlečen po zemi. V Evropě a Asii tento systém dopravy vymizel s přechodem na tažení kolového vozu. Ve středověku bylo k dopravě osob často užíváno nosítek nesených dvěma koňmi. Vozy byly totiž velmi jednoduché, bez pérování a závěsu, ale zato pevné, aby odolaly otřesnému stavu tehdejších cest. Doba středověkého rytířstva nebyla ostatně vozům pro dopravu osob nakloněna. Sluhové, ženy i muži jezdili na koních nebo na mezcích, ženy a mniši také na oslicích. Ani při slavnostních průvodech, i papežských, nebývalo zvykem jezdit na vozech.

Když se v 17. stol. poněkud více rozšířily kryté vozy, jezdily v nich jen ženy. Doprava mužů vozy byla nazírána jako změkčilost. Lenním pánům totiž záleželo na tom, aby jejich vazalové byli obratní na koních a sžití s jejich užíváním, proto bylo společenskou normou pro zdravého muže při osobní dopravě jet na koni.

Jakmile se stav cest v novověku o něco zlepšil a zlepšila se i veřejná bezpečnost při cestování, která ve středověku nebyla nijak valná, a bylo znovu objeveno odpružení vozu (viz následující odstavec), objevil se široký sortiment vozů (cestovní kočáry, kočáry pro oficiální účely, povozy pro přepravu nákladů, někdy upravované pro speciální účely, a to zejména s rozvojem obchodu, sportovní vozy atd.). Velmi významným fenoménem novověku bylo využití koní ve

¹¹ Ještě do zániku vojenské kavalérie ke konci 2. světové války převažovala maskulinisace jezdeckví.

¹² Dodnes je kůň takto užíván v severoamerickém farmářství, ale také například ve francouzské Camargue při sledování koňských stád.

¹³ Např. Skythové, kteří na hřbetech svých koní trávili tolik času – v boji, při pasení, na lovu – je nezapřahali do povozů. K tomu používali hovězí dobytek. Pouze na Altaji tahali koně vozy se ženami a dětmi při stěhování.

veřejné vozové dopravě (dostavníky, fiakry, omnibusy, koněspřežné tramvaje a koněspřežné železnice – viz následující odstavce).

Zvláštním druhem tažného koně je **kočárový kůň**. Kočár je komfortní odpružený čtyřkolý vůz tažený koňmi. Až do nástupu železniční a později automobilové dopravy se jednalo o převažující dopravní prostředek na pozemních komunikacích. Od povozu se liší hlavně tím, že povoz nemá pérování a není zakrytý.

Již staří Římané používali jako cestovní vůz, nejpozději od 2. stol. n.l. odpružený vůz s korbou (kabinou) pro cestující. Tento technický výdobytek ale s úpadkem antického světa zanikl a přibližně až od 16. stol. byl pro dopravu osob určen povoz, který neměl pružiny ani závěs pro šasi.

V 15. stol. n.l. bylo odpružení znovu vynalezeno v maďarském městečku Kosc.¹⁴ Od té doby se tyto vozy, které se stále technicky zlepšovaly a získaly postupně místo otevřené korby krytou kabinou, rychle šířily po celém evropském kontinentu kvůli své pohodlnosti.¹⁵ Patřily ovšem k majetku majetnějších vrstev a byly tak znakem určitého společenského statutu, kterému také odpovídala jejich výzdoba a vybavení, jakož i plemeno zapřahovaných koní a jejich počet ve spřežení.¹⁶ Příslušníci vyšších společenských vrstev měli kočáry dva až tři.

V průběhu času se kočáry zdokonalovaly a v době baroka byly stavěny s velkým přepychem. Nešetřilo se zlatem, stříbrem ani ozdobami, byly tak i velmi drahé,¹⁷ nehledě na cenu tažných koní. Královské dvory a šlechta žádaly od hřebčínů krásná spřežení. Byla vyšlechtěna speciální kočárová plemena, a to jak pro běžnou kočárovou přepravu, tak pro ceremonie (starokladrubský kůň).

Stálým zdokonalováním nabývaly kočáry krásného a úhledného tvaru, a když Angličané zavedli železné nápravy, staly se také velice bezpečné. V 18. století docházelo k největšímu zdokonalení kočárů, hlavně ve Francii a Anglii.

V době vrcholu oblíbenosti kočárů v západní Evropě, zejména v Anglii, vznikla na začátku 19. století móda sám si řídit své spřežení. Ve Francii té doby panovala móda ekvipáží s krásnými koňmi a, jak o tom svědčí i literatura, patřilo k dobrému tónu prezentovat se v ekvipáži na veřejnosti, například na Champs-Élysées.

Kočár zůstává po dlouhou dobu nejrozšířenějším dopravním prostředkem osob. Kočár bylo možné si též pronajmout.¹⁸ Kočáry začínají mizet z běžné přepravy osob až s rozvojem parní a automobilové dopravy a s územním rozšiřováním sítě veřejné motorové dopravy.

Souběžně s rozvojem kočárů, byť – pokud jde o principy zajišťující pohodlí cestujících – se zpožděním se rozvíjí i veřejná doprava osob, především poštovní vozy (viz dále kapitola Kůň jako pomocník v komunikaci zpráv) a dostavníky.¹⁹

Od roku 1818 se stávají dostavníky stále rozšířenější,²⁰ ač vozy nejsou pro svou velkou výši příliš stabilní a ač jsou pomalejší než ve Francii existující malle-poste či v Británii systém mail

¹⁴ První zmínka o slově kocs je z roku 1469.

¹⁵ Jejich rychlému rozšíření ostatně odpovídá to, že jejich slovní označení je v mnoha evropských jazycích derivátem názvu maďarské obce Kocs, například *coach* (angl.), *Kutsche* (něm.), *coche* (franc.), *cocchio* (ital.), *coche* (špan.), kočár (česky).

¹⁶ Např. frýdlantský vévoda Albrecht Wenzel Eusebius von Wallenstein měl při svém dvoře velký počet kočárů. Když roku 1630 vjížděl do Manheimu bylo v jeho průvodu 43 kočárů tažených šestispřežím, 16 kočárů tažených čtyřspřežím a 10 dvouspřežím.

¹⁷ Např. svatební kočár manželky císaře Leopolda I. Habsburského byl pořízen za 38 tis. zlatých.

¹⁸ Šlo o tzv. fiakr – nájemní kočár řízený vozkou najímaný na dopravu osob na určitou vzdálenost nebo na určitou dobu. Pokud jde o Paříž, zdá se, že první licence byly vydány majitelům kočárů. Název tohoto nájemního kočáru byl pravděpodobně odvozen od domovního znamení se svatým Fiakrem na domě, kde byla první kancelář pro jejich pronájem. Fiakry byly podobné londýnským tzv. "hackneys" (samo toto slovo odkazuje ke koňům, protože je odvozeno od stejné znějícího jména vesnice, na jejíchž lukách byli chováni koně). Německou analogií fiakrů byla tzv. drožka lehký, otevřený a odpérováný nájemný povoz pro dva až čtyři cestující, tažený jedním nebo dvěma koňmi.

¹⁹ Kolem roku 1640 se v Británii objevují dostavníky, těžké a neforemné vozy ještě bez jakéhokoli odpružení, které mohou pojmout až 8 osob, přičemž levnější místa jsou umístěna v nekryté zadní části vozu, a ta nejlevnější na střeše. Tyto velice těžce ovladatelné vozy byly taženy 4 až 6 koňmi rychlostí asi 4 mil za hodinu. V roce 1775 Turgot nechal postavit nový typ dostavníku se 4 až 8 místy pro cestující tažený 6 až 8 koňmi.

coach.²¹ Dostavníky byly sice kryté a v Evropě (na rozdíl od Ameriky) měly zasklená okna, ale bylo v nich zima a byly málo pohodlné. Dostavníky zmizely z hlavních dopravních os se vznikem a budováním železnice.

Pokud jde o veřejnou dopravu osob ve městech, je z povozů tažených koňmi zmínit především omnibus. Omnibus je, nazíráno historicky, vždy vozidlo tažené koňmi zajišťující služby pravidelné veřejné dopravy. Omnibusy vždy jezdily po pevně stanovených trasách, což je odlišuje od fiakrů, předchůdců dnešního taxi. První pokus o omnibus vznikl již v roce 1662. Mělo jít o kočár, které by jezdily stále po stejné trati²² v Paříži z jedné čtvrti do jiné a odjížděly by ze stanovených míst, ať by byl počet osob, které by se tam nalézaly jakýkoli, stále v touh hodinu, třeba i prázdné, a aniž by ti, kteří by této služby užívali, byli povinni platit více než za svá místa. Systém omnibusů však tehdy předběhl svou dobu a neujal se.²³ K jeho rozvoji, zato velmi silnému, dochází až v první polovině 19. stol. (např. Británie, Francie, Prusko), takže například v Paříži v roce 1855 bylo 25 linek a příslušná omnibusová společnost v roce 1860 disponovala 503 omnibusy a 67 tis. tažných koní.

Na úspěch omnibusů navázala koňská tramvaj, která byla na konci 19. a začátku 20. stol. velmi rozšířena v různých městských aglomeracích (Londýn, Manchester, Toronto, Omaha, Paříž, New York, Montpellier, Praha aj.). K jejímu úspěchu přispělo zejména to, že vozy mohly uvést mnohem víc cestujících, protože jízda po kolejích byla méně náročná na koňskou sílu. Po roce 1896 začali být koně při tažení tramvají nahrazováni motorovým pohonem. Byla tím vyřešena otázka nároků péče o tažné koně.²⁴

Koněspřežná kolejová doprava se uplatnila i na delších tratích. Tratě pro vozy tažené po lehkém železničním svršku koňským potahem byly budovány počátkem 19. století po celém světě. Na českém a rakouském území byla takto vybudována v roce 1825 dráha České Budějovice – Linec, první veřejná železnice na evropském kontinentě. Hlavní myšlenkou budování těchto tratí bylo snížení dopravních nákladů. Kůň byl schopen utáhnout na voze na kolejích mnohanásobně těžší náklad, než na formanském voze. Éra koněspřežných drah ale trvala jen krátce a ještě v první polovině 19. století byly vytlačeny parostrojní železnicí.

S nástupem parního stroje a později spalovacího motoru skončilo v rozvinutých zemích²⁵ využití koňského spřežení pro dopravu osob a nákladů, nicméně využití koňského spřežení se rozšířilo v oblasti volnočasových aktivit a sportu (viz kapitola Kůň jako partner ve sportu a pro volný čas).

5) Kůň jako pomocník v zemědělství

Síla, vytrvalost a rychlost koně umožnila zemědělcům využívat pro rostlinnou výrobu větší pozemky, než byly pozemky obdělávané bez pomoci koní (nebo snáze využívat velké a vzdálenější pozemky pro chov a pastvu stád, což už bylo pojednáno výše).

Kombinace zdokonalených zemědělských náčiní a využívání koní vedly k vyšším výnosům – koně tak pomohli zvýšit efektivitu zemědělského hospodaření, které díky jejich využití vyžadovalo méně času – zemědělci přešli při hospodaření z prosté produkce na produkci

²⁰ Ve stadiu největšího rozkvětu svého užívání byly největší dostavníky vnitřně členěny do tří „oddělení“ s různou mírou pohodlí pro cestující, jimž mohla být také určena lavice na střeše krytá před nepohodou koženou střešou, kde byl též vozač. (Postilion seděl na jednom z koní ze spřežení nebo na zvláštním koni).

²¹ Blíže k francouzské malle-poste či britskému systému mail coach v kapitole Kůň jako pomocník v komunikaci zpráv.

²² Celkem bylo stanoveno 5 tratí.

²³ Dobová společenská hierarchie omezovala užívání této služby jen na vyšší vrstvy, pro něž byly ale dostupné jiné prostředky osobní dopravy. Ostatně, obyvatelstvo Paříže v té době většinou žilo v těch čtvrtích, kde pracovalo, potřeba masové dopravy se tedy nekladla s takovou naléhavostí jako o jedno a půl století později, kdy nastává rozvoj systému omnibusů.

²⁴ Mezi hlavní problémy v užívání koní pro tyto dopravní účely patřilo hlavně to, že kůň mohl tak těžce pracovat jen 4 – 5 hodin denně (19 km), což znamenalo, že ve stáji muselo být na jeden vůz ustájeno celkem 10 a více koní. Kůň musel být ustájen, živěn a ošetřován a produkoval množství hnoje.

²⁵ Tento obecný trend však nelze absolutizovat. Viz text následující kapitoly.

přebytků (tzv. rozšířenou produkci), které pak mohli směniti nebo prodat, a tím si zajistit lepší materiálně ekonomické zabezpečení.

Efektivnější zemědělské techniky znamenaly zvětšení kvanta času, který mohl zemědělec užít i pro jiné účely, například pro domácíou řemeslnou výrobu, uměleckou tvorbu, ale i vzdělávání atd. Nešlo však jen o časové odlehčení jedince a jeho rodiny od zemědělské práce – vyšší efektivita zemědělství umožnila i plné osvobození zemědělské pracovní síly od jejího tradičního využití, tedy zvýšení potence pro to, aby se zvyšovala migrace ze zemědělského venkova do měst, čímž se početně posilovalo tamní obyvatelstvo jako rezervoár pracovních sil a potencionální zákaznictvo, ale i jako proletariát. Přebytky zároveň přispěly k rozvoji měst jakožto míst, v nichž se koncentrovala tržní směna. Na městských trzích uplatňovali zemědělci svou produkci na straně jedné, na straně druhé tam získávali produkty, které sami vyrobit nedokázali nebo ne v patřičné kvalitě či množství.

Uvolnění pracovní síly ze zemědělství díky využití koňské síly mělo tedy své důsledky pro rozvoj vzdělanosti, pro zakládání a rozvoj podnikání, cestování i uměleckou a technickou kreativitu, ale i pro riziko sociálně-ekonomických konfliktů.

Jak bylo nahoře uvedeno, historicky vzato, kůň je pracovním zvířetem umožňujícím v zemědělství dopravu nákladů, případně osob, tah zemědělského nářadí (např. pluh, brány), pohon některých strojů (například mlýnků, čerpadel vody) a usnadňují pastevectví. V zájmu přesnosti je ale třeba konstatovat, že sice v řadě těchto oblastí byl kůň ve 20. století nahrazen díky rozvoji dopravních motorových prostředků, hnacích motorů atd., a to zejména v rozvinutých zemích, nelze to však absolutizovat. I v těchto zemích totiž existují oblasti s podmínkami, které užití techniky nepřipouštějí nebo ho znesnadňují. Je tomu tak například v horských oblastech nebo při přibližování dřeva z lesů k cestám. Kromě toho existují i ve vyspělých zemích komunity zemědělsky činného obyvatelstva, které techniku odmítají, ať již například z důvodů náboženských, jako Amishové v USA, nebo z důvodů ekologických (kůň například neníčí zemědělskou půdu tak, jako traktor a jiné těžké zemědělské stroje, nezpůsobuje znečištění výfukovými plyny a unikajícími oleji atd.), nebo z prostého zjištění, že tradiční způsob je pro daný účel vhodnější, jako tomu je např. při dohledu nad stády v Camargue nebo na dobytkařských farmách v Severní Americe, nebo při některých pracích na vinicích ve Francii.

6) Kůň jako válečný oř

Pokud jde o využití koní ve válkách starověku, vyspělé civilizace Malé Asie,²⁶ Egypta a Asie používaly koně k tažení válečných vozů,²⁷ většinu armád navíc obvykle tvořila pěchota.

Vzhledem ke své nákladnosti a tomu, že válečné vozy byly použitelné jen na určitém, relativně rovném terénu s pevnějším povrchem, byly válečné vozy vystřídány pružnější a levnější koňskou kavalérií.²⁸

Využití koní pro bojovou jízdu rozvinuli jako jedni z prvních kočovní Skythové.²⁹ Jejich obvyklým jízdním zvířetem byl spíše poník, vysoký okolo 140 centimetrů se silným krkem,

²⁶ V chetitském vojenství hrály rozhodující roli válečné vozy, a to již od přelomu 18. a 17. století př. n. l. a koní bylo využíváno tedy především v záprahu do nich. Chetitské vozy byly proti egyptským značně lehčí, byly rovněž taženy dvěma koňmi, ale jejich posádka byla tříčlenná – vozataj, lukostřelec a štítonoš. Chetitským klínovým písmem je také napsán nejstarší hipologický spis, jehož autorem byl královský podkoní Kikkuliš (15. stol. př.n.l.) (v anglické transkripci Kikkulli), jímž udělal rady chovatelům a ošetřovatelům. (Z pozdějších starověkých pramenů týkajících se vojenských jízdních koní, především pro řeckou jízdu (viz níže), je třeba zmínit pojednání vzniklé kolem roku 360 př.n.l. od řeckého filosofa a vojevůdce Xenofona, nebo první z textů pocházejících z indického subkontinentu, který byl napsán kolem roku 323 př. n. l. Kautilyaou, který napomohl vzniku Maurjovské říše.)

²⁷ Povaha a použití bojových vozů na Blízkém východě je nejlépe patrná z nálezů datovaných do období Nové říše v Egyptě, které zahrnují celé bojové vozy umístěné v hrobech.

²⁸ Tento proces začal s pádem říše Chetitů a oslabením Egypta kolem roku 1200 př. n. l., trval však celá staletí. Nejranější zobrazení asyrského jezdce pochází z doby panování krále Aššurnasirpala II. (883–859 př. n. l.). V této době se prakticky jednalo o skupinu bojovníků z válečného vozu jedoucích ale na koni.

hlavou a plecemi, ale s drobnou zadní částí a nohama. Jejich bojový um posloužil mnoha jiným, např. Parthům.³⁰

Podrobný popis jejich bojové taktiky na koních se nám nedochoval, můžeme ho jen odhadovat podle jiných podobných národů. Jisté však je, že byla úspěšná, jak se ukázalo např. při jejich obraně proti tažení perského Dareia i Alexandra Velikého na jejich území.

Od konce 4. století př. n. l. útočili na Skythy z východu další stepní kočovníci, Sarmaté, kteří je nakonec přemohli. Jednou z příčin mohli být koně sarmatské šlechty, kteří dosahovali výšky 152 centimetrů. S nimi mohli Sarmaté postavit skutečnou těžkou jízdu. Vzhledem k tomu, že jejich lučištníci na koních se Skythům vyrovnali, byla to pro Skythy velká nevýhoda.

Na Blízkém Východě a v Íránu achaimenovští Peršané (560 – 330 př. n. l.) po příkladu Asyřanů používali pěší lučištníky a kopiníky v kombinaci s jízdou vyzbrojenou luky a kopími a právě v ní byli často angažováni skytští bojovníci. Tato taktika byla velmi úspěšná v místních poměrech při obraně před stepními kočovníky, ale selhávala v boji proti Řekům, např. v bitvě u Plataj (479 př.n.l.).³¹

Pokud jde o Řeky, velká většina městských států jízdu nikdy neměla. Dokonce ani mocné městské státy jako Athény nebo Sparta koně nepoužívaly až do 5. století př. n. l. V Řecku však byly oblasti vhodné pro chov koní, zvláště v Thessálii, Bojótii a na ostrově Euboia a byla vyšlechtěna plemena využitelná pro jízdní bojovníky.³² S výjimkou Thessalů neměl žádný řecký stát k dispozici více než 1000 jezdců. Obvykle byly jednotky jízdy mnohem menší.

Velké reformy jízdy provedl Filip II., král Makedonie, který původně šlechtickou jízdu rozšířil o lehkou jízdu z Thrákie a Thessalie, kterou nazval hetairoi. Ta dosáhla největší prestiže za Alexandra Velikého a byla považována za nejlepší kavalerii na světě.

Římané spoléhali spíše na pěchotu než jízdu. Až do 1. stol. př.n.l. tvořili římskou jízdu římsští občané, kteří nebyli příliš dobrými jezdci, a od 1. stol. př. n.l. se Řím spoléhal na pomocné sbory zvané auxilia najaté ze spřátelených a podrobených národů, především Galů a Iberů, které dodávaly téměř veškeré jezdeckto.

Římané vytvářeli mnoho typů jízdních jednotek včetně lehké jízdy. Zavedli nový typ koňského postroje – ohlávku, podkovu a zakřivené sedlo,^{33 34} a od 1. stol. př. n. l. do 2. stol. n.l. věnovali značné úsilí účinnému využití jízdního vojska, resp. jeho výcviku.³⁵

²⁹ Skytové vytlačili kočovné Kimmery žijící ve stepích na sever od Černého moře. Soudě dle nálezů charakteristických uvidel a postrojů, se Kimmeriové patrně rozptýlili podél Dunaje do střední a západní Evropy. Část z nich přežila také na Tamašském poloostrově, část odešla na jih, vpadla v 8. století př. n. l. do Urartu, poté se však stali jeho spojenci proti Asyřanům. V roce 695 dobyli Frýgii a později vyplenili řecká maloasijská města. Poté se obrátili znovu na východ do asyrské Kappadokie a zmizeli z dějin. Byli populací, která rovněž skvěle ovládala koně pro jízdu.

³⁰ Skytští jezdci se angažovali i v jiných armádách (příklad viz dále v hlavním textu). Skytské tradice koňské kavalerie o staletí později, ve středověku, převzali mongolské kmeny, což jim umožnilo dobýt Střední Asii, Čínu a část Evropy a vytvořit ve XIII. století obrovskou říši.

³¹ Peršané využívaly koní najsajského plemene chovaných v Médii na severozápadě dnešního Íránu, díky nimž mohli zvýšit váhu zbroje jezdců a kteří dokázali unést těžce obrněného muže. Pokoušeli se také o ochranu nohou bojových koní obrněnou příkrývkou a ve 4. stol. př. n. l. byli koně vybaveni ochranou hlavy a hrudi.

³² Řecká aristokracie si navíc jízdu na koních oblíbila a jejich vlastnictví se považovalo za znak vyšší společenského statutu. V Řecku existovaly dva druhy kavalerie, a to lehká a těžká lišící se vzájemně výzbrojí a výstrojí, pro jejíž taktiku bylo v bitvě podstatné umístění na křídlech převážně hoplitského středu.

³³ Spolu s využíváním sedla začali římsští jezdci používat kožené jezdecké kalhoty, jezdecké boty a ostruhy.

³⁴ Na koních se dlouho jezdilo bez sedel, někdy se pro tyto účely používala látka nebo pokrývka. První důkazy o jednoduchých postrojích (kolem koně upevněný pruh látky), které předcházely vzniku moderního sedla pocházejícího z Asýrie z doby 800–700 př. n. l. Rovněž Skythové používali postroj připomínající sedlo, ovšem bez pevné konstrukce a bez třmenů. Tyto rané formy sedel zvyšovaly ochranu a pohodlí jezdce, ale jen s malým nárůstem bezpečnosti samotné jízdy. Rovněž Sarmati (kolem roku 300 př. n. l.) užívali sedla doplněná o další popruhy přidržující sedlo na místě. Vývoj sedel s pevnou konstrukcí byl motivován snahou rozložit lépe váhu jezdce na koňském hřbetu a zvýšit tak pohodlí a výdrž koně. V Asii byla pevná sedla s dřevěným rámem známa již cca 200 př. n. l. Jako jedni z prvních na západě použili pevná (čtyřhrá) sedla právě Římané v 1. století př.n.l. Ani tato sedla ještě neměla třmeny.

³⁵ Jednotky umístěné v posádkách pořádaly pravidelně výcvikové pochody, během kterých bylo nacvičováno taktické rozvinutí, pronásledování, stahování a protiútoky ve všech možných typech terénu, aby si koně a jezdci zvykli bojovat jak na rovině, tak v těžkém terénu. Jezdci se dostalo jak pěšího, tak jezdeckého výcviku s ohledem na to, že byl často nucen bojovat jako pěšák. Dokud si Římané tento způsob výcviku zachovávali, měli jízdu impozantní a výkonnou.

Zatímco na západě se z jezdců stávali příslušníci římské jízdy na koních vybavených, jak je nahoře uvedeno, v euroasijských stepích Parthové a později Peršané začali koně a jezdce chránit masivním kovovým brněním. Antický svět nazýval tyto jezdce katafrakty nebo *clibanarii* (kamnáři). Těžce obrnění katafrakté mohli útočit na jízdní lučištníky, přestože na ně nepřítel ještě nevystřílel všechny šípy, a také v klusu útočit na přední řady zformované pěchoty.

Koně byli chráněni na hřbetě a bocích bronzovým a železným šupinkovým brněním,³⁶ které chránilo koním hřbet a boky. V tomto brnění byl na zádech ponechán otvor pro sedlo, přičemž trojúhelníkové destičky chránily zád koně.³⁷

Koně, na nichž se mělo s touto zátěží jezdit, museli být velcí a silní. Brnění katafraktů mohl unést pouze dobře živený kůň o výšce 152 centimetrů v kohoutku. Jak Sarmaté, kteří většinou bojovali jako katafrakté, tak achaimenovští Peršané na konci prvního tisíciletí před naším letopočtem skutečně chovali koně, kteří tomuto popisu odpovídali. Římané a později Byzantinci přijali katafrakty do své armády.

V bojovém středověku se koňům dostalo širokého využití, i Vikingové, kteří vedli výboje i západním směrem, na svých lodích převáželi i koně, jako např. na Island, ať už z důvodu další dopravy po přistání, nebo jako zdroje masa. Díky Vikingům začínají v 9. stol. dějiny koní na Islandu.³⁸

S koňmi využívanými pro boj byli spojeni Mongolové v čele s Džingischánem při svých dobovatelských taženích. Využili přitom skytských tradic využití koní pro tyto účely.

Ve feudálních evropských armádách bylo jezdecktvo důležitou silou, takřka výlučně složenou ze šlechticů, kteří jediní měli prostředky na nákup a udržování válečných ořů.

V evropském středověku byl válečný oř (lat. *equus bellator*, *equus ad pugnandum*, *dextrarius*; franc. a angl. *destrier*) užíván jako bitevní nebo turnajový kůň a byl cvičený (a šlechtěný) k tomu, aby nesl svého pána v brnění a se zbraněmi do bojových konfliktů, přičemž i sám mohl mít brnění, a byl schopen i cvalu, např. v rytířských hrách.³⁹ Dlouho se mělo za to, že šlo o velkého koně silou srovnatelného s tažným koněm, v současnosti je však též rozšířen názor, že šlo o koně menší (v kohoutku asi 150 cm.), který byl po silové stránce srovnatelný se silným jezdeckým koněm.⁴⁰

Užívání *dextraria* bylo věcí šlechty.⁴¹ Ačkoli byl bojovník (*nobiles, comites, rytíři...*) v brnění schopen účinné bojové akce i jako těžkooděný pěšák (např. při dobývání nebo obraně pevností aj.), jeho místo (i v intencích dobové kultury⁴²) bylo především v sedle koně, kde, chráněn kvalitní výstrojí, opatřen kvalitní výzbrojí a od dětství cvičený v jízdě i zacházení s různými zbraněmi, představoval jednu z nejstrašnějších zbraní středověkých bitevních polí.

³⁶ Jsme o něm informováni prostřednictvím zpráv z archeologického nálezu v lokalitě Dura Europos v dnešní Sýrii. ROSTOVCEV, Michail Ivanovič; BAUR, Paul Victor Christopher. *The Excavations at Dura-Europos. Conducted by Yale University and the French Academy of Inscriptions and Letters. Preliminary Report of Second Season of Work: October 1928–April 1929*. New Haven: Yale University Press, 1931.

³⁷ Kryty hrudníku a krku koně se nenašly, ale lze dovodit, jak vyrobené z destiček vypadaly, přičemž pozdní koňské masky s chrániči očí byly vykopány na různých místech římského osídlení.

³⁸ Již v roce 982 islandský parlament Althing přijal několik zákonů, mezi nimi i zákon zakazující dovoz koní na Island. Chov koní tam tedy pokračoval v izolaci, bez přínosu jiné krve. Lze tedy tvrdit, že Islandský kůň je čistou rasou více než jedno tisíciletí.

³⁹ Jeho užívání na turnajích je pravděpodobně datovatelné na konec 11. století. Turnaje přežily do začátku 17. století.

⁴⁰ Plemena starověkých a raně středověkých koní byla menší – nižší, než je tomu dnes. Od cca 12. století dále se však průměrná výška koně v kohoutku postupně zvyšovala.

⁴¹ *Dextrarius* představoval značný majetek a jeho výcvik byl náročný a dlouhý. Mohl-li si to jeho pán dovolit, používal ho výhradně do bitev a turnajů (pokud i na turnajová klání neměl jiného koně). Při přesunech, pokud nehrozilo bezprostřední nebezpečí, jezdil na jiném lehčím koni a zbroj vezl jiný kůň či mula nebo společná kára v trénu. Chudší bojovníci (např. i družiny feudálů aj.) museli vystačit pouze s jediným levnějším, lehčím a méně kvalitním koněm.

⁴² Kromě samotné užité hodnoty bojového a dopravního prostředku kůň rytíři poskytoval také zjevnou demonstraci jeho vlastního postavení. Kůň jej demonstrativně odděloval od nižší třídy – pěších bojovníků (a poddaných obecně).

V bitvách se dextrarius uplatňoval až do rozšíření střelného prachu na konci 14. stol., které vedlo v 16. stol. k zániku rytířstva a těžké obrněné jízdy.

Jízda však v armádách nezanikla. Koně hráli v novověkých válkách důležitou roli v rámci lehké kavalérie⁴³ a trénu. Bylo to právě 19. stol., kdy chovatelské programy transformovaly lokální plemena a daly vznik novým pro potřeby kavalérie, stejně tak jako silným tažným plemenům pro trén, a bylo to také 19. stol., kdy se udála v rámci porážky Napoleona u Waterloo poslední velká jezdecká bitva v historii, jíž skončily napoleonské války, při kterých bylo použito tisíce koní. Nicméně koně byli použiti ještě v průběhu II. světové války.

Připomeňme ještě, že novověk byl zahájen výbojem Evropanů přes Atlantický oceán do Ameriky, v níž koně před 10 tis. let vyhynuli. Domorodé civilizace a kultury Ameriky se tak vyvíjely bez přítomnosti koní. Někteří Indiáni se proto údajně domnívali, že jezdec s koněm tvoří jedinou srostlou bytost, v každém případě koně v domorodcích vyvolávali strach a koně tak i tímto psychickým efektem pomohli dobýt Ameriku. Během španělské kolonizace došlo ke vzniku volně žijícího plemene koně v Severní Americe – mustangů, jehož základem byli zdivočelí koně španělských kolonistů.⁴⁴(Slovo pochází ze španělského „el mestengo“ – tulák bez domova.)

7) Kůň jako partner ve sportu a pro volný čas

V 19. století nastal zlom, kůň začal být od vynalezení parního stroje odsouván na okraj svého využití pro pohon strojů a pro osobní i nákladní dopravu. Pokrok ve vývoji zbraní zdecimoval stáda vojenských koní a učinil koně vojensky nevyužitelnými.

Koně ale získali nová poslání, resp. posílila se ta, které koně již odedávna⁴⁵ měli, totiž to, že byli vítanými partnery v hipologických sportech a soutěžích,⁴⁶ z nichž mnohé byly oficiálně

⁴³ Například při napoleonských válkách byli čistokrevní arabové nejpreferovanějšími koňmi pro kavalérii.

⁴⁴ První zprávy o mustanzích pocházejí ze 16. století a domorodci je zpočátku pokládali za posvátná zvířata. Později je začali lovit a od 17. století používat jako jezdecká i tažná zvířata. Vzhledem k příznivým podmínkám na amerických prériích se mustangové silně rozmnožili (kolem roku 1900 se jejich počet odhadoval na 2 miliony kusů) a protože překáželi farmářskému pastevectví, začalo jejich hubení tak, jako se to stalo s bizony. Jejich počet rychle klesal, ale tento trend se podařilo v 70. letech 20. století zastavit. Významné populace mustangů existují nyní ve státech Nevada, Montana, Wyoming a Oregon.

⁴⁵ Viz následující poznámku pod čarou, kde se u jednotlivých sportovních disciplín uvádí i jejich předpokládaný původ.

⁴⁶ Pravděpodobně ve stepích centrální Asie u Skythů před 2 500 lety vznikl jeden z prvních sportů na koních – **koňské pólo**. Starověká Persie kolektivní hru dvou mužstev od skytských vojáků sloužících v jejich armádách rychle převzala a těšila se značné oblibě u společenských elit a zachovaly se o ní zmínky v perských básních. Z Persie se hra dostala do Indie jako zábava urozených (a samozřejmě i jinam, například přes Tibet do Číny a do Japonska), kde se se pólo od indické šlechty naučili hrát v polovině 19. století Britové. Hra se následně rozšířila do řady dalších zemí.

Mezi sporty na koních, jejichž kořeny se hledají v antice, patří **voltiž**. Ta je nejčastěji popisována jako gymnastika a tanec na koni a stejně jako tyto disciplíny je považována spíše za umění než sport. Může být provozována jako obor, v němž se soutěží, ale i nesoutěžně. Pokud jde o její původ, existují názory, že její kořeny je třeba hledat v hrách římských cirků, kdy akrobati ukazovali svůj um na koních v trysku. Jinou domněnkou je, že původ voltiže je třeba hledat na antické Krétě, kde se provozovali přemety přes býčí hřbety. Ať tak či onak, jde o to, že lidé prováděli na zádech nebo přes záda pohybujících se koní (nebo jiných zvířat) pohyby akrobatické nebo taneční povahy již nejméně 2 tis. let. Četné zmínky o provádění skákání na koně máme také ze středověku a renesance, která ostatně dala voltiži její jméno. Moderní voltiž se rozvinula po 2. světové válce a stala se jedním z oficiálně uznávaných jezdeckých sportů s vlastním mistrovstvím Evropy a světa. Soutěžit lze v kategoriích jednotlivců, párů nebo skupin a soutěže sestávají z povinných cviků a volné sestavy.

Novověk přidal k dříve etablovaným koňským sportům své, např. **horseball**, což je týmová míčová hra, kterou hráči na koních hrají s cílem skórovat co nejvíce „košů“, tj. prohození míče obručí o průměru 1m. Hra je založena na kombinaci pravidel koňského póla, basketbalu a rugby a vznikla ve 30. letech 20. století ve Francii modernizací argentinského národního sportu pato, který vznikl na počátku 17. stol. a byl zakázán v roce 1790 kvůli vysoké, často smrtelné úrazovosti hráčů.

Parkurové skákání je jezdecký sport, kdy na vymezeném terénu je stanovena trasa s překážkami. Břevna, z nichž jsou postaveny, jsou mobilní a spadnou při dotyku. Základním pravidlem pro koně i jezdce je překonat překážky ve stanoveném pořadí, aniž by je kůň porazil, vyhnul se jim nebo je odmítl překonat.

Ač byly principy jezdeckví sepsány již Xenofonem (viz jinde) a v průběhu dalších let prohlubovány, písemné prameny věnované skákání přes překážky jsou velmi řídké až do 19. stol. Je možné, že vznik těchto pravidel souvisí s právními normami, které byly přijaty v Británii a upravovaly pravidla štvanic na zvěř, mj., stanovily pro jezdce zásadu sledovat psí smečku, a tudíž překonávat na koních překážky na trase, kterou psí smečka „vytýčila“ při honbě za zvěří. V souvislosti s ohrazováním zemědělských pozemků na kontinentě i v Británii štvanic přes překážky přibývalo a již ve druhé polovině 19. století vznikly první soutěže v parkurovém skákání.

Drezura je sportovní disciplína postavená na vzájemné harmonii a souhře koně a jezdce. Cílem drezury je co nejvíce zdokonalit pohyb koně, připravit (přijezdit) koně tak, aby byl schopen nést svého jezdce lehce, aby byl pružný, vyvážený, správně osvalený a reagoval i na ty nejemnější pobídky svého jezdce. Pro závody jsou vypsané drezurní soubory cviků, které musí jezdec s koněm postupně udělat co nejpřesněji v určeném pořadí úlohy rozdělené do několika stupňů obtížnosti.

Drezura je umění definované pro předvedení se páru „jezdec – kůň“ a za umění je často považována vzhledem k tomu, že jejím těžištěm je hledání krásy pohybu. Ve své vrcholové podobě je drezura uznána jako olympijská disciplína.

Věcné důvody vzniku drezury byly spojeny s tím, že kůň se používal jako vojenská síla, bylo nevyhnutelné, aby se kůň dokonale podroboval přáním jezdce a tím splnil svou úlohu významného aktéra v boji. V rámci přípravy koní se ježdění stalo ne toliko něčím praktickým, ale získalo i jinou dimenzi – jezdec objevil možnost kultivovat společný pohyb směrem k eleganci. Kůň je tak pohybově školený a tento pojem je řádově vyšší, než kdyby byl jenom cvičený k výkonu. Dnes je možno drezurní ježdění v tomto smyslu vidět ve Classical Horsemanship and the High School of the Spanish Riding School Vienna v klasické barokní podobě nebo ve francouzském Saumuru v podobě klasické vojenské jízdy.

Drezura vzešla ze školy klasického jezdeckví a vyvíjel se po řadu staletí ovlivňována samozřejmě jezdeckvím vojenským. Staří Řekové, např. válečník Xenofón napsali řadu děl, o chovu a výcviku koní. Ty se staly inspirací pro novější doby. Otec klasického ježdění Francois Robichon de la Guérinière (1688–1751) vypracoval novou příručku Ecole de la Cavalerie, která se stala základem Classical Horsemanship and the High School of the Spanish Riding School Vienna roku 1572.

20. století také vdčíme za **westernový jezdecký sport**, který se vyvinul na základech činností prováděných v Americe na dobytčářských rančích. (Od dob prvních španělských osadníků v oblastech dnešního Mexika a jihozápadních Spojených států potřebovali rančeři pracovat s dobytčkem z koňského hřbetu. Dobytek byl často chován na obrovských neohrazených plochách, takže honák (kovboj) potřeboval velmi klidného, spolehlivého, vytrvalého a obratného koně, který byl schopen pracovat po dlouhé hodiny a přitom kdykoli vyrazit plnou rychlostí za utíkajícím dobytčetem nebo zastavit z plného trysku a okamžitě vyrazit na druhou stranu. Jelikož jednu ruku kovboj potřeboval na ovládání lasa, pohánění dobytka nebo i ke střelbě, byl kůň ovládán převážně nohama a sedem a vedení otěžemi se omezilo pouze na jednu ruku.) Postupem času se z neformálních ukázek a soutěží demonstrujících dokonale ovládání koní vyvinulo sportovní odvětví, do kterého dnes kromě reiningu patří také cutting, working cow horse a mnohé další westernové disciplíny. Ze Severní Ameriky se westernový jezdecký sport rozšířil do celého světa. Při soutěžích v něm je důraz kladen především na všestrannost koně i jezdce.

Velmi starou disciplínou koňského sportu je **vytrvalostní jízda (endurance)**. Jde v podstatě o časový závod na koních na velké vzdálenosti (od 20 km do 160 km za den, nebo 2 × 100 km za dva dny). Měřený běh musí proběhnout co nejrychleji, přičemž ale kůň musí zůstat podle soudobých pravidel v perfektním zdravotním stavu ověřovaném veterinárními prohlídkami. V současnosti je vytrvalostní jízda oficiálně uznaným koňským sportem a je tedy zastoupena na Světových jezdeckých hrách. Kořeny vytrvalostní jízdy jsou spojeny s potřebou komunikovat a předávat zprávy z jednoho místa na druhé co nejrychleji. (Historické poštovní služby v Evropě a Severní Americe dobře dokládají tento pohled na dějiny vytrvalostní jízdy. Historicky to však byly poštovní služby na území Asie, zejména čínské a mongolské, které byly jako první založeny na překonávání velkých vzdáleností na cválajícím koni, a to již od 4. stol. př. n. l., resp. u Mongolů od 13. stol. n. l.) Na vytrvalostní jízdu ve volném terénu měla zájem také vojska. Pro dobytí rozsáhlých území museli být koně schopni překonávat velké vzdálenosti, a tedy být rychlí a robustní. Příkladem mohou být právě vojska Mongolů. První soutěže ve vytrvalostní jízdu byly pořádány v novověku již v 19. stol. v USA, Austrálii a Evropě, ovšem tehdy ještě bez respektu k dopadům na zdraví koně.

Jedním z nejstarších koňských sportů jsou **dostihy**. Dostih je závod koní, ve kterém se účastníci snaží dostat do cíle jako první, a prokázat tak výkonnost koně, která je v současnosti následně důležitá pro případné zařazení do chovu. Dostihy se v dnešní době pořádají na dostihových závodištích. Dostihy se dělí na rovinové dostihy, překážkové dostihy a klusácké dostihy. Princip dostihu, kterým je určit, který z alespoň dvou koní je rychlejší na danou vzdálenost, se od Antiky nezměnil, přičemž ale platí, že dostihy byly praktikovány všemi civilizacemi Starého světa od nejstarších dob; archeologické prameny ukazují, že existovaly v Egyptě, Babylonu, Sýrii, antickém Řecku, kde dostihy byly součástí Olympijských her a athénských Panhelénských her. V antickém Římě byly koňské dostihy a závody vozů (viz níže) předmětem byznysu, což se ale příliš nezměnilo: nejde jen o obchodní zájmy majitelů dostihových jezdeckých koní či klusáků (je jasné, že šampion má na trhu větší cenu než outsider), ale též o sázkařství, které je někdy spojeno, vzhledem ke své potenciální lukrativnosti, i se zločinem. Závod vozů, předchůdce dnešních klusáckých dostihů, byl jedním z koňských sportů, které se těšily největší popularitě a prestiži v antickém Řecku, Římě i Byzanci. Sám institut závodu vozů pronikl i do mytologie, například do báje o Pellopovi (viz na jiném místě). Dostihy přežily do dnešních dnů. Důvody spočívají jednak v tom, že jezdci zdokonalovali své dovednosti právě při hrách a závodech (a přípravě na ně), což mělo mj. význam i pro vojenství, jednak v tom, že jezdecké soutěže byly vítanou zábavou i pro dav diváků (stejně jako turnaje). Právě popularita dostihových (a i jiných historických koňských sportů, např. dresury, vytrvalostní jízdy) napříč stoletími umožnila, aby se uchovaly dovednosti, které by jinak zmizely s tím, jak zaniklo využití koně pro vojenské účely.

Kočárové soutěže resp. **vozatajské soutěže** jsou specializovaným sportovní odvětvím, kdy soutěžící – vozatajové – nejedou přímo na koni, ale vezou se (na povozu) na speciálním vozidle taženém koňmi (tedy jedou v kočáru). Obvykle se jedná o

mezinárodně uznány jako sporty olympijské, případně Mezinárodní jezdeckou federací. Vzhledem k popularitě amatérských i profesionálních hipologických sportů a soutěží změnili chovatelé v posledním století chovný cíl – místo většinou všestranně užitkového koně začali šlechtit specializovaná sportovní plemena pro dostihy, skoky či drezuru.

Z minulosti zůstala zachována i jiná „zábavní“ funkce koně ve vztahu člověka a koně: kůň je schopen člověku poskytovat podívanou – vzpomeňme na cirkus, ať už jde o cirkusovou drezuru nebo voltiž, která ovšem není v této souvislosti považována za sportovní disciplínu.

Nelze ~~smím~~ ani opomenout využití koní při lovu, pravděpodobně jeden z nejstarších způsobů využití koně pro získání kořisti. Lov na koni ale v průběhu staletí tuto geneticky primární funkci postupně ztrácel, a, zejména u společenských elit, se měnil ve vítanou kratochvíli a společenskou událost kombinovanou se sportem, např. při štvanicích tolik oblíbených v 19. stol. u vyšších vrstev společnosti.

Kromě sportovního a soutěžního uplatnění koní hledají lidé konce 20. a počátku 21. stol. u nich protiváhu k přetechizovanému a sociálně odcizenému světu: kůň je součástí světa živých bytostí, a skrze partnerství s ním se člověk vrací k přírodě a jejímu rytmu; kůň je však i společníkem pro trávení volného času, s nímž lze překonávat pocit osamění.

8) Kůň jako téma uměleckých zobrazení, legend, mýtů a rituálů – od 35 tis. před n.l. do současnosti

Koně nacházíme velmi často v legendách, mýtech a vírách. Například již výše byla řeč o zobrazení koní v jeskynních malbách z doby kamenné (viz kapitola Kůň jako zdroj lidské potravy); bílý kůň je zobrazen na geoglyfu v Uffingtonu (Anglie) z doby bronzové – cca 3000 let př. n. l.,⁴⁷ s koňmi se setkáváme i v pohřebních rituálech, jak o tom svědčí archeologické nálezy v kurganech kočovnických populací.

Starověk, zejména Antika, dále prohloubila průnik koně do světa mýtů a bájí: zrodil se okřídlený kůň, syn boha moří Poseidóna a Medúsy a symbol básníků – Pegasos, který byl spojencem hrdiny Bellefronta; koně zapřažení do vozu boha Héliu z báje o Faethonovi, Poseidonovy koně známí z mýtu o Pelopsovi a jeho námluvách, anebo i Bucefalos známý z vyprávění Alexandru Velikém, který jediný ho dokázal zkrotit, aj. mýtičtí koně. Antika dala také vzniknout Kentaurovi – spojení člověka a koně. Indie zrodila bílého koně jako jedno z vtělení indického boha Višnu a božstvo s koňskou hlavou jménem Hayagríva je v hinduismu božstvem vědění a moudrosti. Zrodila rovněž bělouše Kanthaka, koně prince Siddhartha, pozdějšího Budhy, a do Indie pak směřují stopy vzniku legendárního zvířete – jednorožce, kterého evropský středověk považoval za symbol čistoty a dal mu též i některé znaky fyziognomie koně.

Evropský starověk koním také přiřkl speciální božstvo: původem keltská bohyně Epona byla uctívána jako domácí bohyně chovatelů koní, obecněji také jako bohyně hojnosti a

soutěže, kdy se testuje vozatajská zručnost na vymezené dráze. Vůz musí překonávat různé umělé překážky a speciální vozatajské branky.

Soutěž všestrannosti (v minulosti též pod názvem „military“) je jedna z nejnáročnějších jezdeckých disciplín. Military vzniklo původně z potřeby testovat způsobilost koní pro náročné potřeby armády. V dobách, kdy byl kůň hlavním dopravním prostředkem pro armádu, bylo důležité, aby měla k dispozici koně vytrvalé a silné, mající nezbytnou drezuru pro to, aby kůň byl za všech okolností spolehlivý. Pro ověření uvedených schopností vznikly zkoušky sestávající z testování vytrvalosti (endurance) a překonávání překážek. (Proto byla tato disciplína v severní a východní Evropě nazývána military). Postupem času se toto testování přeměnilo na sportovní disciplínu. První soutěže tohoto druhu vznikly ve Francii po roce 1900 a do programu Olympijských her byla military zařazena poprvé roku 1912 ve Stockholmu. Jde o soutěž skládající se z drezury, parkuru a cross-country, která bývá někdy považována za koňský triatlon.

⁴⁷ Většinou se soudí, že *Bílý kůň* v Uffingtonu je kmenový symbol a je v nějakém vztahu ke stavitelům hradiště v Uffingtonu. Jiná hypotéza předpokládá, že by vyobrazení mohlo svědčit o kultu bílého, možná slunečního koně v keltské Británii.

prosperity, jejímž atributem byl kůň. Tuto bohyni od Galů převzali i Římané, kteří Galy často zařazovali do svých jezdeckých oddílů, a ve vojenských oblastech Rýna a Dunaje ji vzývali velitelé jezdeckých oddílů římské armády, aby ochraňovala jezdce a jejich koně.^{48 49} Také severský panteon měl svého koně – osminohého Sleipnera náležejícího bohu Odinovi a řadu koní najdeme v severských ságách.

Také středověk zrodil své koně spojené s legendami nebo náboženskou vírou, ať už jde o koně jezdců z Apokalypsy, častém námětu výtvarných umění, o koně sv. Jiří, nebo koně sv. Martina, který ve středoevropské etnografii jezdí na bílém koni, nebo koně Babieca náležejícího El Cidovi,⁵⁰ nebo Al Buraqa, koně známého z islámské mytologie spojovaného s Prorokem, či koně Haizum, který podle islámské tradice sloužil archandělu Gabrielovi a mohl létat z planety na planetu.

Koně jsou také často předmětem zobrazení prostředky výtvarných umění, setkáváme se s nimi ve všech dobách: například na hrobní mosaice zobrazující únos Persefony z tumulu Kasta v Amphipolis nebo na kvadrigách na bronzovém kratéru z hrobu ve Vix; dextrariové středověkých rytířů vstoupili do středověké kultury mj. v legendách z Artušovského cyklu či na zobrazeních ve středověkých manuskriptech (např. Hortus deliciarum z 12. stol., rukopis Pietra de Ebulo též z 12. stol. nebo Codex Manesse z poč. 14. stol.) či plastikách (např. socha sv. Jiří na Pražském Hradě z roku 1373).

Význam koně pro středověk dosvědčuje mimo jiné i průnik jeho zobrazení na místa nejčestnější – do znaků šlechty a měst, případně na jejich pečeti, i když sám princip heraldických znamení je mnohem starší. Se zobrazením koně se setkáváme také na jiném symbolu moci – mincích⁵¹ a ve filatelii (známky).

Ani umění novověku nezapomnělo na koně: setkáváme se s nimi v bezpočtu literárních děl (jmenujme alespoň Rosinantu Dona Quijota) a v dílech výtvarných umění, např. na obrazech od Philippa Ferdinanda de Hamilton, Johanna Georga de Hamilton, Eugena Delacroix, Edgara Degase či Théodora Géricaulta, George Stubbse, ale i Salvatora Dalího, Franze Merela a dalších; kůň byl také na portrétech vladařů a vojevůdců, vzpomeňme např. alespoň na jezdecký portrét Karla V. od Tiziana. Pokud jde o sochařství, rovněž v něm je kůň častou součástí jezdeckých pomníků, počínaje jezdeckým pomníkem Marca Aurelia v Římě či kondotiéra Gattamelaty od Donatella v Padově a jezdeckou sochou sv. Václava v Praze na Václavském náměstí konče; a bez soch koňů a jejich spřežení se neobešla ani sochařská výzdoba mnoha budov, z nichž jmenujme alespoň Parthenonský vlys.

Bez koně se neobešel ani lidový folklor – s koňmi se setkáváme v lidových písních vojenských a rekrutských, pracovních, milostných atd.; kůň je hrdinou či spoluhrdinou mnoha lidových pohádek či pověstí⁵² a s motivem koně se setkáme i na výtvarné výzdobě některých výrobků lidového řemesla, keramikou počínaje a řezbářstvím a hračkářstvím konče.

9) Kůň jako pomocník v komunikaci zpráv

Číňané byli pravděpodobně ve starověku první, kdo vytvořil systém poštovních stanic s koňmi, fenomén, který byl odůvodněný potřebou rychle a účinně předávat informace v říši o velkém území a zároveň se solidní správní soustavou. Mongolové se při své invazi do Číny ve 13. stol. n.l. seznámili se systémem organizace dálkové koňské pošty. Spojení mezi

⁴⁸ Měla také velký ohlas u římských lidových mas. Stopy jejího uctívání (sošky, votivní nápisy) byly nalezeny až v Plovdivu v Bulharsku, také v Rumunsku a Jugoslávii.

⁴⁹ Keltského původu byla zřejmě i bájná a hrozivá bytost Kelpie, známá např. ze skotského folkloru a beroucí na sebe podobu honě nebo koně s rybím ocasem.

⁵⁰ Rodrigo Díaz de Vivar (1043–1099) byl kastilský šlechtic a španělský vojenský velitel, kterého Maurové nazývali El Cid (což znamenalo „pán“) a křesťané El Campeador (což znamenalo udatný bojovník).

⁵¹ Například zlaté keltské statéry aj.

⁵² Někdy ovšem i zlým, například v některých vyprávěních jezdí ďábel na černém koni, na koni jezdí strašidla jako bezhlaví rytíři, černí ohniví oři bývají zapřaženi do kočárů vezoucích hříšníky do pekel atd.

nomádkou kulturou Mongolů, která si koní mimořádně cenila, a principy čínské poštovní komunikace využívané pro správu říše, zejména systémem stanic pro výměnu kurýrních koní, umožnil Mongolům ovládat jejich rozsáhlou říši, i když Mongolové tohoto systému využívali především pro vojenské účely.

Za nástupců Čingizchána se systém poštovních zastávek rozšířil do Iránu a Iráku, později v Sýrii.

Přelom středověku a novověku je etapou, kdy se po úpadku, který začal s pádem Západořímské říše, znovu rodí systém poštovních kurýrů na koních. Systémem poštovních jezdců (postriders) se rozumí systém distribuce koní a jezdců pro účely doručování zpráv a existoval v různých epochách na různých místech (viz výše) a je zde námi vyhrazen pro síť pravidelných služeb poskytovaných v určitém stupni státem nebo na základě jeho povolení (monopolního). Tyto síť byly založeny na předem definovaných trasách (tzv. poštovní silnice) a bodech. Na rozdíl od jiných variant využívání koní pro doručování zpráv, poštovní kurýři shromažďovali a dodávali poštu během celé své cesty a setkávali se na určených místech a ve stanovených časech s jinými kurýry, s nimiž si vyměňovali poštu k doručení. Tak mohla být korespondence poměrně rychle doručena v rámci rozsáhlého území na dlouhých trasách za poměrně příznivou cenu. Pro novověk je příznačné, že poštovní kurýři doručovali i soukromou poštu. To a dále to, že pracovali podle předem daného časového řádu, je odlišovalo od starších systémů, které byly určeny výlučně pro vládní nebo armádní využití.

V Evropě byl již od 15. století užíván v Itálii, která měla nejbližší k dědictví antického římského systému *cursus publicus*.⁵³

Ve Francii byla tato služba užívána od Ludvíka XI., který se rozhodl zřídit ji včetně přepřahacích stanic, aby získával informace (a uděloval své pokyny) co nejrychleji z a do celého království a měl zajištěnou nezbytnou diskrétnost. Převzal tedy principy římského systému *cursus publicus* a služba existovala pod názvem „Service des chevaucheurs du roi“. Kurýři na koních byli schopni ujet za den v průměru 40 km i více, pokud využívali přepřahacích stanic, které byly od sebe vzdáleny 28 km. (V době největšího rozmachu francouzské koňské pošty ve 2. pol. 19. stol., měla tato k dispozici cca 40 tis. koní doručujících denně poštu po celé Francii.)

Na území ovládaných císařskými Habsburky se systém rozvinul díky aktivitám rodu Thurn Taxisů od poloviny 16. stol., i když na území vlastní Svaté říše existoval již jeho předchůdce – od roku 1274 disponovala Hansa (liga hansovních měst) pravidelnou poštovní službou mezi hansovními městy a Hansou ovládanými hrady. V dobách Thurn Taxisů byly jednotlivé přepřahací stanice k výměně koní ve vzdálenosti cca 1 dne jízdy.

V alžbětinské Anglii systém poštovních kurýrů na koních obsluhoval již širokou škálu sídel a přes vládní restriktivní politiku byl užíván již i pro soukromé účely (ve Francii od dob Jindřicha IV.), jedna etapa činila přibližně 10 mil, po níž byli koně vystřídáni.

Kolem roku 1660 se objevila „chaise de poste“, což byl lehký dvoukolový vozík tažený jedním nanejvýše dvěma koňmi, který původně vzešel z kolesky určené k přepravě jedné osoby a ta zase z nosítek. Právě jeho lehkost ho předurčila k přepravě pošty s poštovními koňmi střídanými na přepřahacích stanicích. Mohl ovšem také převážet jednoho až dva cestující. Později zajišťuje společnou přepravu pošty a osob (4 až 8 cestujících) ve Francii *malle-poste* (mail coach v Británii) užívající čtyřkolových vozů.

⁵³ *Cursus publicus* byla služba určená k přepravě zpráv, daňových výnosů a úředníků v Římské říši, který podělila Byzantská říše. Institut *cursus publicus* byl zachován až do zániku Západořímské říše a nástupnické státy leckdy převzaly některé části systému (například říše Karla Velikého měla „ošetřeny“ tři takovéto trasy).

Původním účelem *cursus publicus* bylo umožnit co nejrychlejší a nejsnazší komunikaci se všemi provinciemi říše. Původní štafetové předávání zpráv bylo nahrazeno jediným kurýrem, který zprávu dopravoval od odesílatele k adresátovi, a na přepřahacích stanicích mu byla dána příležitost vyměnit unavené koně za odpočaté. V římském systému existovali přepřahací stanice pro koně každých 10 mil.

V roce 1784 se objevuje v Británii mail coach. Byl to uzavřený vůz pro přepravu 4 cestujících a další se mohl usadit na kozlíku vedle kočího. Na zádi vozu byl umístěn objemný kufr pro přepravu pošty se sedadlem pro poštovního zaměstnance, který na rozdíl od kontinentálních poměrů nikdy nesměl řídit vůz, jehož rychlost byla mezi 8 až 13 km/hod. U mail coach měla přednost rychlost před pohodlím cestujících.⁵⁴

Malle-poste ve Francii, která nahradila dvoukolové vozy užívané za vlády Ludvíka XV. a Ludvíka XVI., mohla přepravovat kromě pošty i cestující. Byly to těžké, uzavřené čtyřkolové vozy, zavěšené na pružinách tažené čtyřmi koňmi. Přední část (kabriolet) byla určena pro vozku a jednoho cestujícího, centrální kabina byla pro tři cestující a na zádi byl kufr vyhrazený pro poštu. Malle poste měla privilegium, a to s ohledem na svou prioritně poštovní funkci, jet tryskem. Byla užívána až do poloviny 19. stol.⁵⁵

B) Závěr

O významu koně pro člověka toho bylo na přechozích stránkách již naznačeno mnoho. V 19. století role koně vrcholí. Jeho užití se všestranně rozšířilo: koně obstarávali veškerou dopravu, nákladní i osobní, zastávali kdejakou těžkou práci v armádě, zemědělství i rodícím se průmyslu a žádná továrna se neobešla bez své stáje. Koně byli spouštěni i hluboko pod zem do šachet, aby tahali ve štolách hunty s vytěženým uhlím či rudou. Koně ve městech roztáčeli kola obchodu a veřejných služeb – každé město mělo koně „stěhováky“ a „popeláře“, koně používala policie a celníci.

Koně tedy hráli klíčovou roli ve vývoji moderního světa. Využívání koně způsobilo revoluci v zemědělství, pomohlo rozvíjet města, zlepšilo a zrychlilo dopravu a komunikaci, usnadnilo ale také imperialismus a válčení. Koně přispěli k lékařským průlomům a dodnes zůstávají ikonou vývoje lidské civilizace.

Příchod parního stroje, později spalovacího motoru a elektromotoru, rozvoj motorové dopravy a využívání zemědělského traktoru byly ale signálem zániku koňského potahu a pohonu ke konci 19. a během 20. století ve většině vyspělých zemí. Rozvoj vojenské techniky vedl k postupné eliminaci koní s jejich zranitelností z armád.

S těmito změnami šla v ruku v ruce i proměna těch, kdo koní užívali: vojenští kavalisté, cestující na koních či v dostavnících zmizeli, zmizeli poštovní kurýři, ubývá zemědělců pohánějících svého koníka zapřaženého do vozu nebo pluhu atd. Ti všichni byli nahrazeni jezdci a jezdkyňmi, často městského původu, kteří hledají a v jízdě na koni nacházejí, kontakt s přírodou a příležitost k fyzickým aktivitám.

Jak jsme již opakovaně uvedli – spojení mezi člověkem a koněm se zásadně změnilo během 20. století v rozvinutých zemích a s rozvojem techniky došlo k poslední proměně funkcí, které koně dosud v životě lidí plnili, nicméně vysoký význam koně zůstal symbolicky zachován a je potvrzován v základním znaku lidského rodu – v lidské řeči. Stále v ní nacházíme řadu rozšířených a stabilizovaných jazykových rčení odkazujících na koně a jeho vlastnosti, například „dře jako kůň“, „silný jako kůň“, „být na koni“ (ve smyslu mít navrch).

Do 21. století vstupují koně s posílením svého poslání, sportovního, terapeutického, strážního, uměleckého a společenského.

⁵⁴ Doprava osob byla tedy zajišťována především *stage coaches*, které odpovídaly kontinentálním dostavníkům.

⁵⁵ S poštovními kurýři, byla spojena zvláštní zvuková signalizace: Signály na trubku dávali poštovní kurýři, případně vozkové a postilion dostavníků před příjezdem ke stanici tamnímu personálu na vědomí, že má připravit poštovní koně k přepřahání (i jejich počet) a poštu (a cestující se vyzývali, aby se připravili k odjezdu). Ve starších dobách při jízdě v noci vyzývali spěšní kurýři troubením strážce městských bran k jejich otevření, neboť pošta ve službách panovníka byla nadřazena městským právům. Signály při jízdě oznamovaly ostatním uživatelům silnic, že mají uvolnit cestu poště, která měla před nimi přednost.

C) Prameny

- MAHLER, Zdeněk. *Člověk a kůň*. České Budějovice: Dona, 1995. ISBN 80-85463-52-0.
- ZEDER, Melinda A. et al. *Documenting Domestication: New Genetic and Archaeological Paradigms*. Berkeley (Kalifornia): University of California Press, 2006. ISBN 978-0520246386.
- OUTRAM, Alan K. et al. The Earliest Horse Harnessing and Milking. *Science* [online]. 2009, 323 (5919), 1332-1335 [vid. 2019-02-18]. ISSN 0036-8075. Dostupné z DOI: 10.1126/science.1168594.
- STERCKX, Claude. *Éléments de cosmogonie celtique*, Bruxelles. Bruxelles: Éditions de l'Université de Bruxelles, 1986. ISBN 978-2800409009.
- GAZAGNADOU, Didier. *La poste à relais en Eurasie: La diffusion d'une technique d'information et de pouvoir Chine - Iran - Syrie – Italie*. Paris: Éditions Kimé, 2013. ISBN 978-2841746149.
- JOBE, Joseph. *Au Temps des Cochers: Histoire illustrée du Voyage en Voiture attelée du XVe au XXe siècle*. Lausanne: Edita - Lazarus, 1976. ISBN 978-2880010195.
- ANGLIM, Simon. *Bojové techniky starověkého světa*. Praha: Deus, 2006. ISBN 80-86215-88-1.
- JOBE, Joseph. *Au Temps des Cochers: Histoire illustrée du Voyage en Voiture attelée du XVe au XXe siècle*. Lausanne: Edita - Lazarus, 1976. ISBN 978-2880010195.
- OLSEN, Sandra L. In the winner's circle: The history of equestrian sports. In: OLSEN, Sandra L. (ed.). *Horses Through Time*. Colorado: Roberts Rinehart Publishers, 1996. ISBN 1570980608.
- BINDER, Sibylle-Luise a Gabriele Kärcher. *La Vie fascinante des chevaux*. Paris: Larousse, 2002. ISBN 978-2035602893 .
- ROSTOVTZEFF, Michail Ivanovič a Paul Victor Christopher BAUR. (eds.). *The Excavations at Dura-Europos: conducted by Yale University and the French Academy of Inscriptions and Letters. Preliminary Report of Second Season of Work, October 1928–April 1929*. New Haven: Yale University Press, 1931.

PLEMENO STAROKLADRUBSKÝ KŮŇ

Starokladrubský kůň je mohutný teplokrevník⁵⁶ velkého obdélníkového rámce, s klabonosou hlavou s výrazným okem na vysoko nasazeném krku, s dobrým osvalením, silnou kostrou, se strmou lopatkou umožňující typickou vysokou akci hrudních končetin (majestátní gesta předních nohou výrazná především v klusu, což připomíná pohyb muže při slavnostním pochodu). Právě takové vlastnosti byly a jsou pro galacarrossiera zásadní. Toto plemeno se řadí mezi stará kulturní plemena koní.

Počátek vývoje plemene starokladrubský kůň datujeme do poloviny 16. století a je spjat s dovozem starošpanělských koní do Kladrub nad Labem, ti byli v tomto období velmi módní, oblíbení a byli neodmyslitelnou součástí ceremoniálu na habsburských dvorech. V 17. století byl do šlechtění zapojen staroitalský neapolský kůň za účelem upevnění znaků těžkého galacarrossiera určeného k tahu velkých bohatě zdobených kočárů (carross) užívaných společenskými elitami té doby. Národní hřebčín Kladruby nad Labem je na celém světě nyní jediným, dodnes fungujícím hřebčínem, kde bylo k ceremoniálním účelům panovnického dvora speciálně vyšlechtěno kočárové plemeno koní.

Nejpříbuznějším a nejvíce podobným plemenem je lipický kůň. Jeho chov byl podobně postaven na starošpanělské a staroitalské krvi. Exteriérové rozdíly vyplývají především z účelu, ke kterému bylo dané plemeno vyšlechtěno a z prostředí, v němž šlechtění proběhlo. Starokladrubský kůň jako tažný kočárový kůň je větší a mohutnější, lipický kůň, jako kůň jezdecký, je menšího rámce. Aby bylo dosaženo žádoucí velikosti a mohutnosti, nese v sobě starokladrubský kůň více genů mohutnějších staroitalských koní oproti koni lipickému, jehož exteriér je naopak více ovlivněn menším a méně mohutným koněm starošpanělským. Plemeno lipického koně vzniklo v hřebčíně Lipica (dnešní Slovinsko), který byl, tak jako Kladruby nad Labem, habsburským dvorním hřebčínem. V době habsburské monarchie si hřebčiny mezi sebou vyměňovaly plemenný materiál, kdy byli někteří hřebci použiti k zušlechtění druhého plemene a založili tak přímo otcovské linie (například starokladrubští hřebci Maestoso a Favory založili otcovské kmeny téhož jména v chovu lipických koní). Vzhledem k tomu, že císařský dvůr potřeboval k ceremoniálním účelům výlučného charakteru jen velmi omezený počet kočárových koní, nebyl chov starokladrubských koní, oproti koni lipickému, rozšířen do ostatních zemí monarchie. Z tohoto důvodu je i dnes populace starokladrubských koní málopočetná čítající přibližně jen 1800 jedinců (z toho 500 nejceněnějších jedinců je chováno v Národním hřebčíně Kladruby nad Labem). Lipických koní, kteří se chovají vedle jejich domoviny v mnoha dalších zemích, je na celém světě celkem přes 10 tis. kusů.

Starokladrubský kůň se podílel na vzniku koně lipického, trakénského a Nonia. Vedle lipicána jsou dalšími příbuznými plemeny starokladrubského koně především ta plemena, která svůj původ odvozují od stejných starošpanělských nebo staroitalských předků. Řadí se mezi ně andaluský kůň (též Pura Raza Española = P.R.E. – Španělsko), lusitánský kůň (Portugalsko), fríský kůň (Holandsko), murgese (Itálie), knabstrupský kůň (Dánsko), frederiksborský⁵⁷ kůň (Dánsko), orlovský klusák (Rusko).

Populace starokladrubských koní je málopočetná, na celém světě je celkem přibližně 1800 jedinců, což tvoří pouhých 0,003% z odhadované celosvětové populace koní (60 mil. ks). Většina starokladrubských koní je chována v České republice, několik set koní je drženo v zahraničí, až na výjimky v evropských zemích. Chovných klisen je celkem na světě přes 500 ks.

⁵⁶ Teplokrevná plemena spadají do skupiny koní východních (orientálních), starokladrubský kůň do podskupiny koní arabského typu).

⁵⁷ Původně v Dánsku chované plemeno tažných kočárových koní (frederiksborský kůň) zaniklo a hřebčín, který dal koni jméno, již neslouží svému účelu. Ostatní v textu uvedená plemena dosud existují.

Klíčovou roli v kontinuálním a systematickém chovu tohoto plemene sehraává Národní hřebčín Kladruby nad Labem, který chová přes 500 ks starokladrubských koní z celkového počtu a produkuje více než 65% ročně narozených hříbat v celé populaci; žádný další větší hřebčín se chovem starokladrubských koní nezabývá, je jen několik menších privátních chovatelů (většina z nich je z ČR a největší produkují ročně maximálně 5 hříbat, v posledních letech se každoročně rodí několik hříbat i v Polsku, v některých letech se rodí hříbata i na Slovensku).

V minulosti byl chov starokladrubského koně ovlivňován i módními trendy, ale v druhé polovině 18. století se ustoupilo od původně pestrých barevných variant a přistoupilo se k chovu bílé a vrané populace a je tak tomu do dneška, přičemž ale původní vraná populace ve 30. letech 20. století téměř zanikla a muselo se v jejím případě přistoupit ke genetické regeneraci.

Chov starokladrubského koně v Národním hřebčíně Kladruby nad Labem spočívá v tzv. udržovacím šlechtění, snahou je tedy toto unikátní plemeno uchovávat v nezměněné podobě s důrazem na zachování původních typických znaků galacarrossiera. Vzhledem k tomu, že Habsburkové byli velmi konzervativní, neovlivnila móda anglických koní v 19. stol. chov starokladrubského koně. Díky tomu a díky neměnnému chovnému cíli v současné době si tak starokladrubský kůň zachoval svůj původní „barokní vzhled“ a znaky původních plemen, která již vymizela a která od konce středověku do 18. století ovlivňovala chovy ve většině evropských zemí (starošpanělský kůň).

Současné udržovací šlechtění starokladrubského koně tedy nepodléhá módním vlivům a případným komerčním tlakům. Tím se diametrálně odlišuje od současných trendů šlechtění moderních sportovních plemen koní, kde je nejdůležitějším ukazatelem výkonnost v dané sportovní disciplíně, kdy typické plemenné znaky nejsou důležité a mezi plemenné rozdíly se pozvolna stírají a postupně tak zanikají některá historická plemena a vzniká tak v podstatě komerční celosvětový unifikovaný hybrid.

Národní hřebčín Kladruby nad Labem vede celosvětovou plemennou knihu starokladrubského koně, neboť pro toto plemeno není v žádné jiné zemi plemenná kniha vedena. Plemenná kniha starokladrubského koně je uzavřená, to znamená, že k jeho šlechtění nelze použít příslušníka jiného plemene než koně starokladrubského.

Národní hřebčín Kladruby nad Labem exportuje třetinu prodejních koní mimo území ČR, zejména do Německa, Rakouska, Švýcarska, Polska, Dánska a Švédska, v neposlední řadě i do Holandska pro využití u jízdní policie. Starokladrubský kůň není v zahraničí využit prvořadě k chovu. Příznivci tohoto plemene ze zahraničí si pořizují již vycvičené koně pro využití zejména pro různé druhy záprěží, soutěže spřežení, rekreační i akademické ježdění pod sedlem. Starokladrubský kůň má velmi specifické vlastnosti a ten, kdo se pro něj rozhodne, preferuje jeho unikátní impozantní exteriér, mechaniku pohybu, charakter.

Mimořádné postavení mezi obchodními partnery Národního hřebčína Kladruby nad Labem mají královské stáje v Dánsku, kam jsou od roku 1994 dodáváni starokladrubští koně bílé barvy pro účely ceremoniální záprěže. Požadavkem je čistě bílý kůň, s korektní tělesnou stavbou, dobrou mechanikou pohybu a především vyrovnaným charakterem. Švédská královská jezdecká garda používá od roku 2004 starokladrubské koně pod sedlem, jezdí na nich hudebníci. Každý kůň prošel přísným výběrem z hlediska zdraví, povahových rysů, exteriéru. Požadován je čistě bílý, elegantní kůň velkého rámce.

K uchování starokladrubského koně nestačí chránit pouze jeho samotného, ale i specifické podmínky hřebčína v Kladruzech nad Labem, zejména celé jeho krajiny, tj. podmínky, které daly tomuto plemeni jeho podobu. Vedle toho je nutné zachovat tradiční chovatelské postupy, které plemeno formují.

SITUACE HŘEBČÍNŮ V SOUČASNÉM SVĚTĚ

Většina velkých historicky významných hřebčínů a hřebčinců řeší v současné době existenční otázky v některých zemích je tento problém řešen komercializací, změnou původního účelu či dokonce ukončením jejich činnosti; někteří vlastníci (včetně států) řeší ekonomickou situaci svých hřebčínů omezením jejich činnosti včetně snižování stavů chovaných koní. Z některých se stávají vzdělávací či výzkumná střediska. Státní hřebčiny čelí otázkám, z jakého důvodu má stát chovat koně, když tak činí privátní chovatelé. Státní hřebčince musejí odolávat tlaku privátních držitelů hřebců. Těmto úskalím Národní hřebčín Kladruby nad Labem čelit nemusí.

Pro zachování tradičního způsobu činnosti hřebčína byla rozhodující změna právní formy Národního hřebčína Kladruby nad Labem v roce 2010 ze státního podniku na státní příspěvkovou organizaci. Hlavní podstatou změny byla skutečnost, že místo podnikatelského subjektu se správcem nominovaného statku stala organizace zřízená pro správu národní kulturní památky, kterou je soubor nemovitostí a přilehlých pozemků,⁵⁸ tak kmenového stáda starokladrubského koně v ní chovaného, a tím i správcem nominovaného statku.

Na svoji činnost dostává od svého zřizovatele (Ministerstvo zemědělství České republiky) příspěvek na provoz, který kryje rozdíl mezi náklady a příjmy. Díky tomu tak správce nominovaného statku není nucen svoji činnost komercializovat, může tak statek spravovat původním způsobem, který je sice finančně náročnější (ztrátový), ale je tradiční, autentický a tak oproti jiným hřebčínům ojedinělý. Není tedy nutné objekty pro chov koní modernizovat tak, aby jejich chov byl efektivnější, personálně méně náročnější a tím levnější. Vedle uchování hmotného dědictví a chovu starokladrubského koně je cílem správce nominovaného statku uchovat a veřejnosti prezentovat režim hřebčína v jeho ryzí podobě a nikoliv primárně generovat zisk z prodeje koní, ze zemědělské výroby či z turistického ruchu, přitom se ale nejedná o nějaké muzeum, které by bylo pouhou ukázkou některých původních činností, ale jedná se o skutečný stále fungující hřebčín ve své původní podobě. Z tohoto důvodu tak není ze strany zřizovatele vyvíjen na Národní hřebčín Kladruby nad Labem např. tlak na intenzivní využívání krajiny (trvalé travní prostory mohou zůstat ve své původní rozloze, aniž by byly přeměněny na profitabilnější ornou půdu), není nutná výstavba v historické krajině nevhodných moderních velkých jezdeckých hal či venkovních sportovních arén, které by sloužily k maximalizaci příjmů z turistického ruchu tak, jak tomu je u jiných hřebčínů atd.

Prezentace hřebčína je oproti jiným statkům založena právě na tom, že jeho každodenní činnost včetně nakládání s kulturní krajinou zůstala zachována v téměř nezměněné podobě z doby dvorního hřebčína. Není žádoucí provoz hřebčína přizpůsobovat turistům, naopak – návštěvník se musí přizpůsobit provozu hřebčína. Za to pak má možnost vidět a i z části v určitém slova smyslu „zažít“ provoz hřebčína v jeho autentické podobě. Tím je také šance se vyhnout „umělým“ prezentacím, které sice mohou krátkodobě přilákat zvýšený počet návštěvníků, nicméně nebudou již autentické.

⁵⁸ Viz nominační dokumentace, kapitola č. 7.b.1 Dokumenty, na něž odkazuje kapitola 5.b.

ASOCIACE EVROPSKÝCH STÁTNÍCH HŘEBČÍNŮ (ESSA)

Asociace evropských státních hřebčínů (ESSA)⁵⁹ byla založena v roce 2008 a sdružuje více než 30 nejvýznamnějších státních hřebčínů⁶⁰ a hřebčinců⁶¹ ze 14 zemí Evropy. Jsou to Piber (Austria), Kabiuk (Bulgaria), Kladruby nad Labem, Písek, Tlumačov (Czechia), Ypajä (Finland), Le Lion d'Angers, Le Pin, Pau-Gélos, Pompadour, Rosières-aux-S., Saint Lô, Uzès (France), Dillenburg, Marbach, Neustadt - Dosse, Redefin, Schwaiganger (Germany), Bábolna, Hortobágy, Mezöhegyes, Szilvásvárad (Hungary), Tully - Kildare (Ireland), Janów Podlaski, Michalów, Sieraków (Poland), Alter Real (Portugal), Romsilva (Romania), Topol'čianky (Slovakia), Lipizza (Slovenia), Flyinge (Sweden), Avenches (Switzerland). Národní hřebčín Kladruby nad Labem je aktivním členem ESSA.

Hlavní myšlenkou činnosti ESSA je pozvednout povědomí o současném a budoucím významu tradičních hřebčínů, které jsou pečovateli o živé kulturní dědictví, kterým kůň je, a zároveň i pečovateli o historické architektonické a krajinářské dědictví a důležitými odbornými a vzdělávacími centry. Zcela mimořádným aspektem jejich činnosti je propagace národních plemen koní, která ovšem nemusí vždy přímo chovat, s jejich charakteristickými vlastnostmi upevňovanými mnohdy po celá staletí cílevědomou šlechtitelskou činností hřebčínů. ESSA poukazuje na rozdílnost podmínek, ve kterých tato plemena vznikala, na současné využití těchto plemen koní a poukazuje i na tradiční chovatelské i výcvikové postupy.

Těchto cílů se snaží členové ESSA dosáhnout prostřednictvím společných vystoupení v rámci mezinárodních výstav koní, sportovních akcí apod. Tato představení zahrnují pestrou škálu způsobů předvedení koní, počínaje úpravou koní, přes užití různých postrojů, sedel, kočárů, až po uniformy jednotlivých hřebčínů.

Vedle společné snahy o propagaci tradic a kulturněhistorické hodnoty národních hřebčínů a hřebčinců jsou dalšími ústředními tématy činnosti ESSA problematika evropské legislativy, welfare koní, vzdělávací programy a výměnné pobyty, vzájemná informovanost o aktuálním dění v jednotlivých členských institucích a sdílení zkušeností.

Sídlem ESSA je německý hřebčín Marbach, prezidentkou Asociace evropských státních hřebčínů je současná ředitelka hřebčína Marbach, paní Astrid von Velsen-Zerweck.

Generální shromáždění ESSA se konají každoročně v jedné z členských institucí. Národní hřebčín Kladruby nad Labem se těchto zasedání účastní pravidelně. V roce 2018 se generální shromáždění ESSA konalo v Národním hřebčíně Kladruby nad Labem, a to ve dnech 22.–23. března. Na tomto zasedání hřebčiny chovající lipické koně prezentovali přípravy nominace „tradičního způsobu chovu lipického koně“ na Reprezentativní seznam *nemateriálního kulturního dědictví lidstva* podle Úmluvy o zachování nemateriálního kulturního dědictví a Národní hřebčín Kladruby nad Labem zase prezentoval přípravu nominace „Krajiny pro chov a výcvik ceremoniálních kočárových koní v Kladrubech nad Labem“ na Seznam světového dědictví.

⁵⁹ Blíže viz <http://www.europeanstatestuds.org/en/>.

⁶⁰ Mnohé z členských hřebčínů dnes fungují již jen jako hřebčince; jiné opustily původní komplex činností charakteristických pro hřebčín v pravém slova smyslu a poskytují jen vybrané služby, např. ustájení privátních koní, pořádání sportovních akcí, vědecký výzkum, výcvik jezdců a trénink koní, atd.

⁶¹ Vysvětlení rozdílů mezi hřebčínem a hřebčincem je uvedeno na str. 6 v Odpovědích na žádost ICOMOS o doplňující informace obsažené v Prozatímní zprávě ze dne 21. 12. 2018, ref. č. GB/AS/1589/IR.