

Dějiny vztahu 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’etre“.

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, 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.

Funkční oblasti soužití člověka a koně dle způsobu jeho využití:

- 1) Kůň jako zdroj lidské potravy – od 50 tis. let př. n. l. do současnosti
- 2) Kůň jako téma uměleckých zobrazení, legend, mýtů a rituálů – od 35 tis. let př. n. l. do současnosti
- 3) Kůň jako předmět domestikace a faktor rozvoje civilizace – od 4 tis. let př. n. l. do současnosti
- 4) Kůň jako pomocník pastevce (honácký kůň)¹ – od 3500 př. n. l. do současnosti
- 5) Kůň jako tahoun (vleků, saní a vozů včetně kočárů) – od 2000 před n.l. do současnosti
- 6) Kůň jako pomocník v zemědělství – od 900 př. n. l. do 1945 n. l. (ve většině vyspělých zemí)
- 7) Kůň jako válečný oř – od 700 př. n. l. do 1945 n. l.

¹ Tato oblast je tu uváděna jako samostatná, a to s ohledem na svou specifickou, byly by ovšem zařaditelná i pod dále uvedenou oblast využití koně jako pomocníka v zemědělství.

8) Kůň jako partner ve sportu a pro volný čas – od 6. stol. př.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.

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.

2) Kůň jako předmět domestikace a faktor rozvoje civilizace

Dávní 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 „zdomácňovala“ 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 užíváni 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 pastevcí 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, 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.

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 zpozorovat 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. Člověk spojením s koněm získal ohromnou převahu. Otevřely se před ním široké obzory. Kůň mu pomohl poznat vzdálené země, 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.

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. Příchod 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.

Zároveň se však také jezdeckví, které bylo v Evropě v minulosti 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 pastevece

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. 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 pásala 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 zabíjení.

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. 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 vleku a saní. Koně tehdy tahali náklad umístěný mezi dva tažené kůly dřeva, jejichž jeden konce 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 veřejné vozové dopravě (dostavníky, fiakry, omnibusy, koněspřežné tramvaje a koněspřežné železnice – viz následující odstavec).

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. 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. Patřily ovšem k majetku majetnějších vrstev a byly tak znakem určitého společenského statutu, kterému také odpovídala jejich výzdoba a vybavení, jakož i plemeno zapřaháných koní a jejich počet ve spřežení. 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, 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 ekvipáže 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. 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.

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

Koněspřežná kolejová doprava se uplatnila i na delších tratích. Tratičky 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 železnici.

S nástupem parního stroje a později spalovacího motoru skončilo v rozvinutých zemích 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 přebytků (tzv. rozšířenou produkci), které pak mohli směnit 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 náradí (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 neničí 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 dobytčářských 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, Egypta a Asie používaly koně k tažení válečných vozů, 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.

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

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

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 Platají (479 př.n.l.).

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. S výjimkou Thesalů 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 římský 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 jezdecktvo.

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

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, které chránilo koním hřbet a boky. V tomto brnění byl na zádech ponechán otvor pro sedlo, přičemž trojúhelníkové destičky chránily zád' koně.

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.

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 jezdeckvo důležitou silou, takřka výlučně složenou ze šlechticů, kteří jediní měli prostředky na nákup a vydržování 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. 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.

Užívání dextraria bylo věcí šlechty. Ačkoli byl bojovník (*nobiles, comites rytíř...*) v brnění schopen účinné bojové akce i jako těžkooděný pěšák (např. při dobývání nebo obraně pevností aj.), jeho místo (i v intencích dobové kultury) 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.

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 kavalérie 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. (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 odedávna měli, totiž to, že byli vítanými partnery v hipologických sportech a soutěžích, z nichž mnohé byly oficiálně 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 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 přetechnizovanému 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., 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 Hélie 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. mýtičí 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 Hayagrīva 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 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. Také severský panteon měl svého koně – osminohého Sleipnera náležejícího bohu Odínovi 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, 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 pečetě, i když sám princip heraldických znamení je mnohem starší. Se zobrazením koně se setkáváme také na jiném symbolu moci – mincích 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 vládařů 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 pověstí 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 nomádskou 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 kurýři, 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*.

Ve Francii byla tato služba užívána od Ludvíka XI., který se rozhodl zřídit ji včetně přeprahacích 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 přeprahacích 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 přeprahací stanice k výměně koní ve vzdálenosti cca 1 dne jízdy.

V alžbětinské Anglii systém poštovních kurýřů 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 přeprahacích 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.

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.

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.

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 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.
