

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Filozofická fakulta

Ústav českých dějin

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Šárka Votavová

DOSTIHOVÝ SPORT A ČESKÁ SPOLEČNOST

**(NA PŘÍKLADU ZÁVODIŠŤ V PARDUBICÍCH, VE VELKÉ
CHUCHLI A V HŘEBČÍNĚ NAPAJEDLA)**

Praha 2012

Doc. PhDr. Magdaléna Pokorná, CSc.

Děkuji mé vedoucí práce Doc. PhDr. Magdaléně Pokorné, CSc. za pomoc při vypracování mé bakalářské práce.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 1.7.2012

Abstrakt

Předkládaná práce se zabývá okolnostmi a průběhem vzniku dostihového sportu v Čechách od 70. let 19. století do 20. let 20. století. Práce se dělí na tři části, z nichž první se zabývá vznikem pardubického závodiště, druhá je věnována závodišti ve Velké Chuchli a poslední je zaměřena na Hřebčín Napajedla. Ke každé kapitole je vypracována historie subjektu a následné odvození společenských souvislostí jako byla móda, postavení ženy při dostizích, vytvoření nových pracovních míst či formování určitého nového typu člověka.

Hlavní cíl práce je snaha poodkrýt dostihový sport jako společenský fenomén, ale také konglomerát institucí, které nelze od sebe oddělit. Bez Hřebčína v Napajedlích by těžko byl zajištěn přísun kvalitních koní a bez Velké pardubické a její tradici díky šlechtě by se těžko vytvořilo dostihové závodiště ve Velké Chuchli. Práce není zaměřena na jednostranný popis dostihů, ale uchopení problematiky celkově. Mnoho prací zabývajících se prostředím dostihů zcela opomíjí provázanost a rovněž sociální stránku tohoto sportu. Na příkladech módy, dražeb či pořádání dostihového mítinku je ukázáno jak na jedné straně byly dostihy elitní záležitostí a na straně druhé vytvořili nová místa pro zábavu i pro podnikatele.

The abstract

The present work deals with the circumstances and the course of racing in Bohemia since the 70 the 19th the 20th century the 20 century. The work is divided into three parts, the first of which deals with the emergence of the Pardubice racecourse, the second is devoted to the racetrack in the United Chuchle and the last focuses on Napajedla Stud. Each chapter is written the history of the body and the subsequent derivation of the social context as was the fashion, the status of women in racing, the creation of new jobs or the formation of a new type of man.

The main goal of the work is to uncover racing sport as a social phenomenon but also a conglomerate of institutions that cannot be separated. Without Stud in Napajedla would hardly ensure a supply of quality horses and without the Great Pardubice and its traditions through the nobility would be difficult to create a racecourse in Great Chuchle. The work is not focused on one-sided description of the races, but understanding the issue overall. Many works dealing with the environment ignores the coherence races, and social aspects of this sport. In the examples of fashion, organizing auctions or race meeting as shown on the one hand were the elite races and issues on the other hand, created new space for entertainment and for entrepreneurs.

Obsah

Úvod.....	7
Hodnocení pramenů a literatury.....	8
1. Obecná historie dostihů.....	11
2. Pardubické závodíště a jeho vznik.....	14
2.1 Myšlenka založení.....	14
2.2 A bylo to tu.....	15
2.3. Sociální zázemí.....	17
3. Závodíště ve Velké Chuchli aneb cesta k centrálnímu závodíšti.....	20
3.1 Vytvoření závodíště první třídy.....	21
3.2 Společenská akce.....	27
3.3 Móda jako obraz dostihové společnosti.....	28
3.4 Žena a její postavení v dostizích.....	30
4. Hřebčín Napajedla.....	32
4.1 Napajedelské panství.....	32
4.2 Rodina Aristida Baltazzi.....	32
4.3 Aristide Baltazzi.....	33
4.4 První chovný materiál.....	36
4.5 Dražby.....	38
4.6 Smrt Aristida Baltazzi aneb krize hřebčína.....	39
4.7 Bohumil Tichota a ostatní zachraňují hřebčín.....	39
4.8 Sociální stránka hřebčína.....	40
Závěr.....	43
Bibliografie.....	47

Úvod

Společnost se s příchodem průmyslové revoluce, a s tím spojených změn struktur, migrací do měst, rozvojem průmyslu, stále proměňovala. Ke konci 19. století lidé začínali mít „volný čas“, který byl v předchozích staletích velkým privilegiem v podstatě jen vybrané části obyvatelstva. Rozvoj měst zaznamenal i ve větší míře rozvoj „zábavních“ center jako například divadel, kin, různých kaváren, ale také sportu. Sport jako takový byl zpočátku vnímán jako výhradně mužská činnost. Posléze se stal nejen fenoménem volného času, ale pro mnohé obyvatele byli zaměstnáním. Ke konci 19. století vzniká v Čechách koňský dostihový sport, který se po několika letech rozšířil od šlechtické vrstvy do dalších sfér obyvatelstva. Má bakalářská práce je zaměřena na dostihový sport v Čechách, kdy na jedné straně existovalo pardubické závodiště jako obraz společenské smetánky a na straně druhé pražské závodiště přístupné celému spektru společnosti.

Ve své práci se soustřeďuji na dostihový sport v Čechách v počátcích jeho existence od 70. let 19. století do 20. let 20. století. Do úvodu práce začlením obecný popis dostihů (rozdělení na překážkové a rovinové dostihy, jací koně v nich mohou startovat atd.) a stručnou historii dostihů. Jádrem práce je vývoj dostihových závodů v Čechách, tedy v Praze – Velké Chuchli a v Pardubicích. Na těchto dvou závodištích poukážu na rozdílný vývoj a zejména na rozdílné tendence jejich vzniku. Zaměřila jsem se na ambice zúčastněných, na strategie a vztah mezi soukromíky a státem. Velmi zajímavým aspektem je role významných osobností stojících za vznikem českých závodů, zejména tedy postavení tehdejší šlechty. Na obou závodištích dokumentuji sociální kontext při jejich vzniku, ale rovněž prosazení dostihů jako nového sportu či zábavy širší veřejnosti. Na příkladu Hřebčína Napajedla chci poukázat na dražby a chov koní pro koňská klání, které se staly nedílnou součástí tohoto sportu. Bez chovatelských činností v Čechách by se dostihy jen těžko prosazovaly, jelikož dovážet koně ze zahraničí bylo velmi nákladné. Navíc pro šlechtice bylo prestižní kupovat koně na dražbách, které byly samy o sobě společenskou událostí a sjížděla se na ně smetánka z okolních zemí.

Hodnocení pramenů a literatury

Odborná literatura k počátkům dostihů v Čechách není příliš bohatá. Bakalářská práce čerpá tedy nejen z ní, ale zejména z archivních materiálů a novinových článků.

V první kapitole o pardubickém závodisti jsem se nejvíce zaměřila na publikace a novinové články. Archivní materiály bohužel pro starší období více méně neexistují, pouze v osobních pozůstalostech nalezneme několik zmínek o počátcích dostihů v Pardubicích. Dalším faktorem, se kterým jsem se při bádání musela vyrovnat, byla kvalita publikací, kdy je většina zaměřena pro širokou veřejnost a má také populárně naučný charakter. První a nejobsáhlejší je publikace vydaná v roce 2000 *Od Fantoma po Peruána*. Její autoři Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba se pokusili o syntézu všech 110 ročníků *Velké pardubické*. Každý ročník je zde jednotlivě do detailů popsán, avšak jen z hlediska průběhu dostihu. Zcela tu chybí jakákoliv zmínka o významných lidech či o závodisti samotném. Jedná se tedy jen o jednostranný popis průběhů dostihů. Autoři úplně opustili provázanost dostihů se šlechtou, která se ukázala jako hlavní iniciátor a podporovatel dostihů a chovu koní. Zcela jedinečné jsou ale dvě práce od Miloše Svobody. První byla vydána v roce 1990 a nese název *100 ročníků Velké pardubické*. Druhou knihou je *Velká pardubická steeplechase z roku 1969*. Obě publikace mají podobný charakter. Autor rozdělil *Velkou pardubickou* na tři časové úseky a začlenil do práce tabulky, statistiky, kurzy, vznik dostihu, ale také představil významné osobnosti, které se podílely na vzniku a udržení pardubického závodisti. Jediné, co chybí v publikaci, jsou průběhy dostihů, což bych nepovažovala s ohledem na význam za velký handicap, ba naopak, jelikož je kniha zaměřena na historii závodisti. Poslední publikací, čistě o dostizích, je *Šampaňské s příchutí pelyňku* od Pavla Kováře. Kniha je věnována na nejvýznamnější osobnosti *Velké pardubické*. Zde jsem využila zejména pasáž o Oktaviánu Kinském, jednom ze zakladatelů pardubického závodisti. Posledním materiálem pro mě byla diplomová práce od Kateřiny Kotrlé *Počátky a vývoj dostihového sportu ve východních Čechách*.

Významným pramenem se ukázaly být novinové články, které ač zkratkovitě, tak kriticky či pozitivně hodnotí pořádání *Velké pardubické*. Vzhledem k tomu, že dostihové závodisti v Pardubicích vzniklo díky šlechticům, nenalezneme v člancích (tak jako v kapitole o *Velké Chuchli*) jednání o vzniku či reflexi prvních letech fungování.

Sledovala jsem především tato periodika: Pardubický deník, Bohemia, Venkov či Národní listy.

Ve druhé kapitole o dostizích ve Velké Chuchli jsem vycházela z novinových článků, archivních materiálů a publikací. První z nich je napsaná Jiřím Zlámaným Velká Chuchle dostihová aneb průřez historií hlavního českého závodiště vydána v roce 2003 v Pardubicích. Je rozdělena do několika časových úseků, což přispívá k dobré orientaci pro čtenáře. Můžeme v ní vidět značné rozdíly mezi jednotlivými úseky, kdy je větší část věnována období po druhé světové válce a období po vzniku závodiště do 50. let není až tak popsán. Počátky Chuchle nejsou propracované dopodrobna a autor vychází zejména z publikací a ne archivních pramenů a velmi chybí poznámkový aparát, kdy pisatel uvedl na začátku knihy pouze seznam publikací či novinových článků, z kterých vycházel. Další knihou je Člověk a kůň od Zdeňka Mahlera, která není pouze o dostizích, ale je zaměřena na další koňské disciplíny. Autor není omezený jen na domácí prostředí, ale nabízí i srovnání ze zahraničím. U Velké Chuchle popisuje vznik závodiště a zmiňuje také jednání Českého závodního spolku. Informace nejsou příliš podrobné vzhledem k začlenění mezi ostatní koňské sportovní disciplíny. Jako poslední publikaci jsem použila brožuru od Martina Cápa a Tomáše Hromádky Sláva chuchelských dostihů. I přes značnou skromnost obou autorů, je tato brožura zřejmě tím nejlepším, co bylo o dostizích v Chuchli napsáno. Využili zde novinové články a dobové fotografie.

Důležitým pramenem pro mou bakalářskou práci byly novinové články, které dokládají jednání při vzniku závodiště na straně jedné a dobové reference a kritiky při pořádání dostihů na straně druhé. Nejvýznamnějším periodikem byl pražský deník Bohemia vydávaný v němčině. Bohemia uvádí jako jediné jednání, průběh prací na závodišti a návštěvy různých představitelů Českého závodního spolku. Ostatní přinášejí zmínky až po konání prvního dostihového dne. Pro mne byly dále zásadní noviny agrární deník Venkov vydávané od roku 1906 a sociálně demokratické Právo lidu vydávané od roku 1893.

Poslední zdroj informací jsem našla v Archivu hlavního města Prahy. Fond nazvaný Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen (Spolek pro zvelebení chovu koní a pro koňský spolek v Království českém). Materiály jsou uchovány pro období 1919-1954. Archivní fond obsahuje informace o sídle Spolku, konání schůzí, činnosti a pověření, stanovy atd.

V poslední kapitole, věnované Hřebčínu Napajedla, jsem opět použila podobných zdrojů jako v kapitolách přecházejících. První publikace je od Františka Lerche Hřebčín Napajedla z roku 1975. O počátcích hřebčína František Lercheho píše pouze v úvodu a poté je publikace zaměřena na chovatelské techniky. Zdeněk Hlačík a František Jášek stojí za knihou Sto let Hřebčína Napajedla, což je publikace velmi podobná s následující od P. Neumanna, L. Bohuňka a Z. Hlačíka – 100 let Hřebčína Napajedla. Kniha je zaměřena na historii a chovné stádo. Posledním použitým materiálem byla kniha od Heinricha Baltazzi-Scharschmid a Hermanna Swistun - Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Sien, která věnuje velkou pozornost Aristidu Baltazzimu a hlavně průběhu dražeb. Velkým zdrojem informací je pro mou práci archivní fond Hřebčín Napajedla uložený v Zemském archivu v Brně. Prameny k založení hřebčína jsou nepřehledné a zasloužily by si důkladnějšího zpracování. Pro svou bakalářskou práci jsem využila archiválií zaměřených na rodinu Baltazzi a materiály týkající se finanční správy hřebčína a samotného chovu koní. Novinových článků přímo k hřebčínu nalezneme jen malé množství, ale o to víc podnětných, uveřejněných v Moravské orlici.

1. Obecná historie dostihů

Dostihy jako takové vznikly v Anglii. První koňské klání tak jak ho známe v dnešním podání, se konalo v roce 1174 v Londýně, kde byla zbudována první závodní dráha.¹ Dostihy byly zpočátku lidovou zábavou, kdy například cechy sedlářů a uzdařů z Chesteru pořádaly závody koní.² Tato zábava přešla v průběhu staletí od lidové k nejvyšším sortám společenských vrstev. Zde musíme jmenovat královnu Alžbětu I. (1533-1603), která tento sport pozvedla až na sport královský. Sama navštěvovala závody a podporovala vznik a rozvoj dalších drah jako Doncaster či Liverpool.³ Musíme rozlišovat mezi závody koní, které vlastnily lidové vrstvy, a koňmi, jež byli v majetku aristokratů. Kvalitu závodů ovlivnila i kvalita koní. Nižší společenské vrstvy neměly finance na šlechtění koní, a tak využívali koně různého původu.⁴ Zatímco vyšší společenské vrstvy dostatek financí měly, a tak se mohly věnovat vlastnímu chovu koní.⁵ Nejdříve se jím zabývaly královské rodiny a až poté trend šlechtění přešel i na aristokracii.⁶ Významným aspektem pro zkvalitnění koní se stal požadavek na to, aby byli rychlejší a vytrvalejší. Prvotním výsledkem mělo být zrychlení komunikace, jelikož koně sloužili jako dopravní prostředek posílů.⁷

S rozvojem chovu přichází také rozkvět a rozšíření koňských závodů. Dostihy na přelomu 17. a 18. století nebyly vyhrazeny jen pro společenskou smetánku, ale začaly vznikat i dostihy veřejné.⁸ Ovšem tím, kdo se zasloužil o povznesení dostihů, byla jednoznačně aristokracie. Již od 16. století můžeme pozorovat zárodky dostihů. Závody byly zpočátku spojovány s hony. Buď se přímo štvála živá zvěř, anebo psi hledali předem vyznačenou stopu. Postupem času se od honů upouštělo a byly pořádány závody dvou koní. Samozřejmě se současně s tím staly peněžité sázky na vítěze.⁹

Úloha pořadatelů dostihů přešla z urozených vrstev na chovatele koní. Tím, že chovatelé přestávali v 17. a 18. století být jen šlechtici, došlo k tomu, že dostihy a vůbec

¹ Zdeněk Mahler, Člověk a kůň, 1. vydání, České Budějovice 1995, s. 123.

² Věra Olivová, Lidé a hry – historická geneze sportu, 1. vydání, Praha 1979, s. 386.

³ Zdeněk Mahler, Člověk a kůň, 1. vydání, České Budějovice 1995, s. 123.

⁴ V současné době je každý kůň běhající dostihy, tedy z větší části anglický plnokrevník, speciálně šlechtěn a každý je zapsán v Knize anglického plnokrevníka.

⁵ Věra Olivová, Lidé a hry – historická geneze sportu, 1. vydání, Praha 1979, s. 386.

⁶ Tamtéž s. 386.

⁷ Tamtéž s. 387.

⁸ Tamtéž s. 387.

⁹ Tamtéž s. 388.

chov samotný byl přístupný i nižším společenským vrstvám.¹⁰ Závodistiště v dnešní podobě samozřejmě neexistovala. Tratě závodu vedly zejména po stávajících cestách. Stanoveny byly kontroly na startu a u cíle, kvůli peněžním sázkám.¹¹ Dalším organizačním prvkem bylo měření času, což se stávalo převratným, jelikož se počítalo s přesnějším časem a ne od „východu do západu slunce“.¹²

Šlechtici postupem času vyžadovali zkvalitnění tréninku koní. Již v roce 1605 nechal král Jakub I. zřídit tréninkové středisko v Newmarketu, což je nyní jedno z nejprestižnějších dostihových závodistišť.¹³ V roce 1752 vznikl anglický Jockey club, což je dodnes nejvyšší správní orgán pro pořádání koňských dostihů.¹⁴ V rámci dne vždy byly doprovodné akce, a to zvláště na veřejných dostizích. Konaly se tu např. zápasy kohoutů či dojnic¹⁵ a také chodecké závody.¹⁶ Dostihy získávaly čím dál tím víc na popularitě, a tak se rozšířily i do zbytku světa. Do českých zemí pronikly po polovině 19. století.

Významné rovinové dostihy měly dlouhou tradici ve Velké Británii. Odtud se šířily dále do světa, a tedy i do Čech. Nejvíce ceněná je takzvaná Trojkoruna,¹⁷ jež se skládá ze tří dostihů, a to Velké jarní ceny (na 1600 metrů), Derby (na 2400 metrů) a St. Legeru (2800 metrů). Kůň, který vyhrál všechny tři díly Trojkoruny, byl poté nejvíce žádaný. První Velká jarní se v Čechách běžela v roce 1922.¹⁸ První derby se konalo v roce 1921¹⁹ a St. Leger v roce 1946.²⁰

Dostihy se tedy vyvíjely po několik staletí. Nesmíme vnímat jen podobu samotných závodů, ale také společenské poměry kolem nich. Je patrné, jak prorůstaly jednotlivými vrstvami a přinesly rovněž nové fenomény jako přesnější měření času, vytvoření nových „pracovních míst“ a nový druh zábavy. Důležitým prvkem jsou i sázky na koně. Vsazené peníze vyvolávaly v lidech vidinu snadného výdělku a i to byla motivace k účasti.

¹⁰ Věra Olivová, Lidé a hry – historická geneze sportu, 1.vydání, Praha 1979, s. 388.

¹¹ Tamtéž s. 389.

¹² Tamtéž s.390.

¹³ Zdeněk Mahler, Člověk a kůň, 1.vydání, České Budějovice 1995, s. 124.

¹⁴ Tamtéž s. 125.

¹⁵ Věra Olivová, Lidé a hry – historická geneze sportu, 1.vydání, Praha 1979, s.391.

¹⁶ Tamtéž s. 392.

¹⁷ Tradice dostihů, která se rozšířila do celého světa. Více méně ve všech zemích se konají dostihy Trojkoruny, jež je nejvíce ceněná.

¹⁸ Jiří Zlámaný, Velká Chuchle dostihová aneb průřez historií hlavního českého závodistiště, 1.vydání, 2003, s. 123.

¹⁹ Tamtéž s. 125.

²⁰ Tamtéž s. 127.

Paralelní vývoj máme také v Čechách. I zde se konaly nejdříve dostihy na způsob honů, ale postupem času se vyvinuly v dostihy tak, jak je známe dnes. Avšak díky časovému odstavu vzniku dostihů od Anglie, zde nenajdeme konání veřejných dostihů. V Čechách se o prosazení tohoto sportu prosadila zejména šlechta, což je patrné na vzniku Velké pardubické. To samé nacházíme i u chovu, kde nejvýznamnějším chovatelem byl Aristide Baltazzi. Jiným případem byl vznik závodiště ve Velké Chuchli. Zde se projevil vliv výstavby velkých závodišť, která probíhala v Rakousku-Uhersku (Viedeň, Pešť). Stavba dostihové dráhy ve Velké Chuchli probíhala ovšem až o pár let později, kdy se u nás změnila i poměry ve společnosti.

2. Pardubické závodiště a jeho vznik

Velká pardubická je pojem, který je znám takřka po celé Evropě. Jedná se o nejtěžší dostih na starém kontinentě. Jedině v anglickém Liverpoolu najdeme těžší a také delší dostih, a to Velkou liverpoolskou steeplechase. Tato dvě závodiště je těžké porovnávat, jelikož každé má svá specifika.

Vznik závodiště v Pardubicích je velmi spjat s Velkou pardubickou. Vzniklo speciálně pro ni. Tento dostih má svá specifika, těmi je např. to, že koně musí zvládnout oranici, Irskou lavici či obávaný Taxis. Často zaznívaly negativní hlasy ochranářů zvířat, aby se tento dostih zrušil. Podívejme se také na to z jiného hlediska. V roce 1997 došlo k úpravě některých skoků, aby nedocházelo k do té doby častějším fatálním pádům. Další věc „pro ochranu koní“ jsou takzvané kvalifikační dostihy. Jsou vypisovány čtyři. Tyto dostihy musí kůň absolvovat bez pádu a vybočení, aby mohl být následně připuštěn na start v tomto obtížném dostihu. Ještě v týž den se konají veterinární prohlídky, při nichž se kontroluje zdraví koní. „Velká“ má více jak stoletou tradici a na jejím založení se podílelo velké množství lidí nejzvučnějších jmen své doby.

2.1 Myšlenka založení

Vznik závodiště v Pardubicích souvisel s místními parforsními hony. Honům anglického tytu propadl hrabě Oktavián Kinský (1813-1890), který je do Čech přivedl a v prvních letech byl jejich pravidelným účastníkem, a několik zástupců rodu Lichtensteinů. V roce 1841 byla založena Pardubická parforsní společnost, která začala pořádat hony.²¹ Tyto hony byly finančně velmi náročné, jelikož bylo potřeba kvůli nim vydržovat množství koní i psů. Eduard Clam-Gallas dokonce vlastnil zvláštní smečku psů určených speciálně pro honbu za jelenem. Dne 15. září 1841 se konala v Pardubicích první oficiální štvanice.²² Zúčastnili se jí hlavně šlechtici z Pardubic a blízkého okolí. Mezi nimi to byli zejména Oktavián Kinský, čtyři zástupci rodu Lichtensteinů (Karel, Fridrich, Rudolf, August), Zdenko Sternberg, Jiří Stockau a další. Také se honu zúčastnily důstojnické pluky.²³ Avšak v souvislosti s revolučními událostmi v roce 1848 se téměř na dva roky přestaly hony organizovat. V rámci těchto honů se také konaly

²¹ Josef Sekař, Dějiny Pardubic nad Labem 1947, díl 2., část 2, s. 250.

²² Miloš Svoboda, Velká pardubická steeplechase, Olympia, Praha 1969, s. 81.

²³ Josef Sekař, Dějiny Pardubic nad Labem 1947, díl 2., část 2, s. 251.

překážkové dostihy. První takové se konaly již v roce 1836 v Chlumci nad Cidlinou²⁴ a pořadatelem nebyl nikdo jiný, než hrabě Oktavián Kinský. Tento počín se stal zřejmě inspirací pro mastera, tedy předsedu Pardubické parforsní společnosti Zedwitze.²⁵ V roce 1865 byla podána žádost Českým spolkem pěstitelů koní obci Pardubice o možnost pořádat dostihy, což jim bylo povoleno. Od roku 1874 se ujal konání dostihů přímo Český závodní spolek.²⁶ Členové Spolku byli většinou i členy parforsní společnosti. Roku 1874 se ujali iniciativy hrabě Oktavián Kinský, hrabě Emil Fürstenberg a hrabě Max Ugarte. Místo pro pořádání bylo vybráno tam, kde se konaly štvance, nedaleko lesíku Cvrčkov. Tato oblast měla velmi rozmanité přírodní podmínky, takže byla ideálním pro vytvoření jedinečného dostihu. Nesmíme si však představovat průběh a kvalitu vystavení dráhy jako ve Velké Chuchli, která vznikla o plných 32 let později. I tribuny zde byly provizorní, i když pouze první rok.

2.2 A bylo to...

První Velká pardubická se ještě nesla ve znamení provizornosti. A to nejen v zázemí, ale také v kurzu dostihu, který byl v následujícím ročníku změněn. V premiéře na koně a jezdce čekalo 24 překážek. Délka trati byla stanovena na 6 950 metrů.²⁷ Co se týče překážek, tak byly zejména přírodního typu. Našli bychom zde překážky z proutí a tři vodní příkopy. Byly vytvořeny tři kamenné zdi a několik překážek s příkopem. Největší obavy byly z překážky číslo sedm. Jednalo se o skok, který měl 244 cm široký příkop. Z této překážky postupem času vznikl onen obávaný a slavný Taxisův příkop. Dnes je tento Taxisův příkop dokonce 400 cm široký (pouze příkop).

Zázemí dostihů bylo opravdu velmi provizorní. Chyběly zde tribuny i oplocení. Tribuny zde zastal kočár, jenž byl určen pro rozhodčího. V prvním ročníku byl rozhodčím kníže Alfréd Windischgrätz. Až posléze byly vybudovány tribuny, jež stály až do druhé světové války. Jednalo se o tři tribuny, kdy první byla dřevěná (1892), druhá železobetonová (1913) a poslední betonová (1931).²⁸ Komise byla ovšem ustanovena již

²⁴ Miloš Svoboda, Velká pardubická steeplechase, Olympia, Praha 1969, s. 81.

²⁵ Josef Sekař, Dějiny Pardubic nad Labem 1947, díl 2., část 2, s. 338.

²⁶ Pavel Kovář, Šampaňské s příchutí pelyňku, Praha 2000, s. 11.

²⁷ Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba, Od Fantoma po Peruána, Pardubice 2000, s. 395.

²⁸ Kateřina Kotrlá, Počátky a vývoj dostihového sportu ve východních Čechách, Praha 2005, UK, vedoucí diplomové práce Doc.PhDr.Milan Hlavačka, CSc., s.65.

od prvního ročníku. Jejími členy byli Emil Fürstenberg, kníže Trauttmansdorff, hrabě Max Ugarte. Startérem Michael Esterházy a vážným hrabě František Clam Gallas.²⁹

Byly stanoveny propozice dostihu, kde se uvádějí podmínky přijetí do dostihu a také ustanovení výher. Výhra činila 8 000 zlatých. Dostih byl vypsán pro koně jakéhokoliv věku a z jakékoliv země. Přihláška stála 200 zlatých a 50 zlatých odstupné do 20. října. Od tohoto data pak odstupné činilo 100 zlatých. Druhý kůň v cíli získal 600 zlatých, které byly vybrány z odstupného a vkladů. Zbytek vybraných peněz připadl vítězi. Takže nakonec vítězný Fantome bral místo 8 000 zlatých 11 700 zlatých. Přihlášek do dostihu bylo zasláno 36.³⁰ Nakonec se dostihu zúčastnilo 14 startujících.³¹

Termín byl naplánován na čtvrtek 5. listopadu. Všech čtrnáct startujících bylo připraveno ke startu. Pouze tři ze čtrnácti koní byli ze zahraničí, a to z Německa. Cílem první, jistě o dvě délky, proběhl Fantome. Šestiletý hnědák potvrdil roli favorita a i přes nejvyšší nesenou váhu v poli (161 Pfd. (pfund), což je 80,5 kg) zadržene zvítězil. V sedle měl George Sayerse. Do cíle se dostalo pouhých šest koní, a to v pořadí Fantome (jezdec Sayers), Fantasca (Twiddy), Yarmack (Sherrington), Cossack (Taylor), Caprice de Lissa (Zsombok) a Isis (Herbert). V premiérovém ročníku také došlo k fatálnímu zranění koně. Obětí se stal šestiletý ryzák Strizzel.³²

Jezdci nebyli jen „běžného původu“, ale také šlechtici. Ať již to byli členové rodiny Baltazzi, nebo zejména z rodu Kinských. Rodina Baltazzi se ve Velké pardubické prosadila díky Hektorovi. Hektor byl bratr zakladatele Hřebčína Napajedla Aristida. Žil v letech 1851-1916.³³ Měl za manželku Annu Ugarte, což byla dcera jednoho ze zakladatelů dostihů hraběte Maxe Ugarteho.³⁴ Sňatek se uskutečnil v roce 1874.³⁵ Hektor se prosadil jako překážkový jezdec. Ve Velké pardubické startoval devětkrát, z toho získal tři vítězství (1881 a 1883 s klisnou Victorií, v roce 1887 zvítězil s Woodmanem) V dalších šesti startech získal jednou dvakrát druhé a jednou třetí místo. Třikrát dostih nedokončil.³⁶ Získal dokonce vítězství v šampionátu amatérských jezdců v roce 1881 a v

²⁹ Tamtéž s. 68.

³⁰ Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba, *Od Fantoma po Peruána*, Pardubice 2000, s. 271.

³¹ Miloš Svoboda, *Velká pardubická steeplechase*, Olympia, Praha 1969, s.169.

³² Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba, *Od Fantoma po Peruána*, Pardubice 2000, s. 271.

³³ Heinrich Baltazzi-Scharschmid – Hermann Swistun, *Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Wien*, Hermann Böhlau Nachf., Vídeň 1980, s.1.

³⁴ Miloš Svoboda, *100 ročníků Velké pardubické*, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1990, s.142.

³⁵ Heinrich Baltazzi-Scharschmid – Hermann Swistun, *Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Wien*, Hermann Böhlau Nachf., Vídeň 1980, s. 1.

³⁶ Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba, *Od Fantoma po Peruána*, Pardubice 2000, s. 277-282.

letech 1883-1886.³⁷ Rodina Kinských získala ve Velké pardubické mimořádné postavení. Mezi zakladateli byl již zmíněný hrabě Oktavián Kinský. Ovšem samotného Oktaviána předčil jeho syn, taktéž hrabě Zdenko Kinský, který žil v letech 1844-1932.³⁸ Aktivně se zúčastňoval honů i dostihů. V samotné Velké pardubické startoval třikrát. V roce 1880 se umístil s klisnou Juno na druhém místě. O rok později s klisnou Fleurette na třetím místě a v roce 1901 s hřebcem Magyarádem na čtvrtém místě.³⁹ Je o něm známo, že byl velký příznivcem sportu a měl vůli všechny dostihy dokončit. Jeho nezdolná vůle se projevila při parforsním honu v roce 1914. Jeho klisna upadla a musela být utracena. Zdenko však hon nevzdal a vypůjčil si koně a hon dokončil i se zraněním. Mnozí jezdci nebyli šlechtického původu a byli jezdci z povolání.

Majitelé dostihových koní byli ve většině šlechtici. Například v premiérovém ročníku měli koně, krom organizátorů hraběte Maxe Ugarteho, hraběte Oktaviána Kinského a hraběte Fürstenberga, také baron Cramm, hrabě Clam Gallas, hrabě Conrad Metternich či hrabě Nicolo Esterházy.

2.3. Sociální zázemí

Bohužel ke kapitole o počátcích pardubického závodiště neexistuje příliš mnoho informací, a tak sociální zázemí musíme hledat hlavně v novinových článcích, kterých rovněž mnoho není. Alespoň částečný obraz je možné sestavit si z dochovaných dobových fotografií.

Dostihové obecenstvo se na pardubickém závodišti v prvních dvou třech letech příliš nevyskytovalo. Velká pardubická byla výhradně v rukách šlechty. První ročník byl sice provizorní, ale na dalších již byla patrna zvyšující se popularita, což je zřejmé i z fotografií, kdy diváci stáli přímo u skoků. Popularitu dostihu podtrhuje i fakt, který přinesly Národní listy ze dne 5. listopadu 1876, ty přináší zprávu o tom, že se koňské dostihy a štvanice nemohou konat díky mrazům. Důležitým faktem bylo, že na dostihy přicestoval císař František Josef I. Přijel vlakem zastavujícím i v kladrubsckém hřebčíně, který rovněž poctil svou návštěvou. Jak bylo zvykem, císaře vítaly v každém městě davy lidí. Každopádně můžeme soudit, že se zpočátku jednalo o uzavřenou šlechtickou akci, kam běžný občan neměl přístup. Pardubické závodiště tedy nebylo založeno s cílem

³⁷ Miloš Svoboda, *Velká pardubická steeplechase*, Olympia, Praha 1969, s. 122.

³⁸ Pavel Kovář, *Šampaňské s příchutí pelyňku*, Praha 2000, s. 11.

³⁹ Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba, *Od Fantoma po Peruána*, Pardubice 2000, s. 297.

veřejné akce, ba naopak. S tím souvisí i fenomén módy, kdy z fotografií můžeme pozorovat velkou honosnost oblečení. Zejména jezdci, tedy šlechtici samotní, měli většinou sako s bílými rajtkami a vysokými jezdeckými botami. Ženy měly klobouky a dlouhé šaty.

Co se týče významných osobností, tak je velice zajímavé sledovat jak jsou rodiny spjaty nejen s dostihovým závodistištěm v Pardubicích, ale také je nalezneme například jako další významné osobnosti při povznesení dostihů. Jmenujme například rodinu Baltazzi, kdy, jak jsem zmínila výše, bratr zakladatele napajedelského hřebčína byl rovněž jedním z jezdců. To ale není jediný případ, jelikož manželka Aristida Baltazzi (zakladatel napajedelského hřebčína) byla členkou Spolku, který stál za vznikem chuchelského závodistiště. Jak tedy z uvedených příkladů můžeme vidět, dostihy musíme brát jako propojenou „organizaci“, kde závodistiště vznikala díky lidem, kteří měli s koňmi již mnoho co do činění v minulosti či je pomoc při vzniku ovlivnila natolik, že se věnovali koním i nadále. To je případ i rodiny Kinských, kdy Oktavián Kinský založil chov koní Kinských, kteří se následně prosadili ve Velké pardubické jako například klisna Norma s první vítěznou ženou v historii Latou Brandisovou v 1937.

Kdybychom posuzovali Velkou pardubickou podle národnostního zřetele, tak v prvních letech nalezneme jen málo zmínek. To bylo zapříčiněno skutečností, že většina majitelů byla šlechtického původu, pro které nebyl podstatný a diváků bylo zpočátku fungování závodistiště málo. Zde můžeme pozorovat rozdíl mezi chuchelským závodistištěm a pardubickým, které vzniklo o několik let dřív. Velkou pardubickou tedy jako národnostní tendence, kdy vyhraje český či německý kůň, nemůžeme považovat za pádný. Tento moment přišel až mnohem později. Například z osobního svědectví Václava Chaloupky, který byl dostihovým jezdcem za dob socialismu a jezdil trojnásobného vítěze Velké pardubické Koroka, plyne, že se tento dostih stal hlavním, který lidé sledovali s nadšením, že by konečně mohl vyhrát český kůň. Bohužel za éry komunismu došlo k pošpinění Velké pardubické, kdy mnohdy bylo předem určeno, že vyhraje ruský kůň. Korok byl, v přehnaném slova smyslu, českou vlajkovou lodí, která porazila ruské koně třikrát za sebou. Korok a Václav Chaloupka byly hvězdy, o kterých psal tisk, vysílala televize atd. To však bylo až v 60. letech. Do té doby byl pardubický dostihový svět většinou akcí pro společenskou elitu.

Fenomén Velké pardubické se však začal šířit i za hranice, protože byl tento dostih označován jako jeden z nejtěžších. Tato éra přichází zhruba od 20. dvacátých let 20. století, kdy se dostihový sport stal nedílnou součástí „zábavního centra“ a Velká pardubická byla dostihem s dlouholetou tradicí. Do Čech začali přijíždět i zahraniční jezdci a koně. Doprava koní byla náročná, když koně museli cestovat vlaky mnoho hodin. Země, ze kterých přijížděli, byly například Maďarsko, Rakousko, Německo, Rusko atd. Samozřejmě tento trend napomohl popularizaci dostihového sportu v Čechách. Na dostihy v Pardubicích zvaly novinové články a různé letáky, které byly přílohou novin.

Prestižní bylo také vlastnit koně, který uspěl ve Velké pardubické. Tito koně byli velmi cenění. Významní hřebci odcházeli do hřebčínů, což je patrné i na příkladu Hřebčína Napajedla. Zajímavostí však je, že koně odcházeli do chovu svých majitelů a ne jako v dnešní době, kdy hřebci jsou pronajímáni velkým hřebčínům.

Dalším faktorem je zranění a zdraví koní. Koně byli bráni jako pracovní nástroj. Sice dostihoví koně byli trénováni pro dostihy, ale jejich zranění se nijak neřešila. Péče o koně nebyla v té době na takové úrovni, aby jejich zraněním lidé mohli předcházet a hlavně za koně byla hned další náhrada, kterou šlechtici koupili. Hlavní příčinou zranění byla velmi těžká dráha. Vodní příkopy byly například čtyři metry dlouhé a dva metry hluboké. Bohužel docházelo i k utopení koní. Koně si většinou přivodili frakturu nohy a následně museli být utraceni. Po druhé světové válce se kurz dostihu změnil a zjednodušil, ale i tak docházelo nadále k zranění, až byla Velká pardubická označována jako týrání koní. Na druhou stranu nebýt věhlasu Velké pardubické a konání dostihů jako takových, tak by koní v českých zemích s příchodem motorizace zbylo jen velmi málo.

3. Závodiště ve Velké Chuchli aneb cesta k centrálnímu závodišti

První dostih pořádaný na území Čech se konal 9. října 1839 na závodišti Invalidovna, kde bylo v této době vojenské cvičiště.⁴⁰ V tomto závodě startovali pouze dva koně organizátorů. Jednalo se o Oktaviána Kinského a jeho koně Game Boy a rivalem byl hrabě Renard a jeho kůň Hyppolit. Byli angažováni angličtí žokejové a dostih byl dlouhý 3 200 metrů. Nakonec zvítězil Game Boy.⁴¹ S postupem času a vznikem Českého závodního spolku, přestalo toto vojenské cvičiště stačit, a tak se vybudovalo další na Císařské louce. Toto místo na dnešním Smíchově postihla povodeň nejdříve v roce 1890⁴² a poté v roce 1894,⁴³ kdy závodiště úplně zdevastovala. Po zničení dráhy bylo potřeba vybudovat nové centrální závodiště, které by hostilo největší dostihové mítinky. Vždyť již na Císařské louce se scházela společenská elita. Třikrát tu závodila i maďarská hvězda klisna Kisczem (za svou sportovní kariéru neporažená). Roku 1899 bylo vybudováno závodiště v Karlových Varech podle návrhu vídeňských architektů.⁴⁴ I přes novou dráhu bylo potřeba mít dostihy v Praze, což byla také otázka prestiže velkého města, srovnávající se s Vídní a Peští. Po jednáních jak s rakouským Jockey clubem, tak i v rámci Spolku, bylo rozhodnuto, že na prahu 20. století se vybuduje závodiště ve Velké Chuchli.

První česká závodiště vznikala v polovině 19. století. Pro pořádání dostihů bylo potřeba vytvořit organizaci, jež by zajišťovala veškerou administraci kolem nich. V roce 1857 vznikl „Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferderennen im Königreiche Böhme“.⁴⁵ Od roku 1889 nesl spolek název Bömischer Rennverein.⁴⁶ Od roku 1906 se spolek přejmenoval na Český závodní spolek a až v roce 1919 dostal název Československý Jockey club.⁴⁷ Spolek byl vytvořen Rakouským Jockey clubem ve Vídni

⁴⁰ Martin Cáp, Tomáš Hromádka, Sláva chuchelských dostihů, Praha 2006, s. 5.

⁴¹ Tamtéž s. 5.

⁴² Jiří Zlámaný, Velká Chuchle dostihová aneb průřez historií hlavního českého závodiště, 1. vydání, 2003, s. 9.

⁴³ Martin Cáp, Tomáš Hromádka, Sláva chuchelských dostihů, Praha 2006, s. 5.

⁴⁴ Zdeněk Mahler, Člověk a kůň, 1. vydání, 1995, strana 143

⁴⁵ Archiv hlavního města Prahy, Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, sign.XIV/0001.

⁴⁶ Archiv hlavního města Prahy, Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, sign.XIV/0001.

⁴⁷ Archiv hlavního města Prahy, Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, sign.XIV/0001.

a také podléhal jejímu rozhodnutí. Postupem času získala „česká pobočka“ čím dál tím více pravomocí, ale pořád ji s rakouským Jockey clubem spojovaly stanovy. Ty byly stejné jak pro Rakousko, tak i pro Čechy. Základní odlišností byl jednacím jazyk, kdy pro Čechy to byla logicky čeština. Sídlo bylo v Praze. Do května 1927 sídlili Na Poříčí. Poté se přesunuli do ulice Myslíkovy číslo popisné 8 na Praze 2, kde bylo sídlo do roku 1928. Dalším stěhováním se přesunuli do ulice Na Výtoni 6 na Praze 2. Zde byli v letech 1928-1930. Následně do Štefánkovy ulice 5 na Smíchově. Dnes Jockey club sídlí v Radotínské ulici 69 na Praze 5. Jednání spolku probíhalo nepravidelně, ale bylo to zhruba jednou za dva měsíce. Schůzky byly konány zejména v Obecním domě v Praze, kde byl využit Grégrův či Sladkovského sál. Členové se také scházeli v klubovních místnostech, které byly v rámci sídla. Ale nebylo to pravidlem, jelikož se sešli například i v hotelu Černý kůň, a to právě když projednávali vznik závodiště ve Velké Chuchli.⁴⁸

Hlavním účelem klubu, což se posléze objevilo i ve stanovách, bylo vybudování a povznesení chovu koně plnokrevného a polokrevného, pořádání závodů a také podporování chovu koně českého, pořádání výstav, přehlídek, atd.⁴⁹

Členové spolku byli významnými osobnostmi. Představitelé tohoto spolku byli např. Felix Aehrenthal (ve funkci v letech 1892-1903), Otakar hrabě Westphalen (ve funkci v letech 1904-1916), v letech 1916-1919 byla pozice neobsazená z důvodu I. světové války. Po ní se na rok dostal do funkce Otto Štěpánek a od roku 1920 nastoupil do úřadu Bohumil Bradáč.⁵⁰ Dalšími členy byly významné osobnosti jako Zdenko Radslav Kinský, Marie Baltazzi-Stockau, Rudolf Czernin a další.⁵¹

3.1 Vytvoření závodiště první třídy

Velká Chuchle se dnes nachází na jihozápadním okraji Prahy. Výběr místa pro nové závodiště nebylo zrovna jednoduchým úkolem. Místo mělo být přístupné pro širokou veřejnost, ale také se muselo vykoupit či pronajmout velké množství pozemků, což nebylo snadné. Z článku v Bohemii z 16.1.1906 můžeme dokumentovat, jak proces

⁴⁸ Archiv hlavního města Prahy, Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, sign.XIV/0001.

⁴⁹ Archiv hlavního města Prahy, Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, sign.XIV/0001.

⁵⁰ Archiv hlavního města Prahy, Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, sign.XIV/0001.

⁵¹ Archiv hlavního města Prahy, Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, sign.XIV/0001.

probíhal.⁵² Spolek se sešel v hotelu Černý kůň. Za předsednictví Otokara von Westphalena (předsedal spolku v letech 1904-1916) se projednala otázka závodiště v Karlových Varech. Dále se jednalo o vytvoření nové dráhy v Praze. Jak uvádí článek, tak referent informoval, že je možné získat půdu ve Velké Chuchli a také že bude poskytnuta půjčka ve výši 200 000 korun. Půjčka byla poskytnuta od města Prahy.⁵³ Dále uvádí výhody pro případnou výstavbu závodiště ve Velké Chuchli. Tou hlavní je dopravní spojení, které z centra trvá fiakru 45 minut, drožce 35 minut, parníku 30 minut a železnici (z nádraží Františka Josefa – dnešní Hlavní nádraží) 18 minut. Také se předpokládal příliv turistů, a tedy přísun financí, pro hotely v okolí závodiště.⁵⁴ O spojení informoval i článek z Bohemie z 21.1.1906.⁵⁵ U dopravního spojení si nebylo na co stěžovat. Z nádraží Františka Josefa trvala cesta vlakem pár minut a zastávka byla umístěna nedaleko tribun. Parník vyjížděl z Palackého nábřeží. Pro cestu povozy se využívala silnice ze Smíchova na Zbraslav. Návštěvníci se mohli na závodiště projít, vedla tam cesta podél Vltavy. Cesta vedoucí od Palackého nábřeží se odhadovala na 1 hodinu a 15 minut. V neposlední řadě se počítalo s rozšířením tramvaje ze Smíchova až k Zbraslavi.

Pro diváky byly vystavěny dvě dřevěné tribuny. Hodně se podobaly těm na dráze v Karlových Varech. Tyto však byly zbořeny a od roku 1991 se otevřena zbrusu nová tribuna.⁵⁶ Stojí dodnes. Staré tribuny byly umístěny podél dostihové dráhy v blízkosti železniční zastávky. Tribuny byly plánovány tak, aby v odpoledních hodinách měli diváci stín a i v cílové rovině byl stín.⁵⁷

Dráha samotná měla být určena zejména pro cvalové dostihy, tedy roviny a steeplechase. Na 40 hektarech se plánovalo vytvořit elipsovitou dráhu o obvodu 2800 metrů a šířce 25 metrů. Cílová rovinka měla být dlouhá 600 metrů. Kurz měl vést na pravou ruku podél zbraslavské silnice. Vnitřek oválu měl být využit pro kurz steeplechase.⁵⁸

⁵² Bohemia, č.15, 16.1.1906, s. 7.

⁵³ Martin Cáp, Tomáš Hromádka, Sláva chuchelských dostihů, Praha 2006, s. 8.

⁵⁴ Zejména to byl Hotel Start, který stojí dodnes. Nachází se na příjezdové cestě k závodišti a je zhruba 20 metrů od stájí.

⁵⁵ Bohemia, č.20, 21.1.1906, s. 26.

⁵⁶ Jiří Zlámaný, Velká Chuchle dostihová aneb průřez historií hlavního českého závodiště, 1.vydání, 2003, s. 91.

⁵⁷ Bohemia, č.20, 21.1.1906, s. 26.

⁵⁸ Bohemia, č.20, 21.1.1906, s. 26.

Veškeré plány byly vypracovány již v březnu a čekalo se jen na zahájení stavby. Byly uveřejněny základní požadavky, a to: modernost, solidnost a praktičnost. Též bylo požadováno, aby se stavěly všechny části najednou. Zejména se jednalo o provozní tribunu, tribunu s lóžemi a restauračními místnostmi, diváckou tribunu se sázkovými pokladnami. Dále se v Chuchli byly tribuny ke stání, lóže rozhodčích, pódium pro orchestr, potíci lázně (určené pro žokeje, kde se potili, aby se dostali na předepsanou váhu). V tribuně s lóžemi byl umístěn poštovní úřad a buňky pro telefonní hovory.⁵⁹ Rozdělením tribun na tribunu s lóžemi a diváckou tribunu se návštěvníci rozdělili na dvě skupiny. Ta s lóžemi byla určena pro významné osoby, ať již to byli členové Spolku, šlechtici, politicky angažovaní lidé či bohatí podnikatelé. Pro ostatní, tedy nižší vrstvy, které si nemohly dovolit být mezi smetánkou společnosti, byla určena klasická divácká tribuna. To samé najdeme i v dnešní době ve Velké Chuchli a nejen tam, ale i na ostatních závodištích. Pro významné osobnosti jsou určeny salónky pro V.I.P. a ostatní mají přístup na nezakrytou část tribuny.

Problém nastal s plánovanou tramvajovou dráhou, jelikož v cestě stála skála, kde byl pomník vědce Barranda. Původně bylo plánováno skálu vyhodit do povětří, ale kvůli památníku to nebylo možné.⁶⁰ Nakonec se roku 1906 stejně tak stalo a skála, jež překážela v cestě, byla odstraněna. Stavba byla financována Prahou a stavbu prováděla C. a. k. státní dráhy.⁶¹

V polovině dubna 1906 již byly vytyčeny dráhy. Dráha pro rovinové dostihy byla nakonec 2 300 metrů dlouhá o šířce 30 metrů, kdy 25 metrů byla dráha závodní a 5 metrů bylo určeno pro dráhu pracovní. Uvnitř se nacházela trať pro překážkové dostihy o šířce 20 metrů a to ve formě osmičky. Kompletně měla být hotova v květnu. Tribuny a ostatní zázemí mělo být dokončeno v září. Také již byl naplánován program, který nakonec čítal čtyři dostihové dny, kdy se měly běhat tři překážkové a tři rovinové dostihy v jednom dnu.⁶²

Nakonec bylo naplánováno 23 dostihů, měly být uspořádány do jednoho mítinku během čtyř dnů. Bylo vyčleněno 10 čestných cen a 80 000 korun, které měly být rozděleny mezi všechny závody. Dostihy byly vypsané jako mezinárodní, jelikož se

⁵⁹ Bohemia, č.72, 14.3.1906, s. 7.

⁶⁰ Bohemia, č.72, 14.3.1906, s. 7.

⁶¹ Tamtéž s. 7.

⁶² Bohemia, č.15, 15.4.1906, s. 7.

očekávala velká zahraniční účast. Tři dostihy byly důstojnické a mohli se jich zúčastnit pouze rakousko-uherský či němečtí důstojníci. Ostatní jezdci byli buď profesionálové nebo sami majitelé startujících koní. Vypsány byly i dva dostihy, kde koně jeli přímo jejich majitelé. Devět dostihů bylo rovinových a čtrnáct překážkových (z toho osm steeplechase). Největším tahákem měly být právě steeplechase. Byly vypsány na vzdálenost 2400 a 5000 metrů a dostaly názvy Cena královského hlavního města a Velká pražská steeplechase.⁶³

Tribuny stály, koně byli ve stájích a ovál se začal zelenat novou trávou. Vše bylo připraveno na den D. Oznámení o pořádání prvních dostihů bylo stanoveno na 23. září 1906. Bylo jasné, že otevření nového závodiště se velmi očekává. Už byly přijaty přihlášky do dostihů. K 1. září bylo přihlášeno 26 koní do Ceny královského hlavního města Prahy a 37 do Velké pražské steeplechase. Do steeplechase bylo přihlášeno 13 zahraničních účastníků, z toho 11 Němců a 2 koně ze Švýcarska.⁶⁴

První dostihový den byl velmi očekáván. Kvůli vytrvalým deštům byly dostihy odloženy na 24. září 1906. Ale přesunutí nebylo konečné. Pro další deště byl mítink znovu přesunut a to na 28. září 1906. Rozhodnutí bylo velmi komentováno v Bohemii. Autor článku vidí velké pozitivum v postavení pražské dráhy a vyrovnání se takovým závodištěm jako je Vídeň nebo Pešť. Bohužel vytrvalé deště moc nepomohly situaci. Také se snášela řada kritik od trenérů koní. Zejména zahraniční účastníci bylo rozhořčení, jelikož koně potřebovali trénovat a na rozbahněné půdě to opravdu nešlo. Dokonce někteří z nich chtěli Prahu opustit.⁶⁵ Problém byl také v odsunutí premiérového dne, jelikož spolek chtěl, aby pro nevyhovující stav dráhy byly závody zrušeny. To však nešlo, protože ve stanovách bylo, že dostihový den se může přesouvat jen po 24 hodinách. Po týdně přesouvání se dostihy pokládaly za zrušené. To by znamenalo značné komplikace, než by byly všechny čtyři dny zrušeny. To by také znamenalo, že zahraniční účastníci by platili více za ustájení koní. Nakonec na závodiště zavítal jeden z představitelů Rakouského Jockey clubu, Aristide Baltazzi. Ten zamítl žádost Spolku o zrušení dostihů. Nakonec se domluvili, že by bylo možné uskutečnit dostihy.⁶⁶ I počasí se umoudřilo a

⁶³ Bohemia, č.170, 22.6.1906, s. 9.

⁶⁴ Bohemia, č.248, 8.9.1906, s. 26.

⁶⁵ Bohemia, č.262, 23.9.1906, s. 26.

⁶⁶ Bohemia, č.263, 24.9.1906, s. 5.

dráha vyschla natolik, aby se mohl plánovaný mítink přeci jen realizovat. Datum bylo stanoveno na 28. září 1906. Následující tři dny se konaly 30. září, 2. října a 4. října.

Zbrusu nové závodiště získalo ihned na prestiži. Do Chuchle přijelo mnoho lidí. Dokonce byl vypraven speciální vlak z nádraží Františka Josefa, jenž přivezl 1650 osob.⁶⁷ Další spoj ze Smíchovského nádraží přivezl 1150 osob.⁶⁸ Byly využity i parníky, které přivezly 4000 osob.⁶⁹ Konalo se pět dostihů, a to dva rovinové, jeden přes proutěné překážky a dvě steeplechase.⁷⁰ Premiérový dostih vyhrála klisna Vision s Františkem Bartoschem.⁷¹

Všechny čtyři mítinky byly odběhnuty. Z reakce novin můžeme vyčíst pochvalné články, ale také kritizující. V novinách Venkov byly reakce velmi kladné. První ohlasy přinesl již po druhém dostihovém dni. Autor vyzdvihuje velkou návštěvnost, kterou odhadoval na tisíce lidí. Kladně hodnotí dopravu, kde zmiňuje, že vlak jezdil po čtvrthodinách, také byly využity parníky. Na závodiště proudily davy pěších, fiakrů, kol a automobilů. Zachycuje nepopsatelnou atmosféru: „*Křik, život, víření, směsice barev – úchvatný obrázek. Každý spěchal a sotva najde místečko, z něhož poněkud vidí.*“⁷² K třetímu dni autor článku vidí hlavní nedostatek v počtu koní. Také si stěžuje na přijímače sázek tedy bookmakera, který buď sázky vůbec nevypisoval, anebo otevřel sázky jen na vítězného koně. Kriticky hodnotí i jeho rychlost, jelikož se tvořily dlouhé fronty, které návštěvníky rozladily. Uvádí i zajímavý obrat, který k 28. září konal 45 000 K a k 30. září 80 000 K. Což bylo hodně málo na rozdíl od Budapešti, kde byl obrat 500 000 K.⁷³ Ve shrnutí všech tří dnů autor doufá, že se některé věci na závodišti zlepší. Zejména co se týče dotací dostihů či věcných cen, jež by přilákaly více cizinců. Také doufá, že se v dalším roce bude konat více dostihů jak na jaře, tak na podzim.⁷⁴

Jiného názoru byl autor z Práva lidu. Dostihy sice hodnotil kladně, ale pořadatelům vytkl několik zásadních nedostatků. Zejména si autor posteskl nad tím, že

⁶⁷ Jiří Zlámaný, Velká Chuchle dostihová aneb průřez historií hlavního českého závodiště, 1.vydání, 2003, s. 10

⁶⁸ Tamtéž s. 10.

⁶⁹ Tamtéž s. 10.

⁷⁰ Tamtéž s. 11.

⁷¹ Tento jezdec byl vojenský zvěrolékař. Byl také často najímán jinými dostihovými stáji. Sám vlastnil dostihovou stáj, která sídlila v Jesničankách. Dokonce také jezdil dostihy v Pardubicích, kde se mu splnil jeho sen vyhrát Velkou pardubickou. Vyhrál v roce 1912 s Jamagatou. S touto klisnou se také v roce 1913 vypravil do Liverpoolu do Velké národní steeplechase. Tento dostih bohužel nedokončili.

⁷² Venkov, 2.října, s. 7.

⁷³ Venkov, 3.října, s. 8.

⁷⁴ Venkov, 5.října, s. 6.

firmy, ale také sázky zde byly pouze německé. Poukazuje na to, že české obecnstvo dalo do vzniku závodiště dost peněz, a tak by to měli aspoň brát pořadatelé v potaz a neměli by na ně zapomínat.⁷⁵ Z tohoto příspěvku se odráží rivalita mezi Němci a Čechy na počátku 20. století.

Na rozdíl od Velké pardubické, kde byli majitelé koní převážně šlechtici, jsou v Chuchli majitelé velmi rozdílní. Najdeme zde šlechtice jako například hraběte Czernina či hraběte Palffyho. Ale ve své většině to již byli majitelé z podnikatelského prostředí. Není se čemu divit, když závodiště ve Velké Chuchli vzniklo o 32 let později než v Pardubicích. Za tu dobu se dostihy více otevřely pro širší veřejnost a proměnily se struktury společnosti. Jedinou vlivnou skupinou nebyl jen šlechtic, ale byli tu také podnikatelé a zaměstnanci v podnicích, pro než byly dostihy také přístupné. Ani zde nenajdeme šlechtice v sedlech svých koní. Nyní se objevují profesionální jezdci, kteří jsou najímáni majiteli. To samé najdeme u Velké pardubické, ale na druhou stranu v prvních ročnících byli ještě profesionální jezdci půl na půl se šlechtici.

⁷⁵ Právo lidu, č.273, str. 6.

3.2 Společenská akce

Dostihy ve Velké Chuchli se staly společenskou událostí. Na rozdíl od pardubického závodiště, které o několik let dříve bylo výhradně šlechtickou záležitostí, chuchelské závodiště se stalo přístupným pro širokou veřejnost. Pro ni se staly dostihy celodenním výletem a společenskou událostí. Jak již bylo výše zmíněno, museli lidé se do Velké Chuchle dostat dopravními prostředky, cena v nich rovněž nebyla nízká. Když vezmeme v úvahu tyto faktory, nebyla to pro diváky levná záležitost. I přesto návštěvnost byla vysoká, což můžeme soudit z dobových fotografií, které jsou velmi cenným materiálem, jelikož přináší mnoho informací, které bychom v archivních materiálech těžko našli. Další otázku, kterou jsem si pokládala, bylo, čím dostihy byly natolik fascinující, že přilákaly velké množství fanoušků. Z článků nalezneme svědectví o dostizích jako o sportu adrenalinu a emocí. Ten byl podnícen několika faktory. Musíme rozlišovat mezi diváky a zainteresovanými osobami jako byli například trenéři či majitelé. Co se týče diváků, tak hlavním lákadlem se staly peněžité sázky. Vidina přivýdělnku zlákala mnoho lidí. Sázky nefungovaly jako dnes, kdy hlavní roli mají velké sázkové kanceláře, ale sázelo se u tzv. bookmakerů, což byli lidé, kteří vypisovali kurzy na koně. Takových lidí mohlo být několik. Tento systém byl převzat z Velké Británie, kde dodnes funguje, kdy bookmakeři mají křídové tabule, kde neustále mění kurzy na koně, které následně vykřikují. Pro mnoho lidí se staly dostihy sváteční událostí, kdy se vypravili na výlet ve volném čase a mohli potkat významné osobnosti poválečné éry jako byl například prezident republiky, ministři atd. Zejména popularita Tomáše G. Masaryka byla natolik velká, že na jeho počest se ve Velké Chuchli začala běhat Cena prezidenta republiky. Pro zainteresovanou část jako trenéry a majitelé koní dostihy znamenaly jiný adrenalin, jelikož dostihy se běhaly o peněžité výhry. Peněžité výhry byly například v první dostihový den v hodnotě 80 000 korun, které se rozdělily mezi všechny konané dostihy, což vychází zhruba 3 500 korun na výherce. Peníze pro výherce byly jedna část, druhou byla i prestiž, kdy vyhráli jejich koně před očima významných osobností.

V dostizích se projevila i národnostní rivalita mezi Čechy a Němci, kdy Právo lidu kritizovalo, že sázkaři i firmy prodávající své zboží na závodišti byli němečtí. Národnostní boje mezi Čechy a Němci byly všudypřítomné. V novinách nalezneme jen narážky na problém němčiny a češtiny, kdy byla na závodišti upřednostňována němčina.

Dle mého názoru byl národnostní boj viděn zejména při dostizích, kdy se rozlišovalo mezi „českým“ a „německým“ koněm dle majitelů.

Dalším faktorem, který musíme zohlednit, je zárodek vytvoření nového pracovního sektoru. Bylo potřeba nových lidí, ať již to byli lidé pečující o koně jako jezdcí, dělníci ve stájích, trenéři, tak i funkcionáři v čele Spolku či prodejci šatů, krejčí a švadleny, bookmakeři, atd. Co se týče jezdců byli zpočátku šlechtického původu, ale již na prvním mítinku se objevili jezdcí jako například jezdec Janoušek, který neměl šlechtické předky. To znamená, že s příchodem profesionalizace sportu se i jezdec jako takový stal novou profesí. Vznik zejména chuchelského závodiště nastartovalo vznik „dostihového průmyslu“, jak je mnohdy tento sport nazýván v zahraničí.

3.3 Móda jako obraz dostihové společnosti

V průběhu staletí se móda stala výrazovým prostředkem společenské situace. Módu, na kterou jsem se zaměřila, byla takzvaná plesová, tedy nejvyšší společenská vrstva. Plesová se začala nazývat z důvodu toho, že divadlo a plesy byly v podstatě prvními společenskými událostmi, kterých lidé využívali v rámci svého volného času. Na tyto akce se samozřejmě účastníci potřebovali náležitě obléknout. Stejný módní fenomén se promítl i do dostihového prostředí. Postupem času se módní odvětví stalo novým podnikatelským směrem, dokladem toho je i První zemská jubilejní výstava v roce 1891, kde se představilo až 65 krejčovských společností. Dále se zúčastnili i obuvníci, výrobci klobouků atd.⁷⁶

Dostihové prostředí se tedy stalo rovněž prezentací módy. Důležitým pramenem se staly fotografie, kde můžeme vidět uhlazenost a eleganci dostihových návštěvníků. Pro poukázání na proměnu společnosti v letech, kdy vznikla Velká pardubická a dostihové závodiště ve Velké Chuchli, jsem si vybrala porovnání společenského oděvu kolem roku 1876 a 1906. V roce 1876 se ženy zejména soustředili na zdobení sukní, kdy zepředu byla sukně hladká. Zadní část byla většinou řasená a vytvářena dojem drapérie. Zadní díl byl rovněž delší, který měl představovat závoj.⁷⁷ Horní díl byl tvořen z korzety. Ten byl většinou méně zdobený, snad jen svislým vyšitím, které mělo za účel zeštíhlení. Přes korzety se nosily volné kabátky, které byly bohatě zdobené ve stylu zadního řasení

⁷⁶ Eva Uchalová, Česká móda od valčíku po tango, Praha 1997, s. 13.

⁷⁷ Eva Uchalová, Česká móda od valčíku po tango, Praha 1997, s. 52.

sukně.⁷⁸ Co se týče klobouků, tak ty byly nezbytným doplňkem. Dle dobových fotografií byly klobouky spíše decentní, tedy menší. Většinou měly stejný styl jako sukně či kabátky. Rovněž z fotografií můžeme vypočítat několik doplňků jako rukavice, vázanky či drobné kabelky.⁷⁹ Co se týče pánských oděvů, tak nebyly tak honosné jako dámské. Muži do společnosti nosili rovné dlouhé kalhoty, které byly buď černé nebo zdobené proužkem. Košile většinou bílé barvy, přes které se nosily zejména upnuté vestičky. V roce 1876 byly v módě hlavně dlouhé volnější kabáty či saka, které zdobily kapsy a v náprsní kapsičce kapesníček. Muži měli jako doplněk většinou černé cylindry, hole a bílé rukavice.⁸⁰

Téměř o třicet let později sledujeme úplný obrat v módě. Řasení a bohaté zdobení se již nenosilo. Přišla nová éra upnutých šatů, které měly zvýraznit rysy ženského těla. Sukně byly úzké, v dolních partiích lehce zdobené. Pokud se jednalo o šaty, tak byly zdobené kolem dekoltu a v dolních částích. Sukně byly doplněné korzetem a kabátky, které nebyly příliš zdobné. V chladném období ženy nosily úzké kabátky končící nad pasem.⁸¹ Z fotografií opět můžeme pozorovat klobouky, které byly velmi honosné a na jedné straně mírně zahnuté. Zdobení bylo velmi pestré, ať již to bylo peří, mašle, květy, atd.⁸² Pánská móda měla podobný ráz, kdy se kladl důraz na užší pojetí oděvu. Kalhoty byly úzké a většinou na dostizích byly viděny pouze v černé barvě. Saka rovněž zúžená v pase tak, aby vytvarovala postavu. Kapesníček, cylindr a rukavice nesměly chybět.⁸³

Z pojetí dvou různých období v rozmezí třiceti let je patrná změna tendencí v oblečení, ale i ve společnosti. V 70.-80. letech byl důraz na honosnost a zdobnost, to vidíme i u pořádání dostihů, kdy byla Velká pardubická pořádána jako událost v rámci šlechty, kde musíme brát v potaz honosnost akce.

⁷⁸Eva Uchalová, *Česká móda od valčíku po tango*, Praha 1997, s. 54.

⁷⁹ Archiv hlavního města Prahy, Fond Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen (Spolek pro zvelebení chovu koní a pro koňský spolek v Království českém), sign.XIV/0001.

⁸⁰ Archiv hlavního města Prahy, Fond Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen (Spolek pro zvelebení chovu koní a pro koňský spolek v Království českém), sign.XIV/0001.

⁸¹ Eva Uchalová, *Česká móda od valčíku po tango*, Praha 1997, s. 85

⁸² Archiv hlavního města Prahy, Fond Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen (Spolek pro zvelebení chovu koní a pro koňský spolek v Království českém), sign.XIV/0001.

⁸³ Archiv hlavního města Prahy, Fond Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen (Spolek pro zvelebení chovu koní a pro koňský spolek v Království českém), sign.XIV/0001.

Když na jedné straně byla poptávka po oblečení na dostihy, nesmíme opomenout druhou stránku věci, a to výrobce. Poptávka v prvních letech musela být vysoká, jelikož se dostihy konaly každý víkend zhruba od dubna do listopadu a významné osobnosti měly ve Velké Chuchli svá místa na tribunách, v podstatě dnešní V.I.P. salonky a neexistovalo, aby návštěvníci přišli víckrát ve stejném oblečení. To můžeme pozorovat i z fotografií. Výrobci, kteří by se speciálně zaměřili na výrobu „dostihové módy“, samozřejmě neexistovali. V novinách jako Bohemia i Právo lidu jsou inzerováni výrobci klobouků a společenských šatů. Z významných výrobců jmenujme například Gustava Müllera (výrobce klobouků), firma Federer and Piesen (výrobce šněrovaček), Julius Zirkan (výrobce šatů). Reklama se rovněž stala velmi důležitou, a tak v novinách byly zveřejňovány honosné inzeráty. Vedle zdobeného písma, sloganů (například „Koupíte dobře a levně“, „Ochrana róby zdarma“, „Bujná ňadra“, atd.) se uveřejňovaly i ukázky oděvů.

3.4 Žena a její postavení v dostizích

Žena na dostizích byla v prvních letech pořádání brána jako doprovod muže, který závodil. To bylo zejména v období, kdy vznikla Velká pardubická. První amazonkou, která se odvážila prorazit do koňských klání byla Lata Brandisová, která v roce 1937 dokonce Velkou pardubickou vyhrála se svou klisnou Normou. Lata Brandisová však nebyla ženou, která by svou cestu ke koním měla jednoduchou. Její matka Johanna von Schäfferová si vzala za manžela Leopolda Brandise, jehož rod měl příbuzenské vazby s rodem Kinských. Leopold Brandis sídlil v Řitce, kde založil soukromý chov koní, a tak Lata Brandisovou měla blízko ke koním. Je zajímavé, že její otec jí jako dívce nebránil v aktivitách, které zatím byly přístupné v podstatě jen mužům. Hlavní, kdo Lata Brandisovou „nakazil“ koňskými dostihy, byl její příbuzný a jeden ze zakladatelů dostihů hrabě Oktavián Kinský.⁸⁴ Toto je ale zcela ojedinělý případ, kdy žena jezdila dostihy. Málo z nich dostalo volnou ruku, co se týče koní. Zřejmě ani Lata by to bez podpory otce a strýce nikdy nedokázala.

Lata Brandisová byla první amazonkou a na dlouhou dobu poslední. Ve Velké pardubické byla první a další žena po ní startovala až v roce 1965 Eva Palyzová.⁸⁵ Ani co

⁸⁴ Pavel Kovář, Šampaňské s příchutí pelyňku, Praha 2000, s. 10.

⁸⁵ Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba, Od Fantoma po Peruána, Pardubice 2000, s. 364.

se týče majitelů koní, tak se mi nepodařilo vypátrat, že by jejich majitelem byla žena. Koňské dostihy tedy byly v podstatě mužskou záležitostí.

4. Hřebčín Napajedla

Chov koní neodmyslitelně patří k dostihům. Již od počátků byli speciálně šlechtěni koně, kteří měli být tvrdí, odolní a hlavně rychlí. Po několika staletích šlechtění se podařilo dosáhnout úspěchu. Byl zde kůň, jenž splňoval všechny předpoklady obstát v dostizích. Dostal jméno Thoroughbred, do češtiny přeloženo jako anglický plnokrevník. Toto plemeno bylo vyšlechtěno ze tří základních větví, to znamená ze tří hlavních hřebců. Byl to Byerley Turc, dále Godolphin Barb a v neposlední řadě Darley Arabian.

V Čechách se chov anglického plnokrevníka prosadil zejména v Napajedlích nedaleko Zlína. Byl založen v roce 1886 Aristidem Baltazzi. Rozhodně se jedná o přelomový krok. Zejména proto, že chov zajišťoval (a neustále zajišťuje) přísun nových koní do dostihů. Samozřejmě zde byly také importy ze zahraničí, a to z Německa, Francie, ale i z východních zemí.

4.1 Napajedelské panství

První památky o Napajedlech máme z roku 1344, kdy se nesměla vymáhat robota a lidé mohli volně zacházet s majetkem.⁸⁶ Panství bylo v držení několika rodů, a to Žerotínů, Wartenbergů a Rotalů. Z rodu Rotalů pocházela i Marie Anna, jež v roce 1764 nechala vystavět zámek ve valašském stylu.⁸⁷ Po její smrti převzal panství její příbuzný Bedřich ze Stockau. Rozloha panství v době převzetí činila 4 678 ha.⁸⁸

4.2 Rodina Aristida Baltazzi

Rodina Baltazziových byla „založena“ Evangelii Baltazzim, jenž se narodil na přelomu čtyřicátých - padesátých let 18. století.⁸⁹ Přišel z Turecka a usadil se na Smyrně.⁹⁰ Odtud dále pokračoval do Cařihradu, kde se věnoval rejdařství.⁹¹ Měl za

⁸⁶ Neumann, Bohuněk, Hlačík - 100 let Hřebčína Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s. 7.

⁸⁷ František Lerche, Hřebčín Napajedla, 1975, Turf-club SSM ve Státním zemědělském nakladatelství v Praze, s. 5.

⁸⁸ Neumann, Bohuněk, Hlačík - 100 let Hřebčína Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s. 7.

⁸⁹ Heinrich Baltazzi-Scharschmid – Hermann Swistun, Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Wien, Hermann Böhlau Nachf., Vídeň 1980, s. 1.

⁹⁰ Neumann, Bohuněk, Hlačík - 100 let Hřebčína Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s. 8.

⁹¹ Tamtéž s. 8.

manželku Theodoru. S ní měl syna Theodora. Byl vyslán do Paříže za vzděláním, kde jako bankéř zbohatl. Poté dokonce převzal bankovní dům v Konstantinopoli.⁹² S manželkou Elizou Sarellovou měli deset dětí, z nichž byli čtyři synové, a to Alexander, Hector, Aristides a Heinrich.⁹³ Po smrti svého otce se v roce 1860 dostali do poručnictví Albína Vetsera, což byl manžel jejich sestry Heleny.⁹⁴ Měl sídlo ve Vídni, a tak se bratři přestěhovali tam. Avšak zde nezůstali nadlouho, protože byli posláni do Anglie za vzděláním.⁹⁵

4.3 Aristide Baltazzi

Životopis

Narodil se v 1853.⁹⁶ Díky vzdělání v Anglii se dostal blízko ke koním. Proslul také jako honební a dostihový jezdec. Dokonce se zúčastnil Velké národní steeplechase v Liverpoolu a byl majitelem dostihové stáje. Největšího úspěchu dosáhl s hřebcem Kisbér, jehož spoluvlastnil s bratrem Alexandrem. Ten dokázal vyhrát prestižní Epsom derby, ale také opanoval i Grand Prix de Paris roku 1876.⁹⁷ Zpět z Anglie do Vídně přijeli oba bratři s velkými zkušenostmi. Rod Baltazzi byl považován za tak zvaný „zbohatlický“, „cizácký“ a navíc byla rodina bez erbu. Zbohatlický byl rod díky investicím do bank ve Vídni a Londýně.⁹⁸ Bratři Aristides a Hektor Baltazzi byli členy císařovny honební společnosti a samotná císařovna velmi obdivovala jejich jezdecké umění.⁹⁹ Oba bratři rovněž vlastnili dostihovou stáj, která byla velmi úspěšná na dostihovém závodisti ve Vídni.

Aristide Baltazzi byl také znám jako funkcionář rakouského Jockey clubu. Proslul zejména svou neústupností v dosažení „čistoty turfu“. Zejména se snažil zasahovat proti dopingu a nekalým praktikám bookmakerů.¹⁰⁰ Při zakládání hřebčína se funkcí nevzdal.

⁹² Martin Cáp, Ve stínu Mayerlingu: Historie rodu Baltazziů, Paddock Revue, říjen 2007, s. 18.

⁹³ Heinrich Baltazzi-Scharschmid – Hermann Swistun, Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Wien, Hermann Böhlau Nachf., Vídeň 1980, s. 1.

⁹⁴ Tamtéž s. 1.

⁹⁵ Neumann, Bohuněk, Hlačík - 100 let Hřebčína Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s. 9.

⁹⁶ Heinrich Baltazzi-Scharschmid – Hermann Swistun, Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Wien, Hermann Böhlau Nachf., Vídeň 1980, s. 1.

⁹⁷ Miroslav Vlček, Legendy českého turfu Aristides Baltazzi, Turf magazín, 11/12, s. 77 .

⁹⁸ Martin Cáp, Ve stínu Mayerlingu: Historie rodu Baltazziů, Paddock Revue, říjen 2007, s. 18.

⁹⁹ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹⁰⁰ Neumann, Bohuněk, Hlačík - 100 let Hřebčína Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s. 10.

Dokonce se stal v roce 1891 stewardem Jockey clubu ve Vídni. Po návratu z cesty do Abbazie onemocněl a 24. října 1914 zemřel ve Vídni.¹⁰¹ Dnes je Aristide Baltazzi pohřben v Napajedlích.

Příchod do Napajedel

Do Napajedel se Aristide Baltazzi dostal již před rokem 1884, kdy se přiznal do rodiny Stockau. Několikrát zavítal do Čech a díky návštěvám Velké pardubické a jeho členství ve spolku šlechtitelů koní se začal aktivně zapojovat do dění i zde. Aristide Baltazzi se v roce 1884¹⁰² oženil s Marií ze Stockau, které bylo 25 let. Nedlouho po jejich sňatku zemřel Mariin otec Bedřich ze Stockau. Celé panství odkázal Marii a její sestře Pavle. Sestry pověřily vedením panství Aristida Baltazzi.¹⁰³ Avšak ten nakonec svou švagrovou vyplatil. Částka činila 1 118 000 zlatých.¹⁰⁴

Aristide Baltazzi se pohyboval v chovatelství koní dlouhá léta, což se odráží z novinových článků, kdy článek z Moravské orlice ze dne 7. června 1887 zmiňuje Aristida Baltazzi jako člena chovatelského komise. Jednalo se o Spolek pro zvelebení chovu koní na Moravě. Tento spolek pořádal chovatelské akce, kdy se hodnotili nejlepší koně a následně byla chovatelům vyplacena výhra v hodnotě 50 zlatých a od spolku dostali i medaile. Co se týče komise, která koně posuzovala, tak členy byli jak Aristide Baltazzi, tak jeho bratr Hektor, který byl dostihovým jezdcem. Dalšími členy byli šlechtici jako například hrabě Leopold Sternberg či hrabě Zikmund Berchtold. Činnost Spolku hodnotím jako přelomový, jelikož šlechticům záleželo na kvalitě koní. Rovněž si šlechtici mohli koupit koně z výstav a nemuseli je dovážet ze zahraničí.¹⁰⁵ Spolek měl pravidelné akce, o kterých informovala Moravská orlice. Výstava byla rozdělená do několika kategorií, a to hřebata, ročci, chovné klisny, hřebci. Každý výherce byl odměněn cenou. Jednalo se ovšem o společenskou akci, kdy se nešlechtici, nadšení pro chov koní, scházeli a posuzovali koně.¹⁰⁶ To je myslím zajímavý faktor, jelikož vhodným koněm pro dostihy již nebyl každý, ale byli speciálně šlechtěni, čímž opět došlo k postupnému vývoji chovatelských středisek a docházelo k postupné profesionalizaci.

¹⁰¹ Tamtéž s. 10.

¹⁰² Moravský zemský archiv v Brně, Fond Rodinný archiv Stockau Napajedla, 1773-1925.

¹⁰³ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Rodinný archiv Stockau Napajedla, 1773-1925.

¹⁰⁴ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Rodinný archiv Stockau Napajedla, 1773-1925.

¹⁰⁵ Moravská orlice, 7. června 1887.

¹⁰⁶ Moravská orlice, 7. června 1887.

V roce 1886 se Aristide Baltazzi rozhodl založit hřebčín. Zejména využíval znalosti z Maďarska a Anglie. Přebudoval stáje pro skot na stáje pro koně. V té době se jednalo o jedny z nejmodernějších boxů.¹⁰⁷ Dodnes tyto budovy stojí. Zejména boxy pro plemenné hřebce byly velmi prostorné. Nejednalo se pouze o stáje přímo v hřebčíně, ale byly zřízeny další pobočky. První z nich byly Lesy, kde bylo 20 ha pastvin. Tyto pastviny byly určeny pro klisny s hříbaty. Dále zde byl Menšov s 10 ha pastvin, které byly určeny pro odstávčata. A poslední byly Skály s 20 ha pastvin, kde byli umístěni rocci. Poslední jmenovanou pobočku v roce 1925 převzal Tlumačov.¹⁰⁸ V roce 1910 byla zbudována pobočka Pěnné (funguje dodnes).¹⁰⁹

Aristide Baltazzi také 15. srpna 1906 navštívil nově vznikající závodiště ve Velké Chuchli a na jeho adresu se vyjádřil velmi pochvalně.¹¹⁰

Aristide Baltazzi jako nový typ člověka

Aristide Baltazzi představuje v roce 1886, tedy v době, kdy založil napajedelský hřebčín, nový typ člověka, dalo by se říci podnikatele. Koně ho uchvátili, a tak se svým bratrem Hektorem jezdili dostihy a vlastnili koně. Zkušenosti z Anglie byly klíčové, jelikož mohli vidět zaběhlý systém dostihů, činnost funkcionářů kolem závodů, nová závodiště, ale také hřebčiny. Zejména zkušenosti kolem hřebčinů byly pro něj zásadní, jelikož viděl a zjišťoval jaké koně do chovu zařazovat a hlavně jak chov řídit.

Svůj podnikatelský cíl zaměřil zejména na nově rodící se vrstvu, a to šlechticemajitele, kteří se snažili proniknout do dostihového dění. Dokázal skloubit podnikatelský záměr s cílem výdělku i následné prestiže. V podstatě měl volné místo na trhu, jelikož žádný pořádný hřebčín v zatím Čechách neexistoval. Šlechtici měli pouze pár koní, například Oktavián Kinský založil chov koní Kinských, kteří však byli šlechtěni speciálně kvůli jejich typické žluté barvě, a ne kvůli využití v dostizích. Aristida Baltazziho uchvátily dostihy, a tak měl v plánu založit chov plnokrevných koní, kteří v Čechách chováni nebyli.¹¹¹ Díky svým kontaktům v zahraničí dokázal do

¹⁰⁷ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹⁰⁸ Neumann, Bohuněk, Hlačík - 100 let Hřebčína Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s. 12.

¹⁰⁹ František Lerche, Hřebčín Napajedla, 1975, Turf-club SSM ve Státním zemědělském nakladatelství v Praze, s. 6.

¹¹⁰ Bohemia, č.225, 16.8.1906, s. 6.

¹¹¹ Jiří Dušek a kolektiv, Chov Koní v Československu, Praha 1987, s. 141.

napajedelského hřebčína dovézt kvalitní chovné klisny i hřebce, na což se také kupující dívali jinak, než kdyby do hřebčína zařadil koně z Čech, kteří nebyli speciálně šlechtěni pro dostihy. Zvláště když mohl říct, že jeho plemenní hřebci vyhráli významné dostihy v zahraničí. To byla na jedné straně odvaha podnikatele a na straně druhé to byla pozice šlechtice, která dokázala jeho plán zrealizovat díky nakupování koní. Aristide Baltazzi měl kontakty jak v Čechách, tak i v Rakousku, a tak mohl na dražby pozvat široké zastoupení potenciálních kupců. Byla to společenská událost, a tak se na ní sjelo velké množství lidí. Z prvního ročníku prodaných koní bylo několik, kteří se velmi dobře prezentovali na závodech, a tak Aristide Baltazzi získal další reklamu pro následný rozvoj.

Co se týče chodu hřebčína, tak Aristide Baltazzi rozhodně neměl jednoduchou pozici. Musel sehnat kvalitní a zkušené lidi, což se v Čechách hledalo obtížně, zvláště když zde neexistoval žádný profesionální hřebčín. Musel si tedy lidi vychovat tak, aby práci odváděli, jak mají. Dalším úskalím bylo papírování, kdy lidé museli mít pojištění, které jim Aristide Baltazzi vyřizoval u rakouské pobočky, kde měl celý hřebčín pojištěný.

Finanční stránka věci nebyla v prvních letech nijak příznivá díky půjčkám, které Aristide Baltazzi získal od svého tchána, tak i později od hlavního města Prahy.¹¹² Postupem času, hlavně díky dražbám a úspěšným odchovaným koním, byl hřebčín schopen si vydělat. Bohužel díky předčasnému úmrtí Aristida Baltazziho a zřejmě neznalosti jeho manželky začal mít hřebčín značné finanční problémy.¹¹³

4.4 První chovný materiál

První chovný materiál byl zejména brán z chovů ve střední Evropě. Zpočátku bylo zapotřebí prosazovat tvrdou selekci, jež závisela na výkonnosti, původu a exteriéru. V roce 1886 bylo v plemenné knize Rakouska-Uherska pro anglického plnokrevníka uvedeno pět chovných klisen. První dvě klisny získal Aristide od bratra Alexandra Baltazzi, který měl chov v Rakousku. Jednalo se o kobyly Missfortune a Anonyma.¹¹⁴ Do první světové války bylo registrováno 76 chovných klisen v Hřebčíně Napajedla.¹¹⁵

¹¹² Moravský zemský archiv v Brně, Fond Velkostatek Napajedla, 1603-1928.

¹¹³ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹¹⁴ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹¹⁵ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Velkostatek Napajedla, 1603-1928.

Co se týče plemenných hřebců, tak prvním byl Kisbér.¹¹⁶ Skvělý kuň na dráze, avšak jeho potomci úspěchů otce nedosahovali. Tento hřebec vyhrál v roce 1876 Epsom derby a Grand Prix de Paris. Jeho připouštěcí poplatek byl 300 zlatých.¹¹⁷ Další hřebci, příchozí v roce 1886, byli Metcalf a Digby Grand. V roce 1888 přišli noví tři hřebci, a to zejména Zsupán. Ten vyhrál německé a rakouské derby a byl pronajat na 11 let.¹¹⁸

Zvyšující se prestiž hřebčína můžeme dokumentovat na připouštění cizích chovných klisen za období od roku 1887 do roku 1906.¹¹⁹

Rok	Připouštění napajedelských klisen	Připouštění cizích klisen
1887	13	40
1888	20	44
1889	29	75
1900	38	69
1901	40	59
1902	40	70
1903	43	67
1904	44	88
1905	43	62
1906	47	116

Proč stoupal zájem o služby Hřebčína Napajedla, je zřejmé z výsledků jejich odchovanců. Napajedelští odchovanci dokázali vyhrávat či se umísťovat na prvních pěti místech v největších rakouských dostizích.

Zajímavostí je, že o chovném materiálu v Napajedlech psaly i noviny, kdy zejména Moravská orlice přinesla krátké novinové články o nových plemeních. V každém článku je shrnuto jaký hřebec byl dovezen, odkud a kolik bude stát připouštěcí poplatek. Občas je z článku vidět respekt k Aristidu Baltazzi jako chovatelem, který dovážel drahé a dobré plemeníky.¹²⁰

¹¹⁶ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Velkostatek Napajedla, 1603-1928.

¹¹⁷ Miroslav Vlček, Legendy českého turfu Aristides Baltazzi, Turf magazin, 11/12, s. 77.

¹¹⁸ Neumann, Bohuněk, Hlačík - 100 let Hřebčína Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s. 24.

¹¹⁹ Tamtéž s. 13.

¹²⁰ Moravská orlice, 7. června 1887.

4.5 Dražby

Dražba odchovanců neodmyslitelně patřila k chovu anglického plnokrevníka. I zde v Napajedlech se dražby zaběhly velmi rychle. První se konala již v roce 1888.¹²¹ Konání bylo vždy v týdnu před vídeňským derby.¹²² Nejednalo se jen o dražbu koní, ale šlo spíše o společenskou událost. Tento den byl nazýván Jour in Napajedl.¹²³ Dokonce byl vypravován zvláštní vlak z nádraží Ferdinandova ve Vídni. Cesta vlakem trvala necelé dvě hodiny, a tak se cestující mohli po skončení pohodlně dostat domů.¹²⁴ Tato událost se konala na zámku v Napajedlích a zejména v jeho anglických zahradách. Byl zde postavený velký stan, kde se návštěvníci mohli občerstvit. Hlavní delikatesou zde byli raci s perleťovým šampaňským. Hrála hudba v podání vojenského orchestru. Návštěvníci byli zejména příslušníci vyšších vrstev, těžko o nich v novinových článcích nacházíme jakoukoli zmínku, vždyť se jednalo o uzavřenou šlechtickou akci. Odpoledne přišel pravý důvod návštěvy, a to samotná dražba. Nejdříve byli předvedeni plemenní hřebci, dále chovné kobyly a posledními byli roční koně, kteří se dražili. Po ukončení se společnost přesunula k čajovému dýchánku v anglickém stylu.¹²⁵

Na prvním ročníku bylo nabídnuto sedm ročků. Všichni se prodali za celkovou sumu 14 060 zlatých. Ročci se prodávali beze jmen, aby si je noví majitelé mohli pojmenovat. Následující rok bylo deset ročků vydraženo za 40 550 zlatých. Je vidět jak ceny za jeden jediný rok značně vzrostly. Z prvního roku byla cena za jednoho ročního koně zhruba 2 009 zlatých a rok vstoupila na 4 055 zlatých, což je nárůst o 100%. Ceny i v dalších ročnicích rostly.¹²⁶ Vzdělání byl způsoben jednak dobrými výsledky na dráze (což bylo znát až po třetí dražbě, kdy se koně ukázali na dráze), ale hlavně šlo o společenskou prestiž koupit napajedelského koně na dražbě. Šlechtici zde demonstrovali své bohatství před ostatními na veřejnosti. Přepláceli jeden druhého, aby mohli vybraného ročního koně zakoupit. Zde je i provázanost s dostihy, kdy následně koně bojovali mezi sebou na

¹²¹ Heinrich Baltazzi-Scharschmid – Hermann Swistun, Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Wien, Hermann Böhlau Nachf., Vídeň 1980, s. 154.

¹²² Tamtéž s. 154.

¹²³ Tamtéž s. 156.

¹²⁴ Tamtéž s. 156.

¹²⁵ Tamtéž s. 156.

¹²⁶ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Velkostatek Napajedla, 1603-1928.

dostihové dráze, což přinášelo napajedelským dražbám ještě větší ohlas, jelikož koně byli úspěšní.¹²⁷

4.6 Smrt Aristida Baltazzi aneb krize hřebčína

Dne 24. října 1914 zemřel Aristide Baltazzi. Po něm panství převzala manželka. Ta však měla s vedením podniku značné problémy. Zejména po první světové válce nastaly problémy. V roce 1921 schodek činil 1 120 068 Kč.¹²⁸ Tato suma však nebyla konečná. Jak z archivních účtů můžeme vidět, peníze z podniku šly na věci mimo hřebčín jako například zvelebení zámku a podobně. Z dopisů mezi Právní společností v Praze a Marií Baltazzi najdeme opravdu velký problém. Marie Baltazzi v podstatě na dopisy nereagovala a Právní společnost v Praze proto chtěla zástavu majetku. Když již mělo dojít k zástavě majetku, tak Marie Baltazzi zaplatila část dluhu, který bohužel nestačil.¹²⁹

V roce 1923 - 1926 došlo ke konfiskaci půdy. Marii Baltazzi zůstal pouze dvůr v Prusinkách, pila, cihelna, hřebčín a zámek.¹³⁰ Jenže situaci podniku ani konfiskace nezachránila. V roce 1929 uvěřila báchorkám, že se na panství nachází ropa. Proto dala značné finance na její těžbu. Jenže nakonec se ropa vůbec nenašla. Ve stejném roce byla nucena tento projekt ukončit.¹³¹ Nakonec došlo k nejhoršímu, kdy se Marie Baltazzi hřebčín rozhodla rozpustit. Panství se stalo předmětem veřejné dražby. Velkou část majetku zakoupila firma Baťa. Avšak chovné stádo firma Baťa nechtěla, a tak v tu chvíli zasáhl ing.Bohumil Tichota s ministerstvem zemědělství. Chovné stádo čítající 14 kobyl přešlo do majetku státu. Problémy byly ovšem s pozemky, které měla v majetku firma Baťa. Až v roce 1937 byly vykoupeny státem.¹³²

4.7 Bohumil Tichota a ostatní zachraňují hřebčín

Bohumil Tichota žil letech 1898-1942. Pocházel z Ježov u Klatov. Jeho život byl spjat s koňmi. Mládí strávil u majitele dostihových koní hraběte Palffyho. Dokonce byl i amatérským jezdcem. Po studiích se stal referentem na ministerstvu zemědělství pro chov

¹²⁷ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹²⁸ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹²⁹ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹³⁰ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹³¹ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹³² Ing.Zdeněk Hladík, Ing.František Jášek – Sto let Hřebčína Napajedla, Gottwaldov, 1986, s. 10.

koní.¹³³ Roku 1938 společně s dr. ing. Václavem Michalem, dr. Sejkorou a Maxem Benieschem pronesli na konferenci o chovu anglického plnokrevníka významný projev, který měl pomoci pozvednutí chovu koní v Čechách. Měl proběhnout nákup koní ve Francii a Irsku za účelem rozšíření chovné základny v Čechách.¹³⁴ Bohumil Tichota také proslul svou nekompromisností v odborných názorech, ale také záporným postojem proti fašistům. Byl účastníkem československého odboje za heydrichiády, což byly represe uplatňované po atentátu na Reinharda Heydricha. Dne 9. června 1942 byl popraven.¹³⁵

Bohumil Tichota se zasloužil o záchranu hřebčína v Napajedlích. Prosadil, aby se hřebčín dostal do státního vltastnictví. Postupem času se podařilo získat všechny pozemky do rukou státu. Bohumil Tichota s pomocí ředitele Gershy se zasloužili o další rozvoj hřebčína. Zejména začali rozšiřovat chovné stádo. To doplňovali zejména z Francie a Irska.

Hřebčín Napajedla čekala dlouhá cesta, než se dostal z finanční krize. Roku 1937 byla založena dostihová stáj, jenž přinesla velké úspěchy a hlavně reklamu pro hřebčín. Jejich koně dokázali několikrát opanovat největší dostihy v Čechách a v okolních zemích. Hřebčín Napajedla získal jméno kvalitního chovatele, u něhož již byla vyšší pravděpodobnost, že jejich kůň na dráze obstojí.

4.8 Sociální stránka hřebčína

Vést Hřebčín Napajedla však nebylo nijak jednoduché, jak můžeme vidět z archivních materiálů, kde máme k dispozici účty a hospodaření. Z nich je patrné, v prvních letech byl hřebčín v plusu a vydělával na prodeji ročních koní, kteří odcházeli do tréninku. Bohužel postupem času a zejména po smrti Aristida se dostal hřebčín do svízelné situace, kdy měl měsíčně ztrátu 40 000 K. Po převzetí státem dostával měsíčně hřebčín dotaci od státu 10 000 K. Jenže problémem bylo, že i upadající chovné stádo nebylo tím, co majitelé koní hledali, a tak i ceny koní padaly. Nejdražší koně byli za 1 000 K.¹³⁶

Zajímavým faktorem bylo i pojištění, o kterém se v Napajedlech vedly měsíční záznamy. Aristide musel mít hřebčín pojištěný, což vyplývá z archivních smluv s

¹³³ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹³⁴ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹³⁵ Ing. Zdeněk Hladík, Ing. František Jášek – Sto let Hřebčína Napajedla, Gottwaldov, 1986, s. 10.

¹³⁶ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

rakouskou pojišťovnou. Samotné budovy však nebyly jediným, co muselo být pojištěné. Pojištění museli být také zaměstnanci. Dokonce došlo k případu, že nový zaměstnanec, který ještě neměl zajištěné pojištění vlezl na žebřík, ze kterého spadl a zlomil si ruku. Aristide se v dopise omlouval pojišťovně a garantoval, že se nastalá situace více nestane a že zaměstnanec bude náležitě potrestán, což se také stalo, byl propuštěn.¹³⁷ Pojištění bylo povinné pro všechny zaměstnance v Hřebčíně Napajedla, což vyplývá ze smluv a dopisů uzavřené mezi Aristidem Baltazzi a pojišťovnou. Pokud přišel nový zaměstnanec a měl vlastní pojištění, tak ve většině případů bylo pojištění předěláno tak, aby spadalo pod rakouskou pojišťovnu. Pokud ho nový zaměstnanec neměl, tak ho Aristide Baltazzi pojistil. Veškeré náklady na pojištění platil Aristide Baltazzi.¹³⁸ Jak plyne z účtů a hospodaření hřebčína, pojištění bylo velice nákladné a často se z hřebčína opozdily platby. Za života Aristida Baltazzi najdeme jen jeden dopis, kdy se opozdila platba, avšak po jeho smrti se rapidně zdvihl růst urgujících dopisů o zaplacení. Bohužel se mi nepodařilo vybadat, jak často se mělo pojištění platit. Ani ve smlouvách není napsáno kdy a jak se mají peníze předat.¹³⁹

Jak můžeme tedy vidět, vedení hřebčína skrývalo mnohá úskalí. Pozici Napajedel však usnadňovalo to, že rodina Baltazzi měla známosti v okruhu šlechticů, kteří se zajímali o dostihové koně. Tím, že hřebčín každoročně pořádal dražby, si zvedl úroveň, jelikož dražby byly považovány za akci přístupnou pouze šlechticům. Zde je dle mého názoru zásadní moment provázanosti mezi Velkou pardubickou, které se jeho bratr zúčastnil jako jezdec, tak i Velkou Chuchlí, kde byla jednou ze zakladatelek Marie Baltazzi. Dražby jako takové byly společenskou událostí a pro šlechtice byla koupě koně na dražbě ukazatelem jeho bohatství a prestiže. To však nebylo jediným faktorem, vzhledem k tomu, že již na Moravě existoval Spolek pro zvelebení koní na Moravě, tak situace hřebčína byla v počátcích i o to jednodušší. Hodnotitelé v komisi spolku byli jak jinak než z řad šlechty, kteří byli zváni i na dražby.¹⁴⁰ O prvním ročníku jsem nevypátrala žádný novinový článek (zaměřila jsem se výhradně na noviny vydávající se v okolí Napajedel), který by dražbu propagoval nebo ji oznamoval. Bohužel ani následné hodnocení této akce jsem nenalezla. Možným pramenem by mohly být paměti

¹³⁷ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹³⁸ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹³⁹ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

¹⁴⁰ Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962.

zúčastněných šlechticů jako například členů komisí či šlechtici, kteří se zúčastnili Velké pardubické a následně dražeb v Napajedlech.

Společensky byly dražby pouze uzavřenou událostí, což potvrzuje i pár zmínek v archivních materiálech. Šlechta přijela ze zahraničí, což bylo pro Napajedla velké plus. Nákup koně byl nákladný, stejně jako jeho převoz do zahraničí. ovšem kůň z Napajedel se stal jakýmsi ukazatelem prestiže.

Dle mého názoru je důležitým faktorem profesionalizace hřebčína jako „institute“ zajišťující neustálý přísun dostihových koní, po kterých musela být poptávka, jelikož těžko by Aristide Baltazzi zakládal hřebčín jen pro svou vlastní radost. Tím se dostihový sport začal více a více profesionalizovat. Lidé se naučili kupovat koně vyšlechtěné speciálně pro dostihy. Křížení koní v Napajedlech také nebylo jednoduchou věcí, jelikož Aristide Baltazzi musel mít znalosti ze zahraničí, čímž napomohl zkvalitňování koní.

Závěr

Když vezmeme vznik závodistišť a rozšíření dostihového sportu jako takového, tak vidíme několik faktorů, které jsou velmi zásadní. Vznik pardubického závodistiště od doby konání Velké pardubické, tedy rok 1874, a rok vzniku závodistiště ve Velké Chuchli, tedy rok 1906, tak nalezneme mnoho rozdílů ať po stránce budování závodistišť, tak po stránce společenské.

Při jejich budování panovaly ve společnosti zcela jiné poměry. Pardubické závodistiště bylo vybudováno jako šlechtické, kdy se dostihy dostaly do Čech z Velké Británie jako sport urozených. Jak již bylo výše zmíněno, nejdříve se jednalo o parforsní hony a až posléze se jednalo o dostihy jako takové, v tomto případě tedy Velká pardubická. Pro šlechtice to byla ukázka bohatství, kdy si mohli dovolit koně, ať již z domácích chovů (jako například Oktavián Kinský, který založil vlastní chov koní Kinských) či ze zahraničí, což bylo samozřejmě mnohem nákladnější. Nejednalo se však pouze o bohatství, ale také o hrdinství, kdy většinou šlechtic byl zároveň majitelem i jezdcem. Velká pardubická byla v prvních letech technicky náročná a skoky byly velmi nebezpečné. Šlechta chtěla mít místo, kde se bude prezentovat jako společenská smetánka, a tím bylo také závodistiště. Zcela rozdílný byl vznik dostihové dráhy v Praze Velké Chuchli. Přelom 19. a 20. století byl v mnoha ohledech v českých zemích ve znamení národnostních bojů mezi Čechy a Němci. Dostihy se konaly na závodistištích v Pešti i ve Vídni, a tak bylo potřeba, aby i Praha měla vlastní dráhu. Sice za její výstavbou stáli významní šlechtici, ale na druhé straně se objevila nová společenská vrstva tedy podnikatelé. Je pochopitelné, že lidé, kteří v počátku stáli za vznikem závodistiště, se pohybovali okolo dostihů řadu let jako například Marie Baltazzi, která po smrti svého manžela stála ve vedení Hřebčína Napajedla. Tito lidé pomohli v počátcích svými zkušenostmi, tak i fungováním v praxi.

Když se na závodistiště podíváme ze sociálního hlediska, vidíme rovněž značný posun ve společnosti. V Pardubicích se v podstatě hledělo jen na zázemí pro šlechtice a pro ostatní lidi byl zřízen pouze provizorní například vůz, který nahrazoval tribunu, což je pochopitelné, jelikož šlechta brala konání Velké pardubické jako svou akci. Postupem času získala Velká pardubická na popularitě. Bylo to zapříčiněno podobnými faktory jako v Chuchli, a to sázky, popularita dostihového sportu a významné osobnosti. Naopak dostihy ve Velké Chuchli byly i pro širokou veřejnost a myslelo se i na jejich pohodlí.

Samozřejmě i zde byla místa pro významnější osobnosti, ale tribuny byly přístupné pro všechny lidi.

Z dobových fotografií můžeme pozorovat také módu, tedy dlouhé šaty dam, klobouky a saka mužů. U Velké pardubické je vidět větší prestiž, jelikož na závodistiště tohoto typu se sjížděla i zahraniční smetánka, a tak byla móda samozřejmě honosnější.

Připomněla jsem ve své práci i pasáže o Hřebčínu Napajedla, protože bez chovatelského zázemí lze dostihy pořádat jen velmi těžko. V současné době je pozice hřebčínů ve světě velmi zásadní díky neustálému přísunu nových koní za výhodnější pořizovací podmínky než z ciziny. Tak tomu bylo v podstatě i o století dříve. Šlechtici si samozřejmě mohli dovolit dovážet koně ze zahraničí. Na druhou stranu hřebčiny byly rovněž místem, kde se tito lidé setkávali a mohli prezentovat své bohatství. Byly to samozřejmě v první řadě dražby, kam se sjížděli šlechtici z ciziny. Samozřejmě samotná rodina Baltazzi velmi napomohla popularitě chovu koní, protože měli dostatek přátel ve vyšších kruzích. Co se týče období vzniku závodistiště ve Velké Chuchli, tak musíme vidět pozici hřebčína ze sociálních podmínek, kdy majitelé koní již nebyli pouze šlechtici, ale rovněž podnikatelé. Pro ty bylo často velmi nákladné pořizovat koně ze zahraničí, jelikož si člověk musel k pořizovací ceně koně připočítat ještě náklady na cestu. Proto byla pozice hřebčína tak důležitá. Lidé si tak mohli za výhodnějších podmínek koupit koně z domácího chovu. Také se stávalo prestižní záležitostí vlastnit koně z napajedelského chovu oplývajícího dlouholetou tradicí dražeb.

V bakalářské práci jsem poodhalila počátky dostihů v Čechách na třech různých institucích, a to bylo pardubické závodistiště, závodistiště ve Velké Chuchli a Hřebčín Napajedla. Na jedné straně jsem ukázala různé tendence při vzniku závodistišť a následné provázání s hřebčínem. Ke konci 19. století se tedy zrodil v Čechách nový sport, který v první řadě poskytnul zábavu zpočátku pouze pro šlechtu, později pro širší vrstvy, tak na druhé straně nová pracovní místa. Rodily se nové profily lidí, ať již to byli podnikatelé jako Aristide Baltazzi, tak i menší jako výrobci oděvů, klobouky atd. Také se objevil fenomén sázek, který dostihům dodal zábavu a napětí, ale hlavně přilákal nové diváky, které lákal rychlý a hlavně jednoduchý výdělek. Samozřejmě s vytvořením nového sportu byla potřeba i postupné profesionalizace lidí kolem koní jako byli jezdci, trenéři, podkoní, ošetřovatelé apod. To vše bylo v době vzniku závodistiště ve Velké Chuchli více

méně zaběhlé, jelikož již existovalo závodistiště v Pardubicích. Na jeho vytvoření jsem se pokusila poukázat na rozdílnost doby, kdy byla Velká Pardubická v podstatě uzavřenou šlechtickou akcí s minimem prostých diváků. Do toho všeho se do dvou různých tendencí při vzniku dostal Hřebčín Napajedla, který vyplnil prázdné místo v „dodávce koní“. Na jeho příkladu jsem poukázala na nový typ člověka, kdy se v roli Aristida Baltazziho mísila role šlechtice a podnikatele, což u Velké pardubické byla pouze role šlechtice a u Velké Chuchle v podstatě jen role podnikatele a šlechtice/podnikatele.

Dalším ukazatelem pro mne bylo společenské pozadí dostihů. Velká pardubická byla pořádána jako šlechtická událost s náležitou honosností. Bohužel se mi nepodařilo vypátrat záznamy o následných hostinách po Velké pardubické, ohlasy na průběhy dostihů od šlechticů či různé pozitivní či kritická vyjádření. Archiválie k pardubickému závodistišti existují pouze ve smyslu popisu průběhu dostihu, zmínky o úrazech koní a konečné pořadí. Zřejmě důležitým pramenem by mohly být paměti či osobní pozůstalosti šlechticů, kteří se Velké pardubické zúčastnili. Cenným zdrojem však pro mne byly fotografie, ze kterých můžeme vyvodit atmosféru dostihů jako byla například dobová móda. V kapitole o společenském pozadí jsem porovnávala módní trendy za doby vzniku Velké pardubické a dostihů ve Velké Chuchli. Co se týče Velké Chuchle, tak bádání bylo o poznání bohatší. Existuje řada materiálů jak archivních, tak i dobových článků. Dostihy ve Velké Chuchli byly pořádány pro širokou veřejnost jako nový styl zábavy, zejména když se ve 20. století objevil fenomén volného času. Na příkladu Hřebčína Napajedla jsem ukázala, jak byl hřebčín pro podporu dostihového sportu nepostradatelný. Na příkladu vzniku nové instituce jsem poukázala na nový typ člověka, tedy šlechtice podnikatele, ale také na problematiku při chodu hřebčína jakým byla finanční a zaměstnanecká stránka. Významnou společenskou akcí se staly i dražby. Cenným materiálem pro mě byl archivní materiál z Moravského zemského archivu v Brně, kde bylo nepřehledné množství archiválií k finanční stránce věci, dopisy a další různé záznamy z chodu hřebčína, které nebyly doposud publikovány.

Ve své bakalářské práci jsem nastínila krátkou historii vzniku dostihů v Čechách, kdy dostihy musíme brát jako celek složený z pardubického závodistiště, chuchelského závodistiště a napajedelského hřebčína, jelikož díky založení tradice Velké pardubické a její atraktivity se dostihový sport rozšířil i do dalších vrstev. Těžko by měly dostihy tak dlouhou tradici bez Velké pardubické a šlechtické podpory, bez Aristida Baltazziho a

jeho podnikatelskému počínu, který zaštil celý sport dostatkem kvalitních koní a v neposlední řadě by nebyl dostihový sport v Čechách zajímavý, kdyby Praha neměla velké závodiště, kterým se mohla přiblížit Vídni a Pešti. Díky těmto aktivitám a lidem, kteří stáli za vznikem dodnes funguje dostihový sport. Málo české populace si uvědomuje, že dodnes máme pozůstatky na velké osobnosti, které stály za vznikem nebo se významně zasloužili o fungování dostihového sportu, a to v podobě pojmenování překážek na trati Velké pardubické ať již je to obávaný Taxisův příkop podle Thurna Taxise či Poplerův skok po Rudolfu Poplerovi, úspěšném jezdcí.

Bibliografie

Nevydané prameny:

Archiv hlavního města Prahy, Fond Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen (Spolek pro zvelebení chovu koní a pro koňský spolek v Království českém), sign.XIV/0001

Moravský zemský archiv v Brně, Fond Státní hřebčinec Napajedla, 1903-1962

Moravský zemský archiv v Brně, Fond Velkostatek Napajedla, 1603-1928

Moravský zemský archiv v Brně, Fond Rodinný archiv Stockaů Napajedla, 1773-1925

Noviny:

Bohemia, č.15, 16.1.1906

Bohemia, č.20, 21.1.1906

Bohemia, č.72, 14.3.1906

Bohemia, č.15, 15.4.1906

Bohemia, č.170, 22.6.1906

Bohemia, č.225, 16.8.1906

Bohemia, č.248, 8.9.1906

Bohemia, č.262, 23.9.1906

Bohemia, č.263, 24.9.1906

Právo lidu, č.273, 3.října 1906

Moravská orlice, 7. června 1887

Venkov, č.157, 2.října 1906

Venkov, č.158, 3.října 1906

Venkov, č.160, 5.října 1906

Články:

Martin Cáp, Ve Stínu Mayerlingu: Historie rodu Baltazziů, Paddock Revue, říjen 2007, s.18

Vlček Miroslav, Legendy českého turfů Aristides Baltazzi, Turf magazín, 11/12

Publikace:

Bohuněk, Hlačík, Neumann - 100 let Hřebčina Napajedla, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1986, s.125

František Lerche, Hřebčín Napajedla, 1975, Turf-club SSM ve Státním zemědělském nakladatelství v Praze, s.93

Eva Uchalová, Česká móda od valčíku po tango, Praha 1997, s. 128

Heinrich Baltazzi-Scharschmid, Hermann Swistun, Die Familien Baltazzi-Vetsera im kaiserlichen Wien, Hermann Böhlau Nachf., Vídeň 1980, s. 386

Jaroslav Hubálek a Miroslav Nehyba, Od Fantoma po Peruána, Pardubice 2000, s. 395

Jiří Dušek a kolektiv, Chov Koní v Československu, Praha 1987, s.173

Jiří Zlámaný, Velká Chuchle dostihová aneb průřez historií hlavního českého závodiště, 1.vydání, Praha 2003, s.143

Josef Sekař, Dějiny Pardubic nad Labem 1947, díl 2., část 2, s. 546

Martin Cáp, Tomáš Hromádka, Sláva chuchelských dostihů, Praha 2006, s. 62

Miloš Svoboda, 100 ročníků Velké pardubické, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1990, s. 254

Miloš Svoboda, Velká pardubická steeplechase, Olympia, Praha 1969, s. 169

Pavel Kovář, Šampaňské s příchutí pelyňku, Praha 2000, s. 11

Věra Olivová, Lidé a hry – historická geneze sportu, 1.vydání, Praha 1979, s. 604

Zdeněk Mahler, Člověk a kůň, 1.vydání, České Budějovice 1995

Diplomová práce:

Kateřina Kotrlá, Počátky a vývoj dostihového sportu ve východních Čechách, Praha 2005, UK, vedoucí diplomové práce Doc.PhDr.Milan Hlavačka, CSc., s. 65