



VELKÉ SEDMIČKY VELKÉ PARDUBICKÉ

MILOSLAV NEHYBA

Velké sedmičky Velké pardubické

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Miloslav Nehyba

Velké sedmičky Velké pardubické – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.


ALBATROS MEDIA

Miloslav Nehyba

VELKÉ SEDMIČKY VELKÉ PARDUBICKÉ

© Miloslav Nehyba, 2021
© ČTK Velká pardubická steeplechase - dostih - kůň, 2021
Photos © Luboš Jeníček, 2021
Photos © Marek Skála, 2021
Photos © Jiří Bělohav, 2021

ISBN tištěné verze 978-80-264-3845-8
ISBN e-knihy 978-80-264-3859-5 (1. zveřejnění, 2021) (ePDF)

Obsah

Úvod

1867–1876

„... tohle přece žádný kůň nepřeskáče...“

Když hrabě Oktavián Kinský vytyčil kurs první Velké pardubické, ozvaly se hlasy, že nový dostih bude obtížný až příliš. 7

1877–1886

„Zachraňte korunního prince!“

V roce 1881 se korunní princ Rudolf zúčastnil v Pardubicích parforsního honu. Při přechodu Labe v Kuněticích se ztratil, a když se stmívalo a on se nevracel, sedlali někteří členové parforsní společnosti koně a vydávali se ho hledat. 21

1887–1896

„Ano, tenkrát to býval ještě sport...“

Ošetřovatel, později úspěšný jezdec a nakonec i trenér Antonín Horáček vzpomínal, že hrabě Rudolf Ferdinand Kinský, majitel vítěze Velké pardubické 1892 Alphabeta, rozdělil cenu pro vítěze ve výši 6 950 zlatých mezi stájový personál. 33

1897–1906

„Dlužno poznamenati, že sázeníchtivost obecnstva byla taková, že nastal zjevný nedostatek bookmakerů i pokladen totalizátoru.“

Z dobového tisku po Velké pardubické 1897. 41

1907–1916

„Kolikátý jsem? První, první!“

Konverzace mezi jezdcem von Egan Kriegerem a trenérem Weitznerem v cíli Velké pardubické 1911. Egan Krieger nevěděl, kolik koní má v dostihu před sebou. 55

1917–1926

„Nespěchej! Nikdo za tebou nejede!“

Diváci upozorňovali jezdce Karla Kozlíka v sedle Jonathana, že zůstali na trati Velké pardubické 1920 jediní. Pomalé tempo však nakonec vedlo k Jonathanově diskvalifikaci. 69

1927–1936

„Popler! Popler!“

Obecenstvo hlasitým skandováním vyjadřovalo nesouhlas s výrokem rozhodčích, podle kterého zvítězil ve Velké pardubické 1932 o dvě délky rakouský kůň Remus před domácím účastníkem. 79

1937–1946

„V tu chvíli člověk ví, že by to dokázal vyhrát znovu.“

Lata Brandisová po Velké pardubické 1937, když s Normou procházely mezi nadšenými diváky. 95

1947–1956

„Připadám si, jako kdybych Velkou běžel sám.“

Vojenský veterinář major František Soukup, který před Velkou pardubickou léčil francouzského koně Rayon de Lune a jeho vítězný start silně prožíval. 107

1957–1966

„Obývák bude!“

František Vítek, ještě v sedle Mocné, bezprostředně po Velké pardubické 1965. 125

1967–1976	
<i>„Větší strach než z Taxisu jsem snad nikdy z ničeho neměl.“</i>	
Britský amatérský jezdec Christopher Collins, vítěz Velké pardubické 1973	141
1977–1986	
<i>„Tak těžký dostih se náhodou vyhrát nedá.“</i>	
Bulharský jezdec Nedjalko Milev v reakci na tvrzení, že Simon vyhrál Velkou pardubickou 1980 překvapivě a náhodou.	159
1987–1996	
<i>„... Forman, Železník už je druhý, Drak je třetí. No to bude drama, to bude drama!“</i>	
Televizní komentátor Julius Nosko těsně předtím, než se Železník po pádu znovu probojoval do čela při Velké pardubické 1991.	181
1997–2006	
<i>„... a Garet nám naposled zavádí koně za lesík...“</i>	
Komentátor Ing. Petr Městka při Velké pardubické 1997, jejíž závěr se naposled běžel „na levou ruku“.	203
2007–2016	
<i>„Každá písnička jednou končí.“</i>	
Josef Váňa po Velké pardubické 2008, ale i 2012, 2013 a 2014, kdy ohlašoval konec své jezdecké kariéry.	225
2017–2020	
<i>„Zase pátej. Na co se ještě chcete ptát?“</i>	
Josef Váňa mladší k novinářům po Velké pardubické 2018, kterou dokončil na pátém místě. Z dvanácti startů byl pátý čtyřikrát a jen jednou se umístil lépe.	251
Závěr	269
Koně, kteří startovali ve Velké pardubické v letech 1874–2020	270

Úvod

Můj tatínek byl velice pracovitý člověk. Den sváteční příliš nesvětí, protože měl pořád co dělat, ale v tu slunečnou druhou říjnovou neděli roku 1969 zapnul televizi brzy po obědě a otevřel si trutnovské pivo. Možná vykouřil o několik cigaret víc než jindy, aby zahnal nervozitu, protože si, jako mnoho jiných ten den, moc přál, aby 79. Velkou pardubickou vyhrál kdokoli, jen ne žádný z pěti sovětských koní, kteří v ní startovali. Díval jsem se tehdy s ním a dobráctí mohutní valaši, které jsme měli doma a kteří dokázali tahat tunové kmeny a jejich okovaná kopyta v klusu rozkmitala zeměkouli, pro mě přestali být jedinými koňmi na světě.

Kvalita tehdejšího televizního přenosu byla podle dnešních měřítek zoufalá. Snad i vinou ostrého slunce se koně v záběrech některých kamer měnili v tmavě šedé stíny na světle šedém pozadí oranice, ale sportovní vysílání bylo tehdy vlastně skoro v začátcích. To, že komentátor Zdeněk Sucharda přejmenoval jezdce jménem Václav Chaloupka na Chaloupek a po nějakém čase se opravil, jsem zjistil až mnohem později, ale větu, že Korok je v čele, tu jsem si tehdy zapamatoval velmi dobře. O několik málo minut se Korok a Václav Chaloupka stali mými hrdiny, a nejen mými. Zcela jistě nadchlo jejich vítězství i mnoho těch, kteří věděli víc než já ve svých šesti letech.

Pak už to začalo jít tak nějak samo. Přišly první novinové výstřižky, první útlá a neustálým čtením hodně opotřebovaná knížka majora Miloše Svobody a první cesta do Pardubic. Svoji první Velkou pardubickou jsem strávil v pláštěnce v drobném, ale vytrvalém dešti. Pak přišly další cesty, tentokrát už v krásném říjnovém počasí. Tmavé linie perfektně sestříhaných živých plotů

se dopoledne ztrácely v podzimním oparu, ale nakonec vždycky smířlivé slunce rozjasnilo onu zvláštní podzimní zeleň trávy, hněd' oranice a žlutnoucí listí v rozložitých korunách obrovských topolů a na štíhlých stožárech jejich vlašských bratranců. Do toho tu a tam zasvítilo pečlivě nabílené odskokové břevno překážky nebo kužel, vyznačující točný bod. Korunu téhle barevné symfonii dodávala paleta nejrůznějších odstínů hnědé v kombinaci s černou, zářící bílé kalhoty a barevné dresy, když se koně vydávali v pomalém cvalu k místu startu dostihu. Když se pak tohle barevné klubko valilo před tribunami v opravdovém tempu a v ostrém vzduchu se neslo dunění kopyt přerušované výkřiky jezdců, bylo snadné téhle atmosféře natrvalo propadnout.

Přišli také další hrdinové. A to nejen ti, kteří dokázali téměř sedm kilometrů dlouhý dostih s jedenácti překážkami vyhrát, ale i ti, kteří se do cíle dostali třeba až daleko za vítězem, nebo to nedokázali vůbec. Už to, že měli odvalu to zkusit, je stavělo v mých očích hodně vysoko, i proto, že abych mohl být jedním z nich, mi něco přebývalo a něco naopak chybělo. Proto jsem se začal snažit, aby jména lidí i koní v dostihových programech měla tváře a aby tváře na tisících fotografiích, které jsem za léta nasbíral, měly jména. A také jsem se snažil o těch tvářích a jménech dozvědět co nejvíc. Všechno, co jsem se dozvěděl, by se do téhle knihy nevešlo, ale podařilo se všechna ta jména zaznamenat a připomenout. Zatímco v historii Československa měly svůj význam „osmičkové“ roky, v historii Velké pardubické to byly roky končící sedmičkou. Takřka v každém z nich se odehrálo něco výjimečného, zajímavého, něco, co dostih někam posunulo. Proto mají tyto roky v knize víc prostoru než jiné.



1867–1876

„... tohle přece žádný kuň nepřeskáče...“

**Když hrabě Oktavián Kinský vytyčil kurs první Velké pardubické,
ozvaly se hlasy, že nový dostih bude obtížný až příliš.**

V únoru 1867 se Rakouské císařství změnilo v Rakousko-Uhersko a současně se obnovila suverenita Uherského království. Dynastie Habsburků vládla od tohoto okamžiku říši tvořené dvěma svébytnými politickými celky, které disponovaly vlastními parlamenty a právními řády. Ústavněprávní akt nazývaný rakousko-uherské vyrovnání byl výsledkem několik desetiletí trvající snahy Maďarů o získání nezávislosti a osvobození od prosazování vídeňského centralismu a germanizace Uher. Usmíření s habsburskou dynastií bylo stvrzeno slavnostní korunovací krále Františka Josefa I. a královny Alžběty 8. června 1867 v Budíně (dnešní Budapešti). Královský pár dostal při této příležitosti darem od maďarského národa zámek a panství v Gödöllő.

Jestliže Maďaři měli do té doby pocit (v mnoha směrech oprávněný), že jsou v rámci monarchie na druhé koleji, zcela jistě ho mít nemuseli, pokud šlo o chov koní a dostihy. V tomto směru rakouské a české země rozhodně převyšovali. Tento stav způsobila bitva u Waterloo, v které mnoho maďarských šlechticů bojovalo na straně protinapoleonské koalice. Rozhodující podíl Anglie na porážce Napoleona znamenal obrovský nárůst anglické prestiže a v některých zemích anglofilie nahradila dosavadní obdiv ke všemu francouzskému. Bylo tomu tak i v Uhrách a mnozí příslušníci uherské aristokracie bezprostředně po napoleonských válkách Anglii navštívili a velmi pozorně se tam rozhlíželi, nebo alespoň přebírali anglické instituce a zvyky jako svůj vzor. Jedním z nich byl hrabě István Széchenyi, kterého napadlo představit v Maďarsku anglický styl dostihů a použít jej jako součást obecnějšího programu hospodářské a také politické reformy země. Széchenyi si totiž uvědomil, že průmyslové revoluci v Anglii předcházela revoluce agrární a že v této revoluci hrál klíčovou roli chov zvířat a koní obzvlášť. Navíc viděl, že dostihová závodiště jsou místem, kde se může setkávat aristokracie, venkovská šlechta i „prostý lid“ a může tak vzniknout vlastenecké hnutí založené na svobodném spolčování. Széchenyi získal ve svém úsilí nemálo spojenců a velmi rychle začali do Maďarska z Anglie proudit plnokrevní koně spolu s ošetřovateli, trenéry a jezdci a v Maďarsku začaly růst hřebčiny navrhované a postavené podle anglického vzoru. Nebylo to samozřejmě zadarmo, ale pro maďarské aristokraty nepředstavovaly peníze ten nejpalčivější problém. První dostihový mítink se uskutečnil už v roce 1826 v Pozsony (dnešní Bratislavě) a hned v následujícím roce se konaly dostihy v Pešti.

Potom se už rychle šířily po celém území Uher, písemné doklady jsou o dostizích v Debrecenu, dnes slovenských Košicích i rumunské Kluži.

Kromě dostihů zavedl István Széchenyi v Maďarsku i nový styl parforsních honů, s kterým se také v Anglii setkal. Zatímco při honech vedených po francouzském způsobu bylo prvořadým dostižením a ulovení zvěře, zpravidla jelena nebo divokého prasete, v Anglii byla loveným zvířetem převážně liška. Postupně se tam samotný lov zvířete, které farmáři považovali za nebezpečnou škodnou, stal méně důležitý než pocit vzrušení z jízdy otevřenou krajinou a z překonávání živých plotů obvykle s příkopem na jedné straně a kamenných zídek. Széchenyi přivezl do Maďarska smečku anglických honičích psů v roce 1823 a hony podle anglického vzoru se tam rychle rozšířily.

Vzrůstající popularity parforsních honů v Maďarsku si nemohl nevšimnout hrabě Oktavián Kinský z Chlumce nad Cidlinou. Nejenže si tohoto sportu všiml, on mu také velmi rychle naprosto propadl. I on začal dovážet anglické koně a psy a měl obrovskou zásluhu na tom, že se hony rozšířily dál, a to především do Slatiňan na panství knížete Auersperga a do Pardubic, kde kníže František Liechtenstein založil v roce 1841 Pardubickou parforsní společnost. Tyto hony byly kompromisem mezi francouzským a anglickým pojetím. Oktavián Kinský sice našel inspiraci v Anglii, ale on i jeho následovníci museli vzít v úvahu poměrně nepřehlednou zalesněnou krajinu Polabí, v které měla liška mnohem větší šanci se rychle a dokonale ztratit svým pronásledovatelům než na holých pláních nebo vřesovištích Anglie. Smečka psů a honební společnost tedy pronásledovaly jelena.

Rakousko a české země zůstaly oproti Maďarsku v zavádění nejen parforsních honů, ale i dostihů o něco pozadu. První dostihový mítink v Praze se konal 12. a 14. října 1839 a stejně jako v Maďarsku byli v sedlech koní převážně angličtí jezdci. Během několika dalších let dokázali české dostihy takřka úplně ovládnout a přispěli tím k jejich rostoucí popularitě. Dostihy se zvolna rozšiřovaly z Prahy na východ, do Chlumce nad Cidlinou a do Pardubic. Pardubická parforsní společnost byla nepochybně iniciátorem, ale nikoliv pořadatelem prvních dostihů, které se v Pardubicích konaly. Jejich pořádání se ujal Český dostihový spolek, jehož výbor oznamoval všem svým členům dopisem z července 1842 mimo jiné i to, že „... výbor Českého dostihového



spolku převzal mimo pořádání pražských dostihů také uspořádání dostihů v Pardubicích. Pravidla platná pro pražskou dráhu platí i pro tuto nově zřízenou dráhu. Městečko Pardubice je vzdáleno 14 mil od Prahy (1 německá míle = 7,5 km). Je tam dostatek noclehů pro značný počet hostů a četné stáje jsou plně vyhovující. Závodistiště o obvodu jedné anglické míle, vzdálené čtvrt hodiny od města, má povrch travnatý a je ve výtečném stavu.“ Zmíněné závodistiště leželo poblíž vesnice Trnová a dostihový mítink, který se tu uskutečnil, trval pět dní, od 14. do 18. října 1842. Na programu byly nejen dostihy rovinové, ale i překážkové. Těch ovšem nebylo mnoho, každý den se běžel zpravidla jeden, byť poměrně dlouhý a s obtížnými překážkami. Dostihy se zde konaly víceméně pravidelně každý rok na podzim, při zahájení sezony parforsních honů, a byly úspěšné. Není proto jisté, proč toto závodistiště po několika letech přestalo existovat. Jisté však je, že v roce 1856 požádal baron Alexandr Bethman, předseda Spolku pro chov koní a koňské dostihy v Čechách, tedy dřívějšího Českého dostihového spolku, město Pardubice o postoupení pastviny a lesíka Cvrčkova poblíž Popkovic pro zřízení závodní dráhy. Jedním z důvodů, proč si spolek vybral právě toto místo, bylo prý to, že zdejší půda měla

jiné složení než ta u Trnové a koním se zde tolik nelepila hlína na kopyta. Baron Bethman se svou žádostí uspěl a spolek mohl ve dnech 7. a 8. října 1856 uspořádat na nově vzniklé dostihové dráze první dostihy.

Oktavián Kinský miloval napětí a dobrodružství a měl smysl pro svérázný, někdy až drsný humor. Byl také výborný a odvážný jezdec a honební jízdy, při kterých koně a jezdci překonávali vše, co jim při štvanici stálo v cestě, stejně jako překážkové dostihy, se mu zcela jistě líbily mnohem víc než dostihy rovinové, které musely být z jeho pohledu poněkud nudné. Proto uspořádal 30. června 1846 na lukách v Lučicích poblíž Chlumce překážkový dostih pro „pánské“, tedy amatérské jezdce. Na trati dostihu byla řada náročných překážek, z šesti startujících ho dokončili jen tři a žádný z nich nezvládl trať bez chyby. Zvítězil sám Oktavián Kinský, přestože musel jet část trati bez třmenů, které se mu utrhyly. Kinský pořádal podobné dostihy víceméně pravidelně vždy na podzim po řadu let, ale ač nerad, musel si přiznat, že překážkové dostihy nikde nedosahují úrovně dostihů rovinových, a to ani v Pardubicích. Uvědomoval si, že potřebují oživit, a rozhodl se, že se pojede podívat, jak takový skutečně velký dostih vypadá.



Velká národní v Aintree v roce 1876. Překážka zvaná Becher's Brook podle kapitána Bechera, který tu spadl s koněm Conradem v roce 1839. (archiv autora)



Grand National Steeplechase, Velká národní steeplechase v Aintree u Liverpoolu se v roce 1865 běžela po třicáté a byla v podstatě na začátku své předlouhé historie, přesto už byla nejprestižnějším britským překážkovým dostihem a její věhlas doléhal až do střední Evropy. Oktavián Kinský se tedy na jaře 1865 vypravil do Liverpoolu a spolu s ním i princ Egon Thurn-Taxis, kníže Ferdinand Kinský, princ Emil Fürstenberg, kníže František Josef Auersperg a uherský hrabě István Károlyi. O těchto se jmenovitě zmínil britský tisk, výprava však byla ve skutečnosti ještě početnější. Žádný z dostihových cestovatelů své dojmy pravděpodobně nezaznamenal, ale následující činy některých z nich ukazují, jak hluboce na ně tento zážitek zapůsobil.

Co mohlo Oktaviána Kinského a jeho společníky v Aintree tak zaujmout? Překážky to s největší pravděpodobností nebyly, protože ty tehdy ani zdaleka nepřipomínaly ony tmavé, vysoké a téměř kolmé stěny, které ohromily Rudolfa Poplera v roce 1931, ani o něco přijatelnější, ale stejně působivé skoky tvořené kůly upevněnými v rámu a obloženými větvemi jehličnanů, přes které skákal Václav Chaloupka v sedle Essexu v roce 1986. Chyběla už i vysoká a pevná kamenná zeď přímo před tribunami, impozantní a nebezpečná překážka, kterou ale organizátoři po několika prvních ročnících nahradili širokým vodním příkopem, protože pohled na padající koně mezi létajícími kameny byl příliš silným zážitkem i pro Angličany, zvyklé na podobné události reagovat nanejvýš pozdvíženým obočím.

Překážky Velké národní se příliš nelišily od těch středoevropských, protože je tvořily především odvodňovací příkopy doplněné živými ploty vyznačující hranice pozemků nebo dřevěné ohrazení pastvin, popřípadě kombinace těchto tří prvků. Mimo vlastní závodíště vedla trať Velké národní naprosto neupraveným terénem, přes pole, která bývala zoraná, překážky byly pouze vyznačeny praporky, bez jakýchkoliv clon na odsokové straně, a s výjimkou dvou skoků zřízených na potoku, který pozemky protékal, nepůsobily nebezpečně, naopak. O Velké národní 1863 se psalo jako o „směšně snadné, s živými ploty řídkými a plnými děr“ a jeden z jezdců řekl, že překážky vůbec nebyly obtížné, že jediné ošemetné místo v kursu dostihu byly dvě po sobě jdoucí bariéry za Becher's Brookem a že na Valentine's Brooku není nic neobvyklého, kromě toho, že se skáče po ostrém obratu. Jiný pozorovatel byl ve svém komentáři ještě o něco štiplavější, když

napsal, že „... bylo zapotřebí mikroskopu, aby byly překážky vůbec vidět, a nebýt dvou skoků přes potok a umělého plotu na distanci, diváci by vůbec nevěděli, že jde o překážkový dostih, kdyby o tom nebyla zmínka na zadní straně programu.“ V roce 1864 byly některé překážky zpevněny a Becher's Brook byl rozšířen, takže se stal „skutečně nejobávanější dírou“, ale podle podrobného popisu překážek z roku 1885 ještě tehdy tvořily třetinu z třiceti skoků proutěné překážky vysoké něco málo přes metr.



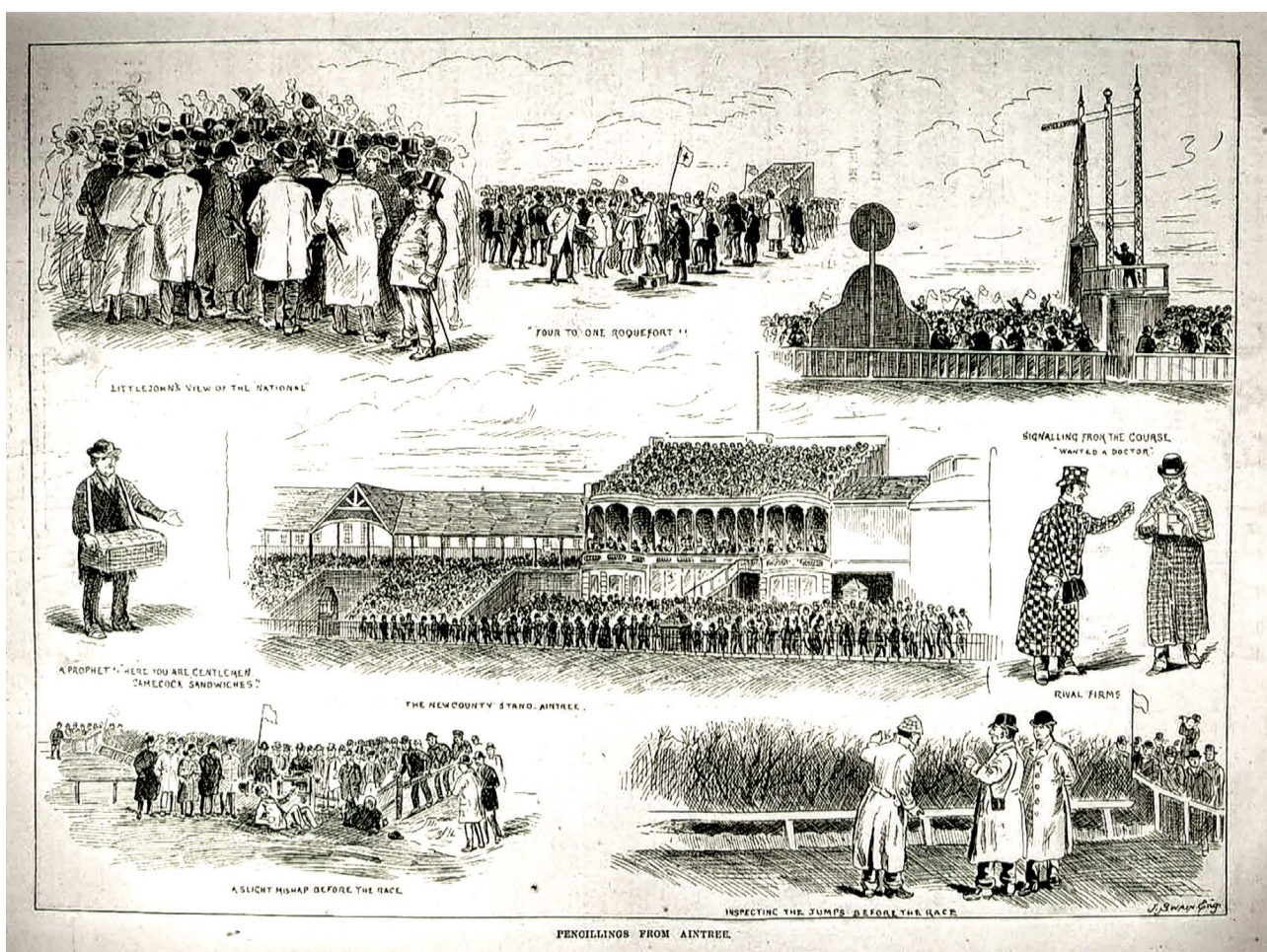
Potok, na kterém jsou dodnes dvě překážky Velké národní, Becher's Brook a Valentine's Brook. Slovo brook, český potok, v názvu překážek zůstává, přestože ani jedna z nich už nemá vodní příkop. (archiv autora)



Návštěvníky z monarchie mnohem víc zaujala organizace dostihového provozu a dostihového dne samotného a zcela jistě se zajímali o ekonomickou stránku pořádání tak velkého podniku. Především je ale musela ohromit atmosféra, v které se liverpolské dostihy odehrávaly. V padesátých letech devatenáctého století liverpolský spisovatel Hugh Shimmin o dnu konání Velké národní mimo jiné napsal: „*Jsou zde hrabata, vikomti, vznešení aristokrati, ctihodní kapitáni, udatní admirálové, členové parlamentu, soudní úředníci, členové městských rad, velkoobchodníci, makléři, hoteliéři a hospodští a podnikatelé v nejrůznějších oborech. Ale také je zde mnoho mužů pochybného charakteru.*“ Právě na opačném konci sociálního spektra se totiž nacházeli ti, kteří v tak početném shromáždění lidí viděli příležitost k výtěžku, získanému ne zcela legálními prostředky, například prostřednictvím hazardu, především tzv. skořápek, zakázaných pěstních zápasů a prostituce. Mezi těmito dvěma póly se pohybovalo obrovské množství těch, kteří se přijeli a přišli na dostihy především pobavit. Mohli se zde projevit

bez obav z udivených nebo vyčítavých pohledů sousedů, mohli si užít den vybočující z obvyklé všednosti a stereotypu každodenního života ve viktoriánské Anglii, tolik sešňorované morálkou a vážností. Od roku 1849 bylo závodistiště v Aintree v dosahu železnice, tudíž mnohem snadněji dostupné, a proto mnohem víc navštěvované.

Princ Emil Fürstenberg a hrabě István Károlyi se možná nechali trochu ukolébat zdánlivou „lehkostí“ překážek a jejich sebevědomí také zřejmě posílila skutečnost, že vítěz Velké národní 1865 Alcibiade se narodil ve Francii a byl to první vítěz tohoto dostihu narozný mimo britské ostrovy. Okamžitě se rozhodli pokusit se o úspěch v Aintree se svými koňmi. Effenburg patřící princů Fürstenbergovi v roce 1866 neuspěl, a když se o dva roky později postavil na start Büszke, jehož majitelem byl Károlyi, nestačil rychlému tempu a musel být zadržen. Oba koně tak svým vystoupením jako by předurčili osud všech budoucích účastníků ze střední Evropy, kteří neměli s Velkou národní ani s jinými britskými dostihy žádnou předchozí zkušenost.



Atmosféra na závodistišti v Aintree v roce 1887 (archiv autora)





Alcibiade a kapitán Henry Coventry, vítězové Velké národní 1865 (archiv autora)

Oktavián Kinský uvažoval trochu jinak a velmi dobře si uvědomoval, že on koně schopného v Aintree uspět prostě nemá. O to usilovněji se snažil, aby podobně velký překážkový dostih mohl být uspořádán u nás, ale do jeho plánů zasáhla válka v roce 1866.

Rozhodující bitva mezi rakouskou a pruskou armádou se odehrála u Hradce Králové a nepříjemně blízko Chlumce nad Cidlinou a byla největším vojenským střetem moderních dějin. Bojovalo v ní přibližně 450 000 mužů, víc než v „bitvě národů“ u Lipska proti Napoleonovi, a rakouská armáda utrpěla zdrcující porážku. Pruské jednotky se valily k Vídni a zanechávaly za sebou zkázu, ale epidemie cholery, která mezi nimi vypukla, nakonec jejich postup zastavila. Po dvou měsících byl sice uzavřen mír, ovšem za cenu vysokých reparací a především politických ztrát

pro Rakousko. Pruské oddíly odtáhly, ale zůstaly za nimi zpuštěné české vesnice, nemoci a bída. Úrodná pole kolem Hradce Králové a Chlumce nad Cidlinou udupaly bojující strany na úhor, takže na nich nevyrostlo ani stéblo obilí. Důsledkem byl hlad a pomalé pohřbívání ostatků více než 25 000 vojáků a 4 000 koní v letních vedrech vyvolalo epidemii cholery a tyfu.

Je samozřejmé, že v této situaci neměl nikdo pomýšlení pořádat dostihy a přerušeny byly také pardubické parforsní hony. Saský baron Zedtwitz, který v roce 1850 obnovil hony po dvouleté přestávce způsobené revolučními roky 1848–1849, musel rozprodat své koně a marně se snažil najít nějaké zaměstnání. Ve finanční tísní splnil tedy to, co prohlašoval, bude-li muset žít bez koní. Odjel do Vídně a jeho tělo bylo nalezeno v jednom





rameni Dunaje. Nedaleko ležela lahvička s jedem. Pardubická parforsní společnost zůstala bez mastra a bez koní. Smečka byla převezena do Uher, do Königsheidenu u Bratislavy a hony se konaly tam, protože Uhry nebyly válkou tolik zasaženy. Až na podzim roku 1867 se smečka vrátila do Pardubic.

Nešlo to rychle, ale nakonec se poničená země z nejhorších následků války vzpamatovala a Oktavián Kinský se mohl znovu věnovat svému oblíbenému sportu a snaže „přenést Aintree do Čech“. Zpráva o tom, že ve šlechtických kruzích probíhá sbírka, která má za úkol shromáždit částku 10 000 zlatých jako dotaci pro velkou steeplechase, vzbudila v roce 1874 patřičný rozruch. Uspořádáním sbírky byli Spolkem pro chov koní a koňské dostihy v Čechách pověřeni princ Emil Fürstenberg a hrabě Maximilian Ugarte. Měli rovněž za úkol zvolit místo konání dostihu a vytyčit jeho trať, a to přesně byla práce pro Oktaviána Kinského.

Pro překážkové dostihy byly ideální podmínky takřka v celém okolí Pardubic, a tak rychle vznikaly a zase rychle zanikaly improvizované dostihové dráhy kromě Trnové i poblíž Studánky, Pardubiček, Rábů, Brozana a Kunětic, ale všichni tři zakladatelé se jednomyslně shodli na tom, že by steeplechase měla být hlavním dostihem podzimního pardubického mítinku, a rozhodli se využít okolí již existujícího pardubického závodiště. Vytyčili tam trať, na které se projevil zkušenosti Oktaviána Kinského. Odvážný



vlevo nahoře: Hrabě Oktavián Kinský (archiv autora)

vpravo nahoře: Princ Emil Egon Fürstenberg (archiv autora)

vpravo dole: Hrabě Maximilian Ugarte. Autorem portrétů tří zakladatelů Velké pardubické je vídeňský malíř Ignaz Eigner. (archiv autora)

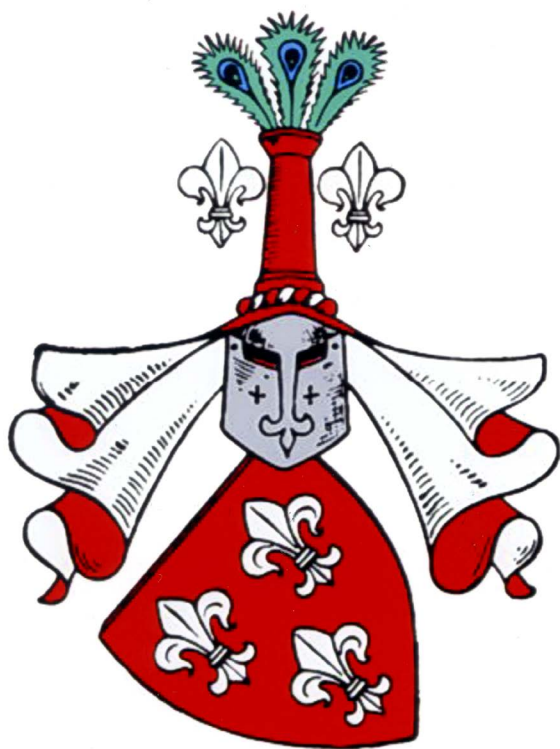


jezdec s osobitým přístupem k životu, jehož součástí bylo pohrdání nebezpečím, nevynechal žádnou větší přírodní překážku, která se v prostoru na západ a na jih od dnešního závodiště nacházela. Pokud tam žádná nebyla, Oktavián Kinský se postaral o nápravu, takže součástí kursu první Velké pardubické byly i tři zdi: kamenná, cihlová a drnová, a také dvě překážky postavené z prken a fošen. Překážky nebyly až tak obtížné svými rozměry jako rozmístěním v nijak neupravené krajině, a tudíž se našli kritici, kteří tvrdili, že tak těžkou trať žádný kůň nepřekoná.

Dostih, který měl být ve středoevropských poměrech jedinečný, současně zůstával tak trochu tajemný. Ještě na konci července se o něm nevědělo nic podrobnějšího než to, že se sbírkou podařilo získat celkem 8 000 zlatých, ale jinak všem zájemcům o start nezbyvalo než čekat na vydání propozic. Dočkali se na rozhraní léta a podzimu. Dnem konání byl stanoven čtvrtek 5. listopadu 1874. Dostih nazvaný Velká pardubická steeplechase měl být handicapem přístupným pro koně „všech zemí a každého stáří“. Zápisné činilo 200 zlatých, 100 zlatých měl činit další vklad. Délka trati byla stanovena hodně volně, v rozmezí 3,5–4 anglické

míle, tedy 5 800–6 400 metrů. Váhy přidělené handicaperem jednotlivým koním měly být zveřejněny 10. října v novinách Sportblatt a Sporn. Uzávěrka přihlášek stanovená na 10. října přidělala vrásky na čele Francise Cavaliera, protože poté, co se mu na stole sejdou přihlášky, má jen deset dní na to, aby všem koním přidělil váhu. Vzhledem k tomu, že se očekával zájem majitelů koní z Francie a z Anglie, Cavaliero už v předstihu požádal francouzské a anglické dostihové autority, aby mu, pokud možno ihned poté, co budou známa jména přihlášených koní, předaly výsledky jejich předchozích startů, aby je nemusel pracně vyhledávat a mohl určit handicapy ve stanoveném termínu. V den uzávěrky si Cavaliero patrně hlasitě oddechl, protože z Francie a z Anglie nedorazila přihláška ani jedna a přehled o startech 36 přihlášených domácích i německých koní měl celkem podrobný.

Velmi vážně vzal nově vypsanou steeplechase především německý baron Aschwin von Cramm, který přihlásil tři své koně, vyhlášené skokany. Klisna Duckwing, hřebec Fantome a především vraník Le Mancenillier, syn hřebce The Flying Dutchmana, měli za sebou úspěšné starty na německých závodištích, Fantome navíc běhal po celé západní Evropě. Narodil se ve Francii, ale když se vojska pruského císaře v roce 1871 blížila k Paříži, byl spolu s mnoha dalšími francouzskými koňmi „uklizen“ do Anglie. Jako tříletý a čtyřletý tu běhal rovinové dostihy, prokázal v nich, že mu nechybí rychlost, několikrát se umístil a také několikrát změnil majitele. Ten poslední, vévoda z Hamiltonu, ho poslal zpět do Francie, kde ho v Chantilly trenér John Rickaby začal připravovat pro překážkové dostihy. V roce 1873 cestoval mezi Anglií a Francií, debutoval v dostizích přes proutěné překážky vítězstvím v Berkeley Hurdle. Jeho další starty byly opět na rovině ve Francii, ale z pěti pokusů tu byl jen jednou druhý a jednou čtvrtý. Na podzim začala jeho skutečná překážková kariéra. Doběhl druhý v Grand Steeplechase de Dieppe a 1. listopadu zvítězil v Prix d'Auteuil Steeplechase při úvodním dni na nově otevřeném závodišti v Buloňském lesíku. Ihned poté putoval znovu do Anglie, kde se zapojil do naplno probíhající překážkové sezony, na jejímž konci nastupoval na start Velké národní v Aintree s kurzem 20:1. Padl v polovině dostihu na překážce zvané The Chair čili Židle, a když o dva měsíce později padl v Grand National de France, což byl první ročník Velké pařížské steeplechase, vévodovi z Hamiltonu došla trpělivost. Nabídl Fantoma k prodeji a baron von Cramm



Erb barona von Cramma, majitele Fantoma (archiv autora)



ho koupil za 25 000 franků, což byla za překážkového koně obrovská částka. Fantome stanul v říjnu na startu Grosse Badener Jagd Rennen a proti němu stálo několik špičkových německých skokanů, mimo jiné klisna Fantasca, Le Mancenillier a Red Nob, který také Fantoma v cílové rovině v napínavém souboji porazil. Majitel baron von Cramm byl vynikající jezdec a své koně si často jezdil v dostizích sám, v sedle Fantoma však v Baden-Badenu být nemohl. Měl zlomenou klíční kost, v sezoně už potřetí, a bylo jisté, že do Velké pardubické v pořádku nebude. Když Crammova klisna Duckwing zvítězila na tomtéž mítinku v Abscheid Preiss, anglický jezdec George Sayers, který byl v jejím sedle, ochotně přijal Crammovu nabídku jezdit Fantoma ve Velké pardubické.

Fantome tedy prokázal rychlost, ale padal tak často, že mohly vzniknout pochyby o jeho skokanských schopnostech, zvláště když ho v Pardubicích nečekal v tomto směru rozhodně snadný úkol. Jeho předchozí výsledky však byly natolik působivé ve srovnání s ostatními koňmi, že ho handicaper ocenil nejvyšší vahou 161 pfundů, což bylo 80,5 kg.

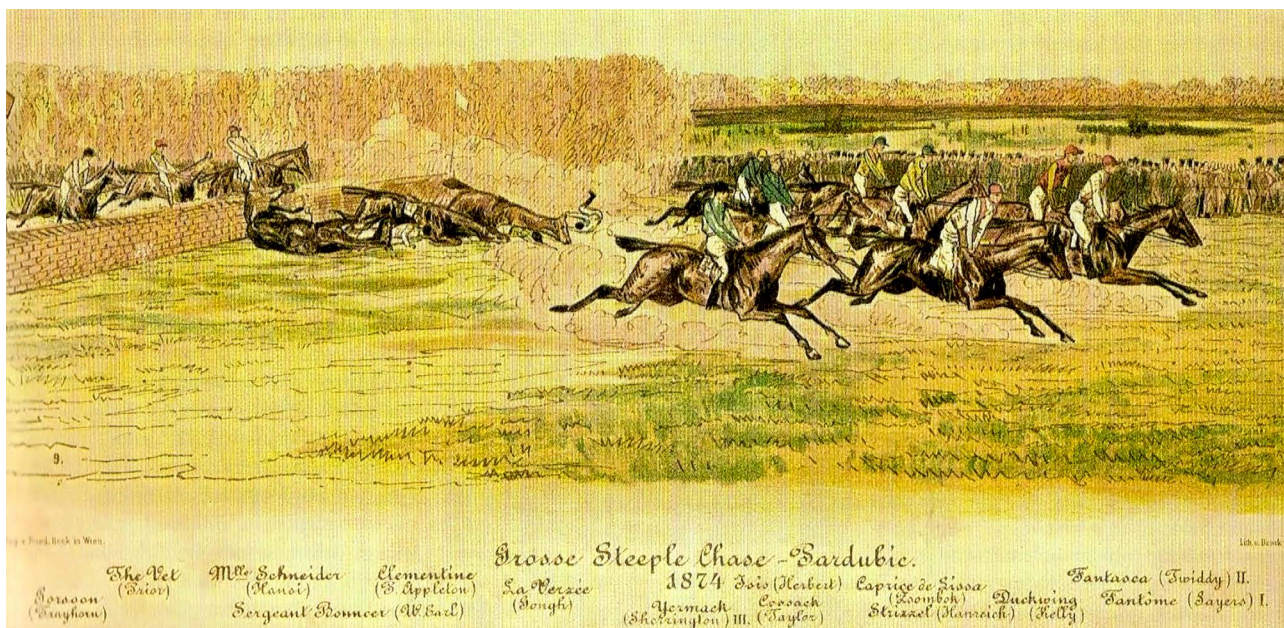
Dalším přihlášeným koněm se zkušeností s opravdu velkými překážkovými dostihy byl šestiletý ryzák Furley, který ve Velké národní 1874 odstartoval s druhým nejvyšším handicapem a s kurzem 12:1. Dostih nedokončil, ale přesto ho koupil Hektor Baltazzi a přihlásil ho do Velké pardubické. Další ryzák Lancet, původním jménem Blue Pill, postupoval opačnou cestou. Poté, co byl přihlášen do první Velké pardubické, se o tři roky později také dostal na start Velké národní.

Početné zastoupení mezi přihlášenými koňmi měli ti, kteří patřili zakladatelům Velké pardubické, což se jaksí slušelo a očekávalo. Hrabě Maximilian Ugarte přihlásil tři koně, princ Emil Fürstenberg dva a jedním z nich byl polokrevný ryzák Cossack. Ten za sebou neměl žádné výrazné dostihové výsledky, byl to „pouhý“ honební kůň, a proto se octl na samém konci handicapu s 57,5 kg. Rozdíl mezi nejvíce a nejméně zatíženým koněm byl v tomto dostihu celých 23 kg! Červeno-bílé svíslé pruhované barvy s červenou čapkou hraběte Oktaviána Kinského měla nést šestiletá hnědká Mademoiselle Schneider. Pro Oktaviána



Tři amatérští jezdci s výbornými výsledky na dostihových drahách střední i západní Evropy. Vlevo hrabě Fritz Metternich a Master Willie, uprostřed baron Aschwin von Cramm na Le Mancenillierovi a vpravo major von Rosenberg v sedle Red Noba. Mezi nimi je startér H. Wackerow. Baron Aschwin von Cramm byl majitelem vítěze první Velké pardubické. (archiv autora)





Hrabě Philip Sternberg je autorem řady obrazů zachycujících atmosféru pardubických parforsních honů a dostihů. Tento obraz ukazuje všech čtrnáct účastníků první Velké pardubické ve chvíli, kdy se pole začalo vinou pádů zmenšovat. (archiv autora)

Kinského by jistě bylo obrovským zadostiučiněním, kdyby Mademoiselle Schneider zvítězila v dostihu, pro jehož uskutečnění Kinský tolik udělal, ale podobné pohádky život píše jen zřídka...

První Velká pardubická nebyla příliš pohledná, byla ale víc než dramatická a k prvním pádům došlo ještě před startem, při absolvování zkušebního skoku. Jeho neabsolvování však nebylo důvodem k vyloučení z dostihu jako dnes. Clementine i The Vet, kteří měli na zkušebním skoku, mimochodem poslední proutěné překážce, potíže, byli nasadnuti a připojili se k ostatním účastníkům. Hrabě Michael Esterházy tedy odstartoval bez zdržení. Dostih zcela ovládli oba koně barona von Cramma Fantome a Duckwing. Fantome neskákal úplně čistě, některé překážky se pokoušel proskakovat, ale přesto měl po třetině dostihu spolu s Duckwing asi dvacetidélkový náskok. Za nimi cválali Fantasca a Strizzel a zbytek pole se stále víc roztahoval. Na kamenné zdi, která stála v místech dnešní Irské lavice, došlo k hromadnému pádu, když se několik koní pokusilo skočit na místě, kde zela ve zdi díra, kterou vyboural Fantome. Clementine, La Verzee a Sergeant Bouncer padli a dostih pro ně skončil, Mademoiselle Schneider, která také padla, byla nasadnuta a pokračovala.

V polovině dostihu zůstalo jen osm koní a ti se blížili k předposlední překážce, kterou byl bulfinš, překážka k proskočení,

vysoké proutí v rámu. Duckwing, která se před tímto skokem dostala do čela, byla při doskoku sražena těsně za ní skákajícím Fantomem a zůstala ležet bez hnutí. Jezdec Kelly se odkutálel stranou těsně předtím, než na místo, kam spadl, doskočila Fantasca. Strizzel se pokusil velikým skokem přeskocit jak překážku, tak i ležící Duckwing, ale nedokázal to, padl a zlomil si vaz. Jezdec I. Hanreich vyvázl z pádu, při kterém ho Strizzel zalehl, kupodivu bez zranění. Fantasca se ze všech sil snažila ohrozit Fantoma, ale ten svůj náskok uhájil a zvítězil lehce o dvě délky. Ve větších vzdálenostech doběhli třetí Yermack, čtvrtý Cossack, pátá Caprice de Lissa a šestá Isis.

Je pochopitelné, že tak obtížný a neobvyklý dostih na těžké trati ty, kteří ho viděli, rozdělil okamžitě na dvě skupiny. Jedni v něm viděli hrubou a surovou zábavu a jejich mínění formuloval jistý novinář, který ve svém komentáři napsal: „Ze čtrnácti koní jen šest přešlo dráhu, ostatní padli nebo byli zadrženi, tři jezdci zraněni, jeden kůň mrtev, to stačí k tomu, aby byl vzbuzen odpor k dostihovému sportu, beztoho v lidových vrstvách neoblíbenému. Ačkoli musíme uznati vzácný úmysl oživit pokleslý překážkový sport velkou steeplechase a ačkoli obětavost českých pánů pro věc jest obdivuhodná, přece jen je neomluvitelné, že se kladla tak malá váha na jistotu jezdců a koní. Jest pochybné, že





Fantome a George Sayers, dílo polského sochaře Jerzyho Bokrzyckého (Marie Vašková)

by pardubickému komitě se podařilo tímto způsobem překážkový sport zvelebiti a získati mu popularity. Tato zbytečná neštěstí jsou nejen trapná pro pasivního provozovatele, ale kazí také sport.“ Jiný novinář položil ve svém komentáři otázku „proč novou českou tančírnu pro německé koně?“, což byla jasná narážka na početnou německou účast, zvláště když německé noviny Velkou pardubickou bojkotovaly nebo psaly proti mohutným překážkám, na kterých dochází k častým, a někdy i smrtelným pádům, což je stav, který přetrvává celých sto padesát let až do našich dnů. Hlas těch, které velká steeplechase nadchla a okamžitě se stali jejími bezvýhradnými stoupenci, vyjádřil ten, kdo napsal: „Během padesáti let stanou se Pardubice velikou, krásnou a bohatou překážkovou zahradou.“

V roce 1875 startoval Fantome v Grosse Hamburger Steeplechase v sedle s už uzdraveným majitelem von Crammem

s kurzem 3:2 a lehce zvítězili. Po sezoně 1876 nebyl Fantome zcela v pořádku a majitel se rozhodl pro zákrok na šlachách předních nohou. Při nešetrném pokládání utrpěl hřebec zlomeninu několika žeber a následnému vnitřnímu krvácení 26. října 1876 podlehl. Byl pohřben na závodišti v Hoppegartenu a jeho hrob byl označen malým pomníčkem.



Bavorský malíř Emil Adam, o kterém kritici psali, že je prvním malířem, který dokáže přenést anglického plnokrevníka na plátno tak, jak skutečně vypadá. (archiv autora)

První Velké pardubické by dodala ještě větší lesk návštěva císařského páru. Je nanejvýš pravděpodobné, že František Josef I. a především jeho manželka Alžběta by si tuto příležitost nenechali ujít, ale bohužel přijeli až v polovině listopadu, aby se zúčastnili několika honů. Císařská veličenstva bydlela v Kladru-bech, v Pardubicích byla ubytována v domě poštmistra Krause, vedle bývalého hotelu Grand poblíž Zelené brány. Před jejich příjezdem vydal tehdejší starosta Václav Bubeník toto oznámení: „Jejich c. k. apoštolská Veličenstva zúčastní se letošního roku honeb jelenů, při kteréž příležitosti v prvních dnech měsíce listopadu naše město svou nejvyšší návštěvou poctí. Za tou příčinou usnesla se městská rada na tom, aby k uvítání Jejich veličenstev



bylo naše město okrášleno, a proto žádá veškeré pány vlastníky domů a jejich zástupce, aby dne 9. listopadu t. r. ráno své domy prapory a jiným způsobem všemožně ozdobili a tuto okrasu po celý čas pobytu Jejich Veličenstev ponechali. Zároveň upozorňují na to, aby

- 1) byly v tom čase veškeré ulice řádně meteny a čištěny
- 2) se hnůj na ulici nevyvážel
- 3) psi se na ulici nepouštěli.“

Obecní úřad v Pardubicích
dne 26. října 1874
V. Bubeník
starosta

V roce 1875 byl pozměněn kurs dostihu, ale jen nepatrně a naprostá většina překážek zůstala stejná jako v roce 1874. Na závodisti však vyrostla nová jednopatrová dřevěná tribuna a nová dřevěná věž pro rozhodčí nahradila starý kočár, který sloužil při prvním ročníku. Subskripční listina, tedy seznam dárců,

kterí přispěli určitým obnosem k shromáždění dotace pro pardubické dostihy, byla dlouhou řadou šlechtických titulů a jmen.

Takto získaná částka 8 170 zlatých spolu s vklady a odstupným neboli dnešním zápisným přilákala do hlavního dostihu původně početné pole třinácti koní, ostatní dostihy však byly obsazeny velmi slabě. Původně se měl dostih, tentokrát nazvaný Velká steeplechase a otevřený pouze pro koně chované v Rakousku-Uhersku a v Německu, běžet ve čtvrtek 4. listopadu 1875. V noci ze středy na čtvrtek ale uhodil silný mraz a dráha pro steeplechase, zejména její zorané úseky, se stala neschůdnou. Vzhledem k očekávanému příjezdu mnoha diváků jak z Prahy, tak především z Vídně se pořadatelé rozhodli využít alespoň rovinovou dráhu, kterou sice mraz také poznamenal, ale běhat se na ní dalo. Oba vypsání rovinové dostihy, mimochodem velmi dobře dotované, skončily naprostým nezdarem, protože v nich startovali dohromady pouze tři koně. Čtyři steeplechase byly odloženy až na neděli, a protože v sobotu přišlo oteplení s deštěm, mohly se nakonec skutečně konat. Ani



V této chvíli jsou v dostihu ještě všichni koně, kteří do Velké pardubické 1875 odstartovali. Vpředu Nevermind (H. Milne) a klisna Nachtschwalbe (E. Falkenhausen), vzadu jsou seřazeni zleva Lady Bess (G. Sayers), Country Girl (Dasey), Windsbraut (F. Metternich), Brigand (G. Herbert), Goldstar (W. Auersperg) a Ignatz (I. Hanreich).
(Originály řady obrazů z prvních ročníků Velké pardubické jsou uloženy v depozitáři hradu Český Šternberk.)



tentokrát se však organizátorům nevyhnuły problémy. Zahájení dostihového dne se vzhledem k neustále přicházejícím divákům zpozdilo téměř o tři hodiny, a protože počasí bylo deštivé a mlhavé, běžel se poslední dostih za přicházejícího soumraku. Velké zklamání zavládlo v hledišti už při vážení jezdců, kdy se roznesla zpráva o čtyřech na poslední chvíli odhlášených koních. Byla mezi nimi i klisna Wienerian, která běhala výborně ve Vídni a byla považována za favorita. Bez zjevného důvodu byli škrtnuti také Ritournelle, Hubertus a Jupiter. Po zkušební skoku začala kulhat Brigantine a také ona musela zpět do stáje. Když se do padoku vrátil i Brigand, začalo to mezi diváky vřít. Brigand se však naštěstí po deseti minutách objevil na dráze a mohlo být odstartováno. Když dal startér pokyn, vraník Nevermind se právě otočil, a než se obrátil zpět a vyrazil za ostatními, ztratil alespoň čtyřicet délek. Jezdec H. Milne doháněl ztrátu velmi rychle skoro až bezhlavou jízdou. Vedení se ujala Lady Bess před Nachtschwalbe a Country Girl a za těmito třemi klisnami následoval zbytek pole.

Všichni koně skočili bez chyby přes velký příkop před tribunami a opustili závodistiště. Lady Bess a Country Girl padly

a do vedení se posunula Nachtschwalbe před Goldstarem, Windsbraut a Ignatzem. Brigand v této fázi dostihu ještě uzavíral pole, ale vzápětí se bez viditelného úsilí začal propracovávat dopředu. Když se koně naposled vynořili z lesíka a zamířili k posledním dvěma překážkám, vedla Nachtschwalbe stále ještě s dostatečným náskokem před dvojicí Goldstar a Brigand.

Stejně jako v prvním ročníku i tentokrát rozhodla předposlední překážka. Nachtschwalbe padla, Brigand předstihl Goldstara a zvítězil o dvě délky. Třetí byl Ignatz, čtvrtá Windsbraut a pátý Nevermind.

O tom, že pořádat dostih až začátkem listopadu je riskantní, se přesvědčili organizátoři už při druhém ročníku. Podzim roku 1876 byl však ještě chladnější než v minulém roce a v neděli 5. listopadu se rtuť teploměru už několikrát den choulila dost hluboko pod bodem mrazu. V sežehlé trávě a mezi ztvrdlými hroudami oranice se bělaly zmrazky, které nízké listopadové slunce nedokázalo rozpustit. Koně se po takovém terénu mohli pohybovat pouze krokem, a protože změna počasí byla v nedohlednu, musely být dostihy odřeknuty. Vstupné na závodistiště ve výši 6 zlatých nikdo neplatil...



Později už Lady Bess po pádu nepokračovala a Country Girl cválala s vedoucími koňmi, ale bez svého jezdce. Dvacátou překážku překonávají zleva Goldstar, Nachtschwalbe, Ignatz, Windsbraut, Nevermore a Brigand. (archiv autora)





1877–1886

„Zachraňte korunního prince!“

V roce 1881 se korunní princ Rudolf zúčastnil v Pardubicích parforsního honu. Při přechodu Labe v Kuněticích se ztratil, a když se stmívalo a on se nevracel, sedlali někteří členové parforsní společnosti koně a vydávali se ho hledat.

Rok 1877 byl po roční přestávce víceméně druhým začátkem Velké pardubické, tehdy ovšem ještě stále nazývané Velká steeplechase. Organizátoři změnili kurs dostihu a k tomuto kroku je vedly zřejmě dva hlavní důvody. Některé překážky v úseku ležícím v prostoru dnešního letiště musely být vybudovány uměle a v místech, kde se běhá dnes, se nabízela k využití soustava vzájemně propojených odvodňovacích příkopů, někde lemovaných živými ploty. Živé ploty nebyly ale všude, před některé příkopy postavili pořadatelé proutěné překážky a také první překážka, dnes živý plot, byla proutěnka. Druhým důvodem bylo zvýšení přitažlivosti dostihu pro diváky, kteří se pochopitelně soustředili kolem cíle, a i když se tehdy na jejich pohodlí nekladl takový důraz jako dnes, přece jen nepovažovali pořadatelé za vhodné, aby se převážná část dostihu běžela mimo dohled diváků, přesněji řečeno někde za jejich zády. Proto hrabě Zdenko Kinský, princ Alexander Thurn-Taxis a baron Felix Aehrenthal vytyčili kurs nový, který přetrval takřka beze změny dalších šedesát let a některé jeho úseky jsou v podstatě stejné dodnes, přestože si pozdější vnější okolnosti vynutily některé další změny. Měnily se však zřejmě i překážky, protože v tisku se objevila zmínka o bariéře z dubových fošen, ale počátkem dvacátého století taková překážka už v kursu dostihu nebyla.

Oktavián Kinský byl tím, co na své cestě do Anglie viděl, zasažen a poznamenán zřejmě mnohem víc, než by se na první pohled zdálo. V roce 1875 postavil v Chlumci nad Cidlinou neda-leko tamního nádraží hotel, který pojmenoval Liverpool a který se po svém dokončení stal nejelegantnějším podnikem ve městě. Postupem času ale jeho význam jako hotelu upadal, sloužil řadu let jako divadlo a nakonec jako skladiště. Dnes je přestavěn na byty.

Do Velké steeplechase 1877 přihlásil Oktavián Kinský dva koně. Čtyřletého ryzáka jménem Herodes, kterého sedlal Angličan M. O. Prior, a pětiletého bělouše pojmenovaného nikterak překvapivě Liverpool. Jeho otec, hřebec Daniel O'Rourke, zvítězil v Anglii v roce 1852 v Epsom Derby a v St James Palace Stakes. Byl to jeden z nejmenších anglických plnokrevníků vůbec a je překvapivé, že tak malý kůň byl zařazený do chovu, protože zdaleka nedosahoval výšky patnácti pěstí předepsané pro plnokrevníka a podle tehdejších měřítek to byl v podstatě pony. Díky svým vítězstvím ve dvou významných dostizích si vybojoval možnost působit jako plemeník, ale v hřebčíně předního britského chovatele Sira Tattona Sykese se po něm nenarodil žádný úspěšný potomek a Angličané jej v roce 1861 prodali do maďarského hřebčína Kisbér. Ani jeho syn Liverpool nebyl v rovinových dostizích příliš



Mapa Pardubic a okolí z roku 1877, na které je vyznačeno závodíště. (www.mapy.vugtk.cz)



GROSSE PARDUBITZER „STEEPLE CHASE“ DISTANZ CA 6400 M

10. 11. 28. 29. 30.
HÜRDE.

2. 4. 6.
HÜRDE M. GRABEN.

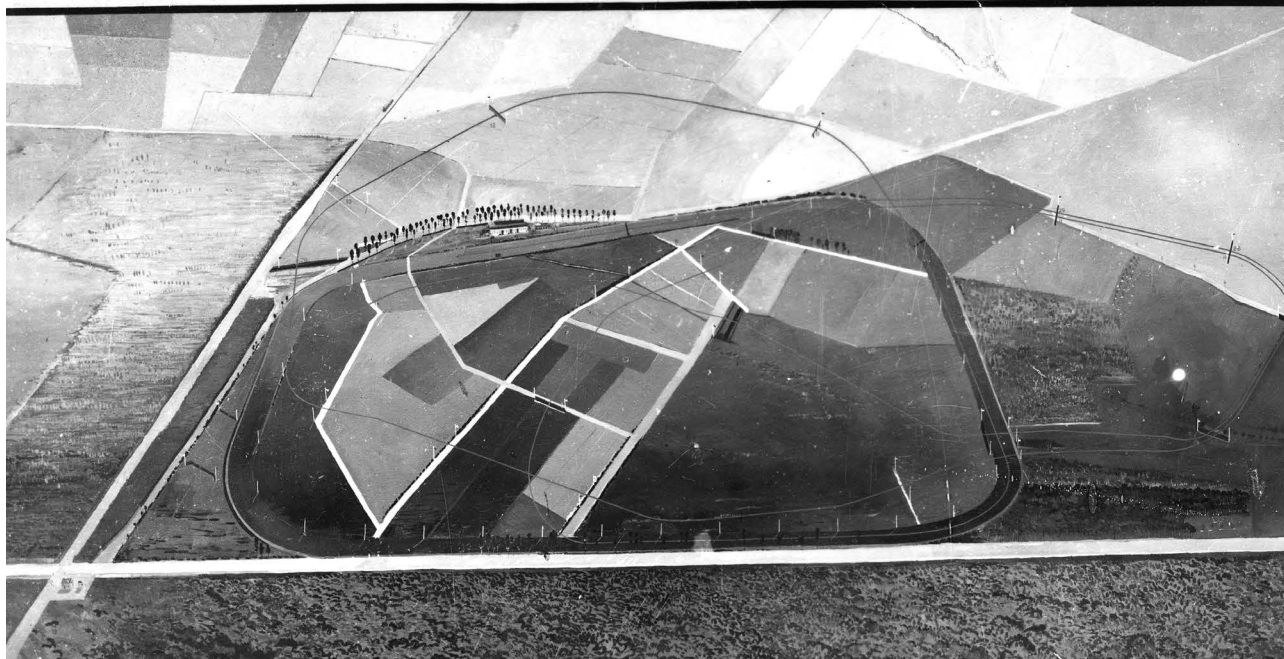
3. 19. 21.
WASSERGRABEN.

7. 13. 22. 24. 25.
GRABEN

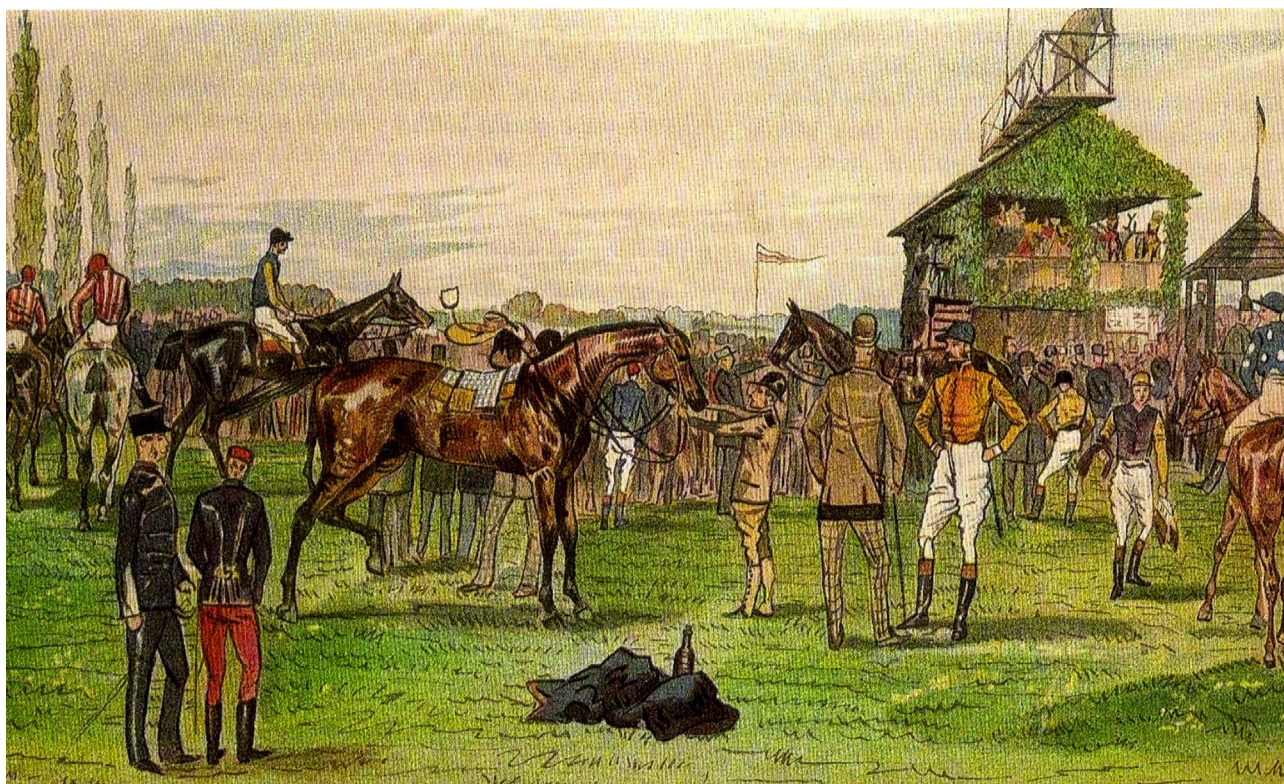
8. 12. 26.
BÖHM. ZAUN M. GRABEN.

5. IRISH BANK.
9. 27. ENGL. SPRUNG

14. ZAUN.
17. POST AND REIL.



Model závodiště s popisem překážek (archiv autora)



Před startem Velké pardubické 1877. Vlevo Herodes a bělouš Liverpool s jezdci M. O. Priorem a H. Friesem v červeno-bílých barvách hraběte Oktaviána Kinského, nadporučík R. Söllinger na klisně Hopeful, Brigand při sedláni a vpravo od něho F. Metternich v rozmluvě s majitelem koně. Vzadu hřebec Dieppe a jezdec G. Sayers a vpravo baron E. Falkenhausen v sedle své klisny Nachtschwalbe a vedle něho jezdec G. Herbert ve fialovo-žlutých barvách. (archiv autora)



úspěšný, ale v roce 1876 zvítězil ve steeplechase ve Vídni, kde porazil šest soupeřů. Sezónu 1877 měl naprosto fantastickou. Startoval celkem jedenáctkrát: na závodištích ve Vídni, Bratislavě, Baden-Badenu, Nitře, Pardubicích a nakonec v Chlumci. Pětkrát zvítězil, třikrát byl druhý, dvakrát třetí a jen jediný dostih nedokončil. Svému majiteli vyběhal neuvěřitelných 11 055 zlatých. Ve Velké pardubické byl v jeho sedle populární jezdec Hans Fries, kterého dostihový svět znal pod přezdívkou Hansi. Mladý a talentovaný jezdec získal pro dostihy velmi dobrou přípravu při pardubických parforsních honech, kterých se účastnil jako whip, tedy pomocník psovoda Hillmanna po roce 1866. Později se vyučil v Anglii u trenéra Whitea a s významnou podporou svého zaměstnavatele hraběte Miklóse Esterházyho se vypracoval ve výborného rovinového jezdce. Proslavila ho především klisna Waternymph, matka legendárního „maďarského zázraku“ Kincsem. S přibývajícím věkem se musel věnovat pouze překážkovým dostihům, a i v těch velmi brzy vynikl.

Ve Velké steeplechase 1877 startovalo deset koní a byl to nepochybně dostih dramatický a pro diváky zajímavý. O to překvapivější je, že se o jeho průběhu nedochovaly téměř žádné záznamy, s výjimkou několika krátkých zpráv v tehdejšímu tisku. Podle nich se do poloviny dostihu drželo celé pole pohromadě za vedení klisen Hopeful a Nachtschwalbe a další dvojici tvořili Brigand a Liverpool. Country Girl padla, byla nasednuta, ale dostih nedokončila. V polovině dostihu na překážce číslo 14 (změněná bariéra z dubových fošen) padl Liverpool a jezdec Hansi Fries se bolestivě zranil. Na dobré dráze za příznivého počasí zvítězil Brigand v sedle s hrabětem Fritzem Metternichem lehce o dvě délky před Nachtschwalbe, třetí doběhl Dieppe v sedle s vítězem prvního ročníku Georgem Sayersem a čtvrtá Hopeful.

Zpráva z tisku Wiener Renn-Kurier: „*Za příznivého počasí na dobré dráze proběhly pardubické dostihy uspokojivě. Ve Velké steeplechase o cenu 4 000 florénů zvítězil skvělý Brigand hraběte Festeticse, jetý hrabětem Fr. Metternichem. V druhé steeplechase o cenu 2000 florénů zvítězil Starling p. Schawella, jetý také hr. Metternichem. Po dobrém startu překonal hladce všechny překážky a zvítězil. Druhý a čtvrtý dostih byl jetý walkover.*“

Podle jiné zprávy „... při Velké steeplechase byl první Brigand hraběte Festeticse. Výtečný běhoun hraběte Kinského při skoku padl a vzdal. Při druhé jízdě s překážkami vyhrál Starling, druhá

byla Fleurette. Dámskou jízdu vyhrál Warbler pana Schawella a získal pro svého majitele stříbrný samovar s krásnou plastikou, cenu, kterou pro vítěze této steeplechase věnovala císařovna.“ Císařovna Alžběta věnovala čestnou cenu i pro vítěze Velké steeplechase.

V této Velké pardubické startovala také šestiletá ryzka Virago, v jejímž sedle byl hrabě Eugen Kinský a majitelem klisny byl jeho bratr hrabě Zdenko Kinský. Byl to Oktaviánův synovec, který poponesl jméno chlumecké větve rodiny Kinských do dalších let Velké pardubické. Nevíme, co natolik vážného se muselo přihodit v životě Oktaviánově, ale rokem 1877 se s historií Velké pardubické definitivně rozloučil. Už nikdy později v ní nestartoval jeho kůň a jeho jméno se už nikdy v souvislosti s pořádáním Velké pardubické neobjevilo. Tou příčinou zřejmě nebyl věk, protože Oktavián Kinský žil i v 65 letech naplno, a zřejmě to nebylo ani



Hrabě Eugen Kinský byl v sedle klisny Virago v roce 1877. Virago patřila Eugenovu bratru Zdenkovi, byla jeho prvním koněm ve Velké pardubické. (archiv autora)





Velká pardubická 1878. Zleva Country Girl (J. Reynolds), Queen Bess (H. Baltazzi), Trouville (Martin), Taborit (M. Phillips) a Brigand (F. Metternich) (archiv autora)

zklamání z neúspěchu Liverpoola. Pravdou však je, že pro sezonu 1878 předal svému synovci i své dostihové barvy, červené a bílé podélné pruhy.

Chlumecký tiskař a editor Vítězslav Klement posbíral a ve vlastní literární úpravě v roce 1947 vydal pestrý výběr historek ze života Oktaviána Kinského nazvaný „Náš excelencpán“. Většinou úsměvné příběhy skvěle dokreslovaly portrét tohoto neobyčejného člověka. A v čem jeho neobyčejnost spočívala? Vítězslav Klement to říká výstižně: „*Měl k životu, k lidem a k věcem jiný poměr, než žádala od člověka jeho postavení tehdejší doba. Neukládal si míru a zdrženlivost v úsudku a v postoji k panujícímu řádu.*“ Projevilo se to už v roce 1849, když se v Chlumci nad Cidlinou usadil Jan Kinský, Oktaviánův bratr, se svou ženou Ifigenií a synem. Oktavián se nijak netajil obdivem k ohnivé kráse své švagrové a zřejmě přitom překročil snesitelné meze. Vážná roztržka mezi bratry skončila okamžitým odjezdem Janovy rodiny z Chlumce. Nezůstal tu ani patnáctiletý Zdenko, kterému strýc Oktavián nabízel, aby jako dědic panství vyrůstal u něho na chlumeckém zámku. Strýc a synovec se znovu sešli až po téměř třiceti letech jako soupeři na startu dostihu, ne však jako jezdci, ale jako majitelé. To už byl ovšem synovec dospělý, a dokonce i čerstvě

ženatý. Oženil se s GeorGINOU Festeticsovou a stal se zetěm Brigandova majitele. Pokud jde o majetek, zřejmě za ním nepatrně zaostával, pokud jde o počet vítězství ve Velké pardubické, nakonec svého tchána předstihl.

I v roce 1878 zvítězil ve Velké steeplechase Brigand. Měl sice jen čtyři soupeře, ale nesl vysoký handicap 84 kg. Přesto byl v cíli první, byť jen o půl délky, ale jistě před klisnou Queen Bess, která za sebou měla náročnou sezonu s mnoha starty. Vítězství Brigandovi nevzal ani protest Hectora Baltazziho, jezdce Queen Bess, pro křížování, kterého se měl Brigand se svým jezdcem vůči klisně v cílové rovince dopustit. Protest byl zamítnut stejně jako ten, který podal majitel třetího Taborita rytmistr Vacano proti klisně Queen Bess.

Brigand patřil hraběti (později knížeti) Tasziló Festeticsovi, jednomu z nejbohatších maďarských šlechticů. Zámek Festeticsů v Keszthely na břehu Balatonu se řadil mezi nejvýstavnější šlechtická sídla v Maďarsku a na panství byl častým hostem například i princ z Walesu, pozdější britský král Edward VII., který tam opakovaně jezdil lovit jeleny. Festetics podobně jako jiní šlechtici dovezl z Anglie velké množství chovných koní a dostihové koně měl v tréninku nejen v Rakousku-Uhersku, ale i v Anglii.



Briganda trénoval v Lednici na Moravě John Reeves a jeho stálým jezdcem byl až na několik málo výjimek, jakou byl i první start ve Velké pardubické, hrabě Fritz Metternich. Dobrodruh, žoldák bojující v mnoha malých válkách, které v druhé polovině devatenáctého století vypukaly a zase rychle uhasínaly, měl ježdění v dostizích jen jako zpestření svého i tak pestrého života.

Brigand byl v historii Velké pardubické výjimečným koněm, protože vyčníval nad své soupeře mnohem výš než jeho následovníci. Handicap, který dostával, byl o mnoho vyšší, než měli jeho soupeři, a jeho úspěchy dodaly Velké potřebnou popularitu velmi brzy po založení, protože se ukázalo, že ani takový dostih nemusí koně ničit, že dobře trénovaný kůň dokáže Velkou pardubickou překonávat i několik let po sobě.

V Rakousku-Uhersku neměl Brigand ve své době prakticky konkurenci. Vyhrál Grosse Wiener Sommer Steeplechase, Old Baden Hunt Chase a Grand Baden Steeplechase v roce 1878, v které porazil prvotřídní soupeře o deset délek, a navíc v dostihu uznávaném víc než Velká pardubická, která byla v té době ještě příliš „mladá“. Brigand také vyhrál velkou steeplechase v Auteuil a jeho jméno mělo ve střední a západní Evropě náležitý zvuk, ale na britské ostrovy jeho pověst zřejmě nedorazila, protože pro Velkou národní 1879 mu britští bookmakeři vypsali kurz na vítězství v poměru 50:1. Nezapůsobilo na ně ani to, že na ostrovy dorazil syn hřebce Buccaneera, kterého Angličané s poměrně lehkým srdcem prodali do Maďarska, a když si uvědomili, že ho nejspíš prodávat neměli, nabízeli za něho hřebčinu Kisbér až čtyřnásobek původní kupní ceny, ale ani s touto nabídkou neuspěli. Brigand v sedle s Fritzem Metternichem si ale ve Velké národní nevedl úplně špatně, přešel bez chyby celou trať a doběhl desátý. Pátý ročník Velké pardubické v roce 1879 musel být zapsán do historie jako jeden z méně povedených, ačkoliv měl původně všechny předpoklady pro to, aby se vydařil. Dostihový tajemník A. Capin nechal provést úpravu rovinové dráhy, a tak mohli novináři hodnotit dráhu jako „půvabně položenou a udržovanou, která má skoro všechny překážky přirozené, některé úseky procházejí lesíky a půda má podklad písčité“. Nádherné podzimní počasí, velká návštěva, eskadrona husarů z pardubické posádky, která měla za úkol dohlížet na pořádek, a koncert vojenské hudby pod vedením známého pražského kapelníka Masche, to byly kulisy pro představení se čtyřmi účinkujícími, kteří zbyli z původních jedenácti přihlášených. Žádný

z jezdců navíc neměl po startu snahu jít do čela a až po prvním skoku na sebe vzal úlohu vodiče jezdec I. Hanreich v sedle hnědáka Rudiho patřícího hraběti Miklósovi Esterházymu. Postupně se na špici vystřídali všichni čtyři jezdcí, pomalé počáteční tempo však nijak znatelně nestouplo. Rudi ale zůstal vpředu společně s klisnou Cantine a v cílové rovince ji po boji o jednu délku porazil. Třetí doběhla se ztrátou tří délek Phrygia.



Pardubický Dopravní podnik ozdobil autobusy a trolejbusy jmény všech vítězů Velké pardubické. Alespoň takto je na fotografii Rudi, vítěz z roku 1879. (Marie Vašková)

Rok 1880 byl jedním z mezníků v historii Velké pardubické steeplechase. Právě od tohoto data byl do názvu dostihu doplněn přívlastek označující místo jeho konání a odlišil jej tak od jiných „velkých“ steeplechase, kterými se dnes honosí téměř každá překážková dráha, ať už oprávněně, či nikoliv. Délka dráhy byla v propozicích stanovena na čtyři anglické míle, tj. na 6 400 metrů, a dostih byl otevřen koním „všech zemí a každého stáří“. Když s konečnou platností odpadl ze startovní listiny Brigand, posunula se na nejvyšší příčku sázkového žebříčku polokrevná klisna Victoria. Startovala na jaře ve Velké národní v Aintree společně se svým pravým bratrem Victorem II a angličtí bookmakeři dávali na její vítězství kurz 12:1. Victoria doběhla osmá a patrně i toto poměrně úspěšné vystoupení zvýšilo její kredit v očích handicapa Francise Cavaliera tak, že jí pro Velkou pardubickou předepsal neuvěřitelných 86,5 kg, největší hmotnost, jakou kdy kůň ve Velké pardubické nesl. Mezi nejvážnější soupeře Victorie patřili tři koně hraběte Zdenka Kinského, kteří ovšem nesli barvy fiktivní stáje pana G. F. J. Smithe. Pokud rodina Kinských držela smutek anebo



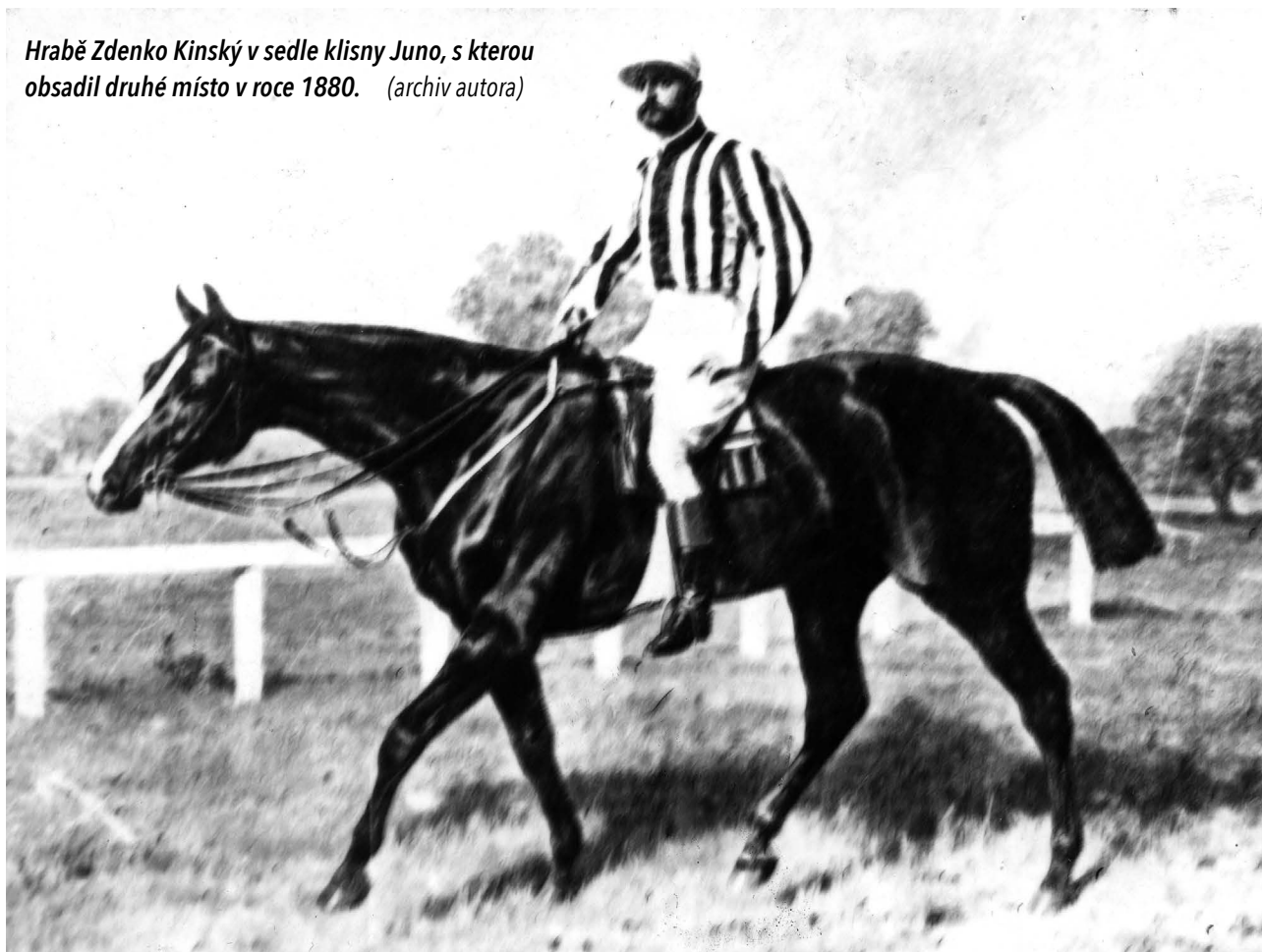
pokud mezi jejími členy byl nějaký nevyřešený spor a zrovna se příliš nehodilo „být Kinským“, zůstávaly dresy s červenými a bílými podélnými pruhy ve skříni a jezdci si museli obléknout něco jiného. Tentokrát to byly dresy celé třešňově červené a jeden z nich měl na sobě i sám majitel tří koní, který byl v sedle klisny Juno. Victoria se zranila při pádu a z lesa u Popkovic se jako první vynořil hřebec Good Morning, další syn Buccaneera, v sedle s Maxem Phillipsem. Zvítězil o pět délek před klisnou Juno a hrabě Zdenko Kinský byl díky svým koním bohatší o 5 200 zlatých.

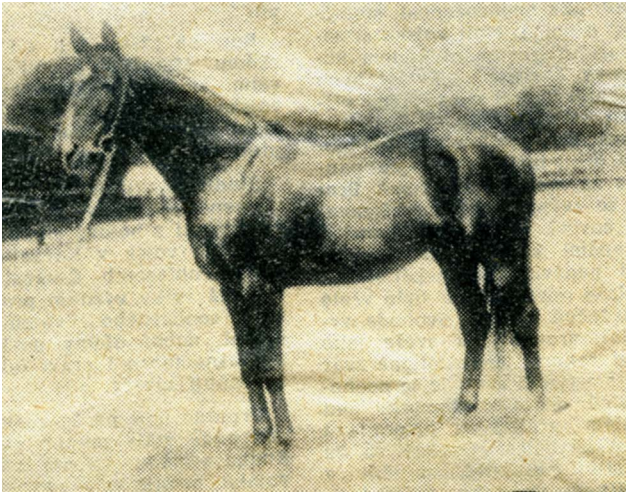
Victoria se vítězství ve Velké pardubické přece jen dočkala, a to dokonce dvou. V obou případech byl v jejím sedle Hector Baltazzi. V roce 1881 si do cíle přivezl sice neobvyklé, ale rozhodně bolestivé zranění. Victoria v dostihu trhla hlavou vzhůru tak, že svému jezdcovi způsobila zlomeninu klíční kosti a diváci mohli v cíli na Baltazziho tváři spíš než úsměv vidět bolestnou grimasu. V roce 1883 neměl být mezi startujícími pro Victorii žádný vážnější soupeř a skutečně také nebyl. Laurenzia, Kittiwake a Misfit of Devon ji v závěru sledovaly z víc než uctivé vzdálenosti.



Max Phillips, dvojnásobný vítěz Velké pardubické. V roce 1887 byl rakousko-uherským překážkovým šampionem. (archiv autora)

Hrabě Zdenko Kinský v sedle klisny Juno, s kterou obsadil druhé místo v roce 1880. (archiv autora)



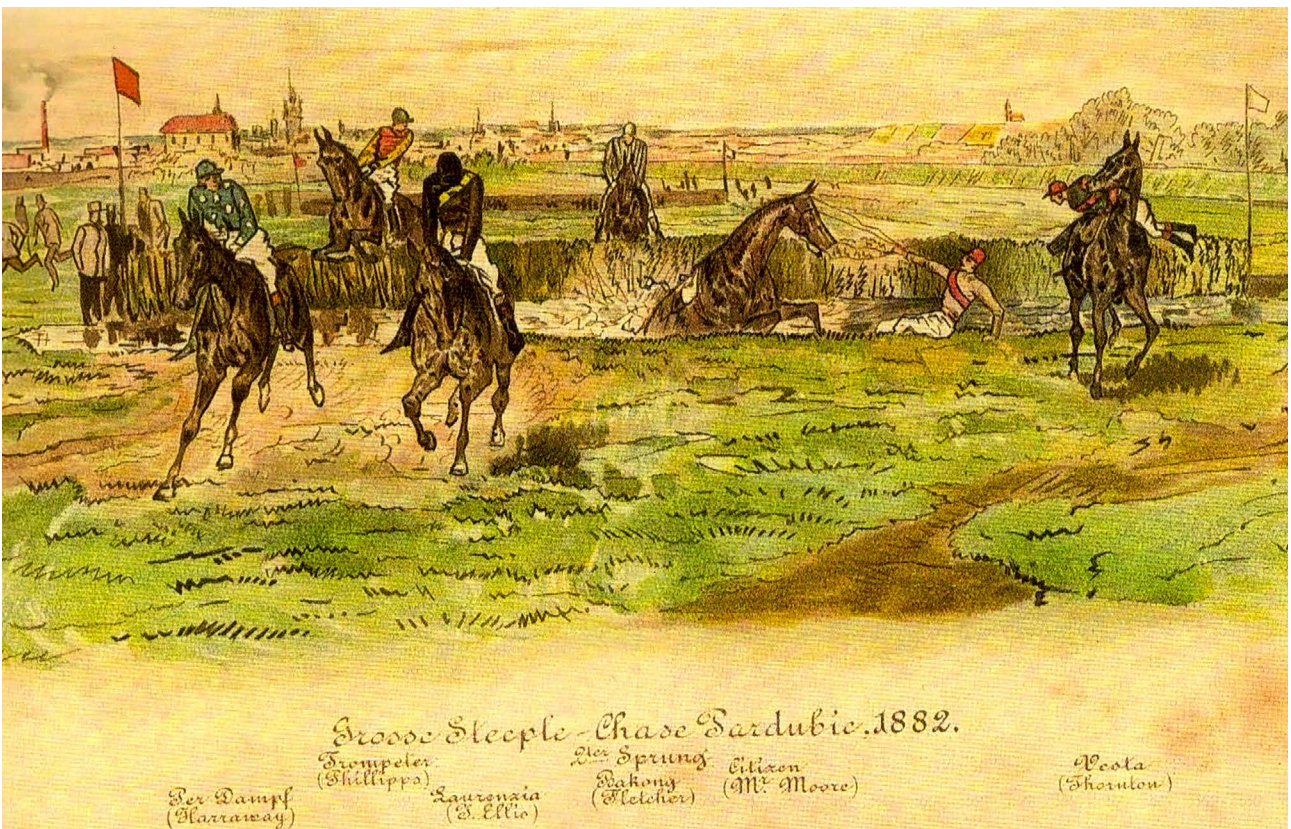


Klisna Victoria, dvakrát první a jednou druhá ve Velké pardubické (archiv autora)

V prvních desetiletích své existence se Velká pardubická musela potýkat s podivným jevem, který přímo ohrožoval

její další pořádání, a to byl malý počet startujících koní. Krátce po založení dostihu přišla hubená léta, kdy dostih už nebyl tak neobvyklou atrakcí a ochota šlechticů i důstojníků přispívat na dotaci silně poklesla. Přesto se scházela většinou dostatečný počet přihlášek, ale jak se start blížil, přihlášení koně ze startovní listiny rychle ubývali.

Německé klisny Per Dampf a Jessica stejně jako mohutný červený bělouš Abracadabra měli při svých vítězných startech jen několik málo soupeřů. V roce 1885 se rekordní počet 47 přihlášených a nevidaný počet 29 koní na startovní listině scvrkl na pouhých sedm skutečně startujících. Slabě obsazená pole ve všech odpoledních dostizích byla i v roce 1886, kdy čtyřletý hřebec Hanno v sedle s Richardem Fletcherem porazil po boji německou klisnu Full Cry o nos. Tehdejší rozhodčí si zaslouží náš hluboký obdiv, ať už za postřeh, který prokázali, nebo za odvahu, se kterou tak ojedinelý výrok vyhlásili, a to bez možnosti vidět opakovaný záznam doběhu.



Překážka číslo 2 v roce 1882. Zleva klisna Per Dampf (T. Harraway), vedle ní Laurenzia (J. Ellis), nad překážkou Trompeter (M. Phillips) a před skokem Bakony II (R. Fletcher). Citizen (W. H. Moore) padl do příkopu, Vestu nasedá jezdec H. Thornton. Umístění náspu železniční trati Pardubice–Chrudim odpovídá skutečnosti, pardubická Zelená brána a hrad Kunětická hora z tohoto pohledu nemohly být vidět. (archiv autora)





*Před startem v roce 1884. Zleva Victoria (H. Baltazzi),
Grocollo (R. Fletcher), Jessica (W. H. Moore)
a Needle (J. Ellis) (archiv autora)*

*Oscar Oehlschläger, majitel Jessicy, vítězky z roku 1884
(archiv Radka Javora)*

