

STO TŘICET **TAXISŮ**

Velké pardubické

Pavel Kovář



Příběhy z dějin,
současnosti a zákulisí
slavného dostihu

xyz

STO TŘICET TAXISŮ

Velké pardubické

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na

www.xyz.cz

www.albatrosmedia.cz



Pavel Kovář

Sto třicet taxisů 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

Pavel Kovář

STO TŘICET TAXISŮ VELKÉ PARDUBICKÉ

Steeplechase



xyz

Příběhy z dějin,
současnosti a zákulisí
slavného dostihu

Při psaní o historii a postavách Velké pardubické
v její dávné minulosti autor čerpal i z textů
historika dostihu Miloše Svobody, dále ze článků
dostihového publicisty Přemysla Neumanna
a také materiálů otištěných v časopise Jezdectví.
Za to vyslovuje velký dík.

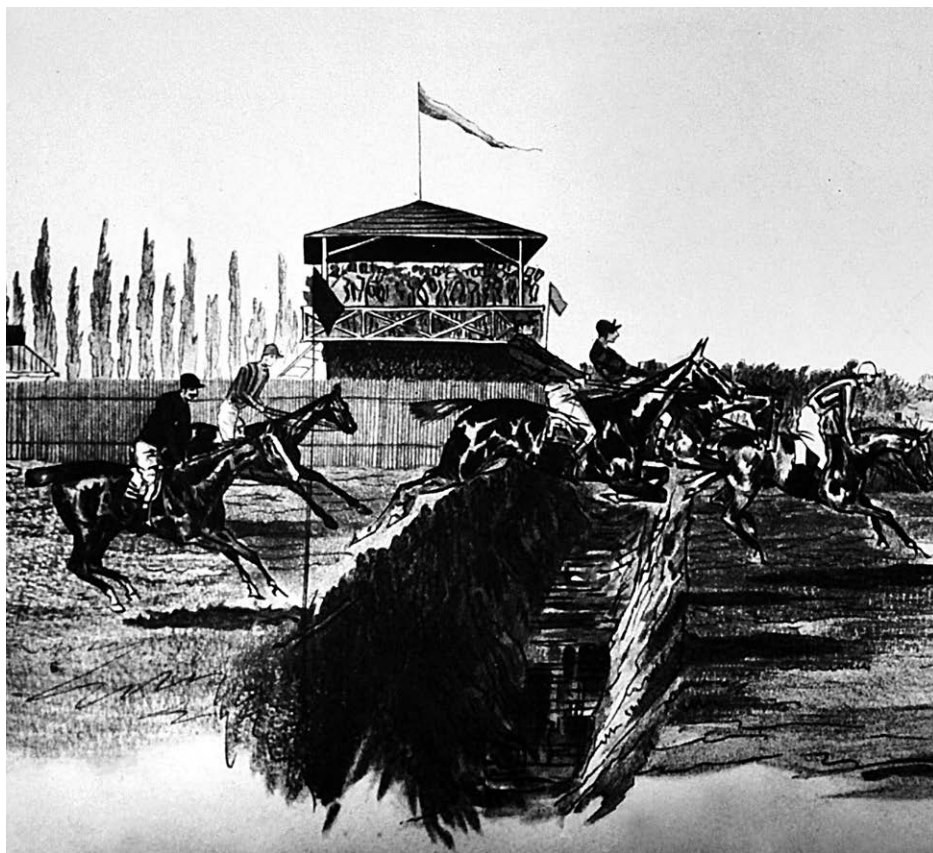
Nakladatelství i autor děkují rovněž Východočeskému muzeu
v Pardubicích, které do této publikace poskytlo většinu fotografií.

© Pavel Kovář, 2021
Illustrations © Pavel Kovář, 2021
Cover photo © Dja65/Shutterstock.com
© NAKLADATELSTVÍ XYZ, 2021

ISBN tištěné verze 978-80-7597-938-4
ISBN e-knihy 978-80-7683-035-6 (1. zveřejnění, 2021) (epub)
ISBN e-knihy 978-80-7683-036-3 (1. zveřejnění, 2021) (mobi)
ISBN e-knihy 978-80-7683-034-9 (1. zveřejnění, 2021) (ePDF)

„Pánové, já tento skok už nikdy překonávati nebudu, a jak se tak dívám kolem sebe, vy také ne. Nevidím tedy žádné důvody, proč bychom jej měli rušiti a někomu něco ulehčovati,“ měl údajně prohlásit princ Egon Thurn-Taxis (1832–1892). Slavný výrok o nejslavnější překážce Velké pardubické zazněl údajně v debatě spoluzakladatelů dostihu, a to již po skončení jeho prvního ročníku v listopadu roku 1874. Dodejme, že oné rozpravy se zúčastnili slovnití šlechtici – princ neboli kníže Emil Fürstenberg a hrabata Maxmilián Ugarte a Oktavián Kinský, jenž v Anglii získal dostihové i honební zkušenosti, a těmi pak vydatně přispěl při budování pardubické dostihové dráhy.

Překážka, o níž se vedl největší spor, se původně nazývala „hlavní příkop“ nebo též „velký příkop“, ale také „tribunní skok“.



■ Skok přes Taxis Velké pardubické roku 1883: autor kresby nezachytil jediný pád...

Podle toho, jak bylo ctěnému obecnstvu libo.

Teprve až od roku 1892 se ujal její nový název – Velký Taxisův příkop, později ve zlidovělém tvaru Taxis. A stalo se tak víceméně na počest jeho zastánce a vlastně zachránce, prince Egona Thurn-Taxise, jinak majitele rozsáhlých panství ve středních Čechách a též proslulého i náruživého sportsmana.

Taxis je ve Velké pardubické steeplechase již od samého počátku objektem zájmu i často citovaným pojmem. Má své impozantní rozměry, má svou historii, má své oběti, byť poprvé tu uhynul kůň po více než padesáti letech od založení dostihu.

O čem že to vlastně mluvíme?

Představujte si...

Od prvních ročníků stála před příkopem dva metry hlubokým a pět metrů širokým proutěná překážka vysoká metr dvacet.

Divme se pak koni, jenž sem přiběhl a na poslední chvíli spatřil onu „propast“, kterou má překonat, že se vyděsí a odmítne skočit, případně špatně odskočí a stejně tak dopadne. Neboli spadne.



■ Rok 1972: na Taxisu spadlo třináct koní, ale obešlo se to bez vážných následků

Velký Taxisův příkop je velmi obtížná překážka, při jejímž překonávání hrozí zranění koním i jezdcům, to je třeba přiznat.

Z toho důvodu se přes Taxis skáče jen jednou ročně, pouze při Velké pardubické. Za zmínku ale jistě stojí, že na sklonku 19. století byl pár let součástí kurzů i dalších dostihů na pardubickém závodišti. Údajně se však skok přes tuto překážku nikdy, a to ani v nejzazší minulosti, netrénoval. Údajně... Berme to tedy s rezervou. Nicméně tahle zásada přetrvává do dnešních dnů, i když víme, že ojediněle byla porušena. Proutěnou překážku před příkopem nahradil ještě před koncem 19. století živý plot a měřil brzy metr a půl do výšky i do šířky. Občas dokonce přerostl směrem vzhůru, a to až o deset čísel. Za touhle mohutnou zelenou „hradbou“ pak nadále zela strašidelná „jáma“, která neměnila své rozměry – dva metry hluboká a pět metrů široká. Přibíhající kůň musel pudově sám od sebe, ale také s podporou jezdce vyvinout při odrazu co nejvíc síly, aby překonal vzdálenost nejméně osmi, ale raději více metrů, a dopadl na všechny čtyři nohy, na něž přenesl váhu svou i váhu jezdce. Jedině tak se totiž mohl vyvarovat pádu. K lepšímu odrazu – a tedy i k delšímu skoku – ho tak logicky nutila i výška živého plotu.

„Taxisův příkop způsobil mnoho radostí i zklamání, byl místem velkých hromadných pádů, příčinou nehod, zranění i úmrtí koní, místem odsuzovaným doma či ve světě, ale i místem, které přitahovalo a bude přitahovat stále více diváků i jezdců. Je to rozhodující překážka v první fázi dostihu, a proto všichni jezdci či trenéři koní přemýšlejí o způsobu najetí na Taxis, a to již dlouhé dny či týdny před startem dostihu,“ často opakoval major Miloš Svoboda, dvojnásobný vítěz Velké pardubické v letech 1946 a 1952, uznávaný znalec její historie a dostihový odborník.

Taxis děsil i lákal a jeho rozměry se desítky let prakticky neměnily. K první úpravě došlo v roce 1929. Zda byla důvodem tragická smrt valacha Doyena, jenž si tu zlomil vaz při Velké pardubické v roce 1927, o tom lze nanejvýš spekulovat. Nicméně podle Svobodových záznamů to bylo historicky úplně první úmrtí koně při zdolávání Taxisu, tedy za dlouhých třiapadesát let od založení dostihu. Až se tomu nechce věřit. A nevyplývá snad z toho, že upravovat překážku a tedy snižovat její nebezpečnost, nebylo ani nutné?

Další úpravu Taxisu, ale opět nepodstatnou, si vynutila až obnova závodistiště po skočení druhé světové války.

Takže vyznejme se v tom...

Zásadní úpravu prodělal Velký Taxisův příkop až docela nedávno – v roce 1993. Od té doby je živý plot široký 180 a vysoký 150 centimetrů, přičemž jeho zadní hrana je o deset centimetrů vyšší. Za tímto plotem má však příkop hloubku jen metrovou, nikoli tu původní dvoumetrovou, takže z pohledu jezdce či koně sahá „propast“ celkem do hloubky 260 centimetrů místo někdejších 360. Upravena byla i šíře příkopu: není pětimetrová, jen čtyřmetrová, navíc je směrem k hraně, kam se doskakuje, zešíkmená a oblá. Pro koně tak zůstává stejná výška překážky, zhruba metr šedesát, jak byla



■ *Osminásobný vítěz Velké pardubické Josef Váňa (na snímku se Železníkem): „Trocha štěstí na Taxisu neuškodí!“*

dříve, ale její celková šíře – plot plus příkop – je nyní pět metrů osmdesát na rozdíl od dřívějších šesti a půl metru. „V minulosti vznikaly na Taxisu problémy i z toho důvodu, že živý plot nebyl pravidelně a pečlivě stříhán,“ dodává Miroslav Petrán, šéf Dostihového spolku Pardubice. „Tudíž se v něm objevovaly díry či mezery. Když je pak kůň viděl, logicky do nich zamířil a nenutil se k mohutnému odrazu, aby živý plot i příkop za ním mohl přeletět. To bylo právě špatně.“

O Velkém Taxisově příkopu bude ještě mnohokrát řeč na dalších stránkách, a tak pro tuto chvíli dejme slovo jednomu z těch nejpovolanějších, osminásobnému vítězi Velké pardubické, žokeji Josefu Váňovi:

„Svého času panoval názor, že Taxis je pohřebištěm koní. Já si však dovolím tvrdit, že to není pravda. Zkušený jezdec na dobře připraveném a dobře naskákaném koni si s touhle překážkou musí poradit. Současně ale nepopírám, že trocha štěstí tu nikdy neškodí.“



První část



Angličané učiteli, Češi dlouho žáky

(počátky od parforsních honů až k první světové válce)

Pánové z Českého závodního spolku: „My, Češi, musíme ukázat cizákům, jak má vypadat skutečný překážkový dostih!“

První vítěz Fantôme vychytrale Velký Taxisův příkop nepřeskočil, ale prolezl, protože živý plot nebyl ještě hustý...

Angličtí žokejové spolu s anglickými trenéry i veterináři výrazně zvyšovali kvalitu dostihového sportu v zemích střední Evropy.

Když zakladatel dostihu hrabě Oktavián Kinský umíral, nechal si do komnaty k lůžku přivést své nejmilejší koně.

Velká pardubická příměla c. a k. rakousko-uherskou železnici k vypravení zvláštního vlaku z Vídně do Pardubic a zpět.

Poprvé zvítězil český jezdec Ulrich Rosák v sedle hřebce jménem Jour Fix až při 28. ročníku v roce 1902.

Německý poručík Egon Krieger dostal od svého velitele za vítězství ve Velké pochvalu a také tři dny domácího vězení.



ZAVINIL TO HRABĚ OKTAVIÁN KINSKÝ

Mužem, jehož zásluhy o vznik dostihového sportu v českých zemích by nikdy neměly být zapomenuty, je hrabě Oktavián Kinský. Narodil se roku 1813 ve Vlkově, záměčku nedaleko Chlumce nad Cidlinou, byl poručíkem u kyrysníků a měřil sto devadesát centimetrů, což byla na tehdejší dobu výška velice ojedinělá. Podobně vyhlížely i jeho skutky. Avšak než se k nim dostaneme podrobněji, sluší se poznamenat, že byl potomkem české šlechty Vchynských z Tetova, o nichž první doložené zmínky pocházejí ze 13. století. Tento rod byl mnohem starší, ovšem doklady o tom neexistují. Starší písemné záznamy, jak se často stávalo, jednoduše shořely. Jméno Vchynských z Tetova bylo totiž údajně známo již v dobách bájné kněžny Libuše, která podle pověsti měla dvě sestry – Kazi a Tetu. A právě kněžna Teta má být zakladatelkou rodu Tetovů či Tetaurů. Její dcera Běla se měla provdat za jistého Radhoště, a proto v dalších generacích rod dával svým potomkům jména jako Radmil, Radhošť, Radoslav, Radslav... Například Zdenko Radslav Kinský, o němž bude později mnohokrát řeč. Tuhle hypotézu podporuje zejména fakt, že právě písemné doklady z roku 1237 zaznamenaly shodnost erbu rodu Tetaurů či Tetovů s erbem rodu Vchynských. Zbývá jen dodat, že ke změně jména Vchynský na Kinský došlo koncem 17. století. Jako první se tak podepisoval František Oldřich Kinský, diplomat, kterého císař Leopold I. vyslal do Polska, aby vyjednal polskou pomoc ve válce proti Turkům, a také ho jmenoval nejvyšším kancléřem království Českého.

Ale vraťme se k hraběti Oktaviánu Kinskému, pánu na zámku Karlova Koruna u Chlumce nad Cidlinou. Měl před sebou slibnou vojenskou kariéru, ale když ho po pěstním souboji s jiným důstojníkem čekal trest v podobě přeložení k jiné jednotce, raději opustil armádu.

Oktavián byl znamenitý jezdec i znalec koní, a tak už ve svých devatenácti letech nechal postavit za Chlumcem nový dvůr zvaný Ostrov, aby tu choval anglické plnokrevníky. Vzápětí však došlo k nemilé události: nechal připustit plnokrevnou klisnu Themby plnokrevným hřebcem, avšak hříbě jménem Themby II přišlo na svět s velmi neobvyklou zlatavou barvou. Klisnička proto nebyla zapsána do plemen-

né knihy. Svěrázného Oktaviána to v první chvíli rozzlobilo, ale pak si s tím poradil docela jednoduše: založil svůj vlastní chov chlumeckých plaváků neboli žlutáků, o nichž bude také často řeč, protože několik jich o sto let později běhalo a dokonce vyhrávalo Velkou pardubickou steeplechase.

Zatím však ještě zůstaňme v první polovině 19. století, kdy u šlechty přicházejí do módy takzvané parforsní hony. Byly to hony vysoké a černé zvěře za pomoci jezdeckých koní, které se velmi brzy změnily na parforsní sport, při němž pronásledované zvíře neumíralo, ale bylo pouze odchyceno a uchováno pro další lovecké kratochvíle. Například jeleni pro parforsní hony byli chováni v oboře zámku ve Slatiňanech.

Rovinatá a lesnatá krajina v okolí Pardubic byla pro tuhle zábavu jako stvořená, a tak roku 1838 ve městě vznikla Parforsní honební společnost. O nevelké Pardubice se začala šlechta zajímat a kupovat si zde domy, neboť sezona honů probíhala od října až do vánočních svátků. V té době město ožilo čilým společenským i loveckým ruchem, přibýly hostince i hotely, ožila řemesla. Ulicemi zněl štěkot smeček speciálně cvičených loveckých psů, dovezených z Anglie. Ve městě i v okolí, v kraji od Chlumce nad Cidlinou až ke Kladrubům a Týnci nad Labem, tak bylo mnoho týdnů rušno.

Vedle parforsních honů, jež se těšily velké oblibě, doléhaly z Anglie do Čech zvěsti o koňských dostizích. Pardubický historik Josef Sakař zmiňuje, že se roku 1856 objevilo „vážně míněné přání Spolku českých pěstitelů koní, aby ve městě vzniklo závodiště“. Pardubická radnice přání vyhověla. Ještě v témže roce postoupila spolku část pastvin za Zeleným Předměstím včetně lesíka Cvrčkova a zároveň zde povolila uspořádat dostihy plnokrevných koní.

Samozřejmě v tom měl prsty náš známý hrabě Oktavián. Pro zajímavost dodejme, že na koních vlastního chovu se dostihů mohli zúčastnit i rolníci ze širokého okolí.

Oktavián Kinský proslul nejen vlastním chovem koní, ale i tím, že si z Anglie dovezl dvaatřicet strakatých foxhoundů, což byla první psi smečka svého druhu v českých zemích. Zároveň podle anglického vzoru zavedl přísnou kázeň v oblékání účastníků parforsních honů: černý klobouk, červený frak, bílé rajtky a černé jezdecké boty.



■ *Všechno začalo parforsními hony...*

Tady je na místě dodat, že Oktavián sám založil vlastní dostihové závodiště dávno předtím – roku 1846 na pastvinách mezi Chlumcem a Lučicemi, kde se závodilo podle pravidel dovezených z Anglie. Nejtěžší překážkou tady byl, jak uvedl kronikář z Chlumce, širokánský příkop, do nějž by se schoval kočár; zřejmě šlo o předchůdce Taxisu.

K prvnímu dostihu se přihlásilo sedmnáct jezdců, na trať však vyrazilo jen šest nejodvážnějších, z nichž do cíle dojeli tři. Ani jeden se však nevyvaroval potíží. Třetí skončil poručík Henneger, druhý baron Eszebeski, kteří spadli na zmiňovaném širokém příkopu. Zato hrabě Oktavián v sedle hřebce Ceasara ze svého chovu jej překonal bezchybně. Záhy měl však jiné problémy: utrhl se mu třmen, takže druhý přehodil přes sedlo, a takto dojel, byť s nemalými komplikacemi, s velkým náskokem vítězně do cíle.

To bylo včera, před lety, kdysi. Ale nyní se přenesme do roku 1874, kdy za Oktaviánem přicházejí pánové z Českého závodního spolku, kteří se chopili pořádání dostihů v Zemích Koruny české.

JAK SE NARODILA VELKÁ

Přišli a sebevědomě prohlásili, že my Češi konečně musíme ukázat cizákům, jak má vypadat skutečný překážkový dostih. Do té doby pořádal dostihy plnokrevníků Spolek českých pěstitelů koní. Ne že by byly špatné, konaly se u Pardubic, probíhaly na bývalých pastvinách, ale postrádaly úroveň, švih, dramatické momenty.

Tady je důležité poznamenat další důležitou věc. Na tom, že se dostihy staly módní záležitostí podobně jako před časem parforsní hony, měla zásluhu popularita Velké Národní ceny v Liverpoolu. O tomto překážkovém dostihu, založeném roku 1839, se brzy vědělo i ve střední Evropě a zdejší majitelé a chovatelé koní chtěli mít podobně těžký dostih v dosahu. Pardubice byly pro takový záměr ideálně položeným místem, navíc sem, na zdejší parforsní hony, byli šlechtici i majitelé koní zvyklí léta jezdit; a to nejen z mocnářství, ale i z německých zemí, Francie či Itálie.

Zkrátka a dobře – úkolem vytvořit tady novou dostihovou dráhu byli pověřeni šlechtici, kteří věděli, o co jde, a o nichž již byla řeč: Okta-

vián Kinský, Egon Thurn-Taxis, Emil Fürstenberg a Maxmilián Ugarte.

Tihle pánové vymysleli, navrhli a dohlíželi na vybudování jedinečného závodiště, na němž se oranice střídala s travnatou, písčitou, a místy i dokonce bažinatou půdou, kde bylo i mnoho přírodních překážek – valů, zdí a příkopů s vodou. A když byla stavba dokončena, tak se zde, na předměstí Pardubic, konal **5. listopadu roku 1874** poprvé dostih s názvem Velká pardubická.

Jedenašedesátiletý Oktavián, třebaže pořád chlapík plný života, si v něm přece jen do sedla netroufl. A udělal dobře, protože na předposlední překážce, na níž najíždělo osm koní skoro najednou, došlo k velkému karambolu. Klisnu Duckwing, jež skok nezvládla a zůstala za překážkou ležet, se snažil přeskočit hřebec Strizzel, ale neuspěl a zlomil si vaz... Jezdci obou koní vyvázli jen s menšími zraněními, ale to nic neměnilo na tom, že hned na samém počátku se rozproudily řeči o tom, jestli se má tak těžký dostih vůbec konat. Podobné debaty se, jak známo, konaly v dalších desetiletích ještě mnohokrát.

Tady stojí ještě za zmínku, že se první dostih Velké pardubické konal v období pro město převelice důležitém, a to v období příprav na uvítání císařské návštěvy, neboť o pět dní později, přesně 10. listopadu 1874, navštívil Pardubice císař František Josef I. s půvabnou císařovnou Sissi. Panovnický pár se kromě jiného rozptýlení zúčastnil ve společnosti dvou set jezdců z řad šlechty Hubertovy jízdy v okolí Sezemic, jíž jako master velel – věřte nevěřte! – jeden z tvůrců nové pardubické dostihové dráhy Emil Fürstenberg. Už jen tahle skutečnost nesporně přiřadila dostih k událostem nejvyššího významu.

„HLAVNÍ“ NEBO „OPLOCENÝ“ PŘÍKOP

O start ve Velké pardubické byl obrovský zájem. Původně se přihlásilo šestatřicet jezdců, ale na trať vyrazilo jen čtrnáct nejodvážnějších. Pořadatelé nazvali nejtěžší překážku jako „hlavní“ nebo „oplocený“ příkop. Ano, tušíte správně, šlo o později legendární Taxis. Vítězem se stal šestiletý hřebec Fantôme německého majitele barona von Cramma, kterého sedlal anglický žokej George Sayers. Vítěz nesl hmotnost 80,5 ki-

logramů. Na druhém místě skončila se ztrátou dvou délek klisna Fantasca. Cílem celkem proběhlo šest koní, jinými slovy – osm jich mělo na trati potíže a nedojeli, jako například uhynulý hřebec Strizzel. Ne-dělejme si však iluze o vysoké kvalitě koní či jezdců. Například vítězný Fantôme zdolal „hlavní“ či „oplocený“ příkop tak, že jej nepřeskočil, ale prolezl. Jednoduše se protáhl řídkým křovím, pak vstoupil do příkopu a zase z něj vylezl, vyskočil. Ale nebylo to nakonec chytré? Proč by riskantně skákal? Inu, hlavička...

Dostih měl velký ohlas v zahraničí a svou náročností vyvolal obdiv po celé Evropě. Nadšení pardubičtí vlastenci mu věštili velkou budoucnost. Zároveň však zazněly i obavy skeptiků, zda se závodistiště nestane jen „novou českou tančírnou pro německé koně“; vítězný Fantôme totiž patřil německému majiteli. Nicméně po skončení prvního ročníku bylo jasné, že se tu musí postavit stáje a sedliště pro koně, tribuny



■ Úspěšné zdolání Velkého příkopu v roce 1886 zaznamenal kreslír

a restaurace pro diváky nebo věž pro rozhodčí. Bylo také nutné školit rozhodčí, startéry, vážné, veterináře i pořadatele.

O rok později, **7. listopadu 1875**, stálo na startu osm koní a dostih byl pojmenován jako Velká steeplechase. Startovat v něm mohli pouze koně s příslušností rakousko-uherskou či německou. Z dochovaných historických pramenů vyplývá, že organizátoři považovali za nutné mluvit o prvním vítězství domácího koně. Tím byl pětiletý valach Brigand, majetek uherského hraběte Tassila Festeticse, kterého sedlal žokej G. Herbert. Nesl hmotnost 81 kilogramů a lehce zvítězil o dvě délky. Druhý byl hřebec Gold Star s amatérským jezdcem W. Auerspergem.

V dalším roce však předčasně udeřily mrazy, takže **5. listopadu 1876** se příznivci svého oblíbeného dostihu nedočkali.

VALACH BRIGAND PRVNÍM REKORDMANEM

Při třetím ročníku pořadatelé posunuli termín na **28. října 1877**. Důvod byl jediný – vyhnout se loňským problémům s mrazivým počasím. Z deseti startujících byl nejrychlejší opět Brigand. Zvítězil již podruhé, a to opět lehce o dvě délky, tentokrát však v sedle s amatérem, hrabětem Franzem Metternichem. Pro příští roky byl stanoven pevný kurs dostihu a také nejnižší hmotnost 65 kilogramů.

V následujícím ročníku se termín posunul ještě více – a to na **13. říjen 1878**. Skvělý Brigand se ozdobil třetím triumfem, čímž vytvořil první historický zápis. Hrabě Metternich v jeho sedle se stal dvojnásobným vítězem, k tomu přibyl další rekord tím, že Brigand nesl hmotnost 84 kilogramů. Vyhrál lehce o půl délky před klisnou Queen Bess, za níž o půl délky doběhl hřebec Táborit. V dostihu startovalo jen pět koní, ale sváděli spolu velmi vyrovnaný souboj. Všichni ze zmíněné trojice upadli, ale jezdcům se podařilo znovu nasednout. Takové štěstí neměly dvě klisny: Country Girl, jež svému jezdcovi utekla, a Trouville, která po pádu a zlomenině páteře uhynula. Jezdci na druhém a třetím místě podali protesty kvůli křížení dráhy, k čemuž došlo poprvé v historii, nakonec ale byly oba protesty po bouřlivém průběhu jednání zamítnuty.

Dosud nejmenší počet koní, pouhá čtveřice, pak vyběhla na trať při pátém ročníku **12. října 1879**, kdy zvítězil pětiletý hřebec Rudi s jezd-

cem I. Hanreichem. O jednu délku zpět zůstala pětiletá klisna Cantine (Johanna), kterou sedlal E. Szalay. Příčinou nízkého počtu startujících byla zjevně vysoká náročnost dostihu.

DÉLKA TRATI: ZHRUBA ŠEST A PŮL KILOMETRU

O rok později se odehrála další významná událost. Při šestém ročníku **II. října 1880** byl dostih přejmenován na Velkou pardubickou steeplechase a délka trati byla stanovena na zhruba 6 400 metrů.

O překážce číslo 4, dosud nazývané „hlavní“ nebo „oplocený“ příkop, se stále častěji mluvilo jako o Taxisově příkopu či lidově Taxisu na počest hraběte Thurn-Taxise, o němž se šířilo, že právě on se zasloužil o zachování překážky v kursu dostihu. Novinkou byla i změna propozic v tom smyslu, že v dostihu mohli bez omezení věku startovat koně všech zemí. Ze sedmi startujících vyhrál čtyřletý hřebec Good Morning s žokejem M. Phillipsem. Na druhém místě doběhla klisna Juno se ztrátou pěti délek v sedle s hrabětem Zdenko Kinským a jako čtvrtá se umístila klisna Starlight s anglickým žokejem Richardem Fletcherem, jenž se později stal trojnásobným vítězem dostihu.

Sedmý ročník **9. října 1881** se zapsal do historie tím, že poprvé zvítězil zraněný jezdec. Byl jím Hector Baltazzi, který si po pádu zlomil klíční kost, ale podařilo se mu na osmiletou klisnu Victorii znovu nasednout. Na stránkách časopisu *Sport* se poprvé v historii objevil čas vítěze: 10:45, 2 min. Ze čtyř účastníků doběhli tři, Victoria vyhrála o tři délky.

Osmý ročník se běžel **5. listopadu 1882**. Startovalo šest koní, zvítězila pětiletá německá klisna Per Dampf s anglickým jezdcem T. Harrawayem o tři délky před valachem Citizenem, který absolvoval kurs s nejvyšší možnou hmotností – 86 kilogramů. Diváci také uvítali novinku: před hlavním dostihem se uskutečnily dostihy poníků.

TRIUMF KINSKÉHO V LIVERPOOLU

Než bude řeč o dalším dění na pardubickém závodišti, musíme alespoň ve stručnosti zmínit významný úspěch českého jezdce v cizině: v březnu 1883 vyhrál hrabě Karel Kinský s klisnou Zoedone Velkou národní

steeplechase v Liverpoolu. Synovec Oktaviána Kinského působil v Anglii jako diplomat ve službách Rakouska-Uherska, vlastnil zde dostihovou stáj a stal se prvním zahraničním vítězem slavného dostihu.

Při devátém ročníku Velké, jež byla mezi tuzemskými fanoušky dostihů nazývána „liverpoolskou na pevnině“, se **28. října 1883** zapsali do dějin klisna Victoria a jezdec Baltazzi. Vyhráli již podruhé a v počtu vítězství vyrovnali dvojici Brigand – Franz Metternich z let 1877 a 1878. Victoria byla z osmi startujících naprostým suverénem, vyhrála s náskokem deseti délek před další klisnou Laurenzií.

Na trať desátého ročníku **26. října 1884** vyběhli opět jen čtyři odvážní jezdci. Důvodem byla velmi hluboká půda. Do cíle se dostaly pouze dvě polokrevné klisny: s velkým náskokem zvítězila Jessica, šestiletá kobyłka z Německa, v sedle s amatérem W. H. Moorem. Dostih byl nad síly favorizované Victorie, která sice skončila druhá, ale historie ji uvádí jako prvního koně, který prošel cílem naprosto vyčerpan – pouze krokem...

Další významné zápisy do dějin přinesl II. ročník **25. října 1885**. Rekordní byl zájem o start: přihlásilo se sedmačtyřicet koní. Pozoruhodná byla i přítomnost bookmakerů, kteří se na zdejším závodišti objevili poprvé. Navzdory velkému zájmu o start se však na trať vydalo jen sedm koní. Zvítězil šestiletý valach Abracadabra, jehož sedlal H. Fries. Vyhrál po boji o délku. Tři délky pak dělily druhého a třetího koně, jež sedlali profesionální jezdci ze zahraničí. Ve startovních listinách přibýval zejména počet anglických jezdců i žokejů, kteří spolu s anglickými trenéry i veterináři výrazně zvyšovali kvalitu dostihového sportu v zemích střední Evropy.

ZVLÁŠTNÍ VLAK Z VÍDNĚ

Kvalitnější jezdci, lépe trénovaní koně a stále rostoucí věhlas Velké pardubické steeplechase přiměl c. a k. rakousko-uherskou železnici k vypravení zvláštního dostihového vlaku z Vídně do Pardubic a zpět. Stalo se tak v den dvanáctého ročníku **24. října 1886** – odjezd ráno v sedm hodin, návrat ve třiaadvacet. Dostihům tak mohli přihlížet Rakušané, Němci a Maďaři.

I když na trať vyrazilo pouze šest koní, diváci cesty nelitovali. Po vyrovnaném souboji triumfoval finišem v cílové rovině čtyřletý hřebec Hanno v sedle s Angličanem Fletcherem před klisnou Full Cry. „Byl to ostrý boj o délku nosu,“ znělo vyjádření rozhodčích. Takový verdikt tu zazněl poprvé.

V následujícím třináctém ročníku **30. října 1887** startovala opět šestice koní. Vítězného devítiletého valacha Woodmana sedlal amatér Baltazzi, který se stal prvním trojnásobným vítězem; připomeňme, že předtím vyhrál na klisně Victorii v letech 1881 a 1883. Woodman lehce zvítězil o deset délek.

PRVNÍ ÚSPĚCH ČESKÉHO TRENÉRA

Poprvé se Velká pardubická musela konat ve všední den **31. října 1888**. Důvod? V neděli probíhal dostihový den ve Vídni a hlavní město mocnářství samozřejmě dostalo přednost. V souboji pěti koní byla první čtyřletá klisna Et Caetera s žokejem M. Phillipsem, která vyhrála o jednu délku před pětiletým hřebcem Argonautem. Doběhli pouze tři koně. Majitelem vítězky byl hrabě Mikuláš Esterházy, významná osobnost turfu té doby.

Velkým překvapením skončil patnáctý ročník **31. října 1889**, kdy vítězila šestiletá kobylka Parisis, a to lehce o tři délky. Ze šesti koní doběhli do cíle tři. Svůj druhý triumf slavil anglický žokej Richard Fletcher, jenž se jako štolba hrabat Thurn—Taxisových trvale usadil na jejich panství Loučeň u Nymburku. Poprvé vyhrál před třemi lety s hřebcem Hanno.

V následujícím ročníku **30. října 1890** se na trať vydali pouze čtyři koně: v hluboké půdě se pohybovali častěji krokem než cvałem. Poprvé za šestnáct let existence dostihu zvítězil kůň, kterého připravoval český trenér Dobrovský. Byl to pětiletý valach Alphabet v sedle s Angličanem Williamsonem a prvenství uhájil o půl délky před hřebcem Montbarem s Fletcherem. Dva zbývající koně kvůli vyčerpání do cíle nedorazili.

Sedmnáctý ročník **14. října 1891** přivedl na start pětiletou polokrevnou klisnu Lady Anne, jež při své premiéře zvítězila o dvacet délek. Sedlal ji nejlepší překážkový žokej té doby Richard Harry Fletcher, rodák z anglického Manchesteru, a zaznamenal již své třetí prvenství.



Potkal žokej Fletcher Marka Twaina?

„Můj pradědeček Angličan byl vynikající žokej a údajně i velký bohém. Stal se štolbou u Thurn–Taxisů na zámku v Loučni a jezdil dostihy v celém Rakousku-Uhersku. Na sklonku života se trvale usadil v Čechách a tady zemřel.“

Petr Fletcher, pravnuke trojnásobného vítěze Velké pardubické v letech 1886, 1889 a 1891

Pokusme se dodatečně sestavit životopis jednoho z prvních hrdinů Velké pardubické, žokeje jménem Richard Harry Fletcher.

Do pátrání se nejdříve pustil žokejův pravnuke Petr Fletcher (narozen 1963). Nejvíc se dozvěděl od svého otce a jeho sestry, i když to byly spíš jen střípky a útržky toho, co se o starém pánovi v rodině povídalo a někde napsalo. Například se prý jako mladý vrátil po krátkém pobytu v Čechách na skok do Anglie, aby se oženil, a s nevěstou přijel zpátky. Mladá paní prý byla hezká, ale i hašteřivá. Taky se vědělo, že v rodině přišlo na svět jedenáct dětí, z nichž dvě v dětství zemřely.



■ Manželé Fletcherovi: Margaret a Richard

Co však bylo naprosto jisté, byla Fletcherova účast ve Velké pardubické steeplechase: v kterých letech jel, na jakých koních, jak se umístil. Dále se říkalo, že byl jako úspěšný jezdec oblíbencem knížat Thurn-Taxisových, takže od nich za své dobré služby dostal na stará kolena do držení zahradní domek v areálu někdejšího zámku Nový Ronov na Nymbursku.

Tohle všechno pravnuka Petra Fletchera, jenž vyrůstal a stále žije na Českolipsku, hodně zajímalo, ale přišlo mu to málo. O minulosti slavného předka se chtěl dozvědět mnohem víc, leč za minulého režimu nevěděl, jak pátrat a kde začít. Kromě toho bylo skoro podezřelé mít pradědečka Angličana.

Nezpochybnitelné i úctyhodné byly jediné záznamy o účasti a umístění ve Velké pardubické. Vlastně už jen samotné nahlédnutí do seznamu koní a jmen jejich majitelů, jež zdobí vojenské hodnosti či šlechtické tituly, dost vypovídá. A popustíme-li uzdu fantazii, máme obrázky o atmosféře dostihů i o době na sklonku předminulého století přímo před očima. Ostatně, začtete se do seznamu a posuďte...

11. října 1880: kůň Starlight, majitel Jacques Schawell, čtvrté místo

9. října 1881: kůň Trompeter, majitel rytmistr Theodor von Ellinger, druhé místo

5. listopadu 1882: kůň Bakoni II, majitel princ Alexander Thurn-Taxis, nedoběhl, padl

28. října 1883: kůň Mistif/Ouffit of Devon, majitel princ Alexander Thurn-Taxis, čtvrté místo

26. října 1884: kůň Grocollo, majitel hrabě Zdenko Kinský, vybočil a byl zadržen

A konečně tu jsou záznamy o třech vítězstvích ve Velké:

24. října 1886: kůň Hanno, majitel Ferdinand Schlosberger

31. října 1889: kůň Parisis, majitel Alexander Kutchenbach

14. října 1891: kůň Lady Anne, majitel Jacques Schawell.

30. října 1892: kůň Wolf, majitel Jacques Schawell, diskvalifikace z prvního místa



■ Na polokrevné Lady Anne vyhrál Richard Fletcher Velkou pardubickou potřetí

31. října 1893: kůň Wolf, majitel Jacques Schawell, čtvrté místo

30. října 1896: kůň Waterford, nedokončil a byl zadržen

Předposlední Fletcherův start ve Velké 4. listopadu 1900 na koni Dark Beauty (majitel princ Alexander Thurn-Taxis) skončil druhým místem. A v úplně posledním 29. října 1905 na Mataorim (opět v majetku Thurn-Taxise) dostih nedokončil. Naposledy měl žokej sedlat koně Hanno II ještě v roce 1908, ale tehdy se kvůli silným mrazům Velká pardubická nekonala.

Žokejův pravnuček Petr Fletcher měl spoustu práce a rozličných zájmů, nicméně touha odhalit příběh slavného předka ho v roce 2000 přiměla napsat společnosti česko-britského přátelství a požádal ji o případnou pomoc. Odpověď dlouho nepřicházela, až začátkem ledna roku 2007 přinesl pošťák Fletcherovým velkou obálku.



■ Myslivna u zámku Loučeň, dlouholetý domov rodiny žokeje Fletchera

„Četl jsem na ní: *Odesílatel: Univerzita Oxford, adresát: Karel Fletcher, Stružnice u České Lípy, Czech Republic*. Zásilka byla tedy pro mého otce, ovšem ten už šest let nežil... Kdo by ho však v Oxfordu mohl znát?! Stopa tedy musela vést k pradědovi. V rozechvění jsem raději obálku neotvíral a počkal, až domů přijde žena,“ vzpomíná Petr.

Jak se ukázalo, neozvala se společnost česko-britského přátelství, ale Petrovo tušení bylo správné. V obálce byl česky psaný dopis s podpisy: Kamila Pecherová a John Pinfold. A text se samozřejmě zmiňoval o žokeji Richardu Fletcherovi.

Přesuňme se proto nyní na půdu oxfordské univerzity a dejme slovo Kamile Pecherové, která zde již řadu let pracuje: „Z univerzitního pracoviště znám historika Johna Pinfolda, který se zajímá o koně i dějiny dostihového sportu. V devětašedesátém roce jel do České republiky,

aby poprvé viděl Velkou pardubickou. Když byl na místě uchvácen její atmosférou, chtěl o ní vědět co nejvíc. Poté zjistil, že pocházím z Čech, znám Pardubice a vyrůstala jsem u koní, tak mě poprosil, abych mu v počítači pomohla najít v češtině všechny možné zdroje informací. A tím vše začalo.“

Historik Pinfold poté navštívil Pardubice ještě jednou a opatřil si knihu *100 ročníků Velké pardubické* od Miloše Svobody, jezdce, vítěze i historika tohoto dostihu. Co v ní objevil a co ho naplnilo hrdostí, bylo zjištění, že právě žokejové z Anglie či Irska vítězili na pardubickém závodisti v úvodních desetiletích nejčastěji. A tehdy tu zároveň zvyšovali



■ Petr Fletcher (vlevo), Kamila Pecherová a John Pinfold při setkání v Loučeni

kvalitu dostihového sportu. Ve Svobodově knize našel mnoho zpráv o Angličanech, kteří tu působili nejen jako žokejové, ale i coby trenéři, podkoní, lovčí či veterináři. A právě o jejich osudy se začal Pinfold s pomocí paní Kamily zajímat, až vznikl plán vypátrat a zaznamenat jejich téměř zapomenuté příběhy.

Kamila Pecherová pokračuje: „Když jsem se ve Svobodově knížce dočetla, že ve Stružnici u České Lípy žije jistý Karel Fletcher, potomek žokeje Richarda Harryho Fletchera, řekla jsem si – mám tě, už mi neutečeš! A v lednu 2007 jsem právě jemu napsala dopis.“

Dejme opět slovo Petru Fletcherovi: „Po přečtení dopisu z Oxfordu jsem byl v šoku. Taková ohromná náhoda! V odpovědi jsem poslal e-mailový kontakt, následovala výměna dopisů, telefonáty a za pár měsíců jsme se s Kamilou a Johnem setkali na zámku v Loučeni, symbolicky právě tam, kde pradědeček působil.“

Inspirován dvojicí oxfordských badatelů, začal pravnuke dojíždět do archivu v Lysé nad Labem, kde našel o svých předcích mnoho netušených informací. Kamila a John zatím pátrali v matrikách a archivech za kanálem La Manche a byli rovněž úspěšní. Poznatky, které si vyměňovali, pak společně skládali jako puzzle; mnohdy to prý bylo přímo vzrušující.

Životní příběh Richarda Harryho Fletchera se tak při této rekonstrukci vynořoval zvolna z mlhy času a byl po více než stovce let čím dál zřetelnější, i když na mnoha místech zůstane navždy obestřen tajemstvím.

Richard Harry Fletcher se narodil 4. září 1853 v Manchesteru ve čtvrti Nordhenden a ulici Lawton Moor v rodině zahradníka Henryho Fletchera a Marthy, rozené Allmanové. Příjmení Fletcher, v Anglii velmi časté, je normanského původu. Dříve se psalo Ffletcher a znamená „ten, kdo vyrábí hroty šípů“.

Mladý Richard miloval koně a vyučil se dostihovým jezdcem u trenérů v kraji Chester. Jako šestadvacetiletý opustil Anglii, odjel do Ev-

ropy vyučovat dostihový britský způsob jízdy a 11. října 1880 jel poprvé Velkou pardubickou na koni Starlight. V dostihu obsadil čtvrté místo, čímž si zajistil působení na závodistiších v Rakousku-Uhersku, až se stal knížecím štolbou u prince Alexandra Thurn-Taxisa na panstvích Loučeň a Mcely ve středních Čechách.

Fletcher byl menší postavy a vážil málo přes 60 kilogramů, patřil tedy k nejlehčím žokejům. Specializoval se na dostihy přes proutěné překážky a steeplechase. Zúčastňoval se i parforsních honů, které šlechta pořádala zejména na Pardubicku. Pro své ohnivě ryšavé vlasy získal od žokejů, přátel i dostihových fanoušků přezdívku Červenáček. Žil bohémským životem, rád se napil a sázel na koně.

Další údaje o něm, jeho ženě Margaret a jejich potomcích, které se podařilo vypátrat v Anglii i v Čechách, lze shrnout takto: po dvou letech působení v Evropě se Richard vrátil do Anglie, aby se oženil s Margaret Hughesovou 28. prosince 1882 v protestantském kostele sv. Jana v Hartfordu, kraj Cheshire. Margaret se narodila 22. června 1853 v Durhamu. Její otec, ač vyučený truhlář, získal v roce 1881 licenci pro pivnici na Castle Street 6, jak bylo zaznamenáno v knize A. J. MacGregora *O hospodách v Nortwichi*. Hospoda se jmenovala The Sportsman a ležela na křižovatce Brach Road a Bradburns Lane.

Margaret pracovala již od třinácti let jako chůva v rodině Williama Huddlestona, bankovního pokladníka a vlastníka manufaktury na střelný prach. Teprve později se vyučila švadlenou. Po svatbě odjeli novomanželé do Čech a usadili se na zámku Mcely, kde Richard pracoval ve službách Alexandra Thurn-Taxisa. Tady se jim v září 1883 narodila dcera Margaret Elizabeth a o rok později dcera Emilie Martha. Dalších pět dětí porodila Margaret ve městě Gorizia, ležícím u hranic mezi Itálií a Slovinskem, byli to Richard (1886), David (1888), Alexander (1889), Terezie Marie (1892) a Thomas (1893). Další děti přišly na svět v rakouském městě Deutsch Wagram: dvojčata Ernest Roy a Charles (1894) a Sarah Anna (1897). Do tohoto místa nedaleko Vídně přemístil kníže Thurn-Taxis svého žokeje a štolbu, protože to chtěla jeho man-