

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

DIPLOMOVÁ PRÁCE
Dostihové závodiště Velká Chuchle
v letech 1906–1914

Bc. Kristýna Synková

Plzeň 2017

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Moderní dějiny

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Dostihové závodiště Velká Chuchle

v letech 1906–1914

Bc. Kristýna Synková

Vedoucí práce:

doc. PhDr. Miroslav Šedivý, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2017

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

V Plzni, duben 2017

.....

Poděkování:

Na tomto místě chci poděkovat panu doc. PhDr. Miroslavu Šedivému, Ph.D. za odborné vedení mé diplomové práce. Děkuji za cenné rady, připomínky, vřelý přístup a veškerý čas, který mi byl věnován. Mé velké díky patří také pánům Mgr. Tomáši Hromádkovi a Mgr. Martinu Cápovi, bez jejichž cenných rad by tato práce vznikala o poznání složitěji.

Obsah

1 Úvod	1
2 Hippické závody na území českého království v 19. století	6
2. 1 Přes La Manche do střední Evropy	6
2. 2 Činnost spolků	8
2. 3 Prvopočátky dostihů v Praze – Karlínská Invalidovna a Královská obora v Bubenči	11
2. 4 Císařská (Královská) louka	14
3 Vznik dostihového závodiště ve Velké Chuchli	25
3. 1 Jednání o zřízení nové dostihové dráhy	25
3. 2 Průběh stavby dostihové dráhy na stránkách dobového tisku	30
3. 3 Kolaudace dostihového závodiště ve Velké Chuchli	34
4 První dostihový mítink ve Velké Chuchli	39
4. 1 Dostihový program podzimního mítinku 1906	39
4. 2 Odložená premiéra	44
4. 3 Dostihový mítink 28. 9.–4. 10. 1906	49
4. 3. 1 Návštěvnost	49
4. 3. 2 Doprava na závodiště	52
4. 3. 3 Průběh dostihů	53
5 Provoz na závodišti Velká Chuchle v letech 1907–1914	62
5. 1 Dostihový provoz na závodišti v letech 1907–1914	62
5. 2 Vliv první světové války na dostihy	70
6 Závěr	73
7 Seznam použité literatury	77
8 Summary	80
9 Přílohy.....	84
10 Seznam příloh	102

1 Úvod

Dostihové závodiště Velká Chuchle nacházející se na levém břehu řeky Vltavy na jižním okraji Prahy, je kolébkou českého turfku a dodnes patří mezi nejvýznamnější dostihová závodiště v České republice. Jockey Club ČR zde pořádá klusácké i cvalové dostihy v období od dubna do října. Slavnostního otevření se závodiště dočkalo 28. září 1906 a v jeho více než stoleté historii byla jen dvě delší období, kdy zde nezněly dusoty koňských kopyt – během první a druhé světové války.

Předkládaná diplomová práce si klade za cíl podrobně analyzovat problematiku dostihového sportu v Praze na počátku 20. století, a to konkrétně se zaměřením na dostihový areál ve Velké Chuchli od jeho vzniku v roce 1906 až do vypuknutí první světové války v červenci 1914. V zájmu kontinuity a komplexnosti je v práci vývoj dostihového sportu v Praze v letech 1906–1914 srovnán také s předchozím historickým obdobím, které hrálo významnou roli v ustavení sportu králů a královen. Provoz na závodišti nebyl spojen pouze s dostihy, ale například i s rozvojem aviatiky, nicméně v práci záměrně věnuji prostor pouze dostihové tradici, neboť počátky české aviatiky jsou v našem prostředí velmi podrobně probádány v několika odborných publikacích.

Struktura práce vychází z chronologického a tematického uspořádání jednotlivých kapitol, kdy hlavní osa práce sestává ze čtyř velkých bloků, které jsou v rámci přehlednosti členěny do tematických podkapitol. První blok je věnován rozvoji dostihové tradice na českém území v 19. století s mírným přesahem do počátku 20. století. Vznik dostihové tradice v českých zemích, stejně jako ve zbytku podunajské monarchie, úzce souvisel s parforsními hony. Jejich provozovatelem na Pardubicku byl hrabě Oktavián Kinský, který sehrál v Čechách obdobnou roli jako István Széchenyi v Uhrách. Rozhodující roli v ustavení sportu králů a královen hrály spolky zaštiťující chov koní. V tomto bodě je nutné zmínit fakt, že nejrůznější závodní, dostihové a jezdecké spolky vznikaly po celé 19. století, ale jejich vývoj byl značně nerovnoměrný a kvůli nepřehlednosti dochovaných materiálů a literatury, která tyto údaje zpracovává,

nemáme zcela jasný obraz o jejich fungování. Obtíže v orientaci činí především české překlady původních německých názvů spolků, které se v jednotlivých publikacích i pramenech často liší. S dostihy, které ovšem svojí podobou připomínaly ty dnešní jen vzdáleně, bylo možné se v Praze setkat na několika místech: v Královské oboře v Bubenči, v prostoru bývalého vojenského cvičiště u karlínské Invalidovny, na pláni U zelené lišky či na širokém břehu Vltavy zvaném Císařská louka. Druhý blok je věnován stavbě dostihového areálu ve Velké Chuchli v průběhu roku 1906, která byla hojně reflektována na stránkách dobového tisku. Novou kolébkou pražského turfu se stala Velká Chuchle, kde byla v roce 1906 během několika měsíců pod dohledem inspektora dostihových drah v Rakousko-Uhersku Alberta Budínského vybudována zcela nová dostihová dráha svojí podobou odpovídající tehdejším požadavkům. Není opomenut ani proces kolaudace dostihového areálu. Třetí kapitola podrobně rozebírá jednotlivé dostihové dny v rámci chuchelské premiéry, která se konala v září roku 1906. Úspěch prvního mítinku byl velmi významným faktorem, který ovlivnil pohled rakousko-uherské dostihové scény na pražské dostihy. Čtvrtá část se ve svém úvodu věnuje průběhu dostihové sezóny v roce 1907, která se stala vzorem pro nadcházející léta. Od té doby, až do vypuknutí první světové války, se až na výjimky v Praze konaly dva dostihové mítinky ročně, jeden na jaře a druhý na podzim. Dostihová sezóna roku 1914 byla ukončena předčasně. Proběhl pouze jarní mítink, ten podzimní byl z důvodu válečných událostí odvolán.

Diplomová práce byla zpracována na základě nevydaných i vydaných pramenů a odborné literatury v českém jazyce a německém jazyce. Většina nevydaných pramenů nebyla doposud zpracována, nebo byla zpracována pouze částečně. Z toho důvodu byla orientace v archiváliích obtížná a časově náročná. Za nejpřínosnější pokládám prostudování Fondu Jezdectví v Archivu Tělesné výchovy a sportu při Národním muzeu v Praze. Tento fond, skládající se ze dvou kartonů, je pouze částečně zpracovaný, nicméně obsahuje zcela zásadní dokumenty, jako například dostihové programy nebo tiskopisy o pořádání dostihů v Praze na přelomu 19. a 20. století. Zajímavé informace v souvislosti se

spolkovou činností, jsem získala probádáním Fondu Rodinný archiv Kinský ve Státním oblastním archivu Zámorsk a Fondu Rodinný archiv Šternberk ve Státním oblastním archivu Praha. Nejprínosnější byl v tomto ohledu ovšem Fond MHMP II. v Archivu hlavního města Prahy a archiválie uložené v Národním archivu ve fondech České místodržitelství a Ministerstvo zemědělství, Vídeň.

V případě vydaných pramenů jsem využila materiál *Přístav císaře Františka Josefa I. v Praze Smíchově-Zlíchově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903*. Tento dokument vydaný nákladem C. k. Ministerstva vnitra v roce 1908 mi pomohl pochopit důvody a okolnosti zániku dostihové dráhy na Císařské louce.

Největší množství poznatků jsem získala z dobového tisku. Především z českých deníků *Prager Tagblatt*, *Bohemia* a *Bohemia, ein Unterhaltungsblatt*, jejichž sportovní rubriky obsahovaly sice rozsáhlé, ale vesměs popisné články o konání jednotlivých dostihů i celých mítinků. Zároveň bylo možné z nich čerpat zásadní informace o pozadí dostihového sportu, především sporů o subvence. Velký prostor věnovaly také společenskému pozadí tohoto v 19. a 20. století velmi oblíbeného sportu. Lze tedy prohlásit, že uvedené deníky pro mě představovaly velmi komplexní zdroj informací. Bezpochyby zajímavé srovnání s články české provenience pak přinesly články z *Allgemeine Sport-Zeitung* vydávaných ve Vídni. V jejich příspěvcích byla podrobně popisována spíše sportovní stránka dostihů, například srovnání výkonnosti jednotlivých koní podle jejich výsledků či konkrétní propozice jednotlivých dostihů. Sportovní rubrika *Allgemeine Sport-Zeitung* byla všeobecně velmi dobře organizovaná, což podstatným způsobem ulehčilo moji badatelskou činnost a umožnilo mi komparaci českých dostihů a dostihy zahraničními. Neméně významným zdrojem byla některá periodika v českém jazyce, zejména *Nové pařížské mody: list paní a dívek českých*. Konkrétně příloha *Dámské besedy* se poměrně podrobně věnovala vnímání dostihového sportu napříč společností či přinášela informace o konání dostihů. Podobně významný zdroj informací představovaly *Národní listy* a *Národní politika*. Při práci s tiskem bylo nezbytné jednotlivá fakta neustále ověřovat, v čemž se jako velmi přínosné ukázaly především dostihové

programy uložené ve Fondu Jezdectví v Archivu Tělesné výchovy a sportu. V tomto bodě považuji za nutné zmínit, že primárních pramenů ohledně pořádání dostihů v 19. století se dochovalo velmi málo. Pramenná základna je poměrně útlá a informace v ní obsažené do značné míry kusé a útržkovité. Stejně je tomu i v případě chuchelských dostihů.

V tomto případě se naprostá většina pramenné základny ztratila při bourání původních secesních tribun na závodišti v 80. letech 20. století. Proto byl dobový tisk pro moji práci naprosto a v mnoha případech jediným zdrojem informací. Negativně se tento fakt projevil především na nemožnosti dohledat křestní jména některých trenérů, majitelů koní, žokejů a pánských jezdců.

Založením dostihového závodiště ve Velké Chuchli se na našem území podrobněji zabývá trojice autorů: dostihový novinář Martin Cáp, současný chuchelský kronikář Tomáš Hromádka a Jiří Zlámaný. Knihy *Velká Chuchle stoletá* (Jiří Zlámaný) a *Sláva chuchelských dostihů* (spoluautory jsou Tomáš Hromádka a Martin Cáp) byly vydány v roce 2006 při příležitosti 100. výročí založení závodiště. Všichni tři autoři ve svých knihách vycházejí ze státních i soukromých archivů a také z dobového tisku. Martin Cáp a Tomáš Hromádka ve své knize věnovali značný prostor vzniku dostihové areálu a významným osobnostem z doby první republiky, menší prostor pak vývoji závodiště až do roku 2006. Velmi podobný postup zvolil i Jiří Zlámaný. Z dalšího díla Tomáše Hromádky mohu jmenovat knihu *Malá a Velká Chuchle*, kde se autor podrobně věnoval historii obou zmíněných obcí a jednu kapitolu věnoval též dostihům. Absence podrobnější analýzy stavby chuchelského dostihového areálu a dostihů v období let 1906–1914 mi poskytla vhodný prostor k odstranění dalších bílých míst v historii českého turfú. Za velmi přínosný zdroj považuji též knihu *Hodina vzpomínek. Kus historie parforních honů a dostihů v Čechách* vycházející ze vzpomínek Zdenka Radslava Kinského, která velmi dobře popisuje základy, na kterých se ustavily české dostihy. Ze zajímavé mezinárodní spolupráce Johna Pinfolda a Kamily Pecherové vzešla v roce 2010 dvojjazyčná anglicko-česká publikace *The Velká Pardubická and The Grant National. The Story of Two*

Horse Races/Velká pardubická a Velká národní liverpoolská. Příběh dvou dostihů. Autoři se zde zaměřili na komparaci dvou největších a neobtížnějších evropských steeplechase dostihů s přihlédnutím na ovlivnění české dostihové scény početnou britskou menšinou, která byla součástí české dostihové komunity již od počátku 19. století. Zároveň se autorům podařilo zachytit všeobecné zákonitosti české dostihové scény v 19. a 20. století.

Na tomto místě pokládám za důležité vysvětlit některé používané termíny. Pokud jde o pojem dostihy, je třeba si uvědomit, že v 19. století se v žádném případě nejednalo o dostihy v takové podobě, v jaké se s nimi setkáváme dnes, tedy jako standardizované výkonnostní zkoušky, na jejichž základě jsou koně zařazováni do chovu. Jednalo se spíše o formu hippických závodů, které nebyly centrálně organizované a neřídily se jednotnými pravidly. Nicméně pro jednodušší orientaci v textu užívám pojem dostihy jakožto synonymum dostatečně popisující podstatu děje. V sedlech koní bylo angažováno několik typů jezdců. Na jedné straně profesionální jezdci neboli žokejové, na straně druhé neprofesionální (amatérští) jezdci neboli jezdci pánští – většinou z řad šlechty. Speciální kategorii pak představovali příslušníci armády, mladí jezdci (chlapci do 18 let) a ženy. Termín turf pak používám jako synonymum slova dostihy. Pokud hovořím o pražských dostizích, podle dobového kontextu jde buď o dostihy na Císařské louce, v Královské oboře, karlínské Invalidovně, na pláni U zelené lišky, nebo dostihy chuchelské. Klíčové pojmy z dostihové terminologie jsou vždy vysvětleny v poznámkách pod čarou.

2 Hippické závody na území českého království v 19. století

2. 1 Přes La Manche do střední Evropy

Psal se rok 1787, když skupina sedmi anglických důstojníků v prostoru Prateru ukázala obyvatelům Vídně, co jsou to dostihy. Polní maršál hrabě Ferdinand Kinský se v jejich konkurenci prosadil a v tomto prvním doloženém dostihu na území habsburské monarchie zvítězil. V tomto bodě je třeba uvědomit si, že dostihy se pravděpodobně konaly především v Anglii a Irsku již dlouhou dobu před tím vídeňským, nicméně na rozdíl od Vídně unikly pozornosti rakouského tisku.¹ Tato ukázka se stala příkladem pro rakouské a uherské kavalíry, kteří se rozhodli následujícího roku uspořádat na rovině u Simmeringu vlastní klání, které se setkalo s obrovským zájmem veřejnosti.²

Zrod nového sportu však krátce poté na dlouhých třicet let přerušily napoleonské války. Z této doby se nedochovala jediná zmínka o konání dalšího dostihu na území podunajské monarchie. Důvody lze hledat jednak v tom, že důstojníci kavalérie, jejichž výsadou podobné „kratochvíle“ byly, byli zainteresováni na evropských bojištích, jednak v roce 1806 došlo k vyhlášení kontinentální blokády ze strany Francie, čímž byl významný způsobem omezen kontakt mezi Velkou Británií a zbytkem Evropy.³

V období po napoleonských válkách začal ve střední Evropě narůstat „zájem o Anglii a její záliby“.⁴ Období po Vídeňském kongresu je typické vlnou „anglofilie“, která se projevovala napříč evropskou společností. Příčinu lze hledat především ve skutečnosti, že Velká Británie v průběhu napoleonských válek nesla na svých bedrech břímě hlavního Napoleonova konkurenta. Francie, dříve udávající evropské trendy, byla jakožto viník zrušení Evropy odvržena a novým vzorem se ve spojeneckých zemích stala právě Velká Británie.

1 PINFOLD, John, PECHEROVÁ, Kamila, *The Velká Pardubická and The Grant National. The Story of Two Horse Races/Velká pardubická a Velká národní liverpoolská. Příběh dvou dostihů*, Pardubice 2010, s. 18.

2 ČEJKA, Jaroslav, *Jistá je jen smrt. Svět dostihového sportu*, Praha 1968, s. 204.

3 PINFOLD, PECHEROVÁ, s. 18.

4 KINSKÝ, Zdenko Radslav, *Hodina vzpomínek. Kus historie parforsních honů a dostihů v Čechách*, Chlumeck nad Cidlinou 1947, s. 14.

Kořeny českých dostihů je tedy třeba hledat na počátku 19. století. Vznik dostihové tradice úzce souvisel s parforsními hony, o jejichž rozvoj se v českém království zasloužil především hrabě Oktavián Kinský, který k účelu „*honby na jelena koňmo anglickým způsobem*“,⁵ importoval z Anglie plnokrevné koně a smečku strakatých psů.⁶ Hony pořádal v nejprve okolí Chlumce, odkud je později přesunul do Pardubic.⁷ Anglickým stylem parforsních honů v okolí Chlumce se nechal v roce 1840 inspirovat velitel pardubických husarů František Liechtenstein, velitel poděbradských kyrysníků Eduard Clam-Gallas a Vincenc Karel Auersperg, jehož nejstarší syn František Josef proslul jako milovník dostihových koní a zakladatel hřebčína ve Slatiňanech.⁸ Oktavián Kinský tedy sehrál v Čechách podobnou roli jako hrabě István Széchényi v Uhrách.⁹

Vůbec první dostihy podle anglických pravidel na našem území se konaly 30. června 1846.¹⁰ Tři jezdci startovali také ve steeplechase¹¹ v Pardubicích, též ve 40 letech 19. století. V roce 1854 se pak konaly dostihy na pastvinách Cvrčkov u Pardubic, opět za účasti jezdců z řad důstojníků a pánů urozeného původu.

Z uvedeného výčtu je patrné, že dostihy v okolí Pardubic se poměrně dlouhou dobu konaly nepravidelně. Bylo tomu tak až do roku 1874, kdy byl založen nejslavnější a údajně nejobtížnější dostih starého kontinentu – Velká pardubická steeplechase. V mezidobí 1850–1870 pořádal Oktavián Kinský dostihy na vlastní dostihové dráze v Chlumci nad Cidlinou. Byly to prestižní závody s hojnou mezinárodní účastí, jak ostatně dokládají i zápisky z let 1861, 1863 (poprvé se běžela obdoba pozdější Velké pardubické steeplechase) a 1865

5 Tamtéž.

6 Tamtéž.

7 Tamtéž.

8 Tamtéž, s. 15.

9 PINFOLD, PECHEROVÁ, s. 19–21.

10 KINSKÝ, s. 17.

11 Jde o typ hippických závodů vzniklý v 18. stol. v Irsku. Dnešní steeplechase se v mnohém odlišuje, nicméně základ zůstává stejný – jde o dostihy na určitou vzdálenost, během které koně a jezdci překonávají pevné překážky – živé ploty a příkopy, jejichž odskok i doskok jsou na stejné výškové úrovni. Vítězem se podle současných pravidel stává ten, kdo projede kurzem dostihu bez pádu nebo vybočení, avšak prakticky až do konce 20. století mohl žokej po pádu na koně znovu nasednout a v dostihu pokračovat.

(dostihy byly vypsaný pouze pro honební koně). Dostihy se konaly vždy první říjnovou nedělí (v roce 1861 dne 6. října od 12 hodin a v roce 1863 pak 4. října od 4 hodin odpoledne). V roce 1863 koně a jezdci v kurzu dostihu překonávali na třiatdvacet přírodních i umělých překážek (rameno řeky Bystřice, příkopy a živé ploty). Mezi majiteli koní se v průběhu 50. a 60. let 19. století pravidelně objevoval hrabě Oktavián Kinský, dále jeho bratr hrabě Zdeněk Kinský, hrabě Egon Taxis či kníže Mikuláš Esterházy nebo hrabě Louis Rohan.¹² První ročník Velké pardubické steepplechase byl odběhnut 5. listopadu 1874.¹³ Vítězem se stal německý kůň Fantôme v sedle anglickým žokejem Georgem Sayersem. Pardubice se tedy postupem času staly jedním z významných dostihových center v monarchii, a to zejména právě díky svému náročnému podzimnímu mítinku.

2. 2 Činnost spolků

Rozhodujícím faktorem pro rozvoj dostihové tradice v českých zemích byla přítomnost spolků zaštiťujících chov koní. Spolky spojené s chovem koní a pořádáním koňských závodů vznikaly po celé 19. století. Značný nárůst jejich počtu nastal po pádu Bachova absolutismu, kdy došlo k celkovému uvolnění poměrů v monarchii.

Dne 31. března 1839 byl založen Český závodní spolek (*Böhmischer Wettrenn-Verein*) fungující jako akciová společnost rozdělená mezi 271 akcionářů. Členskou základnu včetně nejužšího vedení tvořili příslušníci významných šlechtických rodů, členy výboru byli např. kníže František Liechtenstein, Camil Rohan a jeho bratr Benjamin Rohan, hrabě Xavier Auersperg, hrabě Eduard Clamm-Gallas či hrabě Friedrich Wallis. Mezi dalšími členy vynikala jména jako Johann Lobkowitz, hrabě Joseph Thun či hrabě Zdenko Šternberg. Hned šesti jmény zde byl zastoupen rod Kinských.¹⁴

12 KINSKÝ, s. 19–23.

13 JANOUC, Jiří, *Dostihový sport v Československu*, Praha 1969, s. 11.

14 Státní oblastní archiv (dále jen SOA) Zámorsk, Fond Rodinný archiv (dále jen RA) Kinský, Erster Jahresbericht über das böhmische Pferde-Rennen 1839, Böhmischer Wettrenn-Verein, 1839, materiál Dostihy, zatím bez přiděleného čísla kartonu (dále jen ka.) a inventárního čísla (dále jen

Prezidentem Českého závodního spolku byl zvolen hrabě František Josef Jindřich Schlick.¹⁵ Kolem činnosti a existence spolku dodnes panují nejasnosti. Například ve vydání deníku *Bohemia* z 10. října 1854 se objevila zpráva o rozpuštění spolku, jehož majetek měl být následující den rozprodán v dražbě. Nicméně zmínky o činnosti spolku máme i z pozdější doby, je tedy možné, že se pouze transformoval či na čas přerušil svoji činnost, aby se znovu ustavil pod jiným názvem.¹⁶

Jako jeden z mnoha dalších lze jmenovat Spolek pro pozdvižení chovu koní a dostihy v království českém (*Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferderennen im Königreiche Böhmen* – tento název je uveden v potvrzení policejního ředitelství v Praze z roku 1862, název *Verrein für Pferdezucht und Pferderennen im Königreich Böhmen* je uveden v dokumentech c. k. místodržitelství).¹⁷ Jisté je datum jeho založení – rok 1857,¹⁸ stejně jako to, že v čele spolku stál od 29. března 1860 Oktavián Kinský, s nímž nejužší vedení tvořil hrabě Jaroslav Šternberg a hrabě František Harrach. Funkci sekretáře vykonával Angličan Francis Cavaliero.¹⁹ Na prvním místě mezi členy byl vždy uváděn císař František Josef I.²⁰ Zbytek členské základny tvořilo devět šlechticů (například kníže Maxmilián zu Fürstenberg, kníže Vincenz Auersperg, Jan Adolf II. z rodu Schwarzenbergů či hrabě Ferdinand Kinský.²¹ Čtyři z těchto šlechticů vykonávali funkci rozhodčích ve sporných případech.²² Zajímavá je též provázanost spolku s Rakouským Jockey Clubem (*Jockey Club für Österreich*), na jehož adresu byly zasílány přihlášky do dostihů. Velmi pravděpodobně se tedy jednalo o organizaci

inv. č.).

15 MISAŘ, Drahošlav, *Vývoj chovu koní v Čechách, na Moravě a na Slovensku*, Praha 2011, s. 76.

16 *Bohemia*. Ranní vydání, 10. 10. 1854, XXVII/239, s. 3.

17 Národní archiv (dále jen NA), Fond České místodržitelství – všeobecná registratura: spolky (dále jen ČM), II. manipulační období 1884–1900, ka. 3933, signatura (dále jen sg.) 30/96/2.

18 Archiv hlavního města Prahy (dále jen AHMP), Fond MHMP II, Národní výbor hl. m. Prahy, odbor vnitřních věcí, spolkový katastr – Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, ka. 584, sg. XIV/0001.

19 KINSKÝ, s. 19.

20 NA, Fond Ministerstvo zemědělství, Vídeň (dále jen MZ/R), Bericht über das Pferderennen in Böhmen, Rennbahn Pardubitz, Verein zur Hebung der Pferdezucht und Rennen in Böhmen, 1860, období 1861–1868, ka. 11, sg. 21, rok 1862, číslo jednotky (dále jen č. j.) 7468/1862.

21 JENŠÍKOVÁ, Anna, *Počátky dostihů v Čechách*, Praha 2015, s. 42.

22 KINSKÝ, s. 19.

dostihů tak, jak ji známe dnes, kdy Jockey Club ČR obstarává přihlášky do dostihů, ale samotná organizace mítinků padá na jednotlivé organizátory.²³ Již v roce 1875 se objevily snahy včlenit Spolek pro pozdvižení chovu koní a dostihy v království českém do Rakouského Jockey Clubu, jakožto nadřazené instituce. Tyto snahy se díky proticentralistickému smýšlení členů spolku nesetkaly s úspěchem, nicméně k větší provázanosti obou institucí došlo v roce 1884, kdy se adresa pro zasílání přihlášek do dostihů změnila z pražské na vídeňskou. V roce 1889 byl s největší pravděpodobností název spolku změněn na Český závodní spolek (*Böhmischer Rennverein*).²⁴ V tomto bodě je nutno zmínit, že v dobovém tisku i vzájemné korespondenci s Vídní, je Spolek pro pozdvižení chovu koní a dostihy v království českém (nebo v pozdější době Český závodní/dostihový spolek - dále jen Český závodní spolek) vždy pojmenováván německým ekvivalentem, tedy jako *Böhmischer Rennverein*. Název spolku se pak v průběhu let změnil ještě několikrát – v roce 1904 na *Böhmischer Rennverein-Český závodní spolek* a v roce 1919 na Československý Jockey Club.²⁵

Mezi nejvýznamnější jezdecké spolky založené na konci 19. století patřil Jezdecký odbor Sokola Pražského, založený na ustavující schůzi 29. dubna 1891. Jeho jezdci vystupovali na sokolských sletech a sehráli tak významnou roli při ustavování moderního jezdeckého sportu, který se v českých zemích plně rozvinul až po konci první světové války.²⁶

Dostihy v Praze především v zakladatelském období (ale i později) organizovala též armáda a měšťanské spolky – například C. a k. privilegovaný měšťanský ostrostřelecký sbor, C. a k. měšťanská jízda či Pražský klub pro jízdu koňmo i povozem (*Prager Reit- und Fahrclub*).

23 JENŠÍKOVÁ, s. 42–43.

24 NA, Fond ČM, II. manipulační období 1884–1900, ka. 3933, sg. 30/96/2.

25 JENŠÍKOVÁ, s. 42.

26 NEUMANN, Přemysl, VILIMOVSKÝ, Zdeněk, *75 let jezdeckého sportu*, Praha 1966, nestr.

2. 3 Prvopočátky dostihů v Praze – Karlínská Invalidovna a Královská obora v Bubenci

Do Prahy se dostihy, zatím stále novinka na poli sportovním, dostaly oproti Vídni až se značným zpožděním – o více než půlstoletí později. Hlavní příčinou byly již zmiňované napoleonské války, které si vyžádaly angažovanost důstojníků, šlechticů i koní. Pozvánka uveřejněná v deníku *Bohemia* vydaném dne 14. dubna 1838 zvala diváky na dostihy, které se měly konat v Invalidovně 17. dubna toho roku.²⁷

Dostihy v prostoru bývalého vojenského cvičiště v karlínské Invalidovně pořádal Spolek pro povznesení chovu a dostihy koní v království českém ještě na konci 30. let.²⁸ Dostihům naplánovaným na počátek března roku 1839 však nepřálo počasí, kvůli čemuž většina majitelů své koně přihlášené do dostihů 3. a 5. března stáhla.²⁹ Dne 9. října 1839 stanul na startu dostihu pod patronací nedávno založeného Českého závodního spolku (*Böhmischer Wettrenn-Verein*) hřebec Game Boy patřící Oktaviánu Kinskému a Hyppolit hraběte Ondřeje Renarda. Gros celého dostihu tvořila sázka zmíněných pánů o 400 zlatých dukátů, které měl získat ten, jehož kůň jako první proběhne cílem trati, jejíž délka byla vytyčena na dvě anglické míle, tedy 3200 metrů. Koně sedlali angličtí žokejové, kteří se postarali o nestandardní průběh tohoto měření sil – navzájem se natolik hlídali, že první čtvrtinu závodu koně absolvovali v kroku. Nakonec s náskokem tří délek zvítězil Game Boy a výhra v tomto matchi³⁰ tak připadla Oktaviánu Kinskému.³¹

Po zbytek 19. století se v prostoru Invalidovny konaly dostihové mítinky pod patronací nejrůznějších spolků, výjimkou nebyly ani rolnické závody a mítinky pod záštitou armády, zejména granátníků, C. a k. privilegovaným měšťanským ostrostřeleckým sborem či C. a k. měšťanskou jízdou. Úzká

27 Bohemia, ein Unterhaltungsblatt, 14. 4. 1838, XI/45, s. 4.

28 ČEJKA, s. 204; MÜLLEROVÁ, Augusta, NOVÁK, Jan Bedřich, *Karlínská Invalidovna*, Praha 1948, s. 24.

29 Bohemia, ein Unterhaltungsblatt, 10. 3. 1839, XII/30, s. 4, 9. 4. 1839, XII/43, s. 4.

30 Dostih dvou koní.

31 CÁP, Martin, HROMÁDKA, Tomáš, *Sláva chuchelských dostihů*, Zbraslavice 2006, nestr.

provázanost dostihů a armádního prostředí ostatně vyplývá již ze samotného umístění karlínské dostihové dráhy. S víceméně pravidelnými podzimními mítinky se v Invalidovně můžeme setkat až do roku 1846.³² V roce 1848 došlo v souvislosti s politickými změnami v monarchii k přerušení tradice konání mítinků v Praze s jedinou výjimkou, kterou byl rok 1854.³³ Doklad o konání posledních dostihů na území města Prahy a rozprodeji majetku spolku můžeme nalézt v článku deníku *Bohemia* z 10. října 1854.³⁴

Každý dostih byl významnou společenskou událostí provázenou účastí publika nejen z řad příslušníků armády a aristokracie (jmenovitě například již zmiňovaný Xavier Auersperg, dále Karel Kinský či Hugo Nostic) v doprovodu dam oděných v nákladných róbách.³⁵ Nelze opomenout ani hojnou přítomnost měšťanů, kteří vítali bezplatný přístup na vzrušující podívanou z místní prosté dřevěné tribuny.³⁶

Velmi zajímavým fenoménem v souvislosti se zakladatelským obdobím dostihů je též odraz českého národního hnutí, kdy „jezdci projevovali své vlastenectví většinou českými jmény svých koní jako *Horymír, Šemík, Šárka, Radúz*“.³⁷ Tyto vlastenecké snahy ostře kontrastovaly s faktem, že jako žokejové byli v naprosté většině případů angažováni Britové, dokladem toho byť vítěz takzvaných *Hunter Stakes* (pro honební koně, 2 500 metrů, 4 překážky), žokej Jack Reynolds, který sedlal koně ve vlastnictví hraběte Xaviera Auersperga.³⁸ Diváky však v této době jména koní ani jezdců příliš nezajímala, v prvé řadě šlo o zábavu a jednou z mála českých osobností spojených jménem s dostihy byl Zdeněk Kinský nebo také již zmiňovaný Oktavián Kinský.³⁹

Žádný z pražských mítinků se ale nemohl svojí kvalitou a prestiží rovnat dostihům pořádaných ve Vídni, Budapešti nebo německém Baden-Badenu.

32 SOA Zámorsk, RA Kinský, Roční přehledy pořádaných dostihů, materiál Dostihy, zatím bez přiděleného ka. a inv. č.

33 JENŠÍKOVÁ, s. 40.

34 *Bohemia*, Ranní vydání, 10. 10. 1854, XXVII/239, s. 3.

35 *Bohemia*, ein Unterhaltungsblatt, 22. 4. 1838, XI/48, s. 3–4.

36 ČEJKA, s. 204; *Bohemia*, ein Unterhaltungsblatt, 22. 4. 1838, XI/48, s. 3–4.

37 CÁP, HROMÁDKA, nestr.

38 JENŠÍKOVÁ, s. 46.

39 ČEJKA, s. 204.

Vesměs se jednalo o provinční dostihy obsazené koňmi, kteří nebyli primárně trénováni pro dostihový sport. Především se jednalo o koně sloužící na pražských jízdárnách.⁴⁰ Tomu odpovídaly i distance pořádaných dostihů. Tratě pro překážkové dostihy byly obvykle dlouhé 1800 metrů, rovinové pak nejčastěji končily na hranici 1200 metrů.⁴¹ Nelze ale opomenout konání některých významných dostihů, například *Derby Stakes* vyhrazeného pouze pro tříleté koně (na 2 400 metrů),⁴² který měl svoji tradici od roku 1841 či *Oaks Stakes*, který byl poprvé odběhnut roku 1845.⁴³

Není zcela jasné, kdy se konaly poslední koňské závody v Invalidovně. Podle autorů Tomáše Hromádky a Martina Cápa se tradice dostihů v Invalidovně s různými obměnami udržela až do počátku 20. století,⁴⁴ zatímco Drahoslav Misař jako hraniční rok uvádí rok 1865.⁴⁵ Obě datace je přitom možné považovat za správné, neboť autoři Martin Cáp a Tomáš Hromádka ve své knize *Sláva chuchelských dostihů* zohledňují i armádní dostihy, které se zde konaly ještě v roce 1901, zatímco Drahoslav Misař v knize *Vývoj chovu koní v Čechách, na Moravě a na Slovensku* zohledňuje pouze dostihy konané pod záštitou Českého závodního spolku (*Böhmischer Rennverein*), založeného v roce 1860.⁴⁶ Poslední doložené dostihy se v Invalidovně konaly v letech 1902 a 1903 a jejich organizátorem byl zmiňovaný C. a k. privilegovaný měšťanský ostrostřelecký sbor.⁴⁷

Invalidovna nicméně nebyla jediným a ani prvním místem, kde se v té době v Praze pořádaly hippické závody. Jedním z takových míst byla pláň U zelené lišky.⁴⁸ Další využívanou lokalitou byla již od 12. dubna 1835 Královská obora v Bubenči, kdy se dostihového mítinku se svými koňmi zúčastnili Eduard

40 CÁP, HROMÁDKA, nestr.

41 Tamtéž.

42 Bohemia, ein Unterhaltungsblatt, 12. 10. 1841, XIV/123, s. 3–4.

43 SOA Praha, Fond Velkostatek Křivoklát, ka. 39, sg. II–K–14–1839.

44 CÁP, HROMÁDKA, nestr.

45 MISAŘ, Drahoslav, *Vývoj chovu koní v Čechách, na Moravě a na Slovensku*, Praha 2011, s. 77.

46 JENŠÍKOVÁ, s. 47.

47 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské besedy, 15. 6. 1902, VIII/12, s. 7, 15. 4. 1903, IX/8, s. 7.

48 JENŠÍKOVÁ, s. 56.

Clam-Gallas a Benjamin Rohan.⁴⁹ Organizátorem zmiňovaného mítinku byl, stejně jako později v roce 1843 (5. dubna), Alexander Guerra.⁵⁰ Dalším organizátorem dostihů v Královské oboře byl Český závodní spolek (*Böhmischer Wettrenn-Verein*), který zde v roce 1883 pořádal jednodenní mítink zahrnující tři steeplechase dostihy a jeden dostih klusácký.⁵¹ Bubenečská obora sloužila po celé 19. století jako oblíbené výletní místo Pražanů i jako místo konání nejrůznějších sportovních událostí včetně zmiňovaných dostihů,⁵² a to nejen cvalových, ale i klusáckých či závodů římských vozů.⁵³

2. 4 Císařská (Královská) louka

V roce 1860 byl ustaven Český závodní spolek (*Böhmischer Rennverein*), který přišel s ambiciózním plánem učinit z Prahy „Mekku“ dostihového sportu českého království. Roku 1865 se tak závody plnokrevníků přesunuly z již nevyhovujících a velmi vytížených prostor karlínské Invalidovny na ostrov u břehů Smíchova zvaný Císařská louka.⁵⁴ Tento přesun byl oficiálně povolen císařským výnosem v roce 1866.⁵⁵

Vedení dostihového spolku se rozhodlo pro zavedení vstupného, což se záhy ukázalo jako ne příliš vhodný krok. Dosud početné obecenstvo značně prořídlo a Pražané navíc prokázali svoji vynalézavost tím, že na dostihy „*shlíželi z plně obsazených vyšehradských hradeb*“.⁵⁶ Na skromné dřevěné tribuně zřízené pro potřeby diváků tak „*trčeli pouze ti, kteří museli ukázat, že na to mají*“.⁵⁷

49 Bohemia, ein Unterhaltungsblatt, 17. 4. 1835, VIII/46, s. 4.

50 Tamtéž, 7. 4. 1843, XVI/42, s. 4.

51 NA, Fond MZ/R, Období 1869-1913, ka. 1245, sg. P 4c, inv. č. 183.

52 MÍKA, Zdeněk, *Zábava staré Prahy. Od konce 18. století do počátku 20. století*, Praha 2008, s. 301; KOHLÍK, Václav, *Plán péče o přírodní památku Královská obora na období 2010–2019*, Praha 2009, s. 20.

53 Bohemia, ein Unterhaltungsblatt, 1. 12. 1835, VIII/144, s. 4, 11. 12. 1835, VIII/148, s. 4; 20. 12. 1835, VIII/152, s. 4.

54 Původně byla nazývána Královskou loukou (roku 1297 zde údajně proběhla korunovační hostina Václava II.), původně se jednalo o široký břeh na břehu Vltavy v Praze-Smíchově, který byl v 19. století oblíbeným výletním místem Pražanů, ostrovem se Císařská louka stala uměle (vytížením zeminy ve své západní části letech 1899–1903 kvůli stavbě přístaviště).

55 Národní politika, 2. 10. 1908, XXVI/271, s. 5.

56 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské Besedy, 15. 4. 1901, VII/8, s. 7; ČEJKA, s. 204.

57 ČEJKA, s. 204.

Nízká návštěvnost ale nesouvisela pouze se zavedením vstupného, neblaze se začal i projevovat i klesající zájem Pražanů o dostihy, který se pak projevil omezením počtu konaných mítinků z rozhodnutí ředitelství Českého závodního spolku, které bylo rozhořčeno zejména nezájmem diváků o placená místa na tribunách. Je tedy otázkou, zda přesunutí dostihových mítinků z Invalidovny na Císařskou louku nebylo motivováno touhou po ekonomickém zisku spíše než snahou vymanit pražské dostihy z jejich provinčnosti.

Jelikož se dostihové mítinky na *Rennbahn Smychow bei Prag* (či také *Rennbahn: Smichov bei Prag*), jak byla dostihová dráha oficiálně označována, konaly z rozhodnutí Českého závodního spolku v podzimním termínu, nebyla ničím neobvyklým ani nepřízeň počasí, která se samozřejmě na účasti publika podepsala, jak ostatně dokládá i dobový tisk, například vydání *Pražského denníku* z 9. října 1868.⁵⁸ *Národní politika* ve svém článku z 27. dubna 1886 uvedla, že „pražské dostihy již nejsou tím, čím kdysi bývaly“.⁵⁹ S poměrně závažnými problémy ohledně pořádání dostihů na Císařské louce se Český závodní spolek tedy potýkal již od jejich zahájení v 60. letech po celý zbytek 19. století.

Stejně jako předtím v Invalidovně, i zde startovali především koně druhé garnitury a smíchovské mítinky se až na výjimky potýkaly s malou prestiží. Jednou z těchto výjimek, byla poměrně prestižní Císařská cena (*Kaiserpreise*), jejíž tradice započala v 60. letech krátce po založení dostihové dráhy a která byla od 70. let známá jako Státní cena (*Staatpreise*).⁶⁰

Český závodní spolek se snažil upadající pozornost diváků přitáhnout i velmi bohatými dotacemi jednotlivých závodů, ale tato snaha zcela ztroskotala, jak se ostatně ukázalo na podzimním mítinku konaném ve dnech 28.–29. října 1876. Zahajovací jízda byla dotována šedesáti dukáty, zatímco druhá už celým tisícem.⁶¹ Vidina výhry tisíce zlatých dukátů přilákala na startovní listinu

58 Pražský denník, 9. 10. 1868, III/280, s. 3, 11. 10. 1868, III/282, s. 3.

59 Národní politika, 27. 4. 1886, IV/116, s. 3.

60 NA, Fond MZ/R, Období 1861–1868, ka. 12, sg. 21.

61 ČEJKA, s. 205.

Císařské ceny I. třídy (*Kaiserpreiss I. Klasse*) triadvacet účastníků. Na samotný start dostihu se nakonec postavilo pouhých devět koní a jednoznačné vítězství si připsal Monthalon. Nejzajímavějším bodem prvního mítinku na Císařské louce se bezesporu stal duel mezi Farsangem a klisnou Fleurretou, která běhala v typických červeno-šedých barvách Zdeňka Kinského. Tato steeplechase o 404 zlatých dukátů měla velmi neobvyklý průběh: „*Přes první překážku se přenesli oba jezdci velmi lehce, ale na druhé padli oba i s koňmi ... Oba jezdci v největší možné rychlosti znovu nasedají na koně a úprkem pádají k další překážce. Je to vysoký násep ohraničený dvěma příkopy. Farsang skočil, ale s Fleurretou měl hrabě Kinský potíž. Teprve po dlouhém balancování ji přiměl ke skoku. Šestou překážku zase naopak bravurně překonala Fleurreta, zatímco Farsang si postavil hlavu. V souboji žokeje a koně zvítězil kuň a žokej musel závod vzdát. Hrabě Kinský se v cíli těšil hlučnému potlesku přítomných diváků, jako jediný jezdec, který dokončil závod.*“⁶²

Hlediště a tím i očekávání dostihového spolku se nenaplnilo ani druhý dostihový den (29. října 1876), na který měla diváky nalákat účast „Uherského zázraku“ nebo též „Žlutého zázraku“ – klisny Kincsem,⁶³ neporažené ve všech svých čtyřiapadesáti startech, v takzvaném Kladrubském kritériu (*Kladruber Criterium*) na 1400 metrů o 3200 zlatých dukátů.⁶⁴ Na start se vedle slavné klisny postavili ještě tři další koně – Fida (žluté barvy), dále Hilda v modrých barvách a v šedo-červené hřebec Criterium Zdeňka Kinského, polobratr Kincsem.⁶⁵ V závěrečném boji tehdy dvouletá Kincsem v bílo-světle modré kombinaci Ernö

62 ČEJKA, s. 205.

63 Kincsem se narodila 17. března 1854 v maďarském národním hřebčíně ve vlastnictví Ernö Blaskovitz v městečku Tápiószentmárton. Jméno Kincsem v překladu znamená „můj poklad“ nebo také „můj miláček“. Byla špatně stavěná, neforemná, hubená a špinavě žluté barvy, od své přirozenosti líná, ze startu dostihu vyrážela vždy se zpožděním za ostními koňmi. Přesto se stala dostihovou legendou a své doby populárním maďarským symbolem (byly podle ní pojmenovávány lázně či cukrárny.); Tajemství a velikost nesmrtelné Kincsem. In: Equichannel [online], [cit. 2017-03-10]. Dostupné z <http://www.equichannel.cz/kincsem-tajemstvi-a-velikost-nesmrtelne>.

64 Kincsem. In: Gallop Sieger [online], [citováno 2017-03-10]. Dostupné z http://www.galopp-sieger.de/galopp-sieger/en/pferd_html?pschl=KincsemCambuscan.

65 Oba koně měli stejného otce - Kincsem (Cambuscan x Wathernymph po Costwold), Criterium (Cambuscan x Crisis); Cambuscan. In: Gallop Sieger [online], [citováno 2017-03-10]. Dostupné z http://www.galopp-sieger.de/galopp-sieger/en/pferd_html?pschl=HildaEclipse.

Blaskovitze porazila hřebce, přičemž soudcovský výrok zněl „v kantru“ (lehce). Kincsem se pak v během své kariéry představila v Praze ještě jednou, už jako tříletá v říjnu 1877 v Císařské ceně II. třídy (*Kaiserpreis II. Klasse*) na 3 200 metrů.⁶⁶ Zajímavostí je, že Kincsem byla jediným koněm, který se v tomto dostihu postavil na start, její vítězství tedy bylo v případě hladkého průběhu předem dané.⁶⁷

Zájem diváků nevzbudila ani Císařská cena II. třídy (*Kaiserpreis II. Klasse*) o 1000 zlatých dukátů (též 29. října 1876), ve které zvítězil slavný polský hřebec Przedswit. Podobným fiaskem skončil i dostih, ve kterém startoval Talios, vítěz ceny o 1000 dukátů. Majitelem Taliose byl „*turkofilský fanatik*“ a „*člověk Praze protivný*“,⁶⁸ zakladatel Napajedelského hřebčína, Aristides Baltazzi.⁶⁹

Hlavním důvodem, proč se nepodařilo Českému závodnímu spolku dostihy na Císařské louce zpopularizovat, byl kritický nedostatek českých jmen spojených s dostihy a vlastnictvím dostihových stájí v době, kdy v českých zemích vrcholilo národnostní uvědomování. „*Dostihy na Císařské louce ukázaly, že pražské obecnstvo potřebuje své koně a jezdce, nebo alespoň koně a jezdce blízké svému srdci. Pruská a maďarská šlechta mu je nemohla nahradit.*“⁷⁰ Stejně důvody uvádí i Přemysl Neumann: „*Nezájem pražského obecnstva byl jistě i projevem odporu ke všemu rakouskému.*“⁷¹ Druhým důvodem bezpochyby bylo, že pražské dostihy se přes veškeré snahy organizátorů nedokázaly vymanit ze svého druhořadého postavení oproti významným závodistiím v rámci habsburské monarchie (především ve Vídni a Budapešti). Koně startující na Císařské louce až na výjimky patřili mezi „druhou garnituru“ a s účastí kvalitních

66 Čejka na straně 205 uvádí tento dostih stále jako Císařskou cenu, stejné pojmenování lze najít i v zápisech na Gallop-Sieger, Kincsem. In: Gallop Sieger [online], [citováno 2017–03–10]. Dostupné z http://www.galopp-sieger.de/galoppsieger/en/pferd_html?pschl=KincsemCambuscan, zatímco v dokumentech uložených v NA se lze setkat od 70. let s názvem Státní cena. Totéž platí i pro Císařskou cenu II. třídy (29. října 1876).

67 Kincsem. In: Gallop Sieger [online], [citováno 2017–03–10]. Dostupné z http://www.galopp-sieger.de/galoppsieger/en/pferd_html?pschl=KincsemCambuscan.

68 ČEJKA, s. 210–211.

69 JELÍNEK, Antonín, *Dostihová čítanka*, Praha 1991, s. 113.

70 ČEJKA, s. 211.

71 NEUMANN, Přemysl, *Půltisíciletí dostihového sportu u nás V*. In: Jazdectvo. Časopis pre chov koní a jazdecký šport 26, 1978, 5, s 96.

koní z velkých stájí z Rakouska nebo Uher Český závodní spolek počítat nemohl, neboť termíny dostihů na Císařské louce většinou kolidovaly s významnými mítinky v rámci monarchie, které pro majitele dostihových stájí skýtaly větší možnost peněžního zisku. Účast na těchto dostizích navíc znamenala pohybovat se ve středu rakousko-uherské společenské smetánky.

Další obtíží, se kterou se Český závodní spolek musel při pořádání mítinků na Císařské louce potýkat, byly povodně, které Prahu zasahovaly pravidelně vždy na jaře a na podzim, tedy v době konání mítinků, a pravidelně dostihovou dráhu zaplavovaly. Menšího rozsahu byly květnové povodně roku 1872 a jarní povodně roku 1876. Největší zkázu, včetně poboření Karlova mostu a silnice mezi Malou Chuchlí a Zbraslaví, přinesla velká povodeň v prvním zářijovém týdnu roku 1890.⁷² Ničivé následky povodní spojené zejména s ucpáním mostních otvorů Karlova a Palackého mostu naplaveným dřívím vedly v polovině 90. let k rozhodnutí o zřízení chráněného přístaviště pro vory přepravující dřevo po Vltavě na Císařské louce.⁷³ Plány vypracované Oddělením pro vodní stavby při C. k. místodržitelství v Praze na základě ankety z roku 1894 byly v roce 1896 předloženy ke konečnému schválení C. k. ministerstvu vnitra. C. k. ministerstvo vnitra projekt schválilo a samotná stavba Přístavu císaře Františka Josefa I. byla slavnostně zahájena o tři roky později, 11. září 1899. Jelikož projekt počítal s vytěžením zeminy v západní části Císařské louky, stal se z původního širokého břehu ostrov, který najdeme u břehů městské části Praha-Smíchov i dnes.⁷⁴ Kvůli stavbě přístaviště tedy byly pozemky na Císařské louce z velké části odkoupeny a tak se plánované dostihy pod patronací C. a k. privilegovaného měšťanského ostrostřeleckého sboru v roce 1900 již nekonaly.⁷⁵

Přerušení tradice zejména jarních dostihových mítinků na břehu Vltavy se setkalo se všeobecným nesouhlasem veřejnosti, který reflektoval dobový tisk. Například list *Nové pařížské mody: list paní a dívek českých* reagoval článkem

72 Zlatá Praha, 12. 9. 1890, VII/43, s. 511–515.

73 Národní listy, 5. 8. 1899, XXXIX/215, s. 3.

74 C. k. Ministerstvo vnitra, *Přístav císaře Františka Josefa I. v Praze-Smíchově-Zlíchově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903*, Praha 1908, s. 8–10.

75 Tamtéž; Plzeňské listy, 15. 10. 1900, XXVI/234, s. 2.

poukazujícím na negativní dopady tohoto kroku v podobě ztráty velkoměstského rázu Prahy, zároveň uvedl, že se „vyskytly návrhy, jež se týkaly přeložení dostihů z Královské louky na Smíchově ... na tzv. Korunní ostrov, ležící mezi Král. Oborou (Stromovkou) a obcí Trójí, aneb na luka u Vysočan, popřípadě na rozsáhlejší ještě trať mezi Vysočany a Hloubětýnem, avšak jest to asi moment finanční, který brání ... provedení myšlenky té“.⁷⁶ Podobnou odezvu zveřejnila i *Národní politika*: „Po zrušení stavovských dostihů koňských v Praze ozvaly se ve veřejnosti četné hlasy po opětovném jejich zavedení.“⁷⁷ Zajímavou souvislostí je, že úpadek se netýkal pouze dostihů, ale i jiných sportovních odvětví – zrušení jarních dostihových mítinků předcházelo také zrušení velkých velocipedistických závodů, které byly v Praze pravidelně pořádány a byly známy hojnou účastí obecnstva.⁷⁸

Rok 1894 se tedy pravděpodobně stal posledním rokem konání dostihů na Císařské louce v jejich původní podobě. Toto datum ve svých knihách uvádějí i Martin Cáp a Tomáš Hromádka,⁷⁹ zatímco u autorů Drahošlava Misaře a Přemysla Neumanna se lze setkat s rokem 1887.⁸⁰ Nicméně o konání dostihů na Císařské louce ještě v roce 1892 jasně hovoří popisek u dobové fotografie z konání Vyšehradského handicapu (*Wyschehrader Handicap*).⁸¹ Podobně cenným dokladem je i dostihový program z roku 1894.⁸² Podle dochovaných pramenů je tedy možno přiklonit se k dataci Martina Cápa a Tomáše Hromádky, ovšem pouze v případě, že jedná o dostihy organizované Českým závodním spolkem. Z pramenů a dobového tisku vyplývá, že dostihy se na Císařské louce konaly též na podzim roku 1895 a pak pravidelně až do roku 1898.⁸³ V tomto mezidobí ostrošřelecký sbor pořádal dostihy nejen na podzim, ale též na jaře a v létě.⁸⁴ Byl

76 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské besedy, 15. 3. 1895, I/6, s. 29.

77 *Národní politika*, 29. 9. 1898, XVI/268, s. 4.

78 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské besedy, 15. 3. 1895, I/6, s. 29.

79 CÁP, HROMÁDKA, s. 5.

80 MISAŘ, s. 77; NEUMANN, *Půltisíciletí V.*, s. 96

81 SOA Praha, Fond RA Šternberk, ka. 37–41, inv. č. 385/37/4.

82 Národní muzeum (dále jen NM), Archiv tělesné výchovy a sportu (dále jen ATVS), Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

83 *Právo lidu*: časopis hájící zájmy dělníků, maloživnostníků a rolníků, 19. 4. 1898, VI/108, s. 11.

84 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské besedy, 1. 10. 1895, I/19, s. 32,

těž pořadatelem velikonočního mítinku na Císařské louce v roce 1898, o jehož průběhu a výsledcích pojednává zpráva z 13. dubna téhož roku: „*Dostihy škadrony c. a k. měšť. priv. sboru ostrořelců v Praze zdařily se o druhém svátku velikonočním v každém ohledu. Návštěva byla neobyčejně značná, výkony závodníků těšily se všeobecné pozornosti a chvále, a také počasí bylo dostihům velice příznivo*“.⁸⁵ Na tribuně se tehdy kromě důstojnictva objevila i početná dámská společnost a několik významných osobností – například nejvyšší zemský maršálek kníže Jiří Lobkowicz a zemský velitel hrabě Grünne, kteří plnili roli soudců. Dostihový program se skládal z 6 jízd, z nichž jedna (Jízda panská s překážkami, na vzdálenost 1 400 metrů) byla přístupna i nečlenům škadrony, v ostatních dostizích byli koně ježděni uniformovanými příslušníky armády. O hudební doprovod a zábavu početného obecnstva se staral hudební oddíl C. a k. privilegovaného měšťanského ostrořeleckého sboru. Samozřejmostí byla přítomnost totalisateura, který vyplácel za výhru dvojnásobek vkladu u prvního až třetího dostihu, sedminásobek vkladu u čtvrtého, u pátého dostihu údaj chybí, trojnásobek vkladu u šestého dostihu. Z popisu průběhu dostihů ve zprávě vyplývá, že nebylo neobvyklé, když byl jeden kůň přihlášen a zúčastnil se během jednoho dne vícero dostihů, např. klisna Blanka sedlaná četařem panem K. Vondráčkem zvítězila jak ve druhém dostihu dne takzvané Jízdě poddůstojníků na 1 200 metrů, tak i v pořadí čtvrtém dostihu takzvané Jízdě o cenu škadronní na 1 600 metrů, kůň Darling sedlaný strážmistrem panem Nekvapilem se zúčastnil takzvané Jízdy poddůstojníků, kde skončil třetí a takzvané Jízdy panské s překážkami, kde doběhl druhý, do dvou dostihů byl přihlášen i Amaranthus zvítězivší takzvané Jízdě gardistů na 1 200 metrů. Velice zajímavé je také srovnání počtu přihlášených a zúčastnivších se. Poměr mezi přihlášenými a zúčastněnými byl cca 1:1 (do prvního dostihu bylo přihlášeno 6 koní a 3 se postavili na start, u druhé a třetího dostihu tento údaj chybí, ve čtvrtém dostihu ze 14 přihlášených startovalo 6, ve čtvrtém z 6 přihlášených na trať vyrazili 4 a v

15. 4. 1896, II/8, s. 29, 1. 5. 1897, III/9, s. 30.

85 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

šestém startovali pouze 4 koně z 10).⁸⁶ Dalším významným organizátorem dostihů na Císařské louce byl v tomto období také Sbor měšťanské jízdy pražské.⁸⁷

Koncem 19. století se začaly v tisku objevovat negativně laděné zprávy poukazující na nebezpečnost dostihů pro účastníky i přihlížející, například vydání časopisu *Právo lidu* z 19. dubna 1898 uvedlo: „*Panstvo, ať již s erbem nebo bez něho, libuje si z dlouhé chvíle a následkem vyhýčkanosti a rozmařilosti v různých krkolomných zábavách, při nichž za několik hodin vyhází do větru mnoho tisíc, zatímco na druhé straně velice bedlivě počítá každý krejcar chudému poskytnutý. Jednou z těchto ušlechtilých panských zábav jsou koňské dostihy, při nichž se navzájem závodí v týrání lidí i zvířat; v tomto se ovšem honorace dobře vyzná. Kolik neštěstí a nehod se při takové >zábavě< přihodí, to je již pověstné. Také při včerejších koňských dostihách na císařské louce sběhlo se několik nehod, které náhodou skončily ještě dosti lacino. Při dostihách totiž spadli s koně rytmistr Tomášek a gardista Vondráček, kteří si odnesli toto vyrazení několika lehkými pohmožděninami. Přitom také se splasil kuň gardisty Nikodema, který přskočil zábradlí závodistiště a porazil jednu ženu k zemi. Žena ta však šťastnou náhodou kromě velikého leknutí neutrpěla žádného úrazu. Snadno však se mohlo státi, a také při podobných příležitostech často se děje, neštěstí značných rozměrů.*“⁸⁸ Tentýž dostihový den shrnula v článku i sportovní rubrika deníku *Prager Tagblatt*. O zmíněných karambolech se však vyjádřila o poznání méně dramatičtěji s tím, že v průběhu dostihu došlo ke dvěma pádům žokejů, kteří ale neutrpěli žádnou zdravotní újmu.⁸⁹ Otázkou tedy zůstává, zda na pozadí dramatického a negativního popisu nejen dostihového mítinku z dubna 1898, ale dostihů celkově, stály spíše než obavy o bezpečí účastníků a přihlížejících důvody politické (kritika šlechty jakožto nadřazené společenské vrstvy plýtvající bohatstvím pro zábavu a jakožto nositelky němectví).

86 Tamtéž.

87 Národní politika, 29. 9. 1898, XVI/268, s. 4.

88 Právo lidu: časopis hájící zájmy dělníků, maloživnostníků a rolníků, 19. 4. 1898, VI/108, s. 11.

89 Prager Tagblatt, 18. 4. 1898, XXII/107, s. 3.

Jedním z nejčastějších pořadatelů mítinků na Císařské louce na konci 19. století, včetně toho z dubna 1898, byl po roce 1895 Pražský klub pro jízdu koňmo i povozem,⁹⁰ který byl pod protektorátem hraběte Jana ze Schönbornu-Buchheimu-Wolfstahlu. Před ním stál v čele spolku baron Felix Aehrenthal, kterého bylo možno často zahlédnout v dostihu přímo na koňském hřbetu.⁹¹ Pro publikum bylo zajímavé i doplnění cvalových dostihů (jak rovinových, tak přes překážky) o dostihy v klusu. Přesto však byla dle dobového tisku účast publika malá,⁹² což lze zdůvodnit především konáním Výstavy architektury a inženýrství v Praze,⁹³ která do značné míry odvedla pozornost Pražanů. Zajímavým bodem tohoto mítinku byla bezpochyby i jízda fiakrů, které se zúčastnilo všech 12 přihlášených soutěžících a jízda soukromých dvojspřežných povozů, kdy z 6 přihlášených závodilo 5 účastníků. Samozřejmostí bylo i sázení, kdy totalisateur vyplácel výhry za sázku na první, druhé a třetí místo. O zábavu obecnstva se staral hudební doprovod pěšího pluku č. 91. Mezi umístěné v šesti kláních dostihového mítinku bylo rozděleno na výhrách včetně čestných medailí téměř 2000 korun (vítěz získal 200 korun, druhý umístěný 100 korun a třetí umístěný 50 korun), které poskytli jednotliví sponzoři – například president Pražského klubu pro jízdu koňmo i povozem hrabě Jan Schönborn, účastník jízdy dvojspřežných povozů Eduard Tichý či pražští velkopřemyslníci. I v tomto článku byl zmíněn jeden karambol, zpráva je však omezena na strohé oznámení, že ve třetí jízdě dne (O svatováclavskou korunu) v poslední třetině trati upadl kůň Mucki nadporučíka Ladislava Hanuše, zranil se na noze a v důsledku toho musel být odveden do stáje. O případném zranění jezdce či dalším osudu koně se autor ve svém článku nezmínil.⁹⁴ Činnost Pražského klubu pro jízdu koňmo i povozem byla ukončena záhy, na počátku 20. století.⁹⁵

90 Tamtéž.

91 Tamtéž, 27. 10. 1906, XXX/296, s. 7.

92 Národní politika, 29. 9. 1898, XVI/ 268, s. 4.

93 Historické oddělení výstavy architektury a inženýrství v Praze 1898. In: Volné směry [online], [citováno 2017-03-26]. Dostupné z <http://bluemountain.princeton.edu/bluemtn/cgi-bin/bluemtn?a=d&d=bmtnaan1899-01.2.7&e=-----en-20--1--txt-IN----->.

94 Národní politika, 29. 9. 1898, XVI/268, s. 4.

95 Národní listy, 7. 1. 1900, XXXX/6, s. 11.

Český závodní spolek se po zbytek 90. let 19. století soustředil na budování dostihových drah v Pardubicích, kam byly pražské dostihy přesunuty v březnu 1895,⁹⁶ a také v Karlových Varech, kde bylo závodíště slavnostně otevřeno v červnu 1899.⁹⁷ Iniciátorem přesunu angažmá Českého závodního spolku do Karlových Varů byl baron Aehrenthal.⁹⁸ Stavební práce na pozemcích v katastru Dvory (*Mayerhöfen*) byly zahájeny již v roce 1895 podle plánů vídeňského architekta W. Slawkowského. Lázeňské město nedaleko německých hranic se mělo stát jakýmsi „českým Baden-Badenem“, jehož hipodrom byl vzorem pro ten karlovarský. Pravidelné letní mítinky se zde konaly pod záštitou Rakouského Jockey Clubu, který měl zajišťovat angažmá významným vídeňským stájím. Přesto však se zde ambice a velkolepé vize Českého závodního spolku nenaplnily a Pardubice zůstaly jediným českým městem, kde bylo možné zahlédnout významné koně zahraničního chovu. Dostihové mítinky se v Karlových Varech konaly až do roku 1905, kdy byla tradice přerušena a koně se místní dostihovou dráhu vrátili až v roce 1909.⁹⁹

Význam českých dostihů a zájem publika na počátku 20. století i přes veškeré snahy nejrůznější spolků a klubů nadále upadal – důvodem byla především neochota pražského místodržitelství dostihové mítinky finančně podporovat, nehledě na táhlé spory ohledně možnosti přesunutí dostihové dráhy z Císařské louky na jiné vhodné místo. Ke snížení popularity dostihů do značné míry přispělo i budování jejich negativního obrazu v některých, především česky psaných, tiskovinách. Pardubice se svojí Velkou pardubickou steeplechase byly podle dobového tisku pouhou pobočkou vídeňských dostihů, která neměla mít dlouhého trvání.¹⁰⁰ Svůj účel nenaplnily ani Karlovy Vary, které se „českým Baden-Badenem“ nikdy nestaly, neboť i zde panovaly rozpory ohledně poskytování subvencí na provoz dostihového závodíště a ceny pro vítěze.¹⁰¹

96 NA, Fond MZ/R, Období 1869–1913, ka. 1245, sg. P 4c, inv. č. 183.

97 CÁP, HROMÁDKA, s. 5.

98 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské besedy, 1. 7. 1899, V/13, s. 29.

99 MISAŘ, s. 77.

100 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské besedy, 15. 3. 1895, I/6, s. 29.

101 Prager Tagblatt, 4. 1. 1906, XXX/3, s. 5, 26.

Pověsti Českého závodního spolku neprospěly ani zprávy v českém tisku, které poukazovaly na jeho proněmecké zaměření.¹⁰² Kritické články o negativním vlivu Vídně na organizaci sportu v českých zemích nebyly na stránkách dobového na počátku 20. století ničím výjimečným. Příkladem za všechny budiž článek z časopisu *Nové pařížské mody: list paní a dívek českých* z 1. března roku 1906, který uvedl, že „ve věcech sportu také již dávno pozbyl kdokolivěk ve Vídni práva mluvit, aneb jednati za české kruhy sportovní“.¹⁰³

102 Národní listy, 16. 1. 1906, XXXXVI/15, s. 6–7.

103 *Nové pařížské mody: list paní a dívek českých*. Příloha Dámské besedy, 1. 3. 1906, XII/5, s. 7.

3 Vznik dostihového závodiště ve Velké Chuchli

3. 1 Jednání o zřízení nové dostihové dráhy

S plánem přenést pražský turf z Císařské louky do nové lokality v okolí Prahy přišel Pražský klub pro jízdu koňmo i povozem už okolo roku 1900, nicméně po jeho rozpuštění byly tyto plány na několik let upozaděny. Armádní ani měšťanské spolky, které na počátku 20. století pořádaly vlastní mítinky například v karlínské Invalidovně, neměly ambice posunout dostihový sport do povědomí monarchie, a Český závodní spolek byl zaneprázdněn povinnostmi ohledně pořádání dostihů v Pardubicích a neustálými spory o poskytování subvencí pro provoz závodiště v Karlových Varech. Poté, co na podzim 1904 Rakouský Jockey Club vzdal marné snahy domluvit se na provozu karlovarské dráhy s vedením města, rozhodlo se vedení Českého závodního spolku pronajmout si místní dostihovou dráhu a pořádat na ní v následujícím roce steeplechase, ale i zde narazil president spolku Ottokar von Westphalen na stejný problém jako vedení Rakouského Jockey Clubu před ním. Spory ohledně poskytování subvencí pro provoz karlovarské dostihové dráhy se protáhly až do roku 1906 a jejich výsledkem bylo zastavení dostihových klání v Karlových Varech. Českému závodnímu spolku již tedy zbývalo pouze angažmá v Pardubicích, které ale nepostačovalo jeho ambicím – totiž učinit z českých zemí další dostihové centrum monarchie.¹⁰⁴

Nové úvahy o přenesení dostihů pokud ne přímo do hlavního města českých zemí, tak alespoň do jeho bezprostřední blízkosti, se objevily necelý rok po zveřejnění inzerátu č. 6250 v listu *Národní politika* ze 7. 2. 1904 o rozprodeji zařízení dostihové dráhy na Císařské louce. Jednalo se o lavice, lóže pro tribuny, schody, dveře, prkna a stavební dříví. Veškeré informace o uvedených položkách bylo možné získat buď přímo v prostoru závodiště na Císařské louce, nebo u tesařského mistra Jana Chrousta, který sídlil v Praze na Janském náměstí č. p. 885–I.¹⁰⁵ Podle *Plzeňských listů* ze dne 10. dubna 1905 bylo na valné hromadě Českého závodního spolku rozhodnuto o obnovení dostihů v Praze. Valná

104 Allgemeine Sport-Zeitung, 24. 6. 1906, XXVII/48, s. 774.

105 Národní politika, 7. 2. 1904, XXII/38, s. 36.

hromada se na počátku dubna 1905, stejně jako v pozdějších letech, sešla v pražském hotelu s příznačným jménem Černý kůň,¹⁰⁶ jehož majitelem byl pan Jindřich Cifka.¹⁰⁷ Již v říjnu téhož roku se v tisku objevily první zprávy o plánech na umístění nové dostihové dráhy na pozemcích mezi Chuchlí a Radotínem, které ale byly ve vlastnictví několika majitelů, s nimiž bylo třeba vyjednat případné odkoupení pozemků či alespoň jejich pronájem.¹⁰⁸ V roce 1905 však zatím tato jednání probíhala pouze na půdě Českého závodního spolku, jehož vedení si bylo zcela jasně vědomo výhod, které by obnovení dostihového provozu Praze přineslo. Především se mělo jednat o zvýšení počtu návštěvníků německé národnosti plynoucí z vhodného dopravního spojení Prahy s německou říší, z čehož by netěžil je samotný Český závodní spolek jakožto budoucí provozovatel chuchelského turfku, ale i majitelé hotelů a obchodů, paroplavební společnost i elektrická dráha.¹⁰⁹ Pražské místodržitelství, jehož administrativní a finanční podpora byla v této záležitosti nezbytná, bylo do celého procesu zapojeno až o rok později, tedy na počátku roku 1906.¹¹⁰

V neděli 14. ledna 1906 se opět sešel výbor Českého závodního spolku pod vedením hraběte Ottokara von Westphalena.¹¹¹ Hlavním bodem této schůze, která se již tradičně konala v hotelu Černý kůň, bylo projednání otázky pokračování dostihových mítinků v Karlových Varech,¹¹² kde bylo závodistiště uvedeno do provozu již před sedmi lety (v roce 1899).¹¹³ Zároveň se tato schůze měla vyjádřit též k otázce potřeby zbudování nové dostihové dráhy v bezprostřední blízkosti města Prahy, která se v posledních letech jevila stále aktuálnější.¹¹⁴

Po tomto jednání nemělo vedení Českého závodního spolku důvod pochybovat, že královské město Praha stavbu nové dostihové dráhy schválí –

106 Plzeňské listy, 10. 4. 1905, XXX/82, s. 3.

107 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

108 Plzeňské listy, 27. 10. 1905, XXX/244, s. 3.

109 Bohemia. Ranní vydání, 16. 1. 1906, LXXIX/15, s. 7.

110 CÁP, HROMÁDKA, s. 6.

111 Tamtéž.

112 Prager Tagblatt, 4. 1. 1906, XXX/3, s. 5, 9. 1. 1906, XXX/8, s. 26.

113 ZLÁMANÝ, s. 11.

114 Bohemia. Ranní vydání, 16. 1. 1906, LXXIX/15, s. 7.

všechny náležitosti byly projednány a Českému závodnímu spolku se rovněž podařilo vyjednat pronájem dokonale rovné plochy o rozloze cca 40 hektarů ve Velké Chuchli.¹¹⁵ Tyto pozemky, rozkládající se na levém břehu Vltavy, měl Český závodní spolek spravovat a provozovat na nich koňské dostihy po následujících 25 let. Předběžné náklady na zřízení závodiště byly vyčísleny na 200 000 až 250 000 korun,¹¹⁶ což sice byla suma, kterou sám Český závodní spolek nedisponoval, nicméně považoval částku za zcela minimální s ohledem na výhody, jaké mělo oživení dostihové tradice Praze přinést, a s ohledem na to, že náklady na dodavatní provoz dostihové dráhy v Karlových Varech, na kterých město Karlovy Vary odmítalo participovat, byly vyčísleny na přibližných 800 000 korun.¹¹⁷

Proto již 20. ledna 1906 podal Český závodní spolek pražskému magistrátu žádost o povolení zřízení dostihové dráhy ve Velké Chuchli a zároveň požádal o udělení půjčky ve výši 200 000 korun, které měly posloužit k pokrytí nezbytných nákladů na stavbu dráhy, jejího zázemí a tribun pro diváky.¹¹⁸ Dne 27. ledna 1906 přinesl deník *Prager Tagblatt* krátkou zprávu o dalším vyjednávání zástupců Českého závodního spolku a zastupitelstva královského města Prahy o podmínkách poskytnutí financí a náležitostech potřebných pro přípravu žádosti pro finanční komisi pražského místodržitelství.¹¹⁹ Český závodní spolek vypracoval a odeslal návrhy finanční komisi a sboru obecních starších¹²⁰ Finanční komise žádost Českého závodního spolku o půjčku 200 000 korun ve věci zřízení dostihové dráhy ve Velké Chuchli projednala na zasedání 8. února 1906.¹²¹ Půjčku potřebného obnosu finanční komise s definitivní platností schválila 12. února 1906.¹²² Stejně tak učinila i rada obecních starších.¹²³ Úvěr měla za vzájemného solidárního ručení královského města Prahy a Českého

115 Prager Tagblatt, 21. 1. 1906, XXX/20, s. 9.

116 Bohemia. Ranní vydání, 16. 1. 1906, LXXIX/15, s. 7; Prager Tagblatt, 15. 1. 1906, XXX/14, s. 6.

117 Prager Tagblatt, 15. 1. 1906, XXX/14, s. 6.

118 CÁP, HROMÁDKA, s. 6.

119 Prager Tagblatt, 27. 1. 1906, XXX/26, s. 8; Politik, 27. 1. 1906, VL/26, s. 3.

120 Věstník obecní Královského hlavního města Prahy, 10. 2. 1906, XIII/3, s. 1.

121 Prager Tagblatt, 8. 2. 1906, XXX/38, s. 30.

122 AHMP, Fond Sběrka papírových listin – II. oddělení, Sběrka B2, sg. AMP PPL II–2310.

123 Věstník obecní Královského hlavního města Prahy, 24. 2. 1906, XIII/4, s. 4.

závodního spolku poskytnout Zemská banka království Českého s úrokem 4 ¼ procenta s tím, že dluh měl být splacen v 25 splátkách.¹²⁴ Dlužní úpis byl ze strany Českého závodního spolku stvrzen podpisem tří členů jeho představenstva: hraběte Ottokara von Westphalena, hraběte Rudolfa Ferdinanda Kinského a knížete Maxe Egona Fürstenberga.¹²⁵ Svoji podporu celé věci se pražský magistrát rozhodl ukázat schválením příspěvku ve výši 15 000 korun na ceny pro vítěze podzimního mítinku, pokud by už dráha byla v roce 1906 dostavěna.¹²⁶ Vedení spolku pak v březnu 1906 v souvislosti s finančně nákladnými přípravnými pracemi požádalo o zvýšení dotace pro první mítink na 30 000 korun.¹²⁷ Ke schválení toho příspěvku potom došlo až v pondělí 10. září 1906 na zasedání zastupitelů města Prahy.¹²⁸ Ohledně udělení subvencí na provoz dostihového závodiště činících 30 000 korun za rok mělo být rozhodováno každý rok při sestavování obecního rozpočtu.¹²⁹ Pro podporu snah Českého závodního spolku ve věci zřízení nové dostihové dráhy v Praze se na přelomu ledna a února 1906 formou několika podání městské radě vyslovilo několik korporací a obchodních a živnostenských sdružení. Na základě těchto podání došlo projednání podaných návrhů.¹³⁰

V ujednání mezi Českým závodním spolkem a pražským místopředsedstvím bylo uvedeno, že v případě finančního krachu nebo rozpuštění Českého závodního spolku případně dostihová dráha bez závazků hlavnímu městu Praha. Český závodní spolek se též zavázal pořádat dostihy na nové dráze dvakrát do roka, vždy na jaře a na podzim. Zároveň bylo ustanoveno, že nová dostihová dráha nebude využívána pouze pro koňské dostihy. V době, kdy se neměly konat žádné dostihové mítinky, měla být dráha i její vybavení a zázemí Českým závodním spolkem poskytnuto k dalšímu využití, přičemž nebylo

124 Prager Tagblatt, 13. 2. 1906, XXX/43, s. 6.

125 AHMP, Fond Sběrka papírových listin – II. oddělení, Sběrka B2, sg. AMP PPL II–2310.

126 Prager Tagblatt, 13. 2. 1906, XXX/43, s. 6; Věstník obecní Královského hlavního města Prahy, 24. 2. 1906, XIII/4, s. 4.

127 Prager Tagblatt, 14. 3. 1906, XXX/72, s. 8.

128 Tamtéž, 11. 9. 1906, XXX/250, s. 5.

129 Věstník obecní Královského hlavního města Prahy, 24. 2. 1906, XIII/4, s. 4.

130 Tamtéž.

specifikováno, zda se mělo jednat o akce sportovní či zcela jiného rázu. Posledním závazkem, na jehož dodržení měl spolek dohlédnout, bylo, aby veškeré nápisy na novém závodisti byly vyhotoveny v obou národních jazycích. Proti žádnému z projednávaných bodů nevznesla ani jedna strana v průběhu jednání jakoukoli námitku a toto usnesení bylo jednomyslně schváleno.¹³¹

Na počátku března již byly všechny stavební plány pro nové pražské závodisti kompletně připravené. Práce na stavbě dostihového areálu, na které přímo dohlížel jednak sekretář Českého závodního spolku Hugo Capin, jednak Albert Budínský, povoláním správce dostihových drah Rakouského Jockey Clubu a v letech 1901–1909 startér nejslavnějšího tuzemského dostihu Velké pardubické steeplechase, tedy mohly začít plným tempem.¹³²

Předpokládalo se, že stavba bude probíhat rychle a bez obtíží, s čímž korespondoval i fakt, že již v březnu 1906, krátce po zahájení stavebních prací, bylo všeobecně známo datum slavnostního zahájení provozu na nové pražské dostihové dráze. Počítalo se s tím, že hlavní stavební práce na dráze budou ukončeny do začátku června a stavba tribun v průběhu září roku 1906 a tudíž bude moci proběhnout již podzimní dostihový mítink.¹³³ I když zatím nebylo jisté, zda se bude jednat o dvou- nebo čtyřdenní mítink a zda vše poběží podle plánů, měli podle vedení Českého závodního spolku koně na chuchelskou dráhu vyběhnout poprvé na den sv. Václava, tedy 28. září.¹³⁴ Některé odhady však byly střízlivější: „*Pokud všechno proběhne hladce ... vyběhnou první plnokrevníci na pražský turf v dubnu 1907.*“¹³⁵ Vedení Českého závodního spolku i pražského magistrátu, jasně si vědomo pozornosti tisku a široké veřejnosti, se rozhodlo nic neponechat náhodě. Starosta hlavního města Prahy JUDr. Karel Groš, který byl do funkce zvolen na mimořádné schůzi sboru obecních starších 15. února

131 Prager Tagblatt, 13. 2. 1906, XXX/43, s. 6.

132 Bohemia. Ranní vydání, 15. 4. 1906, LXXIX/104, s. 8.

133 Tamtéž.

134 Prager Tagblatt, 14. 3. 1906, XXX/72, s. 8.

135 Bohemia. Ranní vydání, 21. 1. 1906, LXXIX/20, s. 26; Prager Tagblatt, 21. 1. 1906, XXX/20, s. 9.

1906,¹³⁶ vyjádřil svoji jednoznačnou podporu záměru vybudování nové dostihové dráhy a spolek zrušil dlouho přípravy dostihového mítinku v Karlových Varech a rozhodl se naplno věnovat stavbě závodiště ve Velké Chuchli.¹³⁷

3. 2 Průběh stavby dostihové dráhy na stránkách dobového tisku

Plány na stavbu dostihového závodiště byly podle dobového tisku velkolepé: *„Veškeré plány jsou již vypracovány do nejmenšího detailu, všechno je připraveno, aby se mohlo ve vhodný okamžik začít se stavbou ... vzdušná provozní budova, tribuna s lóžemi, a restauračními místnostmi, divácká tribuna s totalizátorovými pokladnami, všechno s elektrickým provozem, tribuna ke stání, lóže rozhodčích, pódium pro orchestr, potíací lázně, poštovní úřad, buňky pro meziměstské hovory.“*¹³⁸ Článek zveřejněný v deníku *Prager Tagblatt* dne 18. února 1906 Českému závodnímu spolku doporučoval, aby se spolek poučil z předchozích zkušeností získaných při stavbě karlovarské dostihové dráhy a poukazoval na nevýhody „primitivních drah“ (například stará dráha na Císařské louce), která svojí podobou nevyhovovala koním, jejich majitelům ani publiku, jelikož neposkytovala dostatečný komfort zvířatům ani lidem. Pokud měla nová dostihová dráha prosperovat, bylo podle autora článku nutné se těmto chybám vyvarovat. Proto měly být plány chuchelské dráhy konzultovány s věhlasným vídeňským architektem Eustachiem, který se podílel na stavbách mnoha známých dostihových areálů – například v Meranu a Prešpurku či na rekonstrukci elektrické dráhy v Budapešti.¹³⁹ Český závodní spolek dal v této věci plnou důvěru inspektorovi závodních drah Albertu Budínskému.

Stavební prostor pro budoucí rozsáhlý dostihový areál se rozkládal rovinaté ploše levého břehu Vltavy. Závodiště podélnou stranou přiléhalo k císařské silnici, dále sousedilo se silnicí vedoucí z Velké Chuchle do sousedního Slivence a naproti tomu s Walterovým zahradnictvím, po druhé podélné straně

136 Věstník obecní královského hlavního města Prahy, 24. 2. 1906, XIII/4, s. 1.

137 CÁP, HROMÁDKA, s. 8.

138 Bohemia. Ranní vydání, 14. 3. 1906, LXXIX/72, s. 7.

139 Prager Tagblatt, 18. 2. 1906, XXX/48, s. 7–8.

bylo uzavřeno přirozenou hranicí – Chuchelskou pahorkatinou.¹⁴⁰ Jako nesporná výhoda tohoto prostoru byl dobovým tiskem vyzdvihován jednak charakter krajiny, který jakožto velmi kompaktní a rovinatý byl pro umístění dostihové dráhy jako stvořený, jednak charakter půdy, která byla spíše písčitá, sypká a tudíž velmi vhodná pro zatravnění, snadná na údržbu a velmi vhodná jako podklad pro kopyta plnokrevníků v plném cvalu. Srdcem areálu se měla stát elipsovité dráha uzpůsobená pro rovinové dostihy, na jejímž okraji měla být umístěna ještě 5 metrů široká pracovní dráha. Uvnitř prostoru vytyčeném dráhou pro rovinové zkoušky plnokrevníků se měla nacházet další dráha ve tvaru osmičky, široká 20 metrů a vybavená překážkami,¹⁴¹ která jako taková měla sloužit pro steeplechase dostihy. Podle plánů měla rovinová dráha po obvodu měřit 2 800 metrů, z nichž 600 metrů mělo tvořit dostatečně dlouhou cílovou rovinu.¹⁴² Na šíři pak měla mít dráha 25 metrů, které skýtaly dostatečný prostor i početnému startovnímu poli.¹⁴³

Divácké prostory měly pojmout až deset tisíc osob a jejich úkolem bylo zajistit komfortní výhled všech diváků na dění na závodní dráze. Tomu byla uzpůsobena i poloha hledišť, které byly záměrně umístěny východním směrem tak, aby v odpoledních a podvečerních hodinách měli diváci zapadající slunce za sebou a nebyli obtěžováni nevyhovujícími světelnými podmínkami. Jednotlivé objekty měl být postaveny v náležitých rozestupech tak, aby nebyl výhled ničím rušen.¹⁴⁴ K tomuto účelu byla naplánována stavba celkem pěti tribun. Největší z nich měla být čtyřicet metrů dlouhá a deset metrů široká s 80 lóžemi.¹⁴⁵ Mezi touto tribunou a provozní budovou byla vyhloubena studna.¹⁴⁶ Dále se zde nacházela „23 metrů dlouhá a 15 metrů široká provozní budova s platformou pro 300 osob“¹⁴⁷ a „konečně pak budova totalisateuru s tribunou pro 560 osob (20 metrů dlouhá, 8 metrů široká), dále hlediště v ceně dvou korun pro 7 500 osob a

140 Bohemia. Ranní vydání, 15. 4. 1906, LXXIX/104, s. 8.

141 Tamtéž.

142 Prager Tagblatt, 21. 1. 1906, XXX/20, s. 9.

143 Bohemia. Ranní vydání, 21. 1. 1906, LXXIX/20, s. 26.

144 Tamtéž, 15. 4. 1906, LXXIX/104, s. 8.

145 Tamtéž, 21. 1. 1906, LXXIX/20, s. 26.

146 Tamtéž, 6. 5. 1906, LXXIX/124, s. 26.

147 Tamtéž, 21. 1. 1906, LXXIX/20, s. 26.

hlediště v ceně 40 haléřů pro 12 000 osob“.¹⁴⁸ Projekt počítal též s výstavbou parkoviště s kapacitou 5 000 míst pro obecnost, které se rozhodne pro dopravu na závodníště využít automobil nebo fiakr. Spiritus rector těchto plánů, sekretář Českého závodního spolku Hugo Capin, měl na podobu chuchelského závodníště tři základní požadavky: modernost, solidnost a praktičnost.¹⁴⁹

Deník *Prager Tagblatt* na počátku března 1906 uveřejnil krátkou zprávu o výsledcích jednání Valné hromady Českého závodního spolku z 24. února 1906: „*Ve Valné hromadě Českého závodního spolku 24. února konané schválen projekt dráhy v Chuchli a usneseno ještě v září t. r. pořádati čtyřdenní meeting (23., 25., 28., 30. září). Za tím účelem usneseno urychlit přípravu práce, aby dráha byla včas hotova.*“¹⁵⁰ Podobně o chystané dostihové premiéře informoval i český deník *Bohemia*: „*Letošní program bude čítat 4 dostihové dny, denně bude odběhnuto po třech rovinných a překážkových dostizích.*“¹⁵¹

Na počátku dubna byl vyměřen prostor pro základy budov a tribun, stejně jako pro samotnou dostihovou dráhu, na níž byly v pondělí 9. dubna zahájeny nivelační práce. Při vyrovnávání půdy pro rovinnou dostihovou dráhu bylo zároveň počítáno s prostorem o šířce 5 metrů pro zřízení tréninkové dráhy, která měla být uvedena do provozu nejdéle tři týdny před plánovaným zahájením podzimního mítinku, aby jako taková mohla být v celé své délce 2 500 metrů využita pro trénink koní před nadcházejícími dostihy. Stejně tak mohla být zahájena i stavba budov, jelikož všechen potřebný materiál byl navezen již ve čtvrtek 5. dubna. V prostoru určeném pro automobily, který přiléhal k Walterovu zahradnictví, byla zřízena prostorná jarní zahrada.¹⁵² Již 7. dubna provedlo vedení Českého závodního spolku (hrabě Ottokar von Westphalen, Alfons Vladimír hrabě Mensdorff a hrabě Rudolf Kinský) kontrolu prací probíhajících na dráze.¹⁵³ V dubnu se též sešla smíchovská reprezentace za účelem poskytnutí

148 Tamtéž.

149 Tamtéž, 14. 3. 1906, LXXIX/72, s. 7.

150 Prager Tagblatt, 6. 3. 1906, XXX/64, s. 7.

151 Bohemia. Ranní vydání, 15. 4. 1906, LXXIX/104, s. 8.

152 Prager Tagblatt, 7. 4. 1906, XXX/96, s. 4.

153 Tamtéž, 8. 4. 1906, XXX/97, s. 8.

daru 500 korun jako ceny pro plánované dostihy, návrh však byl v hlasování 8 hlasy proti 7 odmítnut, a tak se Český závodní spolek musel bez této jistě potřebné finanční podpory obejít.¹⁵⁴

Stavební práce pod dohledem sekretáře Hugo Capina a inspektora Alberta Budínského postupovaly velmi svižným tempem, a proto existovala naděje, že se předpoklady vedení Českého závodního spolku naplní a na konci května bude stavba závodiště hotova.¹⁵⁵ V průběhu května byla dokončena úprava elipsovité rovinové dráhy, kterou lemovaly dlouhé bílé bariéry.¹⁵⁶ Její povrch byl posypán travním osivem a připraven k válcování. Pozornost se přesunula k dokončení steeplechase dráhy, neboť ta byla zatím vybavena pouze dvěma pevnými překážkami – kamennou zdí obloženou cihlami a dropem (seskokem) umístěným na malé vyvýšenině. Pole nacházející se uvnitř dráhy byla částečně oseta ovsem, částečně přeměněna na louky.¹⁵⁷ Jediné, co podle inspektora Alberta Budínského chybělo, byl vydatný déšť, neboť měsíc květen byl velmi suchý, což neprospívalo budoucímu travnímu porostu. Hrabě Ottokar von Westphalen se rozhodl zaslat ze svého panství cca 30 mladých jedlových stromků, které měly být na závodišti vysázeny. Deník *Prager Tagblatt* tento krok ocenil se slovy, že „pokud se stromky ujmou, přispějí k velkolepému obrazu závodiště“.¹⁵⁸ Práce na samotné dostihové dráze se blížily ke konci a během několika týdnů tak měla Praha získat prvotřídní závodiště, kterým se podle tisku mohlo pyšnit jen málo jiných měst.¹⁵⁹

Podobně rychle postupovala i stavba budov. Na počátku června bylo možné při pozorování čilého stavebního ruchu na závodišti, které se stalo oblíbeným výletním místem Pražanů,¹⁶⁰ zahlédnout již dostavěné budovy podél jižní strany areálu, stejně jako budovu totalisateuru, restauraci, malý pavilon pro

154 Tamtéž, 20. 4. 1906, XXX/108, s. 7.

155 Tamtéž, 26. 4. 1906, XXX/114, s. 5.

156 Bohemia. Ranní vydání, 10. 6. 1906 LXXIX/158, s. 20.

157 Bohemia. Ranní vydání, 10. 6. 1906, LXXIX/158, s. 20; Prager Tagblatt, 20. 5. 1906, XXX/138, s. 8.

158 Prager Tagblatt, 20. 5. 1906, XXX/138, s. 8.

159 Tamtéž, 20. 5. 1906, XXX/138, s. 8.

160 Bohemia. Ranní vydání, 10. 6. 1906, LXXIX/158, s. 20.

poštu a dvě tribuny pro diváky. Ve stejné době se začalo pracovat též na stavbě věže pro rozhodčí, která se měla nacházet při pravé straně závodní dráhy. Dostihový areál rozkládající se na ploše 42 hektarů byl ještě v první červnové dekádě oplocen 2,4 metru vysokou ohradou.¹⁶¹

Během léta už v prostoru závodiště probíhaly pouze dokončovací práce a přihlášky do dostihů naplánovaných na konec září 1906 se postupně plnily jmény jezdců a koní. K velké chuchelské premiéře už chyběl jen krok – Českému závodnímu spolku musel stavební úřad povolit užívání budov a vybavení závodiště.

3. 3 Kolaudace dostihového závodiště ve Velké Chuchli

Dne 10. srpna 1906 Český závodní spolek sepsal žádost o povolení užívání budov a oplocení na nově vzniklém závodišti v obci Velká Chuchle, kterou následujícího dne (11. srpna 1906) odeslal stavebnímu úřadu, který žádost přijal pod pořadovým číslem 973. Výsledkem šetření stavebního úřadu v této záležitosti se stal protokol sepsaný dne 12. srpna 1906 ve Velké Chuchli.¹⁶²

Byla ustavena komise skládající se ze čtyř osob, a to konkrétně dvou členů obecního výboru (Jaroslav Příhoda a Alois Cháňa), stavebního znalce (František Procházka, povoláním stavitel) a zdravotního znalce (MUDr. František Daněk, povoláním obvodní lékař). Hlavním úkolem komise, jejímž předsedou byl Jaroslav Příhoda, bylo porovnat plány staveb se současnou reálnou podobou dostihového areálu.

Komise důkladně prozkoumala všechny části nových staveb a slovy Františka Procházky v posudku shledala, že sociální zařízení pro pány i dámy bylo postaveno přesně podle plánů, tedy ve čtyřech skupinách. Nicméně za značný nedostatek komise považovala umístění trámu u vchodu na toalety ve výši pouhých 1,85 metru, což podle jejího mínění bude „*při větším návalu*

161 Prager Tagblatt, 9. 6. 1906, XXX/157, s. 6.

162 Státní okresní archiv (dále jen SOkA) Praha-západ, Fond Dostihy, zatím bez přiděleného ka. a inv. č.

*rozhodně vadit“.*¹⁶³ Terasa s betonovými schody byla opatřena železným zábradlím zapuštěným do cementobetonových pilířů. Podle plánů byla též postavena tribuna se 78 lóžemi s přístupem po betonových schodech, stejně tak jako stánek pro hudbu a soudce (rozhodčího), bouda pro zvláštní sázení též, pouze ohrada kolem ní zabírala více prostoru, než bylo uvedeno v původním projektu.

Komise našla i několik dalších odchylek oproti původním plánům. Zejména se jednalo o místnost pro sedláni, která byla zřízena pouze pro osm koní, přičemž původní plány hovořily o deseti stáních. Ředitelna byla zvýšena o čtyři zděné stupně a místo schodů ze dvou stran, byly postaveny schody pouze ze strany jedné. Oproti původnímu projektu byly navíc přistavěny čtyři dřevěné herny.

Největší nedostatky komise shledala na budově totalizátoru a tribuně s místy ke stání. První výtka směřovala k absenci druhých betonových schodů, místo kterých byly zřízeny opět pouze jedny, a to z pravé strany a jen 1,60 metru široké, dále pak k absenci oken, která byla projektována v zadní části tribuny, ale v průběhu stavebních prací se od nich upustilo. Tribuna pro stání měla být také původně vybavena železným zábradlím, které bylo nahrazeno zábradlím betonovým. Přízemí této tribuny mělo zcela v souladu se stavebními plány sloužit jako skladiště, nicméně bylo vybaveno dřevěným stropem. Komise se v tomto bodě shodla, že z bezpečnostních důvodů zde bude zakázáno skladovat hořlavé látky.

Již dříve bylo upozorňováno, že vjezd na závodiště opatřený vraty byl měl být rozšířen, po kontrole komise ve svém posudku shledala, že tomu tak doposud nebylo učiněno, stejně tak jako tomu bylo v záležitosti opatření vjezdu na veřejnou cestu vedoucí na závodiště rampou.¹⁶⁴

Při kontrole oplocení areálu pak komise u strážního domku č. p. 36 shledala, že zde není dostatečný prostor pro vzájemné vyhnutí dvou

163 Tamtéž.

164 Tamtéž.

protijedoucích povozů, ačkoli stavební plány slibovaly toto zajistit. Proto komise navrhla považovat současný stav pouze za provizorní a vyzvala k nápravě.¹⁶⁵

MUDr. František Daněk při své obhlídce závodiště neshledal nic, proti čemuž by měl mít námitky. Po zdravotní stránce (například stupeň vyschnutí omítek) bylo podle jeho závěrů možno všechny budovy již plně využívat. Přednesl však dvě doporučení. První se týkalo vybavenosti místnosti pro inspekčního lékaře, zejména dostupnost medikamentů a pomůcek nutných k poskytnutí nezbytné první pomoci. Druhé se týkalo vhodné péče o prostory toalet a odpadních jímek, které byly podle jeho názoru poměrně malé, a proto zdůraznil potřebu jejich včasného vyvážení.

V záležitosti podmínek, které před začátkem stavby ve stavebních povoleních vznesly C. k. státní dráhy, se vyjádřil stavební komisař Ing. Kaválek. Ten neshledal žádné závady a prohlásil, že vše bylo provedeno podle schválených plánů. Zároveň požádal o zaslání opisu protokolu kontrolní komise C. k. stavební sekci sídlící v Praze 3 na Smíchově.¹⁶⁶

Zástupci obecního stavebního a policejního úřadu určili k užívání budov a závodiště následující podmínky: *„Český závodní spolek musí vyhověti podmínkám uvedeným ve vyjádřeních pt. znalců stavebního a zdravotního. Obecní úřad musí míti k dispozici na závodišti jednu k úřadování zařízenou místnost, má-li funkcionář jeho po čas závodů permanentně býti přítomen za účelem vyřízení různých policejních deliktů a řízení stráže požární, tudíž výkonů do oboru samosprávy obce spadajících. Nebude-li žádosti obce v tom směru vyhověno, nesmí se Český závodní spolek pomoci obce v ničem dožadovati, a také nebude obec vykonávati záležitosti závodů se týkající ani v přenesené působnosti. Úředníci a orgánové obce musí míti vždy a tudíž i po čas trvání závodů na závodiště volný vstup. Počet strážů hasičských v době závodů neb jiných slavností a zábav pořádaných na závodišti, ustanoví obecní úřad na náklad závodního spolku. Bude-li Český závodní spolek žádati na obci, aby*

165 Tamtéž.

166 Tamtéž.

*zamezila vstup na stráně nad závodistiěm ležící, musí o to včas u obecního úřadu žádati a náklad s tím spojený hraditi. Veškeré nápisy, jak vně tak i uvnitř budov na závodistiě postavených a vůbec veškerá návěští, plakáty i nápisy spolku v obci musí býti napřed v českém jazyku a pak teprve i v jiných jazycích.*¹⁶⁷

K těmto pěti podmínkám se v zastoupení Českého závodního spolku vyjádřil pražský advokát JUDr. Arthur Kronbauer: „*Podmínkám obnoveným pp. stavebním a zdravotním znalcem bude vyhověno. Ve smyslu stavebního povolení Českému závodnímu spolku uděleného byla pro orgány politického a obecního úřadu vyhrazena jedna místnost, jež dle dohodnutí s panem c. k. místopředsedou radou včerejšího dne učiněného zástupci obou úřadů společně užívána býti může. Ujednání ve příčině strážní hasičských bude míti po tak dlouho platnost, pokud Český závodní spolek sám neučiní vhodných opatření, aby hlídka požární řádně obstarávána byla. Obě tyto podmínky bere Český závodní spolek na vědomí.*“¹⁶⁸

Na následujícím komisionálním jednání pod vedením pana Jaroslava Příhody bylo usneseno, že Českému závodnímu spolku bude uděleno povolení k užívání dostihového závodistiě, neboť jednak nebyly vzneseny proti jeho kolaudaci žádné námitky, jednak se Český závodní spolek zavázal vyhovět všem podmínkám. Na závěr byl protokol stvrzen podpisy Jaroslava Příhody, jakožto předsedy komise, obecního staršího a člena komise Aloise Cháni, zástupce obecního jako místního policejního úřadu Josefa Cipry a zapisovatele Hynka Cipry.¹⁶⁹

První významnou návštěvou na novém závodistiě se jakožto člen Panské sněmovny, zakladatel napajedelského hřebčína a také člen předsednictva Rakouského Jockey clubu, stal velkostatkář Aristides Baltazzi,¹⁷⁰ který dne 13. srpna 1906 ve společnosti prezidenta Českého závodního spolku hraběte Ottokara von Westphalena zavítal na téměř dokončené chuchelské závodistiě.¹⁷¹ O této návštěvě veřejnost též podrobně informovaly deníky *Bohemia* i *Prager*

167 Tamtéž.

168 Tamtéž.

169 Tamtéž.

170 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

171 Prager Tagblatt, 16. 8. 1906, XXX/225, s. 4.

Tagblatt s tím, že vyjádření pana Baltazziho ohledně samotné dostihové dráhy a jejího zařízení bylo plné chvály.¹⁷²

Na počátku druhé zářijové dekády již byly práce na dráze téměř hotovy a její otevření pro potřeby tréninku koní bylo naplánováno na 19. nebo 20. září, podle průběhu dokončovacích prací týkajících se především úpravy povrchu závodiště, které bylo stále v „*obležení množství zvědavých přihlížejících*“.¹⁷³ Na oficiální zprávu o otevření pro tréninky již s netrpělivostí čekali majitelé stájí, trenéři i žokejové, kteří chtěli do Velké Chuchle dorazit již s předstihem, aby měli jejich svěřenci možnost seznámit se s prostředím nové dráhy, zvyknout si na místní podmínky a připravit se na co nejlepší výkon.¹⁷⁴

172 Bohemia, 16. 8. 1906, LXXIX/225, s. 6; Prager Tagblatt, 16. 8. 1906, XXX/225, s. 4.

173 Prager Tagblatt, 29. 9. 1906, XXX/268, s. 5.

174 Tamtéž, 12. 9. 1906, XXX/251, s. 31.

4 První dostihový mítink ve Velké Chuchli

4. 1 Dostihový program podzimního mítinku 1906

Dne 21. června 1906 byl v tisku poprvé zveřejněn podrobný program prvního dostihového mítinku ve Velké Chuchli. Z tohoto programu bylo patrné, že oficiálního otevření se měl dostihový areál s veškerou pompou dočkat v neděli 23. září 1906 a mítink měl trvat do neděle 30. září, přičemž koně se měli objevit na dráze v neděli 23. září, v úterý 25. září, v pátek 28. září a v neděli 30. září.¹⁷⁵ Zcela zásadní slabinou plánovaného mítinku bylo, že na tento termín byl naplánován také podzimní mítink v Budapešti, což pro Prahu znamenalo omezení účasti nejlepších plnokrevníků a jezdců. V tomto bodě je však nutné zmínit fakt, že při nadbytku dostihových mítinků v monarchii a okolních zemích, kdy bylo možné sledovat koňské dostihy ve Vídni, Krakově, Prešpurku, Budapešti, Berlíně, Baden-Badenu a v mnoha dalších z hlediska dostihového sportu už méně významných městech a v také souvislosti s tím, že Český závodní spolek chtěl pořádat dostihy ještě v roce 1906, bylo velice těžké, pokud ne přímo nemožné, najít termín, kdy by pražské dostihy nekolidovaly s jiným mítinkem. Pro chuchelskou premiéru vedení Českého závodního spolku naplánovalo celkem 23 dostihů.¹⁷⁶

Na první dostihový den bylo připraveno 6 dostihů – 2 rovinové, 2 překážkové a 2 steeplechase. Program otevřít Zahajovací jízda (*Eröffnungsrennen*) na 1800 metrů o 2000 korun, po něm měla následovat taktéž rovinová Vltavská cena (*Moldau-Preis*) na 2000 metrů o 3 000 korun, Letenská jízda s překážkami (*Belvedere-Hürdenrennen*) na 2 400 metrů o 2 200 korun. Nejlépe dotovaná měla podle informací být Cena královského hlavního města Prahy (*Preis der königlichen Hauptstadt Prag*) na 2 400 metrů o 13 000 korun.¹⁷⁷ Tisk o tomto dostihu otevřeném pouze pro tříleté koně hovořil jako takzvané „ceně útěchy“ pro poražené ze Schönau, jelikož vítěz tamního hlavního dostihu

175 Tamtéž, 21. 6. 1906, XXX/169, s. 8

176 Allgemeine Sport-Zeitung, 24. 6. 1906, XXVII/48, s. 774.

177 Prager Tagblatt, 21. 6. 1906, XXX/169, s. 8.

byl vyloučen z účasti v Ceně královského hlavního města Prahy.¹⁷⁸ Poté se měli koně utkat v Dámské ceně (*Damenpreis*) na 3 200 metrů o 1 200 korun. Celý program 23. září měla slavnostně ukončit Chuchelská steeplechase (*Chuchelsbader Steeple-chase*) na 4 000 metrů o 3 400 korun, nejdelší a nejobtížnější dostih celého prvního dne. Jako mezní datum podání přihlášek do programu bylo ustanoveno datum 10. září s výjimkou Velké pražské steeplechase, u které se přihlášky měly uzavřít již 1. srpna.¹⁷⁹

Druhý dostihový den měl podle programu čítat o jeden dostih méně a zahájit ho měl takzvaný Prodejní dostih (*Verkaufsrennen*) na 1 300 metrů s dotací 2 300 korun. Následovat měla Jízda důstojníků na rovině (*Offiziers-Flachrennen*) na 2 000 metrů o 1 800 korun přístupný pouze uniformovaným členům armády. Třetí bod dne představovala Radotínská jízda s překážkami (*Radotiner Hürdenrennen*) s dráhou dlouhou 2 400 metrů a dotací 2 400 korun. V pořadí čtvrtá se měla běžet Karlotýnská steeplechase (*Karlsteiner Steeple-chase*) na 4 000 metrů o 3 400 korun, z nichž 2 400 věnoval Rakouský Jockey Club.¹⁸⁰ Nejlépe dotovaným dostihem měla být Velká pražská steeplechase (*Grosse Prager Steeple-chase*) o 13 000 korun na 5 000 metrů. Přihlášky do prvních čtyř dostihů druhého dne se měly uzavřít 10. září, možnost zapsat koně ke startu ve Velké pražské steeplechase měli majitelé pouze do 1. srpna.¹⁸¹

Třetí den mítinku měl obecnstvu přinést podívanou v podobě šesti dostihů – Liechtensteinská cena (*Liechtenstein-Preis*) o 2 300 korun na 2 000 metrů, Berounská cena (*Beraun-Preis*) o 2 500 korun na 1 600 metrů, takzvaný Prodejní dostih pro dvouleté klisny (*Maiden-Verkaufsrennen der Zweijährigen*) o 2 000 korun na 1 200 metrů, Hradčanská jízda s překážkami (*Hradschiner Hürdenrennen*) o 4 000 korun na 2 400 metrů, Steeplechase pro důstojníky (*Offiziers-Steeplechase*) o 2 900 korun na 4 000 metrů (čestné ceny vítězům této steeplechase poskytl arcikníže Karel František Josef, budoucí císař Karel I.) a

178 Allgemeine Sport-Zeitung, 24. 6. 1906, XXVII/48, s. 774.

179 Prager Tagblatt, 21. 6. 1906, XXX/169, s. 8.

180 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

181 Prager Tagblatt, 21. 6. 1906, XXX/169, s. 8.

Steeplechase měsíce září (*September-Steeplechase*) na 4 500 metrů o 3 400 korun. Přihlášky do všech dostihů třetího dne mítinku bylo možné odevzdávat opět do 10. září.

Chuchelská premiéra se měla uzavřít v sobotu 30. září, kdy mělo být opět odběhnuto šest dostihů – takzvaný Prodejní dostih (*Verkaufsrennen*) o 2 300 korun na 1 200 metrů, Zbraslavská cena (*Königsaal-Preis*) s dotací 1 800 korun na 2 000 metrů, Vyšehradská jízda s překážkami (*Wyschehrader-Hürdenrennen*) na 2 400 metrů dotovaný 2 800 korunami, Překážkový dostih pro důstojníky (*Offiziere-Hürdenrennen*) o 2 500 korun na 2 800 metrů, Zlíchovská steeplechase (*Slichower Steeple-chase*) o 2 800 korun na 4 000 metrů, Steeplechase-Dívčí hrad (*Mädchenburg-Steeplechase*) o 2 800 korun na 4 500 metrů. Tento dostih pak byl dodatečně z rozhodnutí Českého závodního spolku přejmenován na Cenu pražských občanů a průmyslníků (*Prager Bürger- und Industriellenpreis*).¹⁸² Poslední možnost přihlášení do všech čtvrtého dne dostihů byla 10. září.¹⁸³

Dostihový program pro první mítink byl velmi pestrý a podle dobového tisku velmi dobře sestavený. Větší prostor měl být oproti rovinovým dostihům (9 dostihů s celkovými dotacemi 20 000 korun, z toho 5 pouze pro žokeje, 3 pro panské jezdce a 1 pouze pro důstojníky) věnován steeplechase a překážkovým dostihům. Pro překážkové dostihy byly vypsány dotace 26 900 korun a pro dostihy přes těžké skoky pak 33 500 korun. Celkem 8 překážkových dostihů bylo určeno pro žokeje, 4 pro panské jezdce a 2 pro důstojníky.¹⁸⁴

Článek v deníku *Prager Tagblatt* dále uvedl, že startérem bude Albert Budínský, handicaperem¹⁸⁵ Jiří Ernst a sázky bude mít na starosti sekretář, pokladník a správce totalisateura Hugo Capin.¹⁸⁶ Dohled u váhy měl vykonávat

182 Tamtéž, 5. 9. 1906, XXX/245, s. 5.

183 Tamtéž, 21. 6. 1906, XXX/169, s. 8.

184 Allgemeine Sport-Zeitung, 24. 6. 1906, XXVII/48, s. 774.

185 Oficiální dostihový činovník, který po celou sezónu sleduje formy a výkonnost koní a podle toho sestavuje průběžný handicap (pořadí, v němž jsou koně seřazováni během jedné sezóny podle kvality svých výkonů) a generální handicap (pořadí koní vyjádřené v kilogramech podle jejich výkonnosti po skončení sezóny).

186 Prager Tagblatt, 21. 6. 1906, XXX/169, s. 8.

hrabě Emanuel Mensdorff.¹⁸⁷

Dne 3. srpna se v tisku objevily startovní listiny dvou nejprestižnějších dostihů – Ceny královského hlavního města Prahy (*Preis der königlichen Hauptstadt Prag*), do které bylo přihlášeno 25 jezdců (mezi nimi například i Aristides Baltazzi) a Velké pražské steeplechase (*Grosse Prager Steeple-chase*), do níž se přihlásilo 35 jezdců (mezi nimi například Ottokar von Westphalen).¹⁸⁸ Český závodní spolek vzhledem k propozicím mítinku očekával hojnou účast německých, rakouských a uherských stájí, které byly ochotny podniknout cestu do hlavního města českých zemí především kvůli vidině bohatých dotací jednotlivých dostihů (na dotacích mělo být rozděleno více než 80 000 korun) a také množství čestných cen.¹⁸⁹ Těch mělo být v průběhu mítinku rozdáno celkem 10 a jejich dárci byli především aristokratické kruhy.¹⁹⁰ Čestná cena vždy příslušela vítěznému jezdcovi.¹⁹¹ Například v Dámské ceně byl pro vítěze připraven honosný zlatý čajový servis, který darovaly dámy z řad šlechty,¹⁹² v Letenské ceně stříbrné šálky, které daroval kníže František Josef Auersperg. Neznámý sponzor dostihového sportu pak pro vítěze Karlotýnské steeplechase zaslal stříbrný servis.¹⁹³ Kníže Max Egon Fürstenberg daroval jako čestnou cenu do Překážkového dostihu pro důstojníky stříbrnou sochu sv. Jiří, věrnou repliku sochy na hradčanském náměstí. V Ceně pražských občanů a průmyslníků se vítěz mohl těšit na ve stříbře tepaný dostihový motiv,¹⁹⁴ zatímco ve Velké pražské steeplechase bylo možné získat zlaté hodinky darované chuchelskou obcí.¹⁹⁵ Zcela jiná reakce přišla již v dubnu 1906 od městské rady obce Smíchov, která se negativně postavila k udělení subvencí pro chuchelský mítink ve výši 500 korun vypsáním Ceny města Smíchova. V českém tisku bylo toto odmítnutí odsouzeno jako mravní pokleslost a relikv z dob, kdy byly dostihy vnímány jako panská

187 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

188 Prager Abendblatt, 3. 8. 1906, XL/176, s. 4; Prager Tagblatt, 3. 8. 1906, XXX/212, s. 24.

189 Allgemeine Sport-Zeitung, 24. 6. 1906, XXVII/48, s. 774.

190 Bohemia. Ranní vydání, 22. 6. 1906, LXXIX/170, s. 9.

191 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

192 ZLÁMANÝ, s. 13.

193 Prager Tagblatt, 21. 9. 1906, XXX/260, s. 5–6.

194 Bohemia. Ranní vydání, 19. 9. 1906, LXXIX/258, s. 7.

195 Tamtéž; Prager Tagblatt, 21. 9. 1906, XXX/258, s. 2.

zábava, která i přes přítomnost tisíců diváků nemá žádný společenský význam, protože neláká k návštěvě velkoměstskou smetánku.¹⁹⁶ Podpora Českého závodního spolku tedy rozhodně nebyla všeobecná.

Mnozí majitelé stájí se tedy díky vidině získání hodnotných trofejí rozhodli přihlásit více svých koní do dostihů, než původně plánovali.¹⁹⁷ Vzhledem k výhodné poloze Prahy nedaleko německých hranic Český závodní spolek očekával, že místní dostihy získají více zahraničních příznivců, než ty v Pardubicích, a to nejen v řadách diváků, ale i účastníků. To bylo hlavním důvodem, proč byly všechny dostihy vypsány jako mezinárodní.¹⁹⁸ Ještě dostupnější se Praha stala zejména pro německé obyvatele v květnu 1906, kdy bylo zavedeno rychlovlakové spojení s některými významnými německými městy, například Mnichovem či Stuttgartem.¹⁹⁹

Na počátku září učinil Český závodní spolek drobné změny v propozicích Liechtensteinské ceny a Zahajovací jízdy (obě ve třetí den mítinku) a Zbraslavské ceny (ve čtvrtý den mítinku). Bylo určeno, že tříletí koně budou v těchto dostizích nosit váhu 70 kilogramů, zatímco již zkušenější čtyřletí a starší koně 75 či 76,5 kilogramu. V Ceně pražských občanů a průmyslníků (čtvrtý den mítinku) měla zátěž pro tříleté činit 68 kilogramů, pro čtyřleté 73,5 kilogramu a pro pětileté a starší koně 75,5 kilogramu. K drobným změnám došlo i ohledně dotací některých dostihů – u Dámské ceny byla celková dotace zvýšena z 1 200 korun na 1 900 korun, naopak ke snížení dotace došlo ve Vyšehradském handicapu (z 2 800 korun na 2 500 korun) a ve Steeplechase pro důstojníky (z 2 900 korun na 2 800 korun).²⁰⁰

Přihlášky do dostihů (s výjimkou Velké pražské steeplechase a Ceny královského hlavního města Prahy, kde byl hraničním termínem 1. srpen) byly uzavřeny 10. září. V tuto chvíli se po celé monarchii mluvilo o možném úspěchu, který pražský mítink sliboval, neboť k tomuto datu bylo zasláno bezmála 500

196 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých, příloha Dámské besedy, 1. 5. 1906, XXII/9, s. 7.

197 Prager Tagblatt, 8. 8. 1906, XXX/217, s. 4.

198 CÁP, HROMÁDKA, s. 9.

199 Věstník obecní královského hlavního města Prahy, 5. 5. 1906, XXII/9, s. 4.

200 Prager Tagblatt, 5. 9. 1906, XXX/245, s. 5, 11. 9. 1906, XXX/250, s. 30.

přihlášek – 108 pro první den, 117 pro druhý den, 110 pro třetí den a 138 pro čtvrtý den.²⁰¹ Za každého přihlášeného koně musel jeho majitel zaplatit zápisné, které se pohybovalo v rozmezí od 10 do 50 korun podle prestiže dostihu, za každého dalšího startujícího koně pak majitel zaplatil buď stejnou částku jako za prvního nebo její násobek. Pokud bylo do některého dostihu přihlášeno více koní, než se mohlo postavit na start, byly tyto přihlášky vyřazeny a majiteli koně bylo vyplaceno odstupné. Pokud byla přihláška vyplněna špatným způsobem nebo pokud v ní chyběly důležité informace, byla vyřazena bez nároku na odškodné.²⁰² Největší zájem majitelé koní projeví o nejlépe dotované dostihy, tedy Velkou pražskou steeplechase (13 000 korun), Cenu královského hlavního města Prahy (13 000 korun) nebo Hradčanskou jízdu s překážkami (4 000 korun).²⁰³

4. 2 Odložená premiéra

Dne 19. září v 5 hodin odpoledne byl z Vídně-Freudenau vypraven speciální vlak určený pro transport 27 dostihových koní.²⁰⁴ Své koně do tohoto transportu naložil například Ottokar von Westphalen (pět), rytmistr Eduard Koller (sedm), vrchní vojenský zvěrolékař František Bartosch (čtyři), hrabě Louis Trauttmansdorf (sedm), trenér Pache-Spider (tři), hrabě Jan Pálffy (dva), Ladislav Schindler (čtyři), Theodor Meichl (šest), hrabě Josef Czernín mladší (dva), Victor Mautner von Markhoff (jednoho).²⁰⁵ Tito koně byli po několikahodinové cestě v 9 hodin ráno 20. září vyloženi z vagonů v Radotíně a následně odvedeni do ustájení ve Velké Chuchli a jejím okolí, které poskytovali lidé spojení s prvním mítinkem i běžní obyvatelé Chuchle a sedláci – například pánové Tůma, Outrata, Čejka, Příhoda, Holeček a Liška. Vrchní vojenský zvěrolékař František Bartosch ustájil své koně stejně jako kníže Josef Czernín u pana Kukla. Několik koní, mezi nimi i plnokrevníci budoucího hrdiny

201 Tamtéž, 12. 9. 1906, XXX/251, s. 31, 13. 9. 1906, XXX/252, s. 6, 16. 9. 1906, XXX/255, s. 9.

202 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

203 Prager Tagblatt, 16. 9. 1906, XXX/255, s. 9.

204 JENŠÍKOVÁ, s. 52.

205 Bohemia. Ranní vydání, 19. 9. 1906, LXXIX/258, s. 7.

chuchelského mítinku rytmistra Eduarda Kollera či známých trenérů Waltera Earla a Herberta Reeve, nalezlo stání ve Walterově zahradnictví.²⁰⁶ Walter Earl měl na starosti koně prince Alexe von Taxis, hraběte Sternberga či knížete Auersperka ze Slatiňan. Druhý Angličan, Herbert Reeves, trénoval koně knížete Liechtensteina. Dorazili také první jezdci – přítomen už byl například žokej Thomas H. Buckenham (vítěz tří ročníků Velké pardubické steeplechase – 1899 se Slávou, 1900 s Magyarádem a 1904 s Dennisem), žokej Frederic E. Slinn (vítěz Velké pardubické steeplechase z roku 1901 s Chorazym a překážkový šampion z let 1904 a 1905), A. Horáček a F. Horáček (bratři působící v německé dostihové sféře) či Ulrich Rosák (dvojnásobný vítěz Velké pardubické steeplechase z let 1902 a 1903 a bratr pozdějšího slavného chuchelského trenéra Jaroslava Rosáka).²⁰⁷ Příjezd většiny koní, trenérů a jezdců tedy korespondoval s otevřením závodiště pro tréninkové účely a tak už 20. září bylo možné brzy ráno vidět na dráze několik koní provádějících práci²⁰⁸ v jednotlivých chodech. Přítomnost slavných trenérů a žokejů byla z hlediska prestiže pro chuchelský mítink bezpochyby obrovským přínosem.²⁰⁹

Značným problémem bylo, že o dva dny dříve, 18. září se přes Prahu přehnala mohutná průtrž mračen, která uvedla dokonale připravený povrch dráhy do značně znepokojivého stavu, půda byla rozměklá a hluboká. Odvážnější trenéři, mezi které patřil rytmistr František Hofer, nechali i přes to své svěřence cválat. Jiní trenéři zvolili klidnou práci v kroku, aby se vyhnuli případným zraněním, která by mohla jejich koně v dostizích znevýhodnit nebo jim účast zcela znemožnit.²¹⁰

Počasí, které tou dobou nejen v Praze, ale v celých českých zemích panovalo – silný vítr a vytrvalý déšť, nebylo pro konání dostihů příliš ideální. V důsledku přívalových srážek se zvedla hladina Vltavy i hladina podzemní vody, která podmáčela dostihovou dráhu. Ta se tak během několika dní proměnila z

206 Prager Tagblatt, 21. 9. 1906, XXX/260, s. 5–6; ZLÁMANÝ, s. 12.

207 ZLÁMANÝ, s. 12; PINFOLD, PECHEROVÁ, s. 52–55.

208 Jde o označení tréninkové jednotky.

209 ZLÁMANÝ, s. 12.

210 Prager Tagblatt, 20. 9. 1906, XXX/259, s. 30.

dokonale připravené na naprosto nevyhovující nejen pro dostihy, ale i pro samotný trénink koní.²¹¹

Český závodní spolek se nyní, kdy se k němu již několik měsíců upírala pozornost střeoevropské dostihové scény a jeho ambiciózní plány plnily stránky tisku po celé monarchii,²¹² ocitl v obtížné situaci. Po překonání obtíží s administrativní a zejména finanční podporou výstavby nového závodiště, stejně jako obtíží se zajištěním rychlého a plynulého průběhu stavby dráhy, o jejímž úspěšném dokončení dostihové kruhy v monarchii otevřeně pochybovaly, byla nyní nová kolébka pražského turfů, zhmotněná naděje Českého závodního spolku na vzkříšení dostihové tradice v Čechách, prakticky i doslova pod vodou. To vše ve chvíli, kdy se Českému závodnímu spolku podařilo zaplnit přihlášky do dostihů, což bylo svého času považováno za nemožné. Jak bylo známo, naprostá většina významných dostihových stájí, které byly většinou ve vlastnictví šlechty, preferovala vídeňské, popřípadě budapešťské dostihy a provinční pražský mítink je příliš nelákal. Ostatní stáje byly povětšinou ve vlastnictví důstojníků, a proto byly roztroušeny po jednotlivých posádkách. S ohledem na pověst pražských dostihů a možnosti dopravy v první dekádě 20. století tedy nebylo snadným úkolem přihlášky naplnit.²¹³ Důležitou otázkou bylo také to, zda je pro Prahu ještě v dostihovém kalendáři místo, když mítinky probíhaly pravidelně ve Vídni, Budapešti, Berlíně, Prešpurku, Krakově a svůj prostor měl i zaběhnutý podzimní mítink v Pardubicích. Také Rakouský Jockey Club měl vůči snahám Českého závodního spolku skeptický postoj, neboť to, že je obtížné v Čechách dostihy realizovat, jasně ukázala jeho zkušenost v Karlových Varech.²¹⁴

Pořádání dostihů bylo vzhledem ke stavu dostihové dráhy zcela vyloučeno, stejně jako trénink koní. Trenéři, kteří se přece jen pokusili se svými svěřenci vyjet na chuchelský turf, mohli jen pozorovat „*koňská kopyta s námahou brodící se bažinou a zanechávající za sebou v půdě hluboké díry, které*

211 Tamtéž, 21. 9. 1906, XXX/260, s. 26.

212 Nové pařížské mody: list paní a dívek českých, příloha Dámské besedy; 1. 5. 1906, XII/9, s. 7; Prager Tagblatt, 20. 4. 1906, XXX/108, s. 7.

213 MISAŘ, s. 77.

214 Bohemia. Ranní vydání, 23. 9. 1906, LXXIX/262, s. 26.

*záhy znovu plnily vodou“.*²¹⁵ Z toho důvodu se vedení Českého závodního spolku rozhodlo obrátit na Rakouský Jockey Club a podalo žádost o zrušení celého mítinku. Z vídeňské centrály však přišla jasná zamítavá odpověď s odvoláním na §38 dostihového řádu, který stanovoval, že v podobných případech nelze mítink zrušit a dostihy mohou být pouze odkládány vždy o 24 hodin a teprve ve chvíli, kdy k tomuto odkládání dochází po sedm dní po sobě následujících, může být dostih prohlášen za zrušený. Zatímco přihlášky na tento dostih pozbydou platnosti, přihlášky na další dostihové dny zůstávají a jejich platnost končí postupně vždy po dalších uplynulých 24 hodinách. To znamená, že pražský mítink by musel být odkládán ještě dalších osm dní, aby mohl být prohlášen za zcela zrušený.²¹⁶ Jako další možnost řešení nastalé situace se jevila anulace mítinku. Pro schválení anulace mítinku však bylo potřeba nadpoloviční většiny hlasů všech zúčastněných, což bylo ve chvíli, kdy někteří trenéři a majitelé uvažovali o odjezdu, prakticky nemožné – stále tu byla většina stájí, které doufaly, že odjezdem části konkurentů se zvýší jejich šance na úspěch. Český závodní spolek se tedy po konzultaci s Aristide Baltazzim, který ve věci řešení nastalé situace dorazil z pověření vídeňské centrály v neděli 23. září do Prahy,²¹⁷ musel uchýlit k provizornímu řešení, které mu nabízel a schvaloval dostihový řád – rozhodl o odložení začátku dostihového mítinku z neděle 23. na pondělí 24. září, následně postupně na úterý 25. září a poté na středu 26. září a čtvrtek 27. září.²¹⁸ Toto řešení ovšem značnou nespokojenost mezi trenéry a majiteli stájí, kterým se zdály náklady na ustájení koní jako zbytečně vynaložené finance.²¹⁹

Nepřízeň počasí začala koncem třetího zářijového týdne postupně odeznívat, déšť ztrácel na intenzitě a tak se už v pondělí 24. září objevily optimistické zprávy ohledně začátku pražského mítinku v pátek 28. září, jelikož podle slov trenérů „*má chuchelský turf totiž skvělou vlastnost, že velice rychle*

215 Tamtéž.

216 Tamtéž, 22. 9. 1906, LXXIX/261, s. 7, 24. 9. 1906, LXXIX/263, s. 5; Allgemeine Sport-Zeitung, 25. 9. 1906, XXVII/84, s. 1210; ZLÁMANÝ, s. 12.

217 Bohemia. Ranní vydání, 24. 9. 1906, LXXIX/263, s. 5.

218 Prager Tagblatt, 23. 9. 1906, XXX/262, s. 8.

219 Bohemia. Ranní vydání, 23. 9. 1906, LXXIX/262, s. 26; Prager Tagblatt, 24. 9. 1906, XXX/263, s. 4.

vysychá a pokud bude půda vysychat tak dobře jako v posledních čtyřadvaceti hodinách ještě další dva dny, bude možné v pátek zahájit mítink“.²²⁰ Veskrze negativní očekávání měl ovšem pražský zpravodaj *Allgemeine Sport-Zeitung*. Na základě jeho informací vídeňské noviny uveřejnily skepticky vyznívající článek: „Bohužel je velmi pravděpodobné, že pražský mítink se vůbec nebude konat. Je v zájmu Českého závodního spolku toho litovat, neboť událost slibovala velký úspěch. V Praze bylo umístěno téměř 80 koní a dalo se počítat i s některými opozdilci z Německa. Nesmírně špatné počasí však učinilo přítrž všem nadějím. Pršelo nepřetržitě po osm dní a práce koní tak byla zhora nemožná. Dráha je tak hluboká, že ani obrat počasí nepřinese žádnou změnu.“²²¹

Naděje všech, kdo věřili v konání mítinku, potvrdil Český závodní spolek v oficiálním prohlášení vydaném v polovině týdne – mítink měl začít v pátek 28. září a pokračovat měl v neděli 30. září, v úterý 2. října a ve čtvrtek 4. října.²²² K tréninku byla dostihová dráha částečně uvolněna ve středu 26. září brzy ráno, místy však byla ještě neschůdná a také nebylo možné využít k tréninku koní proutěné překážky ani steeplechase skoky, jelikož půda v odskočišti a doskočišti byla stále příliš hluboká. Trenéři se tuto chvíli dělili na dva tábory – někteří zůstali s koňmi přímo na závodní dráze (například František Bartosch), jiní se stejně jako v uplynulých dnech uchýlili na okolní polní cesty, silnici či přilehlé louky a pastviny (například Pache-Spider), ve středu večer se první odvážlivci rozhodli nechat své koně jít přes proutěné překážky. Tentýž den bylo možné v Chuchli zahlédnout kentrujícího²²³ Nogummorva, vítěze prestižní Vídeňské steeplechase (*Wiener Steeplechase*) a favorita Velké pražské steeplechase.²²⁴ Pro plnokrevníky Nogummorova typu byl potřeba pravidelný náročný trénink, kterého se jim ale v důsledku špatného počasí nedostalo. Dalo se tedy předpokládat, že zářijové lijáky ovlivní průběh dostihů nejen hlubší dráhou, ale i

220 Bohemia. Ranní vydání, 24. 9. 1906, LXXIX/263, s. 5; Prager Tagblatt, 24. 9. 1906, XXX/263, s. 4.

221 *Allgemeine Sport-Zeitung*, 25. 9. 1906, XXVII/84, s. 1210.

222 Prager Tagblatt, 26. 9. 1906, XXX/265, s. 5; *Allgemeine Sport-Zeitung*, 27. 9. 1906, XXVII/85, s. 1216.

223 Jde o výraz pro rychlý cval (často používaný pro rychlost 700m/min a výše).

224 Prager Tagblatt, 26. 9. 1906, XXX/265, s. 30.

rozdíly v běžné výkonnosti koní. Kvůli hluboké dráze byl zvažován i páteční start favorizovaného Rodauna v Ceně královského hlavního města Prahy, jelikož hřebci vyhovovala spíše rychlejší tvrdá dráha, zároveň se spekovalo o jeho případném přesunu a účasti ve vídeňské Kahlebergské ceně (*Preis von Kahlenberg*) namísto startu v Chuchli.²²⁵

Ve čtvrtek 27. září byla uvolněna další část dráhy – 3 metry široký pruh na jejím vnějším okraji, a zároveň byla celá dráha válcována za pomoci silničního válce taženého třemi páry koní, aby byl její povrch připraven pro páteční premiéru. Začátek prvního dostihového dne byl tedy stanoven na 28. září 1906 v 14:30.²²⁶ Dostihy pak začínaly ve stejný čas i po ostatní dny (30. září, 2. a 4. října).²²⁷

4. 3 Dostihový mítink 28. 9. – 4. 10. 1906

4. 3. 1 Návštěvnost

Na slavnostním zahájení provozu dostihového závodiště, stejně jako v ostatní dny, nechybělo vedení Českého závodního spolku, tedy hrabě Ottokar von Westphalen, hrabě Rudolf Ferdinand Kinský a hrabě Filip Sternberk, který dorazil i se svojí chotí. Dorazila také řada zástupců významných šlechtických rodin – hrabě Hans Schönborn, hrabě Zdenko Kolowrat, hrabě Josef Czernín, baron Alfréd Ringhoffer, princ Raoul de Rohan a mnoho dalších. Mezi početným důstojnictvem, sportovními kruhy a majiteli dostihových koní bylo možné na závodišti spatřit Fridricha Wágnera, který v Čáslavi choval anglické plnokrevníky. Na nejlepších místech na tribunách usedla část zastupitelstva královského města Prahy v čele se starostou Karlem Grošem a jeho oběma náměstkyně. Ve třetí den mítinku usednul v lóžové tribuně britský vicekonzul Quentin. Největší část obecnstva však tvořili běžní obyvatelé Prahy a okolí. Kdo si nemohl dovolit placená místa přímo na závodišti, zahlédl ušlechtilé koně

225 Tamtéž, 27. 9. 1906, XXX/266, s. 4.

226 Tamtéž, 27. 9. 1906, XXX/266, s. 4, 27. 9. 1906, XXX/266, s. 30.

227 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

alespoň z přilehlých vyvýšenin, které byly stejně jako samotný areál v obležení diváků. Některé tribuny byly tak přeplněné, že bylo možné stěží najít místo, kde by byl ničím nerušený výhled na dění na závodní dráze, a to dokonce i v pracovní dny (2. a 4. října).²²⁸ Ceny vstupenek se lišily podle jednotlivých míst k sezení, pohybovaly se o nejdražších vstupenek pro první a druhou řadu v lóžové tribuně za 60 korun přes vojenské lístky za 40 korun (důstojníci a kadeti ve stejnokroji platili ovšem pouze 6 korun, stejně jako například dámy, pro pány byl vstup za 12 korun) až po nejlevnější vstupenky za 2 koruny. Nejlevnější místa nebyla na rozdíl od secesních tribun chráněna před nepřízní počasí, i tak ale byla zcela zaplněna. Všechny typy vstupenek bylo možné zakoupit s předstihem nebo si je předplatit přímo v sekretariátu Českého závodního spolku v Praze II. v Jámě č. p. 7 a to každý den od 9:00 do 12:00.²²⁹

Na premiéru chuchelského turfu dorazilo i přes nepříznivé počasí 7–10 000 diváků.²³⁰ V polovině týdne se vyplnily meteorologické předpovědi a počasí se výrazně zlepšilo.²³¹ V dobovém tisku byla návštěvnost hodnocena různě. Týdeník *Sport a hry* ji hodnotil jako spíše slibnou než uspokojivou s tím, že taková návštěva je „znamenitá při fotballovém zápasu, není však uspokojivá při hippickém meetingu, jenž uvádí v pohyb tisíce. Ovšem nesmíme zapomínati, že se jedná o počátek, jenž má své příslovečné těžkosti“.²³² Deník *Prager Tagblatt* návštěvnost zhodnotil jako překvapivě dobrou.²³³ List *Hlas národa* uvedl, že závodní dráha byla „navštívena tisícíhlavým obecnstvem z Prahy a okolí. Dráha a parníky, kromě nesčetných kočárů a automobilů, stěží stačily dopravit obecnstvo na závodíště“.²³⁴

V hudebním pavilonu koncertovala kapela a diváci mohli navštívit také

-
- 228 Prager Tagblatt, 29. 9. 1906, XXX/268, s. 5, 1. 10. 1906, XXX/270, s. 3, 3. 10. 1906, XXX/272, s. 7; CÁP, HROMÁDKA, s. 13
229 CÁP, HROMÁDKA, s. 11.
230 Sport a hry: všesportovní ilustrovaný týdeník, 3. 10. 1906, V/35, s. 338, Prager Tagblatt, 3. 10. 1906, XXX/272, s. 7, 4. 10. 1906, XXX/273, s. 6.
231 Prager Tagblatt, 1. 10. 1906, XXX/270, s. 14, 2. 10. 1906, XXX/271, s. 6, 4. 10. 1906, XXX/273, s. 6.
232 Sport a hry: všesportovní ilustrovaný týdeník, 3. 10. 1906, V/35, s. 338.
233 Prager Tagblatt, 29. 9. 1906, XXX/268, s. 5.
234 Hlas národa, 29. 9. 1906, XX/268, s. 5.

bufet, který si pronajal známý vídeňský lahůdkář Josef Lippert, který provozoval také obchod s vínem a lahůdkami v Praze na Příkopě č. p. 39.²³⁵ Bufet hojně navštěvovalo především německé panstvo, mezi kterým byla Lippertova firma vyhlášená. Během mítinku se bufet, který svojí rozlohou patřil mezi nejmenší budovy na závoděšti, stal natolik vyhledávaným, že bylo velmi obtížné najít volné místo k sezení.²³⁶

V prvních dvou dnech mítinku byl zájem o sázky spíše malý, čím více se však blížil jeho konec, tím větší odvalu v sázení diváci projevovali.²³⁷ Zatímco první den činil obrat u totalisateura 45 000 korun, druhý den se částka téměř zdvojnásobila (85 000 korun). Praha se v tomto ovšem nemohla měřit s Budapeští, kde se denní obraty ze sázení pohybovaly okolo 500 000 korun.²³⁸ Příznivci hazardu se nemuseli omezovat pouze na sázení přímo na závoděšti u pokladen pro 20 a 5 korunové sázky. Na Václavském náměstí č. p. 6 provozovala svoji pokladnu soukromá bookemakerská firma Dobrin a spol., která ve své kanceláři vypisovala pevné kurzy nejen na dostihy pražské, ale i na dostihy německé a rakouské.²³⁹ Chuchelský totalisateura přijímal sázky jak na vítěze, tak umístěné. Z obratu za bony²⁴⁰ musel totalisateura odvést 5 procentní daň jakožto státní poplatek a 9 procent z obratu získal provozovatel totalisateura, tedy Český závodní spolek jakožto provozovatel závoděště.²⁴¹ Sázky se řídily Řádem pro totalisateura vydaným Českým závodním spolkem, který byl součástí každého dostihového programu vydávaného ve formě sešitu. Neodmyslitelnou součástí dostihového programu, který stál 20 haléřů, byla inzerce týkající se nejrůznějších odvětví více či méně souvisejících s dostihy, ať už se jednalo o kavárny a restauranty, kde se setkávaly a diskutovaly sportovní kruhy (například Café Corso, Kavárna Metropol nebo Restaurant Piskáček), prodejny módy

-
- 235 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73; Hlas národa, 29. 9. 1906, XX/268, s. 5; ZLÁMANÝ, s. 13.
236 Prager Tagblatt, 1. 10. 1906, XXX/270, s. 3.
237 Tamtéž, 3. 10. 1906, XXX/272, s. 7.
238 Tamtéž, 2. 10. 1906, XXX/271, s. 30.
239 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73; ZLÁMANÝ, s. 13.
240 Dobový termín pro sázkový tiket.
241 ZLÁMANÝ, s. 14.

(francouzské krajky, klobouky či přepychové látky dovezené z ciziny), výrobní kočárů, výrobní sedel a jezdeckých postrojů, hotely (například Anglický Dvůr nebo Černý kůň), prodejnu dalekohledů či tenisových raket, ale například i upozornění na první akciovou společnost továren na cukrovinky a čokoládu se sídlem v Praze na Královských Vinohradech. Program obsahoval i pozvánku na koňské dostihy v Pardubicích plánované na neděli 4. listopadu 1906, v jejichž rámci měl být odběhnout 32. ročník Velké pardubické steeplechase.²⁴²

4. 3. 2 Doprava na závodiště

K dopravě na závodiště bylo možno využít hned několika způsobů. Majetnější obecenstvo jako šlechtici, členové pražského zastupitelstva či ředitelé podniků využili k přepravě především fiakry a v menší míře pak osobní automobily. Přítomným se tak naskytla zajímavá přehlídka modelů a značek vozů. Bylo možné spatřit například vozy značky Mercedes, Laurin-Klement, Bock-Holländer, Clement-Bayard či Fiat. Cena za parkovací místo pro automobil na speciálně zřízeném parkovišti přímo u dostihového areálu byla poměrně vysoká – 10 korun na jeden den.²⁴³ Na stejném místě bylo zřízeno i stání pro drožky a fiakry, u kterých se cena za stání lišila počtu zapřažených koní – čtyřspřežné za 4 koruny, dvojspřežné za 2 koruny a jednospřežné za 1 korunu. Jen v první den se před začátkem dostihového odpoledne na parkovišti nacházelo 192 fiakrů, 20 drožek a 12 automobilů, druhý den bylo k vidění o tři automobily více.²⁴⁴ Dohled nad silniční dopravou vykonávalo všudypřítomné četnictvo a policie, díky čemuž byl i přes několikasetmetrové kolony, které se místy tvořily, provoz překvapivě plynulý. K tomu velmi významným způsobem přispěl i všeobecný zákaz předjíždění, který platil pro jízdu do Velké Chuchle a zpět.²⁴⁵ Kolony, které bylo možné spatřit každý dostihový den, podle tisku „*dodávaly celé věci velkoměstský*

242 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

243 Prager Tagblatt, 29. 9. 1906, XXX/268, s. 5.

244 Prager Tagblatt, 1. 10. 1906, XXX/270, s. 3; CÁP, HORMÁDKA, s. 11–13; ZLÁMANÝ, s. 12.

245 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73; ZLÁMANÝ, s. 12.

*nádech“.*²⁴⁶

Cenově příznivější a z toho důvodu hojně využívaný způsob dopravy představovala cesta parníky po Vltavě, které v dostihové dny jezdily ve speciálním řádu. Podrobné informace včetně přesných jízdnicích řádů a ceníků bylo možné získat na vývěsních tabulích po celé Praze.²⁴⁷ Velkým kolesovým parníkem bylo možné se dostat přímo k závodisti, kde bylo pro tyto účely zřízeno přístavní molo.²⁴⁸ První kolesový parník vyplouval v půl druhé odpoledne, tedy hodinu před začátkem dostihů. Pokud si divák zvolil cestu malým parníkem, které vyplouvaly pravidelně úderem pravého poledne, byl vysazen v Malé Chuchli a na závodisti musel dojít pěšky. Cena jízdnek pro jízdu do Velké Chuchle a zpět byla 30 haléřů, pro jízdu do Malé Chuchle a zpět 26 haléřů. Zpáteční jízdenky si cestující museli zakoupit předem, neboť nebyly vydávány v den konání dostihů. Tím byla zabezpečena plynulost lodní dopravy a bylo zabráněno jejímu přetížení.²⁴⁹ Spoje byly po konci dostihového dne vždy výrazně posíleny.²⁵⁰ Jen v první den dostihů tento způsob dopravy využily celkem 4 000 lidí.²⁵¹

Zvláštní vlakové spoje odjížděly v pravidelnou dobu vždy z nádraží Františka Josefa a také ze Smíchovského nádraží. V první den tento způsob dopravy využilo 2 800 lidí.²⁵² Jízdenky na vlak bylo možné zakoupit i přímo na závodisti u tribuny s lóžemi.²⁵³

4. 3. 3 Průběh dostihů

První den mítinku (28. září) přinesl početnému obecenstvu zajímavou podívanou hned ve svém úvodním rovinovém dostihu, takzvané Zahajovací jízdě. Tempo po vydařeném startu udávala Gisa, která cca 800 metrů před cílem zpomalila a

246 Prager Tagblatt, 1. 10. 1906, XXX/270, s. 3.

247 CÁP, HROMÁDKA, s. 11.

248 Prager Tagblatt, 2. 10. 1906, XXX/271, s. 6.

249 Tamtéž, 28. 9. 1906, XXX/267, s. 6.

250 Tamtéž, 4. 10. 1906, XXX/273, s. 6.

251 ZLÁMANÝ, s. 12.

252 Tamtéž.

253 Prager Tagblatt, 30. 9. 1906, XXX/269, s. 7.

uvolnila tak prostor nastupující klisně Vision, která se velice rychle dotahovala na druhou Bergére. Na distanci²⁵⁴ pak přišel souboj o prvenství mezi Bergére, Vision a zezadu rychle se blížícím Orcusem, který ale stihnul přejít jen přes Bergére. Historicky první vítězkou na chuchelském turfě se tak stala po tuhém boji²⁵⁵ o půl délky²⁵⁶ čtyřletá hnědá klisna Vision v sedle se svým majitelem Františkem Bartoschem, který na výhře získal 1 370 korun. Ve druhém dostihu, takzvané Vltavské ceně zvítězil o dvě délky favorizovaný čtyřletý Heldin před Daru a Tacitem, čtvrtá doběhla Vineta. V Letenské ceně doběhla první Jeannette velmi lehce o deset délek před Mysterym, Orator II. skončil třetí a tři délky za ním na čtvrtém místě doběhl Bij Zabij!. Nejzajímavějším bodem dne, ke kterému se upínala pozornost všech, byla Cena královského hlavního města Prahy o 13 000 korun pro tříleté koně. Pistol a Rodaun, spolehliví koně vyzkoušení na dráze ve Vídni, nastupující jako jasní favorité, vyšli z dostihu poraženi, ani ne tak svými soupeři, jako spíše hlubokou půdou a konkrétně Rodaun, který měl raději tvrdší půdu, i váhou, kterou v dostihu nosil (64 kilogramů). Zazářili tedy outsideri – prvenství vybojoval Gallant nosící o tři kilogramy méně než Rodaun, druhý doběhl dostih odvodivší Tabeteller.²⁵⁷ Majitel Gallanta, hrabě Ottokar von Westphalen se mohl radovat ze zisku 9 820 korun. Vítězství Gallanta bylo mezi publikem přijato kladně, protože hřebec nosil barvy české šlechtické rodiny.²⁵⁸ Gallanta pro presidenta Českého závodního spolku zakoupil jeho trenér a jezdec Herbert Reeves poté, co hřebec vyhrál handicap na 1 200 metrů v Kottingbrunnu proti velmi silné konkurenci. Na základě Gallantova úspěchu v Praze se ho Ottokar von Westphalen rozhodl přihlásit do překážkového dostihu pro tříleté

254 Úsek posledních 200 metrů před cílem dostihu, kde koně svádějí boj konečné pořadí v cíli. Pokud kůň v rovinovém dostihu není na distanci v momentě, kdy vítěz probíhá cílem, je diskvalifikován. Začátek distance je vždy jasně vymezen takzvaným distančním sloupkem. Je třeba dbát na nezaměnění pojmu „distance“ s pojmem „distance dostihu“, kterou je míněn ekvivalent k délce dostihu.

255 Jedná se o jeden z pojmů označujících jednak rozestupy mezi koňmi (současně, nos, krátká hlava, hlava, krk, půl délky, třičtvrtě délky, délka, délka a půl, dvě délky ... dvacet délek, daleko), jednak způsob dosažení vítězství (tuhý boj, boj, jistě, lehce, velmi lehce, zadržene).

256 Míra, kterou se vyjadřuje rozdíl mezi koňmi při doběhu v cíli, měří přibližně 3 metry (od nosu k zádi koně).

257 Prager Tagblatt, 29. 9. 1906, XXX/268, s. 5–6, 30. 9. 1906, XXX/269, s. 7.

258 Allgemeine Sport-Zeitung, 30. 9. 1906, XXVII/86, s. 1222.

koně v Drážďanech (7. října 1906).²⁵⁹ Pistol přes veškerou snahu přišel do cíle až třetí, což byl s ohledem na jeho zátěž činící 66,5 kilogramu obdivuhodný výkon. Během dostihu upadla Gitta, patřící Františku Bartoschovi a hřebec Palikám. Neméně zajímavá byla i následující Dámská cena – zadržene o deset délek vyhrála Wnuczka před Beglerbegem, souboj o třetí místo mezi Aytonem a Alike skončil takzvaným mrtvým doběhem²⁶⁰. V posledním dostihu dne, Chuchelské steeplechase, zvítězila pětiletá Titzi, kterou po celý dostih stíhal Jovial Monk. Ten však šanci na druhé místo promarnil zaváháním na poslední hirdě²⁶¹, kde ho předstihli Telcs a Maduro. Hrdina dne, vrchní vojenský zvěrolékař, František Bartosch měl pro první den přihlášeno do dostihů celkem pět koní, jediná Vision však zaznamenala úspěch, Gisa v Zahajovací jízdě neobstála, Perkal v Letenské ceně doběhl v poli poražených a Gitta v Ceně Královského hlavního města Prahy upadla, stejně jako Dido v Dámské ceně. Kdo se řídil tipy deníku *Prager Tagblatt* a vsadil na vítězství Heldina (Cena Vltavy) a Wnuczky (Dámská cena), mohl si přijít na zajímavý zisk.²⁶² První dostihový den tak přinesl mnohá překvapení. To hlavní spočívalo v nečekaném vítězství mnoha outsiderů, včetně Gallanta ve Velké pražské steeplechase. V tisku, který se zmýlil ve svých tipech na vítěze většiny dostihů, byla tato situace odůvodněna „*abnormálním stavem chuchelského závodiště, při kterém nelze vycházet z obecné formy koní*“.²⁶³ Značně znevýhodněni byli především kvalitní koně, kteří museli v handicapech nosit vyšší zátěž než koně, kteří dosahovali horších výsledků. V důsledku vyšší zátěže byl pro tyto koně pohyb v hluboké půdě chuchelského turfů mnohem náročnější než pro koně s nižším zatížením. V podobném duchu se nesly i ostatní dostihové dny.

Druhý den (30. září) byl zahájen Prodejní jízdou. Startovat nesměli koně, kteří na drahách ve Vídni nebo v Budapešti zvítězili ve dvou či více prodejních

259 Prager Tagblatt, 1. 10. 1906, XXX/270, s. 3.

260 Současný doběh dvou a více koní do cíle.

261 Označení pro proutěnou překážku.

262 Prager Tagblatt, 27. 9. 1906, XXX/266, s. 4, 29. 9. 1906, XXX/268, s. 5–6, 30. 9. 1906, XXX/269, s. 7.

263 Allgemeine Sport-Zeitung, 30. 9. 1906, XXVII/86, s. 1222.

dostizích.²⁶⁴ Na prvních pozicích se umístili favorité – Vineta si doběhla pro 1 560 korun jistě o jeden a půl délky před Grollem, třetí skončila Bergére. Vinetu bylo možné koupit ve veřejné dražbě za 8 000 korun, nikdo o ni ale neprojevil zájem. V Rovinovém dostihu pro důstojníky, který měl odstartovat ve 3 hodiny odpoledne, mohli startovat pouze příslušníci armády odění do stejnokroje. Dostih byl určen pro tříleté a starší koně všech zemí, kteří v posledních dvou letech nevítežili v žádném rovinovém dostihu dotovaném 2 400 korunami a výše.²⁶⁵ Se ziskem 1 170 korun doběhl jako první Panicz, na druhém místě pak Alike a na třetím Bartoschova Gitta s odstupem pouhých dvou délek za vítězným koněm. Zajímavý souboj přinesla i Radotínská jízda s překážkami pro tříleté a starší koně, kde první tři koně prošli cílem v pořadí Double Tip, Gallant a Kattegat. Na úspěch stájové partnerky Gitty nenavázal v Karlotýnské steeplechase Perkal, který nešťastně prohrál boj nejprve o třetí a pak i o čtvrté místo, předstihla ho Liszka, Mystery, Jovial Monk a Násznagy. Zlatým hřebem celého odpoledne byla Velká pražská steeplechase s bohatou dotací 13 000 korun na trati dlouhé 5000 metrů. Jako jasný favorit v kurzu 1,25:1 do dostihu nastupoval dlouho dopředu v tisku vyzdvihovaný Nogummorv hraběte Trauttmansdorfa, vítěz Velké vídeňské steeplechase 1906.²⁶⁶ Skvělý výsledek byl očekáván i od Sommerfrische a Orcuse. Hned v úvodu dostihu se o překvapení postaral Curry, který při nájezdu na takzvaný Tribunní skok prudce vybočil doprava a vzal s sebou i Sommerfrische a Bartoschova Cordona. Tento karambol²⁶⁷ se stal osudným Bancovi, který ztratil jezdce, i Nogummorvovi, který musel před skokem úplně zastavit. Výsledkem bylo, že více než polovina pole musela zpomalit do kroku či klusu, čímž ztratila cenné minuty. Štěstí nepřálo Nogummorvovi ani v dalším průběhu dostihu, na dropu odmítl poslušnost svému jezdcovi a opět zůstal stát na místě. Ve chvíli, kdy se po dlouhém váhání odhodlal překážku překonat, se mu vedoucí čtveřice ve složení Sommerfrische, Simpler, Heldin a Cordon vzdálila

264 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

265 Tamtéž.

266 Prager Tagblatt, 30. 10. 1906, XXX/269, s. 7.

267 Označení pro srážku dvou nebo více (skrumáž) koní.

natolik, že již ztrátu nedohnal. Skvělý závěr předvedl německý Heldin, který se čtyřdélkovým náskokem před Sommerfrische potvrdil své vítězství z Vltavské ceny. Třetí doběhnul Orcus a favorizovaný Nogummorv zůstal daleko v poli poražených, úspěchu se opět nedočkal ani František Bartosch, jehož Cordon došel až na páté pozici. Heldinovo vítězství, které bylo vnímáno jako jasný důkaz kvality německých překážkových koní, bylo oslavováno především německou částí přihlížejících.²⁶⁸

Třetí den mítinku (2. října) zahájila Liechtensteinská cena otevřená pro panské jezdce. Gisa, klisna patřící Františkovi Bartoschovi, se usadila na přední pozici spolu s Vlastovkou. V polovině trati přes ně přešel Pistol, který si udržel vedení až do cíle a vyhrál o celých deset délek před Orcusem a Telcsem. Proti poručíkovi Kamilu Bregandovi, který v dostihu sedlal vítězného Pistola, byl ze strany Hermanna Mattausche, který sedlal Orcuse, podán protest kvůli údajnému křížování.²⁶⁹ Dostihová komise po posouzení incidentu rozhodla ve prospěch poručíka Breganda, jehož kůň doběhl do cíle s tak velkým náskokem, že jeho vítězství nemohlo být křížováním ovlivněno. Berounská cena začala komplikacemi na startu, po kterých se ujal vedení Virago, zatímco pole uzavírala Bartoschova Gitta. Virago se vlivem rychlého tempa dostihu rychle vyčerpал a skončil na předposledním, šestém místě. V závěru dostihu upoutal pozornost diváků souboj mezi Vinetou a Kurokim, ze kterého vyšla vítězně klisna s náskokem jeden a půl délky. Třetí „za peníze“ došel Gyöngyössi.²⁷⁰ V Berounské ceně došlo k první, a během mítinku jediné, vážné nehodě. Žokej Karel Šmejda byl při vjíždění na dráhu vyhozen ze sedla Gyöngyössiho, přepadl přes jeho hlavu a cválající kůň mu plnou vahou přišlápl pravou nohu, čímž mu způsobil zlomeninu lýtky. Na Gyöngyössiho nasedl žokej Janoušek a dovedl hřebce do

268 Prager Tagblatt, 30. 9. 1906, XXX/269, s. 7, 1. 10. 1906, XXX/270, s. 3–4; Allgemeine Sport-Zeitung, 30. 9. 1906, XXVII/86, s. 1222.

269 Incident v průběhu dostihu, kdy jeden kůň překříží dráhu jinému koni, aniž přitom má jasný náskok dvou délek (měřeno od zádi křížujícího koně k hlavě křížovaného koně), uznají-li rozhodčí křížování s vlivem na výsledek dostihu, následuje změna pořadí v cíli nebo diskvalifikace křížujícího koně.

270 Prager Tagblatt, 3. 10. 1906, XXX/272, s. 7.

cíle na třetím místě.²⁷¹ O ošetření Karla Šmejdy se postaral přítomný lékař MUDr. Bohumil Vodenka.²⁷² Dotyčný žokej se pak do Chuchle vrátil po první světové válce v roli trenéra a jeho stáj pravidelně dosahovala významných úspěchů.²⁷³ V Prodejní jízdě dvouletých klisen zvítězila Medusa ze Schindlerových stájí. Do dostihového programu pro tento den si k danému dostihu neznámý divák poznamenal, že „*Ladislav Schindler chtěl zvítězit s Medusou*“.²⁷⁴ Na koupi vítězné klisny nikdo neučinil žádné nabídky, a tak zůstala ve vlastnictví Ladislava Schindlera. V Hradčanské jízdě s překážkami zvítězila lehce zatížená Próféta (59,5 kilogramu) s šestidélkovým náskokem před stejně zatíženou Alike. Nebylo žádným překvapením, že 70 kilogramů nosící Orator II. doběhl na posledním místě, byť se z počátku dostihu držel ve vedení, hluboká půda a vysoká zátěž udělaly své. Nestandardní průběh měla i Důstojnická steeplechase, ve které se utkaly tři koně – Mystery, Vision a Wnuczka. Největší potíže klisnám činil drop, na kterém nejprve upadla Wnuczka, tou dobou ve vedoucí pozici, a zůstala na něm stát Vision. To znamenalo šanci pro Mysteryho, který situace využil a proběhl cílem jako první. Vision sedlaná svým majitelem Františkem Bartoschem přišla do cíle druhá. Wnuczka, která byla znovu nasednuta, dorazila s odstupem třetí. V posledním dostihu třetího dne mítinku, Steeplechase měsíce září, triumfovala stáj Antona Drehera, jejíž barvy nosila klisna Tigra. Druhý skončil Beglerbeg a třetí Titz. I zde činil účastníkům potíže drop neboli seskok, obtížná překážka spočívající v náhlém poklesu terénu.²⁷⁵

Vítězka prvního dostihu čtvrtého dne, takzvaného Prodejního dostihu, Bergére, byla prodána za 1 000 korun rytmistrovi von Wutthenau. Zbraslavskou cenu opanoval jistě o jeden a půl délky Orcus, byť zpočátku vedli koně z lotu Františka Bartosche – Gitta a Cszygan, ti však skončili v poli poražených. Druhá skončila Vlaštovka a třetí Kuroki. Ve Vyšehradském handicapu se na prvním

271 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73; Prager Tagblatt, 3. 10. 1906, XXX/272, s. 7; CÁP, HROMÁDKA, s. 13.

272 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 47–48.

273 CÁP, HROMÁDKA, s. 13.

274 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

275 Allgemeine Sport-Zeitung, 4. 10. 1906, XXVII/88, s. 1254; Prager Tagblatt, 3. 10. 1906, XXX/272, s. 7.

místě umístil Double Tip po boji se Sirem Robyconem. Bartoschův Perkal doběhl čtvrtý za ryzou klisnou Kattogat. Telcz, Titz ani Virago v této konkurenci neobstáli. Překážkový dostih pro důstojníky ovládla Alike v sedle s poručíkem Kamilem Bregandem s výrokem rozsudího hraběte Filipa Šternberka „jistě o tři délky“. Alike diktovala tempo a v průběhu dostihu se držela stále na špici pole těsně následovaná klisnou Vision v sedle opět s Františkem Bartoschem. Bij Zabij! nestačil na Verdiho a doběhl si tak pro čtvrté místo. V cíli Zlíchovské steeplechase slavila své prvenství opět stáj Antona Drehera, jehož Tigra po boji o dvě délky porazila Jovial Monka, který nadělil třetí Falaise celých 15 délek. Čtvrtá Simylla ztratila dokonce dvacet délek. Pro Orloga skončil dostih po pádu na už první překážce. Zlíchovská steeplechase se tedy díky svému zajímavému průběhu dočkala značného ohlasu u přítomných diváků. Celý mítink ukončila Cena pražských občanů a průmyslníků, kde vítězství a čestnou cenu získal poručík Kamil Bregand v sedle Mysteryho, který zcela jasným patnáctidélkovým náskokem před Aytonem potvrdil svoji třídu. Násznagy, který nešťastně upadl na třetí překážce před cílem, doběhl až se značným odstupem.²⁷⁶ Poslední den dostihů ozvláštnily dvě události – na závodisti z neznámých důvodů vůbec nedorazili koně nadporučíka Reimeirchena a na koně jménem Podolák nezbyl žádný jezdec a proto nemohl ve svém dostihu vůbec odstartovat.²⁷⁷

Historicky prvním vítězem na novém dostihovém závodisti se tedy stal vrchní vojenský zvěrolékař František Bartosch v sedle Vision v typických černočervených barvách. František Bartosch přivezl do Prahy celkem sedm koní – Vision, Gisu, Gittu, Dido, Perkala, Cordona a Cszygana, které nasadil ve více než polovině dostihů celého mítinku.²⁷⁸ Výrazněji se z nich však prosadila jen čtyřletá hnědá klisna Vision – historicky první vítězka ve Velké Chuchli (Zahajovací jízda), která startovala také ještě ve Steeplechase pro důstojníky a Překážkovém dostihu pro důstojníky, nicméně svůj triumf už nezopakovala – v obou startech skončila na druhém místě. V jejím sedle byl v každém dostihu sám

276 Prager Tagblatt, 5. 10. 1906, XXX/274, s. 6–7.

277 Tamtéž, 4. 10. 1906, XXX/273, s. 6.

278 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

František Bartosch. Z dalších jmenovaných Bartoschových koní se umístila nejlépe Gitta, která skončila třetí v Rovinovém dostihu pro důstojníky, a Perkal, čtvrtý ve Vyšehradském handicapu. Gisa i přes skvělé starty ani jednou nedoběhla „za peníze“, neboť jí vždy došly síly podobně jako Gittě, která se na rozdíl od své stájové kolegyně po startu ráda držela v zadní části pole. Cordon byl kůň vyznačující se značnou nespolehlivostí při skákání, což byl pravděpodobně hlavní důvod jeho neúspěchů. František Bartosch ovšem nebyl jen chuchelským hrdinou. Byl významnou postavou českého dostihového sportu vůbec. V Jesničanech na Pardubicku se mu podařilo na vlastní náklady vybudovat vlastní chov koní, s nimiž se účastnil dostihů po celé Evropě.²⁷⁹

Nejúspěšnějším jezdcem mítinku se stal se čtyřmi vítězstvími žokej Slinn (dvakrát s Double Tipem, jednou s Prófétou, jednou s Bergére), poručík Kamil Bregand zvítězil třikrát (dvakrát s Mystery, jednou s Alike), stejně tak i rytmistr Eduard Koller (jednou s Wnuczkou, jednou s Paniczem, jednou s Liszkou). Zmínění jezdci se zaslouženě stali chuchelskými hrdiny, jejichž přítomnost na závodě vyvolávala hlasité ovace diváků.

Dostihů se účastnili Angličtí polokrevníci a plnokrevníci.²⁸⁰ Dohled na zdravotním stavem koní měl během mítinku zvěrolékař J. Otto Duschanek.²⁸¹ Mezi nejúspěšnější koně patřili se dvěma vítězstvími Heldin (majitel rytmistr von Wutthenau) – zisk 11 810 korun, Tigra (majitel Anton Dreher) – zisk 4 090 korun, Vineta (majitel Ludvík Nowotný) – zisk 3 120 korun, Double Tip (majitel Hermann Mattausch) – zisk 3 160 korun a Mystery (majitel poručík Kamil Bregand) – zisk 3 530 korun. Mystery zaznamenal dalších úspěch v podobě dvou druhých míst, a to v Letenské ceně – zisk 470 korun a v Karlotýnské steeplechase – zisk 450 korun, jeho celkové zisky tedy činily 4 450 korun. Hermannu Mattauschovi bylo v roce 1906, kdy se na jaře rozhodl založit dostihovou stáj s jedním koněm, pouhých 20 let. Během několika měsíců se mu podařilo získat postupně čtyři a pak před pražským mítinkem i šest koní, z nichž nejúspěšnější

279 ZLÁMANÝ, s. 14.

280 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

281 Tamtéž.

byl právě Double Tip.²⁸² Gallant měl na svém kontě výhru z Ceny královského hlavního města Prahy (9 820 korun) a dotaci za druhé místo v Radotínské jízdě s překážkami (360 korun), čímž si svému majiteli hraběti Ottokarovi von Westphalen přinesl zisk 10 180 korun. Z této sumy pak Ottokar von Westphalen daroval 1 000 korun městu Praha.²⁸³

Dostihový mítink byl po svém skončení v tisku hodnocen kladně především díky návštěvnosti, která „překonala očekávání všech“,²⁸⁴ zajímavě obsazeným dostihům a jejich průběhu. S pozitivními ohlasy se setkala i rozhodnutí vedení Českého závodního spolku, že kurz steeplechase bude v příštích letech vést pouze po trávě, nikoli po kombinaci trávy a strniště.²⁸⁵ Poslední společenskou událostí v rámci chuchelské premiéry se stal koncert v Meisnerově jízdárně v Panské ulici v Praze 2 v sobotu 6. října 1906, kam byli srdečně zváni přátelé sportu, páni a i dámy.²⁸⁶

Zajímavou souvislostí v rámci podzimních mítinků na českém území byl 32. ročník Velké Pardubické steeplechase, který proběhl v rámci dostihového odpoledne v neděli 4. listopadu 1906. Účastnili se ho totiž tři koně, kteří běhali o týden dříve ve Velké Chuchli – Tigra, Cordon a Jovial Monk. Dvojnásobná chuchelská vítězka Tigra dokázala zvítězit i v tomto obtížném dostihu s konečným výrokem „jistě o dvě délky“ v čase 12:10,60.²⁸⁷ Cordon upadl, Jovial Monk vybočil a byl zastaven. Jména známá z Velké Chuchle se objevila i v rámcových dostizích, kterých se zúčastnili Virago, Mystery, Beglerbeg či Verdi.²⁸⁸

282 Prager Tagblatt, 3. 10. 1906, XXX/272, s. 7.

283 Prager Tagblatt, 2. 10. 1906, XXX/271, s. 6.

284 Tamtéž, 5. 10. 1906, XXX/274, s. 7.

285 Tamtéž.

286 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73; Prager Tagblatt, 5. 10. 1906, XXX/274, s. 7.

287 Pro srovnání – nejrychlejším časem Velké pardubické steeplechase je čas 8:56,01, který zaběhl Ribelino (po diskvalifikaci vítězného Nikase z důvodu dopingového nálezu) v roce 2016.

288 PINFOLD, PECHEROVÁ, s. 56; 32. ročník – 4. 11. 1906. In: Dostihový spolek a. s. [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <http://www.pardubice-racecourse.cz/p1906>.

5 Provoz na závoděšti Velká Chuchle v letech 1907–1914

5. 1 Dostihový provoz na závoděšti v letech 1907–1914

V roce 1907 stál Český závodní spolek před úkolem o nic méně obtížným, než v roce 1906. Navzdory skutečnosti, že podzimní mítink byl několikrát odkládán kvůli nepřízni počasí, přičemž se nad ním neustále vznášela hrozba úplného zrušení a nakonec se konal s téměř týdenním zpožděním, byl považován za velmi vydařený. Na jaře 1907 musel Český závodní spolek obhájit výsledky, kterých na podzim 1906 dosáhl.

Jarní mítink roku 1907 proběhl podle plánu v období mezi 9. a 16. květnem a skládal se ze čtyř dostihových dnů (9., 12., 14. a 16. května).²⁸⁹ Český závodní spolek složením dostihového programu navázal na program z roku 1906 – diváci tedy mohli zhlédnout Chuchelskou steeplechase, Zlíčovskou steeplechase, Dámskou cenu či Cenu pražských občanů a průmyslníků. I na startovních listinách se diváci setkali se známými jmény. Dorazili hrdinové chuchelské premiéry – Hermann Mattausch, František Bartosch i Eduard Koller, mezi koňskými účastníky se vyjímalala jména jako Tigra, Vision, Double Tip, Heldin, Bergére, Orcus, Verdi, Kuroki, Cordon a mnoho dalších. Zároveň byl program obohacen o nové dostihy, které svými propozicemi ostatní prakticky zastínily. První z nich, Pražská jarní steeplechase (*Prager Frühjahr Steeplechase*), se běžela na 4 500 metrů a byla dotována 10 000 korunami. Jejím historicky prvním vítězem se stal Bar le Duc ze stájí hraběte Ludvíka Trauttmansdorffa. Nejzajímavější bod představovala Pražská květnová steeplechase (*Prager Mai Steeplechase*) o celých 13 000 korun, o které koně soupeřili na trati dlouhé 5 000 metrů. Historicky prvním vítězem tohoto dostihu se stal Double Tip ze stájí jednadvacetiletého Hermanna Mattausche, který tak navázal na své úspěchy z předchozího roku.²⁹⁰ Díky bohatým dotacím a skvělé pověsti získané předchozí rok přilákal mítink řadu zahraničních účastníků, opět

289 Prager Tagblatt, 6. 11. 1906, XXX/306, s. 30, 7. 11. 1906, XXX/307, s. 6.

290 Allgemeine Sport-Zeitung, 9. 5. 1907, XXVIII/29, s. 498, 12. 5. 1907, XXVIII/30, s. 507; Prager Tagblatt, 17. 5. 1907, XXXI/135, s. 5.

především z Německé říše,²⁹¹ a to i přesto, že se současně konal také mítink v Berlíně a Budapešti.²⁹² Jedním z nejméně vydařených dnů, co se týče zdraví účastníků, byl pravděpodobně třetí den. Nejprve se velmi vážně zranil František Bartosch po pádu ze Cszygana v Dámské ceně. V důsledku tohoto zranění mu byl doporučen klid na lůžku, avšak vrchní vojenský zvěrolékař byl pevně odhodlán být i v poslední den mítinku v sedle svých koní. To mu však jeho zdravotní stav neumožnil.²⁹³ Druhým nešťastníkem dne byla klisna Vali hraběte Josefa Czernína. Ve Zlíchovské steeplechase, posledním dostihu dne, po překonání jednoho ze skoků vrazila do své stájové kolegyně Titzi, vybočila doprava a nabodla se na podpěru malého stromku. I přesto klisna dostih dokončila, a to dokonce na třetím místě. V cíli byla její rána nateklá a silně krvácela. Po podrobné prohlídce přítomný zvěrolékař prohlásil, že rána je sice zlá, ale klisna bude v pořádku.²⁹⁴ V dnešní době by úraz koně vedl k jeho zadržení, otázkou zůstává, zda se Valin jezdec domníval, že ke zranění koně nedošlo, nebo hnal klisnu do cíle navzdory zranění kvůli finančnímu zisku. Reakce majitele koně není známa, lze se tedy jen domnívat, jakou hodnotu pro něj Vali měla a zda s postupem žokeje souhlasil či nikoli. Počet diváků byl značný, především díky téměř letnímu počasí, které tou dobou panovalo. Dráha byla jarním sluncem vysušená, rychlá a na rozdíl od podzimního mítinku 1906 přála favoritům.²⁹⁵

Podzimní mítink v roce 1907 se oproti původním předpokladům konal o týden později, od 6. října do 13. října, přičemž se závodilo také 8. a 10. října.²⁹⁶ Termín opět kolidoval s dostihy jak v Budapešti, kde byl na programu 75 000 korunami dotovaný Saint Leger, tak v Německu, kde se běhalo hned ve dvou

291 Allgemeine Sport-Zeitung, 9. 5. 1907, XXVIII/29, s. 498.

292 Prager Tagblatt, 12. 5. 1907, XXXI/130, s. 9, 13. 5. 1907, XXXI/131, s. 6.

293 Tamtéž, 14. 5. 1907, XXXI/132, s. 7; Prager Tagblatt, 17. 5. 1907, XXXI/135, s. 5.

294 Bohemia. Ranní vydání, 14. 5. 1907, LXXX/132, s. 7; Prager Tagblatt, 14. 5. 1907, XXXI/132, s. 7.

295 Prager Tagblatt, 13. 5. 1907, XXXI/131, s. 5, 17. 5. 1907, XXXI/135, s. 5.

296 Prager Tagblatt, 7. 11. 1906, XXX/307, s. 6, 6. 10. 1907, XXXI/276, s. 11, 8. 10. 1907, XXXI/278, s. 7, 10. 10. 1907, XXXI/280, s. 7, 13. 10. 1907, XXXI/283, s. 7.

městech – v Berlíně a v Mnichově.²⁹⁷ Především budapeštský Saint Leger, jako jeden z nejdůležitějších rovinových dostihů monarchie odlákal pozornost řady majitelů špičkových rovinových koní.²⁹⁸ Zároveň se konal také parforsní mítink v Pardubicích, nicméně Velká Pardubická steeplechase se měla konat až 3. listopadu, tedy s dostatečným odstupem po skončení pražského mítinku, aby nebyla ohrožena účast nejlepších steeplerů v Praze.²⁹⁹ Český závodní spolek do programu druhého podzimního mítinku zařadil tři dostihy s dotací 10 000 korun – Pražskou říjnovou steeplechase (*Prager Oktober Steeplechase*), kterou vyhrála Alike patřící rytmistrovi von Wutthenau, stejně jako Pražskou podzimní steeplechase (*Prager Herbst Steeplechase*) a Koryphäe patřící hraběti Ludvíku Trauttmansdorffovi zvítězila v prvním ročníku Překážkové jízdy pro tříleté koně (*Hürdenrennen für Dreijährigen*).³⁰⁰ Smůla neopustila Františka Bartosche, který si v jednom z prvních dostihů po pádu na kamenné zdi zlomil dvě žebra a mítink pro něj opět skončil předčasně.³⁰¹ Zajímavé poučení ohledně pořádání podzimních mítinků v měsíci říjnu získal Český závodní spolek hned první dostihový den 6. října, kdy byl poslední dostih odběhnut prakticky až po setmění. Vedení Českého závodního spolku tedy přijalo opatření, kdy pro podzimní dostihové dny čítající 6 dostihů byl jejich začátek posunut o hodinu dopředu, aby se tato situace skýtající mnohá nebezpečí pro koně a jezdce již neopakovala.³⁰²

Celkové dotace pro oba mítinky činily 81 100 korun, 40 200 korunami se na částce podílel sám Český závodní spolek, podobně významnou částkou přispělo město Praha. Finanční podporu našly pražské dostihy i u Rakouského Jockey Clubu.³⁰³ Dostihový program a způsob organizace dostihových mítinků z roku 1907 se stal vzorem pro nadcházející léta. Během této doby docházelo pouze k dílčím obměnám podoby jednotlivých mítinků či konkrétních

297 Allgemeine Sport-Zeitung, 9. 5. 1907, XXVIII/29, s. 498.

298 Tamtéž, 8. 10. 1907, XXVIII/90, s. 1228.

299 Prager Tagblatt, 12. 10. 1907, XXXI/282, s. 6.

300 Allgemeine Sport-Zeitung, 6. 10. 1907, XXVIII/89, s. 1202; Prager Tagblatt, 7. 10. 1907, XXXI/280, s. 7, 9. 10. 1907, XXXI/279, s. 9, 14. 10. 1907, XXXI/284, s. 3.

301 Prager Tagblatt, 7. 10. 1907, XXXI/277, s. 5.

302 Tamtéž, 6. 10. 1907, XXXI/276, s. 11.

303 Allgemeine Sport-Zeitung, 10. 3. 1907, XXVIII/10, s. 216.

dostihových dnů a až na výjimky se skládal z jarního a podzimního mítinku (v roce 1909 se konal pouze jarní mítink).³⁰⁴

Standardní jarní mítinky trvaly osm dní, pouze s výjimkou roku 1910 (deset dní) a roku 1914 (dvanáct dní), přičemž čtyři z těchto dní byly dostihové. Mezi jednotlivými dostihovými dny pak byly vždy minimálně jednodenní přestávky. Stěžejní body tvořily Pražská jarní steeplechase a Pražská květnová steeplechase. S výjimkou roku 1914 byl pro Pražskou jarní steeplechase vyhrazen vždy druhý den mítinku (v roce 1914 se konala již první den) a pro Pražskou květnovou steeplechase čtvrtý den mítinku (v roce 1914 se konala již třetí den). Pražská květnová/zářijová/ říjnová steeplechase se postupem času stala jedním z nejlépe dotovaných steeplechase dostihů v monarchii, když nejprve v roce 1911 byla její dotace navýšena z 13 000 na 25 000 korun a posléze v roce 1913 na 30 000 korun.³⁰⁵ Je tedy patrné, že českým dostihům se začalo dařit a Praha se konečně začala stávat uznávaným místem rakousko-uherského turfu, byť ostatní dostihy si víceméně uchovaly provinční charakter.³⁰⁶

Pevné místo mezi chuchelskými dostihy včetně zmíněných nejdůležitějších našla například Vltavská cena (*Moldau Preis*), Labská cena (*Elbe Preis*), Letenská jízda s překážkami (*Belveder Hürdenrennen*), Zbraslavská cena (*Königsaalers Preis*), Chuchelská steeplechase (*Chuchelsbader Steeplechase*), Vyšehradská jízda s překážkami (*Wyschehrader Hürdenrennen*), Hradčanská jízda s překážkami (*Hradschiner Hürdenrennen*), Liechtensteinská cena (*Liechtenstein Preis*) či Berounská cena (*Beraun Preis*). Vesměs se tedy jednalo o dostihy, které byly v programu pevně zakotveny už od chuchelské premiéry v roce 1906. Z uvedeného výčtu je zřejmé, odkud Český závodní spolek čerpal inspiraci při vypisování jednotlivých dostihů. Je nutné ovšem zmínit fakt, že tato tendence, která přetrvala i v letech 1907–1914, byla motivována finančním příspěvkem dané obce na ceny vítězům v dostihu. Nově zakotveny byly dostihy jako například Holešovická jízda s překážkami

304 Tamtéž, Inhalt – Rennen, XXX, nestr.

305 Bohemia. Ranní vydání, 22. 5. 1911, LXXXIV/140, s. 7, 19. 5. 1913, LXXXVI/135, s. 5.

306 ZLÁMANÝ, s. 14.

(*Holleschowitzer Hürdenrennen*), Podolská steeplechase (*Podoler Steeplechase*), Cena Nového města pražského (*Neuestädter Preis*), Modřanská jízda s překážkami (*Modřaner Hürdenrennen*), Zlíchovská steeplechase (*Slichower Steeplechase*) a mnoho dalších.³⁰⁷ Během každého mítinku byl vyhrazen prostor pro jeden až dva prodejní dostihy a v roce 1912 se poprvé konaly dostihy poníků. Dostihy poníků nebyly oficiálními výkonnostními zkouškami, nýbrž zábavným zpestřením dne sloužícím k pobavení diváků. Nebyly na ně vypisovány žádné dotace a jedinou odměnou umístěným byly čestné ceny.³⁰⁸

Podzimní mítinky trvaly vždy osm dní a v letech 1907–1908 se sestávaly ze čtyř, a v letech 1909–1913 ze tří dostihových dní, mezi kterým opět byly minimálně jednodenní pauzy. V roce 1914 se už podzimní mítink nekonal v důsledku válečných událostí.³⁰⁹ Klíčovými dostihy podzimu byly Pražská podzimní steeplechase a Pražská říjnová/zářijová steeplechase – název se proměňoval podle měsíce jejího konání. Za změnou počtu dostihových dní v rámci podzimních mítinků stál především fakt, že návštěvnost dostihů v podzimních měsících přirozeně klesala, a to hned z několika důvodů. Jarní dostihy se konaly po dlouhých zimních přestávkách, které byly delší než šest měsíců a proto byly více vyhledávané diváky, zatímco letní sezóna byla plná sportovních akcí nejrůznějšího druhu, které pozornost obecnostva přetahovaly směrem od dostihů. Nepřízeň počasí sice nebyla v podzimních měsících pravidlem, ale z hlediska návštěvnosti byla velmi důležitým faktorem. Mezi pravidelné návštěvníky z řad nejvyšších aristokratických kruhů habsburské monarchie patřil následník trůnu František Ferdinand d'Este, arcikníže František Karel Josef (pozdější císař Karel I.), Marie Annunziata a mnoho dalších.³¹⁰ Způsoby dopravy na závodistiště zůstaly stejné, jako v roce 1906. Bylo možné využít parníky, zvláštní osobní vlaky, automobily a fiakry. Jízdní řády hromadné

307 Allgemeine Sport-Zeitung, 10. 3. 1907, XXVIII/10, s. 216, 9. 5. 1907, XXVIII/29, s. 498, 12. 5. 1907, XXVIII/30, s. 507, 6. 10. 1907, XXVIII/89, s. 1202, 8. 10. 1907, XXVIII/90, s. 1228–1229; 14. 5. 1908, XXVIII/33, s. 543, 24. 5. 1911, XXVIII/393, s. 662.

308 CÁP, HROMÁDKA, s. 42.

309 Věstník obecní královského hlavního města Prahy, 17. 9. 1914, XXI/15–16, s. 298.

310 Bohemia. Ranní vydání, 22. 5. 1911, LXXXIV/140, s. 7, 19. 5. 1913, LXXXVI/135, s. 5; Prager Tagblatt, 26. 9. 1910, /265, s. 4; CÁP, HROMÁDKA, s. 43.

dopravy byly vždy umístěny v dostihových programech na speciální stránce vyhrazené k tomuto účelu.³¹¹

Najít pro Prahu místo v dostihovém kalendáři monarchie tak, aby chuchelský mítink nekolidoval s jiným, se téměř rovnalo nadlidskému úkolu. Pravidelně tak docházelo ke kolizi s jedním, nebo i s několika zahraničními mítinky zároveň, ať už se jednalo o Berlín, Mnichov, Vídeň nebo Budapešť. V předválečném období nikdy nedošlo k situaci, kdy by byla Praha v daném termínu jedinou dostihovou destinací, kam se majitelé stájí mohli vydat. Přesto se Českému závodnímu spolku podařilo obhájit pozici chuchelských mítinků a zároveň se mu v roce 1909 po několikaleté pauze podařilo znovu probudit k životu dostihovou dráhu v Karových Varech.³¹²

V letech 1907–1914 bylo na chuchelském turfě odběhnuto více než 300 dostihů, v nichž stejný poměr zachovávaly jak dostihy pro pánské, tak dostihy pro profesionální jezdce. Většina dostihů se s ohledem na počet jarních a podzimních dostihových dní odběhla na jaře v rozmezí od 9. do 23. května. Podzimní meetingy se konaly vždy mezi 22. zářím a 13. říjnem.³¹³

Od roku 1908 se neodmyslitelnou součástí jarního provozu na závodisti stala jednodenní soutěž ve skocích na koni (*Preisspringen*).³¹⁴ Protektorem soutěže, jejíž tradice se v Chuchli udržela až do roku 1914, byl arcikníže Karel František Josef.³¹⁵ Cílem jezdců z řad šlechty nebo příslušníků armády bylo úspěšné překonání několika překážek různého typu v určeném pořadí, šlo například o živý plot s příkopem, vodní příkop s proutěnou překážkou před odskokem, kamennou zeď či proutěnou překážku.³¹⁶ Každý ročník se tak stal přehlídkou jezdeckého umu a poslušnosti koní. Programy jednotlivých ročníků se od sebe lišily v množství a typech vypisovaných cen, ve zvláštní kategorii

311 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

312 JENŠÍKOVÁ, s. 63.

313 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73; Bohemia. Ranní vydání, 9. 5. 1907, LXXX/127, s. 7, 13. 10. 1907, LXXX/283, s. 26, 21. 5. 1909, LXXXII/139, s. 10, 22. 9. 1912, XXXV/262, s. 11.

314 NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

315 Prager Tagblatt, 15. 5. 1908, XXXII/134, s. 8, 16. 5. 1914, XXXVIII/133, s. 7.

316 Tamtéž, 15. 5. 1908, XXXII/134, s. 8.

soutěžily dámy (*Damen-Preisspringen*) i pánové (*Herren-Preisspringen*), zpestření představovaly dostihy pro mladé jezdce (*Rennen der Jugend*), chlapce a mladé muže do věku 18 let, jejichž otcové byli členy Českého závodního spolku.³¹⁷ Soutěž pro dámy, které závodily v dámském sedle, se skládala z jednodušších skoků než soutěž pro pány, většinou pouze z proutěných překážek a vodního příkopu. Také počet přihlášených do dámských cen byl několikanásobně menší než do klání pánských.³¹⁸ Odměnou pro nejlepší jezdce byla ve srovnání s dostihy skromná finanční částka, která se většinou nepřesahovala 1 000 korun a také čestná cena, sponzory byli příslušníci šlechtických rodů nebo spolky mající co do činění s jízdou koňmo – například Důstojnický jezdecký spolek (*Officiers-Reitverein*).³¹⁹ Stejně jako v případě dostihů se jednalo o významné společenské akce, na kterých se setkávaly nejvyšší aristokratické kruhy monarchie. Pravidelným sponzorem a divákem byl následník rakousko-uherského trůnu František Ferdinand d'Este, již jmenovaný arcikníže Karel František Josef, dále například princ Adolf Schwarzenberg, hrabě Ottokar von Westphalen, hrab Rudolf Ferdinand Kinský, hrabě Rudolf Czernín. Co se týče urozených dam, bylo možné pravidelně zahlédnout Marii Annunziattu, kněžnu Irmu zu Fürstenberg, baronku Inu Ringhoffer-Ringhoffer, hraběnku Noru Kinskou či kněžnu Josefínu von Lobkowitz-Thun.³²⁰

Stejně jako Eduard Koller či Hermann Mattausch navázal v nových sezónách na své dřívější úspěchy i vrchní vojenský veterinář František Bartosch, který si v roce 1913 splnil svůj celoživotní sen. Se svým odchovancem, hnědákem Jamagatou, se zúčastnil Velké národní (*The Grant National*) v Liverpoolu. Do cíle se nedostali, při pádu na jedenácté překážce si Bartosch poranil páteř. Zajímavostí je, že dostih dokončili z 22 startujících pouze dva koně, z nichž jeden byl po pádu znovu nasednut. Jamagata tak nezopakoval své předchozí úspěchy z Prahy, Pardubic, Drážďan či Vratislavi. Jamagata byl

317 Tamtéž, 14. 5. 1914, XXXVIII/151, s. 22.

318 Prager Tagblatt, 18. 5. 1911, XXXV/136, s. 5.

319 Tamtéž, 14. 5. 1914, XXXVIII/151, s. 22.

320 Bohemia. Ranní vydání, 15. 5. 1910, LXXXIII/133, s. 10; Prager Tagblatt, 15. 5. 1910, XXXIV/133, s. 8.

bezpochyby výjimečný kůň. Kdyby František Bartosch na počátku 20. století nezachránil před utracením jeho matku, skvělou klisnu se dobrým původem Win Some Money, která si při parforsním honu zlomila spěnkový kloub a přetrhla šlachy, český turf by Jamagatu nikdy nepoznal. V roce 1906 nechal Bartosch Win Some Money připustit plemeníkem Schieslehurst, který byl otcem Mac Donalda, vítěze Německého derby z roku 1902. Celá záležitost působila úsměvně, protože noha klisny se nikdy zcela nezhojila a protože by nevydržela váhu hřebce, musela být Win Some Money během připouštění vypodložena balíky slámy. Výsledkem tohoto spojení byl právě Jamagata, který o několik let později, v roce 1912 zvítězil v 37. Velké pardubické steeplechase i přesto, že se v polovině dostihu Bartoschovi přetrhly oba třmeny. S následky zranění páteře se František Bartosch potýkal až do roku 1914, kdy se mu podle jeho slov ulevilo při ústupném manévru během jedné z bitev, když se ohlížel na Kozáky, kteří hnali jeho oddíl před sebou. Po konci první světové války se vrátil do Československa a začal trénovat dostihové koně v Brně. Zemřel ve věku 70 let v roce 1939.³²¹ V roce 1913 zemřel inspektor dostihových drah Albert Budínský, který se podílel na vylepšování dráhy ve vídeňské Freudenau i na dalších místech monarchie. Závodiště Velká Chuchle tak přišlo o jednoho ze svých zakladatelů.³²²

Jarní mítink se v roce 1914 nesl ve stejně velkolepém duchu jako v předchozích letech, v průběhu léta však bylo závodiště zabráno vojenskými povozy a přípřežemi. Vzhledem k válečným událostem se pak z rozhodnutí Českého závodního spolku se plánovaný podzimní mítink již nekonal.³²³

321 ZLÁMANÝ, s. 14–15; 37. *ročník – 13. 10. 1312*. In: Dostihový spolek a. s. [online], [citováno 2017-04-22]. Dostupné z <http://www.pardubice-racecourse.cz/p1912>; Drama ve světě plnokrevníků. In: Equichannel [online], [cit. 2017-04-22]. Dostupné z <http://www.equichannel.cz/drama-ve-svete-plnokrevniku>.

322 ZLÁMANÝ, s. 14.

323 Věstník obecní královského hlavního města Prahy, 17. 9. 1914, XXI/15–16, s. 298.

5. 2 Vliv první světové války na dostihy

První světová válka ovlivnila dostihový sport v celé Evropě a zpřetrhala vazby mezi anglickými a středoevropskými dostihy. Většina britské dostihové komunity žijící trvale v českých zemích se v době začátku první světové války nacházela na mítinku ve vídeňské Freudenau. Byť byly zprávy o vyhlášení války neověřené a kolovaly nejrůznější spekulace, byl mítink ve své polovině zrušen. Dopady války na britskou komunitu v Rakousko-Uhersku se od ostatních obyvatel monarchie lišily pouze v přísném zákazu vycestování. Vliv války na dostihy v samotném Rakousku byl též minimální, sezóna 1918 byla dokonce označena za jednu z nejméně úspěšných v posledních letech. Podobně tomu bylo i v Uhrách. Britská dostihová komunita v Německu byla v listopadu 1914 internována na bývalém závodišti v Ruhlebenu. Po čase byla část z nich propuštěna, aby se mohli postarat o zbylé koně ve stájích, kteří zde byli zanecháni svému osudu bez přístupu ke krmení.³²⁴ Zásadní rozdíl v charakteru dostihů oproti předchozí době spočíval v tom, že byl hlavní důraz kladen na rovinové dostihy, jejichž pořádání bylo nutné z chovných důvodů. Naopak steeplechase dostihy prakticky nebyly pořádány.³²⁵

Zcela odlišná situace panovala v českých zemích. Pracovníci závodiště, kteří se vyhnuli mobilizaci v Chuchli provedené 26. července, zůstali bez výdělků, protože dostihy se během války nekonaly.³²⁶ Během čtyř válečných let nebyla chuchelská dráha udržována, zpustla, zarostla a její střed místní obyvatelé přeměnili na pole, kde pěstovali plodiny.³²⁷ Krátce po vypuknutí války přišlo do Chuchle 37 haličských uprchlíků. Zázemí jim poskytl Český závodní spolek v domě č. p. 77, jehož byl vlastníkem.³²⁸ Po válce se sem některé významné osobnosti předválečného chuchelského turfů vrátili, například trenér Walter Earl, který ale již v roce 1924 zemřel, nebo trenér Herbert Reeves, jenž zemřel o 12 let později. Po nich už žádní Angličané do Chuchle nepřišli a mezi nejvýznamnější

324 PINFOLD, PECHEROVÁ, s. 84–85.

325 Tamtéž, s. 85.

326 HROMÁDKA, s. 23.

327 ZLÁMANÝ, s. 14.

328 HROMÁDKA, s. 23.

osobnosti zde patřili dva čeští trenéři doposud působící v zahraničí – Jaroslav Rosák a Karel Šmejda, kteří se významnou měrou zasloužili o přeměnu závodiště v tréninkovou centrálu. Provozovatelem chuchelského turfů se po ustavující schůzi v březnu 1919 stal Československý Jockey Club, který začal ještě během jara 1919 s opravami a renovací závodiště. Koně se na dráhu vrátili až následující rok, kdy se začala psát zcela nová éra pražských dostihů, jejíž tradice vyjma přerušení za druhé světové války, trvá dodnes.³²⁹

Během války se nekonala také Velká pardubická steeplechase.³³⁰ Je bezesporu velmi zajímavým faktem, že v letech 1913–1973 nestartoval ve Velké pardubické steeplechase žádný britský žokej a velmi podobný trend byl i v rámci ostatních tuzemských dostihů. Je třeba si ovšem také uvědomit, že „britská nadvláda“ nejen v Pardubicích, ale na české dostihové scéně celkově, skončila již mnohem dříve. Důvody byly zcela pragmatické, totiž finanční. Britští žokejové již na konci 19. století za své angažmá v dostizích požadovali vysoký „rajtgeld“, odměnu, která náleží profesionálnímu jezdcí v dostihu. Ve svém důsledku vedly přemrštěné finanční nároky Britů k tomu, že Rakouský Jockey Club zavedl opatření, kdy byly vždy dva až tři dostihy v mítinku vypsány pouze pro místní žokeje. Nově vzniklým fenoménem, který výrazně narušil britskou hegemonii v českém turfě, bylo, že majitelé dostihových stájí posílali schopné stájníky či učně na žokejský výcvik do zahraničí. Ti si pak po svém návratu snadno monopolizovali domácí dostihovou scénu, neboť trenéři velmi brzy zjistili, že je finančně rentabilnější najímat si místní žokeje. Rovinová jezdcí byli vysíláni do Newmarketu ve Velké Británii, překážkoví jezdcí se školili v Německu, především v tréninkovém areálu v Hoppengartenu.³³¹

Po první světové válce k hromadnému návratu Britů na českou dostihovou scénu nedošlo, neboť situace v Evropě se diametrálně lišila od předválečných let. Maďarský dostihový sport se po bolševickém puči v roce 1919 prakticky zhroutil

329 PINFOLD, PECHEROVÁ, s. 87; HROMÁDKA, s. 85; CÁP, HORMÁDKA, s. 43; MISAŘ, s. 77.

330 MAURER, Pavel, *Velká pardubická. Příběhy z dějin, současnosti a zákulisí slavného dostihu*, Pardubice 2011, s. 201.

331 PINFOLD, PECHEROVÁ, s. s. 58–59.

– zde nebylo kam se vracet, protože budapešťské závodiště se změnilo v bramborové pole. Rakouský dostihový sport se podařilo vzkřísit jen s velkými obtížemi kvůli finanční a hospodářské situaci nového rakouského státu. Další překážky přineslo zavedení cestovních pasů, které byly v předválečné době potřeba pouze k cestě do Ruska. Významným katalyzátorem změn v dostihovém sportu byla i celková hospodářská situace Evropy.³³² Noví trenéři a jezdci z Velké Británie už do Evropy nepřicházeli. Ti, kteří zůstali za války, zde setrvali i po jejím skončení a jediný, kdo na ně po jejich smrti navázal, byli jejich potomci.³³³

332 Tamtéž.

333 Tamtéž, s. 87.

6 Závěr

Vznik dostihového závodiště ve Velké Chuchli v roce 1906 byl klíčovým momentem v dějinách českého turfu. První chuchelský dostihový v září 1906 definitivně uzavřel více než půl století trvající zakladatelské období sportu králů a královen na našem území.

Předkládaná diplomová práce si kladla za cíl komplexně analyzovat problematiku dostihového sportu v Praze na počátku 20. století, s konkrétním zaměřením na dostihový areál ve Velké Chuchli v letech 1906–1914. Autorka si zároveň kladla za cíl pochopit souvislosti etablování dostihové tradice v českých zemích v průběhu 19. století s přihlédnutím ke všeobecnému historickému a společenskému vývoji. Při dosažení těchto cílů autorka využila přímou historickou metodu a metodu analýzy. Velmi přínosné v tomto ohledu bylo prostudování některých dosud nezveřejněných archivních materiálů ve Státním oblastním archivu Praha-západ, v Archivu Tělesné výchovy a sportu při Národním muzeu v Praze a také studiem dobového tisku. Zásadní poznatky ohledně existujících archiválií a vhodné odborné literatury přinesla osobní konzultace s odborníky na téma dostihů ve Velké Chuchli, chuchelským kronikářem Mgr. Tomášem Hromádkou a s dostihovým komentátorem Mgr. Martinem Cápem.

První vážné debaty o založení moderní dostihové dráhy v blízkosti hlavního města Prahy se na půdě Českého závodního spolku objevily v roce 1905. Je však třeba si uvědomit, že kořeny pražských dostihů sahají hluboko do 19. století. Dostihy byly v podunajské monarchii známy již od konce 18. století. Jejich skutečný rozmach nicméně nastal až po napoleonských válkách, které znamenaly odklon od dosavadní kulturní hegemonie Francie, která byla odsouzena jakožto viník zpusťování Evropy. Francouzský vzor nahradila po roce 1815 vlna „anglofilie“, která se přehnala celou Evropou a nevyhnula se ani českému království. Tato vlna s sebou přinesla zábavu v podobě parforsních honů neboli „honbě na jelena koňmo anglickým způsobem“, která se stala oblíbenou „kratochvílí“ šlechty. Chov koní pro zábavu, parforsní hony a z nich se ustavivší

dostihy, byl finančně nákladnou záležitostí, kterou si mohly dovolit pouze nejbohatší vrstvy obyvatelstva. Z této skutečnosti patrně vyplývá pozdější negativní vnímání dostihů jakožto „zhýralé zábavy vrchnosti“.

Tradici parforsních honů založil na Chlumecku a Pardubicku hrabě Oktavián Kinský a byl to právě on, kdo stál také u zrodu prvních českých dostihů pořádaných podle anglických pravidel. Rozhodujícím faktorem pro rozvinutí organizovaného dostihové sportu na území českého království byl vznik spolků zaštiťujících chov koní. Spolky spojené s chovem koní a pořádáním hippických závodů vznikaly po celé 19. století. Značný nárůst jejich počtu nastal po pádu Bachova absolutismu, kdy došlo k celkovému uvolnění poměrů v monarchii. Ve stejné době se ustavil Spolek pro pozdvižení chovu koní a dostihy v království českém, z jehož tradice pravděpodobně vzešel Český závodní spolek tak, jak je známý z počátku 20. století. S prostředím koňských závodů jsou neodmyslitelně spjaty také nejrůznější armádní a měšťanské spolky, jejichž aktivitu lze pozorovat v průběhu celého 19. století. Z prostudovaných pramenů vyplývá, že propojenost českého a rakouského dostihového prostředí v rámci vedoucí instituce byla hlubší, než se původně předpokládalo. V tomto bodě považuji za nutné připomenout, že jakékoli konkrétní závěry ohledně existence dostihových a jezdeckých spolků v průběhu 19. století je třeba činit s velkou opatrností, především pokud jde o jejich vzájemnou propojenost či historickou návaznost. Primární prameny, kterých se ve vztahu k této rozsáhlé problematice dochovalo minimum, jsou nejednoznačné, útržkovité a poměrně kusé. Stejně je tomu i v případě materiálů vztahujících se k pořádání dostihů na území města Prahy v zakladatelském období.

Během 19. století se staly dostihy oblíbeným a do značné míry i neodmyslitelným způsobem trávení volného času Pražanů. Na počátku 20. století však bylo rozhodnuto o úplném zrušení mítinků na Císařské louce v souvislosti se stavbou Přístavu císaře Františka Josefa I. v rámci protipovodňových opatření, která byla přijata s ohledem na katastrofální povodně v 90. letech 19. století. Tento krok se vyvolal všeobecnou vlnu nevole. Pořádání dostihů bylo přeneseno

do Karlových Varů, kde byla dostihová dráha vybudována v roce 1999 a pramenila ze snahy Českého závodního spolku vybudovat v českých zemích dostihové závodiště srovnatelné s německým Baden-Badenem. Karlovarské dostihy se však ukázaly jako prodělečné, negativní dopad měly také neustálé spory o poskytování subvencí ze strany vedení města. Rakouský Jockey Club, který byl provozovatelem karlovarské dráhy, svoje angažmá po sezóně 1904 ukončil. Všechny tyto faktory vedly k rozhodnutí o zbudování nové dostihové dráhy v blízkosti města Prahy. Česká závodní spolek se nenechal zlomit karlovarským neúspěchem a během několika měsíců roku 1906 se mu podařilo na pronajatých pozemcích mezi obcí Velká Chuchle a Radotínem za vydatné finanční pomoci pražského místodržitelství vybudovat novou dostihovou dráhu, která svojí podobou vyhovovala všem dobovým požadavkům. Postoj dostihové scény habsburské monarchie vůči ambicím Českého závodního spolku byl vzhledem k jeho předchozím neúspěchům skeptický, nicméně jasný úspěch podzimního mítinku v roce 1906 ukázal, že pražské dostihy mrtvy nejsou a že si své místo v dostihovém kalendáři monarchie právem zaslouží.

V období let 1906–1914 bylo v Chuchli odběhnuto bezmála 400 dostihů, částky vyplacené na dotacích dosahovaly statisíců stejně jako obraty u totalisateuru, tribuny i okolní návrší byly obsazeny tisíci diváků. V tomto časovém rozmezí je možné považovat chuchelské dostihy za již zcela etablované s pevnou pozicí v rámci rakousko-uherského dostihového kalendáře. Český závodní spolek však z dlouhodobého měřítká dosáhl pouze polovičného úspěchu. Nedokázal totiž to, o co se snažil již v 19. století – vymanit pražské dostihy z jejich provinčnosti vyplývající z časové kolize pražských mítinků s vídeňskými a budapeštskými dostihy, které byly dotovány vyššími částkami a představovaly tak pro majitele velkých dostihových stájí lepší zdroj financí. První světová válka zanechala na českých dostizích nesmazatelnou stopu v podobě přerušení dosavadní propojenosti s české a britské dostihové scény. Nekonalý se mítinky v Pardubicích ani Karlových Varech, kam se plnokrevníci vrátili v roce 1909. Během čtyř válečných let chuchelská dráha zpustla a ušlechtilí plnokrevníci se na

ni vrátili až po vzniku samostatné Československé republiky, aby spolu se svými majiteli, jezdci a trenéry začali tvořit zcela novou éru pražských dostihů.

Je důležité si uvědomit, v čem spočívá skutečný úspěch Českého závodního spolku v předválečném období, totiž v založení tradice. Tradice, která trvá dodnes. Na činnost Českého závodního spolku navázal v roce 1919 Československý Jockey Club, který z dostihového závodiště ve Velké Chuchli vytvořil to, čím je dnes – středisko dostihového sportu známé po celé Evropě, kde po celý rok s výjimkou zimní přestávky zní dusot kopyt ušlechtilých koní, kde majitelé významných stájí zvedají nad hlavu trofeje a kde panuje čilý společenský ruch.

7 Seznam použité literatury

Nevydané prameny

Národní archiv

Fond České místodržitelství

Fond Ministerstvo zemědělství, Vídeň

Státní oblastní archiv Praha

Fond Velkostatek Křivoklát

Fond Rodinný archiv Šternberk

Státní oblastní archiv Zámorsk

Fond Rodinný archiv Kinský

Archiv hlavního města Prahy

Fond Sbírka papírových listin

Fond MHMP II.

Národní muzeum, Archiv Tělesné výchovy a sportu

Fond Jezdectví

Státní okresní archiv Praha-západ

Fond Dostihy

Vydané prameny

C. k. Ministerstvo vnitra, *Přístav císaře Františka Josefa I. v Praze-Smíchově-Zlíchově (Císařská louka) na Vltavě 1899–1903*, Praha 1908, s. 8–10.

Periodika

Allgemeine Sport-Zeitung 1906, 1907, 1908, 1911.

Bohemia. Ranní vydání, 1854, 1906, 1907, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913.

Bohemia, ein Unterhaltungsblatt, 1835, 1838, 1839, 1941, 1843.

Hlas národa, 1906.

Národní politika, 1886, 1898, 1904, 1908.

Národní listy, 1899, 1900, 1906, 1910, 1911.

Nové pařížské mody: list paní a dívek českých. Příloha Dámské besedy, 1895,

1896, 1897, 1899, 1901, 1902, 1903, 1906.

Prager Abendblatt, 1906.

Prager Tagblatt, 1898, 1906, 1907, 1908, 1910, 1911, 1914.

Právo lidu: časopis hájící zájmy dělníků, maloživnostníků a rolníků, 1898.

Pražský denník, 1868.

Plzeňské listy, 1900, 1905.

Politik, 1906.

Sport a hry: všesportovní ilustrovaný týdeník, 1906.

Věstník obecní královského hlavního města Prahy, 1906, 1914.

Zlatá Praha, 1890.

Literatura

CÁP, Martin, HROMÁDKA, Tomáš, *Sláva chuchelských dostihů*, Zbraslavice 2006.

ČEJKA, Jaroslav, *Jistá je jen smrt. Svět dostihového sportu*, Praha 1968.

HROMÁDKA, Tomáš, *Malá a Velká Chuchle*, Praha 2010.

JANOUC, Jiří, *Dostihový sport v Československu*, Praha 1969.

JELÍNEK, Antonín, *Dostihová čítanka*, Praha 1991.

JENŠÍKOVÁ, Anna, *Počátky dostihů v Čechách*, Praha 2015.

KINSKÝ, Zdenko Radslav, *Hodina vzpomínek. Kus historie parforsních honů a dostihů v Čechách*, Chlumeck nad Cidlinou 1947.

KOHLÍK, Václav, *Plán péče o přírodní památku Královská obora na období 2010–2019*, Praha 2009.

MAURER, Pavel, *Velká pardubická. Příběhy z dějin, současnosti a zákulisí slavného dostihu*, Pardubice 2011.

MISAŘ, Drahošlav, *Vývoj chovu koní v Čechách, na Moravě a na Slovensku*, Praha 2011.

MÍKA, Zdeněk, *Zábava staré Prahy. Od konce 18. století do počátku 20. století*, Praha 2008.

MÜLLEROVÁ, Augusta, NOVÁK, Jan Bedřich, *Karlínská Invalidovna*, Praha 1948.

NEUMANN, Přemysl, *Půltisíciletí dostihového sportu u nás V*. In: Jazdecko. Časopis pro chov koní a jazdecký šport 26, 1978, 5, s 96.

NEUMANN, Přemysl, VILIMOVSKÝ, Zdeněk, *75 let jezdeckého sportu*, Praha 1966, nestr.

PINFOLD, John, PECHEROVÁ, Kamila, *The Velká Pardubická and The Grant National. The Story of Two Horse Races/Velká pardubická a Velká národní liverpoolská. Příběh dvou dostihů*, Pardubice 2010.

ZLÁMANÝ, Jiří, *Velká Chuchle stoletá*, Praha 2006.

Internetové zdroje

32. ročník – 4. 11. 1906. In: Dostihový spolek a. s. [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <http://www.pardubice-racecourse.cz/p1906>.

37. ročník – 13. 10. 1312. In: Dostihový spolek a. s. [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <http://www.pardubice-racecourse.cz/p1912>.

Drama ve světě plnokrevníků. In: Equichannel [online], [cit. 2017–04–22]. Dostupné z <http://www.equichannel.cz/drama-ve-svete-plnokrevniku>.

Cambuscan. In: Gallop Sieger [online], [citováno 2017–03–10]. Dostupné z http://www.galopp-sieger.de/galoppsieger/en/pferd_html?pschl=HildaEclipse.

Historické oddělení výstavy architektury a inženýrství v Praze 1898. In: Volné směry [online], [citováno 2017–03–26]. Dostupné z <http://bluemountain.princeton.edu/bluemtn/cgi-bin/bluemtn?a=d&d=bmtnaan1899-01.2.7&e=-----en-20--1--txt-IN----->.

Kincsem. In: Gallop Sieger [online], [citováno 2017–03–10]. Dostupné z http://www.galopp-sieger.de/galoppsieger/en/pferd_html?pschl=KincsemCambuscan.

Tajemství a velikost nesmrtelné Kincsem. In: Equichannel [online], [cit. 2017–03–10]. Dostupné z <http://www.equichannel.cz/kincsem-tajemstvi-a-velikost-nesmrtelne>.

8 Summary

The objective of this dissertation is a comprehensive analysis of horse racing in Prague in the early 20th century, specifically focused on the Prague-Velká Chuchle Racecourse, since its foundation in 1906 to the beginning of the First World War in 1914. This caused the horse racing tradition in the capital of the Bohemian lands to cease for four years. Prague was an important centre of the hippikon races alongside with Pardubice, both since the 1830s playing an important role in establishing the tradition of horse racing in the country.

For this reason a part of the dissertation is dedicated to the development of the horse racing during this period to maintain comprehensiveness and continuity. The structure of the dissertation is based on a chronological and thematic arrangement of the chapters. The main part of the dissertation consists of four specific time periods, which are organized in thematic sub-chapters for clarity purposes.

The dissertation is based on research of both unpublished and published sources and technical literature published in Czech. The vast majority of the unpublished sources have not been chronologically organized yet, therefore the orientation and understanding was very complicated. The main information was gathered from the materials in the National West-Prague Archive, the Prague City Archives, the National Archives and in the Physical Education and Sports Archive in the National Museum. A very significant part of the dissertation consisted of researching articles published in the press during this period, especially those in German.

The first part brings our attention to the development of the horse racing tradition in the Bohemian lands from the 19th century to the early 20th century. The first horse race in the Habsburg Monarchy took place in 1787, however the great boom in horse racing came after the Congress of Vienna, after which European society was highly influenced by the anglophilia tradition. This new

cultural influence stopped the previous inclination to French culture, because France itself was considered the main influence which brought about the devastation in Europe during the Napoleonic Wars.

The origins of horse racing in the Bohemian lands was closely related to parforce hunting, as it was in the rest of the Habsburg Monarchy. In the Pardubice area Earl Octavián Kinský organized the parforce hunting and played a similar role as István Széchenyi in Hungary. The essential factor in establishing the horse racing sport were the horse breeding clubs. The first such clubs had been founded during the 1830s, however a significant increase of this type of club came after the fall of Bach's absolutism in the 1860s. The horse races were also organized by the army and a number of different city clubs. Some horse races, which were not similar to today's racing by any standards, could be found being held in Prague in different places. In Králova obora in Bubeneč, in a former parade ground near the Invalidovna in Karlín, on the By The Green Fox plain and on the wide shore of the Vltava river called the Emperor's Meadow. All these horse races resembled a provincial character and they could not compete with the large horse racing centres of the Habsburg Monarchy.

Nevertheless these meetings became popular among Prague citizens. The main organizer of the meetings on the Emperor's Meadow was the Czech Jockey Club (*Böhmischer Rennverein*), which was established in the 1860s. It was the leaders of the Czech Jockey Club, who came with an ambitious plan to make Prague an important horse racing centre in the Habsburg Monarchy with an equal significance as Vienna and Budapest. In that period, however, the horse races in Prague of necessity had not been held for several years because of the construction of the František Josef I. Harbour in the area of the Emperor's Meadow.

The second part of the dissertation is devoted to the construction of the Velká Chuchle Racecourse during 1906. Velká Chuchle became a centre of the turf in Prague. During several months in 1906 there was a completely new racetrack built at Velká Chuchle under the supervision of Albert Budínský, an

inspector for racetracks in the Habsburg Monarchy. The racetrack itself met the existing requirements – there were covered stands, an oval grass track, a track for training also with a track for steeplechase races equipped with fence obstacles, a water ditch and hurdle obstacles. There was a negotiation about getting a loan from the Provincial Bank of the Czech Kingdom between the Czech Jockey Club and the governorship of Prague before the construction of the horse racetrack itself. The Prague governor decided to support the Czech Jockey Club in building a new horse racetrack near the capital of the Bohemian lands not only by approving the loan, but also with a commitment to fund future horse racing meetings. The Czech Jockey Club was given permission to use the racecourse in early August 1906, after a four member committee of the building authority decided there were no serious obstacles to prevent the final inspection.

The third part describes in detail the opening night in Velká Chuchle, which was held in September 1906. The start of the horse race meeting had to be delayed several times due to bad weather conditions and eventually took place after almost a one-week delay. Nevertheless it was recorded as a significant success for the Czech Jockey Club. There were steamers coming from Prague each hour, there was a traffic jam of cars and fiacres on the Emperor's road. A number of special trains transported hundreds of spectators to the meeting. There were thousands of people crowded on the surrounding hills watching interesting competitions on the racetrack, which they could place a bet on using totalisator ticket machines right at the racecourse or at Dobrin & spol. betting company in Wenceslas Square. Once again in autumn 1906, the Monarchy became aware of horse racing in Prague.

In the beginning of the fourth part of the essay the horse racing season in 1907 is covered. It became a pattern for oncoming years. From that time two horse races a year, one in spring and the other in autumn, were held, until the outbreak of the First World War, but with a few exceptions. In the period 1907-1914 more than 300 horse races were started on the Chuchle turf. The Czech Jockey Club, despite its great effort, only accomplished a limited success.

The members of the club managed to get the horse racing back to Prague after several years without races. They also accomplished drawing crowds of people, who had greatly enjoyed the horse races since their very foundation. The club was also doing very well financially and they even received the favour of the noblest aristocrats, who regularly visited the horse races in Prague, though they did not manage to break out of its provincial standing in the turf world. The racecourses in Vienna and Budapest, both offered much bigger prize money and were still far more attractive to the owners of the big racing stables than the racecourse in Prague. In 1914 the racing season was cancelled prematurely. Only the Spring meeting was held, the Autumn one was cancelled due to the break out of war. During war time the track ran wild becoming overgrown and its centre got utilized to grow crops.

It is essential to realize, where the real success of the Czech Jockey Club during the pre-First World War period lies. The horse racing tradition, which has been present since, was firmly established. The activities of the Czech Jockey Club were continued by the Czechoslovakian Jockey Club, which developed Velká Chuchle to how it is known today – a horse racing centre famous all around Europe, where the beat of hooves of the noble horses resonates for the whole racing season and where the owners of the major stables celebrate with the trophies in their hands above their heads and where people actively socialize.

9 Přílohy



Příloha č. 1: Koně překonávající živý plot – ukázka překážky.



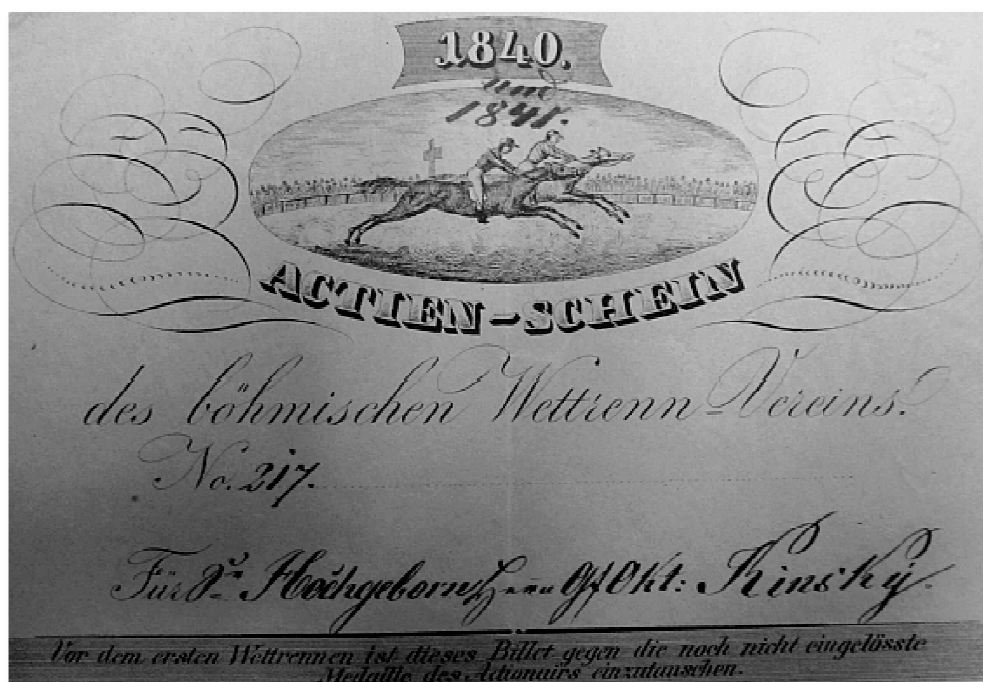
Příloha č. 2: Koně překonávající proutěnou překážku – ukázka překážky.



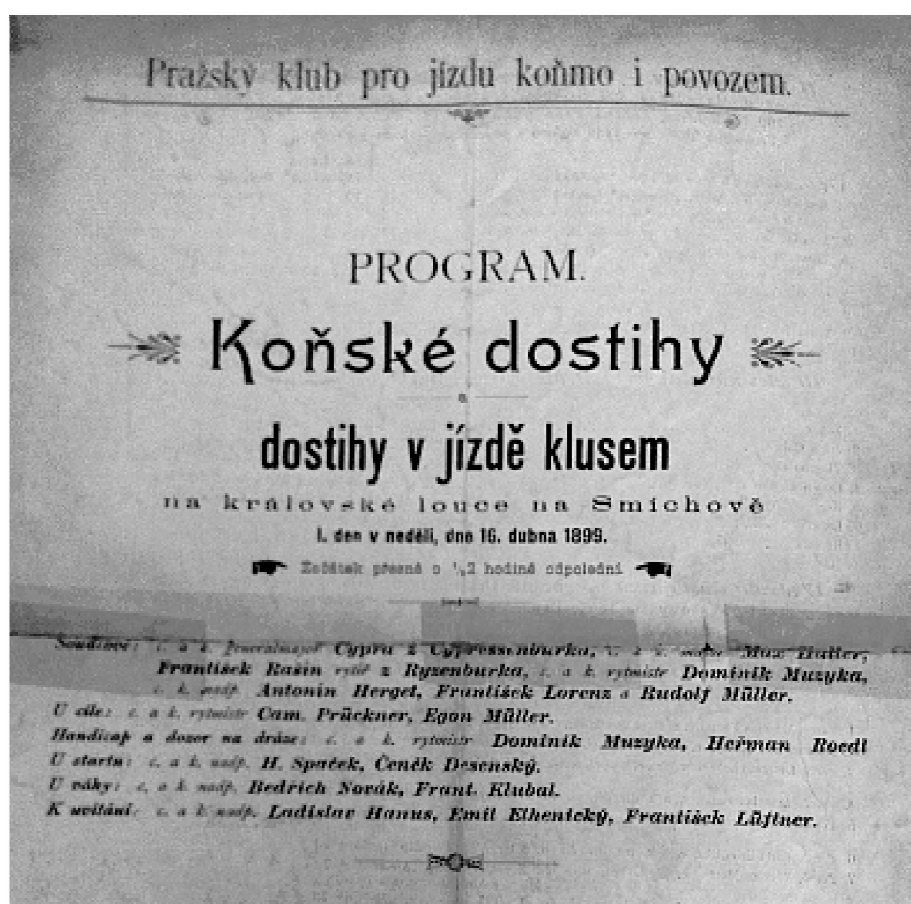
Příloha č. 3: Koně překonávající drop – ukázka překážky.



Příloha č. 4: Koně překonávající vodní příkop – ukázka překážky.



Příloha č. 6: Akcie Českého závodního spolku (Böhmischer Wettrenn-Verein) založeného v roce 1840 patřící Oktaviánu Kinskému.



Příloha č. 7: Výřez z úvodní strany dostihového programu z roku 1899.

Pražské dostihy 1891.

(ZÁVODNÍ NA ŠMÍCHOVĚ)

Katolice: Baron Felix Achsenfeldt (předseda), hrabě Rudolf Frída, kníže A. Josef hrabě Alfred Windisch-Graetz —
Kuchař: H. Bede a M. Schickler — Dvůr: A. Josef prince Rák, kavalérský komandýr — Dům na čáře a výklenky stáje
př. Šmíchov: Baron Felix Achsenfeldt — Svědic: George Lepp — Ředitel: E. Engelstein — Sekretář, pořádku a správy
závodů: H. Jan Čajka.

Třetí den.

V neděli dne 5. dubna, ve 2 hod. odpoledne.

I. Kůňská červa. Běží s námi 2000 m, výška 20 m, čerstvý lov. Pro 41 a starší koně, kteří byli na
závodu odměn a nebo 2000 m, a výška 20 m, odpoledne 20 m, výška 10 m, starší 30 m, výška 10 m, pro
koně 17, kg. pro. Výška odměn a nebo 2000 m, a výška 20 m, odpoledne 20 m, výška 10 m, starší 30 m, výška 10 m, pro
koně 17, kg. pro. Výška odměn a nebo 2000 m, a výška 20 m, odpoledne 20 m, výška 10 m, starší 30 m, výška 10 m, pro
koně 17, kg. pro.

	Kg	Havry
1. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
2. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
3. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
4. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá

II. Vítězná červa. Běží s námi 2000 m, výška 20 m, čerstvý lov. Pro 41 a starší koně, kteří byli na
závodu odměn a nebo 2000 m, a výška 20 m, odpoledne 20 m, výška 10 m, starší 30 m, výška 10 m, pro
koně 17, kg. pro. Výška odměn a nebo 2000 m, a výška 20 m, odpoledne 20 m, výška 10 m, starší 30 m, výška 10 m, pro
koně 17, kg. pro.

	Kg	Havry
1. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
2. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
3. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
4. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá

III. Vítězná červa. Běží s námi 2000 m, výška 20 m, čerstvý lov. Pro 41 a starší koně, kteří byli na
závodu odměn a nebo 2000 m, a výška 20 m, odpoledne 20 m, výška 10 m, starší 30 m, výška 10 m, pro
koně 17, kg. pro. Výška odměn a nebo 2000 m, a výška 20 m, odpoledne 20 m, výška 10 m, starší 30 m, výška 10 m, pro
koně 17, kg. pro.

	Kg	Havry
1. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
2. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
3. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá
4. E. Kn. Ach. Apponitz	50	čerstvý, světlá šedá

Běžník: H. Jan Čajka, Úředitel: E. Engelstein (předseda závodů)

Příloha č. 8: První strana dostihového programu vydaného u příležitosti mítinku na Císařské louce v roce 1891.

Ve 3 hodiny 30 min.

IV. Vyšehradské Handicap. Cena 4000 zl. vítězi, 500 zl. druhému a 200 zl. třetímu koni. Pro 8l. a starší koně všech zemí. Dráha asi 1400 m. Zápisné za každého jmenovaného koně 25 zl.; za koně, kteří do 24. března neodstoupili, dalších 50 zl. Tři první koně obdrží zápisné zpět. Váhy oznámeny byly dne 19. března. (Ukončeno dne 12. března s 22 podpisy.)

		Kg.	Barvy:
1.	Bar. Zikm. Uechtritze	61	modrý, bílé skvrny.
2.	Pana Artura Egediho	61	tmavočervený, světlečervené rukávy, tmavočerv. čapka.
3. (10.)	Hr. Zd. Kinského	57 1/2	červené a bílé pruhy, červená č. čapka.
4.	Knižete Fr. Auersperga	56	bílý, modrá šerpa a čapka.
5.	Ritm. Rud. Šöllingera	56	bílý, modré rukávy, červená č. zlaté, modrá čapka.
6.	Hr. Tass. Festeticse	56	
7.	Kap. Violeta	54	fialový, žlutá šerpa, fialová č. černý, zlaté knoflíky.
8.	Kap. Blacka	53	žlutý, modré švy a čapka.
9.	Hr. Mik. Esterházyho	52 1/2	červené a bílé pruhy, červená č. zlatý, modrá čapka.
10. (3.)	Hr. Zd. Kinského	39	červené a bílé pruhy, červená č. zlatý, červené rukávy a čapka.
11.	Pana Lad. Schindlera	39	

Malé odstúpné ustanoveno pro: Alag, Couleur, Délilibáb, Grófoš, Habakuk (polokr.), Hendrik, Kupa, Mailberger, Tizianella, Turul II., Yankee.

Příloha č. 9: Výřez z druhé strany dostihového programu z roku 1891 s výsledky jednoho z dostihů zanesenými rukou neznámého diváka.

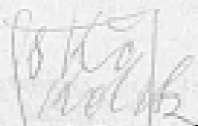


Příloha č. 10: Finišující koně ve Vyšehradském handicapu na závoděšti na Císařské louce v roce 1892.

Prodá se

stavební dříví, prkna a dvěře různých sil, lavice do zahradních hostinců, lóže pro tribuny a schody, vše zachované a obarvené z bývalé tribuny koňských dostihů na Císařské louce u Smíchova. K doptání tamtéž aneb u Josefa Chrousta, mistra tesářského v Praze na Janském náměstí č. 885—I. 6250

Příloha č. 11: Inzerát o prodeji zařízení ze zrušené dostihové dráhy na Císařské louce.

P O T V R Z E N Í .


Policejní ředitelství stvrzuje, že spolek

" Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferderennen im Königreiche Böhmen ", jenž se ustavil v roce 1887, změnil svůj název v roce 1889 na " Böhmischer Rennverein ", v roce 1906 na " Böhmischer Rennverein- Český závodní spolek " a v roce 1919 na " Československý Jockey Club ", a má svoje statutární sídlo od svého ustavení až dosud nepřetržitě v Praze.

Potvrzení toto se vydává k výměně válečných papírků.

Za policejního prezidenta :

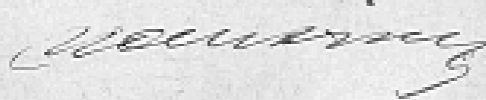
Odděl. I. 8. Pros. 1926.

Číslo

posláno:

oči:

vyřazeno:



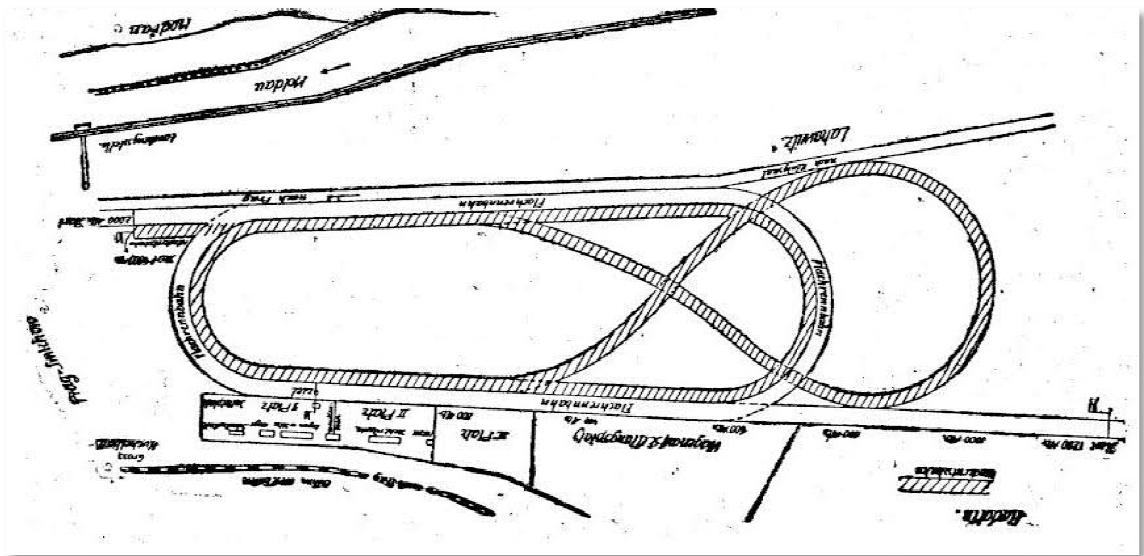
Příloha č. 12: Potvrzení policejního ředitelství o vzniku a přejmenování Spolku pro pozdvižení chovu koní a dostihy v království českém (*Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferderennen im Königreiche Böhmen*) z 6. 12. 1926.



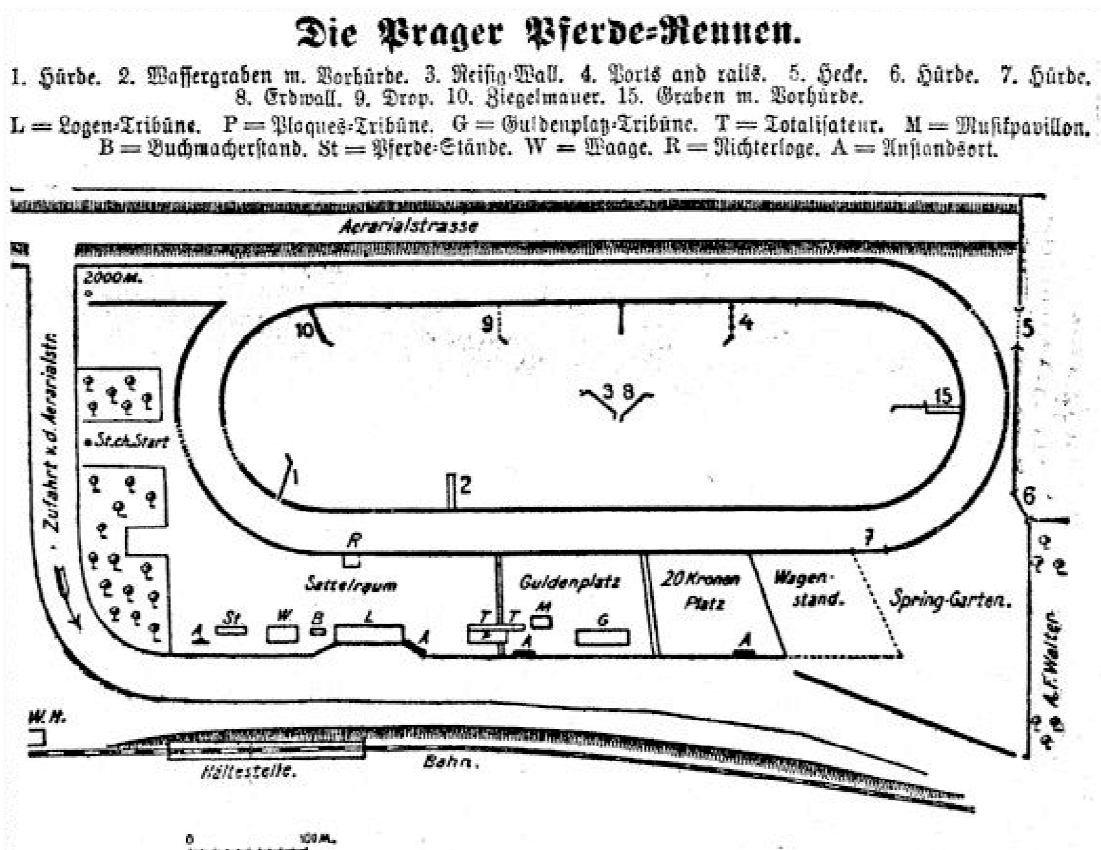
Příloha č. 13: Společnost na dostizích I.



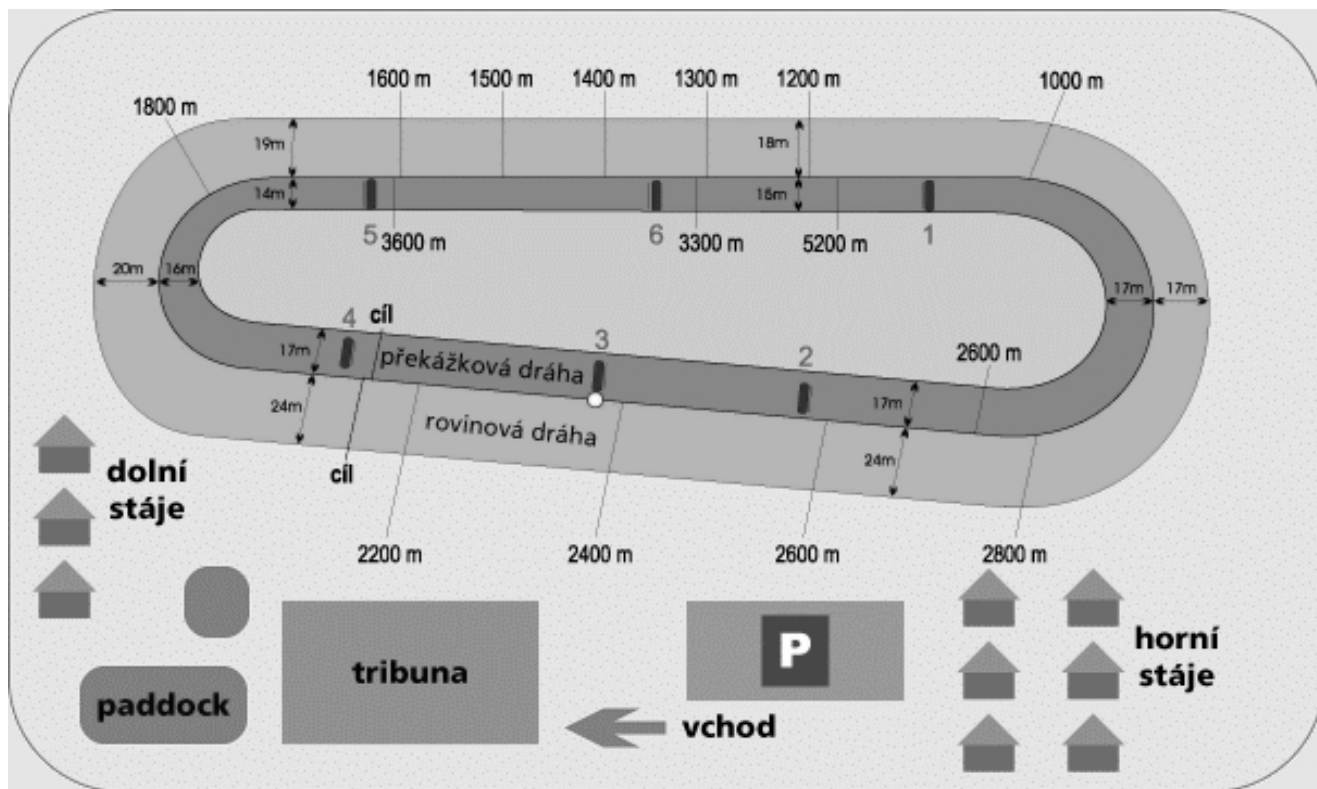
Příloha č. 14: Společnost na dostizích II.



Příloha č. 15: Nákres závodiště zveřejněný v deníku *Prager Tagblatt* v lednu 1906.



Příloha č. 16: Nákres závodiště zveřejněný v deníku *Prager Tagblatt* v září 1906.



Příloha č. 17: Nákres současné podoby závodiště Velká Chuchle.

Zvláštní osobní vlaky.

Na závodiště a zpátky.

T a m :				N a z p ě t :			
Smíchov	odj.	1 hod. 12 min	odpo.	Chuchle-závodiště	odj.	5 hod. 24 m'n.	odpo.
Chuchle-závodiště	přij.	1 " 24 "	" "	Smíchov	přij.	5 " 35 "	" "
Smíchov	odj.	1 " 33 "	" "	Chuchle-závodiště	odj.	5 " 40 "	" "
Chuchle-závodiště	přij.	1 " 47 "	" "	Smíchov	přij.	5 " 51 "	" "
Praha (nádr. cis. Fr. J.)	odj.	1 " 31 "	" "	Vyšehrad	"	5 " 57 "	" "
Král. Vinohrady	"	1 " 36 "	" "	Král. Vinohrady	"	6 " 06 "	večer.
Vyšehrad	"	1 " 41 "	" "	Praha (nádr. cis. Fr. J.)	"	6 " 11 "	" "
Chuchle-závodiště	přij.	2 " 04 "	" "	Chuchle-závodiště	odj.	6 " 06 "	večer.
				Smíchov	přij.	6 " 21 "	" "

Mimo to pravidelné a nedělní vlaky, které jsou obsaženy v jízdním řádě a ve stanici Chuchli stavějí.

Jízdní ceny:

Z Prahy aneb z Král. Vinohradů k závodišti aneb zpět: II. třída 70 h, III. třída 40 h.
 Zpáteční lístek z Prahy aneb z Král. Vinohradů k závodišti: II. třída K 1.30 h, III. třída 70 h.
 Z Vyšehradu aneb ze Smíchova k závodišti aneb zpět: II. třída 50 h, III. třída 30 h.
 Zpáteční lístek z Vyšehradu aneb ze Smíchova k závodišti: II. třída 90 h, III. třída 50 h.

Parníky

projíždějí mezi Prahou a Chuchlí-závodištěm od 12. hod. polední.

Příloha č. 18: Jízdní řád, který byl součástí dostihového programu v roce 1906.

PRAŽSKÉ DOŠTINY

na závodisti ve Velké Chuchli
1906. Zateček o 1/2 hod. odpoč. 1906.

I. V neděli, dne 23. srpna.

1. Závod o 100 metrů	2. Závod o 100 metrů	3. Závod o 100 metrů	4. Závod o 100 metrů
5. Závod o 100 metrů	6. Závod o 100 metrů	7. Závod o 100 metrů	8. Závod o 100 metrů

II. V úterý, dne 24. srpna.

1. Závod o 100 metrů	2. Závod o 100 metrů	3. Závod o 100 metrů	4. Závod o 100 metrů
5. Závod o 100 metrů	6. Závod o 100 metrů	7. Závod o 100 metrů	8. Závod o 100 metrů

III. V pátek, dne 28. srpna.

1. Závod o 100 metrů	2. Závod o 100 metrů	3. Závod o 100 metrů	4. Závod o 100 metrů
5. Závod o 100 metrů	6. Závod o 100 metrů	7. Závod o 100 metrů	8. Závod o 100 metrů

IV. V neděli, dne 30. srpna.

1. Závod o 100 metrů	2. Závod o 100 metrů	3. Závod o 100 metrů	4. Závod o 100 metrů
5. Závod o 100 metrů	6. Závod o 100 metrů	7. Závod o 100 metrů	8. Závod o 100 metrů

CENY MÍST:

Organizace: ...

Příloha č. 19: Pozvánka na chuchelskou premiéru před jejím odložením.



Příloha č. 20: Dokončovací práce na jedné z tribun v srpnu 1906.



Příloha č. 21: Současná podoba chuchelské tribuny.



Příloha č. 22: Celkový pohled na secesní tribuny na závodišti Velká Chuchle.



Příloha č. 23: Vyhlášený bufet na chuchelském závodišti.



BUFFET

OBCHODU

VÍNEM A LAHŮDKAMI FIRMY

JOS. LIPPERT,

C. K. DVORNÍ DODAVATEL

PRAHA-PŘÍKOPY,

V TRIBUNĚ PRO LOŽE.

VINÁRNA V PRAZE NA PŘÍKOPĚ.

Příloha č. 24: Upoutávka na bufet a vinárnu, které provozoval vyhlášený vídeňský lahůdkář Josef Lippert, která byla součástí dostihového programu v roce 1906.

Pro
Pražské dostihy

přijímají se sázky

v závodní dny

od 8 do 1 hodiny

v kanceláři

Václavské náměstí č. 6.

J. Dobrin a spol.

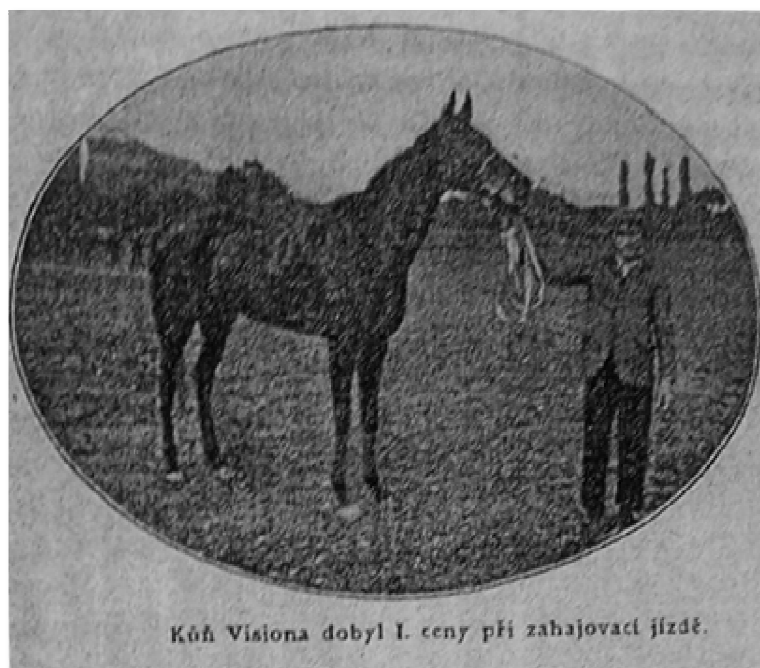
bookmaker

Videň - Praha - Budapešť.

Příloha č. 25: Upoutávka na sázkovou kancelář Dobrin a spol., která byla součástí dostihového programu z roku 1906.



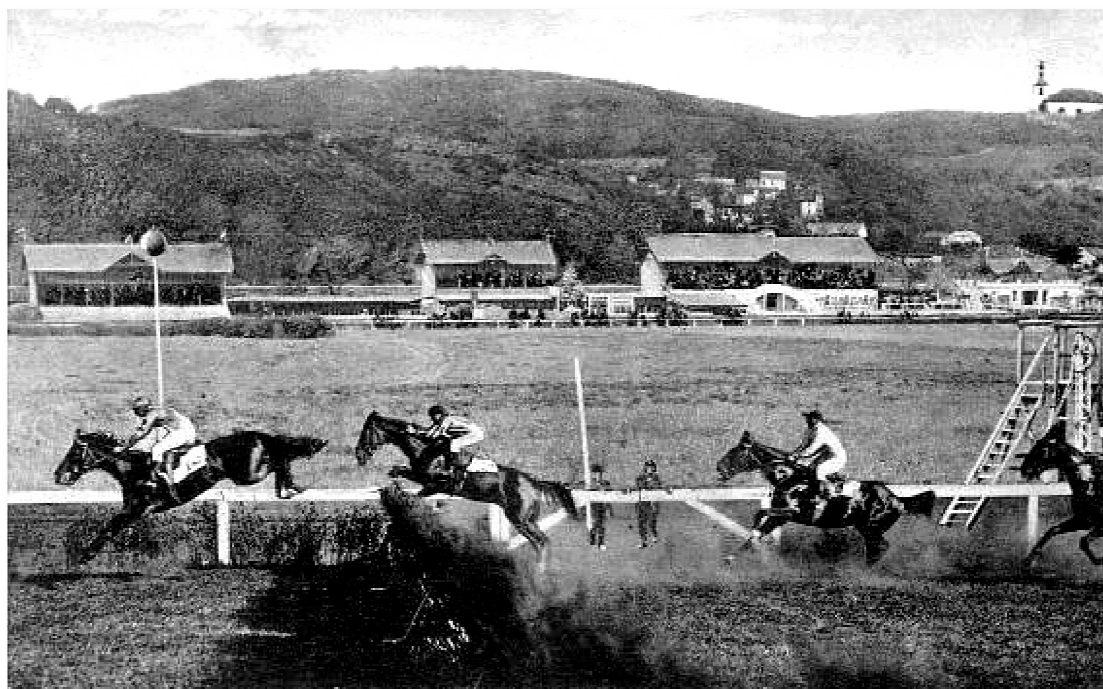
Příloha č. 26: Trofej určená pro vítěze Ceny pražských občanů a průmyslníků.



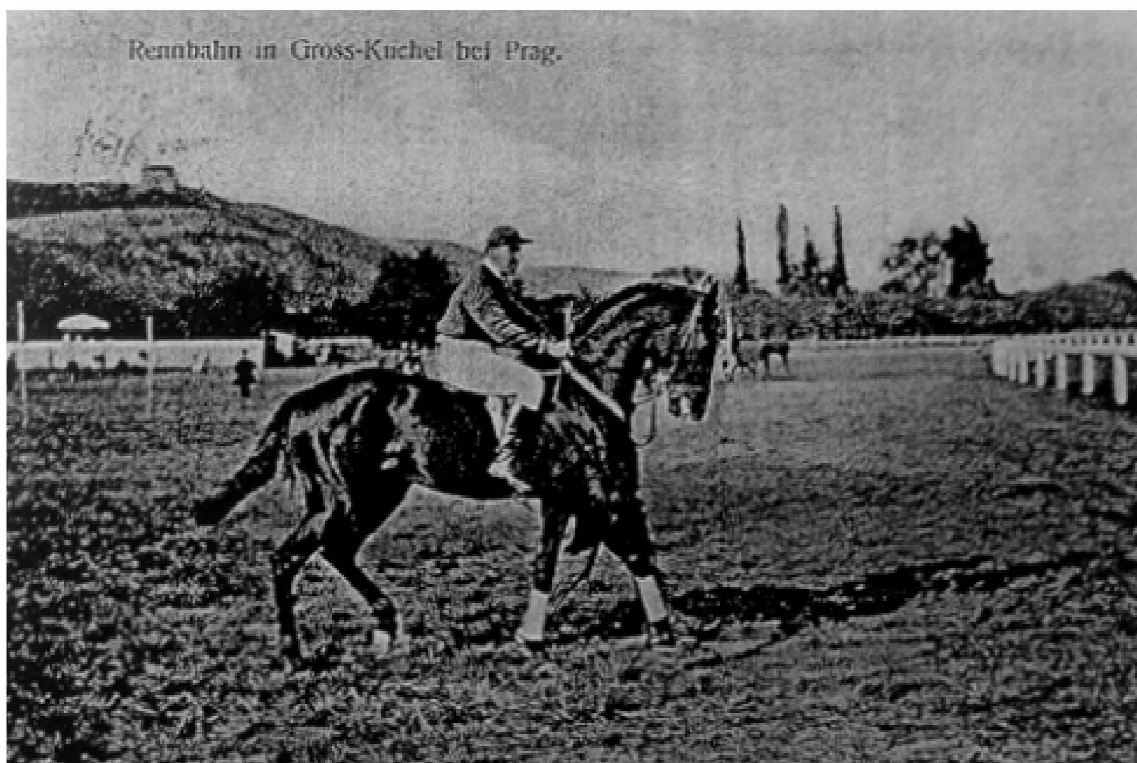
Příloha č. 27: První chuchelší vítězové – František Bartosch a Vision.



Příloha č. 28: František Bartosch a Jamagata po vítězství v 37. Velké pardubické steeplechase. Vlevo jde Scotch Moor s jezdcem Johnsonem, který skončil čtvrtý.



Příloha č. 29: Koně překonávající proutěnou překážku ve Velké Chuchli.



Příloha č. 30: Dostihový kůň na chuchelské dráze.



Příloha č. 31: Společnost na dostizích ve Velké Chuchli

10 Seznam příloh

Příloha č. 1

Zdroj: *Živý plot*. In: Cdn [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z http://cdn.i0.cz/src/publicdata/f0/9d/26c9e0fa324b85c27d7f2fd36a3e_base_optimal.jpg.

Příloha č. 2

Zdroj: *Rubby Walsch*. In: Leopardstown [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z http://e0.365dm.com/16/12/768x576/skysports-battleford-ruby-walsh-leopardstown_3860753.jpg?20161229132456.

Příloha č. 3

Zdroj: *Drop*. In: Equichannel. [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <http://www.equichannel.cz/data/imgs/gallery/000042851.jpg>.

Příloha č. 4

Zdroj: *Vodní příkop*. In: Pardubice Racecourse. [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z http://www.pardubice-racecourse.cz/editor/filestore/Image/1984_zleva%2520Festival_Blistr_Erot.jpg.

Příloha č. 5

Zdroj: SOA Zámorsk, Fond RA Kinský, zatím bez přiděleného ka. a inv. č.

Příloha č. 6

Zdroj: SOA Zámorsk, Fond RA Kinský, zatím bez přiděleného ka. a inv. č.

Příloha č. 7

Zdroj: NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

Příloha č. 8

Zdroj: NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

Příloha č. 9

Zdroj: NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

Příloha č. 10

Zdroj: SOA Praha, Fond RA Šternberk, ka. 37–41, inv. č. 385/38/62.

Příloha č. 11

Zdroj: Národní politika, 7. 2. 1904, XXII/38, s. 36.

Příloha č. 12

Zdroj: AHMP, Fond MHMP II, Národní výbor hl. m. Prahy, odbor vnitřních věcí, spolkový katastr – Verein zur Hebung der Pferdezucht und für Pferdenverein im Königreiche Böhmen, ka. 584, sg. XIV/0001.

Příloha č. 13

Zdroj: SOA Praha, Fond RA Šternberk, ka. 37–41, inv. č. 385/38/48.

Příloha č. 14

Zdroj: SOA Praha, Fond RA Šternberk, ka. 37–41, inv. č. 385/37/4.

Příloha č. 15

Zdroj: Prager Tagblatt, 28. 1. 1906, XXX/27, s. 7

Příloha č. 16

Zdroj: Prager Tagblatt, 22. 9. 1906, XXX/261, s. 5.

Příloha č. 17

Zdroj: *Závodiště Velká Chuchle*. Praha. In: Koně a blog [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <http://koneablog.blog.cz/1006/zavodiste-praha-velka-chuchle>.

Příloha č. 18

Zdroj: NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

Příloha č. 19

Zdroj: CÁP, Martin, HROMÁDKA, Tomáš, *Sláva chuchelských dostihů*, Zbraslavice 2006, s. 7.

Příloha č. 20

Zdroj: Pražský illustrovaný kurýr, 8.8 1906, XV/217, s. 1.

Příloha č. 21

Zdroj: *Tribuna Velká Chuchle*. In: Storage. [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <https://storage.chuchle.cz/images/large/c08552c5211e096e1682bd4dc8d0ae68.jpg>.

Příloha č. 22

Zdroj: *Tribuna Velká Chuchle*. In: Storage . [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <https://storage.chuchle.cz/images/large/56dd3438474290b56bbf60a5400d05fa.jpg>.

Příloha č. 23

Zdroj: CÁP, Martin, HROMÁDKA, Tomáš, *Sláva chuchelských dostihů*, Zbraslavice 2006, s. 14.

Příloha č. 24

Zdroj: NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

Příloha č. 25

Zdroj: NM, ATVS, Fond Jezdectví, ka. 2, inv. č. 17–73.

Příloha č. 26

Zdroj: Pražský illustrovaný kurýr, 11. 10. 1906, XV/280, s. 2.

Příloha č. 27

Zdroj: CÁP, Martin, HROMÁDKA, Tomáš, *Sláva chuchelských dostihů*, Zbraslavice 2006, s. 14.

Příloha č. 28

Zdroj: 37. ročník – 13. 10. 1312. In: Dostihový spolek a. s. [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <http://www.pardubice-racecourse.cz/p1912>.

Příloha č. 29

Zdroj: *Dostih Chuchle*. In: Fotohistorie [online], [citováno 2017–04–22]. Dostupné z <http://www.fotohistorie.cz/image.jpg.ashx?photoID=5172&photoType=1>.

Příloha č. 30

Zdroj: CÁP, Martin, HROMÁDKA, Tomáš, *Sláva chuchelských dostihů*, Zbraslavice 2006, s. 15.

Příloha č. 31

Zdroj: CÁP, Martin, HROMÁDKA, Tomáš, *Sláva chuchelských dostihů*, Zbraslavice 2006, s. 15.