

Z knihovničky Josefa Rozpadlíka

Sešit sestavený z tématicky seřazených příspěvků od uživatele Josefa, publikovaných na diskusních fórech s prepperskou a survivalovou tematikou.

Motto: V komplikovaných situacích nejspolehlivěji fungují ty nejprimitivnější technologie.



Přeprava nákladů

pomocí zvířat (1.díl)

Stručný obsah:

1. vůl a kráva
2. osel, mezek, mula,
3. koně
4. psi

Upozornění:

Texty uvedené v tomto souboru nejsou návodem ve smyslu občanského zákoníku, i když by to tak (podle některých slovních obrátů a formulací, použitých pro názornější pochopení tématu) mohlo vypadat. Zde uvedené texty jsou pouze soupisem poznatků a soukromých názorů autora na danou problematiku. Názorů, které dává autor ostatním uživatelům na zvážení, k přemýšlení či inspiraci. Každý, kdo se případně bude pokoušet podle nich postupovat, činí tak plně na vlastní riziko a musí si být vědom, že tím dobrovolně a vědomě podstupuje i riziko neúspěchu, finanční ztráty, úrazu či jiné újmy a autor za jeho konání nenese žádnou odpovědnost. Při svém konání jste povinni dodržovat zákony České republiky, protipožární a bezpečnostní vyhlášky. Vždy a za všech situací používejte zdravý selský rozum.

Informace a obsah je poplatný době vzniku díla. Poznátky i názory se však postupem času mohou vlivem vnějších okolností vyvíjet a měnit. Každý na to má právo. Je proto docela možné, že v okamžiku, kdy tento text čtete, by některé věci autor napsal už úplně jinak.

Obrázek na titulní straně:

Pár těžkých chladnokrevných brabantských koní zapřažených do vesnického žebříňáku.

Neprodejná tiskovina, pouze pro osobní potřebu a studijní účely.

Přeprava nákladů pomocí zvířat

V tomto tématu se pouštím tak trochu na tenký led (konec konců to není poprvé), protože bych chtěl vlákno pojmut poněkud komplexněji a pracovat i s praktickými čísly, jsem nucen spoléhat na převzaté informace u kterých je možné, že nebudou úplně bezchybné. Ale není v mých možnostech (a to ani částečně) pouštět se do toho, abych jejich správnost krok po kroku prakticky ověřit. Proto prosím skalní koňáře a další skupiny chovatelů hospodářských zvířat, o kterých tady bude řeč, aby měli k článku alespoň trochu tolerantní přístup, případně v mezích svých zkušeností konstruktivně přispěli k jeho rozšíření a doplnění. Ve skrytu duše doufám, že všem ostatním, co nemají žádnou osobní zkušenost s výše uvedenou problematikou, nastíní toto vlákno alespoň rámcově, co je či není reálné.

Pojďme si pro začátek probrat, jaká máme u nás k dispozici tažná zvířata:

- vůl, kráva
 - osel, mezek, mula
 - koně
 - tažní psi
-

Vůl a kráva

Pokud to pojmu hodně ze široka, až od Pověstí českých a Přemysla oráče, pak je vůl (tedy vykastrovaný býk) prvním zvířetem, o kterém bych se měl zmínit. Mnozí si možná budou klepat na čelo, ale vůl v minulosti patřil k velmi výkonným a spolehlivým pracovním zvířatům. Díky kastraci a následně ztrátě hladiny hormonů v něm přestalo být podporováno typické samčí sebeprosazování a majetnicko-ochranitelský pud ke kravám. Současně se změnou povahy se stává „*energeticky úspornější*“, což se dá při stejné spotřebě krmiva obrátit buď v masnou produkci nebo ve zvýšené pracovní zatížení.

V Českých zemích, ale i jinde se vůl využíval převážně k tahu. Zapřahal se do jednoduchého postroje nebo k příčnému břevnu zvanému „*jho*“. Jinde ve světě se zvířata využívala i k nošení břemen – jako soumaři.

Pár volů zapřažených pomocí jha:



Přízněji otevřeně - vůl je pracant, ochotný a spolehlivý. Ne nadarmo se říká „*dřel jako vůl*“. Je sice pomalý, s rychlostí jen 2 až 3 km/hod., ale s přestávkami na pastvu může pracovat téměř celý den. Díky tomu při

dlouhých přesunech dosahoval lepší celkové bilance na přepravený kilogram než například koně. Je zapotřebí připomenout, že mnoho stěhování národů (migrací), které lidstvo absolvovalo, bylo provedeno právě pomocí volských nebo kravských potahů.

Asi nejdelší migrační trasou v novodobé historii je osidlování amerického západu tzv. *Oregonskou stezkou*. Což je trasa vedoucí často velmi nehostinným územím, o celkové délce 3500km, jejíž absolvování zabralo kolonistům průměrně 8 měsíců. Přepočítáme-li kilometrů na jeden den, dojdeme k číslu 14,5km/den. Samozřejmě postup zpomalovala stavba a rušení tábořišť, nezbytné obranné zabezpečení, místy velmi obtížný terén, brodění řek a podobně.

O vytrvalosti hovězího dobytka svědčí i jeho přehánění z pastevních oblastí Texasu přes Oklahomu do Kansasu nebo Missouri po trase dlouhé přes 1200km. I přes tyto obrovské vzdálenosti byl dobytek na konci honácké trasy v tak dobré kondici, že byl bez potíží prodejný obchodníkům.

Konec konců, nemusíme se ani vracet tak hluboko do historie. Ještě za první republiky i v meziválečném období bylo zcela běžné orat krávou. Pro chudšího chalupníka, který neměl koně, to bylo jediné dostatečně silné tažné zvíře, které měl (nebudeme-li počítat členy rodiny). Avšak kráva to nezvládla jen tak. Dobově se říkalo, že se kráva musí takzvaně „otáhat“. Postupně získat potřebnou kondici, nasvalit se a získat zkušenosti, jak účelně táhnout a neplýtvat zbytečnými energiemi. To se mohla naučit jen při tahání lehčích zátěží, třeba při plečkování nebo vláčení. Vůl nebo kráva při polních pracích hůře „drží brázdu“. Dost často potřebuje asistenci člověka, který by zvíře vedl, ale tu základní sílu k „pohonu“ dodá.

Obecná vozatajská poučka říká, že:

**Zvíře může za sebou na voze táhnout náklad
dvojnásobné hmotnosti, než samo váží.**

Kráva váží průměrně okolo 700kg, vůl průměrně 1300kg. Z toho tedy lze odvodit, že pár volů by na rovné zpevněné cestě dokázal táhnout náklad o celkové váze téměř 5 tun. To rozhodně není málo!

Možná, že se někomu zdá úplně zbytečné, proč zde píší o volech, ale uvědomte si prosím, kolik je v rámci České republiky kusů hovězího dobytka ve srovnání s jinými zvířaty, např. tažnými koňmi (k nim se dostaneme později). Víím, že je to myšlenka možná trochu z cesty, ale možná by stálo za zamyšlení, zda budeme hovězí dobytek ve všech situacích považovat stále jen za snadno dostupný kus masa* nebo bychom byli schopni za určité situace věc včas konstruktivně přehodnotit a kalkulovat s některými z nich i jako s tažnou rezervou schopnou v krizi zorat naše pole.

Ono by to mohlo být docela zajímavé téma na nějakou odbornou seminární práci. Sesbírat informace a spočítat, kolik by se dalo v případě hypotetického ropného hardcore kolapsu z aktuálního počtu masného dobytka vybrat mladých býčků případně jalovic k „převýchově“ na tažná zvířata. Jak náročné by to bylo a jak velká plocha polí by se s nimi dala čistě teoreticky za nějaký čas nouzově obhospodařovat.

**) Poznámka: Tím, že sníme samotného vola si až zase tak moc nepomůžeme. Lidský organismus bohužel nedokáže efektivně trávit bílkoviny, bez toho aniž by k nim měl současně k dispozici i určité procento sacharidů. Takže ono to bez toho „pole“ stejně není dlouhodobě udržitelná situace.*

Osel

Na úvod je důležité zmínit, že osel svým původem pochází ze severovýchodní Afriky. Od toho se odvíjí spousta věcí. Vesměs se jednalo o suchou krajinu, pouze s řídkou nevýživnou vegetací. Osel se tomu přizpůsobil a naučil se konzumovat bez vybírání prakticky všechno, co rostlo. A to v nouzi i dřevo, které jeho trávící trakt dokáže také částečně zužitkovat.

O oslu se traduje, že je hloupý a tvrdohlavý. Opak je pravdou. Osel je velmi inteligentní. Pro lidské potřeby někdy až příliš. Velmi bedlivě sleduje své okolí i situace. Život v náročných podmínkách ho naučil vážit si svého života a být velmi opatrný. Proto jakmile zahlédne něco, co se mu nepozdává a vybočuje z normálu, odmítne jít dál nebo se snaží místu vyhnout. My to pak hodnotíme jako neposlušnost nebo oslí vrtochy. Jenže osel má výbornou paměť i orientační smysl. Pamatuje si dopodrobna desítky kilometrů trasy. Všimne si i klaciku přes cestu, který na ní ráno ještě nebyl. Zdá se mu divný (co když je to had) a dokud jej z dálky neprozkoumá, odmítne jít dál. I přes dobře vybudovanou vazbu na člověka, zůstává osel sám sebou a nenechá se od nás (na rozdíl od koně) přimět k činnosti, která se mu nějakým způsobem jeví riskantní. To raději volí útěk (splasí se).

Osel má jako dopravní prostředek velkou tradici především v jižnějších zemích. Na Balkáně, ve Španělsku, v Itálii či jižní Francii. Je to dáno mimo jiné četností srážek. Pro zdraví osla je velkým rizikovým faktorem déšť či dlouhodobě vlhké a studené počasí. Ačkoli krátkodobě snese suchý mráz, nesnáší studený vítr a může dostat těžký zápal plic. Vždy také potřebuje přístup ke kapalně vodě, protože nedokáže vlastním teplem ze sněhu rozpustit tolik vody, kolik vyžaduje jeho organismus. To vzhledem ke klimatu České republiky využitelnost osla trochu komplikuje a klade požadavky na zateplenou stáj. Ale i tak můžeme na našem území najít destinace, které jsou pro osla velmi vhodné – typicky Jižní Morava.

Stejně jako u koní se hřebci osla, pokud mají problémy s povahou (a není

zájem je právě z toho důvodu použit k další plemenitbě), kastrují na valachy. Osel hřebeček nebo osel valášek je výrazně levnější (8...10 tis.) než oslice (20...25 tis.), která má lepší finanční návratnost v chovu. Mladý oslík se smí začít postupně navykat na práci a zatěžovat od 2 let věku, ale plnou zátěž smí nést až po dosažení 4 let. Osel je mimořádně dlouhověké zvíře. Dožívá se až 50 let. Průměrně měří osel 1 metr a váží maximálně 200kg. Protože je osel od přírody „konstruovaný“ na nevýživnou stravu, je při krmení potřeba dávat pozor na obezitu, která může oslovi vážně ublížit.

Osel je stádové zvíře a potřebuje společnost. Nemusí to být nutně druhý osel. Může to být kůň, poník, dokonce i větší pes nebo ovečka. Dokonce i nekomunikativní kočka je pro něj lepší, než samota.

Obecná soumarská poučka říká, že **zvíře smí na zádech nosit jednu pětinu své váhy**. Dvěstěkilový osel tedy může nést 40kg* nákladu, případně dítě do 50kg v sedle. Při volnočasovém výletu, tak zvané „na pohodu“ nosí jen 20kg. Celodenní trasa s oslem může být až 25km, což časově obnáší asi 9 hodin. Osel je v poměru nákladu, který přepraví vůči spotřebě krmiva nejefektivnějším zvířetem. Ne nadarmo byl věrným průvodcem prospektorů v období zlaté horečky v Kalifornii. V kamenité krajině bez potíží vyžil ze zdrojů, při kterých by kůň už dávno pošel.

Kromě nošení břemen, které je nejčastějším pracovním využitím oslů, lze osla zapřáhnout do lehkého vozíku. A zvládne také zapřažení do žentouru. Výsledný mechanický výkon je samozřejmě podstatně menší než u koně (do cca 200W točivých na hřídeli), ale pro pohon mlýnku na obilí, čerpání vody nebo k drcení oliv to bohatě stačí. Pro těžké polní práce, jakými je například orba, je síla jednoho oslíka samozřejmě zcela nedostatečná.

Počet oslů je v současné době v ČR poměrně malý, okolo 900 jedinců. To číslo však zahrnuje i oslíky v ZOO apod., takže počet oslů vycvičených např. pro nošení břemen je výrazně menší. Pro krizovou situaci s nimi lze počítat jen velmi omezeně. Potěšitelné ale je, zájem o chov oslů v ČR

pozvolna roste. Není divu, osel je totiž zajímavý společník pro děti, agroturistiku a další volnočasové outdoorové aktivity se zvířaty.

**) Pokud zavzpomínáte na klasickou literaturu od spisovatele Miquela de Cervantese, jeho románovou postavu rytíře Dona Quixota a jeho věrného zbrojnoše Sancho Panzu - který i přes svou buclatou postavu také jezdil na oslu, asi vám dojde, že se v minulosti přetěžování oslů moc neřešilo. Na internetu dokonce snadno vygooglíte informace, že velký osel unese až 300kg. V těchto zdrojích se však už neuvádí, zda to nebyla váha za klidu a zda při tom osel už téměř nepošel. Proto to v praxi raději nikdy nezkoušejte, jinak oslu těžce a nevratně poškodíte klouby!*

Mezek a mula

Mezek je křížencem hřebce (koně) a oslice. Mula je kříženec osla a klisny (koně). Mula je více používaná než mezek. Tito kříženci jsou dále neplodní, vzhledově se příliš neliší (záleží, jak výrazně se při křížení prosadily vzhledové rysy po konkrétních rodičích). Obecně jsou větší než osel a díky tomu zvládají těžší náklady**, ale přitom si zachovávají odolnost, vytrvalost, úspornost a nenáročnost osla. Mezek i mula přebírají po oslovi i jeho přísllovečnou opatrnost. To je výhodné zejména při pochodech v horském terénu, který tato zvířata mistrně a bez úrazu zvládají i s velkou zátěží na hřbetě. Muly běžně využívali obchodníci i armády a to od starověku až po první světovou válku.

****) Stále platí, že náklad tvoří pětinu váhy zvířete. Ale protože je mula těžší než osel, může být úměrně těžší i náklad.*

Koně

Dnes jsem se byl projít se psem na nedaleké starověké hradiště. Místo je v lese. Ale čas tomu chtěl, že stromy okolo už dorostly těžební velikosti a před nedávnem vzaly za své motorovou pilou. Naskytl se mi tak nečekaný výhled. Musel jsem uznat, že si naši předci dokázali vybrat tuze pěkné místo. Od obzoru k obzoru se dal odtud přehlédnout širo-širý kraj. „*No jo*“, napadlo mě, „*vždyť oni odtud nemohli vidět tutěž krajinu, co vidím já. Ta údolí byla dozajista plná lužních lesů, žádná pole.*“ Někde v dáli oral traktor – vida, jak je krátká a možná dočasná epizoda technických dějin... Jenže plocha lesů a polí je za posledních více než 100 let prakticky stále stejná a před sto lety tu žádný traktor nebyl. Pojednou mi došlo, že to všechno, co v zemědělsky obhospodařované krajině vidím, je pozůstatek práce stovek a možná tisíců, dnes už bezejmenných tažných koní, kteří tu v minulých staletích píd' po pídí obrátili každý kousek země. I kameny a dřevo na domy z lesů navozili. V naší zemi je jen málo míst, kterého se koňské kopyto nedotklo.

Když už někdo vytvořil pomník trpícího válečného koně, u každé druhé vesnice by měl po právu stát „*pomník tažného koně.*“ Bez těchto trpělivých zvířat by to lidi nikdy nedokázali. Když už nikdo jiný, tak to ocenili alespoň hudebníci - například skupina Jethro Tull svou téměř devítiminutovou skladbou Heavy Horses. (S mírně poupraveným, přesto velmi zdařilým českým textem si tuto skladbu můžete poslechnout i v podání Roberta Křesťana, - škoda jen, že se z anglického textu do české verze nedostala i ona nenápadná věta naznačující budoucí ropnou krizi.)

...tolik tedy mírně pateticky na úvod.

Ale aby nedošlo k omylu u tématu, které by pro někoho mohlo být kontraverzní – následující řádky nejsou určeny pro koňáře (protože jak už říkala moje babička: „*Malér je, když se tele snaží být chytřejší než kráva*“, což by byl bezesporu i můj případ), ale naopak primárně pro NEkoňáře, aby jemně nahlédli do problematiky, byli trošičku v obraze, nenechali sebou cloumat různými zájmovými lobby a pak zejména pokud zastávají důležité funkce, netrousili okolo sebe „*zaručené informace*“ obdobné,

jaké si můžete poslechnout třeba od 14-té minuty na videu z úst náměstka Jana Kozla, o tom jak těžba koněm* škodí lesu ve srovnání s harvestorem. (<http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10782831463-nedej-se-plus/216562248410021-otevreno-nebo-zavreno/#ShadowContent>)

Já osobně chodím do lesa denně nebo obden, a protože u nás se těží jak těžkou technikou, tak koňmi, tak o tom vím své. I trampové by po návštěvě kempu Zlaté dno mohli o těžbě harvestorem vyprávět... Ale městský člověk snadno podlehne tomu, co slyší v televizi a to je špatné.

Chladnokrevný kůň při práci v lese:



Tak jako u osla začnu i u koně místem jeho vzniku. Zde to bude trochu složitější. Praprapraprůdek koně byla všežravá šelma o něco větší než pes, která měla drápy, ostré zuby a lovila jiná zvířata. Jenže jak se na planetě různě měnilo klima i zdroje potravy, stal se praprůdek koně pro nedostatek kořisti postupně býložravým a šelma se postupem času změnila na zvěř, kterou lovily jiné šelmy. Jenže klima se měnilo dál. Některé oblasti vysychaly, jiné pokrýl hustý les. Postupem času se od sebe vývojové linie koně oddělily. Jedni koně obývali sušší otevřené

planiny, kde tvořili velká stáda. Druzí se stali koňmi lesními a žili podobně jako u nás třeba srnky. Podle krajiny, kterou koně obývali, musela se přizpůsobit i jejich taktika přežívání a obrany před šelmami. Kůň z plání neměl moc příležitostí, kam se schovat. Kůň má pětikrát rychlejší reakce než člověk. Pokud vycítil nebezpečí, nezkoumal jak je nebezpečí vážné a první co udělal – začal prchat, aby získal náskok, který často rozhodoval o jeho přežití. Teprve když utekl do dostatečné vzdálenosti, zkoumal co udělat dál. Rychlý útěk vyžadoval lehkou a dynamickou stavbu těla, velké plíce a výkonné srdce. Naopak, lesní koně zvolili jinou taktiku. V členitém porostu je docela efektivní obranou zůstat v klidu a být nepozorován. Když to nepomůže, je potřeba rozhodnout, zda je šance utéct nebo bojovat a nedat svoji kůži jen tak zadarmo. K tomu bylo potřeba silné tělo, velká kopyta a často i hustá, dobře chránící srst.

Taktiku útěku si zvolili koně z plání, které dnes řadíme mezi plemena tzv. teplokrevná. Taktiku zůstat v klidu zvolili lesní koně, které dnes zařazujeme mezi plemena chladnokrevná. Samozřejmě, že to nemá nic společného se skutečnou tělesnou teplotou (ta je u obou skupin stejná), ale spíš s hlavou -jedni si v neznámé situaci zachovávají chladnou hlavu, druzí se rozhodují impulzivně „*horkokrevně*“. Na dostihy, které jsou vlastně jakousi obdobou „*útěku*“, jsou proto vhodnější teplokrevníci. Na práci, při níž je zapotřebí ve všech případech zůstat v klidu, jsou vhodnější chladnokrevníci (begani**).

Člověk využívá koně už zhruba 6000 let, v začátcích především jako „*jedlé*“ hospodářské zvíře. Od období 1500 př.n.l. až po rok 1915 (IWW) slouží kůň jako hlavní armádní strategický dopravní prostředek. V současnosti máme v ČR zhruba 82000 koní, z nichž je přibližně 95% využíváno k rekreačním účelům.

**) Podle informací z oficiální přednášky docenta Miroslava Maršálka (<https://www.youtube.com/watch?v=Bg06Rdt9zJc> od 40 minuty) majitelé lesů, konkrétně Lesy České republiky, těžbu koněm chtějí. Chladnokrevných koní by na to také údajně bylo dost a to čeho se prý nedostává, jsou lidé ochotní a schopní to dělat. Jenže problém je, že tyto schopné a ochotné lidi tato práce neuživí a i*

když se snaží, prakticky neustále ve svém okolí narážejí na neochotu, diletantství a velmi často i špatné rozplánování prací i nesmyslnost nařízených výběrových řízení potlačujících přirozenou spádovost a obslužnost lokalit (což nejen hraničí se zdravým rozumem, ale způsobuje další zbytečné náklady i časové a finanční ztráty). Nelze se pak divit, že těžko kdo se bude dobrovolně učit, studovat obor a investovat do vlastního vybavení, když by si tím zajistil sotva nutnou existenci, navíc bez jistoty, že o něj bude trh stát i zítra. (Páni tam v těch křeslech nahoře stále ještě nepochopili, že ono koně jaksi nejsou investicí jen na jednu sezónu. Mašinou, kterou v případě potřeby narychlo koupíte, a když nejsou potřeba tak je zase zahodíte nebo dlouhodobě odstavíte.) Takže je asi něco dost špatně a to údajné „chtění“ ze strany LČR by se mělo projevit spíš v činech než jen v mediálně libivých slovech...

***) „Began“ je slangové, dříve hanlivé, označení chladnokrevného koně. Myšleno obecně, nikoli jen určitého plemene, jak se občas někteří falešně domnívají. Dnes už však není chápáno v hanlivém výrazu, ale právě naopak v pozitivním slova smyslu. Dokonce jako životní filozofie, životní postoj a životní styl, sepnutý více s přírodou, upřednostňující pomalejší způsob našeho života, ale jeho hlubší prožívání. Existuje i láskyplná zdobnělina „beganci“. Za obecným povědomím a popularitou tohoto slova stojí Jindřiška a Josef Svobodovi, srdcem i duší celoživotní chovatelé chladnokrevných koní a cvičitelé koní pro lesní práce. Od slova „began“ jsou odvozeny i některé soutěžní disciplíny, které se speciálně pro chladnokrevné koně pořádají: begacross, begateamraceing a begapulling.*

Ve srovnání třeba se psem je u koně vazba na člověka o něco menší. Z pohledu koně jsme my lidé stále ještě ony šelmy, co koně loví a občas i jedí. Přesto nás kůň, coby společenské zvíře, dokáže zahrnout do „svého stáda“ a důvěřovat nám. Tato důvěra i přes obrovskou mezidruhovou rozdílnost může být tak obrovská, že dokáže potlačit i pud sebezáchovy. Kůň je pak ochotný spolupracovat s člověkem i ve velmi nebezpečných a riskantních situacích. V situacích, do kterých by osel nebo mula nikdy nešla. Díky této vlastnosti koně už od pradávna nosili bojovníky do bitev, ač za to velmi často zaplatili daň nejvyšší.

Pokud jde o přepravu nákladu, můžeme ještě na chvíli zůstat u armády a její logistiky. Jakákoli armáda dnes i v minulosti potřebovala přepravovat náklady lehké i těžké a to vždy rychle, úsporně a spolehlivě. V minulosti k tomuto účelu používala soumary i tažná spřežení s vozy. A i když by se na první pohled zdálo, že (poslední) druhá světová válka už byla ve znamení motorizované techniky, opak je pravdou a koně zde opět sehrály důležitou roli. Pokud jde o chladnokrevná plemena, byl to významnou měrou ardenský kůň a polský chladnokrevník. Ale byly i situace (např. během první světové války), kdy velká těžká plemena selhávala. Zejména v kamenitém terénu větších nadmořských výšek hraničních hor. Tehdy situaci zachránil malý, ale nezdolný huculský kůň.

Typickou ukázkou nevhodné volby koně by mohla být zlatá horečka na Aljašce. Konec konců při jakékoli zlaté horečce dosahuje davové šílenství vždy maxima a takový dav vždy obsahuje nadprůměrné množství diletantů. Ti si bez hlubšího rozmyslu pořizovali vše, o čem se domnívali, že by jim mohlo být užitečné, aniž by si zjistili souvislosti. Koneč nevyjímaje. Samozřejmě naprostá většina si pořídila koně původem z amerických planin. Tedy koně teplokrevné, zcela nepřizpůsobené pro drsné klimatické podmínky. Nebylo tedy divu, že téměř všichni při výstupu do Chilkutského průsmyku umrzli. Pokud by si místo nich zlatokopové pořídili nenáročné shetlandské poníky, zvyklé na drsné podmínky, je velmi pravděpodobné, že by svůj náklad přes průsmyk bez potíží dopravili.

V současné době se dostáváme do „*střetu zájmů*“. Když se rozhlédnete, tak je dnes kůň považován spíš za jakousi módní sportovní pomůcku. Schválně to říkám drsně a odosobněně – bohužel je často brán jako věc. Movitý tatínek nemá na pubertální dcerušku čas a tak jí koupí koně (v domnění že si koupí také její vděčnost). Zaplatí koni ustájení na nějakém ranči a dceruška si tam párkrát za týden přijede zaježdit, obdobně jako si například kluci chodí zacvičit do posilovny nebo zahrát hokej. Jaký může být vztah koně k lidem, když jeden z nich denně krmí, čistí a opečovává, zatím co druhý jednou za čas přijde, chce jen jezdit a zvířeti velet, to už si domyslete sami. Navíc někteří takovíto majitelé občas zapomínají, že je jejich čtyřnohý miláček přírodním zvířetem. Cukají mi koutky smíchem, když čtu na internetovém diskusním fóru mnohastránkovou debatu, která řeší, že by bylo lépe na soutěž, konající se v 10km vzdálené obci, dopravit koně přívěsem. Ujít s koněm tuto vzdálenost pěšky (tzv. "*po kopytě*") se diskutujícím zdá nadmíru namáhavé. Obávají se o jeho únavu (spíš o svou) a úplně zapomínají, že volně se popásající kůň v ohradě nachodí během dne více než 20km.

Samozřejmě podle smýšlení a zájmu koňarské společnosti se mění i nabídka a sortiment toho, na co se zaměřuje chov. A tak máme u nás ve valné většině zastoupena plemena teplokrevná, jezdecká. Chladnokrevníci se třesou na okraji společenského zájmu, ač právě jim by měla být dána přednost. Jestliže by totiž skutečně mělo naše lesní hospodaření a částečně i zemědělská činnost v podhorských oblastech směřovat k nějaké citlivé formě „*zekologizování*“ (jak se o tom stále jen velkohubě mluví), bez chladnokrevníků a bez jejich podpory na „oficiální úrovni“ to opravdu nepůjde (tržně podhodnocená práce). Pokud však zůstane při současném trendu hospodaření (což nás zatím úspěšně vede čelem proti zdi v důsledku vyčerpání a degradace půdy), osamělý jednotlivec s tím asi moc nenadělá...

Uvádí se, že chladnokrevných koní je v současnosti v ČR zapsáno okolo 2.000 jedinců. Pro srovnání - ve dvacátých letech minulého století bylo u nás 750.000 chladnokrevných koní (ale pro objektivitu nesmíme zapomenout, že v tehdejší sčítání byly zahrnuti chladnokrevní koně i ze

Slovenska a Podkarpatské Ukrajiny, tehdy nedílné součásti našeho státu). Do dnešních dnů je to obrovský propad, kdy na 5000 lidí připadá jen jeden jediný chladnokrevný kůň.

Alespoň pro rámcovou představu uvedu, že „velká plemena“ chladnokrevníků (N, SN, ČMB*) jsou skutečně velcí a mohutní koně s kohoutkovou výškou často přesahující 165cm. V tažné kondici mají téměř 900kg živé váhy (je-to logické, mají-li něco utáhnout, musí mít i dostatečnou váhu, aby jim to neklouzalo). Tentýž kůň v jezdecké kondici bude mít jen 700kg. Není to o tom, že by byl tažný kůň ve srovnání s dostihovým koněm tlustý. Je to stejný rozdíl jako mezi maratonským běžcem a kulturistou. V obou případech je postava „suchá“, šlachovitá a „udělaná“, je jen jinak nasvalená. Při pravidelné denní práci přes léto vystačí velký chladnokrevník se zelenou pastvou, podle zatížení doplněnou ještě trochou ovsu. Přes zimu při pracovním zatížení potřebuje 40 až 50kg sena na den a při velkém zatížení doplňkovou dávku ovsu. Dále potřebuje přístup k vodě, nějakému koňskému pamlsku a solnému lízu. V kroku může v naprosté pohodě táhnout náklad až 30km za den, což je rozhodně nezanedbatelný kus práce. Bohužel pořizovací cena chladnokrevníka není za hubičku. I kdyby byl takový kůň prodáván tak zvaně za jatečnou cenu, tedy za pouhou cenu masa, je to při jeho váze částka nemalá.

Odstávče stojí cca 10 až 15 tisíc, odrostlý nezaučený „begánek“ nejméně 30 tisíc a kůň zacvičený pro práci nejméně 50 tisíc**. Velkou výhodou ale je, že tihle pracovníci "chlapáci" mají tuhou kořínku, bývají zdraví a dlouhověcí. Když o ně budete dobře pečovat, mohou vám sloužit více než dvacet let.

*) N = norik, SN = slezský norik, ČMB = českomoravský belgik,

**) Skutečné náklady na pracovní vycvičeného koně jsou v ČR však bohužel podstatně vyšší, okolo 120 až 150 tisíc, ale to by byl kůň neprodejný. Chov koní (a často ne jen chladnokrevných) je pro chovatele či cvičitele, který odvádí svou práci poctivě a poskytne zvířatům vše, co potřebují, prakticky vždy ztrátový a je tiše dotován z nějaké jiné souběžné

zemědělské činnosti téhož provozovatele. Dá se to dělat jen z lásky ke koním a s jakousi vírou, že je to poslání zděděné od předků, které jsme povinni předat svým potomkům. Nedá se to dělat pro peníze.

Zajímavosti:

Výkon a přesnost práce koní je úžasná. Na porovnání schopností koní i kočích se pořádají soutěže. Jednou z úkolů tzv. *práce v kládě* je tlačit kládu tenkým koncem před sebou tak, aby svým čelem přesně trefila a lehce narazila do stojícího dopravního kuželu, kdy dojde ke shoení tenisového míčku postaveného na jeho vrcholu. Kláda má délku 10 metrů. Tlačit může pár koní, ale i jen jeden kůň. Ten to má o mnoho těžší, protože musí přeskakovat kládu doleva i doprava, aby ji ve výsledku tlačil rovně. Vše je samozřejmě na čas.

Tlačení klády:



Jinou soutěží na porovnání výkonu chladnokrevníků je tzv. *těžký tah*, kdy se táhnou naložené železné sáně. Je to vyřazovací závod, který pro koně jednotlivce končí obvykle na váze 1300 až 1600kg, pro pár koní zhruba na třech tunách zapřažené váhy. (Hovoříme-li o hmotnostech, pak je nutné si uvědomit, že sáně „*na sucho*“ kladou spřežení mnohem vyšší odpor, než by kladlo totéž břemeno na voze s koly.)

Těžký tah:



Bohužel „rozpadlík“ může vycházet jen ze svých omezených možností, limitovaných hloubkou své kapsy, případně rozlohou pastevních pozemků. Ne každý si může pořídit koně jako rodinného mazlíka a když, tak ne vždy impozantního chladnokrevníka velkého plemene, jakým je třeba českomoravský belgik či slezský norik. Ne snad proto, že by se na nich nemohl svézt v sedle (kdo sleduje dostih chladnokrevníků pořádaný v rámci Velké pardubické, jistě ví, že tihle koně hravě zvládají i rychlý cval), ale je to přeci jen už velký a výkonný kůň, což se projevuje na krmné dávce i na hnoji. Přesto pro malou, přírodně smýšlející rodinu, určitý kompromis najít lze - jakéhosi malého univerzálního koně s hmotností okolo 400 až 500kg a výškou jen okolo 150cm. Taková jsou totiž menší plemena (řadící se mezi pony a tzv. malé koně), některá také s vlastnostmi chladnokrevníků. Jmenovitě třeba **fjordský kůň**, **hucul** nebo **hafling**, případně **irský cob**. Bohužel, jak se do něčeho fungujícího vloží „všemocná ruka trhu“, se snahou vydělat na tom, tam sto let tráva neroste a u chovu koní to platí také.

Hafling (někdy podle jeho vzhledu a původu trefně pojmenovaný „blondák z Alp“) Tento líbivý koník se stal v poslední době hodně módní záležitostí. Ne však pro zemědělské práce, ale spíše na ježdění od parkurů

až po western. Bohužel se to obratem projevilo negativně hned ve dvou rovinách. Cena vylétěla raketově vzhůru a v chovu se začal upřednostňovat kůň typově podobný spíš rychlým teplokrevníkům než silnému a odolnému horskému koni, jakým kdysi byl. Zájemce o původního haflinga těžšího chladnokrevného typu je pak nucen hledat jehlu v kupce sena a ještě u toho výrazně hluboko sáhnout do kapsy. Pro vaši představu - hafling má kohoutkovou výšku 142 až 150 centimetrů (měřeno jako tzv. KVH nikoli o KVP) a váží od 420 do 500kg. Zajímavé je, že s využitím haflingů jako soumarů počítala (či stále počítá) Švýcarská armáda. Jak uvádějí chovatelé haflingů - v armádních příručkách se operuje dokonce s hmotností nákladu do 300kg na jednoho koně. (Krátký pěší jednorázový přesun rozptýlených armádních záloh s plným materiálovým vybavením z bydlíště k vojenské jednotce.)

Fjordský kůň - tento malý, silný a nenáročný kůň s dvoubarevnou hřívou měl v české republice ještě do nedávna velmi dobré zázemí i pověst. Bohužel někdy okolo roku 2006 došlo k rozprodeji velkého plemenného hřebčína a od té doby pozvolna upadá v zapomnění. Zcela neprávem. Naštěstí vše začíná zachraňovat velké úsilí některých zodpovědných chovatelů. Fjordský kůň měří v kohoutku okolo 145 centimetrů. I přes tuto malou výšku je překvapivě silný (právě proto vezl herce Jana Libíčka v roli preceptora ve Vorlíčkově filmové verzi Popelky).

Huculský kůň - je menší a lehčí než obě výše zmiňovaná plemena. Kohoutková výška se u něj pohybuje od 134 do 142 centimetrů a váha od 350 do 450 kilogramů. Huculy v minulosti aktivně využívala rakouskouherská armáda a museli u ní skládat těžkou zkoušku. Jednou částí byla zkouška soumarská, kdy hucul musel nést 180kg hornatým terénem po trase 35km. Druhá zkouška byla jezdecká, kdy musel zvládnout při 150kg (jezdec + výbava) vzdálenost 100km. Jistě uznáte, že pro tak malého koníka to byla pořádná dřina. Do chovu postupovali jen ti nejlepší. Dnes se už takové výkony po koních samozřejmě nežádají, ale to neznamená, že by jich někteří jedinci nebyli po tréninku schopni.

Irský cob - je menší, nejčastěji strakatě zbarvený kůň, typický bohatým osrstěním nohou - tzv. „rousy“. Dalšími znaky, které se někdy u jedinců tohoto plemene vyskytují je modré oko a kníry. Výška jedinců je variabilní a může se značně lišit. Od velikosti pony až po velikost velkých koní. Jedná se o nenáročného, odolného chladnokrevného koně vyšlechtěného ve své domovině především pro tah lehkých nákladů. Má delší hřbet, takže mu příliš nevyhovuje, pokud má nosit těžká břemena. Přes to je bohužel v České republice přednostně využíván hlavně jako atraktivní kůň jezdecký (pro rekreační účely a mládež), k tomu vlastně jen výjimečně. Vyznačuje se velmi klidnou a přátelskou povahou a je to výborný rodinný kůň. Stejně jako předchozí tři plemena zvládá i prosté celoroční ustájení venku pod přístřeškem a má velmi rád vodu. I když se irský cob nehodí do vrcholového sportu, jeho cena je vysoká, protože jde o plemeno atraktivně zbarvené.

Není žádná koňská disciplína, kterou by tato malá plemena alespoň rámcově nezvládla nebo by se jí nemohla zúčastnit (samozřejmě specializovaným plemenům na špičkových šampionátech s nimi konkurovat nedokážete). Koňarsky založená rodina si nemůže vybrat lépe. Děti se s koněm mohou účastnit dostihů, parkurů i drezůry, podle toho co je bude právě bavit. Tatínek ho využije pro polní práce*, do vozíku i do lesa. A maminka s ním může na rekreační projížďku. Obecně jsou tato plemena velmi nenáročná na stravu. Dalo by se říct, že jsou velmi spořiví - do vlastních tukových zásob. Příroda a drsné horské klima je tomu naučilo. Proto je potřeba dávat bedlivý pozor, aby nebyli obézní, neboť obezita je iniciátorem mnoha dalších závažných chorob. Jsou odolní a na zimu jim vyroste teplá zimní srst. Nepotřebují velkou zděnou stáj, budou plně spokojeni v dřevěném přístřešku na kraji ohrazeného výběhu, kam se mohou za deštivého počasí nebo na noc schovat. Sníh a mráz pro ně není žádnou překážkou. Přes léto vystačí jen s trávou z pastviny (případně můžete vypásat meze a příkopy). Když přes zimu nebude tráva, pak velký kulatý balík sena jednomu koni vydrží více než měsíc. Na podestláni můžete použít buď slámu nebo ještě lépe piliny (nevyhovují mouchám). K čemu všemu se hodí koňský hnůj netřeba asi

rozpítvávat. I když budete všechno kupovat, pak při ceně balíku okolo 400Kč/kus** (plus nějaké granulované výživové doplňky pokud budete koně intenzivně pracovní vytěžovat), vám jeden kůň vyjde levněji, než živit většího psa holistickými granulami (krom toho pracovní výkonnost psa a koně asi nemá cenu srovnávat, že). Ale pozor! Nejsou to koně pro každého. Rozhodně ne pro toho, kdo se domnívá, že kůň je otrocky poslušná věc jako traktor. Tito koníci jsou nadmíru inteligentní (drsné podmínky je tomu naučily) a umějí poslouchat vlastní rozum, když vy jej nemáte. Počítejte s tím, že pokud po nich budete chtít nějaký nesmyslný příkaz - nevyhoví vám a setkáte se u nich s tázavým pohledem: „*To fakt myslíš vážně? Nebylo by něco rozumnějšího?*“ Koně musíte akceptovat celého - i s jeho duší a emocemi, nejen vychytrale využívat jeho sílu. Musí to být váš přítel a spolupracovník, který věří vám a vy věříte jemu, jinak to nefunguje. Ale vždy při tom musíte zůstat "*šéfem stáda*" - tím kdo velí (ale je současně uznalým a zodpovědným), jinak to vede ke špatným koncům.

**) Jeden kůň zvládne jednoradličný pluh na menším pozemku a nepříliš hlubokou orbu. Malý trénovaný fjordský koník zvládne zorat zhruba jen do hloubky okolo 15cm, ale ono to na mnoho užitečných plodin úplně stačí. Pro hlubší orbu (nebo pro orbu tuhé zeměiny - dlouho nepoužívaného pozemku na pole) je nutný nejméně jeden pár koní, tj. slovy dva. Ale nikde není řečeno, že musejí být oba ve vašem vlastnictví. Jeden může být váš, druhý sousedův. Pokud budou sehraní, porazí nejprve vaše pole a pak sousedovo. Obdobné je to s tahem velkého vozu. Jinak v průběhu roku vystačíte na většinu lehčích nákladů jen s menším vozíkem a jedním koněm. Protože jsou však koně společenší tvorové, vyhovoval by jim společný výběh i společná stáj.*

***) Problém je, že sucho v létě 2018 způsobilo obrovský deficit sena a nárůst jeho ceny. Vinu na tom (jako i na spoustě jiného) mají dotace. Když začalo sucho, ministerstvo zemědělství v Německu okamžitě zareagovalo a poskytlo německým farmářům dotaci na nákup sena. České ministerstvo situaci neřešilo - zemědělce, poraď si jak umíš! Vzápětí němečtí obchodníci začali ve velkém skupovat i to málo, co se podařilo v České republice vypěstovat. Dotovaný německý farmář si mohl dovolit bez potíží nabídnout až 2000,-Kč za jeden balík sena. Český farmář měl odloženo nanejvýš něco okolo 600,-Kč a proti německým dotacím neměl absolutně žádnou šanci. Jistě uznáte, že toto není žádné svobodné podnikání, tomu se říká jinak - záměrné pokřivené tržní prostředí EU. Když už se konečně*

české ministerstvo probudilo a začalo přemýšlet, že by se to mělo nějak řešit, nebylo už co zachraňovat. Seno z pícninářských oblastí ČR už bylo dávno za hranicemi a hladový dobytek českých farmářů bučel před branami jatek. Rozumní lidé neopakují dvakrát tutéž chybu. Takže je velmi pravděpodobné, že postižení farmářů s chovem dobytka v ČR definitivně končí, protože v prostředí s nerovnými podmínkami prostě není možné regulérně podnikat.

„Senová krize“ se ale přenesla i do chovu koní a odrazila na jejich ceně. Mnozí se na podzim roku 2018 snažili své koně „II. jakosti“ prodat, aby získali finanční prostředky na nákup předraženého krmiva k přežití zimy pro své koně elitní. Bohužel i ceny těchto prodávaných koní byly přemrštěné. Zkoušet nabízet třeba haflingera za 40 tisíc korun - neobsedlého, doslova „uloveného“ na pastvině, kde trávil bezstarostné čtyři roky se stádem v režimu 24/7, to sice může prodejce zkusit, ale ten kdo by ho koupil, je buď blázen nebo příliš snadno vyhrál v loterii. A ohánět se u toho špičkovým původem? U valacha, který už z podstaty věci nemůže být pokračovatelem chovu? To je stejné jako s klisnou starší 8 let. Každý prodávající vám bude mazat med okolo pusy, že vloženou částku vyděláte na hřibatech zpět. Zkuste si ale namátkově projet klisny, jejich ohřevení na internetu v plemenné knize příslušného plemene a udělejte si z toho malou statistiku. Záhy zjistíte, že většina zapsaných zvířat se narodila, když jejich matky byly ve věku od 2 do 6 let. Při vyšším věku už zaznamenáte i přes připouštění velmi kvalitními hřebci, výrazně klesající úspěšnost. Jo, pokud umí klisna nebo valášek v tom věku bezproblémově chodit pod sedlem, odjede bez otáčení s jezdcem od stáda a má i nějaké základy v zápřahu, to už by se o té ceně dalo mluvit. Pokud koník umí nejen pod sedlem, ale je spolehlivý i s vozíkem v silničním provozu, může si prodávající přidat i na 45 tisíc. Ano fjord ani hucul se stejnou úrovní výcviku by se neměl zásadně od tohoto cenového rozpětí odlišovat. Naproti tomu cena mladého irského coby může začínat někde na 40 až 50 tisících, za obsedlého, příježděného se pohybovat někde na 60 až 65 tisících. (Samozřejmě bavíme se stále o ceně běžného rodinného rekreačního koníka, nikoli o ceně koní, kteří mají za sebou závodní úspěchy a jsou ve věku, kdy stále ještě mohou podávat špičkové výsledky. Jejich ceny mohou být mnohonásobně vyšší.) Ale pokud je kůň třeba ještě v 8 či 10 letech věku jen remonta (nedocvičený), je to plně vypovídající nejen o něm (možná o její problematice povaze), ale i o dost laxním přístupu původního majitele. Pokud vám takový majitel „nekápně božskou“ a neuvede opravdu vážný (rodinný) důvod, proč se s koněm celou tu dobu nic nedělalo, raději si najděte jiného koně a jiného serióznějšího prodávajícího. Může vám to ušetřit mnoho zklamání i mnoho tisíc v peněžence.

Hřebec, valach nebo klisna?

Vcelku základní otázka při úvahách o pořízení „*domácího kopytníka*“, na kterou není jednoznačná odpověď.

Asi bych řekl: „*Každému, co jeho jest!*“

Traduje se ...valáškoví poruč, s hřebcem prodiskutuj a klisnu požádej...

Hřebec je díky „*hormonální podpoře*“ hodně aktivní a hrdé zvíře. S čímž může být někdy problém, zejména pokud majitel není ve svém postavení dostatečně pevný. Není to o tom, zda je na koně zlý a tvrdý, ale jak to sám cítí v hlavě (tedy ten majitel). Kůň umí číst v lidské mysli jako v otevřené knize a velmi rychle pozná, pokud se ho někdo bojí. Protože stádo nemůže být bez vedení, snaží se toho ujmout sám a začnou potíže s jeho zvládnutím. Hřebce musí majitel respektovat, ne se s ním prát. Musí ho brát jako osobnost a snažit se s ním domluvit, ne ho zlomit. Každý kůň je dost velký a dost silný na to, aby dokázal zabít člověka. Pokud se ho bude snažit majitel tvrdě terorizovat a hřebce neopodstatněným bitím ponižovat, může jeho číše trpělivost přetéct a může to špatně dopadnout. Naopak výhoda hřebce (tedy kromě toho, že může být použit v chovu) je v tom, že hormony mimo jiné zapříčiňují, že zvíře dobře chápe a snadno se učí nové věci.

Pokud se kůň vykastruje a stane se tak z hřebce **valach***, pak jako by se celý metabolismus zpomalil, včetně myšlenkových pochodů. Zvíře se stane klidnější, méně „*plašivé*“, méně vzpurné, ale při učení a výcviku bude potřebovat o něco delší čas, aby si novou informaci zažilo a zapamatovalo. Někdy se kastrace projeví trochu i na vzhledu - hřebec většinou zůstává takový „*ostřejší*“ sportovnější postavy, kdežto valášek „*fortelnější*“, zavalitější. Pokud však jde o pracovní výkon, podávají valášci ve srovnání s hřebci i klisnami nejspolehlivější (nejkonzistentnější) výkon. Kastrace je poměrně rychlá záležitost, trvá cca 20 minut čistého času a provádí se v lehké mezní narkóze přímo na místě u majitele. Nejedná se o žádné velké pooperační rány, kůň je po ní schopen ihned vstát a chodit (dokonce po dva dny ještě úspěšně připustit klisnu). Povahová změna nenastává bezprostředně po kastraci. Hladina

hormonů klesá postupně, 3 až 5 měsíců. Teprve potom je valach skutečně valachem.

Pokud jde o **klisny****, je to u nich trochu složitější, protože během roku podléhají v souvislosti s řídí hormonálním výkyvům. Většinou jsou klisny přitulnější a mazlivější. Vzhledově jsou obvykle jemnější, menší a méně silné (v extrémních podmínkách však zpravidla přežijí déle než hřebci a valaši). Ale někdy se s nimi hůře spolupracuje. Bývají dny, kdy jsou rozmrzelé, šklebivé a některé dokonce kousavé a kopavé. Protože klisna je základním předpokladem pro odchov hříbat, bývají klisny při prodeji obvykle dražší. Obecně vyžaduje klisna citlivější přístup ze strany majitele, zejména pokud je to muž (více onoho pověstného „cukru“ a méně „biče“). Přeci jen je to samice a pro samici obecně je hodně důležité cítit bezpečí v prostředí, kde by mohla potenciálně odchovávat své potomky a mít oporu v ostatních. Tedy nejen ve stádě, ale zejména v majiteli. Pokud je tento pocit narušen, vzniká nervozita a strach, který ústí v neposlušnost nebo vznik různých nežádoucích zlovyků. Koně moc dobře chápou a rozlišují lidské pohlaví. Někteří vycházejí lépe s muži, jiní s ženami. Ale nedá se obecně říci, že by třeba klisny všeobecně tíhly víc ke chlapům a naopak. Záleží vždy od konkrétního jedince. U koní panuje matriarchát. Stádu nejčastěji šéfuje stará klisna. Hřebci stádo sice hlídají a brání, ale pokud jde o vnitřní spory, dobře si pamatují, že i oni kdysi museli být poslušnými hříbátky své mámy a tak poslední slovo má vždycky „ženská“...

A ještě jedna „drobnost“ o které byste měli vědět:

Kůň je v ČR považován za *hospodářské zvíře*. Tedy zvíře „jedlé“. Podle toho je každý kůň v souladu s nařízením EU i úředně evidován, včetně majitele a místa ustájení (s přesností na metry). To není jen tak pro okrasu... Stát si tedy dělá jakýsi tichý „nárok“ na vašeho koně, kterého nyní máte (nebo si ho případně v budoucnu koupíte), cvičíte a z vlastní kapsy živíte. Je tedy možné a dokonce pravděpodobné, že pro krizové situace, zejména spojené s hladomorem, má stát připravený scénář, podle kterého by vám byl kopytník i proti vaší vůli násilím úředně zabaven a

odeslán na jatka. (Je to pro stát přece levnější a jednodušší, než řešit nějaké strategické státní rezervy a skladovat je, že...)

**) Valach není synonymum pro pojem „tažný kůň“, jak se mnozí mylně domnívají. Pravdou sice je, že tažní koně bývají často valaši, ale valachem může být (a běžně bývá) třeba i anglický plnokrevník na dostizích.*

***) Spisovně správný název samice koně je „klisna“, hovorově se jí však říká „kobyla“ (převzato ze slovenštiny). Mnozí se domnívají (a bohužel wikipedie je v tom utvrzuje), že klisna je klisnou od narození jen do té doby, než má první hříbě a že po porodu se stává kobydou. Tedy, že jde o jakousi obdobu rozlišení na jalovice a dojnice u krav. Ale odborná literatura žádné takové rozdělení neuznává, tam je to ve všech případech, tedy před prvním porodem i po něm vždy „klisna“.*

V diskusi na portále Nezdolný, kde byl původní, výše uvedený text napsaný, ho velmi vtipně doplnil uživatel K4čer. Dovolím si jej citovat:

Předchozí články vycházejí ze zřejmého předpokladu, že čtenář ví, co je kůň. V postindustriální době ovšem mnoho lidí nevidělo jiné zvíře než křečka, a domnívá se, že kuře roste v Tesku; připojuji proto popis koně a základní takticko technická data :)

Zkušenosti: Kůň

Vydáno 16. 04. 2007

Stále tu čtu recenze na dopravní prostředky, ale kůň mi tu dosud chyběl. Rozhodl jsem se tento zásadní nedostatek napravit.

Kůň je nekolový dopravní prostředek, dříve všeobecně využívaný, v současné době je provozován spíše pro zábavu. Nelze vyloučit jeho opětovné masivní používání v budoucnosti.

Vzhled: Kůň je dopravní prostředek poněkud neobvyklého tvaru zhruba dva metry vysoký, dva a půl metru dlouhý a půl metru široký. Hmotnost se pohybuje mezi 400-800kg. Rozměry se velmi liší podle typu a stáří. Nejvýše položená je takzvaná hlava, která obsahuje řídící jednotku, kamerový systém a detektory zvuku. Dále na ní jsou ventilační otvory a otvor pro doplňování paliva.

Pod hlavou je tzv. krk, což je v podstatě malý jeřáb, který je na sedmi vnitřních spojích schopen hlavu zvedat, otáčet a naklánět ji do všech směrů podle potřeby. Krk bohužel není teleskopický.

Krk je připojen k tělu, což je základní konstrukční blok. Zde je nutné zmínit zvláštnost konstrukce, totiž že kůň není poháněn válcovým spalovacím motorem, ale jedná se o velmi zajímavou techniku přeměny paliva na energii. Zájemcům doporučuji odbornou literaturu. Většinu těla tedy zabírá zásobník paliva a systém jeho zpracování, systémy chlazení a další. Pod tělem jsou nohy, které obstarávají vlastní pohyb koně. Skládají se z různě dlouhých tyček spojených klouby, kterými pohybují tzv. svaly. Ty jsou funkcí podobné hydraulickým pístům, jen princip činnosti je poněkud jiný.

Celý kůň je potažen kvalitní kůží s vyhříváním.

Jízda: Zvláštností jízdy koňmo je, že jezdec nesedí uvnitř koně, ale na něm. Nabízí se zde přirovnání k motocyklu, ovšem není to přesné. Kůň je vybaven samonavigačním systémem, takže pokud často jezdíte určitou trasu, nemusíte se vůbec věnovat řízení a bez problémů si můžete za jízdy číst nebo telefonovat. Určitou pozornost jízdě je nutné věnovat pouze v případě neobvyklých okolností, například náhlé vyběhnutí zvěře z křoví. V takovém případě bývá navigační systém zmaten neobvyklou informací a může neočekávaně změnit směr nebo rychlost pohybu.

Pokud jedete jinudy, je kůň schopen samostatné navigace po zřejmé cestě, jinak je nutné občas jeho pohyb korigovat.

Při jízdě se nejvíce projevuje stav řídicí jednotky. Některé si vynucují doplňování paliva bez ohledu na přání jezdce, nebo reagují na snahu o řízení velmi nepříjemným způsobem. Ovšem dobře naprogramovaná jednotka je většinou velmi spolehlivá a pokud se projevuje neobvykle, je nezbytné zjistit důvod problému. Většinou postačí doplnění vody, nebo krátká přestávka. Někdy však bývá nezbytná korekce chování, například pomocí stimulace dotekových čidel pod kůží.

Rychlost a dojezd: Základní rychlostí je krok. To je způsob pohybu, kde jsou tři nohy na zemi a jedna ve vzduchu (nohy se při pohybu pravidelně střídají). Rychlost je cca 5-8kmh, vytrvalost několik desítek km. Tento způsob pohybu jako jediný nevyžaduje od jezdce žádnou zvláštní námahu ani aktivitu. Rychlejším pohybem je klus, při kterém se střídají dvě a dvě nohy. Rychlost pohybu je kolem 10-15kmh. Touto rychlostí je kůň schopen jet cca hodinu, pak je nutné zpomalit nebo zastavit kvůli ochlazení a v létě i doplnění vody. Na kratší vzdálenosti je možné použít cval, kdy kůň dosahuje rychlosti kolem 20-30kmh a vydrží zhruba několik minut. V případě potřeby je možné jet tryskem, to je nejrychlejší způsob pohybu koně, kdy rychlost dosahuje 60-70kmh, ovšem vytrvalost je pouze pár set metrů, poté je nutné nechat koně pár minut jít krokem kvůli uklidnění a stabilizaci pohonného systému.

Rychlosti nejsou proti ostatním dopravním prostředkům nijak závratné, ovšem na

druhou stranu má kůň již v základní výbavě náhon 4x4 a je schopen jízdy i ve stoupání kolem 50-60%. Umí také plavat, skákat a překonávat velké terénní nerovnosti, polomy, atd. Lze za něj i zapřáhnout vozík, kládu nebo jiný náklad a tím jeho využitelnost velmi stoupá.

Nevýhodou koně je, že nemá brzdy (nelze je ani dokoupit) a pokud se rozhodne nezastavit, máte problém.

Spotřeba: Kůň spotřebovává výhradně paliva z obnovitelných zdrojů. Základ tvoří tráva, jádro a voda. Tráva v létě roste všude, na zimu je nutné obstarat sušenou (seno). Pod označením tráva(seno) zde není myšlen slangový název druhu Cannabis sativa, ale tráva ve smyslu lidového označení, tj. zelené nadzemní části rostlin běžně se vyskytující se na loukách, v příkopech u cesty, apod. Kůň spotřebuje cca 50kg trávy denně, je ovšem schopen si ji sám obstarat na vhodném místě zvaném pastvina. Pokud tráva není, je nutné ji nahradit senem v množství cca 10-20 kg denně.

Slovem jádro se označuje palivo s velkým energetickým obsahem a to granule, obilí, obilné vločky, atd. Spotřeba závisí na typu koně a jeho zatížení. Obvykle při lehké zátěži postačí cca 1-2kg denně, při velkém zatížení až 5-10kg denně, ale pokud je kvalitní tráva nemusí být jádro po určitou dobu nutné vůbec. Vody kůň spotřebuje cca 20-50 litrů denně, podle zátěže, počasí a dalších okolností. Nejlépe je poskytnout vodu v neomezeném množství, kůň je schopen si ji pak automaticky doplňovat,

Dále by měl kůň dostat doplňky dle potřeby (sůl, vitamíny, mrkev, jablka, atd.)

Palivo by mělo být přiměřeně kvalitní, jinak hrozí problémy a závady. Občas je nutné složení konzultovat s odborníkem.

Výhodou je relativně levný provoz koně, ovšem problém je nutnost doplňování paliva i v době, kdy koně nepotřebujeme. Je to dané tím, že systémy koně nelze vypnout. Tento problém se u dopravních prostředků se spalovacím motorem nevyskytuje.

Emise koně jsou plynné, kapalně i tuhé. Plynné neuvažujeme, jedná se o vodní páru, CO₂ a malé množství metanu. Tento typ emisí se objevuje se specifickým zvukovým efektem v případě rychlého pohybu koně, leknutí, apod. Kapalně emise kůň vypouští podle potřeby (vždy v klidu), několikrát denně v objemu 1-2 litry naráz. Tuhé emise jsou někdy problém, například velkou hromadu na náměstí jen málokdo srdečně vítá. Naštěstí jsou všechny odpady biologicky snadno rozložitelné a používají se jako velmi kvalitní hnojivo.

Péče a údržba: O koně se pečuje podobně jako o ostatní dopravní prostředky. Zhruba jednou měsíčně je dobré podrobně zkontrolovat a upravit koni kopyta, což je zařízení podobné pneumatikám s tím rozdílem, že kopyta se sama obnovují.

Také je nutné jednou za čas koně vyčistit nebo umýt a také nechat zkontrolovat stav. Výhodou koně je self-repairing systém, kdy se drobná poškození sama opraví. Typicky škrábance na kůži, drobné závady v pohonném systému... Větší problémy je nutné svěřit odborníkovi. Ceny oprav jsou někdy hodně velké, problémem jsou i náhradní díly, většinou nejsou k dispozici. Kůň je naštěstí většinou schopen omezeného provozu i v případě vážnější závady například na některé z kamer nebo detektoru zvuku. V případě opravdu vážného problému je někdy nutné koně vyřadit k recyklaci a obstarat nového.

Kůň bezpodmínečně musí mít pro něj vhodné místo na parkování. Moji koně nemají garáž, jsou umístěni volně na pozemku, kde mají volně k dispozici vodu a trávu nebo seno. Pro případ opravdu nepříznivého počasí tam mají i přístřešek. Za takovýchto podmínek stačí péče v rozsahu cca 0-20 minut denně a dvě, tři hodinky o víkendu (v týdnu doplnit palivo a vodu, o víkendu očista výběhu).

Na tuning je kůň naprosto nevhodný. Křídlo a hifi soupravu sice je možné namontovat, ale výsledný efekt pravděpodobně nebude splňovat očekávání.

Ceny a doplňková vybava: Pořízení běžného koně přijde zhruba na 20-200 tisíc korun podle typu, stáří, vlastností a očekávání. Pokud se o koně nechcete nebo nemůžete starat sami, lze ho za poplatek kolem 3-5 tisíc měsíčně umístit ve veřejné stáji (obdoba garážových stání), kde se vám o něj postarají a můžete jenom jezdit. Navíc tam kůň není sám, což je významná výhoda. Na druhou stranu se musíte smířit s některými omezujícími pravidly veřejných stájí.

Pokud máte koní více, je levnější vlastní péče, ovšem musíte mít k dispozici pozemek. Jako optimální se udává cca 1 hektar na koně, v praxi postačí polovina. Jsou pak ale vyšší výdaje za seno, protože pastvina je dříve holá.

V případě pořízení koně budete potřebovat i doplňkovou vybavu jako ohlávky, vodítka, sedlo, čištění, různé přípravky na opravy drobných závad, atd.

Celkové náklady za život koně (zhruba 20-25 let) mohou být kolem 1-2 miliony korun, což je podobné jako u auta.

Koně si lze také pronajmout za cca 200-300Kč na hodinu, ale tento způsob ježdění mi nepřipadá příliš šťastný, protože nájemní koně jsou „okopaní“ od lidí a jejich řídicí jednotky vykazují nejrůznější vady. Na prvotní seznámení to ovšem samozřejmě postačí.

Shrnutí: kůň je alternativní dopravní prostředek vhodný zejména pro volný čas, jako zdroj zábavy a také kontaktů se zajímavými lidmi. Můžete se s ním setkat zejména na venkově, ale i policie v některých městech oceňuje jeho nesporné výhody.

(článek jsem kdysi našel na netu, autor nezjištěn. Přes lehce humornou formu je

zjevně psán někým, kdo ví, o čem píše, a informace stran chování a krmení se můžou hodit; pozn. kač)

Pokud bych to měl já osobně doplnit ve stejném duchu i mluvě:

Dopravní prostředek jménem kůň má třírychlostní převodovku (krok, klus, cval) a jednu zpátečku, která je o něco pomalejší než jednička vpřed a používá se jen na velmi malé vzdálenosti. Pokud je kůň používán jezdcem, řadí se bez potíží všechny tři převodové stupně. Pokud je však za něj připojeno přívěsné vozidlo nebo návěs (sulka), doporučuje se řadit nanejvýš první dva rychlostní stupně. Při použití třetího stupně bylo v minulosti zaznamenáno velké množství smrtelných dopravních nehod, které nejčastěji souvisí s nestabilitou a překročením konstrukční rychlosti přípojného vozidla. Bohužel někdy tažný prostředek, zejména při pocitu ohrožení, přerazuje na třetí rychlostní stupeň samovolně a řídící jednotka přestává přijímat příkazy zvenčí.

Během jízdy s přívěsným vozidlem se doporučuje průběžná kontrola složení plyných i pevných emisí, která může včas odhalit, zda nebylo předchozího dne tankováno závadné palivo a předejít tak závažnému poškození „motoru“.

Ačkoliv se dopravní prostředek zvaný kůň ovládá nejčastěji manuálně, včetně změn směrů a rychlostních stupňů, jeho řídící jednotka je schopna veškeré tyto povely přijímat i dálkově. Řízení je následně možno provádět bezdotykově - akusticky. S úspěchem se takto dálkově ovládaný tažný prostředek využívá v lese k přibližování dřeva. Standardně se používá první rychlostní stupeň, často redukovaný. Pro uvedení do pohybu slouží akustický příkaz „di“ (jedná se o zkrácené slovo „jdi“) nebo „di-krok“ (pokud má jít jen o krátký posun). Stranové ovládání tažného prostředku se provádí slovy „čihý“ (vlevo) a „hoř“ (vpravo). Naprosto nejdůležitějším je slovo „prř“, které ve všech kritických situacích musí mít nejen funkci neutrálu a brzdy, ale i funkci total-stop-tlačítka. Zpětný chod se řadí slůvkem „curyk“ (převzato z němčiny). I při použití tažného prostředku zvaného kůň s přívěsným vozidlem se může používat akustické ovládání. Pro uvedení do dopředného pohybu se využívá

nejčastěji příkaz „vijó“ (někde krajově „hyjé“), což znamená rozjezd, v mnoha případech už přímo na druhý rychlostní stupeň (záleží, jak je řídící jednotka naprogramována). Ostatní příkazy jsou stejné jako v předchozím případě.

Na rozdíl od automobilových pneumatik se používají k upevnění koňského přezutí hřebíky (u auta tento způsob zásadně nedoporučuji). Existuje i úprava pro drsné terénní podmínky nebo kluzké povrchy, kdy se (stejně jako u pneumatik) používají hroty. Hrotů je však, na rozdíl od hrotů nastřelovaných pneumatik, omezený počet. Navíc se nenastřelují, ale šroubují a to v počtu 4 ks na jednu podkovu.

Z hlediska údržby je zapotřebí připomenout, že je velmi důležité sledovat stav náprav a poloos. Jak již bylo řečeno, i drobná poškození mohou v budoucnu přejít do závažných poruch, které v krajním případě končí i předčasným sešrotováním dopravního prostředku, protože odstranění závady je buď nereálné nebo celkovými náklady několikanásobně překračuje pořizovací cenu nového. Z bojově-taktického hlediska je kůň poměrně poruchový dopravní prostředek, protože se stává nefunkční prakticky ihned po zásahu na jakékoli (byť okrajové) části karoserie. Avšak nezanedbatelné výhody řídící jednotky, jakou je navigace, autopilot i dálkový alarm, úplná nezávislost na ropné logistice a přirozená reprodukovatelnost bez potřeby technologicky vyspělého zázemí mají naopak nesporné taktické výhody.

Výživa koní

Aby koním dokázalo správně fungovat trávení a peristaltika střev, potřebují plynule v průběhu dne zkonzumovat nejméně 1% tělesné hmotnosti ve formě sušiny, ale ta MUSÍ být delší než 2,5cm!

To je minimální množství, aby nedošlo k závažným problémům a nelze ji nahradit jiným (např. jadrným) krmivem. Pro menšího koně (spadajícího do kategorie malých koní nebo pony) o hmotnosti okolo

400 kg je tedy minimální denní dávka sušiny 4 kg (a zbytek může být jiné krmivo). Případně, pokud bude denní dávka jen seno (pouze s minimálními doplňky), kůň bude po většinu dne v klidu a sem tam si na něm vyjede, potřebuje cca 6 až 7 kg sena za den. Půjde-li o většího koně o váze 600 kg, pak bude denní zachovná dávka sena okolo 8 až 11 kilogramů. Pro koně v pravidelné fyzické zátěži bude zapotřebí přidat nejméně na 14 kg a bude to potřeba ještě vylepšit 3 až 5 kilogramy jádrového krmiva. U 900 kg těžkého, celodenně pracovní vyčerpaného chladnokrevníka spotřeba vyběhne prudce nahoru, až ke 40 kg za den. Velmi záleží, kdy bylo seno sušeno a za jakých podmínek bylo skladováno. Je-li seno sušeno z travin ještě před jejich kvetením, je zhruba o jednu třetinu výživnější, protože obsahuje více lístků a méně stonků. Při krmení ho spotřebujete váhově méně, než když je budete sušit po odkvětu, kdy je poměr lístků a stébel již nevýhodný a seno je hůře stravitelné. Pokud seno při sušení zmoklo a vymylo se deštěm, také ztratí část výživné hodnoty. Pro pracovní zatížený koně je to citelná ztráta a budete muset krmnou dávku zvýšit. Ale naopak, pokud pro nedostatek aktivního pohybu trpí některý kůň obezitou (zejména poníci a přírodní plemena), je takové seno dobrým řešením. Pozor na seno z vojtešky a jetele. Je silně výživné a obsahuje nadbytek bílkovin, což může, zejména u pohybově nedostatečně vyčerpaných koní, nadělat víc škody než užítku. Naopak je i seno, (např. z kostřavy rákosovité, pozdě sklizené), které koním moc nechutná, přebírají je a vyhazují. I takového sena spotřebujete zbytečně mnoho. Navíc seno z kostřavy bývá často napadené houbami, které jsou nebezpečné pro březí kobyly. Seno není dobré dávat koňům na hromadu, aby se s ním jednorázově nacpali, protože pak vzniká tzv. senné břicho (kůň vypadá tlustý jak bečka a přitom mu lezou žebra). Rychlost konzumace by měla odpovídat rychlosti pasení se na louce. Dá se toho dosáhnout tak, že koním dáte seno do silné provazové sítě s menšími oky (třeba s ní obalíte celý balík). Síť se běžně prodávají. Koně jsou pak nuceni vytahovat seno stéblo po stéblu, což zpomalí rychlost konzumace, nehledě na to, že se tím koně zabaví a nevymýšlejí z nudy hlouposti. Seno by se mělo skladovat v suchém prostoru, neležet přímo na zemi (hlíně) a nedotýkat se střechy (plachty). Seno musí dýchat, jinak vznikají ztráty plísní nebo hnilobou a velké množství budete nuceni vyhodit. Abyste si

dokázali spočítat skladovací prostory - jeden metr krychlový volně sypaného a přiměřeně napěchovaného sena váží 50 až 70 kg. Velký kulatý balík má měrnou hustotu 80 až 130 kg na metr krychlový svého objemu (objem záleží na průměru, což se různí dle nastavení stroje). Vnitřní prostor seníku s volně uskladněným (ručně napěchovaným) senem na zimu pro tři lehčí koně bude mít rozměry např. 6 x 6 x 3 metry. Přejdete-li na hranaté, dobře slisované balíky, vystačíte s prostorem 4 x 4 x 3 metry.

Kromě pastvy nebo sena bude kůň potřebovat velké množství vody na pití, tak jak již bylo zmíněno v K4cerově příspěvku. Opravdu reálně počítejte až 40 litrů za den (kůň, když je žíznivý, vám klidně vyzunkne desetilitrový kýbl na počkání a hned se dožaduje dalšího).

Produkci koblih můžete počítat jako 1 až 3 procenta z živé váhy denně (tedy např. 15 kg), plus objem slámy z podestýlky, kterou shrabete s tím.

Všechny tři základní suroviny, které se ve velkém objemu vyskytují okolo chovu koní, jmenovitě seno, sláma i hnůj, jsou hořlavé. A kombinace náruživý kuřák + koně je hodně nebezpečná (hlavně pro ty koně). O hořlavosti dvou prvně jmenovaných surovin asi nikdo nepochybuje, ale ujišťuji vás, že hnůj (obsahující slámu) dokáže hořet* také (trocha žhavého popela nebo cigareta) a za určitých okolností podléhá i samovznícení.

**) Osobně jsem byl přítomen při tom, kdy za vcelku mrazivého počasí, téměř z poloviny nenápadně prodoutnala polovina obsahu vlečky s hnojem a došlo i k poškození jejích konstrukčních částí. Všichni kolemjdoucí považovali lehký opar nad hromadou jen za páru vycházející za mrazu z čerstvého hnoje, jenže uvnitř už bylo pěkně žhavo.*

Ještě bych zde chtěl zmínit jeden aspekt ohledně koní, který většině městských lidí zůstává odepřen. Tím je efekt psychologický.

Jistě znáte pocit „*domova a bezpečí*“, který v člověku navozuje pohled do plápolajícího ohně. Ne nadarmo v poslední době slaví triumf prodej krbových kamen či prosklených krbových vložek, případně krbů lihových nebo elektrických. I když máme automatické plynové či elektrické topení, dívat se do ohně je prostě příjemné. Je to pozůstatek jeskynního pračlověka, který v nás, v moderním člověku zůstává. Tisíce let nás oheň hrál a jen pár desetiletí máme jiné zdroje tepla, kde na oheň nevidíme. Lidskou přirozenost nejde tak rychle přepsat. Proto i nadále pro nás zůstává oheň a pohled do něj, důležitou životní jistotou. Máme-li oheň = přežijeme. Máme nepřímý pocit, že s ním přežijeme i úskalí moderní doby – denní spory se šéfem, přehršel pracovních úkolů aj. Mít pevný bod jistoty je pro lidskou psychiku velmi důležité, protože jen tak může klidně odpočívat a získat nové síly na další období stresu a práce.

Je s podivem, že marketingoví odborníci ještě zatím neobjevili, že obdobně jako oheň, funguje na lidskou psychiku volně se pasoucí kůň (i na nekoňáře) a neinstalují povinně filmovou smyčku s několika poklidně se pasoucími lichokopytníky na travnaté pláni jako spořič obrazovky ve Windows. Pokud máte tu možnost, jako já a máte ze svého bydliště nebo pracoviště na dohled nějaký výběh s pasoucími se koňmi, určitě mi dáte za pravdu, že to uklidňující je. Bude to samozřejmě zase nějaký stovky let starý atavismus. Zvířata se pasou, hlavy skloněné, jen občas švihnou ocasem = nikde v širém okolí nehrozí žádné nebezpečí. Ani přírodní (bouře, zemětřesení aj.) ani přepadení nepřáteli či šelmou (mimochodem kůň je úplně stejně „hlídací“ jako pes). Tuto zkušenost jsme si za šest tisíc let soužití s nimi osvojili a proto „*pocit bezpečí*“, který pohledem na pasoucího se koně získáváme, funguje ještě i dnes. (Funguje to samozřejmě i s jinými zvířaty, např. ovečkami či hovězím dobyt看, ale zdaleka ne tak silně, jako s koňmi. Asi proto, že na ovci onomu potenciálnímu nebezpečí dost rychle neujedete).

Psi

Zkusme opět nahlédnout do historie. Objevíme v ní hned několik zajímavých věcí:

Je bezpečně prokázáno, že člověk a pes vedle sebe žijí nejméně 15 tisíc let (tedy 3x déle než kůň). Na slůvko „*nejméně*“ bych si dovolil klást zvláštní důraz, protože mnoho indicií (zatím ne zcela průkazně), posouvá tuto hranici téměř až ke 150 tisícům roků.

Pes pochází z vlka a pikantní na tom je, že to nebyl člověk, kdo si tenkrát vlka vědomě a cíleně ochočil. Ale že to byla skupinka vlků, která se sama a dobrovolně rozhodla žít v blízkosti lidských obydlí a s člověkem spolupracovat při lovu a následně profitovat ze zbytků kořisti. Vlk, jako šelma s dokonale vyvinutou komunikací uvnitř smečky, měl ty nejlepší předpoklady úspěšně zvládnout komunikaci mezidruhovou a „domluvit“ se i s člověkem. Byla to oboustranně prospěšná věc. Vlk (pardon v tu chvíli už pes) pomohl člověku vysлідit, nadehnat a ulovit kořist. Často mnohem větší, než by sám zvládl. Naopak, člověk si těchto schopností velmi vážil a tak se rozdělil a v mezích možností postaral, kdy bylo období hladu. V dobách, kdy mezikmenové války byly na denním pořádku, byl pes velikou strategickou výhodou. Měl-li člověk poblíž svého psa, nebylo už snadné podnikat přepady ze zálohy s minimálním nebezpečím pro útočníka. Od těch dob bral člověk psa sebou na všech stezkách. Všude, kam se šířil a stěhoval. No a při přesunech samozřejmě přemýšlel, jak psa do takové práce zapojit.

To bylo možné několika způsoby:

- nesením břemene po vzoru soumara - dogpacking, (*břemeno může vážit 20% hmotnosti psa*)
- tažením smyku - travois (*břemeno může vážit až 60% hmotnosti psa*)
- tažením vozíku (*táhne 1 až 8 psů, váha nákladu včetně vozíku okolo 25...35 kg na jednoho psa*)
- tažením skandinávské pulky (*táhne 1 až 2 psi, váha nákladu okolo 20 kg na jednoho psa*)

- tažením saní (*táhnou 3 až 10 psů**, počítá se 35 kg nákladu na jednoho psa, včetně váhy saní a člověka)

Když se řekne slovo tažní psi, většina lidí si nejspíš vybaví zlatou horečku na Aljašce a svištěcí sáně prospektorů tažené psím spřežením. Jenže třeba v Čechách lidé využívali psy k přepravě ještě dříve, než se k nim doneslo, že vůbec existují nějakí Eskymáci (pardon Inuité) nebo Aljaška. Bývalo zcela běžné zapřahat velké psy za pomoci postrojů do dvoukolových nebo čtyřkolových vozíků. Vzpomeňme třeba „řeznickou dogu“ nebo přepravu mléka či sýra. Pro koně by to byl zbytečně malý náklad, na trhu by se marnotratně nudil. Naopak pes to hravě zvládl. Svému majiteli nejen odvedl tolik potřebnou práci, ale byl současně i ostrahou a následně „bezpečnostním“ doprovodem, když se trhovec vracel s penězi domů. Nošení břemene je typické třeba i pro bernardýna (ale zapomeňte na soudek s rumem, tito psi nosili balík s teplou vlněnou dekou). Během válek byl pes schopný pod rouškou tmy přepravovat drobné předměty, munici i tajné zprávy. Neomylně dokázal nalézt cestu. Zastřelit psa běžícího v členitém porostu není vůbec snadné. Pamětníci by při této příležitosti asi rádi připomněli někdejší televizní socialistický seriál Čtyři z tanku a pes, ale to tu rozebírat nebude. O dost méně je známé válečné nasazení tažných psů pro přepravu vagónků „*huntáků*“ při stavbách ve Francii. Ale nechodme až tak daleko. Stačí připomenout romantické začátky sportu psích spřežení u nás a úspěšný rozvoz pošty psím spřežením v osmdesátých letech minulého století v Krkonoších.

(A že se osud tohoto sportu za čtvrtstoletí dostal tam, kde je dnes.....? Inu, tak je to vždy, když pravidla začnou určovat peníze. Romantičtí srdcaři se stáhnou do ústraní a pole ovládnou dravci, pro které má pes životnost sotva jednu sezónu...)

Je mi jasné, že devadesát devět procent čtenářů tohoto sešitu nevlastní trénované psí spřežení, ale je tu dost těch, kteří alespoň jednoho hafana doma mají a s jeho silou (po určitém výcviku) by mohli přeci jen počítat.

*) *Větší počet psů není efektivní a nedá se ani dost dobře ovládat (vůdčí pes přes hluk saní, dech a dupot psů za sebou neslyší povely mushera).*

Psi jsou ve spřežení zapřaženi v postrojích. A je-li psů více, zapřahají se ve dvojicích, za obojky i postroje ke středovému lanu, které prochází uprostřed mezi psy celým spřežením. Často publikované zapřahání tzv. *do vějíře* se prakticky nepoužívá, má význam jen na ledu velkých jezer pro rozložení váhy. Na úzké cestě a v hlubokém sněhu je nepraktické tím, že si každý ze psů musí pracně prošlapávat svoji soukromou stopu a psi se rychle unaví. Spřežení vždy vede vůdčí pes. Nemusí být vpředu sám, když jsou psi zapřaháni ve dvojicích, pak v první dvojici je jeden pes „*lídr*“ a vedle něj druhý pes, který je „*dopředný**“. U ostatních psů ve spřežení už takové vlastnosti být nemusí. K jízdě a dobrému výkonu je strhne „*nadšení davu*“. Nejsilnější psi (nebo ti méně myslící a často zmatkující) se zapřahají těsně před vozík nebo před sáně.

Vůdčí pes (respektive celé psí spřežení) se neovládá opratěmi jako tažní koně, ale pouze slovně. Proto musejí být psi dobře vycvičení. Pro rozjezd se používá slovo „*gou*“ (- píší to záměrně foneticky. Některé zdroje tvrdí, že se pro ten účel používá slovo „*maš*“, ale já jsem se zatím nesetkal s nikým, kdo by to u nás používal.) Po tomto slovu spřežení vyletí jako guma z praku, nicméně po nějakém tom kilometru zvolní a přejde z cvalu do klusu. Klus je pro psa nejtypičtější a nejúspornější způsob přesunu na dlouhé vzdálenosti. Dokáže takto za den absolvovat i 100km. Pokud však je trať výrazně kratší a potřebujete jet rychleji, lze psy vyhecovat z klusu do cvalu rytmickým pokřikováním „*hea, hea...*“ nebo typicky česky „*no deme, deme, kluci...*“ Pro odbočení vpravo se používá povel „*džííí*“, pro odbočení vlevo povel „*hó*“. (Ve srovnání s koňmi je to vlastně zvukově podobné „*čehí*“ a „*hot*“, ale je to opačně!) Povel pro zastavení není jednotný. Někdo používá konejšivě a uklidňujícím způsobem vyřčené „*hoúú, hoúú...*“, ale většina českých musherů si to převedla posvém na „*stúúúú*“. Tyto povely a odbočování do stran musejí znát všichni tažní psi, nejen pes vůdčí. Ten jen zabezpečí, aby spřežení odbočilo plynulým táhlým obloukem a „*nezařízlo*“ vás i s vašimi saněmi do nejbližšího stromu u cesty. Není však od věci, když povely naučíte na procházkách i svého „*gaučového*“ psa. Můžete to udělat při chůzi na vodítku, na rozcestí polních a lesních cest i v ulicích města. Pes potřebuje zaměstnat** hlavu, jinak vymýšlí hlouposti....

*) „dopředný“ = sám o sobě jde rád a s nadšením vpřed, aniž by musel být popoháněn

**) Psi mají mnohem méně pokrivený žebříček životních hodnot než my lidé. Nebudou vás mít rádi pro vaše peníze, pro nové auto či televizi, ani za uplácení pamlsky. Nezavděčíte se jim, když se jim budete podbízet, či jim všechno dovolíte. Podvědomě vědí, že síla je ve skupině - v organizované skupině a že tato skupina (byť by obsahovala jen dva členy) potřebuje šéfa. Zodpovědného, rozhodného, přísného, ale také vždy a za všech okolností spravedlivého a uznalého šéfa, který umí ocenit a pochválit i snahu (byť při nebylo dosaženo konečného cíle). Tuto roli očekávají od nás. Když se jí od nás nedočkají a my v této roli nějakým základním způsobem selháváme, cítí nezbytnou povinnost nás v této roli zastoupit a začnou oni dělat šéfa (neposlušchat, být agresivní aj.). Nedělají to rádi a vůbec jim to nedělá potěšení, jak si mnozí myslí. Pro ně je totiž mnohem výhodnější být „druhý“, pěkně v klidu se „plavit po proudu“ a mít tak čas na blbinky, srandičky a legrácky. Být šéf je vázáno na velkou inteligenci, nutnost být neustále ve středu, orientovat se za všech okolností v situaci a mít za svá rozhodnutí i obrovskou mírou odpovědnosti. To jsou atributy, které většina psů nemá, protože sotva jen jedno štěně z vrhu je skutečně rozeným vůdcem smečky nebo psiho spřežení. Někteří psi sice v pubertě myslí, že na to mají, ale když jim tu šanci skutečně dáte a zapřáhnete je na vůdčí místo, dost často selhávají a jsou schopni se z toho po několika kilometrech jízdy i těžce psychicky zhroutit.

Odkazy na zajímavá videa:

video od J. Drába:

- videoupoutávka na pořad České televize nazvaný Svobodovy koně
<https://www.youtube.com/watch?v=emmAKe53AgY>
- stahování dřeva s Carmen na Javorové skále
<https://www.youtube.com/watch?v=tWShovDryDE>
- ukázka práce s koňmi v lese pro odborné publikum
<https://www.youtube.com/watch?v=2VII37tDKEM>

...a teď pro srovnání:

- stahování dřeva strojem, kterému se přezdívá „železný kůň“
<https://www.youtube.com/watch?v=foBtgRUP-PM>

Pro rámcovou představu, jak vypadají haflingové v pohybu:

- V zápřahu (předvedení na výstavě)
<https://www.youtube.com/watch?v=Otdq7DApZSQ>
- V zápřahu (v městském provozu)
<https://www.youtube.com/watch?v=UA0DdJpr8Ck>
- Koněspřežná tramvaj v Brně
<https://www.youtube.com/watch?v=YZFpNc2qLXY>
- Volně v přírodě
<https://www.youtube.com/watch?v=G3cgzdNnHGg>

Pro rámcovou představu, jak vypadá fjordský kůň v pohybu:

- Pod sedlem při volnočasovém hobby skákání
https://www.youtube.com/watch?v=cLcJekNf_8c

- V zápřahu na vozatajských závodech

<https://www.youtube.com/watch?v=pSnLgX3ESH4>

- Trénovaný fjordský koník sám zvládne zorat i malé pole

<https://www.youtube.com/watch?v=hWAupBNmSNU>

Pro rámcovou představu, jak hucul vypadá v pohybu

- Na jízdárně při tréningu

<https://www.youtube.com/watch?v=8tQcxUeIgPw>

Pro rámcovou představu, jak vypadá irský cob v pohybu:

- Představení plemene v pořadu „Máte mě“

<https://www.youtube.com/watch?v=Uz7D7XAFI>

- Irští cobové mají velmi rádi vodu

<https://www.youtube.com/watch?v=InrA10Vgh1A>

- V zápřahu při putování s maringotkou

<https://www.youtube.com/watch?v=2KS2bQNojzg>

Autor: Josef Rozpadlík, verze 1.1, č.485

Text vznikl v roce 2016 až 2017, jako sešit v PDF publikováno v r. 2018

