

UNIVERZITA PARDUBICE

Fakulta filozofická

Příprava a stavba jezdeckých kasáren v Pardubicích

(1892-1894)

Dana Kroupová

Bakalářská práce

2021

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Dana Kroupová**
Osobní číslo: **H16041**
Studijní program: **B7105 Historické vědy**
Studijní obor: **Spisová a archivní služba**
Téma práce: **Příprava a stavba jezdeckých kasáren v Pardubicích (1892-1894)**
Zadávací katedra: **Ústav historických věd**

Zásady pro vypracování

Student bude pracovat s dobovými archivními prameny v Státním okresním archivu Pardubice, případně ve Vojenském ústředním archivu, s kronikou města Pardubic a dobovým místním tiskem. Zpracuje okolnosti přípravy a vlastní stavby jezdeckých kasáren v první polovině 90. let 19. století.

Rozsah pracovní zprávy:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: **elektronická**

Seznam doporučené literatury:

Kronika města Pardubic.

Státní okresní archiv Pardubice – jednání rady města, jednání zastupitelstva.

Vojenský ústřední archiv, osobní spisy důstojníků.

Dobový pardubický tisk.

Východočeské museum Pardubice – fotoarchiv.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D.**

Ústav historických věd

Datum zadání bakalářské práce: **30. března 2020**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. března 2021**

doc. Mgr. Jiří Kubeš, Ph.D.

děkan

**1.1 doc. Mgr. Pavel Marek,
Ph.D.**

vedoucí katedry

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30.7.2021

Dana Kroupová

Poděkování

Tímto chci poděkovat vedoucímu práce doc. PhDr. Tomáši Jiránkovi, Ph.D. za jeho odborné vedení, cenné rady, připomínky, podněty a veškerou poskytnutou pomoc.

Thanks

I'd like to thank the mentor doc. PhDr. Tomáš Jiránek, Ph.D. for his professional guidance, valuable advices, comments, suggestions and all the help provided.

Anotace

Bakalářská práce se hlavně zaměřuje na přípravu a výstavbu jezdeckých kasáren v Pardubicích v první polovině 90. let 19. století. Následně se práce zabývá Rakousko-Uherskou armádou převážně v období druhé poloviny 19. století. Posledním tématem jsou Pardubice zejména v 19. století.

Klíčová slova

Rakousko-Uherská armáda, Pardubice, jezdecké kasárny, vojenství, jezdecko, 19. století.

Title

Preparation and Construction of Dragoon's Military Quarters in Pardubice (1892-1894).

Annotation

The bachelor's thesis focuses on the preparation and construction of equestrian barracks in Pardubice in the first half of the 90s of the 19th century. Subsequently, the work deals with the Austro-Hungarian army mainly in the second half of the 19th century. The last topic is Pardubice, especially in the 19th century.

Keywords

Austro-Hungarian army, Pardubice, Equestrian barracks, military, cavalry, 19. century.

Obsah

Seznam zkratk	8
Úvod	9
1 Rakousko-Uherska armáda v druhé polovině 19. století	11
1.1 Správa nad armádou.....	11
1.1.1 Branný zákon z 5. prosince 1868	11
1.1.2 Odvod do armády	12
1.1.3 Nábor	13
1.2 Struktura rakouské armády.....	15
1.2.1 Pěchota.....	15
1.2.2 Jezdecktvo	15
1.2.3 Dělostřelectvo.....	16
1.2.4 Zeměbrana.....	16
1.2.5 Počet příslušníků ozbrojených sil.....	17
1.3 Výzbroj	17
1.3.1 Výzbroj u jezdecktva	18
1.4 Uniformy	18
1.4.1 Jezdecktvo	18
2 Pardubice	20
2.1 Historie města Pardubic od jeho počátků	20
2.2 Pardubice v 19. století	20
2.3 Počet obyvatel v druhé polovině 19. století.....	21
2.4 Chov koní	22
2.4.1 Parforsní hony	22
2.4.2 Velká pardubická steeplechase.....	22
2.4.3 Kladruby nad Labem	23
3 Výstavba jezdeckých kasáren v Pardubicích	24
3.1 Jednání rady města o výstavbě jezdeckých kasáren.....	24
3.1.1 Jednání z 3. dubna 1882.....	24
3.1.2 Jednání z 24. srpna 1883.....	24
3.1.3 Jednání z 15. září 1887.....	24
3.1.4 Jednání z 12. října 1887	25

3.1.5	Jednání z 30. ledna 1889.....	25
3.2	Místo pro výstavbu kasáren	26
3.3	Osud starých kasáren.....	31
3.3.1	Odkoupení starých kasáren	31
3.4	Stavba kryté jízdárny.....	32
3.4.1	Koupě stodoly od pana Jaroslava Tluchoře	34
3.5	Stavební plány.....	36
3.6	Náklady na výstavbu jezdeckých kasáren	38
3.7	Výstavba kasáren	41
3.7.1	Stavitel kasáren.....	42
3.8	Osud Pardubických kasáren a posádky	45
3.9	Významné vojenské jednotky v Pardubicích.....	45
3.9.1	Legionáři	45
3.9.2	4. rychlá divize	46
3.10	Další významné vojenské objekty.....	46
3.10.1	Vojenské jezdecké učiliště	46
3.10.2	Karanténa	47
3.10.3	Masarykova kasárna	47
3.10.4	Kasárny na Hůrkách	48
3.10.5	Vojenské letiště	48
	Závěr	49
4	Prameny a literatura.....	51
4.1	Prameny nepublikované	51
4.2	Literatura	51
4.3	Tisk.....	52
4.4	Internetové zdroje.....	52
	Přílohy	55

Seznam zkratek

c. k. – zkratka pro císařsko-královský – používala se pro označení v titulu orgánu rakouské části Rakousko-Uherska.

c. a k. – zkratka pro císařský a královský – používala se pro označení titulů orgánů společných Rakouskému i Uherskému království.

pp. – pozemková parcela.

SOKA – Státní okresní archiv.

Úvod

Začátek práce bude pojednávat o Rakousko-Uherské armádě a její správě v druhé polovině 19. století, její struktuře, tím, co pro ni přinesl branný zákon roku 1868, ale především se zaměří na jezdeckvo, o kterém bude hovořit jako o důležitém článku armády, bez kterého by se armáda stěží obešla.

V práci bude lehce nastíněna historie města Pardubic s hlavním zaměřením na město v 19. století. Nelze ani opomenout chov koní, který je pro východní Čechy typický. Byla by škoda nezmínit v práci slavné parforsní hony a Velkou Pardubickou steeplechase. Právě díky Velké Pardubické steeplechase jsou Pardubice známy po celé Evropě.

Třetí kapitolou a zároveň hlavním tématem bakalářské práce je výstavba jezdeckých kasáren, v letech 1892 – 1894. Pro mnohé může být zajímavé, že kasárny stály na místě, kde vyrostla budova dnešního Atria Paláce na Masarykově náměstí. Jednání ohledně výstavby se vlekle dlouhou dobu již od 50. let 19. století. Jednalo se v několika instancích. Jednou z instancí byla městská rada, další okresní zastupitelstvo, říšské ministerstvo války a vojenský erár. Dlouho se hledalo vhodné místo pro výstavbu kasáren, a když už se konečně našlo, nebyl vojenský erár s tímto místem vždy spokojen. Opětovné neschválení stavebních plánů, ze strany již zmíněného vojenského eráru, záležitost také příliš neurychlilo.

Čerpala jsem z mnoha zdrojů, především ze Státního okresního archivu v Pardubicích, kde jsem pátrala v zápisech ze zasedání rady města a obecního zastupitelstva¹. Zde jsem se dočetla mnohé informace z jednání příslušných orgánů. Navštívila jsem i Pardubickou muzejní knihovnu, ve které jsem čerpala z dobového tisku², našla jsem v ní i fotografie a pohledy kasáren³. V práci mi velice pomohly Sakařovi Dějiny Pardubic nad Labem⁴. Nelze opomenout ani další literaturu ke kapitole Rakousko-Uherská armáda: Z historie dragounů od Františka Martínka⁵, Vojenské dějiny Československa od Miroslava Brofta⁶, Z dějin české každodennosti: život v 19. století od Mileny Lenderové, Tomáše Jiránka a Marie Mackové⁷. V kapitole Pardubice jsem čerpala z metropole Polabí od Jiřího Razskazova⁸. V podkapitole chov koní jsem vycházela z knih: Pardubice, srdce regionu koní od Dušana Korela⁹ a z Pardubického koňarského seriálu-Kultura koně v historii města od Pavla

¹ SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly II., IV., V., VI., VII., VIII., IX., (1850-1945), kn. 180, 182-187, 203.

² Pardubické Listy. Pardubice, 1890, 6, č. 15, č. 25.

³ Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv jezdecká kasárna.

⁴ SAKAŘ, Josef. *Dějiny Pardubic nad Labem díl IV. část 1. Místopisy starých Pardubic*. V Pardubicích: Nákladem města Pardubic, 1928.

⁵ MARTÍNEK, František. *Z historie dragounů: z přednášek: 19. února 1936 ve Vojenském ústavu vědeckém v Praze a 5. března 1937 v Akademickém klubu v Pardubicích a s použitím části přednášky "Severské státy a česká otázka v době pobělohorské" 28. února 1935 v Ústavu skandinávském a nizozemském v Praze*. V Praze: Kruh pro studium čs. dějin vojenských, 1937.

⁶ BROFT, Miroslav. *Vojenské dějiny Československa. 2. díl, (1526-1918)*. Praha: Naše vojsko, 1986.

⁷ LENDEROVÁ, Milena, Tomáš JIRÁNEK a Marie MACKOVÁ. *Z dějin české každodennosti: život v 19. století*. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1683-4.

⁸ RAZSKAZOV, Jiří. *Pardubice: metropole Polabí*. Pardubice: Helios, 2009. ISBN 978-80-85211-26-9.

⁹ KOREL, Dušan. *Pardubice: srdce regionu koní*. Pardubice: Statutární město Pardubice, 2012. ISBN 978-80-260-2653-2.

Čejky¹⁰. Se statistikou mi pomohl Český statistický úřad¹¹ a oddělení regionálních analýz a informačních služeb¹². Posledním zdrojem, který bych ráda uvedla je Parpedie.¹³

¹⁰ ČEJKA, Pavel. Pardubický koňarský seriál-Kultura koně v historii města. In *Radniční zpravodaj*, 2006, 7.

¹¹ Český statistický úřad. *Města Hradec Králové-Pardubice-Liberec*. Hradec Králové: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Hradec Králové, 2003. ISBN 80-250-0454-6.

¹² Oddělení regionálních analýz a informačních služeb. *Město Pardubice v číslech*. Pardubice: Český statistický úřad, 2007. ISBN 978-80-250-1498-1.

¹³ Parpedie. [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:< <http://www.parpedie.cz/>>.

2 Rakousko-Uherska armáda v druhé polovině 19. století

Tato kapitola se zabývá především uspořádáním Rakousko-Uherské armády, jejími hlavními složkami, se zaměřením především na jezdeckvo. Dále pak hovoří o branném zákonu z roku 1868, který výrazně změnil život civilního obyvatelstva. Muži se snažili službě vyhnout všemožnými způsoby, nejčastějšími z nich bylo simulantství a placení tzv. vojenské taxy.

2.1 Správa nad armádou

Správa společného vojska spadala do kompetence říšského ministerstva války ve Vídni, jehož součástí byla i zvláštní sekce pro válečné námořnictvo s jeho vrchním velením. Správní řízení zeměbrany a její souhrnné velení bylo zřízeno v Předlitavsku¹⁴ a zvláštní ministerstvo společně s vrchním velitelstvím ve Vídni a pro Zalitavsko¹⁵ v Budapešti. Oběma těmito „zemským ministerstvům obrany“, podléhala i správa a vrchní velení příslušných složek četnictva. Celkové nejvyšší velení nad veškerými rakousko-uherskými ozbrojenými silami bylo vyhrazeno císaři. Pro prohrané válce s Pruskem v roce 1866¹⁶ se konečně dostalo odpovídajícího místa a postavení také generálnímu štábu rakousko-uherské armády. Tento nejvyšší vojenský odborný orgán v monarchii, společný pro všechny její ozbrojené síly, byl sice administrativně přiřčen ke společnému říšskému ministerstvu války ve Vídni, měl však v něm zcela zvláštní a výsadní postavení a byl spjat s mimořádně velkou pravomocí.¹⁷

2.1.1 Branný zákon z 5. prosince 1868

Tímto zákonem byla plně zavedena všeobecná branná povinnost. Tento branný zákon, v podstatě jednotný pro celou monarchii, však platil v Předlitavsku v poněkud odlišné formě než v Zalitavsku. Jeho zásady byly v říjnu 1882 v obou částech říše modifikovány a v roce

¹⁴ Předlitavsko neboli Rakousko byla jedna ze dvou částí Rakousko-Uherska v letech 1867–1918 s hlavním městem Vídní. Pojem „Předlitavsko“ byl neoficiální.

Náš region. *Čechy byly před 150 lety součástí Předlitavska* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <https://nasregion.cz/praha/cechy-byly-pred-150-lety-soucasti-predlitavska-o-co-slo/>>.

¹⁵ Zalitavsko neoficiální název skupiny zemí, spojených personální uníí s Uherským královstvím.

Co je co. *Zalitavsko* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <https://www.cojeco.cz/zalitavsko>>.

¹⁶ Konflikt znám jako prusko-rakouská válka. Válka začala kvůli neshodám ve správě Šlesvicka a Holštýnska, které Rakousko a Prusko vybojovaly v zájmu Německého spolku na Dánském království v roce 1864. 7. června 1866 Prusové bez boje obsadili Holštýnsko, spravované Rakouskem, z 15. na 16. června 1866 bylo Pruskem napadeno Sasko, jehož armáda se již dříve stáhla do Čech, aby se spojila s vojskem rakouským. K oficiálnímu vyhlášení války došlo 20. června 1866. Válka proběhla poměrně rychle během sedmi týdnů léta 1866. Již na konci července 1866 došlo k uzavření příměří v Mikulově a válka byla ukončena 23. srpna 1866 mírem, uzavřeným v Praze. Důsledky prohrané války byly především mocenské: Rakousko muselo rezignovat na své ambice v německojazyčném prostoru ve prospěch Pruska, jemuž se muselo podřítit i Sasko.

Muzeum Východních Čech v Hradci Králové. *Prusko-rakouská válka roku 1866* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <https://www.muzeumhk.cz/muzeum-valky-1866/historie/681-prusko-rakouska-valka-roku-1866.html>>.

¹⁷ BROFT, Miroslav. *Vojenské dějiny Československa. 2. díl, (1526-1918)*. Praha: Naše vojsko, 1986, s. 405-406.

1889 a 1891 byly nahrazeny jinými zákony, obsahujícími ovšem jen dílčí úpravy a doplňky, i když v některých případech značně významné.¹⁸

Novým branným zákonem z 5. prosince 1868 byly v celé říši odstraněny dosavadní výsady a četná osvobození od vojenské povinnosti, kterou napříště museli vykonávat bez výjimky všichni bojeschopní muži, a to osobně.¹⁹ Pokrokovost této stránky branného zákona z prosince 1868 však byla poněkud oslabena jeho dalšími články. Dosavadní jednotné ozbrojené síly celé říše (nepočítáme-li četnictvo, policii i další drobné ozbrojené složky a organizace) byly totiž v souladu se stávajícím politickým uspořádáním říše současně rozděleny na čtyři relativně samostatné části. Bylo to takzvané společné císařko-královské vojsko a císařsko-královské válečné námořnictvo, budované jednotně v celé říši a dále to byla zeměbrana, budována odděleně v Předlitavsku a v Zalitavsku, k níž bylo zvláště v obou částech říše připojeno četnictvo.²⁰

2.1.2 Odvod do armády

Ten, kdo na vojnu chtěl, nebo ten, kdo neměl možnost se jí vyhnout, byl předvolán k odvodu a s ním spojené lékařské prohlídce, které mohla znamenat poslední možnost, jak zůstat mimo kasárna. Měřítka uplatňovaná při prohlídce se časem měnila. V rakouské armádě 19. století vedle zdravotního stavu a výšky postavy (v osmdesátých letech 19. století musel mít voják u většiny druhů vojsk nejméně 155,4 cm) se zkoumala – alespoň napohled – celková tělesná zdatnost, kvalita chrupu atd. estetické hledisko zejména v dřívějších dobách rozhodně nebylo tím posledním, protože každý důstojník se za všech časů rád chlubil urostlými, oku lahodícími vojáky. Až do roku 1883 se měřil obvod hrudníku, ten, komu naměřili méně než 76,4 cm, nebyl odveden. Od 7. února 1883 platil nový předpis, jenž už údaj o obvodu hrudníku nepožadoval, ale podle nějž se nově začal prověřovat zrak.

Častým projevem u odvodní prohlídky se stávalo simulantství. Branci prokazovali větší a větší vynalézavost, jež vyvrcholila v době první světové války. Již v osmdesátých letech 19. století ale byla paleta možností poměrně široká: někdo si obarvil tělo šafránem, jiný si kapal atropin do očí, další si zacpávali uši různými předměty, simulovali ochromení, revma, křečovitité záchvaty, padoucníci, duševní méněcennost čili „blbství“... Někteří přistoupili až k úmyslnému sebezraňování pomocí různých žíravín, žhavého železa a podobně. Tyto pokusy často znamenaly zmrzačení na celý život.

Ti branci, kteří neměli dostatek vlastních znalostí, fantazie či odvahy na to, aby si sami způsobili nějaké zranění nebo věrohodně předstírali působivý neduh, se obraceli na zkušenější lidi. V případě odhalení pak byly souzeny obě strany. V Budějovicích byl například v únoru 1889 odsouzen k pěti letům vězení rolník Prokop Wagner, který na Kaplicku takovou činnost provozoval. Poskytoval zájemcům prášek, jenž působil po

¹⁸ *Tamtéž* s. 398.

¹⁹ LENDEROVÁ, Milena, Tomáš JIRÁNEK a Marie MACKOVÁ. *Z dějin české každodennosti: život v 19. století*. Praha: Karolinum, 2009, s. 217. ISBN 978-80-246-1683-4.

²⁰ BROFT, Miroslav. *Vojenské dějiny Československa. 2. díl, (1526-1918)*. Praha: Naše vojsko, 1986, s. 398.

nasypaní do oka zánět, následkem čeho byla řada mužů vojenské služby zproštěna. Wagner za svoji službu pobíral odměnu ve výši 300-800 zlatých.

Odvedení, přechodné rituály určené tolika mužům, se staly svého druhu slavností. Z venkova odjížděli branci k odvodu společně na selských vozech již zrána, vraceli se večer. Odvedení měli klobouky ozdobené květinami a stužkami, neodvedení se vraceli bez ozdob. Při odjezdu i při návratu se zpívaly písně kdysi dávno složené k této příležitosti, večer se slavilo v hospodě. Někteří pili na to, že jsou odvedení, jiní, že nejsou. Jedni přehlušovali obavy, druzí se radovali.

V určenou dobu, jež nemusela nastat bezprostředně po obvodu, pak branci nastupovali k jednotce, do jejíhož doplňovacího obvodu příslušeli. Časem se stal – a v českých zemích jím byl až do poloviny 20. století – distinktivním znakem rekruta černý dřevěný kufřík se zámkem, vyrobený většinou místním truhlářem.²¹

2.1.3 Nábor

Verbování nemělo být doprovázeno žádným nátlakem, často tomu tak bylo, zejména v případě získávání nových vojáků z řad poddaných. Verbíři dokázali také využívat špatných poměrů jednotlivců. Mohlo se jednat o nevyhovující či žádnou práci, nešťastnou lásku – proti tomu, verbíři nabízeli zábavu, cestování a peníze, někdy spolupracovali s vlnadnými dívkami, které k nim lákaly oběti. Rizikovým prvkem při takovém jednání býval alkohol.

Málokomu se do armády chtělo. Existovala však i možnost se z vojenské povinnosti vykoupit. To ovšem znamenalo složit poměrně vysokou částku, a tak mnoho nemajetných často volilo útěk z domova.

Na druhou stranu nelze tvrdit, že o rekruty byla neustále nouze. Běžně se na vojnu hlásili mladíci z nejrůznějších důvodů, přičemž záliba ve stejnokroji či ve zbraních nemusela být tím jediným. Mohlo se jednat o nešťastnou lásku, touhu po dobrodružství nebo také o vůli někoho jiného. V případě nedostatku dobrovolníků totiž odvedení do armády mohlo sloužit jako msta či preventivně jako hrozba ze strany vrchnosti. Pro ty, kteří na vojnu nechťeli, představovalo úlevu vědomí, že nebezpečí odvodu hrozí jen v určité roční době a že na dlouhé hledání skrytých branců nikdo neměl čas. Jednotky bývaly doplňovány během jara, když ještě většinou pobývali v zimních kvartýrech, a tak například v Pošumaví ohrožení mladíci v kritické době odcházeli do Bavorska, kde pracovali do té doby, než se mohli bezpečně vrátit domů, jinde stačilo ukrýt se na sousedním panství. Přítomnost případných rekrutů v jejich bydlišti byla proto vrchností bedlivě sledována a někde dokonce předem zavírali příslušné mladíky do šatlavy, aby před odvodem neutekli. Stačilo, aby zmizel jeden, a ostatní se dostali pod zámek.

Zrušení vrchnostenského zřízení v roce 1848 přineslo značné změny v doplňování vojsk a v odvodním řízení. Konskripce, dříve prováděné vrchnostenskými úřady a magistráty, byly

²¹ LENDEROVÁ, Milena, Tomáš JIRÁNEK a Marie MACKOVÁ. *Z dějin české každodennosti: život v 19. století*. Praha: Karolinum, 2009, s. 218-220. ISBN 978-80-246-1683-4.

nyní svěřeny výhradně státním orgánům, tedy okresním hejtmanům a v rámci přenesených působností i starostům obcí.

Vlastní průběh povolávání branců se ale příliš neměnil, snad jen byla do jisté míry znemožněna zlá vůle ze strany vrchnosti či jejích úředníků posílat na vojnu někoho za trest. Okresní úřad vždy na podzim prostřednictvím oběžníků vyzýval starosty obcí, aby zaznamenali všechny muže, kteří měli v následujícím roce dosáhnout věku 21 let. Počet potřebných rekrutů býval nižší než počet vhodných mužů v obci, a proto se určovalo losem pořadí. Ti, kteří „vyhráli“, nastupovali na jaře následujícího roku do služby. Bývaly ovšem výjimky, co se týká vhodných branců. V některých oblastech se špatnými sociálními poměry, jež se odrážely i na zdravotním stavu obyvatelstva, se pravidelně nedařilo získávat potřebný počet nových vojáků.

V roce 1858 byla patentem zavedena všeobecná branná povinnost, která ale měla velké množství výjimek. Odvodní povinnost trvala od 20. do 27. roku života, služební povinnost 8 let prezenční, řadové služby a 2 roky v záloze. Činná vojenská služba během osmileté služební povinnosti byla v klidnějších dobách střídána dlouhodobou dovolenou, přičemž v letech padesátých a v první polovině šedesátých let odcházela značná část pěšáků na trvalou dovolenou již po osmítýdenním výcviku. Zavedením všeobecné branné povinnosti výrazně stouply počty ozbrojených sil rakouské říše. V celém státě s celkem asi 31 milionů obyvatel bylo v padesátých a šedesátých letech každoročně odváděno do armády asi 79 000 mužů. Rakouská armáda měla v době míru i se stálými velitelskými kádry zhruba 650 000 příslušníků. Jako celek představovala armáda v průměru 1,7 % všeho obyvatelstva říše.

Odvody se konaly pravidelně každým rokem v tzv. doplňovacích obvodech. Společná armáda byla doplňována kontingenty branců, které parlament schvaloval vždy na deset let.

Uniknout vojenské službě byla za výše uvedených podmínek již složitější, stále ovšem se dalo vybírat z řady možností. Jednou z nich bylo zaplacení tzv. vojenské taxy, jež se odůvodňovala jako „ekvivalent za výhody, které mají osoby službou nepovinné následkem osvobození od služby oproti osobám službou povinným“. Výhodu tedy měli mladíci z dobře postavených rodin. Ti, jež se do takového prostředí nenarodili, mohli volit jinou cestu: nechat se vyplatit bohatou nevěstou či hmotně zajištěnou starší vdovou, což je ovšem záhy stálo svobodu v jiném smyslu a někdy i na doživotí.

Výše vojenské taxy se časem měnila, v druhé polovině šedesátých let například činila 1000 zlatých, za něž bylo možno získat certifikát, že příslušný muž „od vstupu do vojska jest zcela a pro vždy osvobozen“. Člověk mohl vojenskou taxu platit ročně, na začátku 20. století byla odstupňována do 14 tříd, nejvyšší činila 200 korun, nejnižší dvě koruny ročně, a platila se po celou dobu, kdy měla trvat vojenská služba. Stanovovala se každý rok podle jmění, výtěžku, čistého příjmu a přímých ročních daní dotyčné osoby. Ten, kdo chtěl cestovat do zahraničí, musel předložit potvrzení, že vykonal vojenskou službu nebo že zaplatil vojenskou taxu za všechny roky platnosti svého pasu dopředu, jinak mu vycestování nebylo povoleno. Ani to nepomáhalo, před vojnu utíkali do zámoří nejen branci, ale i vojáci, kteří

dostali dovolenou. V tisku byly pravidelně uveřejňovány seznamy dezertérů, již se nevrátili z dovolené a pravděpodobně zamířili do Ameriky.

Tradičním způsobem úniku z vojenské povinnosti, jenž vyžadoval nižší náklady než placení vojenské taxy, bylo podplácení lidí, kteří rozhodovali o výsledku odvodu. Mohlo se to dít přímo i zprostředkovaně. V roce 1882 například byl v Plzni souzen muž jménem Sussmann Roth, který díky známostem s příslušnými vojenskými osobnostmi pomáhal zájemcům od vojenské služby za pevně stanovené poplatky: za 200 zlatých osvobození na jeden rok, za 400 zlatých dokázal zajistit osvobození od vojenské povinnosti úplně. V polovině osmdesátých let upoutal velkou pozornost další takový případ ve Vídni, kde byli odviněni dva lékaři z podobného jednání – dohodnutá částka činila rovněž 400 zlatých – a jeden z nich byl skutečně odsouzen k 18 měsícům vězení.²²

2.2 Struktura rakouské armády

Společné vojsko zahrnovalo od roku 1883 až do propuknutí první světové války nadále tři hlavní druhy vojsk, a to pěchotu, jezdeckvo a dělostřelectvo, a dále různé jednotky pomocných druhů vojsk služeb a týlu.

2.2.1 Pěchota

Měla celkem 102 mírových pěších pluků²³ (po čtyřech pěších praporech a jednom záložním praporu), 4 pluky tyrolských císařských myslivců, 32 praporů²⁴ polních myslivců, 4 bosensko-hercegovské pluky a 1 bosensko-hercegovský myslivecký prapor. Jejich sídla byla stejná jako sídla příslušných doplňovacích obvodů.²⁵

2.2.2 Jezdeckvo

U něho došlo ke značným změnám ve složení a organizaci. Po bitvě u Hradce Králové²⁶, kde bylo rakouské jezdeckvo těžce poraženo, došlo v císařské armádě k pozdnímu poznání, že taktika nárazů těžké hmoty jezdeckva do řad soupeře pozbyla účinnosti a způsobuje jen zbytečné ztráty na vlastní straně. Bylo nutno armádu přetvořit, a především organizovat nové a jednotné jezdeckvo. Proto se po prohrané válce přistoupilo k novým reformám. Vycházelo se při nich ze zásady, že rychlost a pohyblivost musí být znakem jezdeckva nejen lehkého, ale veškerého. Na druhé straně měla být zvýšena výkonnost a hodnota dosavadních lehkých

²² LENDEROVÁ, Milena, Tomáš JIRÁNEK a Marie MACKOVÁ. *Z dějin české každodennosti: život v 19. století*. Praha: Karolinum, 2009, s. 213-218. ISBN 978-80-246-1683-4.

²³ Pluk mýval v mírových dobách od několika set do 3 tisíc mužů. Válečné počty mohou být i několikanásobně vyšší.

Ottova encyklopedie obecných vědomostí na CD-ROM (verze I.): *věrná digitální replika Ottova slovníku naučného ve 28 svazcích (1888-1909)* [online]. Zlín: AION CS, 1997 [cit. 28.7.2021]. s. 405.

²⁴ Prapor čítal 300-1500 mužů.

Ottova encyklopedie obecných vědomostí na CD-ROM (verze I.): *věrná digitální replika Ottova slovníku naučného ve 28 svazcích (1888-1909)* [online]. Zlín: AION CS, 1997 [cit. 28.7.2021]. s. 70.

²⁵ BROFT, Miroslav. *Vojenské dějiny Československa. 2. díl, (1526-1918)*. Praha: Naše vojsko, 1986, s. 400.

²⁶ V červenci 1866 se odehrálo rozhodující střetnutí Prusko-rakouské války. Spojená Rakousko-Saská armáda zde byla poražena Pruskem.

Královehradecký kraj. *Hradecko* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <https://www.hkregion.cz/dr-cs/105507-bojiste-bitvy-u-hradce-kralove-3-7-1866.html>>.

oddílů (husarů a hulánů) tak, aby dosáhla úrovně dragounů a kyrysníků, stejné průbojnosti a morálního účinku v utkání s nepřítelem. Dne 1. října 1867 byly tedy rozdíly mezi těžkým a lehkým jezdectvem odstraněny a veškeré jezdectvo sjednoceno jak v organizaci, tak i ve výzbroji a ve výcviku. Z tradičních důvodů byly ponechány staré názvy jednotlivých druhů jezdectva: v Uhrách pluky husarů, v Haliči hulánů, v našich zemích dragounů. Dosavadních 12 kyrysnických pluků bylo přejmenováno na pluky dragounské, byla jim ponechána jejich pořadová čísla a za tyto pluky byly zařazeny oba pluky dragounské, Savojska s číslem 13, a Windischgrätzův s číslem 14. práva majitele pluků²⁷ byla zrušena a jména pluků podle osobností, ať již mrtvých nebo současníků, znamenala nyní již jen počtu.²⁸

Dragounských pluků bylo celkem 15, hulánských 11, husarských 16, vesměs po dvou oddílech o třech eskadronách²⁹. Z nich 9 bylo doplňováno z českých zemí a 2 částečně z území dnešního Slovenska.³⁰

2.2.3 Dělostřelectvo

Bylo postupně reorganizováno až v dalším průběhu osmdesátých a devadesátých let a později, když začalo docházet k jeho přezbrojování novými typy moderních děl. Koncem 19. století pak bylo rozděleno do 42 polních kanónových pluků (po dvou oddílech o dvou bateriích), 14 polních houfnicových pluků (rovněž po dvou oddílech o dvou bateriích), 6 pluků pevnostního dělostřelectva a 3 praporů pevnostního dělostřelectva.

Kromě uvedených útvarů tří hlavních druhů vojsk existovalo ve společném vojsku ještě značné množství různých pomocných jednotek a útvarů, jako byly oddíly železničního, telegrafního a ženijního vojska, a také značně rozsáhlé vozatajstvo a další týlové jednotky.³¹

2.2.4 Zeměbrana

Byla organizována v Předlitavsku v rámci jednotlivých armádních teritoriálních sborů a v Zalitavsku v 7 zvláštních distriktech (obvodech). Přitom jejich nejvyššími organizačními a správními prvky byly zpočátku pěší prapory, ke konci 19. století pěší a jezdecké pluky a dělostřelecké oddíly. Zeměbraneckých pěších pluků (Landwehr) bylo v Předlitavsku celkem 37 a později 39, z nichž 17, tedy téměř polovina, mělo svá sídla v českých zemích. V Zalitavsku bylo zeměbraneckých pěších pluků (honvédských) organizováno do konce 19.

²⁷ Institut majitele pluku zajišťoval trvalou existenci útvaru, jejich financování, doplňování lidskou silou a výcvik. Jmenování majitelem pluku bylo považováno za zcela specifickou počtu, které se zdaleka nedostalo každému.

MACKOVÁ, Marie. *Mladší princ: Karl Gustav Wilhelm Hohenlohe-Langenburg: 1777–1866*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury (CDK), 2014, s. 109. ISBN 978-80-7325-333-2.

²⁸ MARTÍNEK, František. Z historie dragounů: z přednášek: 19. února 1936 ve Vojenském ústavu vědeckém v Praze a 5. března 1937 v Akademickém klubu v Pardubicích a s použitím části přednášky "Severské státy a česká otázka v době pobělohorské" 28. února 1935 v Ústavu skandinávském a nizozemském v Praze. V Praze: Kruh pro studium čs. dějin vojenských, 1937, s. 51-52.

³⁰ BROFT, Miroslav. *Vojenské dějiny Československa. 2. díl, (1526-1918)*. Praha: Naše vojsko, 1986, s. 400-401.

³¹ *Tamtéž* s. 401-402.

století celkem 28, z nichž bylo na území dnešního Slovenska zcela nebo zčásti doplňováno celkem 6.

K zeměbraně se v obou částech říše organizačně připojovala domobrana (landsturm). Ta se zřizovala od roku 1886 a měla svá územní sídla v Předlitavsku i v Zalitavsku v podstatě shodná se zeměbranou. Její nejvyšší organizační jednotkou byl zpočátku domobranecký prapor a později, ve 20. století, také pluk.

Vedle domobrany se k zeměbraně připojovalo v obou částech říše také četnictvo, vytvářející samostatné jednotky a útvary, a to v Předlitavsku v rámci armádních teritoriálních sborů a v Zalitavsku v rámci honvédských doplňovacích distriktů (obvodů). V Předlitavsku jich bylo celkem 125, z nichž bylo umístěno v českých zemích 42. V Zalitavsku existovalo celkem 56 „četnických létacích útvarů“, z nichž asi jedna čtvrtina působila na území dnešního Slovenska.

Do složení společného vojska, náležely ještě vojenské pevnosti. V souvislosti se zásadními změnami v celkovém politickém zaměření, k nimž došlo v Rakousko-Uhersku v poslední třetině 19. století a které měly za následek i jeho podstatně jinou vojenskostrategickou orientaci, došlo i k podstatným změnám v budování pevnostního systému říše. Svůj někdejší význam zcela ztratily starší pevnosti, vybudované v předchozích stoletích na území českých zemí proti Prusku, i většina pevností na území dnešního Slovenska, orientovaných proti Turecku. Proto byly tyto staré pevnosti v průběhu druhé poloviny 19. století postupně rušeny, takže jich na počátku 20. století zůstalo z původních 36 jen 14.³²

2.2.5 Počet příslušníků ozbrojených sil

Již na přelomu 19. a 20. století bylo v kmenových počtech společného vojska, válečného námořnictva i obou zeměbran přes dva milióny mužů, nepočítáme-li v to další bezmála tři milióny nevyučovaných osob vedených v domobranecké evidenci.

Prudký růst počtu obyvatel v habsburské monarchii, který měl za následek, i neustálý růst počtu příslušníků ozbrojených sil, vyvolal v daném období několik strukturálních a organizačních reforem. K první významnější změně tohoto druhu došlo modifikací platného branného zákona v roce 1882. Týkalo se to hlavně organizační struktury jejich ozbrojených sil.³³

2.3 Výzbroj

Vývoj a zdokonalování zbraní byl v poslední třetině 19. století i v následujících letech výrazně posunut vpřed vynálezem a masovým zaváděním opakovacích a automatických ručních palných zbraní, rychlým rozšířením bezdýmého střelného prachu. V té době došlo i k velkému zdokonalení střeliva, zejména dělostřeleckého, podmíněného pokrokem ve výrobě trhavin, výbušnin a pomalu hořícího střelného prachu. To umožnilo zavádět děla větších ráží, zvětšit jejich dostřel a účinek. Díky novým vynálezům se od přelomu 19. a 20.

³² *Tamtéž* s. 402-403.

³³ *Tamtéž* s. 400.

století začala podstatně měnit výzbroj všech tří hlavních druhů vojsk – pěchoty, jezdeckva a dělostřelectva.³⁴

2.3.1 Výzbroj u jezdeckva

Hlavní zbraní pro všechny jezdecké pluky byla šavle jednotného typu, pro důstojníky byla od roku 1870 zavedena lehká šavle. Mužstvo bylo kromě šavle vyzbrojeno zadovkami systému Werndlova, poddůstojníci od roku 1871 místo pistolí revolverem.³⁵ Hlavním druhem boje jezdeckva pak byla i nadále ataka v sevřeném tvaru s obnaženými chladnými zbraněmi.

2.4 Uniformy

V souladu s celkovým trendem vývoje ve světě se začaly v posledních desetiletích 19. století také v Rakousko-Uhersku postupně zjednodušovat uniformy a více se přizpůsobovat podmínkám v poli. Projevilo se to u všech složek ozbrojených sil i u jednotlivých druhů vojsk.³⁶

2.4.1 Jezdeckvo

Dragouni dostali již na začátku daného období, jako jediný druh jezdeckva společné armády po zrušení kyrysníků (v roce 1868), podstatně zjednodušenou uniformu. Byl to především jednořadový světlemodrý kabátec, zapínaný na šest knoflíků, a červené kalhoty, zastrkované do holínek. Nadále se zachovala přilba tradičního tvaru a barvy. Stále se používaly tmavomodré polní blůzky a kabátec se pak nosil zavěšený přes levé rameno. Plukovní barvy byly u kabátce na límci a na manžetách, kdežto na blůze byly v barvách pluku patky límce.

K velkým změnám došlo v uniformách hulánů. Jako pokrývka hlavy se používala „tatarka“ s vyztuženým červeným dýnkem, lemovaná černým beránkem; později byla znovu nahrazena čapkou. Kabátec (hulánka) byl světlemodrý s modrým límcem a červenými patkami, špičatými manžetami a lemy. Knoflíky byly buď mosazné nebo cínové. Na levém rameni hulánky byla černožlutá šňůra místo dřívějších epolet. Namísto dřívějších širokých kalhot byly zavedeny červené pumpky. Plášť byl tmavohnědý s kapucí se čtyřmi řadami šňůr na prsou, zapínaných na olivky, s náprsními i pobočními kapsami. Polní hulánská blůza byla tmavě modrá s dvěma náprsními kapsami.

Husarské pluky používaly i po roce 1866 buď světlemodré, nebo tmavomodré kabátce, zvané attily. Kalhoty byly červené. Místo čáky byla zavedena kučma, ovšem velmi brzy byla opět

³⁴ *Tamtéž* s. 406-407.

³⁵ MARTÍNEK, František. *Z historie dragounů: z přednášek: 19. února 1936 ve Vojenském ústavu vědeckém v Praze a 5. března 1937 v Akademickém klubu v Pardubicích a s použitím části přednášky "Severské státy a česká otázka v době pobělohorské" 28. února 1935 v Ústavu skandinávském a nizozemském v Praze.* V Praze: Kruh pro studium čs. dějin vojenských, 1937, s. 53.

³⁶ BROFT, Miroslav. *Vojenské dějiny Československa. 2. díl, (1526-1918).* Praha: Naše vojsko, 1986, s. 409-410.

nahrazena nízkou čárou v barvě pluku. Honvédští husaři se vyznačovali rudými šňůrkami na uniformě.³⁷

³⁷ *Tamtéž* s. 410-411.

3 Pardubice

Tato kapitola hovoří o stručné historii města Pardubice se zaměřením hlavně na 19. století. Neopomíjí chov koní, který je pro Pardubice charakteristický, stejně jako již zapomenuté parforsní hony, a naopak nezapomenutelnou Velkou pardubickou steeplechase.

3.1 Historie města Pardubic od jeho počátků

Pardubice leží uprostřed Pardubické kotliny v rovinatém kraji Polabské nížiny a soutoku řek Labe a Chrudimky. Nejstarší stopy po osídlení v tomto kraji nalézáme v podobě kamenných nástrojů z období poslední doby ledové na sklonku mladšího paleolitu (40 000 - 10 000 př. n. l.). V 5. století př. n. l. přicházejí na zdejší území Keltové. Poté Slované-kmen Charvátů v jehož čele stáli Slavníkovci. Po pádu Slavníkovců vládli Přemyslovci. První dochovanou písemností o Pardubicích je listina z roku 1073, která souvisí s klášterem benediktýnů v Opatovicích nad Labem. První písemná zpráva o Pardubicích pochází z roku 1295: papež Bonifác VIII. bral pod svou ochranu kostel sv. Bartoloměje. V blízkosti kostela se nacházely brody přes řeky Labe a Chrudimka. Mezi těmito brody vznikalo od počátku 13. století panské sídlo. V roce 1318 je jako majitel tohoto sídla uváděn příslušník rodu Hronovců Půta z Pardubic. Kolem tohoto sídla vzniklo panství, které synové Půty z Pardubic v letech 1327 - 1330 vyměnili s Arnoštem z Hostýně za hrad Visenburk. Arnošt z Hostýně odkázal svou závěť z roku 1340 pardubické panství svým čtyřem synům. Nejstarším z nich byl Arnošt. V této závěti jsou Pardubice poprvé uváděny jako město. Po smrti Arnošta se stává držitelem panství nejmladší z bratrů Vilém. V roce 1384 však o panství přijde a vystřídá se zde několik majitelů Jan z Milhaimu, Viktorín z Kunštátu, Jan Hlaváč z Mitrova a Diviš Bořek z Miletínska. V roce 1491 kupuje Pardubice Vilém z Pernštejna, který postupně zvětšuje svůj majetek, až vzniklo jedno z největších a nejvýnosnějších panství v zemi. Vilém zde vybudoval více než 250 rybníků, síť kanálů (Opatovický kanál), vodovod, přestavěl a opevnil Pardubický hrad. V přestavbě pokračoval i Jan z Pernštejna, který nechal přestavět pardubický hrad na honosný zámek. Rozvoj Pardubic skončil roku 1560, kdy Jaroslav, syn Jana z Pernštejna, pro dluhy prodal panství českému panovníkovi. Velkou pohromou pro město znamenala i třicetiletá válka, kdy město bylo třikrát obléháno a při třetím obléhání roku 1645 město dokonce vyhořelo. Ani 18. století nebylo pro město příznivým obdobím. Pardubice postihly války o dědictví rakouské, byly obsazeny pruskými vojsky a opět zde řádil oheň.

3.2 Pardubice v 19. století

Město Pardubice postihlo opět i několik požárů i v 19. století: v roce 1818 shořel dřevěný mlýn Halda³⁸, v létě 1820 shořely čtyři stodoly při mlýnu Valše³⁹, 1825 byl spálen mlýn

³⁸ Dnes jako součást továrního areálu poblíž proslulých Automatických mlýnů bratří Winternitzů. Vodnímlyny. *Švankalovský, Jandíkův mlýn, mlýn Na Haldě* [online]. [cit. 28.7.2021]. URL:< <https://www.vodnimlyny.cz/mlyny/objekty/detail/5449-svankalovsky-jandikuv-mlyn-mlyn-na-halde>>.

³⁹ Mlýn Na Valše byl postaven roku 1507 na Městské řece, v místech před dnešními stadiony. PALEČEK, Jiří. *Podvalchovní mlýn* [online]. [cit. 28.7.2021].

Valše spolu s dvěma domy v sousedství. Stodoly na konci Karlovy ulice⁴⁰, byly zničeny požárem v letech 1834 - 1835. V roce 1835 plameny zachvátily hospodu Veselku⁴¹ a všechny dřevěné domy východně od ní při obou stranách silnice až ke Kočičímu Hrádku.⁴²

43

Skutečný novodobý rozkvět města však začal až v roce 1845, kdy byl slavnostně zahájen provoz na železniční trati Olomouc – Pardubice – Praha. Roku 1859 pak na trati přes Hradec Králové do Liberce a v roce 1871 byla otevřena železniční dráha na Chrudim a Německý Brod. Tak se Pardubice staly důležitým dopravním uzlem.⁴⁴ Právě díky železnici došlo k rychlému růstu průmyslu. Průmysl využíval nejprve zemědělské okolí města, a proto vznikly hlavně potravinářské továrny, později i slévárna, která se posléze specializovala na výrobu potravinářských strojů.⁴⁵ Dále vznikají další významné průmyslové podniky: roku 1866 Továrna mlýnských zařízení Hübner-Opitz, 1867 lihovar, 1869 cukrovar, 1871 pivovar, 1872 Prokopova továrna, a mnoho dalších především potravinových podniků.⁴⁶

Stavba státní dráhy z Vídně do Prahy mimo jiné způsobila Pardubicím nový směr v životě i ve stavebním díle. Pardubické nádraží se stává jádrem Nového města, které již v roce 1845 začínalo v těsné blízkosti trati stavbou pošty a nádražního hostince. Vzrůst nové čtvrti, upravované podle plánu schváleného guberniem, budil odvahu k nenáhle přestavbě starožitných hospod a starých usedlostí na hlavní ulici od nádraží k Zelené věži.⁴⁷

3.3 Počet obyvatel v druhé polovině 19. století

Díky nové železniční trati z roku 1845 a rozvoji průmyslu, se město Pardubice začalo postupně rozrůstat. V roce 1843 mělo město Pardubice pouze 4017 obyvatel.⁴⁸ O 26 let později tedy v roce 1869 mělo město již 12 925 obyvatel, v roce 1880 bylo obyvatel 15 917, v letech 1890 stoupl počet na 18 341 obyvatel a v roce 1900 dokonce 24 831 obyvatel, což

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Podvalchovni_mlyn>.

⁴⁰ Roku 1979 byla Karlova ulice rozdělena na dvě části: severní část se stala ulicí Karla IV. a jižní kolem elektrárny a místa bývalého Karlova dvora až na konec Sladkovského ulice, ulicí Arnošta z Pardubic. THEIN, Pavel. *Karlova ulice* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=karlova_ulice>.

⁴¹ Hostinec Veselka se nacházel na třídě Míru.

Parpedie. *Hotel Veselka* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=hotel_Veselka>.

⁴² Dnešní ulice Na Hrádku.

Parpedie. *Na kočičím hrádku* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Na_kocicim_hradku&rozc=ulice>.

⁴³ SAKAŘ, Josef. *Dějiny Pardubic nad Labem díl IV. část 1. Místopisy starých Pardubic*. V Pardubicích: Nákladem města Pardubic, 1928, s. 29-31.

⁴⁴ RAZSKAZOV, Jiří. *Pardubice: metropole Polabí*. Pardubice: Helios, 2009, s. 6-7. ISBN 978-80-85211-26-9.

⁴⁵ Český statistický úřad. *Města Hradec Králové-Pardubice-Liberec*. Hradec Králové: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Hradec Králové, 2003, s. 16. ISBN 80-250-0454-6.

⁴⁶ RAZSKAZOV, Jiří. *Pardubice: metropole Polabí*. Pardubice: Helios, 2009, s. 7. ISBN 978-80-85211-26-9.

⁴⁷ SAKAŘ, Josef. *Dějiny Pardubic nad Labem díl IV. část 1. Místopisy starých Pardubic*. V Pardubicích: Nákladem města Pardubic, 1928, s. 31.

⁴⁸ RAZSKAZOV, Jiří. *Pardubice: metropole Polabí*. Pardubice: Helios, 2009, s. 7. ISBN 978-80-85211-26-9.

je téměř o polovinu více než roku 1869. Z těchto statistických údajů lze vyčíst, že se Pardubicím opravdu dařilo.⁴⁹

3.4 Chov koní

Pokud někomu mohou Pardubice děkovat za označení město koní, pak je to především armáda. V dobách rakouské monarchie byly Pardubice dlouhá léta sídlem jezdecké posádky. A právě její důstojníci se podíleli na pořádání slavných parforsních honů, z nichž se zrodila Velká pardubická steeplechase.⁵⁰

3.4.1 Parforsní hony

Jednalo se o předem připravenou štvanici, v níž šlechta na koních ve volném terénu sledovala vystopovaného nebo předem odchyčeného a ze schránky vypuštěného jelena prchajícího před psi smečkou.⁵¹

První parforsní hon se konal v Pardubicích 15. září 1841. Jeho pořadatelem byla šlechtická parforsní společnost, kterou v roce 1840 založil František Lichtenštejn, velitel pardubického 9. husarského pluku. Štvanice tak dostaly konečnou podobu a pevný řád. Lichtenštejn se správně domníval, že šlechtici na koních rádi změří své síly s jezdeckými důstojníky, jichž bylo v pardubické jezdecké posádce víc než dost. První štvanice byla velmi úspěšná, a tak se potom konala každoročně, a to během podzimu i čtyřikrát týdně za účasti vysokých důstojníků pardubické posádky a příslušníků české, rakouské, uherské, anglické a pruské šlechty. K dispozici byly dvě smečky psů a sto padesát koní. Hlavní hon připadal na 3. listopad, svátek sv. Huberta, patrona lovců. Počátek štvanice býval na různých místech v okolí Pardubic. Když se na místě srazu společnost sjela, byl vypuštěn jelen, na jehož stopu byla po čtvrt hodině vypuštěna smečka speciálně vycvičených psů a v jejich stopách pak na koních celá honební společnost. Lovci neměli zbraně a štvané zvíře bylo po obklíčení psy ušetřeno. Cílem totiž nebyl lov, ale samotný hon. Přitom ujeli účastníci mnohdy desítky kilometrů, takže hon byl nejen významnou společenskou, ale také náročnou sportovní akcí. Pardubické parforsní hony byly nakonec tak proslulé, že se jich zúčastnil i sám rakouský císař František Josef I. s chotí Alžbětou i následník trůnu Rudolf s manželkou Štěpánkou. Poslední pardubický parforsní hon se konal 6. prosince 1913.⁵²

3.4.2 Velká pardubická steeplechase

Dostihy v Pardubicích mají dlouhou tradici. První steeplechase se běžela v roce 1842 u vesnice Trnová, která je dnes součástí města. Poté se překážkové dostihy konaly také ve Studánce, Pardubičkách, Rábech, Kuněticích, Brozanech a Nemošicích. V roce 1842 byl také zřízen rovinový okruh lesíka Cvrčkova u Popkovic, tedy na místě dnešního závodiště.

⁴⁹ Oddělení regionálních analýz a informačních služeb. Město *Pardubice v číslech*. Pardubice: Český statistický úřad, 2007, s. 29. ISBN 978-80-250-1498-1.

⁵⁰ KOREL, Dušan. *Pardubice: srdce regionu koní*. Pardubice: Statutární město Pardubice, 2012, s. 10. ISBN 978-80-260-2653-2.

⁵¹ *Tamtéž* s. 14.

⁵² ČEJKA, Pavel. Pardubický koňarský seriál-Kultura koně v historii města. In *Radniční zpravodaj*, 2006, 7, s. 15.

Ovšem až o čtrnáct let později pardubická městská rada rozhodla o využití zdejších pastvin a lesíka ke zřízení závodní dráhy. Rok 1856 je tak brán za oficiální zrod Dostihového závodiště. A ještě v téže roce se tady uskutečnily první dostihy.

Významným mezníkem v historii závodiště byl rok 1874. V té době stoupala obliba Velké národní v Liverpoolu, která se konala od roku 1839, a naopak stagnovaly překážkové dostihy v Rakousko-Uhersku. Pod vlivem těchto událostí se členové Pardubického honebního spolku rozhodli uspořádat mimořádnou steeplechase v Pardubicích. Hlavními iniciátory byli hrabě Maxmilian Ugarte, princ Emil Furstenberg a hrabě Oktavián Kinský. Využili okolí pardubického závodiště a vytyčili trať dostihu, který se výrazně lišil od překážkových závodů do té doby pořádaných nejen v Pardubicích, ale i v Evropě. Vytvořili ojedinělou trať, kde se střídala tráva s oranicí, jež byla dříve velmi hluboká a tvořily bezmála polovinu délky dostihu. Tak se zrodila Velká pardubická steeplechase.

První roční se za velkého zájmu konal ve čtvrtek 4. listopadu 1874. Z původně přihlášených 36 koní se jich na startu objevilo 14. Pro vítězného majitele bylo připraveno 11 700 zlatých. Získal je německý baron von Cramm zásluhou vítězství Fantoma, kterého vedl anglický žokej George Sayers. Premiéra Velké pardubické steeplechase, a především Taxisův příkop, tehdy ještě nazývaný Tribunní skok, vyvolala rozporuplné reakce. Našla se řada odpůrců, ale na druhé straně stálo mnoho zastánců pokračování tohoto ojedinělého dostihu. Ti nakonec zvítězili a cesta pro další ročníky byla otevřena. Každoroční konání Velké pardubické od té doby přerušily pouze obě světové války a politické události roku 1968.⁵³

3.4.3 Kladruby nad Labem

Velká pardubická steeplechase není jedinou chloubou, která Pardubice a celý koňský region proslavila daleko za hranicemi. Za druhým slavným unikátem jsou Kladruby nad Labem, kde sídlí Národní hřebčín, nejstarší hřebčín na světě. V roce 1560 pozdější císař Maxmilián II. Habsburský založil v Kladrubech hřebčinec. Ten o 19 let později císař Rudolf II. povýšil na císařský dvorní hřebčín a tento rok je brán jako historické založení kladrubského hřebčína. Chová se zde starokladrubský kůň, který je jedním z nejstarších plemen na světě a vůbec jedinou koňskou rasou, která byla speciálně vyšlechtěna pro ceremoniální účely panovnických dvorů.⁵⁴

⁵³ KOREL, Dušan. *Pardubice: srdce regionu koní*. Pardubice: Statutární město Pardubice, 2012, s. 18-20. ISBN 978-80-260-2653-2.

⁵⁴ *Tamtéž*, s. 26.

4 Výstavba jezdeckých kasáren v Pardubicích

4.1 Jednání rady města o výstavbě jezdeckých kasáren

O nových kasárnách se začalo na Pardubické radnici uvažovat již v první polovině padesátých let 19. století. Jednání ohledně výstavby probíhalo však několik desítek let.⁵⁵ Vyjednávání se odehrávalo na vícero frontách. O výstavbě jednala jak městská rada, tak obecní zastupitelstvo, ale i říšské ministerstvo války a vojenský erár. Něž se přešlo k samotné výstavbě jezdeckých kasáren objevovalo se nemálo problému: zaprvé se řešilo, kde se kasárny postaví, za druhé se řešily stavební plány, které byly vojenským erárem obci několikrát vráceny a za třetí náklady na výstavbu kasáren.

Jak jednala městská rada a místní obecní zastupitelstvo je vidět ze zasedání rady města a zastupitelstva. Řešila se především otázka, jestli se vůbec budou nové kasárny stavět. Teprve v 80. letech se posunula záležitost ohledně výstavby kasáren alespoň trochu kupředu.

4.1.1 Jednání z 3. dubna 1882

Na zasedání rady obecního zastupitelstva ze dne 3. dubna 1882, byla podána zpráva zpravodajem panem Žákem, že současné kasárny jsou nedostačující, a je potřeba postavit nové a teprve až budou postaveny nové kasárny, tak se staré kasárny mohou zbořit.

Proběhl předběžný výpočet stavebních nákladů na výstavbu, který byl stanoven na 745 580 zlatých, přičemž by obci připadla roční náhrada ve výši 24 632 zlatých po dobu 25 let. Ohledně ubytování vojka měla být podána žádost k zemskému výboru Království Českého. Ta měla převzít břemeno trvalého ubytování vojska v Pardubicích. Poslední návrh, který byl toho dne řešen, bylo zproštění obce naturálního ubytování vojska. Návrh byl jednohlasně přijat.⁵⁶

4.1.2 Jednání z 24. srpna 1883

Pan starosta oznámil, že městská rada dala uveřejnit inzeráty v časopisech. V inzerátech stálo, že se hledají podnikatele, kteří zahájí stavbu kasáren, dále pak, že se svěřilo zhotovení plánů a rozpočtu panu Vendlovi.⁵⁷

4.1.3 Jednání z 15. září 1887

Zpravodaj pan Střebský⁵⁸ přečetl zprávu o důvodu výstavby jezdeckých kasáren. Po přečtení zprávy (která bohužel není uvedena), učinil návrh obecnímu zastupitelstvu, aby jí schválili.

⁵⁵ HUŇÁČEK, Miloslav. In *Radniční zpravodaj*. Číslo 3, duben 2003, s. 2.

⁵⁶ SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly IV. (1850-1945), kn. 182, 203, s. 114-115.

⁵⁷ *Tamtéž*, s. 277.

⁵⁸ Josef Václav Střebský byl obchodníkem a zasloužil se také v komunální politice jako náměstek starosty a člen Okresního výboru. Byl též ve výboru Městské spořitelny, zvoleném 5.4.1896 městským zastupitelstvem, 19.4.1886 byl zvolen do ředitelství spořitelny.

JANIŠ, Josef. *Střebský Josef Václav*. [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Strebsky_Josef_Vaclav>.

Pan profesor Barborka⁵⁹ dodává: „*obec má dnes knihovnic a neknihovnic dluhů 127. 150 zlatých kromě toho musí se nejdříve stavěti dvě školní budovy pro měšťanskou dívčí a chlapeckou obecnou školu v starém městě, kteréžto stavby vyžadovati budou nejméně 80. 000 zlatých.*“⁶⁰ Navrhuje, aby se prozatím nebudovalo stavení pro důstojníky a nemocnice, protože současná vojenská nemocnice je v dobrém stavu a není tedy potřeba stavět novou. Návrh byl jednohlasně přijat.⁶¹

4.1.4 Jednání z 12. října 1887

Občanský klub žádal o vyslání delegace ohledně výstavby jezdeckých kasáren. Zpravodaj pan Střebský přečetl žádost podanou dne 19. září a oznámil, že městská rada jednala o tomto případu dle usnesení obecního zastupitelstva ze dne 15. září a vyřídila tuto věc dne 23. září.

K žádosti výboru občanského Klubu se přidal i pan Tobiáš a Jindřich, kdežto pan Jaňura navrhl, aby se zůstalo při původním návrhu. Naproti tomu pan Odkolek navrhl, aby byla podána žádost zemskému sněmu.

Pan Žák⁶² podal zevrubné vysvětlení, k němuž se také připojil pan Jiroutek, podle kterého měla být podána deputace k panu místodržiteli a zemskému maršálkovi, okresní výbor byl požádán k deputaci. Při hlasování byl tento návrh jednohlasně přijat s tím dodatkem, že kdyby okresní výbor odmítl vyslání poselstva má ho vyslat obec.⁶³

4.1.5 Jednání z 30. ledna 1889

Podán návrh na definitivní usnesení o stavbě jezdeckých kasáren v Pardubicích a povolení potřebných nákladů na stavbu.

Zpravodaj pan Střebský přečetl sepsanou zprávu, „*dle kteréž při poukázání na důležitost věci, po předcházejícím úvodu s vyšetření vypočtu potřebného nákladu toho se konečně činí návrh městské rady a finančního odboru.*“⁶⁴ V návrhu se obecní zastupitelstvo usneslo, že se mají vystavět jezdecké kasárny pro 3 eskadrony, asi za 377 563 zlatých. Pozemky potřebné k výstavbě se vyvlastní. Městská rada spolu s finančním odborem byla zmocněna k vyjednávání ohledně půjčky do výše 420 000 zlatých.

⁵⁹ Antonín Barborka byl profesorem geometrie a mechaniky. Patřil k zakladatelům Městské spořitelny v Pardubicích. Stal se dlouholetým členem městského zastupitelstva. Úspěšně působil ve věcech městských i spolkových. Město ho roku 1882 pověřilo vypracováním regulačního plánu Pardubic. Největším přínosem pro Pardubice byl návrh Nového Města u nádraží. Podle, kterého bylo pak Nové město vybudováno.

JANIŠ, Josef. *Barborka Antonín*. [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Barborka_Antonin>.

⁶⁰ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly V. (1886-1891), kn. 183, 203, s. 224.

⁶¹ *Tamtéž*, s. 224-225.

⁶² Jan Žák byl advokát a později i starosta (1889-1893) Pardubic.

Parpedie. *Společná tiskárna*. [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Spolecna_tiskarna&rozc=pr%F9mysl>.

⁶³ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly V. (1886-1891), kn. 183, 203, s. 235-236.

⁶⁴ *Tamtéž*, s. 500.

Členové obecního zastupitelstva přidali ještě několik málo připomínek:

Pan Jindřich si myslel, „*mělo-li by dojít tento rok ke stavbě, je nutné, aby se méně důležité stavby byly odloženy.*“⁶⁵

Pan Oesterreicher mínil, nebylo-li by prospěšnější, kdyby byl erár požádán o přenechání starých kasáren, které by se použily k rozšíření města.

Pan Tobiáš souhlasil s provedením stavby a dodal, zdali by nebylo možné docílit příznivějších výsledků ohledně vyjednávání s původními majiteli pozemků, které by byly vyvlastněny.

Pan Žák pronesl, že by bylo lepší, kdyby se sestavil nejdříve úplný přehled o provedení tohoto projektu. Poukázal hlavně na sestavení rozpočtů od stavitelů, na údržbu a pojištění budov, placení daně, poskytování náhrady po 25 letech od státu. Zdůraznil, že než dojde k sepsání smlouvy je nutné výše vyjmenované záležitosti zjistit. K návrhu pana Žáka se přiklonil i pan Formánek⁶⁶ a zdůraznil, že tato záležitost nesnese delšího odkladu.

Pan Brož připomněl, že rozpočet na výstavbu kasáren není zcela úplně hotový. Dokončen bude až koncem února.

Nakonec se přešlo k hlasování. Návrh pana Jindřicha nebyl schválen, nikdo pro něj nehlasoval. Návrh pana Žáka byl jednohlasně schválen, kromě hlasu pana Jindřicha.⁶⁷

4.2 Místo pro výstavbu kasáren

22. května v roce 1871 začalo obecní zastupitelstvo poprvé jednat o místě pro nové jezdecké kasárny. „*Když by stály kasárny na poli v položení na Kamencích (zapomenutý název pozemků, k němuž vede ulice Ke Kamenci, která se nachází na Slovanech a protíná Dašickou ulici⁶⁸) panu Janu Nehodovi patřící, na jaký způsob by obec pachtovně přenechala skupení pozemku za stodolama v pravo od Pardubicko-Sezemické silnice ležící.*“⁶⁹

Tato záležitost byla na dlouhou dobu odložena a projednávána až 9. prosince 1891:

Městská rada v schůzi obecního zastupitelstva podala zprávu o stavu otázky týkající se stavby nových jezdeckých kasáren v Pardubicích, dostalo se jí od zastupitelstva zmocnění, aby v této věci udělala další potřebné kroky. V případě, pokud by bylo proti zájmům obce a občanů stavba důstojnických bytů, měla od nich ck. vojenská zpráva upustit. Na žádost městské rady ustanovilo ck. místodržitelství výnosem 136290 smíšenou lokální komisi, která

⁶⁵ *Tamtéž*, s. 501.

⁶⁶ Antonín Formánek byl advokát a v letech 1899–1906 starostou Pardubic. PALEČEK, Jiří. *Starostové* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL: <www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Starostove>.

⁶⁷ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly V. (1886-1891), kn. 183, 203, s. 499-502.

⁶⁸ Parpedie. *Na Kamenci* [online]. [cit. 16.7.2021].

URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Na_Kamenci>.

⁶⁹ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly II. (1850-1945), kn. 180, 203, s. 35.

měla za úkol prověřit nově vyhlédnuté stavební místo. Komise si měla prohlédnout nové místo 10. prosince. Spolu se smíšenou lokální komisí měl být na místo vyslán starosta, jeden radní a dva členové zastupitelstva. Jménem obce učiní prohlášení, které bude závazné. Dne 9. prosince nebylo podáno žádné závazné usnesení, to mělo být podáno až druhého dne. V případě, že bude nové stavební místo způsobilé ke stavbě je na městské radě, aby přemýšlela o stavbě na tomto novém místě a vypracoval rozpočet. Úkolem obecního zastupitelstva je rozhodnout, zdali se budou v Pardubicích stavět jezdecká kasárna a na kterém místě bude stavba provedena. Městská rada zcela nesouhlasí: „*Avšak pokud se týče bezvýmínečné plné moci, jaká členům této komise po přání vojenského eráru dána býti má, má městská rada a to, že takovéto bezvýmínečné zmocnění s vyloučením všeho dalšího schválení slavným obecním zastupitelstvem nebylo by správným ani žádoucím*“⁷⁰ V pořádku by to bylo v případě výstavby důstojnických bytů a kasína. Na místě, kde obec vůbec ještě neví, jaké nároky a požadavky bude ck. vojenský erár mít, nemůže se obecní zastupitelstvo vzdát svého schvalovacího práva. Městská rada vznesla následující návrh: „*Slavné obecní zastupitelstvo račiž ze svého středu dva členy zvoliti, kteří by se s p. starostou a jedením členem městské rady lokální komise ku shlédnutí stavebního místa nových vojenských kasáren na den 10. prosince 1891 položené jakožto zástupcové obce súčastnili, a při komissi té jménem obce potřebná prohlášení činili, s tou však výhradou, že pokud by se jednalo o závazky neb břemena na obec uvalená, platnost prohlášení jejich podmíněna býti má dodatným schválením obecního zastupitelstva.*“⁷¹ Ke slovu se přihlásil pan Ferdinand Hubáček a ptá se, která místa jsou vyhlédnuta pro stavbu kasáren. Pan referent mu podal dostačující vysvětlení (které není v zápisu uvedeno). Pan H. Feefel praví, že v případě stavby kasáren u Jesničánek, by se musela vyřešit otázka rafinerie. Na to mu pan starosta odpověděl, že se nemá obávat. Pan Josef Odkolek pravil, že není třeba záležitost stavby kasáren tak důkladně probírat, protože se jedná pouze o schválení místa na Čulíčkách (dnešní Skřivánek⁷²). Je to nejlevnější místo, kde se dá stavět, proto by bylo nejpříznivější vybudovat kasárna na Čulíčkách. Pan starosta potvrdil, že vojenský erár souhlasil s místem na Čulíčkách, ale za určitých podmínek, například musela by se vystavět krytá jízdárna a dostatečný počet bytů pro důstojníky. Pan Tlačvoda učinil návrh, aby místo dvou plnomocníků byli zvoleni čtyři. O jeho návrhu se hlasovalo, návrh se zamítl většinou hlasů. Na to se přikročilo k volbě plnomocníků. Komise se zúčastnil referent pan Formánek a pan Josef Tlačvoda a Jan Klečka.⁷³

Vojenský erár nabídl za stavební místo obecní pozemky po levé straně Přeloučské silnice, kde se nyní nacházelo vojenské cvičiště.

⁷⁰ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VI. (1891-1892), kn. 184, 203, s. 218.

⁷¹ *Tamtéž*, s. 219-220.

⁷² Parpedie. *Čulíčka* [online]. [cit. 16.7.2021].

URL:<<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Culicka&rozc=%E8%E1sti>>.

⁷³ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VI. (1891-1892), kn. 184, 203, s. 216-223.

Sborové velitelství v Josefově na tuto nabídku odpovědělo přípisem ze dne 17. srpna 1891:

Proti tomuto nově nabízenému stavebnímu místu nic nenamítá a požádalo městskou radu, aby učinila přípravné kroky ke konání místní komise, což se stalo. Hned předem však žádalo sborové velitelství, aby:

1. Obec sama koupila nebo pachtem získala na cvičiště dostatečný počet pozemků.
2. Vzhledem k větší vzdálenosti kasáren od města, by měl být v kasárnách hojný počet důstojnických bytů a měla by být zřízena velká krytá jízdárna.

Zastupitelstvo došlo k závěru, že na dřívějších dvou stavebních místech nemůže obec stavět, protože by stavba stála příliš peněz a na lacinější staveniště se kladou nepřijatelné podmínky. Obecní zastupitelstvo žádalo erár, aby od rozšíření důstojnických bytů odstoupil. Pan Oesterreicher dodal, že by byla škoda, aby ve městě nebylo vojsko, protože vojsko vždycky bylo pro město přínosem, od místních obchodníků bralo oblečení, potraviny, ale i koně. Pan Josef Farský podal návrh: okres měl být požádán, aby na stavbu kasáren něčím přispěl. Pan referent konstatuje, že skutečnost, že sborové velitelství hrozí přesunutím kasáren z Pardubic se netřeba bát, protože každé město si dříve dobře rozmyslí mít u sebe takovýto podnik, obec přece nemůže přistoupit na podmínky, ze kterých by měla ročně několik tisíc škody.⁷⁴

V roce 1892 vyšel článek v novinách, který obsahoval stručnou zprávu ze zasedání městské rady a finančního odboru. Zpráva byla napsaná takto: „*Až do nedávné doby vyhlédnuto bylo pro stavbu nových kasáren jediné stavební místo, totiž po pravé straně chrudimské silnice u Jesničánek; tam se také měly vedle usnesení slav. obecního zastupitelstva z roku 1889 kasárny stavěti. Když však zástupci obce s majiteli pozemků, jichž se za stavební místo použití mělo, vyjednávali, činili někteří z nich nároky tak nepřiměřené, že se všech stran ozývalo se přání, aby obec hleděla opatřiti sobě jiné místo stavební. V běhu posledních dvou roků byla mimo staveniště u Jesničánek navržena a v úvahu vzata ještě tři jiná stavení místa, totiž:*

1. *na Kamenci, poblíže donucovací pracovny.*
2. *na Čuličkách, na obecních pozemcích.*
3. *za Veselkou, po pravé straně Přeloučské silnice.*

při konané komisi uznali však zástupci c. a k.. vojenského eráru místo na Kamenci za úplně nezpůsobilé, místo na Čuličkách pak za méně způsobilé a žádali při tomto posledním místě mimo to různých opatření, kteráž by se buď vůbec provésti nedala, aneb mohlo by se provésti jen s velkým nákladem.

Ukázalo se tu tedy, že možno stavěti jen na jednom z obou míst, totiž: buď u Jesničánek aneb za Veselkou.“⁷⁵

⁷⁴ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VI. (1891-1892), kn. 184, 203, s. 157-171.

⁷⁵ *Tamtéž*, s. 315.

Nakonec se městská rada a finanční odbor po dlouhých a bedlivých úvahách rozhodli učinit obecnímu zastupitelstvu následující návrh:

1. Stavba nových jezdeckých kasáren pro 3 eskadrony měla být hrazena na plné náklady obce.
2. Stavenišťem pro kasárny se stalo místo za Veselkou.

K jednohlasnému rozhodnutí pro stavbu kasáren vedly finanční odbor i městskou radu tyto důvody:

1. Pro vzkvétající obec by bylo velkou ztrátou, kdyby c. a k. erár zbavil město posádky.
2. Aby ohyzdný řetěz starých kasáren, který naše město dělí, padl co nejdříve.
3. Břemeno, které na sebe obec uvalí stavbou kasáren, přece nevyváží prospěch, jaký obecnímu z jejich stavby vzejde, nehledě ani na to, že postavení nových kasáren vzpruží stavební ruch.

Téměř jednohlasné rozhodnutí pro stavbu za Veselku vyvolaly tyto důvody:

1. Prostor mezi nádražím a Jesničankami je vhodný pro rozšiřování města a takřka jediným vhodným místem k umístění budoucích továren a průmyslových podniků. Za Veselkou budou kasárny ve městě, aniž by vadily budoucímu stavebnímu rozvoji města.
2. Má-li se obec odhodlat k tak vysokým stavebním nákladům, musí hledět, aby alespoň obecnímu byl náklad prospěšný. To se může stát pouze tehdy, budou-li kasárny co neblíže městu, zejména proto aby důstojníci mohli používat občanských bytů. V kasárnách za Veselkou mají bydlet jen 3 důstojníci, kdežto 26 ostatních se ubytuje ve městě.
3. Dá se předpokládat, že i náklady na udržování kasáren budou menší, když budou stále obecnímu na očích.
4. Pro blízkost Haldy a Labe se dá zřídit kanalizace s poměrně malými náklady, zřídí-li se tu řádný kanál, bude možné rozluštit naléhavou otázku ohledně kanalizace Královské a Alžbětiny třídy.
5. Vysoký c. a k. erár uzavírá nájemní smlouvu jen na 25 let. Dá se sice očekávat, že po uplynutí této lhůty se nájem obnoví, v případě, kdyby se tak nestalo, připadly by budovy kasáren obci.
6. Vzhledem k uvedeným výhodám stavby za Veselkou, není rozdíl stavebních nákladů, jež činí o 38. 000 zlatých více, značný a nepadá na váhu.

Tak pohlížel na otázku stavby nových kasáren finanční odbor a městská rada města Pardubice. Nyní je na obecním zastupitelstvu, aby učinilo konečné a platné rozhodnutí. Každý člen obecního zastupitelstva a každý dbalý občan města Pardubic, tuto záležitost bedlivě prozkoumá a uváží.⁷⁶

V únoru 1892 se záležitost ohledně místa pro výstavbu kasáren posunula konečně k cíli. Na zasedání obecního zastupitelstva odkazoval pan Antonín Formánek přítomné členy na tištěnou zprávu (která se nenachází v textu), ke které připojil dodatek a vysvětlení, že stavba

⁷⁶ *Tamtéž*, s. 315-318.

by se měla provést na pozemcích za Veselkou (dnešní Masarykovo náměstí⁷⁷) pod podmínkou, že se vojenský erár spokojí s plochou 7,8 hektarů a nebude proti tomu nikdy mít žádné námitky.

Pan H. Feefel se přihlásil ke slovu a sdělil, že již ve schůzi finančního odboru hlasoval proti stavbě za Veselkou a má proto následující důvody:

1. Výměra stavební plochy je o mnoho menší, než žádá erár.
2. Stavební náklady jsou o 38. 000 zlatých větší než v případě stavby u Jesničánek. Náklady mohou být ještě větší, jelikož při výběru místa pro novou školu nerozhoduje sama obec. Tedy záležitost ohledně výstavby školy se může prodražit.
3. Prospěch, o kterém se ve zprávě mluví, je velmi pochybný, neboť tím, že budou kasárny ve městě, ještě není zaručeno, že místní řemeslníci a živnostníci budou dodávat věci pro vojsko.
4. Jelikož budou kasárny ve městě a cvičiště za městem, bude doprava na cvičiště, zvláště na podzim, kdy se vozí řepa velice ztížena (cukrovar se nacházel zhruba v prostoru dnešního autobusového nádraží).
5. Také z morálního stanoviska je vojenský erár vázán smlouvou, kterou poté neobnovil. Pan František Desperát⁷⁸ činil návrh, aby se žádalo od vojenského eráru závazné prohlášení a ujištění, že vojenský erár bude požadovat pouze již vyprojektované budovy a nebude nikdy chtít více staveb.
6. Dojde-li k regulaci Labe není žádné vhodnější místo pro přístav jako právě staveniště za Veselkou. Zastaví-li se toto místo musí se zřídit přístav jinde daleko za městem.
7. Cesta za Bavory, která vede k vodě bude stěží přeložena.
8. Dále řečník dodal, že majitelé pozemků u Jesničánek jsou ochotni slevit od svých dřívějších požadavků. Pan Oesterreicher poukázal na to, že po uplynutí 25 let, kdy je vojenský erár vázán smlouvou, v případě stavby u Jesničánek by nemusel smlouvu obnovit.

Pan Karel Werner vysvětlil celý průběh jednání a přiklonil se ke stavbě za Veselkou. Privil, že kasárna za Veselkou budou mít vždy cenu, i kdyby v nich vojsko po 25 letech již nebylo ubytováno. Návrh ohledně výstavby kasáren za Veselkou byl i přes nesouhlas některých členů přijat většinou hlasů.⁷⁹ Po dlouhých letech bylo tedy konečně rozhodnuto. Jezdecké kasárny se budou stavět za Veselkou.

⁷⁷ Parpedie. Za Veselkou [online]. [cit. 16.7.2021].

URL:<www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Za_Veselkou>.

⁷⁸ František Desperát byl známý pardubický stavitel.

Parpedie. *Desperát František* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Desperat_Frantisek&rozc=osobnosti>.

⁷⁹ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VI. (1891-1892), kn. 184, 203, s. 305-310.

4.3 Osud starých kasáren

Ubytování vojáků ve městě se zřejmě stalo problémem teprve za třicetileté války. Ještě v roce 1619 byla v Pardubicích posádka jen o 35. mužích, v lednu 1620 snížena na 26. Ale po bitvě na Bílé hoře začaly četné průchody vojsk a střídání posádek. Vojáci byli ubytováni po domácnostech ve vnitřním městě i na předměstích. Když v dobách švédského ohrožení soukromé domy nestačily byl v březnu 1645 zřízen za městem opevněný tábor. Po válce byla posádka snížena, ale stále zůstávala. Zvýšila se opět za válek o rakouské dědictví.⁸⁰ Začátkem prosince 1741 byl město vojskem zaplaveno. Opět nestačilo ubytování po domech a za Labem u Josefa zřízen vojenský tábor pěšího vojska, jezdeckta i dělostřelectva. Maršál Lobkovic však konstatoval, že město nelze proti přesile Prusů udržet a s vojskem odtáhl. Nato Pardubice 12.12. obsadilo pruské vojsko až do července 1742. Podruhé je Prusové obsadili roku 1744. I pak trpělo město pobyty i průchody císařských vojsk. Až kolem roku 1770 projevuje i vojenská správa snahu řešit ubytování vojáků. Zřízeny „světnice militární“ zvané také „kamaradšaft“. Jeden byl v domě čp. 54 na Zeleném předměstí v Úzké ulici na místě dnešního Domu techniky. Před tím zde stával dům v zahradě, kde byla vinárna, kterému se ještě na počátku 20.století říkalo Kasárna. Byly také „militární maštale“ jako v čp. 59 na Pernštýnském náměstí. K radikálnějšímu řešení došlo roku 1776, kdy obec na místě zrušených městských hradeb a valů vybudovala podél západní a jižní strany města pás přízemních jezdeckých kasáren a stájí s jízdnou na místě dnešního Komenského náměstí. Na stavbu posloužilo hradební zdivo.⁸¹ V kasárnách sídlili husaři 9. pluku, ve 30. letech 19. století pod velením Mathiase Kuklety, jehož v roce 1837 vystřídal plukovník František kníže Liechtenstein, který zde velel ještě za prusko-rakouské války v roce 1866.⁸² Téměř 100 let byly ostudou města i požární a hygienickou hrozbou.⁸³

4.3.1 Odkoupení starých kasáren

Před samotnou výstavbou nových jezdeckých kasáren bylo potřeba vyřešit, co se stane se starými kasárnami: Pan Formánek podal dne 10. října 1891 na zasedání obecního následující zprávu: „*Od dávných roků, bylo přáním veškerého obyvatelstva města našeho, aby se nepěkné jízdecké kasárny nynější, kteréž jako řetěz staré město svírají a město na dvě odloučené části dělí, byly odstraněny, a nesla se tedy snaha zástupců města od mnoha roků k tomu, aby účele tohoto se dosáhlo.*“⁸⁴ Tento požadavek obyvatel města byl hlavní

⁸⁰ Válka o rakouské dědictví byl ozbrojený konflikt, který trval od roku 1740 až do roku 1748. Záminkou k zahájení válečných operací bylo vyměnění Habsburků po meči a převzetí vlády v dědičných zemích habsburského rodu Marií Terezií (1717—1780). Široká protihabsburská koalice odmítla dědičné nároky mladé panovnice a usilovala o rozbití habsburského soustátí. Boje probíhaly v Belgii, Nizozemí, v Porýní, Sasku, Bavorsku, Itálii a také v rakouských a českých zemích, které měly být v případě rakouské porážky rozděleny mezi Sasko, Prusko a Bavorsko. Prusové byli nuceni se vzdát.

Encyklopedie Českých Budějovic. *Válka o rakouské dědictví* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <http://www.encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/valky-o-rakouske-dedictvi>>.

⁸¹ THEIN, Pavel. *Kasárna* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=kasarna>>.

⁸² ŠTĚRBA, Václav. *Historie jezdeckví – na co bychom neměli zapomenout* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <https://www.equichannel.cz/historie-jezdeckvi-1417461088?order=1>>.

⁸³ THEIN, Pavel. *Kasárna* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=kasarna>>.

⁸⁴ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VI. (1891-1892), kn. 184, 203, s. 158.

pohnutkou ke stavbě nových kasáren. Aby se vyřešila tato otázka co nejdříve, obrátila se městská rada v dubnu roku 1890 na ministerstvo války s dotazem, zdali po vybudování nových kasáren, budou nynější kasárny zbořeny a za jakou cenu by si město mohlo staré kasárny odkoupit. Výnosem ze dne 19. února bylo městské radě oznámeno, že říšské ministerstvo války spolu s ministerstvem financí rozhodlo o přenechání starých kasáren spolu se všemi pozemky patřící ke kasárnám městu v případě, že budou vystavěny nové kasárny. Konečná cena kasáren byla stanovena na 7 137 zlatých a 25 krejcarů.

Kasárny se skládaly z těchto pozemků a objektů:

1. Stavební plocha domu čp. 5.	140 zlatých.
2. Stavení č. 51	504 zlatých.
3. Zahrada číslo parcely 165.....	44 zlatých.
4. Stavební plocha domu č. 223.....	384 zlatých.
5. Stavení č. 223.....	1. 152 zlatých.
6. Parcela č. 2664/4.....	451 zlatých.
7. Parcela č. 2664/3.....	666 zlatých.
8. Stavební plocha domu č. 224/225.....	898 zlatých.
9. Stavení toto.....	2. 246 zlatých.
10. Parcela č. 2664/10.....	407 zlatých.
11. Materiál na výstavbu dřevěného Karlova mostu.....	26 zlatých.
12. Materiál na vodní nádržky.....	10 zlatých.

Obecní zastupitelstvo se rozhodlo návrh přijmout a všechny budovy spolu s kasárnami odkoupit.⁸⁵ Staré kasárny byly zbořeny až v březnu 1896.⁸⁶

4.4 Stavba kryté jízdárny

Zjistilo se, že na vyčleněné prostory pro stavbu kasáren se nevejde krytá jízdárna, který sice byla do původních plánu zahrnuta, ale nepočítalo se s tím, že zabere více místa než původně měla. V dubnu 1893 začalo obecní zastupitelstvo jednat o rozšíření místa pro stavbu jezdeckých kasáren. Ministerstvu války byl zaslán následující návrh:

Obec Pardubice přikoupí na vlastní náklady novou plochu pro rozšíření stavby, konkrétně za účelem stavby kryté jízdárny, pro kterou měly stačit původní vyčleněné prostory pro kasárny, ale zjistilo se, že tento prostor je zcela nedostačující. Naproti tomu se navrhuje ministerstvu války, aby se Pardubicím odváděly náklady nejen z tržové ceny, kterou za tyto pozemky zaplatí, nýbrž také i z celkového nákladu na stavbu.

Okresní hejtmanství žádá o urychlení výše uvedené žádosti. Dále poukazuje na to, že posádka se již déle nemůže zdržovat ve starých kasárnách pro jejich chatrnost. Podmínky pro obec jsou více než výhodné a nová kasárna jinde než za Veselkou nelze stavět. Obecní

⁸⁵ *Tamtéž*, s. 157-171.

⁸⁶ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Pamětní kniha (1895-1933), kn. 1., s. 22.

zastupitelstvo by mělo rozhodnout v této záležitosti nejdéle do 26. června. Náklady na zakoupení nového místa a stavba kryté jízdárny, by se vyšplhaly o dalších 85 000 zlatých.

Zároveň podal pan referent přehled, kdy by se tento kapitál při 6% úroku splatil a jaký by byl stav nezaplaceného kapitálu po 25 letech. Mimo to poukázal na možnost vyvlastnit pozemky pro jízdárnu. Následně pak oznámil, že pan Alois Khom, žádá za dům se zahradou a polem 24 000 zlatých, pan Tyroch slevuje z původní ceny 100 zlatých. Jsou však vysloveny pochybnosti, že by erár platil z celého nákladu 6% úrok a předpokládá, že erár tak učiní jen z ceny za zastavenou plochu.

Pan Odkolek činí návrh, aby se komisi sdělilo, že obec koupí pozemky od pana Khoma, za podmínky, že bude 7% úrok, nadále že v nových kasárnách nebude kasino a v Pardubicích bude dobrovolnická škola. V případě nesouhlasu s touto variantou přichází v úvahu pozemky od pana Tyrocha.

Pardubice na své náklady opatří potřebnou plochu po stavbu jízdárny. Jedna jízdárna bude krytá druhá otevřená, za podmínek pokud-li se vojenský erár zaváže, že z celého nákladu jak na zakoupení plochy, tak i vystavení jízdárny a jiných budov zaplatí 7% úrok, ale městská rada se zmocňuje i v případě 6% úroku projekt provést.

Po hlasování byl návrh přijat. Na to reagoval pan referent následujícím návrhem, aby se zakoupil od pana Khoma dům číslo popisné 143 v Palackého třídě se zahradou za ujednanou cenu 24 000 zlatých. Na pozemcích bude vystavěna jedna krytá, jedna otevřená jízdárna, a že říšské ministerstvo války schválí smlouvou, že bude vojenský erár platit nejen z tržové ceny za tyto pozemky, nýbrž také z celého nákladu na veškeré stavby na této ploše plus budou platit 7% úrok. Dále se pak zmocňuje městská rada, kdyby vojenský erár 7% úrok nechtěl hradit, aby i na 6% úrokování přistoupila.

Pan Werner je proto, aby se nejdříve odhlasovalo odkoupení pole od pana Tyrocha nebo reality od pana Khoma.

Pro návrh, aby se koupilo pole od pana Tyrocha, hlasovali tři páni. Zakoupení reality od pana Khoma se přijímá většinou hlasů. Načež byla schůze přerušena.⁸⁷

Schůze obecního zastupitelstva se konala dne 8. května v nové zasedací síni městské radnice. Schůzi zahájil a řídil starosta pan František Hoblík⁸⁸. Starostův náměstek pan Antonín

⁸⁷ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VII. (1850-1945), kn. 185, 203, s. 178-186.

⁸⁸ František Hoblík byl významný pardubický knihtiskař a nakladatel, po tři období starosta Pardubic. Absolvoval obchodní školu, obdržel místo obchodního u J. H. Pospíšila v Hradci Králové. Roku 1872 přesídlil do Pardubic, kde založil tiskárenskou obchodní společnost. V Hoblíkově tiskárně se tiskly knihy, časopisy a hudebniny.

Parpedie. *Hoblík František* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Hoblik_Frantisek>.

Chlad⁸⁹ podává zprávu o koupi stodoly pana Tluchoře nacházející se na staveništi kasáren. Erár na zboření stodoly velmi naléhal.⁹⁰

4.4.1 Koupě stodoly od pana Jaroslava Tluchoře

Pro rozšíření kasáren bylo potřeba odkoupit stodolu a zahrádku od pana Jaroslava Tluchoře. Vlastník nechtěl svůj pozemek prodat, a proto se záležitost vlekla dva roky. První vyjednávání o koupi začalo v roce 1893. Panu Jaroslavu Tluchořovi bylo nabídnuto za stodolu 4 500 zlatých. Na následujícím jednání se částka zvedla na 5 000 zlatých. Původně za stodolu požadoval 7 500 zlatých.⁹¹

Referent pan Chlad přednesl následující zprávu:

Ve schůzi obecního zastupitelstva ze dne 14. dubna 1894 bylo k návrhu městské rady usneseno:

„Aby plánem polohy města Pardubic projektovaná a schválená nová cesta mezi domy čís. pop. 143 a čp. 74 mezi bývalými domy pp. Khoma a Zajíčka bylo z příčiny rozšíření stavebního komplexu kasárenského zrušena a aby na místě této byla podle domu čp. 261 a přes stodolu k čís. p. 143 náležející směrem cesty č. kat. 2636 nová ulice navržena.“⁹²

Na základě stížnosti pana Jaroslava Tluchoře bylo toto usnesení zrušeno.

Obecní zastupitelstvo se usneslo:

Ulice přes stavení číslo popisné 143 a 74 se nakonec stavět neměla. Místo toho se mělo stavět mezi domy číslo popisné 143 a 261, dále přes pozemky číslo katastru 234, 1728 a 236. Cesta měla vést z Palackého třídy až k Labi. Usnesení bylo většinou hlasů přijato.⁹³

Vyhláška obecního úřadu v Pardubicích ze dne 23. srpna 1894 č. 4646. Obecní představenstvo se usneslo na tom:

Aby plánem polohy města Pardubic schválena přímá čára stavební od stavení čp. 259 k domu čp. 287, vedoucí byla při stodole číslo 379 a pozemku číslo katastru 249 náležící panu Tluchořovi přerušena a vedena okolo tohoto pozemku. Po dobu čtyř týdnů je umožněno nahlédnout do těchto plánů.

⁸⁹ Antonín Chlad byl hospodářský správce, nájemce zámeckého pivovaru a sládek v něm. Byl členem obecního i okresního zastupitelstva. Roku 1893 byl předsedou tzv. Svobodomyslného klubu (Mladočeši) v Pardubicích. Byl též předsedou Občanské záložny a náměstkem starosty. V letech 1890-1893 byl jedním z nakladatelů a redaktorů Pardubických novin.

JANIŠ, Josef. *Chlad Antonín* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Chlad_Antnonin&rozc=osobnosti>.

⁹⁰ In *Pardubické Listy*. Pardubice, 1895, 6, č. 15, s. 1.

⁹¹ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VIII. (1850-1945), kn. 186, 203, s. 301.

⁹² *Tamtéž*, s. 206-207.

⁹³ *Tamtéž*, s. 206-208.

19. září byl panem Jaroslavem Tluchořem podán protest. Protest zněl:

„Slavné obecní zastupitelstvo! Je oprávněná námitka, že navržená změna nebyla veřejně vyhlášena.“⁹⁴

Na to obecní zastupitelstvo odpovědělo:

„Vyhláškou obecního úřadu v Pardubicích ze dne 23/8 1894 č. 4646 bylo u veřejnou známost uvedeno, že se změna polohopisného plánu provéstí má, vyhláška tato byla, jako jiné vyhlášky, obvyklým způsobem na černém prkně zadruhé k veřejnému nahlédnutí vyvěšena a po zákonnou lhůtu 4 neděle na černém prkně ponechána.“⁹⁵

Staveniště jezdeckých kasáren v Pardubicích je dosti stísněné. S ohledem na okolní pozemky nebylo možné zabrat větší rozlohu. Následkem minimální rozlohy celého staveniště byly kasárenské budovy hustě uskupeny, a to zejména po východní a západní straně. Vjezd do kasáren byl možný pouze z jedné strany, a to z ulice Palackého. Ostatní strany byly opatřeny zdí. Bylo potřeba zřídit ještě jeden vjezd, a to do hlavního dvora kasáren. Problémem bylo, že na vjezdu se nacházela stodola a zahrádka již zmíněného pana Tluchoře.

Vedle komunikačních ohledů musely být vzaty i ohledy zdravotní a bezpečnostní. Vojenské obytné budovy měly být izolovány od budov privátních. Řádné provětrávání kasárenského komplexu, s ohledem na současné postavení budov, je možné směrem k severu. Pokud se zastaví místo, kde nyní stojí stodola pana Tluchoře, vznikne 12. metrová ulice mezi Novoměstskou školou a kasárnami, která však k provětrávání celého areálu nestačí.

Návrh městské rady:

Protest pana Jaroslava Tluchoře se zamítá, a to z několika důvodů. *„Přímá stavební čára v polohopisném plánu od stavení čp. 259 k domu čp. 287 vedoucí se při stodole č. stav. 379 a při zahradě čparc. 249 přerušuje a okolo tohoto pozemku vede a pozemek č. stav. 379 a čkat. 249 ku příštímú nezastavení určuje.“⁹⁶*

Pan Formánek se zdržel hlasování. Neakceptoval však důvody, které uváděla městská rada a upozornil, že návrh městské rady ničemu nepomohl. Navrhl obci, aby proběhlo nové jednání a stodola byla odkoupena za 5 000 zlatých.

Pánové Tomša a Wertheimer souhlasili a byli pro nové jednání s panem Tluchořem.

Pan Jelmék a pan Werner byli toho názoru, že zastupitelstvo mělo zamítnou stížnost.

Pan Klečka navrhl odložení této záležitosti do příští schůze.

⁹⁴ *Tamtéž*, s. 202.

⁹⁵ *Tamtéž*, s. 202.

⁹⁶ *Tamtéž*, s. 204.

Po hlasování byl návrh městské rady přijat většinou hlasů.⁹⁷

Na schůzi obecního zastupitelstva ze dne 22. září 1894 bylo usneseno:

Místo, kde se již zmíněná stodola nalézala, mělo zůstat nezastavěné. Pan Tluchoř opět podal stížnost. Ke stížnosti podal ještě žádost o povolení ke stavbě domu na tomto místě. Nebylo zaručeno, že když obec povolení ke stavbě domu zakáže, tak zvítězí v dalších instancích. Pro odeprání povolení nejsou žádné závažné důvody.

Městská rada požádala ženijního ředitele z Josefova, který měl na dozor nad stavbou kasáren, o posudek:

Ženijní ředitel sdělil, že se má stodola od pana Jaroslava Tluchoře koupit. „*Poněvadž by sousedství privátního majetku s kasárenským komplexem mělo často nemilé následky pro vojáky i civilisty a poněvadž také z příčin komunikačních bylo by třeba stodolu tu koupiti, jelikož se tato nalézala vedle budoucího hlavního vchodu do kasáren.*“⁹⁸ Kromě toho je to jediné místo kam by se daly rozšířit kasárny.

Obecní zastupitelstvo rozhodlo:

Stodola od pana Jaroslava Tluchoře se odkoupí za 5 000 zlatých a materiál ze stodoly bude ponechán původnímu majiteli.

Hlubuček navrhl odložení této záležitosti až do vyřízení podaného rekursu. Obecní zastupitelstvo poté návrh městské rady schválí. Jeho návrh byl přijat.⁹⁹

Další jednání probíhalo 26. září 1894. Stodola s malou zahrádkou, která patří panu Tluchořovi, by neměla být zastavěna, protože toto místo je potřeba pro komunikace mezi ulicí Palackého a velkým kasárenským dvorem. Toto usnesení však bylo na základě podané stížnosti pana Tluchoře zrušeno.

Jednání ohledně koupi stodoly se vleklo několik let. Konečně na jednání v prosinci 1895 byla tato záležitost vyřešena. C. a k. vojenský erár naléhal na odkoupení stodoly, která byla odkoupena za, již dříve dohodnutých 5 000 zlatých, materiál ze stodoly byl ponechán panu Tluchořovi.¹⁰⁰

4.5 Stavební plány

Plány na výstavbu nových jezdeckých kasáren stály město nemalé peníze a byly několikrát vráceny.

⁹⁷ *Tamtéž*, s. 200-206.

⁹⁸ *Tamtéž*, s. 302-303.

⁹⁹ *Tamtéž*, s. 301-304.

¹⁰⁰ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly IX. (1850-1945), kn. 187, 203, s. 111.

Jednání ze dne 16. října 1886 přineslo podání zprávy o stavbě a povolení potřebných nákladů na dokončení plánů. Zpravodaj pan Střebský oznámil, že spolu s výměrem c. k. okresního hejtmanství ze dne 23. září 1886 přišly obecnímu úřadu i plány na stavbu jezdeckých kasáren.

Na základě usnesení finančního odboru učinila městská rada následující návrhy:

1. Aby na náklady obce vyhotovila městská rada druhou fázi plánu a přidala k tomu popis stavby v 25 kopiích.
2. Městská rada dále dostala za úkol pomocí novin vyhledat podnikatele, kteří by financovali projekt.
3. Hlásící se podnikatelé dostali kopie plánů a popis staveb.

Prostřednictvím c. k. okresního hejtmanství se podala zpráva vysokému c. k. místodržitelství, která obsahovala sdělení, že pardubická obec splnila všechny požadavky na stavbu od c. k. vojska, a dokonce vynaložila již náklady v hodnotě 2 000 zlatých.

Ke zprávě dodán ještě dodatečný návrh:

*„Kdyby snad vyjednávání s podnikateli staveb žádoucího výsledku nemělo musily by obci býti značné mimořádné výhody poskytnuté, než by se ku provedení stavby podniku toho odhodlati mohla. Vyžadoval by podnik tento s pozemky přibližně 800 000 zlatých nákladu.“*¹⁰¹ Návrh městské rady byl jednohlasně schválen.¹⁰²

V únoru 1890 se jednalo znovu o plánech:

Plány ke stavbě nových jezdeckých kasáren byly c. k. místodržitelstvím vráceny zpět. Bylo potřeba provést nepatrné změny. *„Jak se praví, jsou změny tyto zcela nepatrné, takže mohlo by se, kdyby tak obec naše měla v nové své wertheimské kase na místě dluhů peníz, se stavbou již započítí.“*¹⁰³ Výstavba se neustále odkládala kvůli vojenskému eráru, který byl ve svých požadavcích na výstavbu velmi přísný. Právě již zmíněné plány, které stály obec přes 1. 000 zlatých byly několikrát vráceny. Tyto neskromné požadavky a protahování přivádí k další obavě, na základě, které se tlumočila výstraha městské radě, na jejíž obezřetnosti závisí celý úspěch této záležitosti. Je správné žádat, aby erár odevzdal staré kasárny obci. *„Jaké to nekonečné průtahy mohly by vzniknout, kdyby obec této okolnosti při vyjednávání pominula, to vidno nejlépe z toho, jak dlouho již podávají se plány nahoru a teprve snad nyní dojde k jejich úplnému schválení.“*¹⁰⁴ Naše vojenská správa není tak neústupná, jak se může jevit, problémem je, že rozhodující slovo má Uhersko, a proto je vyjednávání značně stíženo.¹⁰⁵

¹⁰¹ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly V. (1886-1891), kn. 183, 203, s. 116.

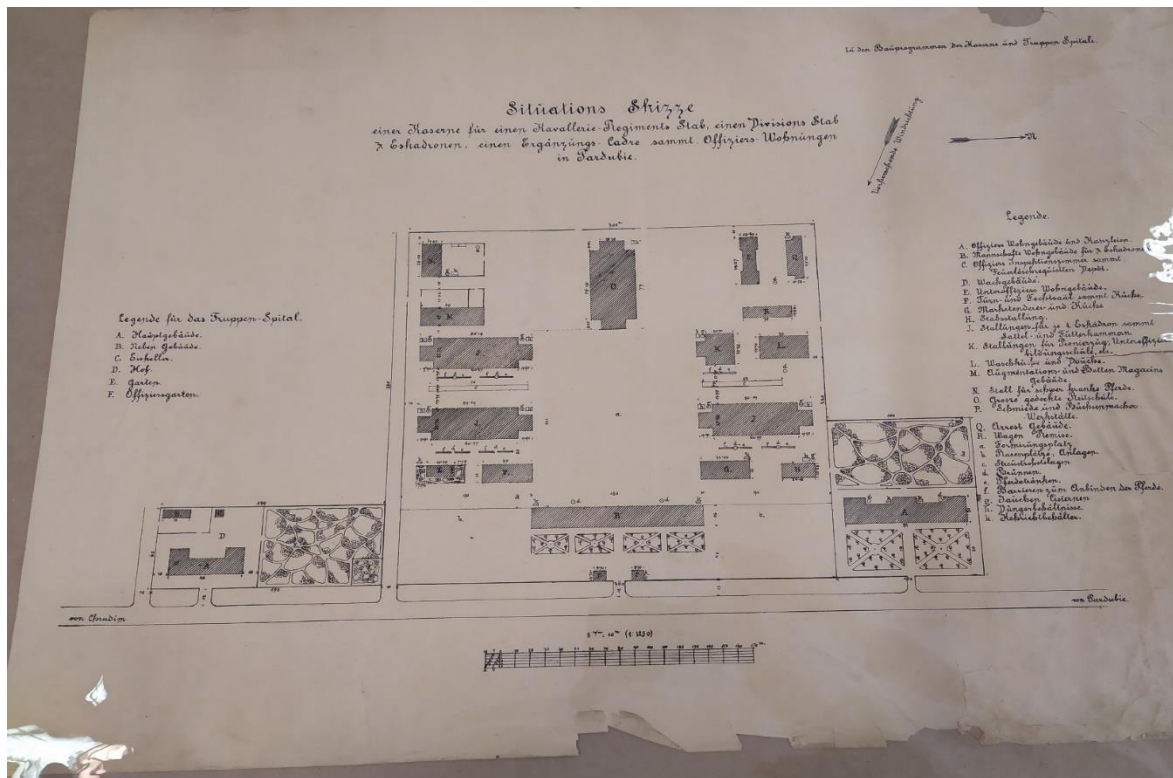
¹⁰² Tamtéž, s. 114-116.

¹⁰³ In *Pardubické Listy*. Pardubice, 1890, 1890, č. 6., s. 2.

¹⁰⁴ In *Pardubické Listy*. Pardubice, 1890, 1890, č. 6., s. 2.

¹⁰⁵ In *Pardubické Listy*. Pardubice, 1890, 1890, č. 6., s. 2.

Po několikaletém jednání byly plány konečně v červnu 1890 schváleny. „Po dlouhém opravování jsou hotové plány, které stály nepěkné peníze, takže se zdá jako by městská rada chtěla provést stavbu od střechy.“¹⁰⁶



Areál kasáren byl velmi rozsáhlý.¹⁰⁷

4.6 Náklady na výstavbu jezdeckých kasáren

Náklady na výstavbu kasáren se v průběhu let několikrát měnily. Město si dokonce muselo vzít na dostavbu další půjčku.

Zpráva z roku 1891:

Bylo velmi důležité, aby se náklady na stavbu daly zaplatit z příspěvků eráru země, a také aby občané z nových kasáren měli nějaký prospěch. V obou směrech se vyskytují značné pochybnosti. Předběžný náklad na stavbu byl stanoven na 402 063 zlatých 57 krejcarů. Po zhodnocení návrhu stavby technickou kanceláří byla však částka stanovena na 429 000 zlatých. Co se týká stavebního místa bylo rozhodnuto stavět u Jesničánek, celkový náklad by vyšel na 474 000 zlatých, ale vzhledem k vysokým nákladům na stavbu byla navržena dvě nová stavební místa na Kamenci a za Veselkou. Místo na Kamenci bylo uznáno vojenskou správou za nezpůsobilé. Za Veselkou by však náklady na stavbu byly ještě vyšší než v případě u Jesničánek, celkový náklad byl spočítán na 541 000 zlatých.

¹⁰⁶ In *Pardubické Listy*. Pardubice, 1890, 1890, č. 25, s. 3.

¹⁰⁷ SOKA Pardubice, fond Pardubice, XIIg/5.

Čistý roční příjem z kasáren by po dobu prvních 25 let obnášel od vojenského eráru 1995 zlatých 26 krejcarů od země za 594 mužů a 630 koní 6 270 zlatých 70 krejcarů, celkem tedy 26 228 zlatých 96 krejcarů. Za tohoto stavu věcí, by se při stavbě kasáren u Jesničánek, náklad na dluh kryl a zbylo by ročně asi 2 528 zlatých 96 krejcarů. Počítá-li se i s nákladem na udržování budov, což by činilo ročně 2 531 zlatých 10 krejcarů, tedy by v tomto případě i náklad na udržování byl alespoň v prvních letech krytý. Kasárny za Veselkou by byly hned z prvu pasivní, neboť při stavebním nákladu 541 000 zlatých, nedostávalo by se již do dluhu, který by činil ročně 821 zlatých 5 krejcarů. Náklad na údržbu byl stanoven na 2. 531 zlatých 10 krejcarů. Roční schodek by byl 3 352 zlatých 15 krejcarů. Za těchto okolností se nemohla městská rada odhodlat k tomu, kde se má stavět a rozhodla se dále jednat s majiteli pozemků. Za Veselkou se rozhodli snížit svoje nároky ale jen o 16 593 zlatých méně. Naproti tomu se cena stavebního místa u Jesničánek ještě zvýšila o 1 500 zlatých. Celkové náklady v případě stavby u Jesničánek by činily 475 500 zlatých, v případě za Veselkou 524 407 zlatých. Cena se změnila jen nepatrně. Rada proto začala uvažovat, zdali by se nenašlo nějaké lacinější místo na výstavbu.¹⁰⁸

Zpráva z roku 1892:

V případě stavby u Jesničánek byly by pozemky odkoupeny od majitelů za 46 500 zlatých. Stavební náklady by činily 429 000 zlatých, tedy konečný náklad na stavbu by činil 475 000 zlatých.

Za Veselkou bylo objektů k odkoupení více, pozemek Novoměstské školy¹⁰⁹, stodola pana Jaroslava Tluchoře, dům p. c. a k. rytmistra Hušky, erární pozemek za jízdárnou, hostinec „v Bavorách“¹¹⁰, usedlost pp. manželů Zajíčkových a část pozemků pana Grázla. Opatření tohoto místa bude vyžadovat následující náklady: stodola pana Jaroslava Tluchoře 6 500 zlatých, dům p. c. a k. rytmistra Huška 18 000 zlatých, usedlost „Bavory“ 20 000 zlatých, usedlost pp. Manželů Zajíčkových 26 000 zlatých, celkové náklady činí 70 500 zlatých. Co se týká ostatních částí stavební plochy, nutno poznamenat, že Novoměstskou školu nelze počítat do stavebního místa, poněvadž se škola do stavebního místa nepočítá, jelikož se upotřebí pro mužstvo. Též se nepočítá do stavebního místa obecní pozemek za školou, který obec odkoupila za 14 000 zlatých, a to proto, poněvadž naproti tomu upotřebí se nynější dům p. c. a k. rytmistra Huška za důstojnické byty a kanceláře, čímž odpadne ze stavebních nákladů částka 14 000 zlatých. Pan Grázl žádá za svůj pozemek dvojnásobnou plochu obecního pozemku. Stavební náklady obnáší celkem 429 000 zlatých s tím, že se musí

¹⁰⁸ SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VI. (1891-1892), kn. 184, 203, s. 157-171.

¹⁰⁹ Postavena na Zeleném předměstí, hned za Veselkou v roce 1880.

PALEČEK, Jiří. *Novoměstská škola* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Novomestska_skola>.

¹¹⁰ Za Veselkou byl od roku 1631 Klášterský dvůr, patřící minoritům, zde či v sousedních stodolách byli po válce o rakouské dědictví umístění bavorští zajatci a dvůr podle toho lidově jmenován. Po zrušení řádu 1787 byl prodán, z roku 1844 je záznam o Kateřině Skoupé, držitelce dvorce a hostince Bavory. Hostinec zmizel po výstavbě jezdeckých kasáren v 1895.

Parpedie. *Bavory* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Bavory>>.

odečíst cena Novoměstské školy, která se využije pro mužstvo jedné eskadrony, takže by stavební náklad obnášel 387 000 zlatých. Uváží-li se ale, že bude třeba za nynější Novoměstskou školu postavit školní budovu novou, vyjde náklad na stavbu nové školy na 56 000 zlatých. Stavební náklady na stavbu za Veselkou přijdou celkem na 513 500 zlatých, tedy o 38 500 více než by stála výstavba u Jesničánek.

Úhrada pro budoucích 25 let by obnášela:

1. roční nájemné vysokého c. a k. vojenského eráru dle platných zákonů ve výši 19 958 zlatých.
2. zemský příspěvek 6 270 zlatých.
3. nájemné z kovářny a puškárenské dílny, jež činí ročně nejméně 500 zlatých.

Roční příjem by tedy obnášel 26 728 zlatých

Je přirozené, že obecní náklady na stavbu musí být zaopatřeny půjčkou. Přijme-li se zápůjčka od zemské banky království Českého za podmínek, za jakých byla současná půjčka poskytnuta, bude roční úbytek dluhu na 50 let obnášet 4 zlaté a 88 krejcarů ze sta zlatých vypůjčeného kapitálu. Počítáme-li, že úbytek dluhu by obnášel celých 5 % ročně, měla by se věc takto:

1. Na kasárny u Jesničánek by bylo nutné vypůjčit si obnos 475 000 zlatých a roční splátka by obnášela 23 775 zlatých.
2. Na kasárny za Veselkou by výpůjčka obnášela 513 500 zlatých a roční splátka by činila 25 675 zlatých.

Nelze opomenout ani náklady na udržování budov:

Počítá se dle toho, jedná-li se o budovy obytné, skladiště nebo konírny atd., ročně na 0-3 % až 0-6 % stavebního nákladu.

Vezmeme-li však průměrně za základ 0-5 % stavebních nákladů, které činí 429 000 zlatých, obnášel by náklad na udržování kasáren ročně asi 2 145 zlatých. Vezme-li se v potaz, že po zaplacení roční splátky, zbylo by z příjmu kasáren na jejich udržování:

1. Při stavbě u Jesničánek, by každoročně částka činila asi 2 953 zlatých.
2. Při stavbě za Veselkou jen 1 053 zlatých.

Je vidět, že při stavbě u Jesničánek by byl náklad na udržování kasáren, alespoň pro první řádu let krytý, kdežto za Veselkou by krytý nebyl a musel by se kryt z obecního důchodu.

Na základě nabytých zkušeností se musí vzít v potaz, že při zadání stavby podnikatel ze stavebního nákladu 429 000 zlatých, nějaké procento sleví, čímž se roční splátka zmenší a přebytek ročních příjmů na udržování kasáren zvětší. Nehledě na to, že by snad také okres,

jemuž kasárny budou také prospěšné, přispěl alespoň přiměřenou roční částkou, tak že by břemeno obce nebylo tak velké.¹¹¹

10. února 1894 proběhlo další zasedání obecního zastupitelstva. Probíralo se, že dosavadní finance vyčleněné na výstavbu kasáren jsou nedostačující a že ještě schází 550 000 zlatých. Bylo rozhodnuto o půjčce ve výši 600 000 zlatých.¹¹² Jednání o půjčce pokračovalo 17. března 1894. Městská rada shledala, že nejvýhodnější bude vzít si půjčku u zemské banky Království českého.

Zemská banka povoluje půjčku za následujících podmínek:

1. „*Tato zápůjčka komunální vyplatí se hotově 98,65 %, to jest devadesát osm celých a šedesát pět setin za sto zlatých. Z této zápůjčky platí se úhrnkové částky obnášející na rok 4,64 % ve 100 lhůtách pololetních, předem splatných a příspěvek správní v prvních třiceti letech ¼ %, v dalších dvaceti letech pak 1/8 %, splatný nejprve při výplatě zápůjčky za čas do konce běžícího roku, pak vždy jednou každoročně v lednu z jistiny ještě nesplacené předem.*“¹¹³
2. Zástavní právo na novou radnici číslo popisné 1 v Pardubicích spolu s pozemky.

Obecní zastupitelstvo reaguje na podmínky následujícím usnesením:

Pan Chlad projevil obavu, ohledně zástavního práva na radnici.

Pan Wertheimer se zalekl půjčky s tak vysokými poplatky. Pan referent vysvětlil, že oproti všem ostatním půjčkám je nejvýhodnější.

Návrh byl jednohlasně přijat.¹¹⁴

I přes půjčku, chybělo v prosinci 1895 na dostavbu kasáren 115 000 zlatých. Půjčka se opět vzala ze Zemské banky.¹¹⁵

4.7 Výstavba kasáren

Nové kasárny byly vybudovány v letech 1894 - 1895, podle návrhu architekta V. Nekvasila z Prahy. Stavět se začalo 13. 9. 1894 na vykoupených pozemcích. Dne 18.12. roku 1895 převzala vojenská správa hotové objekty. V tomto areálu bylo celkem 21 objektů a 5 volných ploch pro výcvik.¹¹⁶

¹¹¹ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VI. (1891-1892), kn. 184, 203. s. 315-318.

¹¹² SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VIII. (1850-1945), kn. 186, 203, s. 22.

¹¹³ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly VIII. (1850-1945), kn. 186, 203, s. 59-60.

¹¹⁴ *Tamtéž*, s.59-62.

¹¹⁵ SOkA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly IX. (1850-1945), kn. 187, 203, s. 257.

¹¹⁶ HUŇÁČEK, Miloslav. Kasárny v palackého ulici. In *Klub přátel Pardubicka*. Pardubice, 2005, č. 11-12 s.

4.7.1 Stavitel kasáren

13.září 1894 Městská rada žádala obecní zastupitelstvo, aby si vybralo ze dvou podnikatelů, kterým stavbu kasáren zadá. Jednalo se o pana Krudence z Brázda a o pana Nekvasila z Prahy.

Pan Krudenc byl ochoten kasárny postavit za 353 636 zlatých 16 krejcarů, kdežto pan Nekvasil za 348 560 zlatých 90 krejcarů, tedy o 5075 zlatých a 26 krejcarů méně.

Následoval diskuse členů obecního zastupitelstva:

Slovo si bere pan Hlubuček a navrhuje „*aby uloženo bylo podnikateli za povinnost, že ručiti musí v pádu nedodržení lhůty k dokončení stavby určené, za úrok, jež obec z půjčky na stavbu kasáren platiti musí.*“¹¹⁷ Dále pak navrhoval, aby obec převzala placení řemeslníků sama na sebe.

Naproti tomu pan Kuchyňka¹¹⁸ podotýká „*že podmínka jim stanovená nebyla pojata do konkursu, a že ji tudíž ukládati nelze, leč by se všem konkurentům znovu přeložila*“¹¹⁹

Pan Janeček odkazuje na nižší náklady, a proto chce hlasovat pro pana Nekvasila.

Po diskuzi se přešlo k hlasování a po něm byl vybrán pan Nekvasil.¹²⁰

4.7.1.1 Václav Nekvasil z Prahy

Stavební firma Václav Nekvasil působila na našem území v období 1867 – 1948. Za své vrcholné éry, ve 20. letech 20. století, byla největší stavební firmou na našem území. Zakladatelem firmy byl Václav Nekvasil, který pocházel z rodiny sedláka a mistra kolářského z Kbel u Prahy. Po absolvování pražské techniky a po podnikatelských počátcích v továrně na asfaltovou lepenku v rodných Kbelích se díky zakázkám pro český cukrovarnický průmysl jeho firma vypracovala mezi největší tuzemské stavební podnikatele a od roku 1882 mu byly svěřovány ve velké míře i monumentální veřejné stavby. Na jejich realizaci mělo vliv i ukončení české politiky pasivní resistance vůči Vídni. Do aktivní politiky vstoupil roku 1880 vedením samostatné volební kandidátky českých členů pražské živnostenské a obchodní komory. V letech 1887 – 1895 byl poslancem Českého zemského sněmu a významně též spolupracoval s pražským magistrátem. Východní Čechy hrály v jeho podnikatelských počátcích zásadní roli díky prvním velkým stavitelským zakázkám z let 1867 – 1871, které mu zadali aristokraté, jež patřili k českým státoprávními velkostatkářům. Podílníkem počátků Nekvasilova samostatného podnikání byl v letech 1867 – 1868 východočeský průmyslový podnikatel Antonín Čerych, spoluzakladatel Záložního úvěrního

¹¹⁷ SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly IX. (1850-1945), kn. 187, 203, s. 172.

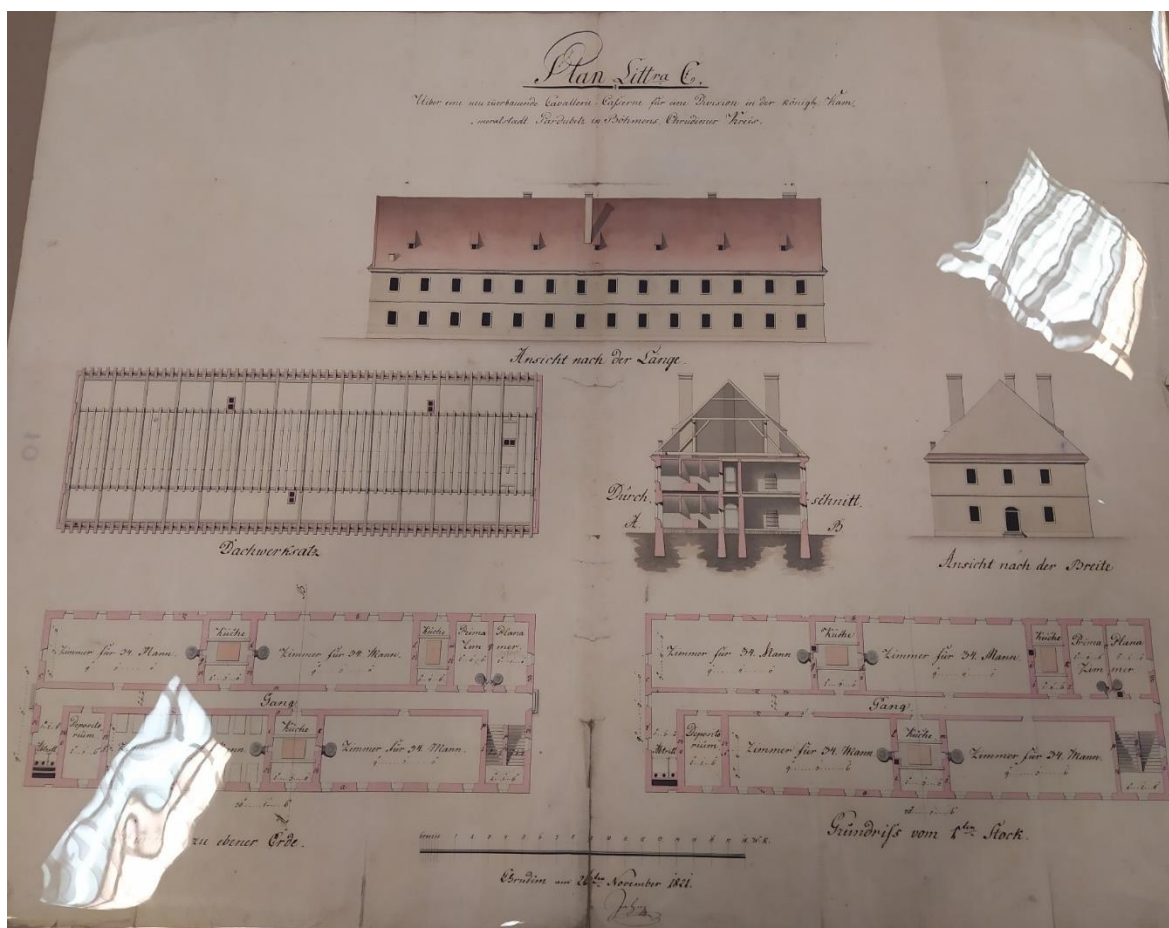
¹¹⁸ František Kuchyňka byl členem Mladočeské strany, již zastupoval v letech 1886 - 1889, pak znovu v letech 1890 - 1899 v městském zastupitelstvu. V obecní radě zasedal v letech 1899 až 1903, potom znovu v letech 1910 - 1915. Ve starostenské funkci působil od 25. září 1906 do 19. října 1910. V samosprávě města tedy pracoval s tříletou přestávkou 1903 - 1906 takřka 30 let. Parpedie. *Kuchyňka František* [online]. [cit. 28.7.2021]. URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Frantisek_Kuchynka>.

¹¹⁹ SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly IX. (1850-1945), kn. 187, 203, s. 172.

¹²⁰ *Tamtéž*, s. 171-173.

ústavu v Hradci Králové. Firmu Václava Nekvasila nacházíme mezi příjemci úvěrů této východočeské regionální banky a jako stavitele obou jejích budov v Hradci Králové. Později se však firma Nekvasil sblížila s pražskými investičními skupinami velkých českých bank. Sepjetí s východočeským bankovním ústavem však ve firmě vytrvalo, dokladem toho by mohla být fúze této banky s Českou průmyslovou bankou (1923), v níž tehdy zastával majitel firmy Nekvasil významné funkce. V roce 1906 přejal firmu jeho syn Otakar Nekvasil (1869 – 1933).

V roce 1928 firma u příležitosti uplynulých 60 let své existence vydala bilanční knihu. V ní je mezi realizacemi uvedeno 66 obchodních domů, 33 školních budov, 14 nádraží, 11 kasáren, 6 soudních budov a trestnic (věznice na Pankráci), 6 kostelů, dále peněžní ústavy, nemocnice a sanatoria, plynárny, elektrárny, cihelny, továrny, pily, mostárny, strojírny, kotlární, ocelárny, automobilky, tkalcovny a přádelny, továrny na tabák, obuv, papír, tiskárny a další objekty.¹²¹



Pohled na průřez budovou kasáren.¹²²

¹²¹ Královéhradecký architektonický manuál. Václav Nekvasil [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:< <https://kam.hradcekrálove.cz/stavitel/23-vaclav-nekvasil>>.

¹²² SOkA Pardubice, fond Pardubice, XIIg/7.



C. k. jezdecká kasárna na Palackého třídě, před budovou nastoupeno jezdectvo na koních.¹²³



Barevná pohlednice Palackého třídy, pohled na vojenská kasárna.¹²⁴

¹²³ Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv jezdecká kasárna, inv. č. PO-P1-002672.

¹²⁴ Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv jezdecká kasárna, inv. č. PO-P1-000553.

4.8 Osud Pardubických kasáren a posádky

V roce 1885 přišel do Pardubic 8. dragounský (dříve Dampierrův pluk) pluk z Prahy. Od 18.12. 1895 sídlili v nových pardubických kasárnách. Posádka měla k dispozici rozsáhlé cvičiště na Olšinkách a poté na Skřivánku. Na jaře roku 1900 byl 8. dragounský pluk vystřídán 11. hulánským plukem.¹²⁵ V roce 1912 vypukla vzpoura záložních vojáků 8. dragounského pluku, před první světovou válkou největší v Rakousko-Uhersku. Vojáci odmítali odjet do balkánské války.^{126 127} Od roku 1913 byla v kasárnách zřízena baterie jižního dělostřelectva. Náhradní eskadrona 8. pluku vypravila mobilizované eskadrony do světové války. Po válce byl pluk opět obnoven a nazván 8. dragounský pluk svatého Václava. U pluku bylo roku 1920 zřízeno jezdecké učiliště. Pro ně byl roku 1937 zakoupen Zámeček a v jeho areálu postavena kasárna, stáje a rozestavěná otevřená jízdárna. Roku 1938 se podílel pluk na mobilizaci, ale 15.3. 1939 byla kasárna zabrána německou armádou a pluk rozpuštěn. Po osvobození roku 1945 bylo jezdecktvo obnoveno, ale postupně zanikalo. Do kasáren na Palackého třídě přišli tankisté.¹²⁸

V září 1914 rozhodlo město rozšířit kasárny o markytánskou budovu, konírnu a zároveň zvětšit muniční skladiště u Svítkova, rok na to pak odprodalo parcelu u mlýna „Valcha“ c. k. eráru pro stavbu vojenských zámečnických dílen. Stát se zavázal, že bude nových kasáren užívat dvacet pět let, což nejen splnil, ale dokonce o celé půlstoletí překročil. S bouráním kasáren se začalo v roce 1968. Poslední vojáci odešli z kasáren v roce 1971. V místech kasáren postupně vzniklo současné Masarykovo náměstí.¹²⁹

4.9 Významné vojenské jednotky v Pardubicích

Kromě výše zmíněného 8. dragounského pluku, 11. hulánského pluku, dělostřelectva a tankistů se v Pardubicích objevovaly i jiné významné vojenské jednotky.

4.9.1 Legionáři

V legiích ve Francii, Itálii i Rusku bojovala mnoho vojáků z Pardubic. Po návratu založili 12.12. 1921 v Pardubicích Bezdíčkovu župu Československé obce legionářské pro východní Čechy.

¹²⁵ Parpedie. *Dragouni* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:<www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Dragouni&rozc=arm%E1da>.

¹²⁶ V balkánské válce bojovalo Bulharsko proti Osmanské říši a svým bývalým spojencům z Balkánského svazu: Srbsku, Řecku, Černé Hoře a Rumunsku. Cílem války bylo uspořádat územní požadavky zemí Balkánského poloostrova. Konflikt začal v roce 1913 a trval pouze několik měsíců. Výsledkem konfliktu byla porážka Bulharska.

Reflex. *Porážka Bulharska, která změnila poměry na Balkáně. V srpnu 1913 prožili Bulhaři národní katastrofu* [online]. [cit. 28.7.2021].

URL:<<https://www.reflex.cz/clanek/historie/88715/porazka-bulharska-ktera-zmenila-pomery-na-balkane-v-srpnu-1913-prozili-bulhari-narodni-katastrofu.html>>.

¹²⁷ Parpedie. *Vzpouza dragounů* [online]. [cit. 16.7.2021].

URL:<www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Vzpouza_dragounu&rozc=arm%E1da>.

¹²⁸ Parpedie. *Dragouni* [online]. [cit. 16.7.2021].

URL:<www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Dragouni&rozc=arm%E1da>.

¹²⁹ HUŇÁČEK, Miloslav. In *Radniční zpravodaj*. Číslo 3, duben 2003, s. 2.

Kromě toho vznikala další sdružení: Nezávislá jednota Československých legionářů a kruh jejich přátel Pardubice, Národní sjednocení legionářské, odbočka Pardubice, Jednota družiny dobrovolníků československého zahraničního vojska, Sdružení českých dobrovolníků z let 1918 - 1919, Svaz československé domobrany v Itálii. Po okupaci byly spolky zrušeny, mnoho jejich členů vězněno i popraveno.

Nejslavnějším pardubickým legionářem byl divizní generál Jaroslav Červinka (*13.5.1848), budovatel ruských legií, ale také spisovatel, v důchodu žil v Rábech, zemřel 9.1.1933 v pardubické nemocnici.¹³⁰

4.9.2 4. rychlá divize

Ve třicátých letech minulého století byla v Pardubicích zřízena divize rychlého nasazení, jediné vyšší vojenské velitelství v minulosti Pardubic. Divizi tvořila motorizovaná brigáda a jezdecká brigáda, její hlavní složkou byl pardubický dragounský pluk číslo 8, k ní patřila cyklistická eskadrona. Dalšími složkami divize byly ženijní rota, telegrafní rota, zdravotní a veterinární ambulance, dělostřelecký oddíl číslo 81. Za mobilizace 13. září 1938 bylo velitelství jezdecké brigády přesunuto do Tábora, velitelství motorizované brigády do Falknova (Sokolova). Jednotky byly přesunovány na strategické pozice. 23. října byly všechny jednotky opět na svých demobilizačních stanicích. Pozoruhodné je, že část jezdeckva se přesunovala ještě na koních i na bicyklech.¹³¹

4.10 Další významné vojenské objekty

Kromě kasáren vznikly v pozdějších letech další významné vojenské objekty jako vojenské jezdecké učiliště, karanténa, Masarykovi kasárny v Jesničánkách, kasárny na Hůrkách a vojenské letiště. Z toho je vidět, jak armáda byla pro město Pardubice důležitá.

4.10.1 Vojenské jezdecké učiliště

Pardubice byly již od roku 1850 sídlem pravidelné brigádní jezdecké školy. Dne 20.1.1919 zde byla založena „Ústřední jezdecká škola jízdy“ československé armády. Roku 1920 byla nahrazena Ústředním jezdeckým ústavem v Hranicích na Moravě. Ten roku 1921 vyhořel a byl přemístěn do Hodonína s názvem „Učiliště pro jezdeckvo“ z něhož se vyvinulo Vojenské jezdecké učiliště. Od 1.1. 1925 opět v Pardubicích v jezdeckých kasárnách na Palackého třídě. Působila v něm řada vynikajících jezdců, mezi nimi olympionik František Ventura a legendární Rudolf Popler. Roku 1929 se ustálil název Vojenské jezdecké učiliště - VJU. Od roku 1930 byl jeho velitelem plukovník Vladimír Hobza. Dne 14.10.1933 v učilišti otevřeno Muzeum kapitána Poplera, dvojnásobného vítěze Velké pardubické, který roku 1932 na pardubickém závodišti zahynul. Od roku 1935 do okupace byl velitelem plukovník Jindřich Ott. Roku 1937 učiliště získalo Zámeček v Pardubičkách s rozlehlou oborou. Na východní straně zahájena stavba, vybudovány 3 stájové objekty a kasárna pro frekventanty (jsou tam dodnes). Po podzimní mobilizaci roku 1938 zde již byla umístěna záložní škola. Okupace

¹³⁰ Parpedie. *Legionáři* [online]. [cit. 23.7.2021].

URL:<<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Legionari&rozc=arm%E1da>>.

¹³¹ Parpedie. *4. rychlá divize* [online]. [cit. 23.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=4_rychla_divize&rozc=arm%E1da>.

přerвала další existenci VJU a výhled vybudování dokonalého výcvikového areálu, včetně rozsáhlého kolbiště a tréninkové dostihové dráhy. Písník vedle kasáren, otevřený pro stavbu, se roku 1942 stal popravištěm příslušníků odboje. Pokračovatelem pardubického VJU se stala po 2. světové válce Výcviková korouhev – VK, součást po válce ustavené jezdecké brigády. Roku 1946 do správy VK přešlo pardubické dostihové závodiště a roku 1954 hřebčinec Nemošice. Ještě v červnu 1950 uspořádala VK ve spolupráci s jezdeckým oddílem Sokola Pardubic velké jezdecké závody. Modernizaci armády bylo VK zlikvidováno. Areál Zámeček byl předán národnímu podniku Tesla Pardubice, pro výstavbu speciální, vojenské výroby. V 50 letech areál s nedokončenou dostihovou dráhu, rozdělila nová silnice do Černé za Bory ve dví.¹³²

4.10.2 Karanténa

Na bývalém vojenském cvičišti na jižním okraji měst byla v letech 1914 – 1915 postavena velká vojenská nemocnice tzv. karanténa. Oficiální název: Vojenská záložní nemocnice č. 2., pro 10 tisíc nemocných, rozdělena do 4 specializovaných bloků, z nich jen jeden byl karanténou pro nakažlivé nemoci. Bylo to unikátní dílo, jak rychlostí výstavby (prosinec 1914 – květen 1915), tak vybavením i řešením provozu. Byla téměř po všech stránkách soběstačná. Měla dvě nádraží, jedno pro příjem, druhé pro odvoz vyléčených. Měla vlastní kotelnu, spalovnu, opravny oděvů a bot a další pomocné provozy. Po válce z části sloužila jako karanténní stanice pro utečence z východu. V části byl roku 1919 umístěn nový železniční pluk, než si postavil vlastní kasárna na Zborovském náměstí. Pro nedostatek bytů roku 1919 přeměněna na nouzové bytovou kolonii, která rychle chátrala, ale bytové problémy byly vyřešeny. Roku 1947 se nouzová kolonie začala bourat a na jejím místě zahájena stavba zděného sídliště Dukla.¹³³

4.10.3 Masarykova kasárna

Na Zborovském náměstí na Skřivánku v letech 1922-27 byla vybudována rozsáhlá kasárna pro železniční pluk. Slavnostně otevřena 28.10.1927, dostala čestný název Masarykova. Název roku 1939 zanikl, kasárna zabrala okupační armáda. Po osvobození sloužila jiným vojenským útvarům. Čestný název Masarykova kasárna byl obnoven roku 1990. Stav posádky postupně snižena na jeden prapor. Přes sliby Ministerstva obrany se městu nepodařilo získat ani část objektů. Uvolněná kasárna byla městu předána až roku 2012. Ke kasárnům náležely velké prostory skladů, vleček a cvičišť po obou stranách Chrudimky. Část prodána soukromníkům, městu se cenné plochy nepodařilo získat. Přes plánované zrušení kasáren se nepodařilo otevřít silnici z ulice S.K. Neumana do průmyslové oblasti Černá za Bory. Pozůstatky náspů drážek se nabízejí možnost obnovení atraktivní okružní drážky-horské dráhy. Přes tento prostor již po roce 1930 plánována nová železnice do Chrudimi, která by nepřekračovala Chrudimku.¹³⁴

¹³² TEPLÝ, Zdeněk. *Jezdecké učiliště* [online]. [cit. 23.7.2021].

URL:< http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=jezdecke_uciliste>.

¹³³ HUŇÁČEK, Miloslav. *Válečná nemocnice Karanténa*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2007.

¹³⁴ PALEČEK, Jiří. *Masarykova kasárna* [online]. [cit. 23.7.2021].

URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Masarykova_kasarna>.

4.10.4 Kasárny na Hůrkách

Roku 1938 byla ukončena výstavba kasáren protiletadlového dělostřelectva na Hůrkách a letecká kasárna u letiště v Popkovicích. V roce 1939 byly kasárny zabrány okupanty. Po r.1960 byla kasárna na Hůrkách značně rozšířena. o r.1990 se začalo mluvit o zrušení všech kasáren. Koncem 20.století byla městu předána kasárna na Hůrkách. Ubikace změněny na soukromé ubytovny.¹³⁵

4.10.5 Vojenské letiště

Před rokem 1930 Východočeský aeroklubu Pardubice zřídil nové letiště za dostihovým závodišťem na lukách v Popkovicích. V roce 1931 se zde uspořádal 1.letecký den. V roce 1939 se stává letiště vojenským, byla zde i vybudována kasárna. Od roku 1939 až do května 1945 bylo letiště významnou základnou německého okupačního letectva, které je plánovalo pro příznivé povětrnostní podmínky přeměnit na 2. největší v Říši. Letiště bylo během druhé světové války dvakrát bombardováno a zničeno spojeneckým letectvem. Od roku 1949 bylo letiště čistě vojenské. Po roce 1992 se stalo opět i civilním Dne 28.2.2006 odsouhlasili pardubičtí zastupitelé převod části pardubického letiště z majetku armády do majetku města.¹³⁶

¹³⁵ THEIN, Pavel. *Kasárna* [online]. [cit. 23.7.2021].

URL:< <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=kasarna>>.

¹³⁶ Parpedie. *Letiště* [online]. [cit. 23.7.2021].

URL:< <http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Letiste>>.

Závěr

Tato bakalářská práce se zabývá přípravou a výstavbou jezdeckých kasáren v Pardubicích. Popisuje prvotní snahy o výstavbu kasáren a vleklé jednání ohledně ní. Jednání probíhalo na vícero úrovních. Vyjednávala jak městská rada, tak i obecní zastupitelstvo, ale i vojenský erár a říšské ministerstvo války. Na zasedání obecního zastupitelstva se mísilo leckdy mnoho názorů. Spor někdy ukončilo hlasování, ale občas se stávalo, že jednání muselo být odloženo na příští zasedání obecního zastupitelstva. Prvním problémem, který byl potřeba vyřešit, byla otázka, kde se vlastně nové kasárny postaví, a co se stane s těmi starými. Objevovalo se několik míst vhodných pro výstavbu. Bylo to Na Kamenci, u Jesničánek, na Čulíčkách a za Veselkou. Nakonec bylo vybráno místo za Veselkou, pro svou výhodnou polohu v centru města, i když to přinášelo značené komplikace a vyšší náklady než u ostatních pozemků. Bylo potřeba odkoupit Novoměstskou školu, stodolu pana Jaroslava Tluchoře, dům p. c. a k. rytmistra Hušky, erární pozemek za jízdárnou, hostinec „v Bavorách“, usedlost pp. manželů Zajíčkových a část pozemků pana Grázla. Majitelé pozemků věděli, že město pozemky potřebuje, a tak několikrát i zvyšovali cenu pozemků. Nejtěžší vyjednávání bylo s panem Jaroslavem Tluchořem, kterých nechtěl svou stodolu prodat, a dokonce podal i návrh, že by chtěl stodolu zbořit a místo ní postavit dům. Vráťm-li se k osudu starých kasáren, tak ten byl nepěkný. Staré kasárny byly odkoupeny městem za 7 137 zlatých a 25 krejcarů, zbořeny až v roce 1896. Druhou záležitostí byly plány, které byly městu několikrát vojenským erárem vráceny. Město do nich investovalo nemalé peníze. Když už se vědělo, kde se bude stavět, kolik činí předběžné náklady na výstavbu a byly hotové i plány, bylo potřeba přece jen vyřešit ještě jednu záležitost, a to kdo vlastně celé kasárny postaví. Rozhodovalo se mezi dvěma staviteli, prvním stavitelem byl pan Krudence a druhým pan Václav Nekvasil z Prahy. Obecní zastupitelstvo se rozhodlo pro pana Václava Nekvasila z Prahy, který již měl zkušenosti se stavbou kasáren.

Po vybudování celého kasárenského areálu, se do kasáren v roce 1895 nastěhoval 8. dragounský pluk. Na jaře roku 1900 byl 8. dragounský pluk vystřídán 11. hulánským plukem. Od roku 1913 byla v kasárnách zřízena baterie jižního dělostřelectva. Po válce byl pluk opět obnoven a nazván 8. dragounský pluk svatého Václava. Roku 1938 se podílel pluk na mobilizaci, ale 15.3. 1939 byla kasárna zabrána německou armádou a pluk rozpuštěn. Po osvobození roku 1945 bylo jezdectvo obnoveno, ale postupně zanikalo. Když skončila druhá světová válka dostali se do kasáren tankisté, kteří odešli až v roce 1971, kdy se kasárny zbořily a místo nich bylo postaveno Tesco.

Kromě kasáren poslední kapitola řeší i další významné vojenské objekty ve městě, jako bylo vojenské učiliště, karanténa, Masarykovi kasárny v Jesničánkách, kasárny na Hůrkách a vojenské letiště.

Byla by škoda opomenout ostatní dvě kapitoly této práce. V první kapitole je představena Rakousko-Uherská armáda v druhé polovině 19. století. Kapitola se zabývá třemi hlavními složkami armády, tedy pěchotou, dělostřelectvem, ale hlavně jezdectvem. Popisuje, jaké uniformy nosili tři hlavní jezdecké složky armády. Hlavními složkami byli huláni, dragouni

a husaři. Následuje branný zákon z roku 1868, který výrazně ovlivnil život civilního obyvatelstva. Někteří muži byli schopni téměř čehokoliv jen, aby nemuseli do armády. Typické bylo simulantství, samo zmrzačování, ten, kdo neměl odvahu se zmrzačit sám se mohl nechat zmrzačit někým jiným. Přijatelnějším východiskem bylo vykoupení ze služby anebo útěk do zahraničí, především do Ameriky. Občas stačilo utéct jen do jiného panství.

Druhá kapitola, pojednává o historii města Pardubic. Město se stalo v 19. století důležitým dopravním uzlem. V roce 1845 zde bylo vybudováno vlakové spojení Olomouc – Pardubice – Praha. Roku 1859 pak na trati přes Hradec Králové do Liberce a v roce 1871 byla otevřena železniční dráha na Chrudim a Německý Brod. Právě díky železnici se v Pardubicích rozrostl průmysl. Posledním tématem, o kterém druhá kapitola pojednává je chov koní. Hovoří o parforsních honech, známé Velké pardubické steeplechase, která se jezdí každý rok dodnes a o Kladrubech nad Labem, které jsou známe kladrubským koněm.

5 Prameny a literatura

5.1 Prameny nepublikované

1. SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Zasedací protokoly II., IV., V., VI., VII., VIII., IX., (1850-1945), kn. 180, 182-187, 203.
2. SOKA Pardubice, fond Archiv města Pardubice, Pamětní kniha (1895-1933), kn. 1., s. 22.
3. SOKA Pardubice, fond Pardubice, XIIg/5, XIIg/7.
4. Východočeské muzeum Pardubice, fotoarchiv jezdecká kasárna, inv. č. PO-P1-002672, inv. č PO-P1-000553.

5.2 Literatura

1. BROFT, Miroslav. *Vojenské dějiny Československa. 2. díl, (1526-1918)*. Praha: Naše vojsko, 1986.
2. BROŽ, Radovan. Osmdesát let od příchodu vojenského jezdeckého učiliště do Pardubic. In *Klub přátel Pardubicka*. Pardubice, 2005, číslo 5/6.
3. ČEJKA, Pavel. Pardubický koňarský seriál-Kultura koně v historii města. In *Radniční zpravodaj*, 2006, 7.
4. Český statistický úřad. *Města Hradec Králové-Pardubice-Liberec*. Hradec Králové: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Hradec Králové, 2003. ISBN 80-250-0454-6.
5. HUŇÁČEK, Miloslav. In *Radniční zpravodaj*. Číslo 3, duben 2003.
6. HUŇÁČEK, Miloslav. Kasárny v palackého ulici. In *Klub přátel Pardubicka*. Pardubice, 2005, č. 11-12.
7. HUŇÁČEK, Miloslav. *Válečná nemocnice Karanténa*. Pardubice: Klub přátel Pardubicka, 2007.
8. KOREL, Dušan. *Pardubice: srdce regionu koní*. Pardubice: Statutární město Pardubice, 2012. ISBN 978-80-260-2653-2.
9. LENDEROVÁ, Milena, Tomáš JIRÁNEK a Marie MACKOVÁ. *Z dějin české každodennosti: život v 19. století*. Praha: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1683-4.
10. MACKOVÁ, Marie. *Mladší princ: Karl Gustav Wilhelm Hohenlohe-Langenburg: 1777–1866*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury (CDK), 2014. ISBN 978-80-7325-333-2.
11. MARTÍNEK, František. *Z historie dragounů: z přednášek: 19. února 1936 ve Vojenském ústavu vědeckém v Praze a 5. března 1937 v Akademickém klubu v Pardubicích a s použitím části přednášky "Severské státy a česká otázka v době pobělohorské" 28. února 1935 v Ústavu skandinávském a nizozemském v Praze*. V Praze: Kruh pro studium čs. dějin vojenských, 1937.
12. Oddělení regionálních analýz a informačních služeb. *Město Pardubice v číslech*. Pardubice: Český statistický úřad, 2007. ISBN 978-80-250-1498-1.

13. RAZSKAZOV, Jiří. *Pardubice: metropole Polabí*. Pardubice: Helios, 2009. ISBN 978-80-85211-26-9.
14. SAKAŘ, Josef. *Dějiny Pardubic nad Labem díl IV. část 1. Místopisy starých Pardubic*. V Pardubicích: Nákladem města Pardubic, 1928.

5.3 Tisk

1. Pardubické Listy. Pardubice, 1890, 6, č. 25.
2. Pardubické Listy. Pardubice, 1895, 6, č. 15.

5.4 Internetové zdroje

1. Parpedie. *Na Kamenci* [online]. [cit. 16.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Na_Kamenci>.
2. Parpedie. *Čulička* [online]. [cit. 16.7.2021].
URL:<<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Culicka&rozc=%E8%E1sti>>.
3. Parpedie. *Za Veselkou* [online]. [cit. 16.7.2021].
URL:<www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Za_Veselkou>.
4. Parpedie. *Dragouni* [online]. [cit. 16.7.2021].
URL:<www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Dragouni&rozc=arm%E1da>.
5. Parpedie. *Vzpouza dragounů* [online]. [cit. 16.7.2021].
URL:<www.parpedie.cz/ctizaznam.php?id=Vzpouza_dragounu&rozc=arm%E1da>.
6. PALEČEK, Jiří. *Masarykova kasárna* [online]. [cit. 23.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Masarykova_kasarna>.
7. THEIN, Pavel. *Kasárna* [online]. [cit. 23.7.2021].
URL:<<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=kasarna>>.
8. Parpedie. *Letiště* [online]. [cit. 23.7.2021].
URL:<<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Letiste>>.
9. Náš region. *Čechy byly před 150 lety součástí Předlitavska* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<https://nasregion.cz/praha/cechy-byly-pred-150-lety-soucasti-predlitavska-o-co-slo/>>.
10. Co je co. *Zalitavsko* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<https://www.cojeco.cz/zalitavsko>>.
11. Muzeum Východních Čech v Hradci Králové. *Prusko-rakouská válka roku 1866* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<https://www.muzeumhk.cz/muzeum-valky-1866/historie/681-prusko-rakouska-valka-roku-1866.html>>.
12. Ottova encyklopedie obecných vědomostí na CD-ROM (verze I.): věrná digitální replika Ottova slovníku naučného ve 28 svazcích (1888-1909) [online]. Zlín: AION CS, 1997 [cit. 28.7.2021].
13. Královehradecký kraj. *Hradecko* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<https://www.hkregion.cz/dr-cs/105507-bojiste-bitvy-u-hradce-kralove-3-7-1866.html>>.
14. JANIŠ, Josef. *Střebeský Josef Václav* [online]. [cit. 28.7.2021].

- URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Strebsky_Josef_Vaclav>.
15. JANIŠ, Josef. *Barborka Antonín*. [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Barborka_Antonin>.
 16. Parpedie. *Společná tiskárna* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/ctizaznam.php?id=Spolecna_tiskarna&rozc=pr%F9mysl>.
 17. PALEČEK, Jiří. *Starostové* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL: <www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Starostove>.
 18. Parpedie. *Desperát František* [online]. [cit. 16.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/ctizaznam.php?id=Desperat_Frantisek&rozc=osobnosti>.
 19. Parpedie. *Hoblík František* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Hoblik_Frantisek>.
 20. JANIŠ, Josef. *Chlad Antonín* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/ctizaznam.php?id=Chlad_Antonin&rozc=osobnosti>.
 21. Parpedie. *Kuchyňka František* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Frantisek_Kuchynka>.
 22. PALEČEK, Jiří. *Podvalchovní mlýn* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Podvalchovni_mlyn>.
 23. THEIN, Pavel. *Karlova ulice* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=karlova_ulice>.
 24. Parpedie. *Hotel Veselka* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=hotel_Veselka>.
 25. Parpedie. *Na kočičím hrádku* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/ctizaznam.php?id=Na_kocicim_hradku&rozc=ulice>.
 26. Vodnimlýny. *Švankalovský, Jandíkův mlýn, mlýn Na Haldě* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<https://www.vodnimlyny.cz/mlyny/objekty/detail/5449-svankalovsky-jandikuv-mlyn-mlyn-na-halde>>.
 27. Parpedie. *Bavory* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Bavory>>.
 28. PALEČEK, Jiří. *Novoměstská škola* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Novomestska_skola>.
 29. Reflex. *Porážka Bulharska, která změnila poměry na Balkáně. V srpnu 1913 prožili Bulhaři národní katastrofu* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<https://www.reflex.cz/clanek/historie/88715/porazka-bulharska-ktera-zmenila-pomery-na-balkane-v-srpnu-1913-prozili-bulhari-narodni-katastrofu.html>>.
 30. Encyklopedie Českých Budějovic. *Válka o rakouské dědictví* [online]. [cit. 28.7.2021].

- URL:<<http://www.encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/valky-o-rakouske-dedictvi>>.
31. ŠTĚRBA, Václav. *Historie jezdeckví – na co bychom neměli zapomenout* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:< <https://www.equichannel.cz/historie-jezdectvi-1417461088?order=1>>.
32. TEPLÝ, Zdeněk. *Jezdecké učiliště* [online]. [cit. 23.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=jezdecke_uciliste>.
33. Parpedie. *Legionáři* [online]. [cit. 23.7.2021].
URL:<<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=Legionari&rozc=arm%E1da>>.
34. Královéhradecký architektonický manuál. *Václav Nekvasil* [online]. [cit. 28.7.2021].
URL:<<https://kam.hradcekralove.cz/stavitel/23-vaclav-nekvasil>>.
35. Parpedie. *4. rychlá divize* [online]. [cit. 23.7.2021].
URL:<http://www.parpedie.cz/cti-zaznam.php?id=4_rychla_divize&rozc=arm%E1da>.

Přílohy