



PROLOG

- Napiš o Závodu míru.
- O tom cyklistickém s holubící míru, co už není?
- Jo, právě o něm, právě proto, že už není.
- To bych musel svědčit, co jsem za těch necelých dvacet let života s ním prožil, co jsem viděl, co napsal (jako novinář deníku Mladá fronta), co udělal (jako funkcionář československého týmu), co ovlivnil (jako jeden z jeho sportovních ředitelů), taky bych se asi měl vyjádřit k těm, co dodatečně o něm řekli nebo píší, co ho, když byl, velebili a pak obrátili, ne, vůbec se mi nechce, ani po letech, ani po tzv. sametové revoluci. To bych taky musel psát o politice, to se mi taky nechce, jak se lidé měnili, v co se proměňovali, ale to už by nebylo jenom o sportu.
- I s tou výhradou, právě proto, co jsi teď vyjevil, právě proto musíš sednout a začít psát.
- Já vím, ale, přece jen, už se hodně zapomělo, bylo by to vůbec zajímavé? I když pravdivé...
- To je tak těžké napsat, jak to opravdu bylo? Slyšíš? Vnímáš mě? Mluvil jsi s nejslavnějšími cyklisty, zveřejňoval s nimi své rozhovory, znáš závodníky, trenéry, byl jsi v Kyjevě, když bouchl Černobyl, objel jsi ve Francii několikrát cyklistický závod Tour de l'Avenir, v Itálii amatérské Giro d'Italia, v tehdy západním Německu závod Porýním-Falcí, reportoval z mnoha mistrovství světa, olympijských her, působil jsi leta v nejužším vedení československého cyklistického svazu, byl jsi sportovním diplomatem v projektu cyklistického závodu Paříž – Moskva, jako šéf tisku jsi

organizoval mistrovství světa v Praze a Brně... Nebo si netroufáš? Ty máš strach? Z koho? Z politiků, funkcionářů, z těch jiných, co se také umí bez rozpaků přebarvovat? Prozradit něco o nich, když v jisté, pro ně příhodné době, zahodili vše i svou minulost? Máš strach z těch, které jsi znal a věděl o nich, že jim vůbec nešlo o sport, ale především mysleli sami na sebe, svůj profit, svoje výhody?

- Hodně se psalo, když Závod míru byl, dost se napsalo, když už nebyl.
- Tak začni třeba u toho.

V souboji se svým druhým „já“ jsem podlehl. Začal jsem psát.

– Třeba proto, aby si moji dva kluci Jan a Jakub se svými vrstevníky nemysleli, že cyklistický Závod míru jezdili komunisti a kolem něj se rojili jen omezení s rudými knížkami v kapsách. Že všechno, i to sportovní, jen vykukovalo z hluboké totality.

– I proto, když některým zaníceným příznivcům a propagátorům začal o něco později vadit dokonce i název závodu, jeho původ a charakter a odsoudili ho se stejným zanícením ke zbytečnosti.

– Konečně proto, že když Dana Zátopková začala psát knihu o svém manželovi Emilu Zátopkovi, řekla: „Hodně lidí píše o nás nebo o Emilovi a přitom blábolí, a to mě štve. Tak dokud žiješ, napiš, jak to bylo doopravdy. Emil si přece zaslouží, aby byl vylíčený pravdivě, a ne tak, jak někde nějaký francouzský pisálek napíše, že běhal celý život v bagančatech.“

– Sáhnu-li do historie hlouběji třeba do doby napoleonské? Zase najdu důvod, proč některou dobu, i když svým zrodem už minulou, stojí za to připomenout. V příběhu Edmonda Dantese alias Hraběte Monte Christa se sluha, oddaný služebník, taky obrací na svého pána otázkou:

„A má to všechno vůbec pro vás smysl, Excellence, když je to tak dávno?“

Slyší odpověď: „Má. Přece to všechno nemůže zůstat jen mezi mnou a Bohem!“

(Když už se politici bez sportu nedokážou obejít, a tak vehementně se o něj zajímali a neodbytně až vlezle zajímat nepřestávají, využijeme toho k na-

hlédnutí, jací jsou to vůbec lidé, jak své řemeslo provozují. Do jejich tenat však vstoupíme jen tehdy, když se to ukáže jako nezbytné v kontextu lepšího porozumění nebo až tak pro věc důležité či dobu jejich působení co nejvýstižněji charakterizující).



TAK SE RODIL KE SVÉ SLÁVĚ

Slušelo by se připomenout začátky tohoto cyklistického silničního víceetapového závodu. Učíme tak alespoň telegraficky.

– Název Závodu míru se ujal až v roce 1950, od roku 1948 se konal pod názvy Praha – Varšava nebo Varšava – Praha.

– První zmínka o odvážném poválečném záměru se objevila na stránkách Rudého práva v létě roku 1947.

– Na startu prvního ročníku 1. května 1948 se v Praze objevilo sedm družstev a ve stejný den ve Varšavě dokonce deset.

– Doprovod závodníků zprvu tvořila dvě auta rozhodčích a dvě funkcionářů, dva nákladáky, na jejichž plochách se tísnili mechanici. Novináři jeli autobusem (co asi viděli?), na konci závodu jel sběrný vůz pro ty, kteří závod vzdali nebo v něm nemohli pokračovat.

– Pořádek na trase zajišťovali čtyři policisté na motocyklech, neexistovalo s nimi žádné rádiové spojení a cyklisty často zastavovaly stažené závory. Organizovaná pomoc nebyla povolena.

– Galusky si museli závodníci měnit sami, vozili si je s sebou na těle, stravovali se po svém, někdo jel na housku se sádlem, jiný na řízek nebo jen na lahev s polévkou.

– A ještě kuriozita, která se však do výsledků prvního ročníku nepromítla. Po dojezdu cyklistické větve z Prahy (zvítězil Zorič z Jugoslávie) se ve Varšavě proti sobě postavili ve vzájemném měření sil i účastníci druhé větve (zvítězil Prosenik z Jugoslávie) a v závodě mezi Radomí a Varšavou na trati dlouhé 98 kilometrů suverénně zvítězil Jan Veselý.

Při boxu se rozhodlo: bude cyklistický závod!

Na podzim roku 1946 se konalo v Praze Všeslovanské mistrovství v boxu. Přítomní novinářští zástupci z tehdejšího polského Glosu ludu navrhli kolegům z Rudého práva, aby společně uspořádali další sportovní podnik k utužení přátelství mezi našimi národy. Uvažovalo se o motocyklových závodech, fotbalových utkáních, atletice, ale po delších jednáních padlo rozhodnutí – uspořádáme etapový cyklistický závod mezi Prahou a Varšavou! A jak léta běžela, stal se ze slovanské „Tour de France“ největší amatérský závod, Závod míru.

(Tolik z rozhovoru s panem Karlem Toclem, spoluzakladatelem závodu a jeho někdejším hlavním rozhodčím. V Rudém právu a později i v knize Závod míru, vydané Olympií roku 1987, se objevuje tvrzení pana Tocla, že bez Vítězného února by nebylo Závodu míru. Mně nic podobného nesdělil ani nenaznačil. Nezmiňoval se o únoru, natož o vítězném...)

Při vyprávění pana Tocla mi utkvělo jeho zaujetí, jak ho štválo, že například závodníci musí před staženými závory kvůli čekání na příjezd vlaku sesednout a čekat. Takže, pokud někdo získal náskok, rázem o něj takhle lacino přišel. A tak mu nedalo, že se jako cyklistický funkcionář nechal objednat na ministerstvo dopravy. Jakékoli vysvětlování náměstkovi ministra nemělo zpočátku smysl a jen vyslechl, jaký vliv na celou vlakovou dopravu by mělo jedno zastavení vlaku. Pan Tocl se nevzdával a nepřestal přesvědčovat, jaké podstupují riziko závodníci, kteří pochopitelně do poslední chvíle přelézají závory, a tak se vystavují nebezpečí smrtelného úrazu.

Po této argumentaci náměstek položil otázku: jak to dělají v NDR a Polsku? Promptně zazněla odpověď: v Německu a Polsku všechny vlaky stojí a čekají, až cyklisté přejedou. A tak padlo náměstkovo rozhodnutí. Československo přece nebude jediným státem, kde by závodníci na vlakových přejezdech museli riskovat – a vydal pokyn: při projíždění závodu všechny vlaky zastavit.

Pan Karel Tocl v rozhovoru ještě šibalsky dodal, že splnění jeho taškařice přimělo organizátory v NDR a Polsku k tomu, že už v příštím Závodu míru se na jejich území, podle československého vzoru, také zastavovala vlaková přeprava a zelená přes koleje svítila cyklistům.

Rozhodnutí pořádat víceetapový závod na silnicích mezi Polskem a Československem byl dobrý nápad. Na tehdejší dobu odvážný až riskantní, vždyť organizátoři postrádali jakékoli zkušenosti, silnice byly rozbité, místy až neprůjezdné, otazníkem byli i samotní účastníci závodu, tedy cyklisté.

Kdo měl kolo, tak jel, kdo ne, měnil je za vajíčka a máslo a pak jel taky

První ročník byly vlastně dva závody. Varšava – Praha (5 etap) a Praha – Varšava (7 etap). Lišily se jak délkou, tak počtem závodníků. Zúčastnil se ho každý, kdo měl tehdy závodní kolo a jen trochu to s ním uměl. Na startu v Praze a ve Varšavě se sešlo 117 závodníků z Bulharska, Jugoslávie, Rumunska, Maďarska, Polska a Československa. Kdo v těch chvílích mohl jen tušit, že na startu tohoto závodu se v budoucnu vystřídají cyklisté všech kontinentů.

Deník Mladá fronta dne 17. dubna 1948 napsal: „Start Praha – Varšava bude proveden 1. května v 14:30 před Prašnou branou. Do té doby skončí nejen v Praze, ale i na venkově, kudy trať povede, projevy k 1. máji, a silnice, hlavně však ulice měst budou patřit jen závodníkům. Start u Prašné brány bude manifestační, vlastní start po provedení závodníků městem bude dán až na Harfě. Ve Varšavě naopak je start v 10:00 dopoledne jako úvod k manifestaci. Závodníci podají denně perný výkon, který budou nahrazovat sedmi tisíci kaloriemi. My tolik zásob nemáme, a pomohou nám tedy Poláci s vejci, máslem, cukrem, moukou a ovocem. Dáme jim za to deset z objednaných padesáti švýcarských kol.“

Děšť pohromou pro závodníky

Komise zkoumající trať učinila zajímavé objevy: od našich hranic je asi 35 kilometrů nesjízdná silnice, ale jet se po ní musí. Úsek Krakov – Kielce bude znamenat pohromu pro většinu závodníků, bude-li pršet. V úseku Liberec – Jelení Hora je na hranicích několikrát přerušená silnice...

To však nebyly jediné problémy pořadatelů a jezdců 1. ročníku ZM. Například v etapě vedoucí přes státní hranici nasedli celníci u hraničních zá-

vor na motorky a jeli s pelotonem až do Liberce, kde teprve začali úřadovat. Pro město tenkrát velká kuriozita.

Vedoucí jezdec závodu jede ve žlutém trikotu. Toto rozhodnutí provází závod od jeho počátku. Podle způsobu Tour de France. Velké starosti působily noclehy, nakonec se spalo ve společných noclehárnách, uvažovalo se o zřízení pojízdné prádelny, která se měla postarat o trikoty závodníků, své stánky v cíli rozbíjeli i mechanici. Na trati jezdce doprovázelo už pár vozidel, dokonce dva vozy s filmaři, novináři v autobusu jedoucím za posledními závodníky chytali informace až v cíli.

Zatímco první čtyři ročníky se jely mezi Prahou a Varšavou, roku 1952 přibýly i silnice v NDR a Berlín.

Mezinárodní cyklistická federace nejprve závod nechtěla uznat, pak obrátila

Mezinárodní cyklistická unie (anglická zkratka UCI) závod dlouho nebrala na vědomí. Jen těžko se na půdě jejich federací (amatérská FIAC, profesionální FICP) prosazovalo uznání májových etap Závodu míru. Bylo to i proto, že ne každá členská země měla stejná práva při rozhodování, bohatí funkcionáři si zakoupili volební práva v dostatečných počtech, aby pak jejich země jednoznačně vyřadily z rozhodování země střední a východní Evropy.

Šest zvýhodněných zemí hladce přehlasovalo jiných padesát, i když to bylo někdy na úkor cyklistů a rozvíjející se cyklistiky v Evropě i ve světě. Vedení UCI setrvalo na stanovisku, že Závod míru má prý výlučně politický charakter, a proto ho tato organizace nezařazovala do svého kalendáře. Všem národním federacím bylo jinými slovy zakázáno v něm startovat. Jenomže málokdo se tohoto rozhodnutí bál.

Památný pak byl kongres UCI v roce 1953 v Curychu, na něm ještě před jeho zahájením vystoupili se společným prohlášením delegáti Belgie, Rakouska, Itálie a Dánska a požádali své kolegy z jiných zemí o podporu ve věci uznání Závodu míru. Stalo se, prohlášení získalo podporu.

V roce 1954 se tedy Závod míru uskutečnil poprvé s požehnáním Mezinárodní cyklistické unie UCI, o rok později se prezident UCI Achille Joinard

vydal na květnový start závodu do Prahy. V roce 1955 pronesl prezident UCI tato slova: „Závod míru vítáme do naší rodiny, jistě vydatně pomůže rozvoji cyklistiky. Je to velký závod i díky svému jménu.“ Pan Joinard nešetřil chválou a vyjadřoval své uspokojení se zajištěním doprovodu jezdců i příkladnou organizací závodu...

Skončila tak důležitá etapa historie Závodu míru. Závodu se dostalo uznání, dokonce chvály představitelů UCI, obdržel oficiální mezinárodní punc. Na jeho jméno dokonce UCI adresovala, že nemohl dostat vhodnější název, který by mládeži světa připomínal její úkol, poslání bojovat proti válkám a být přáteli.