

**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Přírodovědecká fakulta**

Historie cyklistického Závodu míru od roku 1948 do roku 1967

Diplomová práce

Bc. Karolína Kašparová

Školitel: Štumbauer Jan, doc. PaedDr. CSc.
(katedra tělesné výchovy a sportu)

České Budějovice 2017

Kašparová, K., 2017: Historie cyklistického Závodu míru od roku 1948 do roku 1967 [The History of cycling Peace race from 1948 to 1967. Mgr. Thesis, in Czech.] – 93 p., Faculty of Science, University of South Bohemia, České Budějovice, Czech Republic.

Anotace:

This diploma thesis deals with the history of the first 20 years of the phased cycling Peace race. The main purpose is to map individual races that take place each year in May. Part of the paper is a brief overview of cycling history in the world and in the Czech Republic as well as history of cycling races in Europe. Furthermore it includes a brief overview of socio – economic conditions in Central and Eastern Europe until 1967. The main part of the paper deals with the history of each year's race until 1967. It tracks and includes the results of the races in table forms. The paper is enhanced with corresponding periodic labeled photos.

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury. Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, 11. 12. 2017

Na tomto místě bych chtěla poděkovat především mému školiteli doc. PaedDr. Janu Štumbauerovi, CSc. Díky patří už jen za senzační doporučení tématu, v neposlední řadě také za jeho trpělivost, pomoc při práci a za jeho cenné rady, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout.

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Metodologie práce	3
2.1	Cíl, úkoly a předmět práce.....	3
2.2	Metody práce	4
2.3	Rozbor pramenů a literatury	5
3	Stručný nástin relevantní části světové a naší cyklistiky	6
3.1	Vymezení pojmu cyklistika a její rozdělení	6
3.2	Jízdní kolo – vznik a jeho vývoj.....	7
3.3	Historie závodní cyklistiky	12
3.4	Stručná historie naší cyklistiky.....	16
4	Přehled vybraných etapových cyklistických závodů v Evropě.....	20
4.1	Tour de France.....	20
4.2	Giro d'Italia	23
4.3	Vuelta a España	24
4.4	Další etapové cyklistické závody	25
5	Stručný nástin společensko – ekonomických poměrů ve státech střední a východní Evropy od konce druhé světové války do konce 60. let.....	28
5.1	Poválečný vývoj Německa, vznik NDR a její vývoj do roku 1968.....	28
5.2	Poválečný vývoj Polska, vznik PLR a její vývoj do roku 1968	31
5.3	Vývoj Československa v letech 1945–1968.....	34
6	Historie vzniku cyklistického etapového Závodu míru a historická analýza jeho jednotlivých ročníků do roku 1967	40
6.1	Vznik Závodu míru.....	40
6.2	Ročník I. (1948).....	44
6.3	Ročník II. (1949)	49
6.4	Ročník III. (1950).....	51
6.5	Ročník IV. (1951).....	54
6.6	Ročník V. (1952).....	56
6.7	Ročník VI. (1953).....	58
6.8	Ročník VII. (1954)	60
6.9	Ročník VIII. (1955)	62
6.10	Ročník IX. (1956).....	64
6.11	Ročník X. (1957).....	66
6.12	Ročník XI. (1958).....	68
6.13	Ročník XII. (1959)	70
6.14	Ročník XIII. (1960).....	72
6.15	Ročník XIV. (1961).....	74
6.16	Ročník XV. (1962)	76
6.17	Ročník XVI. (1963).....	78
6.18	Ročník XVII. (1964).....	80
6.19	Ročník XVIII. (1965)	82
6.20	Ročník XIV. (1966).....	84
6.21	Ročník XX. (1967)	86
7	Závěr	89
	Seznam zkratk	91

Referenční seznam pramenů a literatury	92
Periodika.....	92
Literatura	92
Elektronické a internetové zdroje.....	92

1 Úvod

Tato práce se zabývá první polovinou celkové historie Závodu míru, který byl největším a nejvýznamnějším amatérským cyklistickým závodem pořádaným v Evropě v 50. – 80. letech 20. století. První ročník tohoto závodu byl uspořádán již v roce 1948, tedy nedlouho po skončení druhé světové války. Probíhal vždy v květnu na trase mezi hlavními městy Československa a Polska, Prahou a Varšavou. V roce 1952 přibyl k těmto dvěma městům ještě Berlín jako hlavní město tehdejší Německé demokratické republiky (NDR).¹ Dalším jeho charakteristickým znakem bylo, že jeho pořadateli byla oficiální periodika (tehdejší ústřední deníky komunistických stran pořadatelských zemí). Na jeho organizaci se tedy podílely deníky Rudé právo jako ústřední tiskový orgán Komunistické strany Československa a Trybuna ludu jako ústřední tiskový orgán Polské sjednocené dělnické strany a také cyklistické svazy Československa a Polska. Od roku 1952 se k organizaci připojil i deník Neues Deutschland, tehdejší ústřední tiskový orgán Sjednocené socialistické strany NDR a její cyklistický svaz. Od tohoto roku došlo k rozšíření trasy, která vedla mezi městy Praha – Berlín – Varšava, kdy každý rok startovali závodníci v jednom z nich.

Závod míru se konal každoročně v květnu už od roku 1948 až do roku 2006 (kromě roku 2005) kdy přestal být pořádán zejména z finančních důvodů. S celkovými padesáti osmi ročníky se ovšem nesmazatelně vepsal jak do historie československé cyklistiky, tak i do historie cyklistiky světové.

Diplomová práce je zaměřena na prvních dvacet ročníků od vzniku závodu až do roku 1967, protože zvolené téma je značně obsáhlé a jeho zpracování je velmi časově náročné. Existuje velké množství informací v denním tisku z tohoto časového období, ale ještě nikdy nebylo vytvořeno žádné ucelené dílo, které by se zabývalo tímto námětem.

Toto téma jsme si zvolili, nejen proto, že je nám sport blízký, ale i proto, že jsme si chtěli vyzkoušet práci s dobovým tiskem a nahlédnout do historie, kdy sportovci neměli tolik možností jako v dnešní společnosti, a přesto dokázali neuvěřitelné. Jejich odhodlání, píle, bojovnost a nadšení je dovedly k mnohým vítězstvím, a to nejen v cyklistice, ale i ve smyslu sblížení členů národů. Závod míru byl sice oficiálně protkán myšlenkami socialismu a také se

¹ Německá demokratická republika – NDR vznikla v roce 1949 a zanikla v roce 1990, když se sjednotila se Spolkovou republikou Německo.

stal nástrojem, jež socialismus propagoval. Dále byl zatížen velkým ideologickým balastem. Ale přes toto se jednalo o špičkový a velmi sledovaný a diváky oblíbený sportovní podnik. Jeho zakladatelé a organizátoři to vůbec neměli jednoduché, vždyť vzniknul v době, kdy se Evropa teprve začínala probouzet k normálnímu životu po nedávno skončené II. světové válce. Později zase do jeho průběhu negativně zasahovala studená válka a nesmiřitelný ideologický boj.

2 Metodologie práce

2.1 Cíl, úkoly a předmět práce

Cíl práce

Cílem této diplomové práce je zpracovat historii prvních dvaceti ročníků nejvýznamnějšího amatérského cyklistického etapového závodu světa – Závodu míru.

Úkoly práce

Z takto stanoveného cíle vyplývají následující úkoly:

- ✓ Provést detailní obsahovou analýzu všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, dobových periodik, literatury, vzpomínek pamětníků a internetových zdrojů.
- ✓ Zpracovat relevantní část historie cyklistiky ve světě a historii etapových cyklistických závodů v Evropě do konce 60. let 20. století. Připojit stručnou historii naší cyklistiky opět do konce 60. let 20. století.
- ✓ Stručně vymezit společensko – ekonomické poměry ve středoevropských a východoevropských státech ve sledovaném období.
- ✓ Zpracovat vlastní historii všech ročníků Závodu míru v letech 1948–1967. Tuto hlavní část textu rozčlenit do jednotlivých ročníků. Jejich historii pak zpracovat jednotně, systematicky a detailně.
- ✓ U jednotlivých ročníků provést zejména popis trati, rozbor etapových míst a profilů etap závodu, uvést a stručně analyzovat jejich výsledky. Tento popis doplnit dobovými komentáři a deskripcemi.
- ✓ Shromáždit veškerý dostupný souvztažný fotografický a obrazový materiál. Z tohoto souboru vybrat nejvhodnější fotografie a obrázky, ty, pokud možno digitálně upravit, oříznout, orámovat a seskupit.
- ✓ Vybrané obrazové přílohy začlenit vždy pouze do souvztažného textu s příslušným komentářem. Do něj též začlenit tabulky s výsledky řešených ročníků tohoto závodu a další relevantní dobové komentáře v periodikách a literatuře.
- ✓ Ze shromážděného materiálu a v textu prezentovaných faktů vyvodit stručné závěry.

Předmět práce

Předmět práce je z hlediska ***územního*** primárně vymezen územím bývalého Československa (ČSR a ČSSR), Polské lidové republiky (PLR)² a posléze i bývalé Německé demokratické republiky (NDR).

Z hlediska ***časového*** je předmět práce primárně vymezen lety 1948–1967, tedy údobím mezi prvním a posledním řešeným ročníkem závodu, v širším kontextu pak údobím počátků světové, evropské a naší cyklistiky do konce 60. let 20. století.

Z hlediska ***věcného*** je bezprostředně zaměřen na vlastní cyklistický etapový Závod míru, v širším kontextu pak na společensko – ekonomické poměry středoevropských států v inkriminovaném období a světovou a evropskou cyklistiku.

2.2 Metody práce

Tato diplomová práce je standardní historická práce aplikovaných dějin, tedy dějin tělesné výchovy a sportu se zaměřením na cyklistiku. Těžištěm této práce je maximální možné pramenné poznání, s důrazem především na využití a detailní obsahovou analýzu všech dostupných souvztažných písemných, fotografických a filmových pramenů, archivních fondů, dobových periodik, literatury, kronik, map, tabulek, vzpomínek a rozhovorů pamětníků a internetových zdrojů.

Jako metody práce jsou použity standardní historické metody, zejména přímá metoda, což je vlastně prostý popis skutečnosti popisovaný pomocí jednoho či více pramenů. Z přístupů je v této práci využit přístup diachronní, kdy je sledovaná sportovní událost popisována postupně po v časovém sledu. Na periodické vymezení časového vývoje je použita progresivní metoda, tedy popis událostí tak, jak po sobě následovaly, tzn. od starších k novějším. Dále práce využívá vybrané geografické metody, které zjišťují fakta a jejich rozmístění a srovnání na mapě, tedy jednotlivé etapy závodů. A v omezené míře i biografickou metodu, která vychází z vyprávění důležitých osobností o svém životě a jejich životních příběhů.

² PLR je zkratka Polské lidové republiky. Toto byl oficiální název Polska v letech 1952–1989. V letech předtím (1945–1952) existovalo dnešní Polsko pod názvem Polská republika.

2.3 Rozbor pramenů a literatury

Hlavním zdrojem informací a obrázků k vytvoření této diplomové práce byl dobový tisk a literatura. Nejdůležitějším a největším zdrojem informací o Závodu míru byl deník Rudé právo, který byl jedním ze tří (původně ze dvou) hlavních pořadatelů. Proto tvoří podstatnou část informací a přikládali jsme mu největší váhu a věrohodnost v pravdivosti údajů. Pokud byly některé údaje v kolizi, brali jsme za relevantní ty, které uváděl deník Rudé právo. Jelikož byl deník Rudé právo u vzniku Závodu míru, byly pro tuto práci využity ročníky 1948–1967. Z časopisů vycházejících po roce 1948 byl částečně využit týdeník Stadion, který ovšem začal vycházet až v roce 1953 a časopis Sportovní sláva.

V neposlední řadě byly informace získány z literatury, hlavně z publikací Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia. Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství. Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia.

Jednotlivé ročníky závodů byly, díky využití údajů z Rudého práva, doplněny vlastními tabulkami. Dále byla práce doplněna fotografiemi z dobových periodik a literatury.

3 Stručný nástin relevantní části světové a naší cyklistiky

Historie cyklistiky je dosti bohatá a dlouhá, neboť je spojená se zrodem jízdního kola, které přišlo na svět zhruba před dvěma a půl stoletími. Nejdříve bylo využíváno k povyražení šlechty a také jako cirkusový nástroj. Později bylo zavrhováno, ba dokonce i zakazováno, ale přesto všechno se postupně stalo oblíbeným a rozšířeným dopravním prostředkem.³

3.1 Vymezení pojmu cyklistika a její rozdělení

Pojmy cyklistika a cykloturistika jsou spolu úzce spjaty a prolínají se. Cykloturistika nemá soutěžní charakter a je to druh turistiky uskutečňovaný převážně pomocí jízdního kola. Cykloturistiku lze chápat jako prostředek aktivního odpočinku. Naproti tomu cyklistika je chápána jako jízda na kole, která se vyznačuje soutěžním, rekreačním nebo dopravním zaměřením. Je-li její charakter soutěžní, mluvíme potom o tzv. sportovní cyklistice.⁴

Sportovní cyklistika je sportovní odvětví, které využívá různých druhů jízdních kol k pohybu v různých prostředích (silnice, terén).⁵

Disciplíny sportovní cyklistiky můžeme rozdělovat podle několika hledisek do různých skupin. Nejvíce využívané dělení je podle typu jízdního kola nebo dle typu prostředí, v němž je cyklistika vykonávána. Dle světové cyklistické federace (UCI) se cyklistika dělí na disciplíny: dráhová cyklistika, silniční cyklistika, horská cyklistika, Cyklokros, Bicycle Moto Cross (BMX), Biketrial a Indoor cyklistika. Pod dráhovou cyklistiku spadají sprinterské disciplíny (individuální sprint, teamový sprint, kilometr a keirin), vytrvalostní disciplíny (individuální stíhací závod, teamový stíhací závod, bodovací závod, madison, scratch) a kombinované závody (omnium). Pod silniční cyklistikou najdeme disciplíny silniční závod, časovka a etapové závody (časovka jednotlivců a teamová časovka). Horská cyklistika zahrnuje největší množství disciplín, a to Individual downhill (DHI), Massed-start downhill (DHM), Fourcross (4X), Cross-country Olympic (XCO), Cross-country marathon (XCM), Cross-country point to point (XCP), Cross-country short circuit (XCC), Cross-country eliminator (XCE), Cross-country time trial (XCT), Cross-country team relay (XCR) a Cross-country stage race (XCS). Cyklokros, Cyklo

³ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřeovice: Rebo, s. 16.

⁴ Ondráček, J., & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita, s. 5.

⁵ https://is.muni.cz/el/1451/jaro2014/bp2276/um/1a_230812.pdf (11. 10. 2017).

Moto Cross (BMX, BMX Freestyle, BMX Supercross), Biketrial a Indoor cyklistika (kolová, krasojízda) patří podle UCI mezi mladší cyklistické disciplíny.⁶

Tato práce se zabývá cyklistikou silniční, neboť Závod míru byl závod etapový, kde se jezdila jak časovka jednotlivců, tak časovka teamová.

3.2 Jízdní kolo – vznik a jeho vývoj

Nejstarší předek bicyklu se snad nacházel už ve staré Číně. Pravděpodobně se zde používalo bambusové dvojkolové vozidlo nazývané „šťastný drak“ už kolem roku 2300 př. n. l. Další údajně nejstarší předchůdce jízdního kola vznikl ve starověkém Egyptě. Odkrytím nástěnné malby v egyptském chrámu Luxor objevili archeologové mezi hieroglyfy vyobrazení muže, jež sedí na přičce, která spojuje dvě kola. Malba pocházela z doby před 4 000 lety.⁷

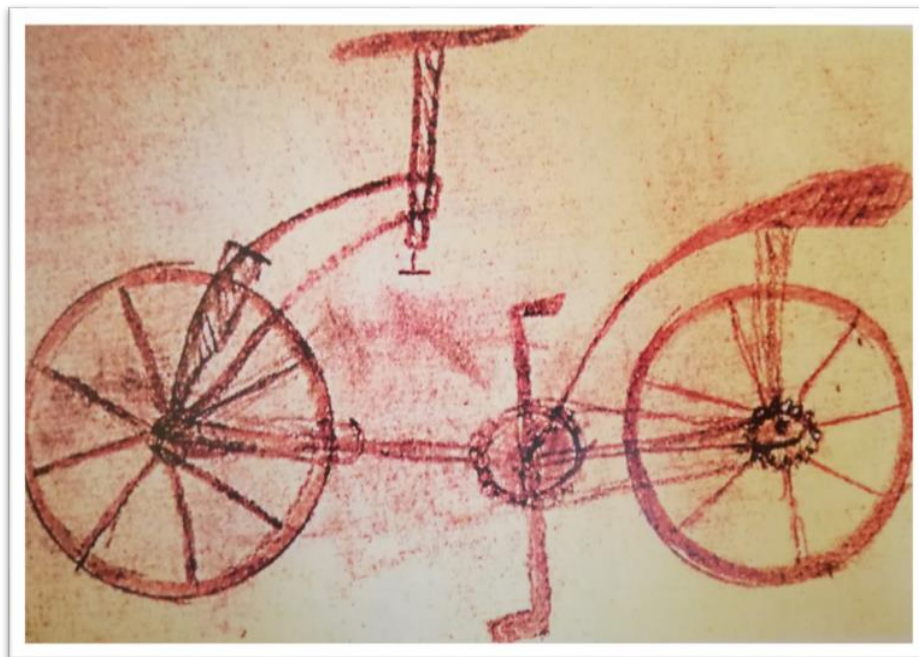
Jeden z náčrtků středověkého umělce, jednoho z nejvšestrannějších génů lidstva, Leonarda da Vinci také znázorňoval jízdní kolo.⁸ Tento náčrtek byl nalezen v jeho technickém rukopise Codex Atlanticus při jeho restaurování. Nakreslené jízdní kolo je již poháněno pedály, jejichž otáčivý pohyb je převáděn z ozubeného kola článkovaným řetězem na ozubené kolo zadního kola. Takovýto pohon však použili výrobci jízdních kol až ve druhé polovině devatenáctého století. Je zde stále prostor pro pochybnosti o věrohodnosti kresby.⁹

⁶ Lopes, B., & McCormack, L. (2015). *Tréninková bible pro bikery*. Praha: Mladá fronta, s. 9.

⁷ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřevojevice: Rebo, s. 16.

⁸ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 5.

⁹ Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl: Kolo v životě a dile známých a slavných lidí*. Plzeň: Cykloknihy, s. 9–12.



Obr. 1. Kresba jízdního kola objevená v rukopisu Codex Atlanticus Leonarda da Vinci v 70. letech 20. století. Převzato z Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl. Kolo v životě a díle známých a slavných lidí.* Plzeň: Cykloknihy, s. 89.

Skutečný předek jízdního kola přišel na svět v době francouzské revoluce, a to v roce 1791. Říkalo se mu cheval de bois neboli „dřevěný kůň“. Později se dočkal jména célérifère (celeriféra) nebo céléripède (celeriped). Byla to dřevěná konstrukce složená z dřevěné lavice, na níž byla upevněná dvě loukoťová kola za sebou a jejím tvůrcem byl francouzský šlechtic Mède de Sivrac. Do pohybu se tento stroj uváděl pomocí odrážení dolních končetin od země. Původně to byla zábavná hračka šlechty. Jelikož si tento svůj vynález nenechal patentovat, brzy ho začali napodobovat ostatní výrobci. Na počátku 19. století byly celeriféry využívána k doručování poštovních zásilek.¹⁰

¹⁰ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost.* Dobřejojvice: Rebo, s. 16.



Obr. 2. Celeriféra (celeriped), původně nazývaná „dřevěný kůň, byla prvním předchůdcem bicyklu. Převzato z Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejuvice: Rebo, s. 17.

Přesto lidé za předchůdce jízdního kola považují až vozidlo, které sestrojil baron Karl Friedrich Christian Ludwig Drais von Sauerbronn. S Draisovým vynálezem nazvaný draisina se poprvé setkáváme v roce 1818, kdy si ho také nechal patentovat. Tento stroj byl též dřevěný, ovšem již říditelný, protože k rámu byla připevněná říditka, která umožňovala otáčení předního kola nezávisle na konstrukci. Pro uvedení draisiny do pohybu se musel jezdec odrážet dolními končetinami od země stejně jako u celeriféry. Draisina byla ovšem rozměrná a těžká (vážila cca 40 kg). Tuto problematiku se později snažil napravit londýnský vynálezce Dennis Johnson, který přivedl na svět vlastní verzi, která byla vyrobena ze železa a již opatřena čalouněným koženým sedlem pro komfortní jízdu. Ale ani tento model se po mnoho let neprosadil, ačkoliv byl prezentován jako vozidlo vhodné pro sportovní využití. Přestože se snížila hmotnost těchto strojů, nadále byly dosti těžké a obtížně ovladatelné a nesplňovaly vhodnou alternativu k chůzi pěšky. V Itálii byl dokonce v roce 1818 nařízen policií zákaz používání všech strojů podobných draisině v nočních hodinách.¹¹

¹¹ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 5.

„...Vzhledem k tomu, že se ukázalo, že velociped může zranit chodce, úředně se zakazuje používat jej v ulicích města a na hlavních náměstích... Pachatel bude potrestán zabavením stroje...“¹²

V roce 1839 přišel skotský kovář a výrobce vozů Kirkpatrick McMillan s novým strojem, který již nebyl poháněn odrážením nohama od země. Na místo toho byla síla nohou přenášena prostřednictvím soustavy pák přímo na zadní kolo, a proto bylo větší než kolo přední. Kvůli řízení zůstávalo přední kolo volné. Ve srovnání s draisinou byl tento stroj rychlejší a jízda na něm byla méně namáhavá. Jeho rám byl sestaven ze dřeva a jeho kola byla taktéž dřevěná. Stále se však potýkal s velkou hmotností, takže jeho úspěch byl omezený. McMillan si ho nenechal patentovat, ovšem jeho vynález přinesl základní koncept udržování rovnováhy pro příští modely.¹³

S myšlenkou pedálů přišli během krátkého časového období čtyři mechanici, ale jeho přijatelná realizace se podařila zámečnickovi a kováři Pierrovi Michauxe a jeho synovi Ernestovi v roce 1861 v Paříži. První celoželezný model měl umístěné pedály na předním kole a byl pojmenován podle svých autorů michaudine neboli česky „mišódka“. Po překonání počátečních nepříjemností s držením rovnováhy dosáhnul tento stroj obliby a jeho počet narůstal. Pro obeznámení veřejnosti o tomto výrobku uspořádali Michauxové v pařížském parku v roce 1868 cyklistický závod. Díky tomu se následujícího roku ve Francii konalo přes sto cyklistických závodů. Tyto závody se konaly v parcích nebo na dostihových drahách. Podle pravidel dostihového sportu sestrojil tajemník Richard Lesclide první pravidla cyklistiky. Ve stejném roce pak Richard Lesclide založil první cyklistický časopis na světě s názvem *Le vélocipède illustré*.¹⁴

¹² Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejovice: Rebo, s. 19.

¹³ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 6, též Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejovice: Rebo, s. 22.

¹⁴ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 6–7, též Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejovice: Rebo, s. 22.



Obr. 3. Mišódka (michaudine) Pierra Michauxe a jeho syna Ernesta z roku 1861. Převzato z Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejuvice: Rebo, s. 23.

Vzhledem k svému rozvoji se začala cyklistika šířit z Francie po celé Evropě. Výroba bicyklů se rozjela ve velkém. Už se nevyráběly jednotlivě, ale v továrnách. V Chebu byla roku 1875 založena továrna značky Premier. Té začala konkurovat továrna ESKA krátce před první světovou válkou. Ve stejném období vyráběli kola i v Mladé Boleslavi Laurin a Klement. Jízdní kola byla stále zdokonalována a od té doby, co se objevila jejich sériová výroba, byly v novinách vyhlášovány termíny dalších závodů a nových rekordů. Obliba tohoto dopravního prostředku v Evropě rostla, díky tomu vznikaly cyklistické spolky a kluby. Proto dnes zlatým věkem cyklistiky označujeme období vysokých kol.¹⁵

Rok 1884 byl rozhodujícím pro konečnou podobu kola. První náznak měl typ Kangaroo (česky klokan), ale finální vývojovou fází přinesl John Kemp Starley s modelem Rower Safety Bicykl (česky bezpečné kolo), který obsahoval základní prvky dnešního kola. Bicykl byl sestaven z vidlice, na níž byla upevněná řídítka, ze dvou stejně velkých kol, z osy s ložisky a pedály s umístěním veprostřed stroje. Řetězem obepínajícím převodník a pastorek byl převáděn tlak nohou na zadní kolo. Podobu kola završil irský zvěrolékař John Boyd Dunlop, když na ráfky navlékl pneumatiky plněné vzduchem.¹⁶

¹⁵ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 7–8.

¹⁶ Tamtéž, s. 8–9.



Obr. 4. John Boyd Dunlop a jeho syn na prvním byciklu s pneumatikami. Převzato z Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl: Kolo v životě a díle známých a slavných lidí*. Plzeň: Cykloknihy, s. 39–40.

Díky několika zásadním technickým vylepšením se tento jednoduchý dopravní prostředek stal neodmyslitelnou součástí každodenního života. Je to jediné vozidlo, které si může pořídit téměř každý. Je vhodné jak pro děti, tak i pro dospělé, a ještě je ekologicky neškodné. Přes všechna technická zdokonalení si stále zachovává základní podobu.¹⁷

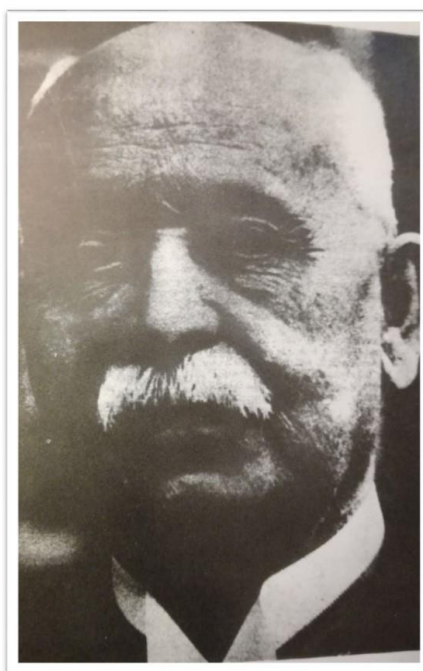
3.3 Historie závodní cyklistiky

Historie jízdního kola se ve 20. století stala zároveň historií závodního jízdního kola. Zkoušení a vylepšování modelů se orientovalo na bicykly používané cyklistickými šampiony, aby poté začaly být využívány v širokých vrstvách populace, a to se také povedlo. Bicykl se stal nedílnou součástí každodenního života spousty lidí. Na mezinárodní trh se jízdní kola dostávala díky fotkám cyklistických šampionů, kteří byli zaměstnáváni výrobci. Od počátku 20. století byla historie jízdního kola úzce spojena s cyklistickými závody. Podobná klání se uskutečňovala již v posledních čtyřech desetiletích 19. století, zde však byla chápána jako souboj člověka s časem.¹⁸

¹⁷ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejojvice: Rebo, s. 10.

¹⁸ Tamtéž, s. 47.

První skutečný závod byl odstartován v Paříži 31. května 1868 v parku St. Cloud. Vítězem okruhu dlouhého 1 200 metrů se stal Angličan James Moore, přítel Michauxe s časem 3 minuty a 50 sekund. V Paříži se v témže roce jelo ještě několik různých závodů. Dne 7. listopadu byl uspořádán další závod, který byl na tuto dobu ohromně obtížný a je považován za první silniční závod. Přibližně sto závodníků včetně šesti žen se vydalo na trať o délce 127 km. Trasa závodu vedla z Paříže do Rouenu po prašných a kamenitých cestách. Počasí navíc závodníkům také zrovna moc nepřálo. Díky dešti byly cesty blátivé a vysoké stroje téměř neovladatelné. Jen třetina zúčastněných dojela do cíle. Vítězem se opět stal James Moore s časem 10 hodin 45 minut.¹⁹



Obr. 5. James Moore byl vítězem prvních cyklistických závodů. Převzato z Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

První opravdový mezinárodní závod se konal na trati z Londýna do Bristolu také v roce 1869. Závodili jen tři Angličané a ostatní závodníci byli Francouzi. „... *Jeden z Francouzů vyhrál, a stanul tak po boku „Angličana z Paříže“ Jamese Moorea.*“²⁰

Na jaře 1869 se konalo 9 závodů. Díky uveřejnění pravidel se zvýšilo jejich množství. Poté, co byla pravidla otištěna, se konalo ještě dalších 126 cyklistických závodů v tom samém roce.²¹

¹⁹ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 10, též Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejevovice: Rebo, s. 48.

²⁰ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejevovice: Rebo, s. 48.

V roce 1878 na severním předměstí Londýna, v Islingtonu, byl uspořádán první šestidenní závod. Specifické pro tento závod s hodinami byl fakt, že na trati soutěžil jen profesionální cyklista David Stanton. Jeho cílem bylo překonat na vysokém kole 1 000 km dlouhou vzdálenost během 18 po sobě následujících hodin každý den. 25. února v šest hodin ráno započal závod a finišoval v 73. hodině. Jeho průměrná rychlost odpovídala přibližně 13,5 km/h. Nicméně první skutečný šestihodinový závod, kterého se účastnilo více závodníků, se uskutečnil listopadu téhož roku s totožnými pravidly. Až v roce 1881 se v Anglii změnila definice šestidenních závodů. Závodníci museli šlapat bez přestávky tak dlouho, dokud je nepřemohla únava. Jelikož to bylo velmi fyzicky i psychicky náročné, nebyly tyto závody zrovna oblíbené. Na popularitě stouply šestidenní závody až od roku 1898 především ve Spojených státech, zvláště v Illinois a v New Yorku, kde byly omezeny během čtyřadvacetihodinového úseku na 12 hodin. Rok na to byla opět změněna pravidla kvůli zdraví závodníků. V závodech začali měřit své síly dva závodníci. První takovýto závod se uskutečnil v Madison Square Garden v New Yorku roku 1899. Od té doby je závod, ve kterém soupeří dva jezdci označován jako „madison“.²²

Profesionální závody na cyklistických stadionech ve Spojených státech získaly ohromnou oblibu zejména díky skvělým výkonům Arthura Zimmermana pojmenovávaný též jako „Létající Yankee“ a Marshalla Taylora („Majora“). Taylor byl teprve druhý černoš, který si vybojoval místo v mezinárodním sportu. Oba cyklisté se stali šampiony a hvězdami, vydělávali hodně peněz a plnili stadiony takovým způsobem, že ve 30. letech patřila jízda na kole mezi nejsledovanější a nejrozšířenější sport ve Spojených státech. V Evropě bylo závodění v jízdě na kole již běžné, ale největší obliby se po světě dočkalo až při vzniku silniční cyklistiky.²³

Koncem 70. let 19. století začaly vznikat národní cyklistické svazy, 1878 první v Anglii, další postupně vznikaly ve Francii, v Dánsku, v Kanadě, v Belgii, ve Spojených státech, v Německu, v Itálii, v Nizozemsku, ve Švýcarsku a v Česku. Federace pořádaly mezinárodní mistrovství, ale jen anglická mohla navíc vyhlašovat mistry světa amatérů. To se ostatním federacím nelíbilo, a tak roku 1890 vznikla Mezinárodní cyklistická asociace (International

²¹ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 10–11.

²² Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejevica: Rebo, s. 48–50.

²³ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 11–12, též Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejevica: Rebo, s. 50–51.

Cycling Association – ICA), která mohla jako jediná vyhlášovat mistrovství světa. ICA ustanovila, že mistrovství světa amatérů na závodní dráze bude probíhat každý rok v jiné zemi. První mistrovství světa se konalo v USA v Chicagu roku 1893. Mistrovství světa bylo pořádáno pouze pro amatéry, ale jelikož se cyklistika už od jejího počátku potýkala s komercionalizací, organizátoři obcházeli všemožně pravidla, aby získali co nejvíce populární závodníky, kteří zabezpečovali naplnění stadiónů diváky. Do popředí se začínala dostávat cyklistika profesionální, tak se ICA rozhodla pořádat dvojí mistrovství světa, jak amatérské, tak i profesionální, ale s totožným programem. Uvnitř ICA začaly vznikat spory mezi zástupci jednotlivých zemí, proto byla tato asociace po deseti letech vystřídána Mezinárodní cyklistickou unií (Union Cycliste Internationale – UCI). Ta funguje dodnes a řídí veškeré cyklistické soutěže.²⁴

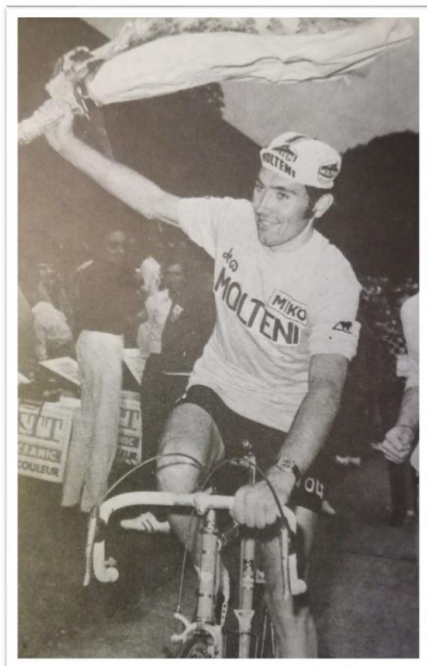
Cyklistika s disciplínou sprint byla zařazena už do programu novodobých olympijských her v Athénách roku 1896. V roce 1900 v Paříži na druhých letních olympijských hrách je do programu OH zařazen stíhací závod družstev. V dalších LOH v roce 1908 v Londýně bylo zařazen do programu závod tandemů. V Amsterdamu v roce 1928 byl do programu OH zařazen závod na 1 km s pevným startem. Stíhací závod jednotlivců je do programu OH zařazen až v roce 1964 v japonském Tokiu.²⁵

Jeden z nejprestižnějších mezinárodních jednodenních cyklistických závodů je mistrovství světa v silniční cyklistice. V roce 1927 se na autodromu v německém Norimberku uskutečnil první ročník MS, jehož vítězem se stal Ital Alfredo Binda. Jako první získal titul mistra světa v silniční cyklistice a spolu s ním duhový trikot, jež je symbolem vítězství, ale jen na rok, než ho získá vítěz na dalším MS. Bindovi se ho podařilo získat třikrát po sobě stejně jako později Riku Van Steenbergenovi, Eddymu Merckxovi a Oscaru Freierovi. Dalšími mistry světa, a to dvojnásobnými jsou Georges Ronsee (1928, 1929), již zmiňovaný Rik Van Steenbergen (1956, 1957), Rik Van Looy (1960, 1961) a Gianni Bugno (1991, 1992). Tito borci zvítězili a v následujícím ročníku své vítězství dokázali obhájit. Mistrovství světa je událost, která se uskutečňuje každoročně, avšak v návaznosti na hostitelskou zemi se mění místo konání. Díky tomu je trasa velmi různorodá a výsledek závodu nepředvídatelný. Pokud je trasa plochá,

²⁴ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejojvice: Rebo, s. 48, též Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 11–13.

²⁵ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 18–19.

vyhovuje spíše rychlostním závodníkům, pokud je ale členitá a značně kopcovitá, daří se lépe vrchařským závodníkům.²⁶



Obr. 6. Eddy Merckx, největší postava světové cyklistiky. Převzato z Bakalář, R., Cihlář, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

3.4 Stručná historie naší cyklistiky

V našich zemích jsou první zmínky o cyklistice datovány do 20. let 19. století, kdy v Kanálské zahradě v Praze se při příležitosti zahradní slavnosti projíždělo několik pánů na draisinách.²⁷

Rodina Kohoutova ze Smíchova nejvíce přispěla k počátečnímu rozvoji cyklistiky u nás. Jan Kohout založil velmi úspěšnou firmu na výrobu velocipedů. Jeho synové byli hlavními propagátory cyklistiky u nás, později i výborní čeští a evropští závodníci. V roce 1880 byl o cyklistiku obrovský zájem, a tak byla 16. listopadu svolána v kanceláři Jana Kohouta první schůze, na níž se rozhodlo založení prvního cyklistického klubu v Království českém. Tento první klub nesl název Český klub velocipedistů (ČKV). V dalších letech vznikala velká množství dalších cyklistických klubů, proto bylo nezbytné je nějak sjednotit. Kvůli tomu vznikl

²⁶ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřeějovice: Rebo, s. 254.

²⁷ Čadský, M. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. In E. Bosák, et al. (Ed). *Cyklistika* (pp. 80–91). Praha: Olympia.

v roce 1883 svaz s názvem Česká ústřední jednota velocipedistů (ČÚJV), ten sdružoval všechny cyklistické kluby v Čechách.²⁸

Důležitým mezníkem v závodní cyklistice je rok 1882, kdy se poprvé naši cyklisté zúčastnili závodů ve Vídni, a Josef Kohout v prvním mistrovství Rakouska zvítězil v jízdě na 1 anglickou míli. Jeho vítězství pak zvýšilo zájem o cyklistiku. Objevila se myšlenka, že i u nás by měly být zorganizovány závody stejně jako ve Vídni. Tím spíš, že naše cyklistické hnutí mělo daleko vyšší úroveň než to ve Vídni.²⁹

Prosebné volání po našich vlastních cyklistických závodech vyslyšel Smíchovský klub, který přes velké přípravy a finanční náročnost, uspořádal 28. září 1882 na svém vlastním závodišti na Invalidovně první cyklistické závody. Hlavní disciplínou bylo I. mistrovství Čech na 10 km, kde byl náš favorit Josef Kohout poražen Juliusem Hubertem z Mnichova.³⁰



Obr. 7. Bratři Kohoutové. Josef Kohout, zakladatel naší cyklistiky (vlevo) a jeho bratr František Kohout, zakladatel cyklistického časopisu (vpravo). Převzato z Bakalář, R., Cihlář, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

Na první valné hromadě ČÚJV se hovořilo o vydávání vlastního časopisu, který by byl pojítkem všech českých cyklistů. Na starost si to vzal František Kohout, který založil časopis

²⁸ Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 242.

²⁹ Čadský, M. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. In E. Bosák, et al. (Ed). *Cyklistika* (pp. 80–91). Praha: Olympia.

³⁰ Tamtéž, s. 80–91.

s názvem *Cyklista*³¹ a jeho první číslo vyšlo 15. října 1884. ČÚJV měla snahu vstoupit do Mezinárodní cyklistické unie (UCI), ale to vždy znemožnila vláda Rakouska. Opakovaný pokus byl opakovaně zamítnut. V letech před první světovou válkou se u nás snížil zájem o organizovanou a sportovní cyklistiku z důvodu, že se jízdní kolo stalo levným a dostupným dopravním prostředkem, ale také proto, že došlo k rozkolu v našem cyklistickém hnutí.³²

Ačkoliv považujeme rok 1896 za rok obnovy české cyklistiky, její sportovní myšlenka nepronikla do všech vrstev jako v pozdějších letech zejména kvůli vysoké ceně kola. Na Slovensku se cyklistika také rozvíjí. Od roku 1896 zde vychází časopis *Kolo*, cyklistika a šport. Naproti tomu česká žurnalistika nijak tisk sportu nepodporuje a ani se nesnaží o jeho rozšiřování. Čeští cyklisté marně požadovali, aby byla zavedena stálá sportovní rubrika v tehdejších Národních listech. Kolo se stalo pouhým dopravním prostředkem, a dokonce se i pochybovalo o jeho sportovní hodnotě.³³

Teprve po první světové válce až zhroucením vlády Rakouska a získáním samostatnosti se ČsÚJV (před první světovou válkou ČÚJV) stala dne 6. srpna 1920 členem UCI. Od té chvíle se začíná cyklistika v novém státě dobře rozvíjet. Bohužel noví organizátoři místo sdružování všech našich organizovaných cyklistů se začali stranit cyklistů dělnických, kterých byla většina. Proto začala vznikat velká řada dělnických klubů, které měly více členů než ČsÚJV. To ovšem neznamenalo, že se vývoj zbrzdil. ČsÚJV začala podporovat všemožně veškeré závody. Teprve tehdy, když si ČsÚJV uvědomila, že pouze masová cyklistika může zajistit obrat k lepšímu, začala spolupracovat s dělnickými jednotami.³⁴

V roce 1945 po osvobození se všichni čeští cyklisté sdružili, aby společnou prací ve prospěch celého našeho sportu obnovili předchozí organizační strukturu. Cyklistika opět stagnuje. K obratu dochází až teprve o několik let později, kdy se díky nové organizaci sportu u nás dostává cyklistika na úroveň ostatních sportů, tedy je zařazena do deseti hlavních sportovních odvětví.³⁵

³¹ Časopis *Cyklista* založený roku 1884 vydávala ČÚJV v počtu 1 000 kusů výtisků jako svůj propagační tisk. Několikrát bylo jeho vydávání pro finanční obtíže zastaveno a znovu obnoveno. Období, když časopis nebyl vydáván, bylo často i obdobím, kdy byla v úpadku ČÚJV. Po roce 1918 byl cyklistický časopis vzkříšen díky Augustinu Vondřichovi, který vydával vlastním nákladem 2 000 kusů.

³² Čadský, M. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. In E. Bosák, et al. (Ed). *Cyklistika* (pp. 80–91). Praha: Olympia.

³³ Tamtéž, s. 80–91.

³⁴ Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 242.

³⁵ Čadský, M. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. In E. Bosák, et al. (Ed). *Cyklistika* (pp. 80–91). Praha: Olympia.

Vzestup naší cyklistiky dokumentují i úspěchy československých cyklistů na Závodě míru a na olympijských hrách jak v dráhové, tak i v sálové cyklistice.³⁶

³⁶ Čadský, M. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. In E. Bosák, et al. (Ed). *Cyklistika* (pp. 80–91). Praha: Olympia, též Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu, s. 242–245, též Štumbauer, J., Tlustý, T. & Malátová, R. (2015). *Vybrané kapitoly z historie tělesné výchovy, sportu a turistiky v českých zemích do roku 1918*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, s. 171.

4 Přehled vybraných etapových cyklistických závodů v Evropě

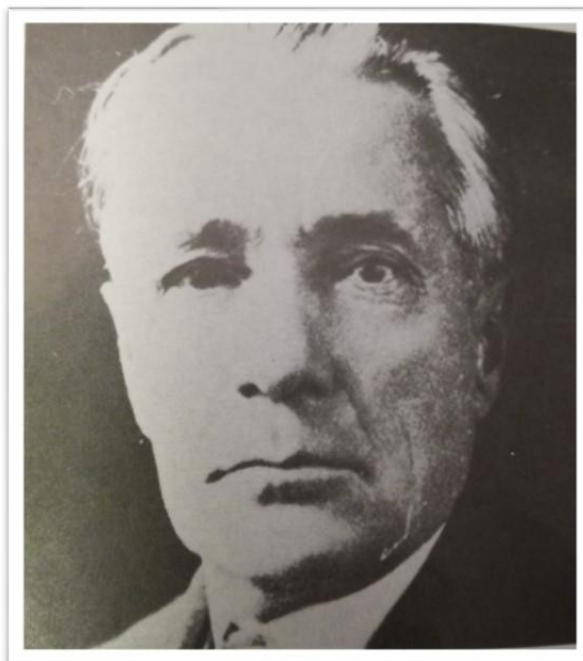
Mezi největší, nejslavnější a nejsledovanější závody patří Tour de France, Giro d'Italia, Vuelta a España a další.

4.1 Tour de France

Nejslavnější a nejprestižnější etapový cyklistický závod vyhledávaný jak závodníky, tak i diváky. Jeho slávu překonávají už jen olympijské hry a mistrovství světa ve fotbale.

Kolem roku 1900 velké cyklistické závody ve Francii byly pořádány pod záštitou deníků. Tyto jednorázové závody již nešly prodlužovat, neboť už takhle měly kolem 1 200 km, které se jely nonstop. Bylo potřeba vymyslet něco originálnějšího, něco nového. Proto v roce 1903 Henri Desgrange na popud šéfredaktora sportovního deníku *L'Auto* Géra Lefèvrea založil etapový závod kolem Francie dlouhý několik tisíc kilometrů. Právě tento deník zajišťoval organizaci tohoto náročného závodu. Před uskutečněním prvního ročníku předcházela samostatná jízda francouzského silničáře Joyeux, kterého přemluvil Desgrange, aby zjistil, zda je vůbec reálné tento závod ujet na jízdním kole. Joyeux ujel trať dlouhou 4 500 km rozdělenou do dvanácti etap, a tím potvrdil, že je možné zahájit cyklistický etapový závod kolem Francie. Zároveň ho Desgrange doprovázel a psal články z této cesty.³⁷

³⁷ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřežovice: Rebo, s. 202, též Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl. Kolo v životě a díle známých a slavných lidí*. Plzeň: Cykloknihy, s. 101–104, též Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 38–39.



Obr. 8. Henri Desgrange, zakladatel Tour de France. Převzato z Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

Při prvním ročníku Tour de France s tratí dlouhou 2 428 km odstartovalo v létě 1. července 1903 šedesát cyklistů, z nichž do cíle dojelo jen jednadvacet. Avšak přihlásilo se pětasedmdesát závodníků, ale Desgrange měl rozpočet jen pro šedesát z nich. Byť trasa nebyla tak dlouhá, byla rozdělena jen na šest etap, kde délka etap byla 467, 374, 432, 268, 425 a 460 kilometrů. Navíc závodníci nemohli přijímat žádnou pomoc při mechanických závadách, proto s sebou museli vozit velké brašny s nářadím, náhradními díly i s pneumatikami. Vítězem prvního ročníku se stal pařížský kominík Maurice Garin.³⁸

³⁸ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejovice: Rebo, s. 202–203, též Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl. Kolo v životě a díle známých a slavných lidí*. Plzeň: Cyklokniha, s. 101–102, též Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 39–40.



Obr. 9. Titulní strana časopisu *L'Auto* z července 1903 byla celá věnována prvnímu ročníku závodu **Tour de France** (vlevo). Převzato z Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl. Kolo v životě a díle známých a slavných lidí*. Plzeň: Cykloknihy, s. 102. **Na obrázku v pravo opouštějí cyklisté Paříž na Tour de France v roce 1906.** Převzato z Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejšovice: Rebo, s. 52–53.

Do povědomí veřejnosti se Tour de France dostala v roce 1905, kdy její trasa poprvé vedla přes horské masivy. Na popularitě stoupala rok od roku. Vítěz závodu je od roku 1919 označován žlutým trikotem. Poprvé ho v Grenoblu získal Eugène Christophe a po něm další nejlepší jezdci jako Louison Bobet, Fausto Coppi, Gino Bartali a Eddy Merckx. Ve 20. století si držela pozici nejtěžšího a nejprestižnějšího cyklistického závodu. Tour de France se koná od roku 1903 až dodnes. Přerušit ji dokázaly jen světové války. Nekonal se pouze v letech 1915–1918 a 1940–1946.³⁹

Historie Tour de France je dlouhá, napínavá a obsáhlá a neznamena jen úspěchy, ale i spoustu tragických událostí, kdy přišlo o život hodně lidí z řad závodníků, organizátorů, ale i diváků. O život přišel třeba Brit Tom Simpson (1967) v důsledku velkého horka při prudkém stoupání na Mont Ventoux nebo Ital Fabio Casartelli při sjezdu z Col Portet d'Aspet.⁴⁰

³⁹ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejšovice: Rebo, s. 202–203, též Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl. Kolo v životě a díle známých a slavných lidí*. Plzeň: Cykloknihy, s. 101–104, též Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 38–40.

⁴⁰ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 38–39, též Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejšovice: Rebo, s. 203.

4.2 Giro d'Italia

V roce 1908 se italští jezdci skvěle umístili na Tour de France, a to nedalo Italům spát. Dobrý výkon jezdců inspiroval italské redaktory novin *Gazetta dello Sport* Borgnaniho a Morganiho k organizaci nového cyklistického etapového závodu v Itálii Giro d'Italia. Dne 24. srpna 1908 bylo ohlášeno, že z jara příštího roku se bude konat první ročník závodu.⁴¹

První ročník se uskutečnil 13. března 1909 za účasti 127 závodníků. Startovalo se z Milána, kam se vrátilo jen 49 z celkového počtu závodníků po ujetí 2 448 km dlouhé trati rozčleněné do osmi etap. Vítěz prvního ročníku byl domácí jezdec Luigi Ganna, ten získal růžový trikot označující vítěze. Do závodu se stále více protlačoval obchod. V roce 1956, když se cyklisté blížili k Alpám, předpovídali meteorologové mráz a sníh. Vzhledem k pravidlům měla být etapa zrušena, jenomže by pořadatelé a reklamní firmy přišli o nemalé peníze, proto nechali závodníky jet v nepříznivém počasí. Závodníci s omrzlinami padali z kol a ve velkém počtu se vzdávali. Etapu dokončila pouze polovina z nich. Šampiony Giro d'Italia jsou Eddy Merckx, který zvítězil pětkrát, dále pak Fausto Coppi se čtyřmi vítězstvími, Felice Gimondi zvítězil třikrát a Jacques Anquetil se dvěma vítězstvími.⁴²

Do historie se především zapsal ročník z roku 1924, kdy šéfredaktor deníku *Gazetta dello Sport* mezi závodníky přijal i jednu ženu Alfonsinu Strada. Byla to první a také poslední žena, která se zúčastnila této soutěže.⁴³

⁴¹ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejojvice: Rebo, s. 214–215.

⁴² Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 40.

⁴³ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejojvice: Rebo, s. 215.



Obr. 10. Vlevo na fotografii Luigi Ganna, vítěz prvního ročníku Giro d'Italia z roku 1909. Vpravo fotografie závodníků sjíždějících z průsmyku Foscagno ve 14. etapě Giro 2005. Všude tam, kde trasa překonává výšku 2000 m n.m., se může objevit sníh, ačkoliv se závod koná na přelomu května a června. Převzato z Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejuvice: Rebo, s. 215.

4.3 Vuelta a España

Třetím nejdelším etapovým závodem je španělský závod Vuelta a España. Zpočátku byl organizován šéfredaktorem z listu Informaciones Juanem Pujolou. Ten věřil, že když svůj deník spojí s nějakou významnou sportovní událostí, stoupne prodej novin. První ročník se uskutečnil v roce 1935 na trati dlouhé 3 411 km složené ze čtrnácti etap. Vítězství si zasloužil Belgičan Gustaaf Deloor. Ale už od roku 1937 se Vuelta a España nekonala, neboť ve Španělsku probíhala občanská válka. Za této situace šly sportovní události stranou. Obnovení Vuelty přišlo v roce 1941, ale krátce na to došlo zas k přerušení kvůli událostem druhé světové války. Až v roce 1955 byla Vuelta obnovena a organizaci převzal deník El Correo Español a po něm pak deník El Diario Vasco. Díky účasti významných jezdců rostla prestiž Vuelty. Od té doby se koná každoročně až dodnes.⁴⁴

⁴⁴ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejuvice: Rebo, s. 220.



Obr. 11. Cyklisté v těsném seskupení během závodu **Vuelta a España** v roce 2003. Převzato z Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejojvice: Rebo, s. 220–221.

4.4 Další etapové cyklistické závody

Tour de France i Giro d'Italia velmi ovlivnily rozvoj cyklistiky. Po vzoru těchto dvou největších cyklistických etapových závodů vznikaly další podobné závody i na jiných místech Evropy jako např. Okolo Belgie či Okolo Nizozemí. V rozmezí od roku 1903 až do roku 1945 vzniklo v Evropě pětadvacet profesionálních závodů, více než těch amatérských. Významným amatérským závodem na prvním místě, který vznikl po druhé světové válce je Závod míru, kterému se věnuje tato diplomová práce.⁴⁵

Z dalších etapových závodů je Paříž – Nice, kratší závod z území Francie. Postupně byla jeho délka upravena na 1 200 km rozdělených do sedmi etap. První ročník se uskutečnil roku 1933 díky řediteli deníku Le Petit Niçois Albertovi Lejeuneamu. Tento závod se jezdí také dodnes.⁴⁶

Jedním z nejstarších etapových závodů je Deutschland Tour. Jeho první ročník se uskutečnil již v roce 1911. Ačkoliv má takto dlouhou historii, nikdy nebyl považován za nejvýznamnější soutěž vzhledem k neblahým dějinám Německa v první polovině 20. století. Druhý ročník se konal až v roce 1922 a do vypuknutí druhé světové války se konalo jen osm ročníků. Tradice závodu byla obnovena až po roce 1946, ale stále se konaly závody

⁴⁵ Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. 41–42.

⁴⁶ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejojvice: Rebo, s. 226.

nepravidelně. Až v roce 1999, kdy vzrostla popularita cyklistiky, si začal závod získávat dobrou pověst a jezdí se i dnes.⁴⁷

Tour de Suisse je etapový závod, který se v žebříčku umístil na čtvrté pozici za Tour de France, Giro d'Italia a Vuleta a España. První ročník se konal v roce 1933 a zvítězil v něm Rakušan Max Bulla. Díky krajině byla tato soutěž považována za vrchařskou. Soutěž nebyla přerušena na celé období druhé světové války, ale jen v roce 1940 a 1943–1945. V poslední době je velká účast významných cyklistů především kvůli vhodnému načasování soutěže. Červen je skvělý termín pro tuto akci. Hodně cyklistů ji totiž využívá hlavně jako ideální přípravnou akci na Tour de France.⁴⁸

Cratérium du Dauphiné libéré patří mezi krátké etapové závody a jezdí se ve francouzské oblasti Dauphiné. Tato oblast mezi Alpami a Středozemním mořem zahrnuje i několik částí, jež jsou zařazovány i do tratě Tour de France, a právě proto je vyhlášený. První ročník zorganizovaly v roce 1947 místní noviny La Dauphiné Libéré.⁴⁹

Vuelta al Pais Vasco je etapový cyklistický závod autonomním společenstvím Baskicka na severu Španělska. V prvním ročníku zvítězil Francouz Francis Pelissier v roce 1924. Po sedmi letech byla řada ročníků přerušena a startovalo se opět až v roce 1935 s vítězstvím Gina Bartaliho. Poté další přerušení zapříčinila španělská občanská válka a dlouhosáhlé finanční potíže. Zpět na mezinárodní scénu se vrátila v roce 1969.⁵⁰

Další krátký etapových závod je Tirreno – Adriatico, jež se odehrává ve středoitalských Apeninách. Do národního cyklistického kalendáře uvedl tento závod deník La Gazzetta dello Sport v roce 1966, aby opět zaperlil s vrcholovými soutěžemi a prodal co nejvíce výtisků. Až do 80. let byl členěn na osm etap s celkovou délkou 850 km. Po roce 1984 počet etap vzrůstal a s ním i délka trasy až na cca 1 000 km.⁵¹

Nejvýznamnějším skandinávským etapovým závodem je Danmark Rundt. Mezi další závody konané v Evropě patří jednorázové silniční cyklistické závody jako Lutych – Bastogne – Lutych (Belgie), Paříž – Roubaix (Francie), Milán – San Remo (Itálie), Ronde van Vlaanderen

⁴⁷ Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejuvice: Rebo, s. 228.

⁴⁸ Tamtéž, s. 233.

⁴⁹ Tamtéž, s. 234.

⁵⁰ Tamtéž, s. 237.

⁵¹ Tamtéž, s. 239.

(Belgie), Amstel Gold Race (Nizozemí), Hamburg Vattenfall cyclassics (Německo),
Meisterschaft von Zürich (Švýcarsko), Flèche Wallonne (Belgie).⁵²

⁵² Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejuvice: Rebo, s. 252–273.

5 Stručný nástin společensko – ekonomických poměrů ve státech střední a východní Evropy od konce druhé světové války do konce 60. let

Po západní části Sovětského svazu byla střední a východní Evropa nejvíce zničenou částí kontinentu, a navíc se v ní odehrály značné změny a převraty. Hranice států se měnily především ve prospěch SSSR. Kromě územních změn došlo i ke změně počtu obyvatel. Mimo okupovaná území SSSR došlo k největším ztrátám na životech v Polsku, které přišlo o 4,3 milionu lidí, dále v Maďarsku se ztrátou 420 000 lidí, v Československu přišlo o život 365 000 lidí. Z demografického hlediska přišla střední a východní Evropa o většinu židovských spoluobčanů. Z Židů přežila stěží desetina, většina jich byla vyvražděna.⁵³

Sovětský svaz a jeho Rudá armáda patřili mezi hlavní geopolitický faktor určující osudy zemí jak střední, tak i východní Evropy. Sověti usilovali o to, aby zde vznikly jim naklonené režimy. To byla jejich priorita pro dohlednou dobu.⁵⁴

5.1 Poválečný vývoj Německa, vznik NDR a její vývoj do roku 1968

Německem rozpoutaná válka z roku 1939 zničila nejen nacionálněsocialistickou vládu, ale i celý německý stát. „...*Bezpodmínečná kapitulace wehrmachtu*⁵⁵ 8. května 1945 a úplné obsazení země spojeneckými vojsky znamenaly, že se německé dějiny ocitly na nulovém bodě...“⁵⁶ Vítězné mocnosti (USA, SSSR, Velká Británie a Francie) 17. července až 2. srpna 1945 projednávali, jak naloží s poraženým a obsazeným Německem. Rozdělily jej a samostatně i Berlín na čtyři okupační zóny. V nich vykonávaly veškerou státní moc. Všichni se shodli na úplném zrušení německých ozbrojených sil, odsouzení a patřičné potrestání válečných zločinců, ale především očištění německého politického života od nacismu. Stejně tak byly vítězné velmoci zajedno v přesvědčení o nezbytnosti demokratického vývoje Německa. To, že se jejich představy značně liší, ukázala až praxe.⁵⁷

⁵³ Křen, J. (2005). *Dvě století střední Evropy*. Praha: Argo, s. 542–543.

⁵⁴ Tamtéž, s. 555.

⁵⁵ Wehrmacht (česky branná moc) je označení ozbrojených sil Třetí říše z let 1935–1945.

⁵⁶ Müller, H., Krieger, K. F., & Vollrath, H. (1995). *Dějiny Německa*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, s. 314.

⁵⁷ Tamtéž, s. 314–320.



Obr. 12. Mapa rozdělení Berlína po druhé světové válce. Převzato z Cuhra, J., Ellinger, J., Gjuričová, A., & Smetana, V. (2006). *České země v evropských dějinách*. Praha: Paseka, s. nečíslované obrazové přílohy.

Už na počátku poválečných let se rozpadlo spojení vítězných mocností, které porazily nacistické Německo. S rostoucími neshodami velmocí o budoucnosti Německa došlo ke vzniku bizónie,⁵⁸ což znamenalo sjednocení okupačních zón Spojených států amerických a Velké Británie v roce 1946. K těmto velmocem se později v roce 1948 připojila i francouzská okupační zóna Německa a byla vytvořena tzv. trizónie.⁵⁹ Ta byla základem pro vznik Spolkové republiky Německo (NSR)⁶⁰ 23. května 1949 a Sovětská okupační zóna zase byla základem pro vznik Německé demokratické republiky 7. října 1949. Tyto velmoci však neměly shodné názory na vnitřní strukturu ani na zahraničněpolitické cíle, to pak vedlo k mnohým konfliktům na některých místech světa.⁶¹ Narůstání napětí mezi mocnostmi po druhé světové válce vedlo k rozpoutání studené války. Vznikaly regionální konflikty, které byly někdy řešeny diplomatickou cestou či politickým tlakem, jindy cestou vojenskou. Hlavním dějištěm studené

⁵⁸ Po skončení druhé světové války, v červnu 1945, bylo Německo rozděleno na čtyři okupační zóny. V prosinci 1946 pak došlo ke spojení zóny americké a britské. Tyto oblasti se spojily v jednu pod označením bizónie (dvouzóna).

⁵⁹ V roce 1948 se k území bizónie připojila další okupační zóna, a to francouzská, čímž vznikla trizónie (trojzóna).

⁶⁰ Německá spolková republika – NSR byla zkratka užívaná u nás. Správný překlad je ale Spolková republika Německo, tedy i zkratka SRN.

⁶¹ Müller, H., Krieger, K. F., & Vollrath, H. (1995). *Dějiny Německa*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, s. 329–330, 338.

války bylo Německo, kde ani jedna strana nechtěla přijít o toto strategicky cenné území ve středu Evropy. To pak mělo nesmírný vliv na politiku tohoto státu.⁶²

První poválečný kancléř NSR Konrad Adenauer s pomocí USA zajistil obrovský hospodářský rozmach. Spolková republika se stala významným obchodním partnerem mnoha států. Přes veškeré útrapy, které provedlo Německo během druhé světové války, získala SRN zpět i morální hodnotu. Naproti tomu v NDR chtěl pozvednout zemi Walter Ulbricht, německý komunistický politik, který chtěl pozvednout hospodářství díky těžkému průmyslu. Cíle však byly nesplnitelné, a tak začali obyvatelé NDR přihlížet k obrazu života v SRN. Díky tomu v období mezi lety 1949–1961 opustilo území Německé demokratické republiky obrovské množství obyvatel. Na území NDR hrozil hospodářský kolaps, neboť odtud utíkali ti, kteří měli budovat hospodářství.⁶³

Přítrž útěkům z NDR do NSR udělala až stavba berlínské zdi 13. srpna 1961. Touto stavbou znemožnila NDR veškeré styky mezi těmito zeměmi. Na Západ od roku 1949 do 13. srpna 1961 uprchlo 2 686 942 lidí do roku 1977 se ještě počet vyšplhal na neuvěřitelných 2 864 146 uprchlíků.⁶⁴

V NDR po vybudování zdi začala fáze dočasné hospodářské a politické stabilizace. Jejím obyvatelům tím ale byla odebrána jakákoliv možnost odejít do NSR. Ti se proto museli začít lépe vyrovnávat se se státem a s poměry v něm. Díky „Novému ekonomickému systému plánování a řízení národního hospodářství“ po roce 1963 byly do socialistického hospodářství vneseny dynamičtější prvky a motivační stimuly, které vedly k většímu zaujetí ve výrobě. NDR se stala po SSSR druhou nejsilnější komunistickou průmyslovou mocností. Hrdost části občanů vedla ke ztotožňování se se svým státem.⁶⁵

Teprve 17. prosince 1963 došlo k první dohodě o propustkách, kdy obyvatelé Západního Berlína získali možnost navštívit příbuzné žijící ve východním sektoru města. V následujících letech proběhlo ještě několik dohod o propustkách, po roce 1966 již nikoliv.⁶⁶

⁶² Müller, H., Krieger, K. F., & Vollrath, H. (1995). *Dějiny Německa*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, s. 331–334.

⁶³ Tamtéž, s. 339–342.

⁶⁴ Tamtéž, s. 373.

⁶⁵ Tamtéž, s. 377.

⁶⁶ Tamtéž, s. 383.

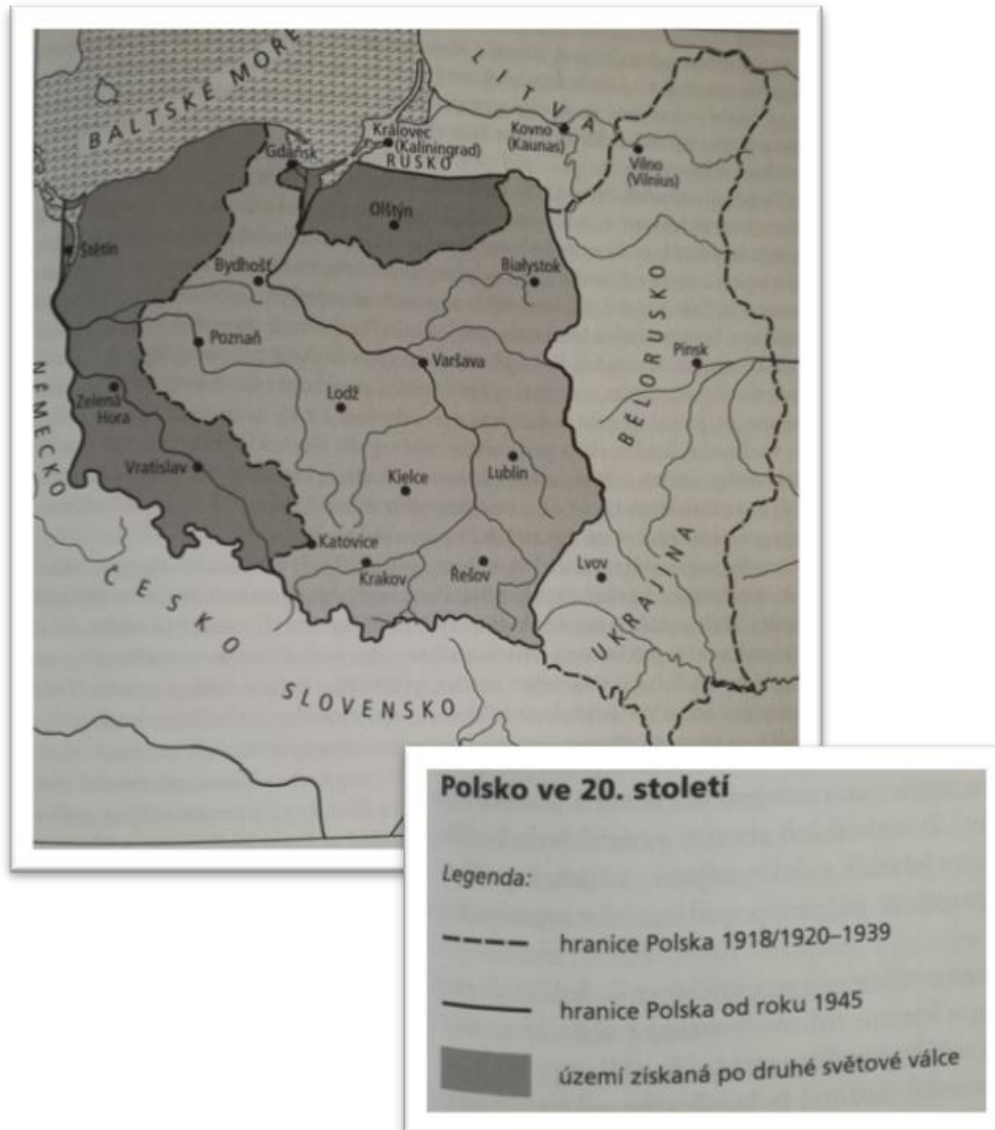
5.2 Poválečný vývoj Polska, vznik PLR a její vývoj do roku 1968⁶⁷

Polsko byl stát, který prošel taktéž velkými změnami. Oproti svému předválečnému stavu přišlo asi o pětinu svého území a jeho teritorium bylo direktivně posunuto o stovky kilometrů směrem na západ. V únoru 1945 na setkání velké trojky v Jaltě schválili F. D. Roosevelt, W. Churchill a J. Stalin posun hranic Polska směrem na západ. Za zájmy Polska vystupoval tehdy Stalin, který správně odhal, že čím větší bude posun hranice na západ, tím větší bude ne-li pocit vděčnosti, aspoň tedy potřeba hledat oporu v Sovětském svazu.⁶⁸ Za svá východní území (převážně ukrajinská a běloruská) bylo Polsko odškodněno východními německými zeměmi. A protože tyto země patřily před válkou k Polsku, byli němečtí obyvatelé vystěhováni. Hranice Polska byly posunuty pouhým velmocenským rozhodnutím o několik set kilometrů na západ, takže i Poláci z bývalého východního pohraničí byli donuceni se přestěhovat na západ.⁶⁹

⁶⁷ V letech 1945–1952 existoval tento stát pod názvem Polská republika. Od roku 1952–1989 nesl název Polská lidová republika (PLR).

⁶⁸ Kosman, M. (2011). *Dějiny Polska*. Praha: Karolinum, s. 335.

⁶⁹ Tamtéž, s. 542, též Mackenzie, S. P. (2012). *2. světová válka v Evropě*. Brno: CPress, s. 74–75.



Obr. 13. Územní změny Polska ve 20. století. Převzato z Kosman, M. (2011). *Dějiny Polska*. Praha: Karolinum, s. 339.

Pozitivem ovšem bylo podstatné rozšíření přístupu k moři (rámcově od Elblagu až po Štětín) a také to, že získalo, byť zničené, ale průmyslové oblasti Slezska místo zemědělsky zanedbaných východních provincií.⁷⁰

Dvojím přechodem operací II. světové války přes toto území zde ale došlo ke ztrátám na životech v řádu milionů, a navíc byla záměrně zdecimována polská národní elita. Její ztráty dosahovaly zhruba poloviny u inženýrů, tři pětiny u právníků, dvě pětiny u lékařů a téměř jedné

⁷⁰ Mackenzie, S. P. (2012). *2. světová válka v Evropě*. Brno: CPress, s. 75.

třetiny u vysokoškolských učitelů. A k tomu všemu zde byli mladí Poláci zbaveni na šest let možnosti vysokoškolsky se vzdělávat.⁷¹

Po válce se Polsko stalo pod nesmlouvavým sovětským vlivem komunistickým státem. Poměry v Polsku těsně po skončení druhé světové války dobře ukazují, jaký rozvrat, zmatek a úpadek morálky zapříčinil válečný konflikt. Společným zájmem v Polsku nebyla radost z konce války, ale nejistota a strach. Hranice na západě ještě nebyly definitivně stanoveny, o to se měla postarat teprve mírová konference. Spousta polských občanů měla strach z dalšího přesídlování mnohdy za hrozných podmínek. Polsko bylo obsazeno Rudou armádou a k moci se dostali komunisté.⁷²

Už v roce 1945 proběhlo znárodnění průmyslu, bank a dopravy. Potřeby průmyslu nebyly nijak uzpůsobeny potřebám Polska, nýbrž potřebám Sovětského svazu, ty pak vyplývaly z aktuální mezinárodní situace. Průmysl byl zaměřen na vojenské potřeby. Začalo budování hutních podniků a závodů těžkého strojírenství a tyto polské podniky vyráběly podle sovětských technologií, které byly oproti západním zastaralé. To však nevadilo do té doby, než nastalo období politického tání a otevírání se Polska Západu, pak mělo polské zboží nízkou konkurenceschopnost.⁷³

V roce 1949 došlo k násilné kolektivizaci části zemědělství. Došlo zde ale jen k likvidaci nejbohatších sedláků. Komunisté se však neodhodlali k tak razantním krokům jako posílání do vězení či pracovních táborů jako Stalin v Sovětském svazu ve třicátých letech, protože měli obavy, že by mohli sedláci přerušit dodávky zemědělských produktů, které byly nutné k zásobování měst se vzrůstajícím počtem obyvatel díky budování průmyslu. Kolektivizace proto byla v Polsku neúspěšná. Oproti jiným státům byl však režim tolerantnější k tradiční katolické církvi. Rok 1956 přinesl Poznaňské povstání,⁷⁴ které bylo násilně potlačeno. Následné uvolnění 60. let bylo provázáno hospodářskou stagnací.⁷⁵

„...Druhá světová válka zanechala ve většině slovanských států spoušť a stopy po zhoubné činnosti nacistických okupantů. Mezi postiženými bylo v první řadě Polsko, kde všechny

⁷¹ Křen, J. (2005). *Dvě století střední Evropy*. Praha: Argo, s. 543.

⁷² Friedl, J., Jurek, T., Řezník, M., & Wihoda, M. (2017). *Dějiny Polska*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, s. 507.

⁷³ Tamtéž, s. 515.

⁷⁴ Poznaňské povstání nebo též známé jako Poznaňský červen byl první masový protest obyvatel Polska proti komunistické vládě. Došlo k němu 28. června 1956 v Poznani. Protesty 100 000 dělníků vyvolal nedostatek potravin a spotřebního zboží, špatná úroveň bydlení, pokles příjmu obyvatel a obecně špatná ekonomická politika.

⁷⁵ Friedl, J., Jurek, T., Řezník, M., & Wihoda, M. (2017). *Dějiny Polska*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, s. 517.

sektory veřejného života musely být vybudovány na úplně nových základech. Tělovýchova byla jedním z činitelů, kterému byla ve výstavbě věnována náležitá pozornost. Sport byl postaven na úroveň ostatních prostředků, které mají sloužit po vykonané práci tělesnému i duševnímu odpočinku pracujících. Prvním předpokladem nastoupení nového směru bylo postavení tělocvičných středisek, ve kterých mělo být skutečně sjednocení a provozování sportu podle zásad nejmodernějších, které by vyhovovaly požadavkům hygieny. Práce, která zde očekávala nadšené činitele nového sportovního života, byla gigantická. Ústřední úřad pro tělesnou výchovu se jí však nezalekl. Po tři roky budoval hřiště a stadiony. Dnes, v den, který i pro bratrské Polsko je stejného významu jako pro náš národ, se mohou naši slovanští bratři pochlubit úspěchem skutečně jedinečným. Na území Polska bylo vybudováno 12.000 různých sportovních a tělovýchovných středisek. Venkov byl již podchycen a zapojil se také do sportovního života. Do konce letošního roku založí zemědělské ústředí na venkově 1500 sportovních klubů. Den 1. máje oslaví sportovci důstojným způsobem. Budou uspořádány hromadné sportovní soutěže s účastí přes 150.000 cvičenců. Ve Varšavě se nyní začal budovat mohutný olympijský stadion, který se bude řadit k nejlepším sportovním střediskům na celém světě. V příštích letech po dobudování stadionu bude každý 1. květen oslaven na jeho ploše mohutným nástupem sportovců z celého území Polské republiky...“⁷⁶

5.3 Vývoj Československa v letech 1945–1968

Po válce mělo Československo výhodnější pozici než jeho sousední země střední Evropy. Patřilo k vítěznému táboru a na rozdíl od Polska nebylo předmětem sporů mezi W. Churchillem a J. Stalinem. Jedinou územní změnou československých hranic bylo odstoupení Podkarpatské Rusi (dnešní Zakarpatské Ukrajiny) Sovětskému svazu v letech 1945–1946.⁷⁷ Také česká elita byla během války na dlouhých šest let zbavena možnosti získat vysokoškolské vzdělání.⁷⁸ Na jaltské konferenci nebylo předmětem jednání a na postupimské konferenci bylo schváleno vysídlení zdejší německé menšiny Československo byl stát mezinárodně neproblematický, poměrně rychle se po válce hospodářsky zotavoval, hovořilo se o něm jako o demokratické zemi a byl jednou z několika málo zemí, které slibovaly vnitropolitickou stabilitu. Už za války se občanské strany i strana komunistická dokázaly

⁷⁶ Rudé právo, 1. 5. 1948, s. 8.

⁷⁷ Křen, J. (2005). *Dvě století střední Evropy*. Praha: Argo, s. 542.

⁷⁸ Tamtéž, s. 543.

dohodnout. Do roku 1948 bylo Československo jedinou zemí střední Evropy, která se dokázala rychlostí své obnovy vyrovnat zemím západní Evropy.⁷⁹

Čtvrtého dubna 1945 v Košicích byla ustanovena nová československá vláda a v květnu se přesunula do Prahy. Jedním z prvních cílů po válce bylo vytvoření národního státu Čechů a Slováků. Pro splnění tohoto cíle byli překážkou Němci, kterých bylo v republice přes tři miliony. Po válce využili přední českoslovenští politici poválečné atmosféry naplněné nenávisť všeho německého. Dekrety prezidenta Edvarda Beneše⁸⁰ tvořily podklady pro jejich vystěhování. Sám byl o vystěhování německých občanů přesvědčen. Vydáním Ústavního dekretu prezidenta republiky o úpravě československého státního občanství osob národnosti německé a maďarské byli Němci zbaveni československého občanství a stali se cizinci na území Československa. K odsunu dostalo Československo souhlas od velmocí již za války a na postupimské konferenci byl už jen potvrzen. Do října 1946 byl problém vyřešen odsunem německého obyvatelstva. Následně byli vyhnáni a jejich majetek byl zkonfiskován. Při odsunu zemřelo kolem sedmi tisíc Němců.⁸¹



Obr. 14. Druhý prezident Československa, Edvard Beneš. Převzato z <https://cs.wikipedia.org/> (3. 12. 2017).

⁷⁹ Křen, J. (2005). *Dvě století střední Evropy*. Praha: Argo, s. 568.

⁸⁰ Edvard Beneš byl druhým československým prezidentem v letech 1935–1948.

⁸¹ Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křížovky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko, s. 214–215.

Odsun měl historický význam v tom, že byl dlouhodobý konflikt mezi Čechy a Němci v českých zemích rozhodnut náhle a dramaticky. Tento problém se vlekl již od dob národního obrození a během druhé světové války dosáhl svého vrcholu, kdy chtěli nacisté zlikvidovat český národ.⁸²

Ačkoliv odsun schválily všechny strany, největšího zisku se dočkala KSČ. Nejen že obsadila veškerá ministerstva a úřady, které zabezpečovaly osídlování pohraničí, ale také prosadila, že zabavený majetek odsunutých Němců připadne nejchudším vrstvám. S touto vrstvou obyvatel totiž počítala KSČ jako s důležitou oporou u voleb. První poválečné parlamentní volby se uskutečnily v květnu 1946, kdy se v českých zemích zvítězila KSČ. Na Slovensku patřilo vítězství Demokratické straně, ale i přes tento neúspěch získala KSČ dostatek hlasů a stala se nejsilnější stranou v zemi. Výsledek voleb se projevil ve složení vlády, kdy komunisté získali křeslo předsedy vlády, na nějž usedl předseda strany Klement Gottwald.⁸³ Dále si komunisté podrželi vlivná místa na ministerstvech vnitra, informací a zemědělství.⁸⁴



Obr. 15. Klement Gottwald, premiér a čtvrtý prezident Československa. Převzato z <https://cs.wikipedia.org/> (3. 12. 2017).

⁸² Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křižovatky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko, s. 215.

⁸³ Klement Gottwald byl československý komunistický politik. Po druhé světové válce vykonával funkci premiéra. V roce 1948, po převzetí moci komunisty byl zvolen prezidentem Československa.

⁸⁴ Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křižovatky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko, s. 217.

KSČ měla své tajné agenty ve všech politických stranách, díky tomu se jí povedlo na podzim 1947 částečně zrušit Demokratickou stranu. V tzv. Vítězný únor (25. února 1948) se podařilo KSČ převzít moc. Demokratická strana si sice uvědomovala vážnost situace, ale až přespríliš spoléhala na prezidenta republiky Edvarda Beneše. Prezident byl ale pod nátlakem donucen podepsat veškeré komunistické požadavky (např. přijal demisi nekomunistických ministrů a doplnil vládu komunisty navrženými kandidáty) a Národní shromáždění⁸⁵ vyslovalo Gottwaldově vládě důvěru všemi hlasy. K dalšímu vývoji byly důležité změny ve vedení tehdejší policie (Sbor národní bezpečnosti – SNB),⁸⁶ kdy bylo nekomunistické vedení nahrazeno výhradně komunisty.⁸⁷

Komunistický režim plánovitě likvidoval své odpůrce politické, náboženské představitele a nekomunistickou inteligenci. Vyšší vzdělání bylo omezeno jen na jedince politicky spolehlivé. Společenské organizace jako Junák, Sokol či Orel byly označeny za buržoazní a byly nepřípustné pro režim, proto byly zakázány. Zvláště v prvních letech po převratu docházelo k vykonstruovaným procesům,⁸⁸ které byly zacíleny proti potenciální opozici a mnohdy končily i trestem smrti. Dne 10. května 1949 ztroskotalo jednání mezi vládním zmocněncem dr. Čepičkou a arcibiskupem Beranem o církevních školách. Beran podepsanou dohodu zrušil a zakázal kněžím, aby se účastnili politického života nejen v KSČ, ale i v jiných politických stranách. Na schůzi biskupů bylo rozhodnuto o kněžské suspenzi těch, kteří neuposlechnou. Po papežském dekretu v srpnu téhož roku měla situace pokračovat automatickou exkomunikací všech komunistů. Napětí rostlo a docházelo až k rozpouštění řádů, čtení protestních pastýřských listů, a nakonec k novým zásahům složek bezpečnosti.⁸⁹

Již v březne 1948 komunisté znárodnili velké množství podniků, došlo k rozdělení statků, vydali zákon o všeobecném zdravotním pojištění a provedli reformu školství. Velké změny postihly i hospodářství. To bylo budováno centrálně dle sovětského vzoru. Důraz byl kladen na těžký průmysl, a to zejména zbrojní. Malé podniky se podřizovaly potřebám

⁸⁵ Národní shromáždění republiky Československé byl nejvyšší zákonodárný sbor Československa v období let 1918–1939 a 1945–1960.

⁸⁶ Sbor národní bezpečnosti měl hlavní úlohu mezi represivními nástroji moci v socialistickém Československu.

⁸⁷ Cuhra, J., Ellinger, J., Gjuričová, A., & Smetana, V. (2006). *České země v evropských dějinách*. Praha: Paseka, s. 173–175.

⁸⁸ Vykonstruované procesy bylo označení soudního procesu, jehož cílem nebylo provedení řádného soudního řízení, ale odsouzení obžalovaného za trestné činy, které nikdy nespáchal. Cílem bylo odůvodnit předem určený rozsudek.

⁸⁹ Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křižovatky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko, s. 228–240.

velkopodnikům, nikoliv potřebám vnitřního trhu. Těžký průmysl se rozvíjel na úkor průmyslu spotřebního. Zemědělství na tom bylo obdobně. Po pozemkových reformách se snížil rozsah tržního obilí a dvouletky byly plněny jen na zhruba 80 %. To způsobilo problémy se zásobováním měst. Došlo k masovému náboru do KSČ i z jiných stran, a to i pod nátlakem, často jen pouhým rozesláním přihlášek, kdy odmítnutí vstupu do strany znamenalo pronásledování a teror celé rodiny.⁹⁰

V roce 1953 zemřel Stalin a nedlouho na to i Klement Gottwald. Novým prezidentem se stal Antonín Zápotocký. Nicméně v důsledku neustálé preference těžkého a vojenského průmyslu se v ČSR projevovaly stále větší a větší ekonomické problémy. Značný nedostatek potravin, spotřebního zboží a nízké výkupní ceny pro rolníky, to vedlo k rozpadům družstev a spousta družstevníků se vracela k soukromému hospodaření. Dne 1. června 1953 proběhla měnová reforma. Znehodnocení měny postihlo většinu pracujících. Náklady na živobytí vzrostly mnohonásobně více než mzdy. Tato situace způsobila vlnu protestů. V září 1953 konečně došlo k důležitému obratu od těžkého průmyslu ke spotřebnímu zboží a zemědělské technice. Přibližně od roku 1954 došlo ke stabilizaci ekonomiky v ČSR. Zlepšení situace v zemědělství přišlo až s rokem 1959. Začal platit nový výkupní systém a s ním i vyšší výkupní ceny, pokročil vývoj zemědělských strojů, tím nastal růst zemědělské výroby a stabilizace JZD.⁹¹

Po Stalinově smrti došlo k odsouzení kultu jeho osobnosti. V roce 1960 zavedla ústava Československé socialistické republiky nový název státu (Československá socialistická republika), státním zřízením, které zakotvila, byl socialismus a také vznikly nové státní symboly. V padesátých letech nastala po období stalinismu jistá změna, krátké období chruščovovského tání,⁹² které po Stalinově smrti vedlo i k uvolnění tehdejší ČSSR. I po hospodářské stránce se dařilo celé Evropě v ekonomickém růstu. Nutno však podotknout, že vzhledem k nedostatku některého zboží, musela být v roce 1963 zrušena pětiletka.⁹³

⁹⁰ Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křižovatky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko, s. 240–245.

⁹¹ Jednotné zemědělské družstvo (JZD) byl název zemědělských družstev. Po roce 1948 v Československu začaly v důsledku socialistické zemědělské politiky vznikat JZD za účelem vytvoření co největších orných ploch.

Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křižovatky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko, s. 270–275.

⁹² Chruščovovské tání označuje období v dějinách Sovětského svazu po Stalinově smrti, které trvalo od poloviny padesátých let do poloviny let šedesátých 20. století. Ve vnitropolitickém životě Sovětského svazu došlo k určitému uvolnění a oslabení totalitní moci. Pojmenování souvisí s Nikitou Sergejevičem Chruščovem, který v letech 1953–1964 zastává funkci prvního tajemníka Komunistické strany Sovětského svazu (KSSS).

⁹³ Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křižovatky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko, s. 281.

Veřejní kritici československé politiky byli trestáni a tresty skončil i sjezd československých spisovatelů v červnu 1967. Sjezd byl předzvěstí Pražského jara. Krize v Československu se naplno projevila na zasedání ÚV KSČ⁹⁴ na konci roku 1967. Oponentní proud KSČ zde prosadil svůj požadavek na odchod Antonína Novotného z jeho funkce prvního tajemníka. Jeho místo v lednu 1968 obsadil Slovák Alexander Dubček, jenž byl do této doby komunistický funkcionář. Nastala éra Pražského jara,⁹⁵ která je s jeho jménem spjata.⁹⁶

⁹⁴ Ústřední výbor Komunistické strany Československa byl nejvyšším orgánem KSČ.

⁹⁵ Pražským jarem je označováno období politického uvolnění v Československu v roce 1968. Toto období začalo již v roce 1967 na prosincovém zasedání Ústředního výboru KSČ, kdy se prvním tajemníkem ÚV KSČ stal Alexand Dubček a pokračovalo až do 21. srpna téhož roku, kdy vojska Varšavské smlouvy vstoupila v čele s armádou Sovětského svazu do Československa, aby zastavila započaté reformy. Reformy Pražského jara byly pokusem uvolnit režim a urychlit proces demokratizace. Tento záměr se ale neseťkal s pochopením na sovětské straně, která vyslala tisíce vojáků, aby zahájili okupaci státu, jež měla odstranit z vedení státu reformní komunisty.

⁹⁶ Cuhra, J., Ellinger, J., Gjuríčová, A., & Smetana, V. (2006). *České země v evropských dějinách*. Praha: Paseka, s. 230–231, též Kalous, J., & Kocian, J. (2012). *Český a slovenský komunismus (1921–2011)*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, s. 342–345.

6 Historie vzniku cyklistického etapového Závodu míru a historická analýza jeho jednotlivých ročníků do roku 1967

Závod míru (slovensky Preteky mieru, polsky Wyścig Pokoju, německy Friedensfahrt, francouzsky Course de la Paix rusky Велогонка Мира), byl největší amatérský cyklistický závod po 2. světové válce ve Východní Evropě.

6.1 Vznik Závodu míru

Myšlenka o zorganizování několikadenního silničního mezinárodního závodu, který byl do té doby k vidění pouze v západních zemích, se objevila krátce po skončení druhé světové války. Právě pár nadšenců a příznivců cyklistiky kolem redakce Rudého práva⁹⁷ a Glosu Ludu (později také znám jako Trybuna Ludu)⁹⁸ a cyklistické svazy Československa a Polska začali sprádat plány. Později se přidaly i deníky Neues Deutschland,⁹⁹ Pravda a cyklistická federace Sovětského svazu a Německé demokratické republiky.



Obr. 16. Titulek z deníku Rudé právo z roku 1948, kdy se o tomto závodě ještě nemluvalo jako o Závodu míru, ale jako o cyklistickém závodě Praha – Varšava, Varšava – Praha.¹⁰⁰ Převzato z *Rudé právo*, 1. 5. 1948, s. 8.

Záměr se poprvé objevil v létě roku 1947 na stránkách Rudého práva. Tomu všemu předcházela sled diskuzí a jednání, neboť se naše země z dlouhého válečného strádání vracela teprve k normálnímu běžnému životu a nebylo snadné zabezpečit sjízdnost silnic, vhodné stravování a ubytování. Nic však organizátorům nezabránilo v jejich nadšení, a proto na začátku

⁹⁷ Rudé právo byl deník a ústřední tiskový orgán Komunistické strany Československa (KSČ), který hrál důležitou roli v propagandě režimu. Deník byl založen v roce 1920, když došlo k rozkolu mezi českými sociálními demokraty a komunisty. Noviny vycházely ilegálně i během druhé světové války. V období mezi 1948–1989 bylo Rudé právo deníkem s nejvyšším nákladem přesahujícím 2 170 000 výtisků a sehrávalo klíčovou roli v ideologické propagandě.

⁹⁸ Deník Trybuna Ludu vznikl po sloučení dvou novin (Glosu Ludu a Robotnik). Jeho první vydání se objevilo poprvé v roce 1948. Tento sociálně-politický deník se vydával ve Varšavě v letech 1948–1990.

⁹⁹ Neues Deutschland (česky Nové Německo) je německý levicový deník, který začal vycházet v dubnu 1946 jako orgán Ústředního výboru Sjednocené strany Německa. Za dob NDR to byly nejvýznamnější noviny v zemi.

¹⁰⁰ Rudé právo kvůli cyklistickému závodě Praha – Varšava, Varšava – Praha vydal zvláštní vydání Rudého práva, na které upozorňuje v titulku na poslední stránce novin z 1. května 1948. Toto zvláštní vydání se nám však nepodařilo sehnat v žádném z knihovnických archivů.

roku 1948 vyšel v Rudém právu článek, který ohlašoval, že 1. května 1948 odstartuje první ročník mezinárodního etapového cyklistického závodu v Praze a ve Varšavě.¹⁰¹



Obr. 17. Deníky Rudé právo, Trybuna Ludu a Neues Deutschland.¹⁰² Deníky, jež organizovaly¹⁰³ a spolufinancovaly Závod míru. Převzato z <http://www.modernidejiny.cz/> (2. 12. 2017), <https://www.tvn24.pl/> (25. 11. 2017) a <https://www.wikipedia.org/> (25. 11. 2017).

Myšlenky uspořádání cyklistického závodu mezi dvěma zeměmi se chopil redaktor Rudého práva Jan Blecha a náčelník autobusového nádraží Karel Točl. Blecha, nadšený sportovec a psavec. Točl, cyklistický závodník, cyklistický rozhodčí a bývalý výborný atlet A. C. Sparty. Později také turista, který byl znám pro své cesty po celé Evropě.¹⁰⁴

16. března 1948 byla v Praze schůzka, kde otázky jen létaly. Kolik etap by závod měl mít? Jaký počet závodníků? Jaká města budou cílová? Otázek byly stovky, ale ta nejzásadnější zněla: Kdo vše bude financovat? Právě 1. května 1948 přišlo s odpovědí Rudé právo ve vydání, které bylo věnováno tomuto cyklistickému závodu:

¹⁰¹ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 7–13.

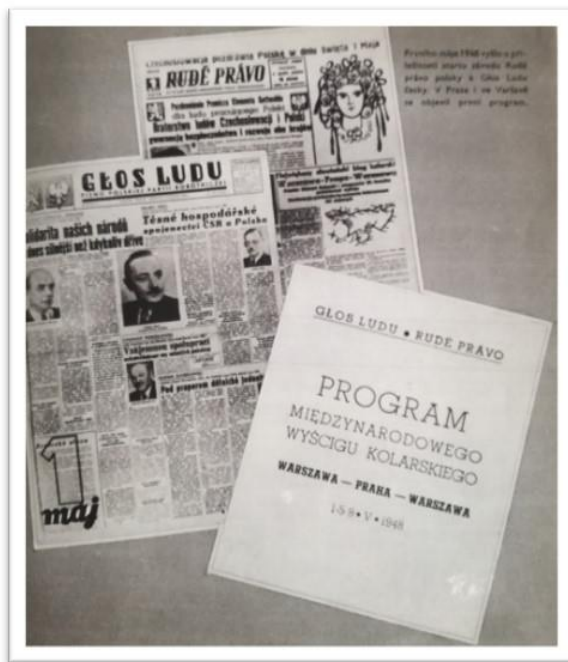
¹⁰² Od roku 1952 se stal spoluorganizátorem deník Neues Deutschland a cyklistický svaz NDR. Od té doby vedla trasa závodu mezi městy Varšava, Berlín a Praha. Každoročně začínal v jednom z nich. Závodníci z NDR se však závodu účastnili již od III. ročníku v roce 1950.

¹⁰³ Na organizaci závodu se podílely i cyklistické svazy Polska a Československa. Patronát nad Závodem míru 1948 převzali ministerský předseda ČSR Klement Gottwald a náměstek předsedy polské vlády Władysław Gomułka.

¹⁰⁴ Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. 7.

„...Na oslavu historických květnových dnů pořádají cyklistické svazy Polska a Československa za spolupráce časopisu *Głos ludu* a *Rudé právo* mezinárodní etapové závody, jejichž rozsah překoná vše, co bylo až dosud v cyklistice slovanských států uskutečňováno...“¹⁰⁵

Zajistit na I. ročník závodu velký počet závodníků nebylo také zrovna snadné. Mezinárodní styky byly totiž válkou porušené a v západních zemích se dokonce mluvilo a psalo pohrdavě o připravovaném závodu. Přes to vše se již v prvních ročnících povedlo dát závodu mezinárodní charakter.¹⁰⁶



Obr. 18. Na prvního máje v roce 1948 vyšlo při příležitosti startu závodu *Rudé právo* polsky a *Głos ludu* česky. Jak v Praze, tak i ve Varšavě se objevil první program. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

Po prvním ročníku se organizátoři dohodli, že se bude závod jezdit pouze jedním směrem. Jeden rok se bude start v Praze, další rok naopak ve Varšavě. Druhý ročník závodu je kuriózní, neboť náš cyklista Jan Veselý od začátku druhé etapy až do poslední etapy jel ve žlutém trikotu (trikot pro vedoucího závodníka). Ve třetím ročníku získal závod své jméno Závod míru a stal se tak manifestací myšlenky míru a přátelství mezi národy. V roce 1952 se k jubilejnímu pátému ročníku přidává i Berlín, takže se závod rozšířil na silnice tří států.

¹⁰⁵ Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. 7.

¹⁰⁶ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 11.

K Rudému právu a Trybuně Ludu se nově zapojil i Neues Deutschland. O dva roky později, v roce 1954, byl po dlouhých bojích, jak oficiálních, tak i zákulisních, Závod míru uznán mezinárodní cyklistickou unií. Konečně byl začleněn do mezinárodního kalendáře. Díky tomu je Závod míru od té doby největším amatérským etapovým závodem na světě.¹⁰⁷

Během prvního ročníku padlo nesčetněkrát slovo mír v souvislosti se závodem. Název Závod míru vznikl oficiálně až v roce 1950, ačkoliv již o rok dříve, v roce 1949, se v evropském tisku dne 21. dubna objevil na titulní straně zřetelný nadpis: „*1. května začíná Závod míru!*“¹⁰⁸

Za dvacet let čili dvacet ročníků se zúčastnilo Závodu míru 1 255 závodníků ze 34 zemí a pěti kontinentů.¹⁰⁹

„...*Žádná statistika nemůže vyjádřit atmosféru, sportovní štěstí, nadšení i zklamání, tragédie malé i větší, žádná statistika nemá tu sílu otevřít obzor do šíře, aby dala nahlédnout do niter každého z těch, kteří bojovali, bojují a budou bojovat mezi třemi socialistickými zeměmi o prvenství. Každá minuta je od prvního pokynu startéra k zahájení boje doslova nacpána událostmi...*“¹¹⁰

„...*Kdyby československá cyklistika nedala světovému pelotonu nic víc než Závod míru, přesto by měla nehynoucí zásluhu na převratném rozvoji tohoto sportovního odvětví. Květnové etapy s nejušlechtlejším symbolem lidstva – Picassovou holubicí – ve znaku znamenají dnes největší závod amatérů. Pravidelně přitahují pozornost nejlepších jezdců Evropy i ostatních kontinentů, staly se vysokou školou cyklistiky a organizačním vzorem všem dalším pořadatelům...*“¹¹¹ Takto ocenil Závod míru generální sekretář Mezinárodní cyklistické federace (UCI) Michal Jekiel.

¹⁰⁷ Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. 8–9.

¹⁰⁸ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 17.

¹⁰⁹ Pondělík, J. (1968). *Jan Veselý – Život v pelotonu*. Praha: Naše vojsko, s. 26.

¹¹⁰ Kubec, J. (1980). *Boj o bílou holubicí – Cyklistická martyria Jana Kubra*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 208.

¹¹¹ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. přebal knihy.



Obr. 19. Picasova holubice se stala symbolem Závodu míru. Vlevo: Antonín Bartoníček,¹¹² československý cyklista a vítěz celkem šesti etap Závodu míru, který slavnostně vypouští holubici míru na počest svého etapového vítězství. Vpravo: Pod označení Závod bez hranic pronikly májové etapy na stránky tisku po celé Evropě. Převzato z Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

6.2 Ročník I. (1948)¹¹³

Část závodníků I. ročníku vyjžděla 1. května 1948 ze startu etapového závodu ve směru Praha – Varšava a část ve směru Varšava – Praha, aby se 5. května postavili na bílou čáru cílových měst. V Praze odstartovalo 7 družstev a v ten samý den, ale ve Varšavě, dokonce 10.¹¹⁴

¹¹² Antonín Bartoníček se narodil 20. února 1949 a byl jedním z vynikajících československých cyklistů. V Závodu míru byl úspěšný, celkem šestkrát první v etapách Závodu míru. Poprvé se Závodu míru zúčastnil v roce 1974. Jeho fotografii jsem zde použila kvůli symbolice vypouštění holubice míru.

¹¹³ Pro číslování ročníků jsem použila stejné značení jako deník Rudé právo, který byl jeden z hlavních organizátorů tohoto cyklistického etapového závodu.

¹¹⁴ Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. 9.



Obr. 20. Slavnostní přestřižení startovní pásky prvního ročníku Závodu míru 1. května 1948 v Praze. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

Organizace nebyla tak dokonalá. Během etap se nikomu o lékařské pomoci ani nezdálo. Mechanický vůz jel až na konci celého pelotonu. Počet pořadatelů kolem trati byl minimální. Závodníci to neměli vůbec lehké. Spousta defektů, pádů a zranění. Silnice po válce byly také ve špatném stavu, a tak organizátoři museli zabezpečit jejich sjízdnost. Doprovod závodníků byl opravdu nevelký. Jela dvě auta rozhodčích, dvě auta funkcionářů, dva nákladní automobily, na jejichž ploše se tísnili mechanici. Novináři tenkrát jeli v autobuse, ale později se ukázalo, že z něj neviděli téměř nic. Na úplném konci pak jel sběrný vůz, který nakládal ty, kteří vzdali. Čtyři příslušníci Bezpečnosti na motocyklech zabezpečovali trasu. Neexistovalo rozhlasové propojení celého konvoje a už vůbec žádná dohoda se železnicemi, takže se stávalo, že cyklisty najednou zastavily stažené závory. I rozhodčí se potýkali s problémy. Krejčů na cestě do Žiliny podlezl závory, avšak rozhodčí zastavili před nimi a čekali, až přejede vlak. Když pak dorazili do cíle, závodník tam na ně čekal už asi pět až deset minut.¹¹⁵

V Praze proběhlo slavnostní zahájení prvního ročníku Závodu míru. Cyklisté se připravili na startovní čáru před Obecním domem ve 14 hodin 30 minut. Následoval projev

¹¹⁵ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 17, též Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. 8.

Viléma Novotného, tehdejšího šéfredaktora Rudého práva a poté dal Karel Tocl, hlavní rozhodčí, pokyn ke startu.¹¹⁶

Délka trati z Prahy do Varšavy byla 1 106 km a byla rozčleněna na 7 etap. Odstartovalo 53 závodníků z nichž do cíle dojelo jen 39. Vítězem se stal Alexander Zorič z Jugoslávie s celkovým časem 35:53,16 h. Druhé místo obsadil Eman Krejčů z Československa a třetí Józef Kapiak z Polska. V soutěži družstev obsadilo první místo Polsko, druhé Rumunsko a třetí Československá republika. Průměrná rychlost, jakou jeli závodníci tohoto závodu, činila 30,7 km/h.¹¹⁷

„...Již jen několik hodin nás dělí od startu největšího cyklistického závodu v dějinách Slovanstva Praha – Varšava a Varšava – Praha, kdy bude od Prašné brány, po slavnostních projevech zástupce vlády velvyslance Polské republiky J. Olszewského, vypuštěn peloton jezdců na trať závodu. Zahraniční závodníci skončili již veškeré přípravy a očekávají jen pokyn startéra, aby se vydali v boj s časem, počasím a soupeři...“¹¹⁸

První ročník závodu měl skvělou atmosféru, kterou navozovali diváci v etapových městech. Přijali závodníky s otevřenou náručí. Fanouškové dokonce zastavili vůz s polským rozhodčím Szymczykem. Šestiletá holčička mu dala pusku a podala kytici a on se v cíli se slzami v očích svěřil: „...Nic tak krásného jsem v životě nepoznal. Láska lidí, úcta jednoho k druhému, už jenom pro tyto děti musíme našim závodem bojovat za mír...!“¹¹⁹

S etapovými cyklistickými závody do té doby nikdo neměl žádné zkušenosti, a proto každý jel, jak mu vyhovovalo. Galusky praskaly poněkud často na silnicích, které byly mnohde ještě poničené následkem války. Každý závodník si na rameni vozil náhradní galusky, a také si je musel umět sám vyměnit. Na to byli účastníci závodu připravováni v krátkém tréninkovém táboře, který našim cyklistům financovala redakce Rudého práva.¹²⁰

„...Kdo se podívá na mapu a změří si vzdálenost mezi Varšavou a Prahou, zjistí, že vzdálenost obou měst je úctyhodná. 880 km musili ujet po silnicích Polska a Československa účastníci závodu Varšava – Praha, než se dostali před brány naší Prahy, která připravila všem

¹¹⁶ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 17.

¹¹⁷ Kubec, J. (1980). *Boj o bílou holubici – Cyklistická martyria Jana Kubra*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 199.

¹¹⁸ Rudé právo, 1. 5. 1948, s. 8.

¹¹⁹ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 17.

¹²⁰ Tamtéž, s. 18.

účastníkům závodu skvělé uvítání. Desetitisíce diváků do Ruzyně až po letenský stadion lemovaly trať, kudy projížděli hrdinové silnic, nesoucí přátelské poselství z bratrské Varšavy. Můžeme však říci, že tak nadšené pozdravy, jakých se jim dostalo od Pražanů, mezi nimiž nechyběla ani školní mládež, částečně oblečená do národních krojů, mávající praporky, byly skutečně zasloužené. Trať, kterou museli překonat, byla vroubená polskými a československými obyvateli, kteří je nadšeně pozdravovali v jejich zápolení. Každý zúčastněný bojoval ze všech svých sil, neboť každý toužil po tom, aby to byl právě on, který dobude vítězství svým barvám. Ten boj, který se odehrával ve dnech 1.–5. května na silnici mezi Varšavou a Prahou nemá v dějinách slovanské cyklistiky dosud žádné obdoby a svým významem a uspořádáním se zařadila „Slavjantour“ mezi nejmohutnější cyklistické závody v Evropě. Zatímco dnem 5. května skončil boj z Varšavy do Prahy, druhý směr závodu z Prahy do Varšavy se dostává do plného tempa. Závodníci mají po středě za sebou čtvrtou etapu ze Zlína do Žiliny a od vytyčeného cíle je dělí ještě 580 km. Praha uviděla návrat poslu slovanského bratrství v den, který se nesmazatelně zapsal do československých dějin – v den, kdy povstal pražský lid proti nacistickým okupantům 5. května. Druhá etapa závodu Praha – Varšava končí 9. května v ten den, kdy Rudá armáda osvobodila náš národ a kdy jsme nastoupili novou cestu budování na základě lidově demokratických ideí...“¹²¹

Tabulka 1. Výsledky I. ročníku Závodu míru z roku 1948 na trase Praha – Varšava.¹²² Tabulka vlastní, údaje podle Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 165.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	1.5.	Praha – Pardubice	127 km	Poredski (Jug.) a Jugoslávie
II.	2.5.	Pardubice – Brno	129 km	Niculescu (Rum.) a Jugoslávie
III.	3.5.	Brno – Gottwaldov	137 km	Wrzeszyński (Pol.) a Polsko
IV.	5.5.	Gottwaldov – Žilina	152 km	Krejčů (ČSR) a ČSR
V.	6.5.	Žilina – Katovice	244 km	Krejčů (ČSR) a Polsko
VI.	7.5.	Krakov – Kielce	122 km	Poredski (Jug.) a Polsko
VII.	8.5.	Kielce – Varšava	196 km	Wrzeszyński (Pol.) a ČSR

¹²¹ Rudé právo, 7. 5. 1948, s. 6.

¹²² V tabulce je použit pro město Zlín název Gottwaldov. Ten byl direktivně zaveden v roce 1949 a používán byl až do roku 1989. Stejný název je použit i v následujících tabulkách, ve kterých se toto město vyskytuje.

U této i následujících tabulek jsou bohužel u vítězů uvedena pouze příjmení, protože takto tehdy uváděl sportovní výsledky denní tisk a dohledat křestní jména závodníků se až na výjimky nepodařilo. U našich slavných závodníků, jako byl Jan Veselý nebo Vlastimil Růžička, jsou křestní jména známá a jsou užita v textu, v tabulce však užita nejsou pro jednotnost.

Z opačného směru Varšava – Praha odstartovalo 65 závodníků. Start byl zahájen dříve než druhá větev závodu, a to v 9 hodin 45 minut na varšavském náměstí Vítězství. Tato trať byla dlouhá 880 km a měla oproti trase Praha – Varšava méně etap, jen 5. Do cíle dojelo 52 závodníků. Na zlaté příčce se umístil jugoslávský Augustin Prosenik s časem 26:52,25 h. Další dva stupně vítězů obsadili Poláci. Na stříbrném stupni Roman Siemiński a na bronzovém Wacław Wojcik. V soutěži družstev vládlo Polsko, na druhém místě se umístil tým z Československa a na třetím tým Jugoslávie. Průměrná rychlost činila 32,4 km/h.¹²³



Obr. 21. Druhá skupina jezdců startovala z Varšavy do Prahy. Ve čtvrté etapě se jim otevřela hraniční závora. Jako první projel na území Československa náš reprezentant Cibula. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Malou sensaci zažili diváci na stadionu ve Wroclavi.¹²⁴ Bylo to v té chvíli, když náš jezdec Šťastný projížděl branou stadionu k cíli. Jel totiž na dámském kole. Měl tu smůlu, že těsně před cílem píchl a jedna slečna mu vyšla velmi ochotně vstříc a našemu reprezentantu půjčila svoje kolo...“¹²⁵

¹²³ Kubec, J. (1980). *Boj o bílou holubici – Cyklistická martyria Jana Kubra*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 199–200.

¹²⁴ Polské město, jehož český název je Vratislav.

¹²⁵ Rudé právo, 5. 5. 1948, s. 4.

Tabulka 2. Výsledky I. ročníku Závodu míru z roku 1948 na trase Varšava – Praha. Tabulka vlastní, údaje podle Černý, J., Sosenska, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 165.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	1.5.	Varšava – Lodž	190 km	Veselý (ČSR) a Jugoslávie
II.	2.5.	Lodž – Vratislav	222 km	Prosenik (Jug.) a Polsko
III.	3.5.	Vratislav – Jelení hora	144 km	Pietraszewski (Pol.) a Polsko
IV.	4.5.	Jelení hora – Liberec	84 km	Veselý (ČSR) a ČSR
V.	5.5.	Liberec – Praha	232 km	Veselý (ČSR) a ČSR

6.3 Ročník II. (1949)

V roce 1949 se na trase Praha – Varšava konal II. ročník Závodu míru. Startovalo se 1. května v Praze a do cílové Varšavy se dojíždělo 9. května. Celková vzdálenost činila 1 259 km a byla rozdělená na 8 etap. Ze 101 startujících závodníků došlo do cíle 71. S časem 36:26,36 h zvítězil Jan Veselý¹²⁶ reprezentující Československo, druhé místo obsadil Herbulot¹²⁷ a třetí Riegert, oba reprezentující Francii. Vítězství Jana Veselého bylo nejvýraznějším vítězstvím v těchto prvních dvaceti ročníkách. Rozdíl mezi ním a druhým, Herbulotem, byl 11:55 minut. V soutěži družstev bylo umístění následující, 1. Francie, 2. Polsko a 3. ČSR. Závod se jel průměrnou rychlostí 34,6 km/h.¹²⁸

¹²⁶ Jan Veselý (17. června 1923 – 10. února 2003) byl český sportovec, cyklista. S jízdou na kole začínal jako pekařský učeň, když v pracovní dny rozvážel na jízdním kole pečivo z pekárny do místních obchodů, na tomtéž kole pak závodil. Stal se 26krát mistrem, Československa a devětkrát se zúčastnil Závodu míru, jehož druhý ročník v roce 1949 sám s náskokem téměř 12 minut vyhrál. V roce 2000 dostal čestný titul cyklista století.

¹²⁷ U většiny zahraničních závodníků se mi nepodařilo sehnat jejich křestní jména.

¹²⁸ Rudé právo, 10. 5. 1949, s. 4, též Pondělík, J. (1968). *Jan Veselý – Život v pelotonu*. Praha: Naše vojsko, s. 203–204.



Obr. 22. Jan Veselý, vítěz Závodu míru v roce 1949. Převzato z Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Čtvrtou etapou Gottwaldov – Ostrava byla zakončena první část závodu Praha – Varšava. Hodnotíme-li výsledek této části mezinárodního závodu, je třeba předeslat, že ve srovnání s jeho prvním ročníkem je letošní úspěšnější po všech stránkách. Závod je lépe organizován, vybaven, obeslán daleko těžší mezinárodní konkurencí, a konečně sledován je diváky, kteří v něm nespatřují pouze sportovní výkon, ale prostředek k upevnění přátelství, oslavu historických květnových dnů, článek k posílení spolupráce sportovců...“¹²⁹

„...V Ostravě mají nyní plné ruce práce zejména celníci. Aby učinili zadosť předpisům o přechodu přes hranice státu, připravovali se ve čtvrtek, v den odpočinku, celý den na to, aby zvládli nával práce. Polští celníci přijeli do Ostravy a spolupracovali s našimi celníky. Před startem byla provedena poslední kontrola, vráceny potvrzené pasy a vzhůru do bratrské Polsky. Poláci rozdali již v Ostravě program etapy v Katovicích, takže po příjezdu do cíle páté etapy bude každý přesně vědět, kde se stravuje, kde bydlí a kde dostane informace o všech věcech souvisících se závodem...“¹³⁰

¹²⁹ Rudé právo, 7. 5. 1949, s. 4.

¹³⁰ Tamtéž, s. 4.

Tabulka 3. Výsledky II. ročníku Závodu míru z roku 1949 na trase Praha – Varšava. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 2. do 10. 5. 1949. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 165.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	1.5.	Praha – Pardubice	144 km	Veselý (ČSR) a Francie
II.	2.5.	Pardubice – Brno	137 km	Veselý (ČSR) a Francie
III.	3.5.	Brno – Gottwaldov	141 km	Rzeznicki (Pol.) a Polsko
IV.	4.5.	Gottwaldov – Ostrava	113 km	Veselý (ČSR) a Polsko
V.	6.5.	Ostrava – Katowice	147 km	Riegert (Fr.) a Polsko
VI.	7.5.	Katovice – Vratislav	184 km	Veselý (ČSR) a Francie
VII.	8.5.	Vratislav – Lodž	212 km	Veselý (ČSR) a Rumunsko
VIII.	9.5.	Lodž – Varšava	150 km	Pietraszewski (Pol.) a Polsko

6.4 Ročník III. (1950)

Další závod mezi Varšavou a Prahou se jel v roce 1950. Trasa III. ročníku se skládala z 9 etap, které v celku měřily 1 539 km. Mezi jednotlivci zvítězil Willy Emborg z Dánska s celkovým časem 43:01,04 h, na druhém místě se umístil francouzský závodník Bronisław Klabinski a na třetím náš československý reprezentant Vlastimil Růžička.¹³¹ V kategorii týmů vybojovala první místo Československá republika, druhé Dánsko a třetí Rumunsko. Ze 71 účastníků tohoto ročníku do cíle dojelo 54, a to s průměrnou rychlostí 35,7 km/h.¹³²

¹³¹ Vlastimil Růžička (27. února 1925 – 29. března 1985) byl československý cyklista a mistr Československa v cyklokrosu. Na mistrovství světa v roce 1947 ve Francii byl členem reprezentačního družstva. Kvůli horečce ale celé čtyřčlenné družstvo vzdalo. V letech 1950 až 1957 vyhrál několik etap Závodu míru. V roce 1950 skončil v jednotlivcích celkově na třetím místě a v roce 1954 na místě druhém. V družstvech byl členem vítězného družstva v letech 1950, 1951 a 1954.

¹³² Rudé právo, 10. 5. 1950, s. 6, též Kubec, J. (1980). *Boj o bílou holubici – Cyklistická martyria Jana Kubra*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 199–200.



Obr. 23. Vítězné družstvo Československa ve III. Ročníku Závodu míru (zleva Skořepa, Perič, Šrámek, Veselý a Růžička) při čestném kole na stadionu Sparty v Praze. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Závod vyvrcholil na stadionu Sokola Bratrství Sparta, kam přišli se 30.000 diváky pozdravit závodníky a ostatní účastníky velké soutěže Trybuny ludu a Rudého práva náměstek předsedy vlády a ministr zahraničních věcí Viliam Široký, ministr vnitra Václav Nosek a další čestní hosté.

Před příjezdem cyklistů na stadion Sparty promluvil do místního rozhlasu ministr vnitra Václav Nosek o významu a poslání závodu Varšava – Praha.

Vážení sportovci, soudružky a soudruzi, bratři a sestry, dovolu mi, abych vás co nejsrdečněji pozdravil jménem presidenta republiky Klementa Gottwalda, jménem vlády Československé republiky a jménem pořadatelstva tohoto závodu, který byl uspořádán již jako tradiční závod pod záštitou ústředního orgánu Komunistické strany Československa, časopisu Rudé právo, varšavského časopisu Trybuna ludu. Pozdravíme s bratrskou láskou sportovce lidově demokratických zemí a s pocity hrdé třídní solidarity pozdravíme i naše soudruhy dělnické sportovce francouzské, anglické, dánské a finské, kteří se též závodu účastnili.

Byl to skutečně závod pokroku, míru a mezinárodní solidarity pracujícího lidu. S radostí jsme sledovali zprávy o jeho průběhu, a to nejen pro zdařilé sportovní výkony, nýbrž i proto, že všude, kudy probíhala trať závodu, manifestovaly tisícové, ba statisícové davy diváků za

radostný život a rozvoj sportu, a především za upevnění míru a za mezinárodní sbratření všeho pracujícího lidu... “¹³³



Obr. 24. Vlevo je Vlastimil Růžička. Převzato z *Rudé právo* 4. 5. 1950, s. 6. Vpravo je opět Vlastimil Růžička s Janem Veselým. Dvě velké postavy III. Ročníku Závodu míru. Jan Veselý zvítězil ve dvou etapách, Vlastimil Růžička dokonce ve čtyřech, což ho dostalo na celkové třetí místo. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Růžička je nejúspěšnějším Československým reprezentantem v dosavadním průběhu závodu Varšava – Praha. Včera získal v etapě Brno – Pardubice již čtvrtého etapového vítězství... “¹³⁴

¹³³ Rudé právo, 10. 5. 1950, s. 4.

¹³⁴ Rudé právo, 9. 5. 1950, s. 4.

Tabulka 4. Výsledky III. ročníku Závodu míru z roku 1950 na trase Varšava – Praha. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 2. do 10. 5. 1950. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nejkrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 166.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	30.4.	Okolo Varšavy	143 km	Veselý (ČSR) a Dánsko
II.	1.5.	Varšava – Lodž	183 km	Klabinski (Fr.) a fr. Poláci
III.	2.5.	Lodž – Vratislav	234 km	Růžička (ČSR) a Bulharsko
IV.	3.5.	Vratislav – Katowice	183 km	Růžička (ČSR) a ČSR
V.	4.5.	Katovice – Cieszyn	216 km	Emborg (Dán.) a ČSR
VI.	6.5.	Cieszyn – Gottwaldov	161 km	Růžička (ČSR) a ČSR
VII.	7.5.	Gottwaldov – Brno	137 km	Br. Klabinski a fr. Poláci
VIII.	8.5.	Brno – Pardubice	143 km	Růžička (ČSR) a ČSR
IX.	9.5.	Pardubice – Praha	149 km	Veselý (ČSR) a ČSR

6.5 Ročník IV. (1951)

Ročník IV. byl uspořádán v roce 1951. Začínal 30. dubna v Praze prologem, pokračoval dalšími osmi etapami přes vybraná československá a polská města a končil ve Varšavě dne 9. května. Ze startu této trasy s celkovou délkou 1 544 km vyjelo opět 71 závodníků. Do cíle ovšem dojelo méně závodníků než v ročníku předchozím. Závod dokončilo jen 48 účastníků. Zúčastnilo se 11 národů. V kategorii jednotlivců s časem 45:42,47 h obsadil první místo Kai Allan Olsen z Dánska, druhé místo získal Lothar Meister z NDR a třetí Ferri z Itálie. Soutěži družstev dominovala Československá republika, stejně jako předchozí ročník, druhá byla NDR a třetí příčku získalo Maďarsko. Závod měl 9 etap a jel se průměrnou rychlostí 33,5 km/h. Československé družstvo zvítězilo v 6 etapách z celkových devíti. Šesti etapám kralovali českoslovenští jezdci, z toho ve čtyřech zvítězil Vlastimil Růžička a ve dvou Jan Veselý.¹³⁵

¹³⁵ Rudé právo, 10. 5. 1951, s. 4, též Pondělík, J. (1968). *Jan Veselý – Život v pelotonu*. Praha: Naše vojsko, s. 203–204.



Obr. 25. Na levé fotografii vítěz čtvrtého ročníku závodu, Dán Kai Allan Olsen. Na pravé fotografii finišuje Vlastimil Růžička do cíle etapy v Ostravě, za ním jako druhý, dojíždí Jan Veselý. V tomto IV. Ročníku závodu, stejně jako v předchozím, zvítězil Jan Veselý ve dvou etapách a Vlastimil Růžička ve čtyřech. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

Pro každého závodníka bylo velkou ctí representovat náš lidově demokratický stát, a takto o něm hovořil pro Rudé právo Jan Veselý: „... *V závodě Praha – Varšava vidím bratrské sblížení všech národů světa, které si přejí mír. Pro representata, který v tomto závodě startuje, je jistě ctí, že byl vybrán, aby takto bojoval za mír. Proto i já jsem si vědom, že nejen budu hájit barvy naší republiky, ale že zároveň tímto závodem dokazujeme celému světu naši vůli po udržení míru...*“¹³⁶

„...Když bylo ohlášeno, že první účastníci závodu dosáhli okraje města, vlna vzrušení prošla stadionem. Za necelých 15 minut vjeli první závodníci na atletickou dráhu stadionu. S obrovským nadšením přijali ve Varšavě průjezd závodníků městem i jejich vjezd do cíle.

Bílý trikot prvního závodníka a jeho obvázaná pravá ruka mluví jasnou řečí. Byl to Čechoslovák Růžička. Za ním přijížděl Dán Roepke, polák Wrzesinski a další a další.

Tímto pořadím vjezdu závodníků do cíle poslední etapy závodu zvítězilo mužstvo Československa nejen v této etapě, ale dosáhlo absolutního vítězství v soutěži mužstev, což je nejčestnějším a nejvýznamnějším vítězstvím největšího amatérského cyklistického závodu na světě.

¹³⁶ Rudé právo, 10. 5. 1951, s. 6.

*Nebylo snad jediného občana v Československu a v Polsku, který by se nezajímal o to, jak probíhá mírová jízda z Prahy do Varšavy. Nebylo snad jediného občana, který by nevěděl o velkém úspěchu československých reprezentantů v tomto závodě. Tak velkou popularitu si získal závod během čtyř let. Tak velká byla i odpovědnost československých reprezentantů, kteří obhajovali loňské vítězství v tomto závodě a kteří toto vítězství také uhájili...*¹³⁷

Tabulka 5. Výsledky IV. ročníku Závodu míru z roku 1951 na trase Praha – Varšava. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 1. do 10. 5. 1951. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 166.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	30.4.	Okolo Prahy	165 km	Wojcik (Pol.) a Polsko
II.	1.5.	Praha – České Budějovice	167 km	Dimov (Bul.) a Bulharsko
III.	2.5.	České Budějovice – Brno	222 km	Veselý (ČSR) a ČSR
IV.	3.5.	Brno – Gottwaldov	138 km	Růžička (ČSR) a ČSR
V.	4.5.	Gottwaldov – Ostrava	127 km	Růžička (ČSR) a ČSR
VI.	6.5.	Ostrava – Katovice	180 km	Olsen (Dán.) a ČSR
VII.	7.5.	Katovice – Vratislav	188 km	Veselý (ČSR) a NDR
VIII.	8.5.	Vratislav – Lodž	217 km	Růžička (ČSR) a ČSR
IX.	9.5.	Lodž – Varšava	140 km	Růžička (ČSR) a ČSR

6.6 Ročník V. (1952)

V V. ročníku Závodu míru došlo poprvé o rozšíření trasy na silnice tří států. K jubilejnímu ročníku se kromě Prahy a Varšavy připojil i Berlín. Závod odstartoval 1. května ve Varšavě a končil 13. května v Praze. V roce 1952 byla zvolena trasa ve směru Varšava – Berlín – Praha a její vzdálenost byla 2 135 km. Účastnilo se 94 závodníků z 15 zemí. Z tohoto počtu projelo cílem 65 jezdců. Trať se skládala ze 12 etap, které jeli závodníci průměrnou rychlostí 34,5 km/h. Zlatou medaili v jednotlivcích vyhrál anglický jezdec Ian Steel s časem 57:06,17 h, stříbrnou získal náš československý jezdec Jan Veselý a bronzovou Francouz Jean Stablewski. Družstvům dominovala Anglie, stříbrnou příčku si vybojovalo Československo a na bronzovém místě NDR.¹³⁸

¹³⁷ Rudé právo, 10. 5. 1951, s. 6.

¹³⁸ Rudé právo, 14. 5. 1952, s. 6, též Kubec, J. (1980). *Boj o bílou holubici – Cyklistická martyria Jana Kubra*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 199, 201.

„...Zahájení Závodu míru se stalo velkou mírovou manifestací varšavských pracujících, kterých přišlo na 40.000 na stadion Wojska polskiego, aby se rozloučili s reprezentanty 16 zemí. Zároveň se startem byly vypuštěny tisíce holubů – poslů míru...“¹³⁹



Obr. 26. Na fotografii vlevo je zahájení V. ročníku Závodu míru. Převzato z *Rudé právo*, 5. 5. 1952, s. 4. Na fotografii vpravo je vítěz ročníku z roku 1952, Angličan Ion Steel. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Pokój – neslo se po celé trati Závodu míru v Polsku. Frieden – volaly miliony pracujících v Německé demokratické republice. Mír – znělo od Hřenska až do Prahy. Tato tři slova jsou nesmazatelně vryta do štítu Závodu míru Varšava – Berlín – Praha. Veselý, Kužnicki, Dimov, Steel, Verschuren a všichni ostatní reprezentanti šestnácti zemí se stali posly míru, přátelství a družby.

Viděli hrdinnou Varšavu, jež povstává ještě krásnější ze zkázy, do které ji uvrhli fašističtí okupanti. Obdivovali se nadšenému budovatelskému úsilí lidu Německé demokratické republiky a přesvědčovali se na každém ujetém kilometru na území naší vlasti o radostném a šťastném životě pracujícího lidu Československa...“¹⁴⁰

¹³⁹ Rudé právo, 5. 5. 1952, s. 4.

¹⁴⁰ Rudé právo, 14. 5. 1952, s. 4.

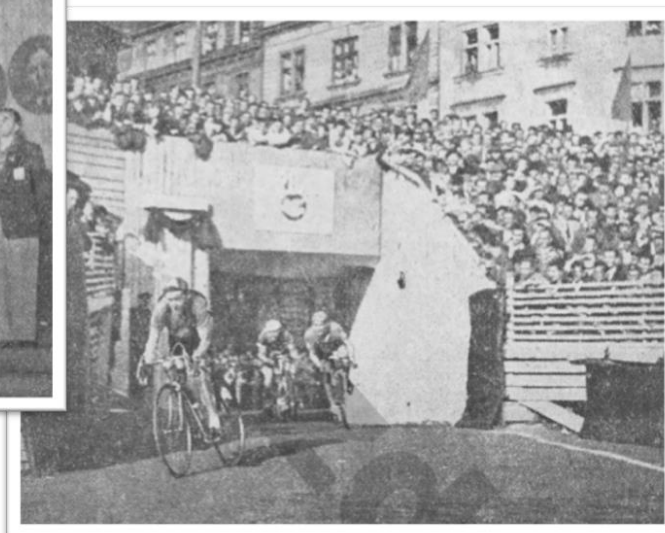
Tabulka 6. Výsledky V. ročníku Závodu míru z roku 1952 na trase Varšava – Berlín – Praha. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 1. do 14. 5. 1952. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 167.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	30.4.	Okolo Varšavy	105 km	Verschuren (Bel.) a Belgie
II.	1.5.	Varšava – Lodž	139 km	Svoboda (ČSR) a ČSR
III.	2.5.	Lodž – Katovice	223 km	Stablewski (fr. Pol.) a NDR
IV.	3.5.	Katovice – Vratislav	189 km	Bobčev (Bul.) a Polsko
V.	4.5.	Vratislav – Zhořelec	180 km	Dimov (Bul.) a Bulharsko
VI.	6.5.	Budišín – Berlín	208 km	Deutsch (Rak.) a Rakousko
VII.	7.5.	Berlín – Lipsko	205 km	Kuznicki (fr. Pol.) a Anglie
VIII.	8.5.	Lipsko – Karl-Marx-Stadt	212 km	Van Hoven (Bel.) a Anglie
IX.	9.5.	Karl-Marx-Stadt – Bad Schandau	117 km	Veselý (ČSR) a Belgie
X.	11.5.	Hřensko – Plzeň	210 km	Stablewski (fr. Pol.) a fr. Poláci
XI.	12.5.	Plzeň – České Budějovice	152 km	De Groot (Niz.) a ČSR
XII.	13.5.	České Budějovice – Praha	195 km	Skořepa (ČSR) a ČSR

6.7 Ročník VI. (1953)

Rychlost jezdců při VI. ročníku, který se konal od 1. do 14. května roku 1953, se pohybovala průměrně kolem 35,6 km/h. Odstartovalo 94 závodníků z 15 národů, z nichž do cíle došlo pouhých 38 účastníků. Byl to ročník, kdy se nejvíce jezdců (55) vzdalo a nedojelo do cíle (z uvedených dvaceti ročníků). Trať ve směru Praha – Berlín – Varšava byla rozdělena na dvanáct etap o celkové délce 2 231 km. Zvítězil dánský závodník Christian Pedersen s časem 62:41,12 h. Druhou příčku obsadil Hans Anderson, taktéž z Dánska. Třetí pozici obsadil Gustavu Adolfu Schurovi, ten pocházel z NDR. V soutěži družstev excelovala NDR, na druhém místě Dánsko a na třetím pak Poláci z Francie.¹⁴¹

¹⁴¹ Rudé právo, 15. 5. 1953, s. 6, též Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. 100, 106.



Obr. 27. Vlevo nástup československých reprezentantů ve velké síni bratislavské Reduty při slavnostním zahájení VI. mezinárodního cyklistického závodu Praha – Berlín – Varšava. Převzato z *Rudé právo*, 2. 5. 1953, s. 6. Vpravo vítěz II. Etapy Závodu míru Dán Pedersen vjíždí na stadion Spartaku Praha Sokolovo. Zároveň byl celkovým vítězem v soutěži jednotlivců. Převzato z *Rudé právo*, 3. 5. 1953, s. 4.

Při události startu VI. ročníku mezinárodního cyklistického Závodu míru 1. května 1953 odeslal Československý výbor obránců míru telegramy obráncům míru do Německa, Polska, Maďarska, Bulharska a Rumunska. Takto zněl telegram odeslaný do Polska, Maďarska, Bulharska a Rumunska: „...*Drazí přátelé,*

u příležitosti startu mezinárodního cyklistického Závodu míru Praha – Berlín – Varšava v den velikého svátku 1. máje zasiláme vám vřelé bratrské pozdravy. Závodníci 15 zemí startují dnes v Československu, aby přes Berlín do Varšavy donesli poselství, jež má veliký význam pro boj, který vedeme spolu s vámi a s mírumilovnými národy celého světa, pro boj za skončení války v Koreji, za mírové řešení německé otázky, za odzbrojení a zákaz zbraní hromadného ničení, za Pakt míru mezi pěti velmocemi. Přejeme vám mnoho dalších úspěchů ve vašem mírovém budování, které posiluje veliký tábor míru, vedený Sovětským svazem. Necht' národy našich zemí jdou vždy po cestě, kterou lidu celého světa ukázal veliký Stalin! Necht' se dále upevňuje naše přátelství, necht' sílí náš spojenecký svazek se Sovětským svazem! Kupředu do dalších vítězství...!“¹⁴²

¹⁴² Rudé právo, 2. 5. 1953, s. 6.

Tabulka 7. Výsledky VI. ročníku Závodu míru z roku 1953 na trase Praha – Berlín – Varšava. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 2. do 15. 5. 1953. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 167.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	1.5.	Bratislava – Brno	145 km	Eloot (Bel.) a Anglie
II.	2.5.	Brno – Praha	224 km	Pedersen (Dán.) a Dánsko
III.	3.5.	Praha – Karlovy Vary	173 km	Deutsch (Rak.) a ČSR
IV.	4.5.	Karlovy Vary – Děčín	160 km	Růžička (ČSR) a Dánsko
V.	6.5.	Bad Schandau – Karl-Marx-Stadt	195 km	Kocev (Bul.) a Dánsko
VI.	7.5.	Karl-Marx-Stadt – Lipsko	187 km	Málek (ČSR) a ČSR
VII.	8.5.	Lipsko – Berlín	212 km	Andersen (Dán.) a Dánsko
VIII.	9.5.	Berlín – Zhořelec	230 km	Trefflich (NDR) a fr. Poláci
IX.	11.5.	Zhořelec – Vratislav	162 km	Krolak (Pol.) a Polsko
X.	12.5.	Vratislav – Katowice	198 km	Wilczewski (Pol.) a fr. Poláci
XI.	13.5.	Katovice – Lodž	206 km	Pawlisiak (fr. Polák) a fr. Poláci
XII.	14.5.	Lodž – Varšava	139 km	Krolak (Pol.) a Polsko

6.8 Ročník VII. (1954)

Ze startu VII. ročníku vyjelo 114 závodníků. Do cíle závodu dojelo jen 77 z nich. Celkem se v roce 1954 na trati mezi Varšavou, Berlínem a Prahou zapojilo 17 národů. Trasa rozdělená na 13 etap začínala ve Varšavě 2. května a končila v Praze 17. května. Její vzdálenost byla 2 052 km. Závodníci se po trase pohybovali průměrnou rychlostí 38,0 km/h. Zlatou příčku vybojoval dánský závodník Eluf Dalgaard s konečným časem 53:59,11 h, na stříbrné se umístil náš československý závodník, Vlastimil Růžička, a třetí místo obsadil René Van Meenen z Belgie. Vítězem družstev se stala Československá republika, za ní se na druhém místě umístilo Polsko a Dánsko skončilo na místě třetím.¹⁴³

Vítěz Závodu míru v VII. Ročníku, Dán Eluf Dalgaard: „...*Jel jsem svůj největší závod do chvíle, kdy jsem po prvé nasedl na kolo. Jsem nesmírně rád, že jsem v tomto závodě zvítězil. Závod míru utužuje přátelství mezi všemi účastníky, tentokrát však zpevnil i náš kolektiv, protože moji kamarádi mi velmi pomohli k vybojování prvního místa. Byl to ovšem tak krásný závod, že jsem v něm nezvítězil jenom já a československé mužstvo, ale my všichni, kteří jsme v něm*

¹⁴³ Rudé právo, 18. 5. 1954, s. 4, též Pondělík, J. (1968). *Jan Veselý – Život v pelotonu*. Praha: Naše vojsko, s. 203, 205.

bojovali. Heslem, kterým nás zdravil lid všech zemí, jimiž jsme projížděli, bylo slovo mír. Přeneseme toto heslo do svých zemí...“¹⁴⁴



Obr. 28. Vlevo Dán Eluf Dalgaard, vítěz Závodu míru v roce 1954. Převzato z Bakalář, R., Cihlář, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy. Vpravo družstvo Československa (zleva Veselý, Kubr, Růžička, Nachtigal, Křivka a Klich) na stupni vítězů. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...V ulicích Prahy byli závodníci bouřlivě pozdravováni. Na stadion Spartaku Sokolovo, kde více než 40.000 diváků očekávalo netrpělivě příjezd závodníků, přijel v čele 13členné skupiny s náskokem asi 10 metrů čs. Representant letošního ročníku Závodu míru Vlastimil Růžička. Za nadšeného jásotu přeplněného stadionu bojovali jezdci o vítězství v poslední etapě. Vlastimil Růžička dovedl využít svého malého náskoku již v cílové rovince a projel jako první cílem...“¹⁴⁵

¹⁴⁴ Sportovní sláva, roč. 1954, č. 2, s. 35.

¹⁴⁵ Rudé právo, 18. 5. 1954, s. 4.

Tabulka 8. Výsledky VII. ročníku Závodu míru z roku 1954 na trase Varšava – Berlín – Praha. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 18. 5. 1954. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenska, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 168.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Okolo Varšavy	105 km	Wilczewski (Pol.) a Polsko
II.	3.5.	Varšava – Lodž	132 km	Wilczewski (Pol.) a Polsko
III.	4.5.	Lodž – Katowice	172 km	W. Klabiniski (Pol.) a Belgie
IV.	5.5.	Katovice – Vratislav	185 km	Růžička (ČSR) a Polsko
V.	7.5.	Vratislav – Zhořelec	171 km	Dalgaard (Dán.) a Dánsko
VI.	8.5.	Chotěbuz – Berlín	182 km	Van Meenen (Bel.) a ČSR
VII.	9.5.	Berlín – Lipsko	204 km	Veselý (ČSR) a ČSR
VIII.	11.5.	Lipsko – Karl-Marx-Stadt	144 km	E. Klabiński (Pol.) a Belgie
IX.	14.5.	Děčín – Pardubice	186 km	Krolak (Pol.) a Polsko
X.	15.5.	Pardubice – Brno	137 km	Picot (Fr.) a ČSR
XI.	16.5.	Brno – Tábor	160 km	Van Meenen (Bel.) a Dánsko
XII.	17.5.	Tábor – Praha	160 km	Růžička (ČSR) a ČSR

6.9 Ročník VIII. (1955)

Roku 1955 se jel na trati mezi městy Praha – Berlín – Varšava VIII. ročník. Závod odstartoval 2. května z Prahy a do Varšavy závodníci dojížděli 17. května. Celková vzdálenost trati činila 2 214 km a byla rozdělena na 13 etap. Celkem odstartovalo 107 závodníků a jen 80 z nich dojelo do cíle. V závodě, ve kterém činila průměrná rychlost 37,8 km/h, zvítězil Gustav Adolf Schur z NDR s časem 58:51,20 h, jehož v cíli na druhém místě následoval československý cyklista Jan Veselý a třetí pozici za ním obsadil reprezentant Anglie Stanley Brittain. Vítězem družstev se stala Československá republika, stejně jako v předchozím VII. ročníku závodu, za ní se na druhém místě umístil tým NDR a Bulharsko skončilo na třetím místě.¹⁴⁶

„...Z řádu Závodu míru mohla být v posledních čtyřech letech již úplně vypuštěna věta: „Podlézání závor není dovoleno a trestá se...“ Závod míru je takovou událostí, že se mu přizpůsobí všechna železniční doprava tak, aby závory nikde nezdržely...“¹⁴⁷

¹⁴⁶ Rudé právo, 18. 5. 1955, s. 6, též Kubec, J. (1980). *Boj o bílou holubici – Cyklistická martyria Jana Kubra*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství, s. 199, 201.

¹⁴⁷ Sportovní sláva, roč. 1955, č. 2, s. 105.



Obr. 29. Gustav Adolf Schur zvítězil v roce 1955 v VIII. Ročníku Závodu míru. Byl jeden z nejlepších silničářů v 60. letech. Převzato z Bakalář, R., Cihlář, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Stadion Wojska Polskiego byl zaplněn do posledního místa až do konce, kdy přijeli poslední jezdci – Indové. Nejlepší závodníci letošního Závodu míru Schur, Veselý, Polák Królak a vítěz poslední etapy Belgičan Verhelst byli přijati za bouřlivého jáсотu předsedou Rady ministrů Józefem Cyrankiewiczem. Za stejného nadšení bylo provedeno vyhlášení vítězů celého Závodu míru. Na stupních vítězů stálo celé družstvo lidově demokratického Československa, kterému za zvuků naší státní hymny byly slavnostně předány vavřínové věnce. Na stupních vítězů stál i representant Německé demokratické republiky Schur, jenž se stal nejlepším jednotlivcem. Pak pozdravováni varšavskými občany objeli všichni vítězové čestné kolo – čestné kolo vítězů největšího a nejvýznamnějšího závodu světa, který upevňuje nejen přátelství mezi sportovci, ale mezi miliony lidí různých národů. A je každoročně obrovskou manifestací za upevnění míru...“¹⁴⁸

¹⁴⁸ Rudé právo, 18. 5. 1955, s. 6.

Tabulka 9. Výsledky VIII. ročníku Závodu míru z roku 1955 na trase Praha – Berlín – Varšava.¹⁴⁹ Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 18. 5. 1955. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenska, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa. Praha: Olympia*, s. 168.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Okolo Prahy	120 km	Boeck (Bel.) a ČSR
II.	3.5.	Kolín – Brno	185 km	Kubr (ČSR) a ČSR
III.	4.5.	Brno – Tábor	175 km	Klich (ČSR) a ČSR
IV.	5.5.	Tábor – Karlovy Vary	215 km	Křivka (ČSR) a ČSR
V.	7.5.	Karlovy Vary – Drážďany	175 km	Verhelst (Bel.) a Bulharsko
VI.	8.5.	Drážďany – Karl-Marx-Stadt	103 km	Gouget (Fr.) a Francie
VII.	9.5.	Karl-Marx-Stadt – Lipsko	206 km	Schur (NDR) a NDR
VIII.	11.5.	Lipsko – Berlín	200 km	Funda (NDR) a NDR
IX.	12.5.	Berlín – Chotěbuz	126 km	Veselý (ČSR) a Rumunsko
X.	14.5.	Zhořelec – Vratislav	174 km	Veselý (ČSR) a NDR
XI.	15.5.	Vratislav – Katowice	200 km	Van den Dalee (Bel.) a Belgie
XII.	16.5.	Katovice – Lodž	205 km	Schur (NDR) a NDR
XIII.	17.5.	Lodž – Varšava	130 km	Verhelst (Bel.) a Belgie

6.10 Ročník IX. (1956)

K IX. ročníku, jež se konal v roce 1956, se dostavil nejhojnější počet závodníků z uvedených prvních dvaceti ročníků. Z Varšavy 2. května odstartovalo 141 závodníků z 24 zemí. Naplánovaná trasa o 12 etapách, dlouhá 2 213 km vedla z Varšavy přes Berlín až do Prahy. Na medailových příčkách se bohužel neumístili žádní českoslovenští jezdci. V kategorii jednotlivců zvítězil Polák Stanisław Krolak s časem 59:11,56 h, druhým byl Constantin Dumitrescu z Rumunska a třetím Nikolaj Kolumbet ze SSSR. Z našich závodníků se umístil Křivka na 31. příčce, Novák na 34., Šváb na 40., Čahoj na 42. a Plank na 45. Průměrná rychlost závodu se pohybovala kolem 37,4 km/h. Z hojného počtu projelo cílem 15. května 101 závodníků. V soutěži družstev zvítězilo mužstvo SSSR, druhé Polsko a třetí Belgie. Československo v této kategorii obsadilo místo páté.¹⁵⁰

¹⁴⁹ V této tabulce je použit pro město Chemnitz název Karl-Marx-Stadt. Město se tak jmenovalo podle Karla Marxe. Tento název byl zavedený v roce 1953 a používal se až do roku 1990. Stejný název je použit i v následujících tabulkách, ve kterých se toto město vyskytuje.

¹⁵⁰ Rudé právo, 16. 5. 1956, s. 6, též Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. 100, 107.



Obr. 30. Vlevo statisíce obyvatel Lodže zaplnily ulice, kterými projížděli závodníci z 23 států. Každé volné místo bylo přeplněno diváky. Převzato z *Rudé právo*, 5. 5. 1956, s. 4. Vpravo družstvo SSSR na stupních vítězů a uprostřed mezi nimi vítěz jednotlivců Polák Królak. Převzato z *Rudé Právo*, 16. 5. 1956, s. 4.

„...Skončila velká mírová jízda 24 reprezentačních kolektivů nejlepších silničářů-amatérů světa – IX. Ročník Závodu míru a přátelství Varšava – Berlín – Praha, závodu tří bratrských listů: Rudé právo, Neues Deutschland a Trybuna Ludu. Závodníci ujeli 2 213 km. Tvrdý boj cyklistů sledovalo 7 milionů lidí. A jejich mírové přátelské pozdravy budou závodníci tlumočit ve svých rodných zemích...“¹⁵¹

„...Posledních 224 km – Byly těžké nevýslovně těžké. A snad ani nelze hovořit o tom, že by některá etapa Závodu míru byla snadnější proti jiným. Jezdci měli “v nohou“ již téměř 2 000 km, absolvovali řadu úniků, stíhali čelní skupiny, měli pády a se zraněními (řada závodníků má bolestivé odřeniny na rukou i nohou) pokračovali v jízdě až do Prahy. Všem patří plné uznání... Bojovali a vítězili nad slabostí, která se jich často (zejména v posledních etapách) zmocňovala, bojovali se soupeři i vzdálenostmi. Do Prahy přijeli vítězové, ať už je jejich pořadí jakékoliv...“¹⁵²

„...Sověští cyklisté dosáhli svého vítězství na Favoritech, kolech československé výroby (jeli na nich samozřejmě i Čechoslováci a dále Finové a Albánci). „Tlumočte náš vřelý dík dělníkům, mistrům a technikům závodu, který tato kola vyrobil,“ řekl sovětský trenér Šelešněv

¹⁵¹ Rudé právo, 16. 5. 1956, s. 4.

¹⁵² Tamtéž, s. 4.

*zástupcům tisku hned po skončení závodu. „Ze všech tří ročníků Závodu míru, jichž jsme se až dosud zúčastnili, jsme měli letos nejméně defektů na konstrukci kol.“ ...*¹⁵³

Tabulka 10. Výsledky IX. ročníku Závodu míru z roku 1956 na trase Varšava – Berlín – Praha. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 16. 5. 1956. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 169.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Okolo Varšavy	110 km	Bruni (It.) a Itálie
II.	3.5.	Varšava – Lodž	140 km	Schur (NDR) a NDR
III.	4.5.	Lodž – Katowice	215 km	Bruni (It.) a Polsko
IV.	5.5.	Katovice – Vratislav	185 km	Kolumbet (SSSR) a SSSR
V.	7.5.	Vratislav – Zhořelec	190 km	Schur (NDR) a Bulharsko
VI.	8.5.	Zhořelec – Berlín	228 km	Meister I. (NDR) a NDR
VII.	9.5.	Berlín – Lipsko	206 km	Wolfs (Niz.) a Dánsko
VIII.	10.5.	Lipsko – Karl-Marx-Stadt	190 km	Krolak (Pol.) a Belgie
IX.	12.5.	Karl-Marx-Stadt – Karlovy Vary	141 km	Van't Hof (Niz.) a Belgie
X.	13.5.	Karlovy Vary – Tábor	207 km	Sanderson (Ang.) a Rumunsko
XI.	14.5.	Tábor – Brno	177 km	Schur (NDR) a SSSR
XII.	15.5.	Brno – Praha	224 km	Klevcov (SSSR) a ČSR

6.11 Ročník X. (1957)

Praha – Varšava – Berlín, těmito městy vedla trasa X. ročníku Závodu míru uskutečněného 2. května v roce 1957. Do cíle závodníci dojížděli 15. května. Na trati dlouhé 2 210 km zvítězil bulharský jezdec Nenčo Christov s celkovým časem 58:01,19 h, následoval ho na druhém místě Angličan Stanley Brittain a na třetím místě závodník SSSR Viktor Kapitonov. Vítězem družstev této trase o 12 etapách se stala NDR, na druhém místě se umístilo Polsko a na třetím mužstvo SSSR. Do cíle dojelo 63 cyklistů z 84 startujících. Průměrná rychlost byla spočítána na 38,2 km/h.¹⁵⁴

¹⁵³ Sportovní sláva, roč. 1956, č. 2, s. 38.

¹⁵⁴ Rudé právo, 16. 5. 1957, s. 6, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 169, 186.



Obr. 31. Vlevo vítěz X. ročníku Bulhar Nenčo Christov. Vpravo závěr desáté etapy do Katovic. Na chorzówském stadionu čeká sto tisíc diváků na první závodníky. Desítky tisíc už je ale vítají před temnou branou vjezdu. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Z našeho družstva nastoupili k X. etapě už pouze tři jezdci. Křivka byl odvezen večer po skončení deváté etapy do nemocnice, avšak jeho zranění není vážné jako spíše bolestivé. Jeho neúčast je velmi citelná, neboť ostatním jezdcům se už těžko bojuje. Situace je ještě o to horší, že Růžička nastupoval k X. etapě s největším sebezapřením. Ještě před startem si stěžoval na bolest hlavy a měl horečku. Při deváté etapě bylo totiž Růžičkovo zranění takové, že trenér Kovanda se rozhodl odvolat ho z trati. Náš jezdec však odmítl...“¹⁵⁵ Růžička sice skončil jako poslední, ale závod dojel i přes zranění a defekt na kole. Československé družstvo nemělo na přičky vítězů, avšak zabojovalo a skončilo na dvanáctém místě před Maďarskem a Finskem.¹⁵⁶

Po velkém boji vítěz Bulhar Nenčo Christov řekl: „...Byl to nejtěžší závod, jaký jsem dosud jel. Největší potíže mi dělalo časté střídání počasí přímo na trati. Chvilku pršelo nebo padal sníh, potom zase sluníčko, zkrátka člověk měl z toho plnou hlavu starostí. Jsem rád, že se mi nakonec podařilo zvítězit v závodě, který je podle mého názoru jednou z nejtěžších a nejkvalitnějších amatérských cyklistických soutěží vůbec...“¹⁵⁷

¹⁵⁵ Sportovní sláva, roč. 1957, č. 2, s. 36.

¹⁵⁶ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 169.

¹⁵⁷ Rudé právo, 16. 5. 1957, s. 4.

„...Nejlepší organizace byla na našem území, na druhé místo bych řadil NDR a teprve pak Poláky. Největší zájem o letošní ročník však byl naopak v Polsku, zatím co u nás nejmenší. Ono to tak trochu spolu nakonec souvisí. Je pochopitelné, že je těžší zvládnout stotisícové návštěvy než desetitisícové, jaké byly u nás...“¹⁵⁸

Tabulka 11. Výsledky X. ročníku Závodu míru z roku 1957 na trase Praha – Varšava – Berlín. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 16. 5. 1957. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 169.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Praha – Brno	224 km	Oehgren (Švéd.) a Švédsko
II.	3.5.	Brno – Tábor	177 km	Brittain (Angl.) a Anglie
III.	4.5.	Tábor – Praha	160 km	Christov (Bul.) a Francie
IV.	5.5.	Praha – Karlovy Vary	174 km	Proost (Bel.) a Polsko
V.	7.5.	Karlovy Vary – Karl-Marx-Stadt	140 km	Proost (Bel.) a Francie
VI.	8.5.	Karl-Marx-Stadt – Lipsko	164 km	Růžička (ČSR) a Polsko
VII.	9.5.	Lipsko – Berlín	207 km	Tongerloo (Bel.) a SSSR
VIII.	10.5.	Berlín – Zhořelec	229 km	Butzen (Bel.) a Dánsko
IX.	12.5.	Zhořelec – Vratislav	189 km	Brittain (Angl.) a Anglie
X.	13.5.	Vratislav – Katowice	190 km	Butzen (Bel.) a Švédsko
XI.	14.5.	Katovice – Lodž	215 km	Proost (Bel.) a Belgie
XII.	15.5.	Lodž – Varšava	140 km	Čerepovič (SSSR) a SSSR

6.12 Ročník XI. (1958)

Celkem 2 210 km dlouhý XI. ročník Závodu míru byl naplánovaný na trase z Varšavy 2. května přes Berlín až do Prahy, kam se dojíždělo 15. května. V součtu všech dvanácti etap celkově zvítězil nizozemský jezdec Piet Damen s časem 59:27,05 h. Jako celkově druhý se umístil reprezentant SSSR Boris Bebenin a třetí skončil belgický závodník Alphons Hermans. V závodě odstartovalo 120 cyklistů, cílem však projelo jen 89 z nich. Průměrná rychlost cyklistů byla 37,1 km/h. Z týmů zvítězilo družstvo SSSR s největším časovým rozdílem z prvních dvaceti ročníků. Toto družstvo projelo cílem o 53:48 min před NDR, která obsadila druhou příčku a třetí obsadil tým Nizozemí.¹⁵⁹

¹⁵⁸ Stadion, roč. 5, 24. 5. 1957, s. 9.

¹⁵⁹ Rudé právo, 16. 5. 1958, s. 4, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 170, 186.



Obr.32. Když Piet Damen zvítězil ve třetí etapě do Katovic (vlevo), ještě netušil, že bude tím, kdo získá zlatý věnec vítěze XI. Ročníku (vpravo). Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Tisíce diváků tleská, mává...Vyjadřuje svou radost, a hlavně obdiv nad vynikajícími výkony sportovců, kteří na silnicích z Varšavy přes Berlín do Prahy dovedli vybojovat pro barvy svých zemí vítězství. Ano, tisíce diváků na stadionu Spartaku v Praze na Letné ve čtvrtek odpoledne po právu ocenilo úspěch sovětského družstva, které zvítězilo v letošním ročníku Závodu míru, a stejně tak i výkon a úspěch Holanďana Damena, vítěze v soutěži jednotlivců...“¹⁶⁰

„...Vezmeme-li v úvahu, že letošní Závod míru účastí i sportovní hodnotou patřil k nejlepším z dosavadní historie, uvážíme-li, že všech 20 družstev bylo pečlivě složeno z nejlepších amatérských cyklistů reprezentovaných zemí, pak ještě více vystupuje do popředí pěkný úspěch sovětských sportovců. Od druhé etapy, kdy se probjovali do čela soutěže družstev, nejenže své vedoucí postavení dovedli uhájit, ale současně neustále svůj časový náskok zvyšovali. Zvítězit v tak náročné soutěži a hodnotné konkurenci téměř s hodinovým náskokem, to konečně hovoří samo za všechny komentáře...“¹⁶¹

¹⁶⁰ Stadion, roč. 6, 16. 5. 1957, s. 11.

¹⁶¹ Rudé právo, 16. 5. 1958, s. 4.

Tabulka 12. Výsledky XI. ročníku Závodu míru z roku 1958 na trase Varšava – Berlín – Praha.¹⁶² Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 16. 5. 1958. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 170.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Okolo Varšavy	110 km	Bariviera (It.) a NDR
II.	3.5.	Varšava – Lodž	140 km	Kapitonov (SSSR) a SSSR
III.	4.5.	Lodž – Katovice	215 km	Damen (Niz.) a Belgie
IV.	5.5.	Katovice – Vratislav	181 km	Schur (NDR) a NDR
V.	7.5.	Vratislav – Zhořelec	193 km	Kapitonov (SSSR) a SSSR
VI.	8.5.	Zhořelec – Berlín	231 km	Adler (NDR) a NDR
VII.	9.5.	Berlín – Lipsko	207 km	Mastrotto (Fr.) a SSSR
VIII.	10.5.	půletapa Lipsko – Halle	40 km časovka jedn.	Schur (NDR)
		půletapa Halle – Karl-Marx-Stadt	145 km	Klevcov (SSSR), celkově Schur (NDR) a SSSR
IX.	12.5.	Karl-Marx-Stadt – Karlovy Vary	141 km	Vanderveken (Bel.) a Belgie
X.	13.5.	Karlovy Vary – Tábor	207 km	Glowaty (Pol.) a SSSR
XI.	14.5.	Tábor – Brno	177 km	Bradley (Angl.) a SSSR
XII.	15.5.	Černá hora – Praha	225 km	Kapitonov (SSSR) a Rumunsko

6.13 Ročník XII. (1959)

Třemi hlavními etapovými městy XII. ročníku Závodu míru roku 1959 byly Berlín – Praha – Varšava. Závod odstartoval 2. května v Berlíně a cíle se dočkali závodníci 16. května ve Varšavě. Celkových 2 057 km bylo rozděleno na 13 etap, jež se jely průměrnou rychlostí 37,5 km/h. K účasti v závodě se přihlásilo a odstartovalo 108 závodníků a do cíle dorazilo 92 z nich. Zlatou medaili si vybojoval reprezentant NDR Gustav Adolf Schur s celkovým časem 54:48,29 h. Stříbrnou medaili si vybojoval Belgičan René Vanderveken a bronzovou medaili získal Ital Romeo Venturelli. V družstvech opět zvítězil tým SSSR, druhý byl tým NDR a třetí skončilo mužstvo Anglie.¹⁶³

¹⁶² Půletapa 10. května 1958 a ostatní půletapy zaznamenané v tabulkách následujících ročníků Závodu míru se vždy jely v jeden den jako časovka jednotlivců a následující etapa.

¹⁶³ Rudé právo, 17. 5. 1959, s. 6, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia.



Obr. 33. Klubko jezdců se již nachází v cílovém městě šesté etapy, v Praze. Ještě podél řeky, potom poslední stoupání a pak už je čeká brána stadionu Sparty (vlevo). Vítěz XII. Ročníku se šťastným úsměvem, Gustav Adolf Schur (vpravo). Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Několik desítek km před Varšavou se připojili k účastníkům Závodu míru dvě helikoptéry, které je sledovaly až na stadion. Byly v nich umístěny kamery a obraz pak přenášen prostřednictvím televize, jak do Polska, tak i do NDR a Československa...“¹⁶⁴

„...Krátko po skončení závodu na stadionu ve Varšavě přiběhl k vítězi Schurovi jeden z jeho největších soupeřů Belgičan Vanderveken. Srdečně Schurovi pogrataloval, objal ho, a tím jistě vyslovil svůj obdiv k výbornému výkonu reprezentanta NDR Schura. Po Vandervekenovi přicházeli Schurovi blahopřát i další závodníci a trenéři...“¹⁶⁵

„...Na stadionu Spartaku Sokolovo se při dojezdech etap Závodu míru odehrálo již dost tragédií. Letos se naplnila tragédie těsně před branou. Belgičan Henri De Volf byl celkem jistým vítězem etapy z Karlových Var do Prahy. Ovšem ten nešťastný pád..Větec a bonifikace jedné minuty pak patřili jeho krajanu Vindevogelovi...“¹⁶⁶

¹⁶⁴ Rudé právo, 17. 5. 1959, s. 6.

¹⁶⁵ Tamtéž, s. 6.

¹⁶⁶ Stadion, roč.7, 24. 5. 1959, s. 6.

Tabulka 13. Výsledky XII. ročníku Závodu míru z roku 1959 na trase Berlín – Praha – Varšava. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 17. 5. 1959. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 170, 186.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Okolo Berlína	119 km	Melichov (SSSR) a Belgie
II.	3.5.	Berlín – Magdeburk	170 km	Vanderveken (Bel.) a Belgie
III.	4.5.	Magdeburk – Lipsko	150 km	Bebenin (SSSR) a SSSR
IV.	5.5.	půletapa Lipsko – Halle	40 km časovka jedn.	Venturelli (It.)
		půletapa Halle – Karl-Marx-Stadt	143 km	Bampi (It.), celkově Venturelli (It.) a Itálie
V.	7.5.	Karl-Marx-Stadt – Karlovy Vary	137 km	Adler (NDR) a NDR
VI.	8.5.	Karlovy Vary – Praha	175 km	Vindevogel (Bel.) a Belgie
VII.	9.5.	Praha – Brno	225 km	Adler (NDR) a SSSR
VIII.	10.5.	Brno – Gottwaldov	137 km	Venturelli (It.) a Itálie
IX.	12.5.	Gottwaldov – Ostrava	140 km	De Wolf (Bel.) a Nizozemí
X.	13.5.	Ostrava – Krakov	190 km	Tonucci (It.) a Itálie
XI.	14.5.	Krakov – Katowice	132 km	Vindevogel (Bel.) a Belgie
XII.	15.5.	půletapa Katowice – Czestochowa	40 km časovka jedn.	Venturelli (It.)
		půletapa Czestochowa – Lodž	127 km	Trape (It.), celkově Venturelli (It.) a NDR
XIII.	16.5.	Lodž – Varšava	132 km	Moiceanu (Rum.) a Rumunsko

6.14 Ročník XIII. (1960)

Praha – Varšava – Berlín, trať o délce 2 290 km rozdělená na 13 etap byla cílem účastníků XIII. ročníku v roce 1960. Tento ročník byl zahájen 2. května v Praze. Celkové vítězství patřilo reprezentantovi NDR Erichu Hagenovi s časem 56:35,38 h, následovali ho Belgičané Jean Baptiste Claes (druhé místo) a Willy Vandenberghe (třetí místo). Z celkových 129 startujících jezdců jich dojelo do cíle 85. Vítězství mezi družstvy si vybojovala NDR, dále se umístila Belgie a SSSR. Jejich průměrná rychlost odpovídala 40,4 km/h.¹⁶⁷

¹⁶⁷ Rudé právo, 17. 5. 1960, s. 4, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 171, 186.



Obr. 34. Třiatvacetiletý reprezentant NDR Erich Hagen dosáhl ve své zatím krátké závodní činnosti jednoho z největších úspěchů. Zvítězil v XIII. ročníku Závodu míru v roce 1960. Převzato z *Rudé právo*, 17. 5. 1960, s. 6.

„...Účastníci XIII. ročníku Závodu míru prožívali na stadiónu Waltera Ulbrichta, kde byl dojezd poslední etapy, skutečně radostné a pro sportovce všech zemí nezapomenutelné chvíle. Těžko lze popsat radost diváků, organizátorů a všech ostatních příslušníků družstva Německé demokratické republiky, když cílovou pásku protrhl jako první Hagen. Když pak na stupních vítězů stanulo celé družstvo NDR, i tak ostřílený závodník, jakým je Gustaf Adolf Schur, byl dojat radostí svých přátel a tiskl ruku všem, kteří se k němu dostali. Ještě dlouho po tom, co závodníci odjeli do svých ubytoven v Pankowě se ozývalo na Stadiónu Waltera Ulbrichta volání: Schur, Hagen. Neboť, přesto, že Schur neskončil na jednom z předních míst, jak se očekávalo, byl to on, který téměř v každé etapě velmi dobře řídil celé družstvo...“¹⁶⁸

¹⁶⁸ Rudé právo, 17. 5. 1960, s. 6.

Tabulka 14. Výsledky XIII. ročníku Závodu míru z roku 1960 na trase Praha – Varšava – Berlín. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 17. 5. 1960. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 171.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Praha – Brno	220 km	Schur (NDR) a NDR
II.	3.5.	Brno – Bratislava	145 km	Covens (Bel.) a Belgie
III.	4.5.	Bratislava – Gottwaldov	195 km	Sajdchužin (SSSR) a NDR
IV.	6.5.	Vsetín – Krakov	225 km	Weissleder (NDR) a NDR
V.	7.5.	Krakov – Katowice	84 km	Gazda (Pol.) a NDR
VI.	8.5.	Katovice – Lodž	208 km	Adler (NDR) a NDR
VII.	9.5.	Lodž – Varšava	132 km	Weissleder (NDR) a NDR
VIII.	10.5.	Kutno – Poznaň	177 km	Weissleder (NDR) a NDR
IX.	12.5.	Poznaň – Frankfurt n. O.	182 km	Adler (NDR) a NDR
X.	13.5.	Frankfurt n. O. – Drážďany	205 km	Weissleder (NDR) a NDR
XI.	14.5.	Drážďany – Lipsko	201 km	Hagen (NDR) a NDR
XII.	15.5.	půletapa Lipsko – Halle	40 km časovka jedn.	Vanderbergen (Bel.)
		půletapa Halle – Magdeburk	128 km	Schur (NDR), celkově Schur (NDR) a NDR
XIII.	16.5.	Magdeburk – Berlín	182 km	Hagen (NDR) a NDR

6.15 Ročník XIV. (1961)

Závod míru, konající se v roce 1961, ročníku číslo XIV, se odehrál na trati Varšava – Berlín – Praha. Trasa se opět skládala ze třinácti etap se startem 2. května ve Varšavě a s cílem 16. května v Praze, ovšem její vzdálenost byla s 2 478 km delší než předchozí ročníky. Odstartovalo 90 závodníků a z nich 29 jezdců závod nedokončilo. V soutěži jednotlivců dominoval Jurij Melichov s časem 61:15,24 h, za ním se umístil Viktor Kapitonov. Oba reprezentanti SSSR. Třetí příčku vybojoval Němec Bernard Eckenstein. V družstvech zvítězil tým SSSR, za ním následoval tým NDR a bronz vybojoval tým z Rumunska. Průměrná rychlost jezdců byla 39,7 km/h.¹⁶⁹

¹⁶⁹ Rudé právo, 17. 5. 1961, s. 6, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 171–172, 186.



Obr. 35. Vlevo je vítězné družstvo SSSR v XIV. ročníku (zleva Čerepovič, Kapitonov, Moskvin, Petrov, Melichov a Sajchudžin. Vpravo kratičké ohlédnutí Viktora Kapitonova, který hlídá Melichovo vítězství jak v poslední etapě, tak i jeho absolutní vítězství. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Jeli jsme několik kilometrů za pelotonem závodníků vedle sovětského mechanického vozu, v němž seděl po celou dobu závodu trenér vítězného družstva I. Selešněv. Na stadiónu Spartaku Sokolovo řekl: „Celá naše výprava je šťastna, že se nám podařilo zvítězit v soutěži družstev i jednotlivců. S výkony našich jezdců jsem byl letos spokojen. Trochu mne zklamal výkon cyklistů NDR, zejména na polských a německých rovinách. Cyklisté Československa letos jeli mnohem lépe než v předchozích ročnících. Ztráta dvou velmi dobrých, Hellera a Hasmana, vás připravila o lepší umístění.“ ...“¹⁷⁰

¹⁷⁰ Rudé právo, 17. 5. 1961, s. 4.

Tabulka 15. Výsledky XIV. ročníku Závodu míru z roku 1961 na trase Varšava – Berlín – Praha.¹⁷¹ Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 17. 5. 1961. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenska, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 171.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Okolo Varšavy	136 km	Höhne (NDR) a NDR
II.	3.5.	Varšava – Olsztyn	206 km	Melichov (SSSR) a Polsko
III.	4.5.	Olsztyn – Gdaňsk	193 km	Moiceanu (Rum.) a Rumunsko
IV.	5.5.	půletapa Swiecie – Bydhošť	42 km časovka družstev	SSSR
		půletapa Bydhošť – Poznaň	125 km	Petrov (SSSR), celkově Petrov (SSSR) a SSSR
V.	6.5.	Miedzzychod – Štětín	167 km	Melichov (SSSR) a SSSR
VI.	8.5.	Štětín – Rostock	206 km	Cosma (Rum.) a SSSR
VII.	9.5.	Rostock – Berlín	240 km	Hagen (NDR) a NDR
VIII.	10.5.	Berlín – Lipsko	207 km	Čerepovič (SSSR) a SSSR
IX.	11.5.	půletapa Lipsko – Halle	40 km časovka jedn.	Petrov (SSSR)
		půletapa Halle – Karl-Marx-Stadt	143 km	Melichov (SSSR), celkově Petrov (SSSR) a SSSR
X.	13.5.	Karl-Marx-Stadt – Karlovy Vary	107 km	Heller (ČSSR) a ČSSR
XI.	14.5.	Karlovy Vary – Tábor	207 km	Petrov (SSSR) a SSSR
XII.	15.5.	Tábor – Brno	177 km	Melichov (SSSR) a SSSR
XIII.	16.5.	Brno – Praha	224 km	Melichov (SSSR) a SSSR

6.16 Ročník XV. (1962)

XV. ročník se startem 2. května 1962 přinesl závod na trati Berlín – Praha – Varšava. V tomto roce se jela nejdelší etapa v dosavadních ročnících Závodu míru. Byla to poslední etapa, která se jela 17. května, měřila 250 km a vedla z Bydhoště do Varšavy. Zvítězil v ní závodník SSSR Petrov. Toto prvenství překonala až etapa v roce 1997 (L. ročník), kdy její vzdálenost činila 265 km. Celý závod se odehrával ve čtrnácti etapách s celkovou 2 407 km dlouhou tratí. Průměrná rychlost závodníků dosahovala 38,9 km/h. Závodu se účastnilo

¹⁷¹ Poprvé 5. května 1961 se jela i půletapa jako časovka družstev, po níž následovala vlastní etapa.

121 cyklistických závodníků z 21 zemí světa. Do cíle se podařilo dojet 80 z nich. Gajnan Sajdchužin, závodník SSSR, vybojoval první místo a jeho celkový čas odpovídal 58:58,04 h, Jurij Melichov, také závodník ze SSSR, obhájil druhé místo a polský Stanisław Gazda dojel na místě třetím. I v soutěži družstev dominovalo SSSR, druhé místo obsadilo Polsko a třetí NDR.¹⁷²



Obr. 36. V XV. ročníku opět vládlo SSSR. Sověští reprezentanti byli nejúspěšnějším kolektivem, jako v minulém ročníku. Sajdchužin vyhrál v jednotlivcích a celý kolektiv soutěž družstev. Převzato z *Rudé právo*, 18. 5. 1962, s. 4.

„...Velký a dramatický boj na silnicích mezi Berlínem, Prahou a Varšavou skončil. Veliká radost byla jezdců SSSR po dojetí na Stadión desetiletí. Trenér Selešněv byl mezi prvními, který všem reprezentantům SSSR srdečně blahopřál. Vítězství je však i jeho zásluha. Sovětské družstvo bylo od počátku závodu nejvyrovnanějším kolektivem. V tom byla jeho největší převaha a síla. Ocenění zaslouží i Poláci. Jejich druhé místo patří k překvapením. Avšak kdo je viděl bojovat v jednotlivých etapách, přesvědčil se, že je zasloužené. Družstvo NDR, jež v předcházejících ročnících patřilo mezi nejlepší, ani tentokrát nezklamalo, i když mnozí očekávali lepší umístění. Je třeba vidět, že družstvu chybějí zkušenosti Schur, Adler a další. Dobře jeli Belgičané i Holanďané, kteří měli v závěru závodu smůlu, neboť se jim zranil nejlepší jezdec Nijdam. Překvapením byl velmi dobrý výkon Maďarska.

¹⁷²Rudé právo, 18. 5. 1962, s. 6, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 172, 186.

Čs. Cyklisté skončili na sedmém místě. (V minulém ročníku byli šesti.) Většinou z nich chyběla větší zkušenost, aby mohli zasáhnout do boje o lepší umístění. Pouze Hasman se dokázal probojovat mezi nejlepšími dvaceti jezdci...¹⁷³

Tabulka 16. Výsledky XV. ročníku Závodu míru z roku 1962 na trase Berlín – Praha – Varšava.¹⁷⁴ Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 3. do 18. 5. 1962. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 172.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	2.5.	Okolo Berlína	116 km	Čerepovič (SSSR) a SSSR
II.	3.5.	Berlín – Lipsko	209 km	Čerepovič (SSSR) a SSSR
III.	4.5.	Lipsko – Erfurt	192 km	Petrov (SSSR) a SSSR
IV.	5.5.	půletapa Erfurt – Jena	47 km časovka jedn.	Nijdam (Niz.)
		půletapa Jena – Karl-Marx-Stadt	157 km	Bracke (Bel.), celkově Nijdam (Niz.) a Nizozemí
V.	7.5.	Karl-Marx-Stadt – Karlovy Vary	123 km	Petrov (SSSR) a SSSR
VI.	8.5.	Karlovy Vary – Praha	172 km	Paillier (Fr.) a Rumunsko
VII.	9.5.	Praha – Brno	202 km	Gazda (Pol.) a SSSR
VIII.	10.5.	Brno – Gottwaldov	137 km	Sajdchužin (SSSR) a SSSR
IX.	12.5.	Gottwaldov – Ostrava	184 km	De Breuker (Bel.) a Belgie
X.	13.5.	Ostrava – Opole	188 km	Bracke (Bel.) a SSSR
XI.	14.5.	Opole – Vratislav	100 km časovka družstev	SSSR
XII.	15.5.	Vratislav – Poznaň	178 km	Petrov (SSSR) a SSSR
XIII.	16.5.	Poznaň – Bydhošť	140 km	Petrov (SSSR) a SSSR
XIV.	17.5.	Bydhošť – Varšava	250 km	Petrov (SSSR) a SSSR

6.17 Ročník XVI. (1963)

V roce 1963 se startem 9. května na trase Praha – Varšava – Berlín se uskutečnil XVI. ročník. S celkovou délkou 2 568 km rozdělenou do 15 etap je tento ročník závodem s nejdelsí vzdáleností trati v historii Závodu míru. Poslední etapa se jela 25. května. V Praze odstartovalo 115 závodníků, 27 z nich do cíle nedojelo. Vítězem byl německý závodník Klaus Ampler s časem 61:53,51 h, za ním se umístili dva belgičtí jezdci August Verhaegen a Camille

¹⁷³ Rudé právo, 18. 5. 1962, s. 4.

¹⁷⁴ Poprvé 14. května 1962 se v jeden den jela pouze časovka družstev a po ní se již žádná další etapa nejela.

Wyncke. Vítězné stupínky družstev obsadila s prvním místem NDR, s druhým místem mužstvo Belgie a s třetím místem družstvo SSSR. Průměrná rychlost cyklistů činila 40,0 km/h.¹⁷⁵



Obr. 37. Klaus Ampler a August Verhaegen v přátelském rozhovoru. To ještě netušili, že spolu svedou dramatický boj o konečné vítězství. Ampler byl nakonec ten šťastnější a porazil soupeře Verhaegena. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...V sobotu absolvovali účastníci letošního ročníku Závodu míru poslední etapu. Vedla z Magdeburku do Berlína a její výsledek v konečném pořadí již nikterak neohrozili vedoucí postavení reprezentantů NDR v celkové klasifikaci družstev i jednotlivců. Ukázalo se, že nápor jezdců NDR v nejdelší etapě letošního závodu z Drážďan do Erfurtu byl rozhodující a přinesl jim nakonec vynikající úspěch. Letos podstatně více než kdykoliv jindy předtím je toto vítězství zvláště cenné, neboť na XVI. ročníku Závodu míru se sešla opravdu výborná konkurence. Všechny etapy vyžadovaly dokonalou připravenost jezdců, bojovnost i vrcholné taktické a jezdecké umění. Tyto vlastnosti závodníci NDR, vedeni svým nejzkušenějším cyklistou Schurem, měli v plné míře. Stejně vysoko je třeba však hodnotit i výkony jezdců Belgie, omlazeného družstva Sovětského svazu, závodníků Polska, Rumunska a řady dalších. A řekněme přímo, že vysoké uznání patří všem těm, kteří v tomto závodě startovali, plnou mírou přispívali na silnicích mezi Prahou, Varšavou a Berlínem k upevnění přátelství mezi sportovci. Všichni účastníci s obdivem hovoří o srdečném přijetí, kterého se jim jak v Československu, tak v Polsku

¹⁷⁵ Rudé právo, 26. 5. 1963, s. 4, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 173, 186.

a NDR dostávalo nejen přímo v etapových městech, ale téměř na všech úsecích trati v jednotlivých etapách. Ne náhodou již nyní řada zahraničních účastníků hovoří o příštím ročníku, plánuje ještě pečlivější přípravu a výběr jezdců, zkrátka, zde plně platí slova jednoho ze stálých účastníků závodu, Dána Oestergarda: „Kdo jede Závod míru třeba jen jednou, určitě mu přirostl k srdci. Já jsem na trati mezi Prahou, Varšavou a Berlínem již jako doma, dalo by se říci, že zde již znám skoro všechno a přeci se už nemohu dočkat dalšího roku.“ Podobně by bylo možno uvádět i slova mnoha dalších. Čs. Cyklisté skončili letos v družstvech na osmém místě, z jednotlivců byl nejúspěšnější nováček našeho družstva Doležel...¹⁷⁶

Tabulka 17. Výsledky XVI. ročníku Závodu míru z roku 1963 na trase Praha – Varšava – Berlín. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 10. do 26. 5. 1963. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenska, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 173.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	9.5.	Okolo Prahy	117 km	Čerepovič (SSSR) a SSSR
II.	10.5.	Praha – Brno	220 km	Tagliani (It.) a NDR
III.	11.5.	Hustopeče – Bratislava	109 km časovka družstev	NDR
IV.	12.5.	Bratislava – Banská Bystrica	218 km	Genet (Fr.) a Rumunsko
V.	13.5.	Zvolen – Košice	221 km	Ampler senior (NDR) a NDR
VI.	15.5.	Prešov – Rzeszów	185 km	Hasman (ČSSR) a Polsko
VII.	16.5.	Okolo Varšavy	135 km	Appler (NDR) a ČSSR
VIII.	17.5.	Varšava – Toruň	220 km	Ampler senior (NDR) a Polsko
IX.	18.5.	Toruň – Poznaň	144 km	Andreoli (It.) a Dánsko
X.	19.5.	Poznaň – Zelená Hora	121 km	Beker (Pol.) a Belgie
XI.	21.5.	Zelená Hora – Zhořelec	172 km	Kapitonov (SSSR) a SSSR
XII.	22.5.	Budyšín – Drážďany	57 km časovka jedn.	Ampler senior (NDR) a NDR
XIII.	23.5.	Drážďany – Erfurt	245 km	Lebeděv (SSSR) a SSSR
XIV.	24.5.	Erfurt – Magdeburk	202 km	Verhaegen (Bel.) a Belgie
XV.	25.5.	Magdeburk – Berlín	182 km	Tagliani (It.) a ČSSR

6.18 Ročník XVII. (1964)

Náš československý jezdec Jan Smolík¹⁷⁷ zvítězil v XVII. ročníku Závodu míru v roce 1964 a následovali ho dva němečtí jezdci Günter Hoffmann a Dieter Wiedemann. Tento ročník

¹⁷⁶ Rudé právo, 26. 5. 1963, s. 6.

¹⁷⁷ Jan Smolík (24. prosince 1942) je bývalý český cyklista. Zvítězil v Závodu míru v roce 1964 při své teprve druhé účasti, v tomto závodě vyhrál tři etapy. V jednadvaceti letech byl historicky nejmladším vítězem závodu.

byl odstartován 9. května mezi městy Varšava – Berlín – Praha. V Praze jezdci končili 24. května XIV. etapou v Praze. Celá trať měla 2 246 km a byla jeta průměrnou rychlostí 39,6 km/h. Na účasti se podílelo 90 závodníků z 18 států, ale do cíle dojelo jen 63. Vítězství v soutěži družstev získala NDR, za ní dojely týmy Rumunska (druhé místo), Polska (třetí místo) a tým ČSSR obsadil až místo čtvrté.¹⁷⁸



Obr. 38. Vítěz v Závodu míru v roce 1964, Jan Smolík. Převzato z Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Jan Smolík se okamžitě po dojetí do cíle ocitl v zasetí rozhlasových reportérů a novinářů, kteří chtěli slyšet jeho první dojmy. Ovšem nejkrásnější blahopřání mu přinesli rodiče, kteří jej beze slov políbili. Smolík řekl: „Samozřejmě, že jsem šťasten. Dnes si svůj úspěch stále ještě nedovedu uvědomit. Takový „nervák“ jsem ještě nezažil...“¹⁷⁹

„...Trenér čs. družstva Menhart po závodě řekl: „Smolík svým vítězstvím dokázal, že je velký závodník. Jeho vítězství mu však nijak nestouplo do hlavy, naopak, myslí na svou další závodnickou dráhu. Je pravděpodobné, že pojede na Tour d’Avenir, což by pro něho měla být především příprava na start na olympijských hrách v Tokiu...“¹⁸⁰

Startoval i na letních olympijských hrách v roce 1964 v Tokiu v silničním závodě jednotlivců, kde dojel na 71. místě po hromadném pádu a na letních olympijských hrách v roce 1968 v Mexico City skončil na 23. místě. Vyhrál mistrovství ČSSR v silničním závodě jednotlivců v roce 1965.

¹⁷⁸ Rudé právo, 25. 5. 1964, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 173–174, 186.

¹⁷⁹ Rudé právo, 25. 5. 1964, s. 4.

¹⁸⁰ Tamtéž, s. 4.

„...Vedoucí týmu NDR Lipfert přijímal zase gratulace za vítězství svého družstva: „Věřil jsem v naše vítězství. Ale jestli se pamatujete, již ve Varšavě jsem vám říkal, že máte dobrý tým. Letošní ročník, to byl velký taktický boj o konečné umístění v soutěži mužstev, a proto jsme byli svědky poměrně mála úniků. Závod byl nejen vyrovnaný, ale vysoké rychlostní průměry dokazují i jeho výbornou úroveň. Smolík vyhrál zaslouženě, je to velký talent...“¹⁸¹

Tabulka 18. Výsledky XVII. ročníku Závodu míru z roku 1964 na trase Varšava – Berlín – Praha. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 10. do 25. 5. 1964. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 173.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	9.5.	Okolo Varšavy	94 km	Mickein (NDR) a NDR
II.	10.5.	Sochaczew – Lodž	84 km časovka družstev	NDR
III.	11.5.	Lodž – Vratislav	200 km	Moiceanu (Rum.) a ČSSR
IV.	12.5.	Vratislav – Poznaň	174 km	Zielinski (Pol.) a Polsko
V.	14.5.	Swiebodzin – Berlín	164 km	Smolík (ČSSR) a Belgie
VI.	15.5.	Berlín – Lipsko	193 km	Stoica (Rum.) a SSSR
VII.	16.5.	Lipsko – Erfurt	162 km	Smolík (ČSSR) a Polsko
VIII.	17.5.	Erfurt – Oberhof	45 km časovka jedn.	Smolík (ČSSR) a ČSSR
IX.	18.5.	Oberhof – Aue	225 km	Dumitrescu (Rum.) a Rumunsko
X.	20.5.	Aue – Karlovy Vary	138 km	Heller (ČSSR) a ČSSR
XI.	21.5.	Karlovy Vary – Liberec	218 km	Spruyt (Bel.) a SSSR
XII.	22.5.	Liberec – Pardubice	189 km	Gazda (Pol.) a ČSSR
XIII.	23.5.	Pardubice – České Budějovice	196 km	Doležal (ČSSR) a ČSSR
XIV.	24.5.	České Budějovice – Praha	156 km	Jacquemin (Bel.) a Maďarsko

6.19 Ročník XVIII. (1965)

Berlín – Praha – Varšava, to byla trasa XVIII. ročníku roku 1965 o délce 2 319 km. Z Berlína vyjeli jezdci 8. května. Ve Varšavě pak končil celý závod 23. května. Byla uspořádána do patnácti etap a průměrná rychlost závodníků činila 39,4 km/h. Ze 100 závodníků, kteří odstartovali, dojelo do cíle pouhých 75. V konečném pořadí zvítězil závodník ze SSSR, Gennadij Lebeděv s časem 56:41,26 h, na druhém místě se umístil náš československý závodník

¹⁸¹ Rudé právo, 25. 5. 1964, s. 4.

Pavel Doležel¹⁸² a na třetím místě polský cyklista Jan Kudra. První příčku v soutěži družstev obsadilo SSSR, druhou Polsko, třetí NDR a ČSSR opět obsadilo příčku čtvrtou.¹⁸³



Obr. 39. Genadij Lebedev, absolutní vítěz osmnáctého ročníku. Těžko by ale dosáhl vítězství bez pomoci svého družstva. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...První etapa přivedla jezdce do berlínských ulic, na jejich nerovnou dlažbu, kostky, střídající se asfalt a beton, koleje, jednou zasypané pískem, podruhé zcela odkryté. Počasí bylo aprílové, chvíli slunce, pak zase déšť, a to ve chvíli, kdy to většina závodníků nejméně potřebovala. Okruh, který měl název “Rund in Berlin“, měřil 22 km a závodníci jej museli absolvovat 5krát. A již na začátku se potvrdilo, že každý ročník Závodu míru je prakticky neopakovatelný, že nelze poznatky z jednoho ročníku aplikovat na druhý. Málokdo totiž čekal, že se i při tomto kritériu, které se jelo hodinovým průměrem téměř 48 km v každém kole, může podařit ze série nástupu únik skupiny rozhodující pro celkový výsledek. Potvrdilo se to, co například ještě před závodem řekl kapitán týmu NDR Ampler, že tentokrát bude boj ještě mnohem tvrdší, nebude se dojíždět ve velkých skupinách...“¹⁸⁴

¹⁸² Pavel Doležel (30. 11. 1940) bývalý český cyklista, jeden z nejlepších silničářů a trenér. Byl v anketě Českého svazu cyklistiky vyhlášen Králem cyklistiky pro rok 1965, kdy se tato anketa konala poprvé. Čtyřikrát startoval na mistrovství světa v letech 1964–1967, šestkrát startoval v Závodě míru, kde vyhrál dvě etapy. V roce 1965 v Závodě míru obsadil celkové druhé místo. Po dobu deseti let byl trenérem české reprezentace.

¹⁸³ Rudé právo, 24. 5. 1965, s. 6, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 174, 186.

¹⁸⁴ Rudé právo, 9. 5. 1965, s. 12.

„...Čs. cyklisté po dojezdu na stadión: Doležel: „Druhé místo je pro mne dosud největším životním úspěchem. Jsem rád, že se mi podařilo je uhájit i v poslední etapě.“ Schejbal: „Dojžděl jsem poslední dvě etapy s lehkou angínou. Kdyby se jelo do Varšavy v rychlejším tempu, snad bych se v pelotonu ani neudržel.“ Háva: „Startoval jsem v Závodě míru poprvé, slyšel jsem a věděl jsem o jeho náročnosti, ale bylo to těžší, než jsem očekával...“¹⁸⁵

Tabulka 19. Výsledky XVIII. ročníku Závodu míru z roku 1965 na trase Berlín – Praha – Varšava. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 9. do 24. 5. 1965. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 174.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	8.5.	Okolo Berlína	110 km	Petrov (SSSR) a NDR
II.	9.5.	Königswusterhausen – Chotěbuz	100 km časovka družstev	NDR
III.	10.5.	Chotěbuz – Žitava	180 km	Petrov (SSSR) a SSSR
IV.	11.5.	Žitava – Drážďany	134 km	Hellet (ČSSR) a ČSSR
V.	13.5.	Drážďany – Praha	168 km	Doležal (ČSSR) a SSSR
VI.	14.5.	Chlumec – Pardubice	54 km časovka jedn.	Zielinski (Pol.) a NDR
VII.	15.5.	Pardubice – Otrokovice	201 km	Desvages (Fr.) a ČSSR
VIII.	16.5.	Gottwaldov – Dubnica	136 km	Sajdchužin (SSSR) a SSSR
IX.	17.5.	Dubnica – Svit	215 km	Melichov (SSSR) a Rumunsko
X.	19.5.	Tatranská Lomnica – Bielsko-Biała	178 km	Lebeděv (SSSR) a Polsko
XI.	19.5.	Bielsko-Biała – Krakov	88 km	Melichov (SSSR) a SSSR
XII.	20.5.	Krakov – Opole	173 km	Sajdchužin (SSSR) a ČSSR
XIII.	21.5.	Kluczbork – Poznaň	218 km	Van Middelkoop (Niz.) a Nizozemí
XIV.	22.5.	Poznaň – Toruň	146 km	Deenen (Niz.) a Nizozemí
XV.	23.5.	Toruň – Varšava	218 km	Spriet (Bel.) a Francie

6.20 Ročník XIV. (1966)

V řadě již XIV. ročník na trati Praha – Varšava – Berlín se jel v roce 1966. Přihlásilo se 102 závodníků, kteří 9. května vyjeli z Prahy a cílem v Berlíně jich 23. května projelo 87. Zlatou

¹⁸⁵ Rudé právo, 24. 5. 1965, s. 4.

medaili vybojoval Francouz Bernard Guyot, který zajel trasu 2 340 km dlouhou s celkovým časem 57:49,33 h. Po něm se na druhém místě umístil Alexander Dochljakov pocházející ze SSSR a na třetím místě ho následoval Axel Peschel z NDR. Vítězství Guyota bylo nejtěsnějším vítězstvím v prvních dvaceti ročníkách Závodu míru, neboť časový rozdíl mezi Guyotem a Dochljakovem byl 1:39 min. Soutěži družstev opět vládl tým SSSR v závěsu s Polskem, jehož tým do cíle dorazil jen o pouhých 6 s později. Byl to nejmenší časový rozdíl mezi dvěma vítěznými družstvy opět v prvních dvaceti ročníkách tohoto závodu. Třetí se umístilo družstvo NDR. Průměrná rychlost celého závodu se pohybovala ve 40,4 km/h.¹⁸⁶



Obr. 40. Francouz Bernard Guyot byl nejlepším jezdce devatenáctého ročníku. Stal se jeho absolutním vítězem. Převzato z Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství, s. nečíslované obrazové přílohy.

„...Francouz Guyot je nesporně jednou z velkých postav letošního ročníku Závodu míru. Že nakonec ani v Berlíně se nemusel loučit se žlutým trikotem a odváží si domů vítězství v celkové klasifikaci, to dokumentuje jeho velké cyklistické umění, jeho bojovnost. Když s ním hovoříme, Guyotův obličej je rozzářen velkou radostí. „Jsem-li spokojen? Ano, třikrát ano. Ten pád v Berlíně mi pocuchal trochu nervy, ale trenér Ouhrón mne uklidnil. On má na mém vítězství velkou zásluhu. Ještě teď mi zní v uších jeho slova, když jsem se zvedal z berlínského dláždění: „Vstaň, jed, musíš vyhrát, šlapej, máš to dobré.“ A to se střídalo až před brány

¹⁸⁶ Rudé právo, 26. 5. 1966, s. 4, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 174–175, 186.

*stadiónu. Závod míru má u nás velké jméno, proto mám takovou radost z vítězství. Už slyším, co řekne můj bratr Claude, který je totiž lepší než já a jak ho znám, bude to chtít určitě za rok zkusit u vás místo mne. I já bych však přijel rád znovu. Bylo to tady opravdu hezké, ale to víte, těším se domů na rodiče. Oni původně nechtěli, abych jel. Ale teď mají jistě z mého úspěchu radost...*¹⁸⁷

Tabulka 20. Výsledky XIV. ročníku Závodu míru z roku 1966 na trase Praha – Varšava – Berlín.¹⁸⁸ Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 10. do 26. 5. 1966. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 174.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	9.5.	Okolo Prahy	117 km	Peschel (NDR) a Itálie
II.	10.5.	Praha – Liberec	130 km	Guerra (It.) a Itálie
III.	11.5.	půletapa Tanvald – Harrachov	17 km časovka jedn.	B. Guyot (Fr.)
		půletapa Harrachov – Hradec Králové	108 km	Benfatto (It.), celkově B. Guyot (Fr.) a Itálie
IV.	12.5.	Hradec Králové – Brno	144 km	Kudra (Pol.) a ČSSR
V.	13.5.	Brno – Otrokovice	130 km	Megyerdi (Maď.) a Polsko
VI.	15.5.	Gottwaldov – Katovice	209 km	Juszko (Maď.) a SSSR
VII.	16.5.	Katovice – Lodž	205 km	Hoffmann (NDR) a Dánsko
VIII.	17.5.	Okolo Varšavy	108 km	Desvages (Fr.) a ČSSR
IX.	18.5.	Kutno – Poznaň	176 km	Van Neste (Bel.) a Belgie
X.	19.5.	Poznaň – Štětín	225 km	Guerra (It.) a Itálie
XI.	21.5.	Štětín – Rostock	205 km	Smolík (ČSSR) a Belgie
XII.	22.5.	kritérium ve Wismaru	93 km	Albonetti (It.) a Belgie
XIII.	23.5.	Rostock – Schwerin	180 km	Petrov (SSSR) a SSSR
XIV.	24.5.	Schwerin – Postupim	246 km	Webcek (ČSSR) a ČSSR
XV.	23.5.	Strausberk – Berlín	44 km časovka jedn.	Magiera (Pol.) a Itálie

6.21 Ročník XX. (1967)

Trať ve směru Varšava – Berlín – Praha byla tentokrát rozdělena na šestnáct etap o celkové délce 2 307 km. Nejvíce etap v dosud pořádaných ročnících Závodu míru. I. etapa začínala ve Varšavě 10. května a poslední XVI. se jela do cílové Prahy 25. května. Vítězem jubilejního XX. ročníku závodu v roce 1967 byl Marcel Maes, belgický závodník, který dojel

¹⁸⁷ Rudé právo, 26. 5. 1966, s. 6.

¹⁸⁸ XII. etapa XIX. ročníku Závodu míru měla úplně jiný charakter než všechny předchozí etapy. Připravila pro závodníky kritérium 30 kol na okruhu 3,1 km. Celková délka etapy byla tedy 93 km.

závod s celkovým časem 55:23,39 h. Bulharský cyklista Angel Kirilov dosáhl cíle jako druhý a třetí místo vybojoval Polák Jan Magiera. Náš československý závodník Jan Smolík bohužel obsadil až 4. bez medailovou příčku. Průměrná rychlost závodníků činila 41,8 km/h, což je nejvyšší průměrná rychlost v dosavadních ročnících. Byla pokořena až ve 25. ročníku v roce 1972. Konečné pořadí v soutěži družstev bylo následující, Polsko (1.), NDR (2.) a Československo se dostalo na bronzovou třetí příčku.¹⁸⁹



Obr. 41. Nejúspěšnější závodníci jubilejního dvacátého ročníku Závodu míru na stupních vítězů. Uprostřed vítěz, Belgičan Marcel Maes, vlevo Bulhar Angel Kirilov a vpravo Polák Jan Magiera. Převzato z Rudé právo, 26. 5. 1967, s. 8.

„...Zní to tak trochu neuvěřitelně, nicméně je to skutečnost. Po dlouhých měsících příprav cyklistů i organizátorů čeká konečně jubilejní, XX. Ročník Závodu míru na svůj start. Již pozítří nastoupí na varšavském Stadiónu desetiletí 20 zúčastněných družstev k slavnostnímu defilé a po úvodním ceremoniálu roztočí své pedály k prvním kilometrům letošního závodu. Všech 20 družstev již ohlásilo svůj příjezd do Varšavy, první z nich také již přicestovala, o možnost účasti žádalo dokonce i jednadvacáté – Tunisko, avšak startovní listina jubilejního ročníku byla již definitivně uzavřena...“¹⁹⁰

¹⁸⁹ Rudé právo, 26. 5. 1967, s. 6, též Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 175, 186.

¹⁹⁰ Rudé právo, 9. 5. 1967, s. 12.

„...Do poslední etapy z Hradce Králové do Prahy nastoupilo 84 závodníků ze 120, kteří byli na startu. Znamená to, že téměř každý třetí vzdal. Svědčí to o velké náročnosti a namáhavosti jubilejního, XX. Ročníku Závodu míru...“¹⁹¹

„...J. Vitek, vedoucí čs. družstva: „Považuji třetí místo za úspěch, i když jsme ještě do Ústí jeli v modrých trikotech. Vždyť jsme dvanáct let čekali na to, aby naše družstvo stanulo po skončení závodu také na stupních vítězů. V našem družstvu byly určité výkonnostní rozdíly, nováčkům chyběla zkušenost. Myslím však, že jsme položili základ perspektivního celku...“¹⁹²

Tabulka 21. Výsledky XX. ročníku Závodu míru z roku 1967 na trase Varšava – Berlín – Praha. Tabulka vlastní. V ní uvedené údaje jsou převzaty z výtisků Rudého práva od 11. do 26. 5. 1967. Pro kontrolu věcné správnosti těchto údajů byla použita publikace Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 175.

Etapa	Datum	Trasa	Vzdálenost (km)	Vítěz a vítězné družstvo
I.	10.5.	Okolo Varšavy	112 km	Smolík (ČSSR) a ČSSR
II.	11.5.	Kutno – Poznaň	176 km	Dähne (NDR) a Polsko
III.	12.5.	Poznaň – Bydhošť	134 km	Smolík (ČSSR) a Belgie
IV.	13.5.	Bydhošť – Slupsk	14 km	Marks (NDR) a NDR
V.	14.5.	Slawno – Koszalin	42 km časovka jedn.	Heintz (Fr.) a Francie
VI.	14.5.	Koszalin – Štětín	160 km	Serpenti (Niz.) a Nizozemí
VII.	16.5.	Štětín – Berlín	157 km	Czechowski (Pol.) a Rumunsko
VIII.	17.5.	Berlín – Lipsko	210 km	P. Tesselaar (Niz.) a Nizozemí
IX.	18.5.	Lipsko – Halle	40 km časovka jedn.	Duchemin (Fr.) a Francie
X.	18.5.	Halle – Gera	112 km	Pavlik (Jug.) a Polsko
XI.	19.5.	Gera – Karl-Marx-Stadt	180 km	P. Tesselaar (Niz.) a NDR
XII.	21.5.	Karl-Marx-Stadt – Plzeň	170 km	Gorez (Bel.) a Belgie
XIII.	22.5.	Plzeň – Ústí n. L.	170 km	Marks (NDR) a NDR
XIV.	23.5.	Ústí n. L. – Liberec	128 km	Bilsland (Ang.) a Anglie
XV.	24.5.	Liberec – Hradec Králové	155 km	Czechowski (Pol.) a NSR
XVI.	25.5.	Hradec Králové – Praha	147 km	H. Tesselaar (Niz.) a Nizozemí

¹⁹¹ Rudé právo, 26. 5. 1967, s. 8.

¹⁹² Tamtéž, s. 8.

7 Závěr

Cílem této diplomové práce bylo zpracovat na základě širokého pramenného poznání historii prvních dvaceti ročníků nejvýznamnějšího amatérského cyklistického etapového závodu světa, jakým byl Závod míru. Práce je zaměřena na státy střední Evropy, kde byl závod pořádán, a to od roku 1948 až do roku 1967.

Závod vznikl nedlouho po skončení druhé světové války, proto nebyla jeho organizace ani trochu jednoduchá, vždyť naše země se teprve probouzela k normálnímu životu po dlouhém válečném strádání. Polsko a Německá demokratická republika byly válkou značně zničeny.

První ročník v roce 1948 se jel ve dvou vlnách, a to z Prahy do Varšavy a z Varšavy do Prahy. Když cyklisté projížděli po československých a polských silnicích, byli šokováni, co po sobě zanechal fašismus a kolik obětí přineslo československé i polské obyvatelstvo. Zároveň však byli také svědky, že se život nezastavil, a že se lidé pouštějí k obnově nejen svých domovů, ale i svých zemí s velkým odhodláním. Od III. ročníku v roce 1950 se závodů účastnili i jezdci z NDR, o města jejich země se závod rozšířil až v V. ročníku v roce 1952, kdy se závod uskutečnil na trase Varšava – Berlín – Praha. Zároveň se k pořádajícím deníkům (Rudé právo a Trybuna ludu) přidal nově i Neues Deutschland. Od tohoto roku se startovalo vždy v jednom z těchto tří měst. Právě poválečnou situaci je tento závod determinován. Ve III. ročníku dostal závod své jméno. Do světa se rozletěly pozvánky na Závod míru Varšava – Praha. Závod se tak stal manifestací myšlenky míru a přátelství mezi národy.

Nebylo vůbec snadné zajistit početnou účast v závodě mezi Prahou a Varšavou, protože po válce byly mezinárodní styky zpřetrhané, a dokonce navíc v západních zemích se o připravovaném závodě mluvilo a psalo se škodolibostí a s pohrdáním. Díky píli nadšenců a dobovému tisku se Závod míru dostal do povědomí a stal se tak nejvýznamnějším amatérským cyklistickým závodem.

Organizace tenkrát byla ještě v počátcích, neboť to bylo něco nového, něco nepoznaného. V průběhu etap se nikomu o lékařské pomoci ani nesnilo. Jediný mechanický vůz jel až na konci celého pelotonu. Počet pořadatelů kolem trati také nebyl zrovna nijak vysoký. Závodníci to v té době neměli vůbec lehké. Spousta defektů, pádů a s nimi spojená zranění. Silnice po válce také zrovna nebyly v dobrém stavu, a tak organizátoři museli zabezpečit, aby byly vůbec sjízdné. Doprovod závodníků byl opravdu minimální. Jela dvě auta rozhodčích, dvě auta funkcionářů, dva nákladní automobily, na jejichž plochách se tísnili mechanici. Novináři

tenkrát jeli v autobuse, ale později se ukázalo, že neviděli téměř nic. Na konci pak jel sběrný vůz, který nakládal ty, kteří vzdali. Čtyři příslušníci Bezpečnosti na motocyklech zabezpečovali trasu. Neexistovalo rozhlasové propojení celého konvoje a už vůbec žádná dohoda se železnicemi, takže se stávalo, že cyklisty najednou zastavily stažené závory.

Závodníci nejen že chtěli rozvíjet své schopnosti v soutěži, jaká dosud neměla ve střední Evropě obdoby, ale hlavním pilířem celé organizace závodu bylo stále užší a těsnější sblížování členů národů, kteří si za svůj cíl vytyčili cestu k socialismu. Byl to závod, který se nesl s myšlenkami socialismu a také se stal nástrojem, jež socialismus propagoval. Byl zatížen velkým ideologickým balastem. O tom nejlépe svědčí následující citát „...*Závod míru by nikdy nespátril světlo světa nebýt Vítězného února, vítězství našeho pracujícího lidu a sjednocení tělovýchovy. Díky entuziasmu, nadšení a přání udělat něco pro to, aby byl na světě mír a aby se již nikdy v historii neopakovala hrůzná válka, která naši generaci připravila o nejkrásnější léta života, se podařilo všechno připravit v rekordně krátké době a na tehdejší poměry na potřebné úrovni...*“¹⁹³ V tomto duchu závod vznikl a spoustu podobných citací bychom našli v dobovém tisku v nespočetném množství.

Přes tento ideologický balast, který jej doprovázel, můžeme s plnou odpovědností prohlásit, že se jednalo o velmi kvalitní a velmi divácky sledovaný sportovní podnik, který můžeme bez okolků řadit k nejvýznamnějším cyklistickým závodům historie.

¹⁹³ Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia, s. 12.

Seznam zkratek

4X – Fourcross.

BMX – Bicykle moto cross.

ČKV – Český klub velocipedistů (ČKV Smíchov).

ČsÚJV – Československá ústřední jednota velocipedistů.

ČÚJV – Česká ústřední jednota velocipedistů.

ČSR – Československá republika, též Československo (1945–1960).

ČSSR – Československá socialistická republika (oficiální název Československa v letech 1960–1989).

DHI – Individual downhill.

DHM – Massed – start downhill.

ICA – International Cycling Association (Mezinárodní cyklistická asociace).

JZD – Jednotné zemědělské družstvo.

KSČ – Komunistická strana Československa (1921–1990).

KSSS – Komunistická strana Sovětského svazu (1952–1991).

LOH – Letní olympijské hry.

MS – Mistrovství světa.

NDR – Německá demokratická republika (1949–1990).

NSR – Německá spolková republika, též SRN (1949–1990).

OH – Olympijské hry.

PLR – Polská lidová republika (1952–1989).

SNB – Sbor národní bezpečnosti (1945–1990).

SSSR – Svaz sovětských socialistických republik (1922–1991).

SRN – Spolková republika Německo, u nás používáno NSR (1949–1990).

UCI – Union Cycliste Internationale (Mezinárodní unie cyklistiky).

ÚV KSČ – Ústřední výbor Komunistické strany Československa.

XCC – Cross – country short circuit.

XCE – Cross – country eliminator.

XCM – Cross – country marathon.

XCO – Cross – country Olympic.

XCP – Cross – country point to point.

XCR – Cross – country relay.

XCS – Cross – country stafe race.

XCT – Cross – country time trial.

Referenční seznam pramenů a literatury

Periodika

Rudé právo, roč. 1948–1949.

Rudé právo, roč. 1950–1967. (Digitalizovaný archiv časopisů Ústavu pro českou literaturu AV ČR).

Stadion, roč. 5 (1957) – 7 (1959).

Sportovní sláva, roč. 1 (1954) – 4 (1957).

Literatura

Bakalář, R., Cihlár, J., & Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia.

Baroni, F. (2011). *Bicykl: historie, mýty, posedlost*. Dobřejoyice: Rebo.

Cuhra, J., Ellinger, J., Gjuríčová, A., & Smetana, V. (2006). *České země v evropských dějinách*. Praha: Paseka.

Černý, J., Sosenka, L., & Staněk, J. (1987). *Závod míru – O cyklistech z nekrásnějšího pelotonu světa*. Praha: Olympia.

Bosák, E. et al. (1969). *Stručný přehled vývoje sportovních odvětví v Československu I*. Praha: Olympia.

Bureš, P., & Plichta, J. (1931). *Sport a tělesná kultura v Čsl. republice a cizině*. Praha: Almanach sportu.

Friedl, J., Jurek, T., Řezník, M., & Wihoda, M. (2017). *Dějiny Polska*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny.

Holub, J., & Paul, Z. (1967). *Bouře v pelotonu – K dvacátému výročí Závodu míru*. Praha: Sportovní a turistické nakladatelství.

Hrubíšek, I. (2009). *100 + 1 osobností & bicykl: Kolo v životě a díle známých a slavných lidí*. Plzeň: Cykloknihy.

Kalous, J., & Kocian, J. (2012). *Český a slovenský komunismus (1921–2011)*. Praha: Ústav pro soudobé dějiny AV ČR.

Kosman, M. (2011). *Dějiny Polska*. Praha: Karolinum.

Křen, J. (2005). *Dvě století střední Evropy*. Praha: Argo.

Lopes, B., & McCormack, L. (2015). *Tréninková bible pro bikery*. Praha: Mladá fronta.

Mackenzie, S. P. (2012). *2. světová válka v Evropě*. Brno: CPRESS.

Mencl, V., Hájek, M., Otáhal, M., & Kadlecová, E. (1990). *Křižovatky 20. století – Světlo na bílá místa v nejnovějších dějinách*. Praha: Naše vojsko.

Müller, H., Krieger, K. F., & Vollrath, H. (1995). *Dějiny Německa*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny.

Ondráček, J., & Hřebíčková, S. (2007). *Cykloturistika*. Brno: Masarykova univerzita.

Pondělík, J. (1968). *Jan Veselý – Život v pelotonu*. Praha: Naše vojsko.

Kubec, J. (1980). *Boj o bílou holubici – Cyklistická martyria Jana Kubra*. České Budějovice: Jihočeské nakladatelství.

Štumbauer, J., Tlustý, T., & Malátová, R. (2015). *Vybrané kapitoly z historie tělesné výchovy, sportu a turistiky v českých zemích do roku 1918*. České Budějovice: Jihočeská univerzita.

Elektronické a internetové zdroje

https://cs.wikipedia.org/wiki/Rud%C3%A9_pr%C3%A1vo#/media/File:Prvn%C3%AD_%C4%8D%C3%ADslo_RP.gif

https://cs.wikipedia.org/wiki/Neues_Deutschland#/media/File:Bundesarchiv_Bild_183-T0220-0307,_Abschaffung_der_Lebensmittelmarken,_Artikel_im_Neuen_Deutschland.jpg

https://is.muni.cz/el/1451/jaro2014/bp2276/um/1a_230812.pdf

<https://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/towarzysz-kuzniar-wstajesz-i-wiesz,98073.html>

<http://www.modernidejiny.cz/gallery//foto/859/>

https://cs.wikipedia.org/wiki/Edvard_Bene%C5%A1#/media/File:Edvard_Bene%C5%A1.jpg

https://cs.wikipedia.org/wiki/Klement_Gottwald#/media/File:K_Gottwald.jpg