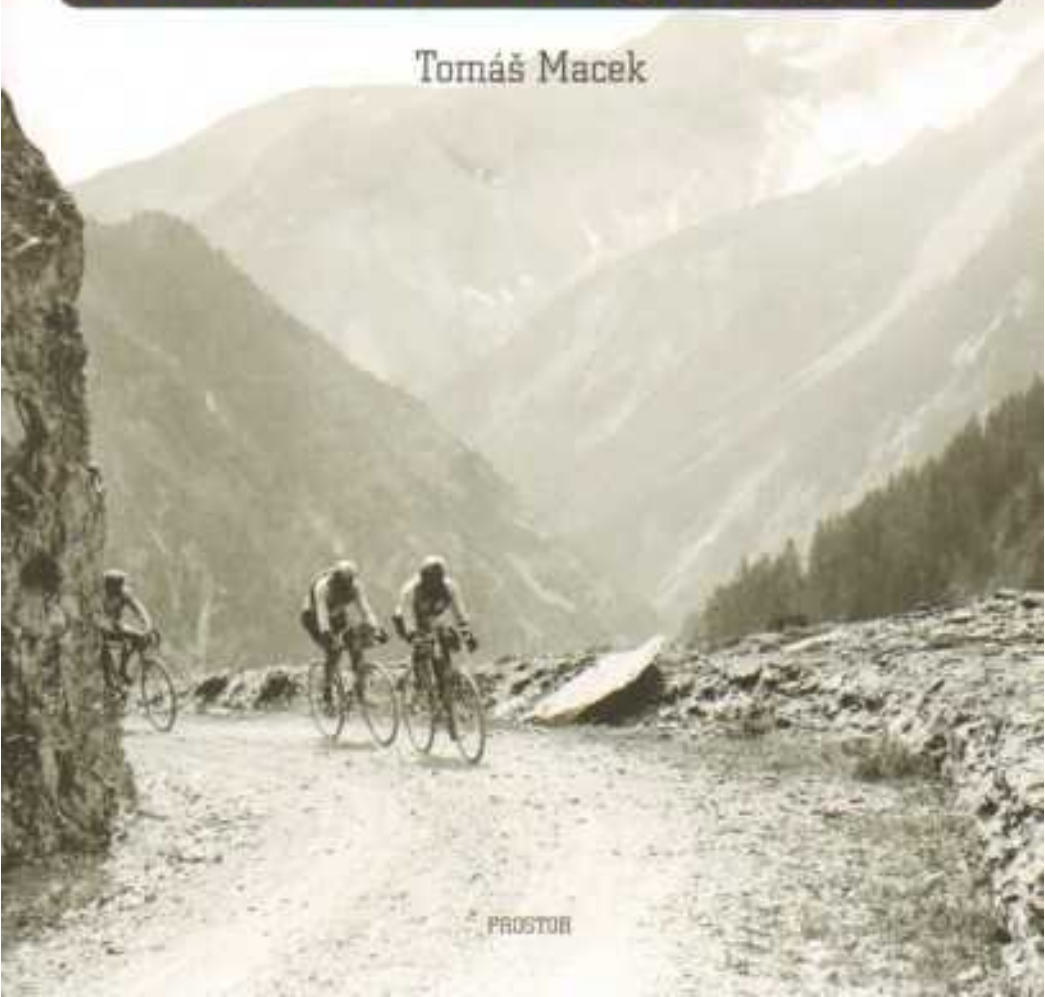


V PŘÍBĚHY STARÉ DÁMY

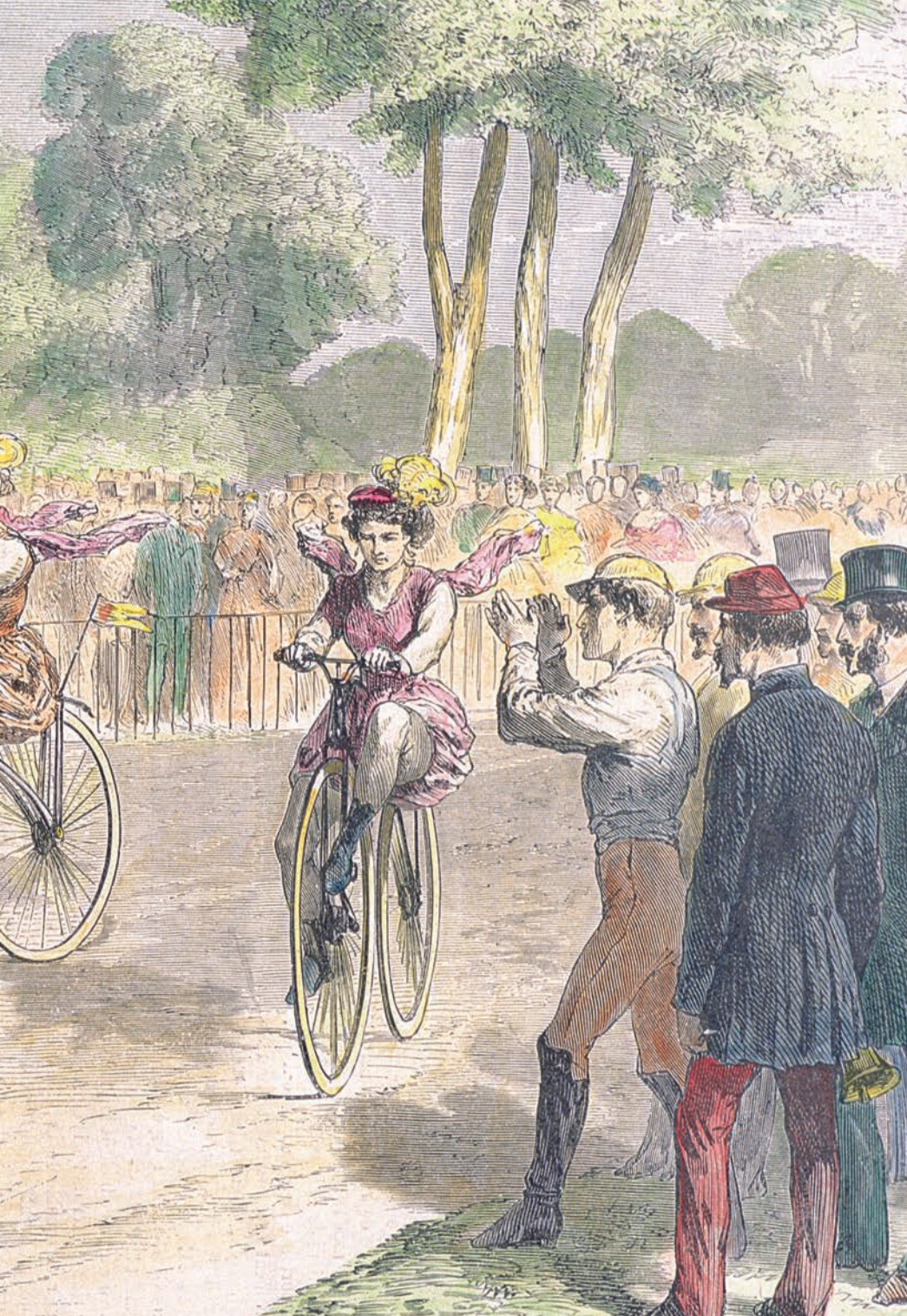
STO ROČNÍKŮ TOUR DE FRANCE

Tomáš Macek



PROSTOR





Le
de TOUR
FRANCE
100

ŠKODA



PARTENAIRE OFFICIEL



le coq sportif

Le
de TOUR
FRANCE
100

ŠKODA







Tomáš Macek
Příběhy Staré dámy
Sto ročníků Tour de France

PROSTOR







Předchozí dvoustrana
První vítěz. Maurice Garin, přezdíváný Bílý buldok, vyhrál premiérovou Tour de France v roce 1903 takřka o tři hodiny.

Nejslavnější vítěz. Eddy Merckx (v čele) byl na přelomu šedesátých a sedmdesátých let pětikrát dekorován šampionem Tour. A strávil ve žlutém dresu lídra závodu více dnů než kdokoli jiný.

Následující strana
Zatím poslední vítěz. Bradley Wiggins, první britský šampion v historii Tour, šlape ve žlutém dresu v čele pelotonu ve Voironu.



PŘÍBĚHY STARÉ DÁMY

STO ROČNÍKŮ TOUR DE FRANCE

Tomáš Macek



© Tomáš Macek, 2013

© PROSTOR, 2013

Cover photos © isifa / Getty Images / Roger Viollet

ISBN 978-80-7260-277-3

Na startu s Romanem Kreuzigerem „Tour je víc než cokoliv.“	16
prolog Bože, co to tam stojí?!? Osel přímo uprostřed cesty!	20
kapitola 1 Pohledte, měšťané. Toto je běhací stroj (1817–1895)	22–23
kapitola 2 Co že to navrhuješ? Tour de France? Pojďme raději na oběd (1894–1903)	32–33
kapitola 3 Divoký západ cyklistický. Tour je mrtva, vážení (1904–1905)	44–45
kapitola 4 Hledá se nový hrdina. Značka: Na kole (1905–1909)	54–55
kapitola 5 Kam? Do Pyrenejí? Sežerou je tam medvědi! (1910–1911)	66–67
kapitola 6 Děvče, zaveď mě do kovárny. Musím spravit kolo (1912–1914)	76–77
kapitola 7 Lidé se mi smějí. Pokřikují na mě kanárku (1914–1922)	88–89
kapitola 8 To je kokain pro naše oči a chloroform pro naše dásně (1923–1924)	98–99
kapitola 9 Bylo sebevražedné následovat Bottecchiu v horách (1924–1926)	108–109
kapitola 10 Adrienne, myslel jsem na tebe (1926–1929)	116–117
kapitola 11 Vy prokletí výrobci kol, vy jste odpovědní za nemoci Tour (1930)	126–127
kapitola 12 Národní tým Francie, velkovýroba šampionů všeho druhu (1931–1935)	138–139
kapitola 13 Vlak nejede. Ale Lapébie už projel. Spustíme závory (1935–1937)	150–151
kapitola 14 Nedotýkejte se ho. On je Bůh (1938)	162–163
kapitola 15 Le Patron (1939–1940)	172–173
kapitola 16 Musíš startovat. Jinak tě čeká gestapo (1940–1946)	182–183
kapitola 17 Spolupracuj, a dám ti sto tisíc franků (1946–1947)	192–193
kapitola 18 Gino, potřebujeme tě (1948–1950)	200–201
kapitola 19 Kovboj a elegán. Neutrální Švýcarsko útočí (1950–1951)	212–213


kapitola 20 Fausto, pochop, já nechtěl ten žlutý dres (1951–1952)	222–223
kapitola 21 Já umím trpět! Ještě se budete divit (1953–1955)	234–235
kapitola 22 Rezník, anděl, šampion, zombie i poustevník. Prostě Charly (1956–1959)	246–247
kapitola 23 Roger spadl! Roger spadl! Řídítka ovládal amfetamin (1960)	258–259
kapitola 24 Tady je můj návod na večer před závodem: bažant, šampaňské a sex (1961–1963)	268–269
kapitola 25 Kráter Puy de Dôme, bitva všech bitev (1964–1966)	280–281
kapitola 26 Tome, to je konec, slez! (1967)	292–293
kapitola 27 Připoutejte se, prosím. Přistáváme na planetě Merckx (1968–1970)	302–303
kapitola 28 V Kanibalově říši (1971–1974)	314–315
kapitola 29 Merckx je poražen, Bastila padla! (1975–1977)	324–325
kapitola 30 Jezevec přichází. Aby získal Francii čest (1978–1980)	336–337
kapitola 31 Kuřátka bez kvočny. A vítězem je... Fignon (1981–1983)	346–347
kapitola 32 Chtěl jsem dokázat, že Greg je tím pravým šampionem (1984–1986)	356–357
kapitola 33 Jdu na večeri. Aby si Delgado nemyslel, že je ze mě troska (1987–1989)	368–369
kapitola 34 27:46... 27:47... 27:48... Laurente, ty jsi prohrál (1989–1991)	380–381
kapitola 35 Kdo vlastně zná tohoto robotického sportovce? (1991–1994)	392–393
kapitola 36 Porazit Induraina je jako sesadit krále (1995–1996)	404–405
kapitola 37 Cyklomanie po německu. Ullrich, kam se podíváš (1997)	416–417
kapitola 38 Pandořina skříňka (1998)	426–427
kapitola 39 Kdyby nebylo rakoviny, Tour bych nevyhrál (1999–2002)	440–441
kapitola 40 Cynici a skeptici, je mi vás líto, že nevěříte na zázraky (2003–2005)	454–455

kapitola 41	
Zlá léta (2006–2007)	466–467
kapitola 42	
Myslím, že Bruyneel chtěl vyhrát Tour. A nakonec to vyšlo takhle (2008–2011)	480–481
kapitola 43	
Temná strana síly (2009–2013)	494–495
kapitola 44	
Gratuluji, Cadel. Ale jestli Austrálie zkrachuje, máte ji na svědomí (2011)	508–509
kapitola 45	
Ocitl jsem se v transu, jaký jsem předtím nepoznal (2012–2013)	518–519
ČESKOSLOVENSKÁ A ČESKÁ STOPA NA TOUR	530–531
Milan Jurčo	
Fignon mi vynadal. Sebral jsem mu jeho prémii	534
Ján Svorada	
Ze Champs-Élysées se nespěchá. Tam si triumf vychutnáte	542
Pavel Padrnos	
Peklo? Tím bylo kontrolovat první hodinu každé etapy	550
Tomáš Konečný	
Pojedu Tour s Richardem Virenquem!	558
René Andrie	
Chtěli jsme s Belokim porazit Armstronga	566
Jan Hruška	
Těsně před usnutím mi Heras řekl: Zítřka končím	572
Roman Kreuziger	
V Morzine jsem mohl vyhrát. Nečekal jsem, že po mně půjde Contador	580
VÝSLEDKOVÁ ČÁST	588–589
99 ročníků: galerie vítězů	590
Rekordy a statistiky Tour de France	604
Bibliografie	610
Copyright k fotografiím a původ reprodukcí	611

**Na startu
s Romanem Kreuzigerem**

„Tour je víc
než cokoliv.“





Kavárna v Plzni, zimní podvečer. Teprve se rozjíždí cyklistická sezona 2013. S Romanem Kreuzigerem se u kávy bavíme o závodě, který jí bude dominovat. O jubilejní, sté Tour de France. Ale také o té první. Vyprávím nejlepšímu českému cyklistovi, jaké to v onech předválečných časech na francouzských silnicích bylo.

První etapa Tour měřila 467 kilometrů. Cyklisté šlapali celou noc. Až takové maratony jezdili?

Navíc na kolech, která vážila jedenáct i více kil.

A bez mechaničáku! Žádné doprovodné vozy. Nedokážu si to vůbec představit. Když na starých fotkách vidím ty špinavé cyklisty, jak mají galusku přes hrudník a shánějí cestou ve staveních nějaký ten salám, má to své kouzlo. Ale ty dálky jsou pro nás neuvěřitelné.

Ani týmoví kolegové jim nesměli pomoci, jinak čekal trest.

Byla to úplně jiná cyklistika. Jezdili mnohem nižší rychlostní průměry. Ale stejně, klobouk dolů. Závodili s čelovkou a s náhradními gumami i s bednou náradí na kole. I když to aspoň měli všechno při sobě, ne?

Na trase etap pak hledali kontrolní stanoviště, kde se museli povinně podepsat.

To by mě bavilo, orientační smysl mám.

Nejdřív měli na kolech jen jeden převod. Pak dva, jenže...

... já vím, museli nejdřív vyšroubovat kolo a otočit ho. Stáli tam zmrzlí pod kopcem a snažili se vyměnit kolo.

Fanoušci soupeřů po jezdících házeli kameny a tloukli je.

Dneska po nás diváci neházejí kameny, zato se tlačí do silnice a občas po ní rozházejí připínáčky. Jako loni. Nebo nás srážejí motorcky a auta z kolony. Ty extrémny se posouvají jinam. Ale určitě už není Tour tak brutální jako dřív.

K těm předválečným patřilo také otrávené pití a jiné sabotáže.

Teď už si týmy všechno hlídají. Nikdo už si nevezme vodu ze džbánu ani od fanoušků. Nikdy nevíš, co ti tam kdo hodí. Ale občas pijeme z fontán, to jo. V těch je nejchladnější kontrolovaná voda, co poměrně rychle seženeš.

Když se Tour v roce 1910 po prашných cestách poprvé vydrápala na Tourmalet a Aubisque, vítěz Lapize na organizátory řval: Vy jste vrazi! Nemáš někdy chuť vykřiknout na ně podobná slova?

To ne. Ale třeba na Stelvio vede při Giru z jedné strany taky štěrková cesta. Nebo na Finestre. Jsme na nich háklivější na defekt. Tehdy měli širší gumy, odolnější. Ale jinak vlastně dělají organizátoři to samé, tehdy i teď. Vymýšlejí Tour takovou, aby byla divácky co nejatraktivnější.

Naštěstí si už dnes nemusíte po defektu zašívát gumy.

No, když jsem ještě jezdil cyklokros, zničené galusky jsme si sami párali a pak je dávali zašít. Tehdy byly pro nás drahé. Snažili jsme se šetřit.

Byly kdysi i mnohem horší opravy. Eugene Christophe sešel v roce 1913 se zlomenou vidlicí z Tourmaletu a v kovárně ji sám spravil.

Hmm, v současnosti by si toho už moc nesvařil, když je všechno z karbonu. To by musel mít dílnu, kde to roztopí na 1000 stupňů. Dřív jsi do kola praštil kladivem, srovnal jsi koncovku a fungoval jsi dál. Teď do toho praštíš kladivem, upadne ti celá koncovka a můžeš objednávat nový rám.

Ještě jednu vzpomínku na Christopha tu mám, z pyrenejské etapy 1912. Přestože byl jedním z favoritů, šlapal celých 315 kilometrů sám v úniku.

Dneska by už nikdo nenechal lídra tak poodskočit. Ale každá ta éra byla jiná. Každých deset, maximálně patnáct let se cyklistika hrozně mění. Když se podíváš na jezdce, kola i zázemí před 110 lety a teď, jsou to dva naprosto neporovnatelné světy.

Jen Tour je stále takovým fenoménem. Proč?

Protože vždycky nabízela strhující souboje, velké duely. Italové proti sobě, LeMond proti Fignonovi, Armstrong proti Ullrichovi, Contador proti Schleckovi a spoustu dalších. Od začátku je nejznámější a největší. Je na ní daleko větší stres než kdekoliv jinde. Víc novinářů, víc diváků, víc pádů. Jasně, Giro a Vuelta se na Tour dotahují, je na nich příjemnější atmosféra...

... a přece se nikdy na Tour nedotáhnou.

Nemůžou se dotáhnout. Tour je Tour, tak to prostě je, to ti každý řekne. Je víc než cokoliv. Když se mi něco povede na Giru, pamatují si to fanoušci tak rok dva. Ale když se ti něco povede na Tour, pamatují si to celý život.

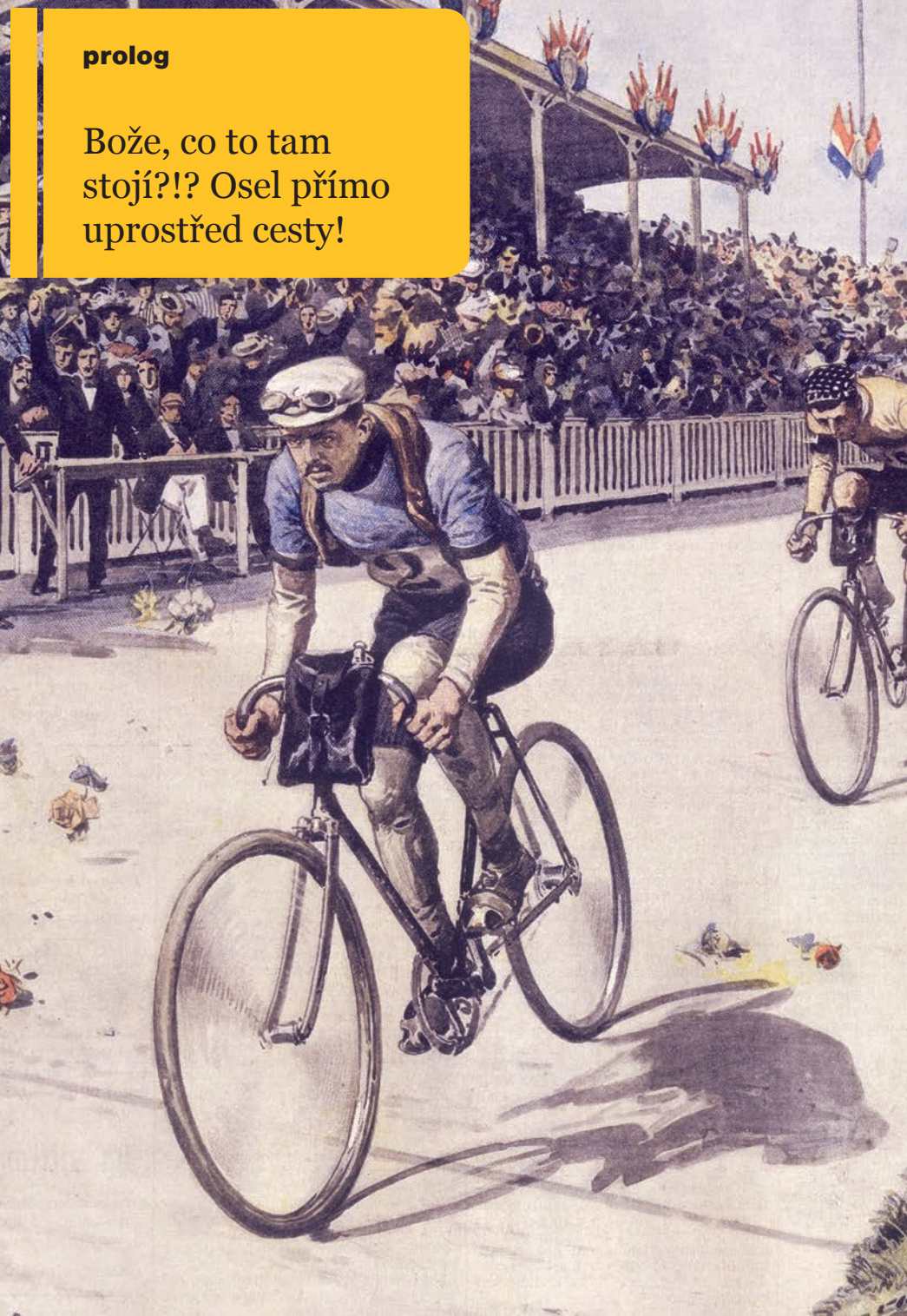
Projel jsem tudy. Jean Alavoine a jeho povinný autogram na kontrolním stanovišti při Tour 1909.

Předchozí dvoustrana Na Tourmaletu 2011. Roman Kreuziger v úniku při své zatím poslední Tour.



prolog

Bože, co to tam
stojí?!? Osel přímo
uprostřed cesty!



Italský cyklista Napoleon Paoli sjíždí při Tour de France 1920 po úzké stezce do údolí, když... Bože, co to tam stojí?!? Osel přímo uprostřed cesty!

Srážka je nevyhnutelná. Paoliho i s kolem vymrští do vzduchu, a když dopadne, ocitá se na zádech osla. Vyděšené zvíře zpanikaří, zapomene na svoji vrozenou lenost a žene se pryč. Paoli se drží na jeho zádech, neschopný seskočit. Teprve když osel zkolabuje vyčerpáním, utíká cyklista skoro kilometr nazpět na místo, kde leží jeho kolo. Najde ho, nasedne, pokračuje dál. Jenže... O chvíli později je zasažen kamenem, který se uvolnil z převislé skály. Omráčený došlape ještě na vrchol Tourmaletu. Tam vzdá a usne v chýši u cesty.

Anebo znáte tuhle? Ferdinand le Drogo si obleče žlutý dres lídra Tour na jeden jediný den v životě – ale dokáže to právě tehdy, kdy závod projíždí v létě 1927 jeho rodným městem. Spokojen, že ze sebe učinil místního hrdinu, následujícího rána odstupuje.

A co příběh Julese Deloffreho, který se neustále vrací na Tour coby individuál bez podpory týmu a po každé etapě předvádí na kole akrobatické triky, aby si vydělal peníze na jídlo a nocleh. Přesto se zúčastní patnácti ročníků a sedm jich dokončí.

Tour de France, to jsou stovky podobných historek a příběhů, barvitá mozaika lidí.

Ale Tour, to jsou i pohnuté a často tragické osudy. Je to podivuhodné divadlo a zároveň reálný svět sám pro sebe, se svými dechberoucími dramaty, se svojí komikou i tragikou, hrdinskými eposy i ostudnými fraškami, s historickými paradoxy či revolučními změnami.

Už je tomu hezkých pár desetiletí, co si Tour vysloužila přezdívku Stará dáma. Ovšem stále je to elegantní stará dáma, šarmantní a přitažlivá. A každý rok přináší nové a nové příběhy.

Po svém narození byla natolik drsná a šílená, že její první aktéry přirovnávali k nejslavnějším pionýrům 20. století, bratrům Wrightovým či Roaldu Amundsenovi.

Tehdy pan Voltaire, korespondent pořadajícího listu *L'Auto*, uneseně psal: „Nejlepší cyklisté potřebovali pouhé čtyři hodiny na stokilometrovou pouť z Grenoblu do Gapu. Jen si to představte. V minulosti kočár tažený šesti koňmi a do kopce čtyřmi dalšími navrch zvládl tutéž trasu za dvanáct hodin.“

Pojďme, vraťme se do oněch časů. Nasedněme na pradávňá těžká kola s jediným převodem a vydejme se znovu po silnicích Tour na tu předlouhou pouť, která už trvá 110 let. Dojedme od prvního ročníku Tour k tomu letošnímu, s pořadovým číslem 100.

Pojďme si vyprávět příběhy Staré dámy.



kapitola 1

Pohleďte, měšťané.
Toto je běhací stroj

1817–1895





C

opak to svobodný pán z Draisu vyvádí?

Mannheimští měšťané užasle sledují Karla Friedricha von Draise. Vida, náš vynálezce zase něco sestrojil. Vidíte to, pane? On na tom stroji jede!

„Das ist meine Laufmaschine,“ oznamuje jim Drais. Ach tak, tedy běhací stroj.

Vskutku podivná věc. Pán z Draisu sedí jako na koni, ale žádný kůň pod ním není, nýbrž prkno. Spojuje loukořová kola v dřevěném rámu, vzdálená od sebe takřka dva metry. Viděno očima kronikáře: „Na těžkém dřevěném podstavci, opatřeném dvěma dřevěnými koly, jest připevněná poduška mající představovati sedadlo. Ruce jezdcovy spočívají při jízdě na tyči, již lze řídití přední kolo. Aby se tento stroj uvedl do pohybu, nutno se odrážeti nohama od země. Lze si představití, že jízda na tomto těžkém stroji, silně se otrásajícím při každém nárazu, není žádným požitkem.“

Píše se rok 1817. Německo je stále rozdrobené na více než 40 států a státeků, ani Itálie dosud není Itálií a Polsko přestalo existovat. Excésař Napoleon je internován na ostrově Svatá Helena. František I. vládne v Rakousku-Uhersku. Po Evropě se šíří empír a literatuře vládne romantismus. Brzy se rozjede také první zaoceánský parník i první Stephensonova lokomotiva... a už jsou to dva roky, co vybuchla indonéská sopka Tambora.

Věřte nevěřte, právě tato událost má na svědomí Draisův vynález.

Ohromné množství sopečného popela z Tambory proniklo do atmosféry. Způsobilo změnu klimatu a velký hladomor, zasahující Evropu i Severní Ameriku. Aby lidé přežili, museli porážet své koně, hlavní dopravní prostředek.

„Co kdybych vynalezl stroj, který koně nahradí? Takový, na němž se člověk bude pohybovat za pomoci vlastních svalů?“ přemítal Drais.

Synek nejvyššího bádenského soudce má zvědavou povahu. Vystudoval architekturu, zemědělství i fyziku, byl učitelem, pak lesmistrem, ovšem nejraději ze všeho vynalézá.

Další ukázkovou jízdu na své Laufmaschine předvádí z města Gernsbachu přes vrch do Baden-Badenu. Dosahuje při ní závratné rychlosti 15 kilometrů za hodinu. A ačkoliv je stroj nemotorný a jeho uvedení do pohybu vyžaduje značnou sílu, pocit z jízdy je natolik opojný, že ta zvláštní věc se dvěma koly začne být žádána i za hranicemi Bádenska. Jen název Laufmaschine se neujme. Stroj vynalezl Drais, říkají mu tedy draisina.

Velkovévoda Karel Bádenský uděluje svobodnému pánovi privilegium k její výrobě. V Bádensku bude mít nicméně jeho sláva jepiči

Draisina pana Draise.

U něj to v roce 1817
všechno začalo.

Předchozí dvoustrana

Průkopníci cyklistiky.

V roce 1818 jezdí

Pařížané po

Lucemburských

zahradách. Pedály

jsou zatím hudbou

budoucnosti.

život. Střety s jezdcí na draisíně nás obtěžují, stěžují si chodci, proto je na mnoha místech zakázána. Po potlačení bádného povstání navíc Prusové zastavují Draisy vyplácení penze. „Je jich třeba na splácení nákladů povstání,“ dostává se mu vysvětlení. Zemře v chudobě, opuštěn a zapomenut.

Jeho vynález však ve světě zapomenut nebude. Dokonce i britští koloniální vojáci využívají draisiny v bojích proti Maorům na Novém Zélandu.

Skotský kovář Kirkpatrick Macmillan konstrukci vylepší o táhlové šlapací zařízení na zadní kolo a francouzský kovář Pierre Michaux se synem Ernestem si roku 1863 nechávají patentovat stroj se šlapadly neboli pedály na předním kole, které o tři roky později vybavují i brzdou. Kvůli dosažení vyšší rychlosti přední kolo co nejvíce zvěšují. Hned také plánují: Vezmeme náš stroj v roce 1867 na výstavu do Paříže. Jak ho ale nazvat? Co takhle VÉLOCIPÈDE? To je ono. Velex je rychlý, pedes jsou nohy. Náš stroj budou rychlé nohy, budou rychlejší než nohy obyčejné, rychlejší než draisina, rychlejší než kůň.

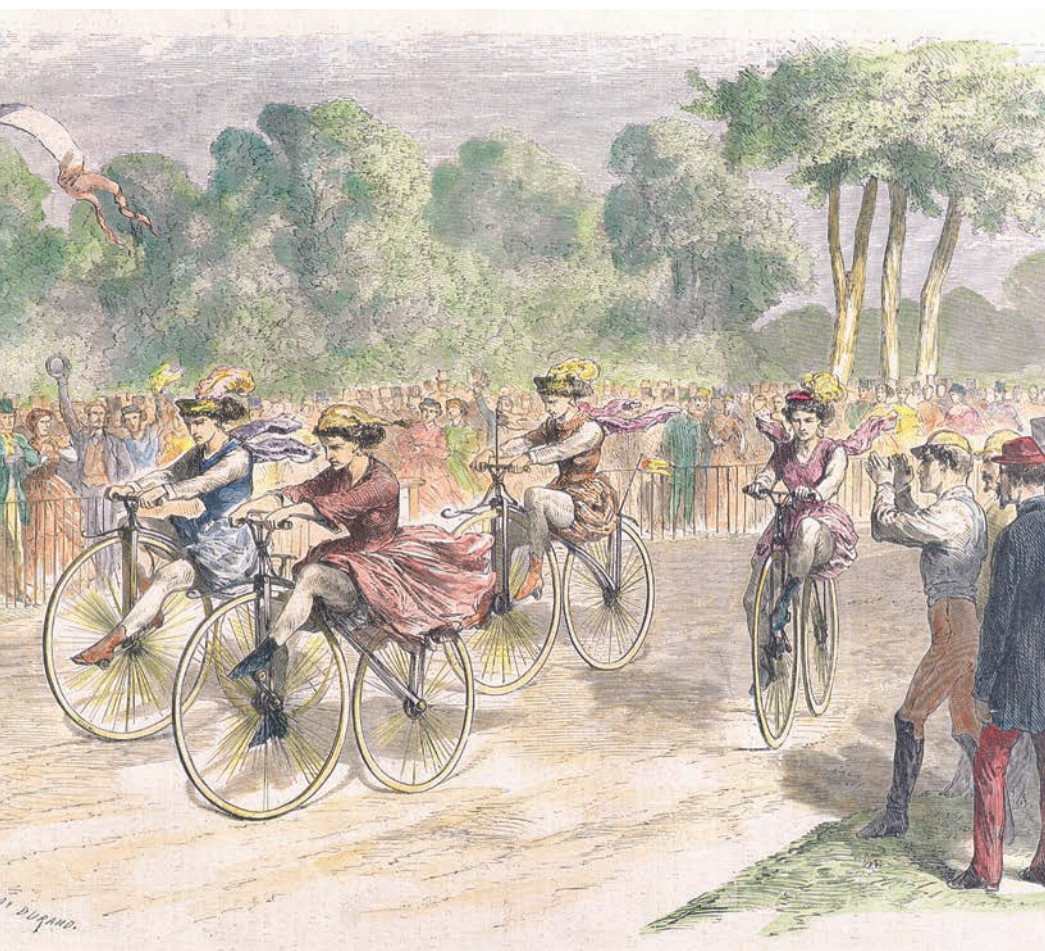
A bude se závodit! Pozor, dámy a pánové, poslední květnový den roku 1868 pořádají otec a syn Michauxové v pařížském parku Saint Cloud cyklistické zápolení na trati 1200 metrů.

Jméno vítěze? Je jím James Moore, anglický student veterinářství. Nové povyražení se ujme. Další rok už se ve Francii koná více než sto dráhových závodů, prozatím v parcích a na dostihových drahách. Angličané organizují 17. února 1869 neveřejnou soutěž na trase Londýn – Brighton. Ovšem za skutečného praotce všech silničních cyklistických závodů je považováno až klání Paříž–Rouen na 123 kilometrů, pořádané 7. listopadu téhož roku prvním cyklistickým časopisem *Le Vélocipède Illustré*. Přihlášeno je 198 odvážlivců, mezi nimi pět žen. Ty však z obavy před nežádoucí reakcí startují jen pod pseudonymy Miss Olga či Miss America.

„Závodníkům se zakazuje, aby jejich velocipedy tahali psi nebo aby využívali plachet,“ čtou si v pravidlech.

Tisíce diváků se scházejí k prostranství u Vítězného oblouku. Kdosi neznámý tři čtvrtě hodiny před plánovaným startem vystřelí. Cože, ono už se startuje? Padesátka jezdců vyráží na trať, další se složitě probíjejí jásajícím davem. V Rouenu vítězí, no ano, opět náš šlapající veterinář James Moore, v kabátci a klobouku, po 10 hodinách a 40 minutách. Mezi 33 dokončivšími je též Angličanka Miss America, se ztrátou více než šesti hodin.

Ohlas všech závodů je nečekaný, Michauxovým se zakázky jen hrnou. Jejich první továrna na jízdní kola zaměstnává 500 dělníků, kteří dokážou vyrobit denně až sto velocipedů. Dejte 500 zlatých franků a je váš. Z Francie se šíří do Británie, za oceán i jinam, ať už je nazývají bicykl, boneshaker nebo třeba kostitřas. Také Napoleon III. si jeden objednává a jeho syn, zvaný Lulu, na něm jezdí v Tuilerijských zahra-

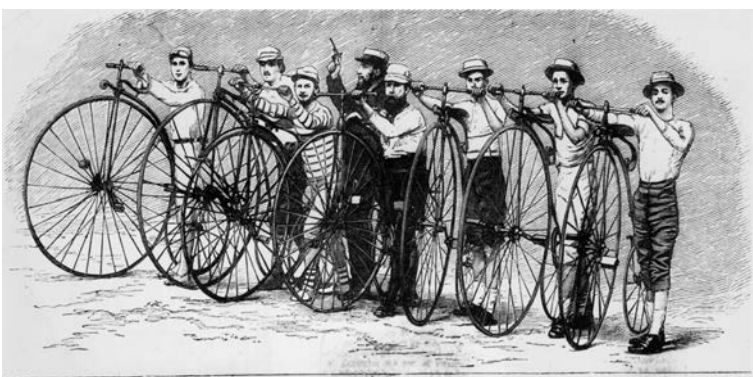


dách. Dokonce i britská královna Viktorie podlehne kouzlu pedálování a na své tříkolce křížuje zahrady Buckinghamského paláce.

Loukoťová kola jsou posléze nahrazena výpletem z drátů. Roku 1870 dává Amer Bradford na kola pryžové obruče a pánové Starley a Hillman si patentují první vysoký celokovový bicykl. Ty ovládnou trh na téměř dvě desítky let. Přední kolo, nad nímž sedí jezdec a kde se nacházejí i říditka, zvětšují konstruktéři až na průměr 200 centimetrů. Zadní je podstatně menší.

„Velociped už není hračkou, ale motorem člověka,“ vyzdvihuje list *Boston Sunday Herald*.

„Stejně jsou koně rychlejší,“ namítá roku 1875 uherský poručík Zubowitz. Osedlá svého koně Caradoc a vydává se z Vídně do Paříže. Vzdálenost 1254 kilometrů zdolá za 15 dnů a nechává se oslavovat v pařížských salonech. Jen do času. Francouzský dobrodruh Albert Laumaille přijímá výzvu a vyjíždí na kole opačným směrem. Ve Vídni je za 12 dní a 15 hodin. „Když mě bolest a spánek začínaly cestou



přemáhat, udržoval jsem se při vědomí tonikem z lístků koky,“ sděluje.

V roce 1878 Pařížan Gilm přichází s řetězovým pohonem a roku 1885 sestrojuje John Kemp Starley první „bezpečný bicykl“, pojmenovaný Rover, s řídítky ve tvaru vidlice a s koly, která už jsou stejně velká. Tlak nohou na ně převádí za pomoci pedálů, řetězu a ozubených kol. Nástup bicyklů typu Kangaroo, jejichž přední kolo má průměr jen 91 centimetrů, pak definitivně ukončuje éru vysokých velocipedů.

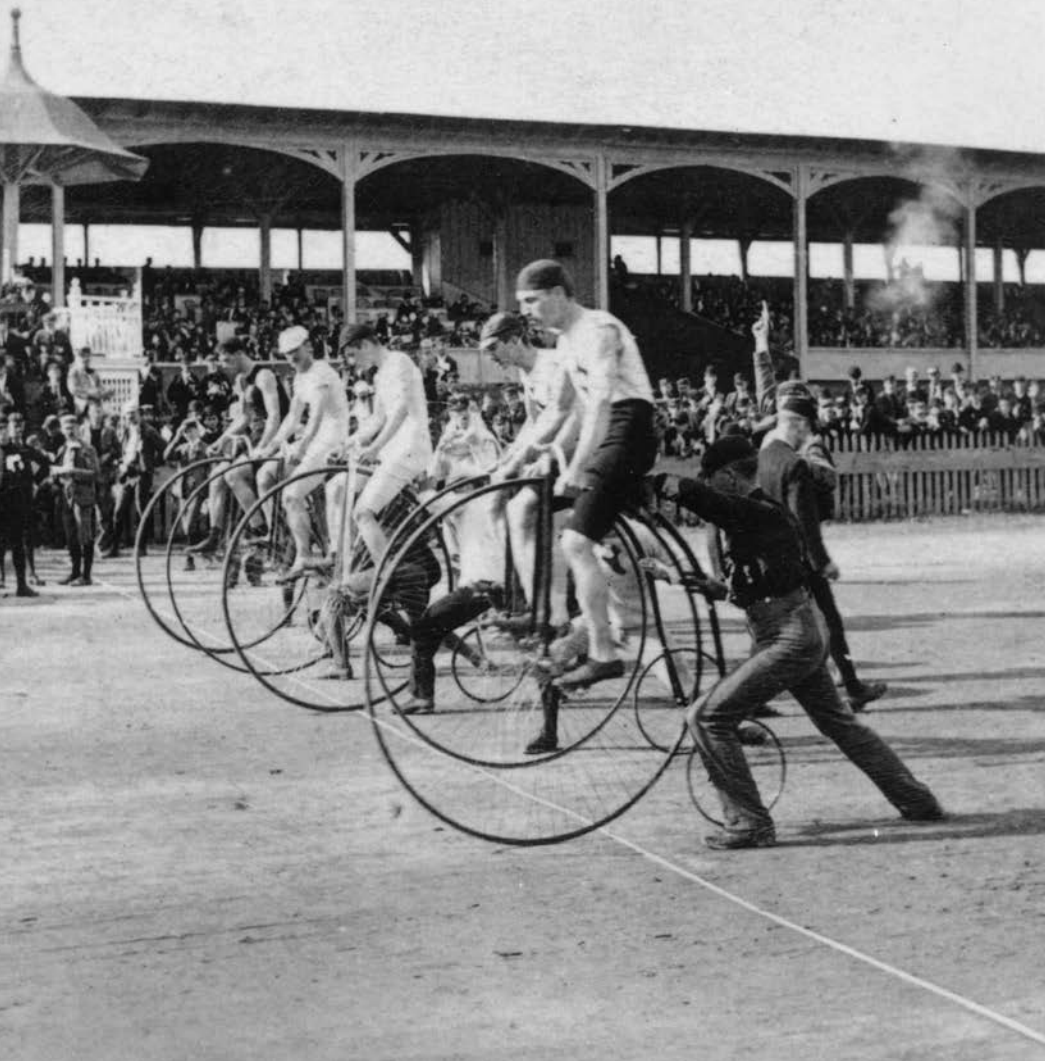
Ještě jedna osoba napomůže k dokončení této cyklistické revoluce. Opět veterinář. Tentokrát z Irska. Pan John Boyd Dunlop. Sport ho nezajímá a bicykl nemá, pořizuje si ho teprve před svými padesátinami. Má však syna Johnnyho a ten si stěžuje: „Ta moje tříkolka se mnou tolik natřásá.“ Dunlop vezme zahradní hadici, chvíli se s ní potýká a pak pryžové obruče na ráfcích kol nahradí pneumatikami plněnými vzduchem.

Máme rok 1890, nad Paříží se tyčí nová dominanta, Eiffelova věž, uměleckou scénu dobývá secese a bicykl přestává být kostičkou. Ani Johnny Dunlop už si nestěžuje. Jeho táta zakládá firmu Dunlop Pneumatic Tyre Co. a mohlo by jej těšit, že cyklisté požadují kola obutá pneumatikami. Jenže pan Dunlop není podnikatel. Z firmy odchází a radši se věnuje zase zvířatům. To podnikaví bratři Michelinové naopak jeho vynález vylepšují. Představují pneumatiky, které je možné při závodech snímat i opravovat.

Závodů je tou dobou nepočítaně. Vybudovat vlastní velodrom patří k dobrým mravům každého většího evropského města, o překot vyrůstají i ve Spojených státech.

Na silnici nastává období závodů na „vražedných“ distancích. Vydavatelé časopisu *Vélocé Sport* v Bordeaux pořádají roku 1891 klání Bordeaux–Paříž na 572 kilometrů. Jezdci nevycházejí z údivu. Jakže? To není dvoudenní závod? Máme šlapat bez odpočinku?

Nejrychlejší z nich je Angličan G. P. Mills, projede trať za více než 26 hodin průměrnou rychlostí 21,5 kilometru za hodinu. Pouze v Tours si na 215. kilometru na pět minut odpočine, sní kus masa a posilní se speciálně připravenými stimulanty.



Za oceánem. Evropa přechází na nízká kola a pneumatiky, v New Yorku se však roku 1890 ještě závodí postaru.

Pierre Giffard z pařížského listu *Le Petit Journal* chce novináře z Bordeaux trumfnout. Jak? Zorganizuje podnik dvakrát tak dlouhý: 1185 kilometrů z Paříže do Brestu a zpět! Charles Terront si vezme 21 kilogramů vážící prototyp bicyklu se snímatelnými pneumatikami bratří Michelinů a po pěti defektech a 71 hodinách dosahuje cíle. Jeho největší soupeř Jiel-Laval usíná třetího dne u silnice.

Rodí se též další závody, dlouhé ke třem stovkám kilometrů, jejichž věhlas až s léty poroste. Belgičané přicházejí s podnikem Lutych–Bastogne–Lutych, zatímco Francouzi přidávají do kalendáře závod Paříž–Roubaix.

Le Petit Journal

TOUS LES VENDREDIS
Le Supplément illustré
5 Centimes

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

TOUS LES JOURS
Le Petit Journal
5 Centimes

Deuxième Année

SAMEDI 26 SEPTEMBRE 1891

Numéro 44



M. CHARLES TERRONT

Vainqueur de la course nationale de Paris à Brest
organisée par le « Petit Journal »

Stále tu však cosi chybí. Cosi velikého, jedinečného, nenapodobitelného.

Roku 1895 oznamuje Charles Terront, největší cyklistická hvězda té doby, že hodlá objet Francii – ale na motocyklu.

Než svůj záměr promění ve skutek, přebije ho jistý Théophil Joyeux v květnu 1895 svým vyhlášením. Uskuteční Grand Boucle čili Velký okruh kolem Francie na kole.

O devatenáct dní později završuje svoji pouť, během níž urazil 4500 kilometrů. Průměrně 235 denně.

Potrvá osm let, než se dočká následovníků.

Největší hvězda.
Charles Terront
jede z Paříže do Brestu
a zpět 71 hodin.



Nejdelší závod. Stává se jím v roce 1891 klání z Bordeaux do Paříže. Ale ne nadlouho.

-
- 1830** Alexander Sergejevič Puškin píše Evžena Oněgina
 - 1840** V Británii je vydána první poštovní známka
 - 1859** Charles Darwin zveřejňuje svoji Teorii o vzniku druhů
 - 1861–1865** Občanská válka Severu proti Jihu v Americe, zrušení otroctví
 - 1870** Prusko-francouzská válka, Francie se stává republikou
 - 1879** Thomas Alva Edison vynalézá žárovku
 - 1886** Carl Benz sestrojuje první benzínový automobil



A black and white photograph of a bicycle leaning against a stone wall next to a wooden gate. The bicycle is in the foreground, with its front wheel and handlebars visible. The wall is made of rough, textured stone, and the gate is made of dark wood. The ground is dirt and gravel.

kapitola 2

Co že to navrhuješ?
Tour de France?
Pojďme raději
na oběd

1894–1903



Francie na konci století páry. Silnice jsou v zoufalém stavu, drsné a hrbolaté, a pověřivost lidí tak velká, že mnozí stále věří, že v horách žijí draci. Objet celou zemi na kole? To je čiré šílenství, chytají se za hlavu. Přesto už brzy vyrazí odvážní borci na těžkých bicyklech do tmy, do ulic bez osvětlení i do zapomenutých krajů, kde vyjí vlci a potloukají se medvědi, aby tuto výzvu proměnili ve skutek.

Kam až se vrátit při vyprávění o zrození závodu, jenž ponese jméno Tour de France? Kde máme začít?

Zkusme to v roce 1894 a – jakkoliv to zní podivně – u politiky. V čase, kdy Dreyfusova aféra rozděluje zemi.

Alfred Dreyfus, židovský důstojník francouzského generálního štábu, je na základě zfalšovaných důkazů obviněn ze špionáže pro německé císařství. Němcům měl dopomoci k získání Alsaska. Je to lež, nicméně Dreyfus je vojenským soudem shledán vinným a za velezradu odsouzen k doživotní deportaci na Ďábelských ostrovech.

Francouzská vláda i tisk stojí v jednom šiku proti němu, s výjimkou listu *Le Petit Journal*. Na Dreyfusovu obranu naopak vystupují mnohé osobnosti včetně budoucího premiéra Georgese Clemenceaua či spisovatele Emila Zoly. Ten pod titulkem „Žaluji!“ zveřejňuje otevřený dopis prezidentovi Fauremu.

„Horoucně usiluji jen o jedno: vnést do věci jasno ve jménu lidství, jež tolik utrpělo,“ apeluje na propuštění Dreyfuse.

Rovněž Pierre Giffard, šéfredaktor cyklistického časopisu *Le Vélo*, podpoří Zolu a po velké protidreyfusovské demonstraci v Paříži sepisuje pro *Le Petit Journal* článek, jenž je obhajobou Dreyfuse.

Naneštěstí pro Giffarda však byl jedním z iniciátorů demonstrace majitel automobilové továrny Jules-Albert de Dion, mecenáš listu *Le Vélo*. S Dionovými penězi pro *Le Vélo* je rázem utrum. Rozčilený továrník totiž se skupinou bohatých inzerentů včetně pana Michelina, opouští *Le Vélo* a zakládají konkurenční list *L'Auto-Vélo*. Ten má přinášet novinky z cyklistiky, ale též zprávy o motorismu, letectví, jachtingu, jezdeckví, alpinismu, atletice, boxu, jakousi sportovní všehočtu.

Kdo bude šéfredaktorem?

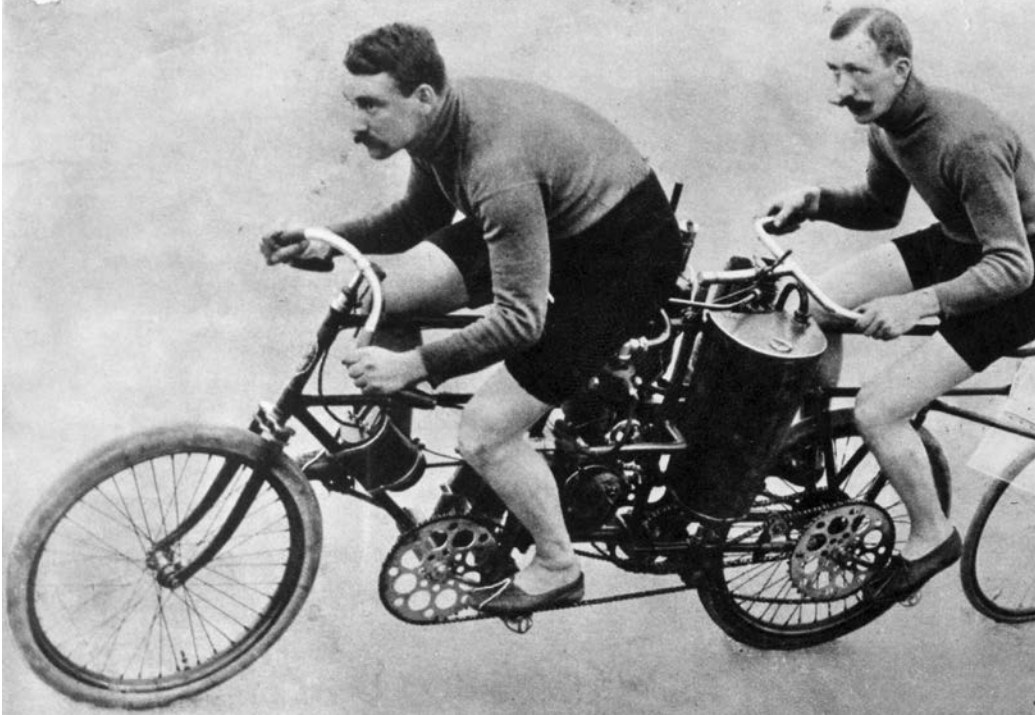
Volba padá na Henriho Desgrange.

Budoucí hlavní hrdina v příběhu Tour de France právě vstupuje na scénu.

Čtyřiatřicetiletý Desgrange, muž razantních názorů z pařížské střední třídy. Mohl být váženým právníkem, leč kariéru zahodil, jelikož ve volném čase závodil na kole. Když jej jeden z klientů uviděl a postěžoval si, dali mu v kanceláři vybrat: buď práva, nebo kolo.

Paříž 1895. Jste zostuzen, pane. Alfred Dreyfus degradován.

Předchozí dvoustrana
První šampion Tour.
Kominík Maurice Garin.



Rozhodl se pro kolo. Roku 1893 vytvořil na pařížském velodromu světový rekord v hodinovce výkonem 35,325 kilometru a řekl: „To abych ostatním určil metu, na kterou se mohou dotahovat.“

Brzy však jeho kariéra závodníka ustoupila větším plánům. Stal se ředitelem velodromu, žurnalistou, spisovatelem trenérských manuálů. „Ambiciózní cyklista víc než ženu potřebuje jeden pár nevypraných ponožek,“ tvrdí v nich. V knize *La Tête et les Jambes* (Hlava a nohy) píše: „Sport je víc záležitostí psychiky než fyzická. Nevážím si jezdců, kteří předčasně vzdávají závody ve své hlavě, ačkoliv jejich nohy by stále ještě mohly šlapat.“

Století se nachýlilo ke svému konci a Desgrange stále dělal spoustu věcí, i když žádnou ne pořádně. Nabídku vést *L'Auto-Vélo* přijímá, aniž by tušil, že si právě určuje svůj osud po zbytek života.

Šestnáctého října 1900 vychází první číslo. Na žlutém papíře, aby se odlišilo od zeleného *Le Vélo*.

Válka mezi oběma listy je okamžitá. Pierre Giffard, šéf *Le Vélo*, žaluje *L'Auto-Vélo* z plagiátorství názvu – a (dočasně) vítězí. Desgrangeům je soudně nařízeno odstranit z názvu svého listu cyklistickou polovinu. Nu což, nevádí, přejmenují jej na pouhé *L'Auto*.

Jenže co když tato změna odláká cyklistické fanoušky? Ta obava není planá. Už tak skromný náklad 20 tisíc výtisků začíná klesat.

Potřebují nápad. Něco velkého, co strhne lidi. „Něco, co zacpe Gif-



Cyklistika na přelomu století. Při závodě za motorovými vodiči je v akci Němec Alfred Koescher.

fordovi hubu,“ říká Desgrange. V listopadu 1902 svolává v redakci schůzku krizového štábu.

Slovo si bere pětadvacetiletý Georges Lefèvre, vedoucí redaktor pro cyklistiku a ragby: „Co kdybychom uspořádali několikadenní cyklistický závod na silnici, který spojí naše významná města a bude delší než všechny současné závody? Jakousi silniční obdobu šestidenních klání na dráze?“

Desgrange nejprve pohlédne na třetího přítomného George Prada, pak zpět na Lefévra.

„Jestli tomu dobře rozumím, náš malý Géo, ty tady navrhuješ cyklistickou Tour de France.“

„A proč by ne?“

Šéfredaktor se zatváří skepticky, odmítavě. „Raději pojďme na oběd,“ navrhně.

V Taverně Zimmer, restauraci u Montmartru, se společně projedí až k závěrečné kávě, když Lefèvre svoji ideu znovu připomene: „A co ten závod kolem Francie?“

Desgrange jen prohodí: „Zeptám se Victora.“ Když odcházejí z restaurace, Lefèvre je přesvědčen: neprojde to.

Jenže v řečeném Victorovi, rozumějte Victoru Goddetovi, finančním manažerovi *L'Auto*, najde nečekaného spojence.

„Nezruinuje nás to, Henri. Najdeme na to prostředky. Zkusme ten závod,“ nabádá Goddet šéfredaktora.

Kdyby tehdy řekl „Ne“, Tour by nevznikla.

Ale Goddet řekl „Ano“. Devatenáctého ledna 1903 tudíž vychází v *L'Auto* oznámení o „pořádání největšího cyklistického závodu, který se uskuteční na 2428 kilometrů v 6 etapách od 31. května do 5. července, bez vodičů, koučů a masérů na prvních pět etap, aby všichni jezdcí závodili za rovných podmínek“.

Desgrange si představuje, že uspořádá jednu etapu týdně. Stanovuje startovné 10 franků. Jenže týden před plánovaným startem napočítá jen 15 přihlášených. Co teď?

Rychle mění datum závodu na 1. až 19. července s jedním až čtyřmi volnými dny mezi etapami. Slibuje 5 franků denního kapesného pro nejlepších padesát jezdců a zvyšuje celkové prémie na 20 tisíc franků.

Záhy má 60 přihlášek: 49 Francouzů, 4 Belgičany, 4 Švýcary, 2 Němce, 1 Itala. Má svůj první peloton.

Jedenadvacet z těchto cyklistů jsou profesionálové, i když jejich výdělky jsou povětšinou tak malé, že nikdo z nich není cyklistou na plný úvazek. Zbývá startující? Z velké části dobrodruzi. Mnozí z nich žijí z ruky do huby, někteří jsou nezaměstnaní. Podivná směsice.

Belgický jezdec Julien Lootens se přihlašuje pod pseudonymem Samson.

Favoritům pak dávají přezdívky sami reportéři, aby aktéři závodu připadali čtenářům bližší. Emile Pagie je Princem z dolů, Lucien

Pothier se stává Dvokým řečníkem a Maurici Garinovi říkají Malý kominík. Však si také tento dvojnásobný vítěz závodu Paříž–Roubaix dříve kominickou živností přivydělával, pokud tedy právě nepomáhal v rodinném obchodu s koly v Roubaix. Při Tour jej sponzoruje firma La Française, proto se vytasí s kolem v barvách trikolory.

To Jean Dargassies žádného sponzora nemá, je prostým kovářem v jihofrancouzské vesnici Grisolles. O cyklistických závodech nevěděl zholá nic. Jenže na jaře 1903 mu místní prodáváč kol řekl: „Tohle bude něco pro tebe. První ročník Tour de France.“

Vyrazil tedy do Paříže a před startem tu shání pravidla. „Otskli jsme je v časopisu *L'Auto*,“ říká mu Géo Lefèvre.

„Ten u nás nikdo nečte.“



Černé na žlutém. L'Auto píše o prvním ročníku Tour.



Místo startu. Pařížská kavárna Réveil Matin.

„A už jste vůbec někdy jel cyklistický závod?“
„Ne. Ale jel jsem z Grissolles do Montaubanu a zpět, padesát kilometrů. Únava mě neděsí, jsem přece kovář.“

Naivka, pomyslí si možná Lefèvre, nicméně nikoho nemíní od účasti na Tour zrazovat.

Prvního července 1903 se u malé kavárny Réveil Matin na pařížském předměstí Villeneuve-St. Georges všichni scházejí.

V 15.16 je odstartováno. Historie Tour de France se začíná psát naostro. Šest předlouhých etap čeká. Tady je itinerář:

1. etapa Paříž–Lyon: 467 km.
2. etapa Lyon–Marseille: 374 km.
3. etapa Marseille–Toulouse: 423 km.
4. etapa Toulouse–Bordeaux: 268 km.
5. etapa Bordeaux–Nantes: 425 km.
6. etapa Nantes–Paříž: 471 km.

„Z Paříže až k modrým vlnám Středomoří, z Marseille do Bordeaux, projíždějící po narůžovělých silnicích, spících na slunci, tichem polí ve Vendée, podél tíše a klidně tekoucí Loiry, tam všude budou naši muži nesmlouvavě závodit a bojovat o čest a vítězství,“ píše generální ředitel závodu Henri Desgrange. Navzdory svým romantickým slovům je přesto v duši skeptikem. Obává se: Bude to fiasko a moje reputace utrpí. Na start raději ani nepřijde, závod nedoprovází. Zůstává skryt v pařížské kanceláři, aby nebyl příliš spojován s tímto riskantním a, kdo ví, možná i sebevražedným podnikem.

Pravým „hrdinou“ z redakce *L'Auto* se stává Géo Lefèvre. Následuje Tour, kde může, chvíli šlape s cyklisty na kole, pak pospíchá na vlak, jindy cestuje vozem, jen aby stihl být na nejbližším kontrolním bodu. Ředitel závodu, rozhodčí i reportér v jedné osobě.

Už po 50 kilometrech úvodní etapy do Lyonu první jezdci odstupují. Pouze 37 cyklistů tuto etapu dokončí. Šlapou celou noc, teprve v 9 ráno druhého dne přijíždí nejrychlejší Garin do cíle v Lyonu, po téměř osmácti hodinách v sedle.

Ale kde je Hippolyte Aucouturier, favorit z největších? Cože? Také Aucouturier vzdal. Bral si jídlo od diváků, dostal žaludeční křeče, nedojel.

Podle tehdejších pravidel to neznamená jeho loučení s Tour. Smí pokračovat i v dalších etapách, ovšem už mimo celkovou klasifikaci, může bojovat jen o etapové prémie.

Zklamání Aucouturierovi příznivci si vybíjejí vztek na vedoucím Garinovi, šlapajícím se zeleným páskem na rukávu, který označuje lídra závodu. Když nesmí vyhrát náš Hippolyte, ani Garin nevyhraje, zlikvidujeme ho! Dokonce ho trefují kamenem, ale komplot jim nevyjde. Lefèvre prozíravě nechává Garina převléci do jiného trikotu, aby ochránil jeho zdraví.

Do většiny etap vyrážejí cyklisté za tmy a za tmy je dokončují. Kdo to

Lyon, cíl 1. etapy.
Po 467 kilometrech
z Paříže.





támhle leží? Opět jeden ze závodníků, dospává na zemi u silnice. A kdo se to tam žene na cyklisty s vidlemi? Ach tak, to je tentokrát „jen“ sedlák, rozčilený, že mu na silnici rozehnali stádo krav.

Při mechanických potížích je cizí pomoc zakázána, jezdci s sebou vlečou velké brašny s náhradními díly a nářadím, jsou ověšeni rezervními plášti. Když je třeba, pouštějí se do páraní, lepení, zašívání a montování. Často si hledají vlastní cestu krajem, na hodiny od sebe vzdálení. K naplnění pravidel jim zatím stačí, když projedou určenými kontrolami. V Moissaku je u hotelu Luxembourg, unavení cyklisté krouží kolem, málokdo ji najde. „Kde je ta kontrola?“ křičí i frustrovaný Garin, než mu policista poradí.

Dargassies v Moissaku láme přední vidlici. Teď se hodí, že je kovář. V místní kovárně si ji spravuje.

Aucouturier vyhrává jak druhou, tak třetí etapu. Ale ten už z hlediska celkové klasifikace není důležitý. Usiluje rovněž o triumf ve 4. etapě do Bordeaux, je však spatřen, jak se nechává táhnout za autem – a disqualifikován.

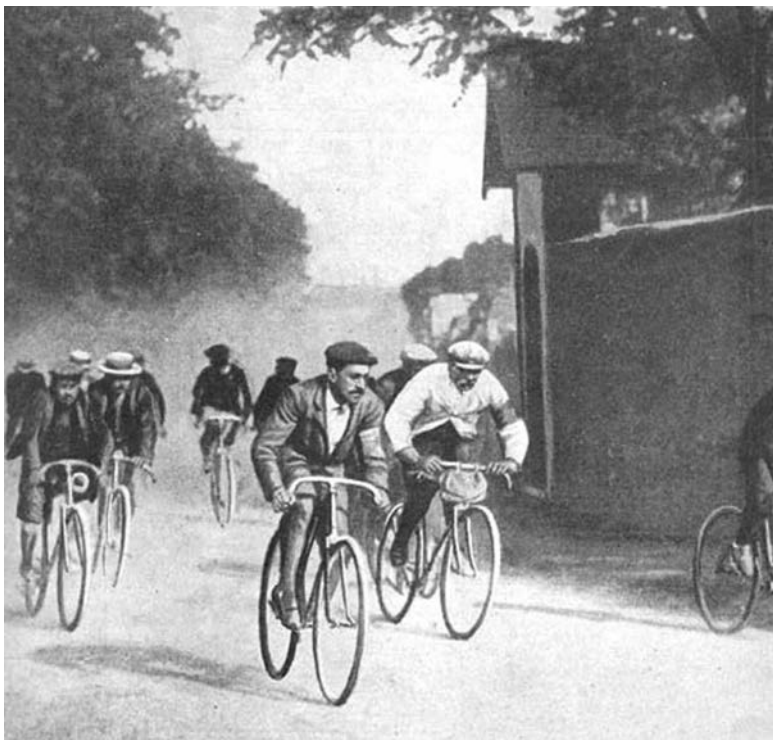
Zničily ho křeče.
Favorizovaný Hippolyte
Aucouturier nedokončil
1. etapu. Přesto smí
v závodě zůstat.

Garin tou dobou vévodí celkové klasifikaci takřka o tři hodiny. Malý kominík z Arvieru v Itálii, kde se roku 1871 narodil, než se v dětství přestěhoval s rodiči do Francie. Poprvé závodil v roce 1892, první vítězství slavil o dva roky později, při 24hodinovém maratonu po ulicích Lutychu. Pod nosem knír, z koutku úst visí cigareta. Tak jej za cílem vidají. Do závodů si obléká též bílé sako, takže se rodí jeho další přezdívka Bílý buldok.

Teď má v předposlední etapě Tour trable jeho nejbližší konkurent. Průběžně druhý Emile Georget dvakrát píchne a posléze zcela vyčerpáný zastavuje, aby si odpočal – a usíná u trati. Do cíle nedojede. Sebevědomý Garin, kterého podporuje řada kamarádů z řad jezdců, zatím žádá další cyklisty z vedoucí skupiny: „Nechte mě vyhrát etapu.“ Jenže Fernand Augerau odmítá. Garinův kamarád Lucien Pothier tedy na něj hází kolo, Augerau padá a Garin v Nantes snadno vyhrává spurt.

Nejlepší je i v závěrečné etapě do Paříže. Na dráze nově dostavěného velodromu v Parku princů první Tour vrcholí. Stává se jejím šampionem o 2:59 hodiny před druhým Pothierem. Už nikdo nikdy nevyhraje Tour s takovou převahou. Odměnou mu je premie 3000 franků, pro tehdejší cyklisty terno.

Odvážným mužům, kteří právě objeli Francii, aplauduje na sto tisíc fanoušků v pařížských ulicích a dvacet tisíc u cíle. Vida, kdo je mezi nimi. Monsieur Desgrange! Pan šéfredaktor prozřel. Tahle Tour ne-



Vyhlížejte bílé sako.
Podle něj poznáte lídra
závodu Garina.



Dobojováno. Maurice
Garin zbohatl o 3000
starých franků.

ni omyl. Tahle Tour je u čtenářů opravdový hit. Vždyť náklad listu vzrostl během závodu z 25 tisíc výtisků na 65 tisíc. Zvláštního vydání, distribuovaného krátce po dojetí, prodají dokonce 130 tisíc výtisků.

Jedenadvacet cyklistů premiérovou Tour dokončuje, posledním klasifikovaným je Francouz Millocheau se ztrátou 65 hodin.

Na cenném 11. místě je kovář Dargassies. Dostává 145 franků a vrací se domů jako hrdina.

Důstojník Dreyfus, jehož skandál stál u zrodu závodu, je tou dobou dávno omilostněn a plně očištěn.

Časopis *Le Vélo* už vychází pouze rok, než jej popularita listu *L'Auto* a Tour de France zcela zničí a vyhlásí zánik.

A Pierre Giffard, šéfredaktor *Le Vélo*? Stává se nezaměstnaným. Ale jen do chvíle, než mu „vítěz“ Desgrange nabídne práci. Post cyklistického reportéra.

-
- 1895** První veřejné promítání filmů: bratři Lumièrové v Paříži
 - 1896** V Aténách jsou obnoveny olympijské hry, na programu je také cyklistika
 - 1898** Anarchistou Luchenim je probodnuta rakouská císařovna Alžběta, řečená Sisi
 - 1899** Válka mezi Búry a Brity o Jižní Afriku
 - 1901** Umírají britská panovnice Viktorie, po 63 letech na trůnu, a skladatel Giuseppe Verdi
 - 1903** Ruská sociálně demokratická strana se rozděluje na bolševiky, vedené Leninem, a menševiky
 - 1903** První let motorovým letadlem: bratři Wrightové v Kitty Hawk

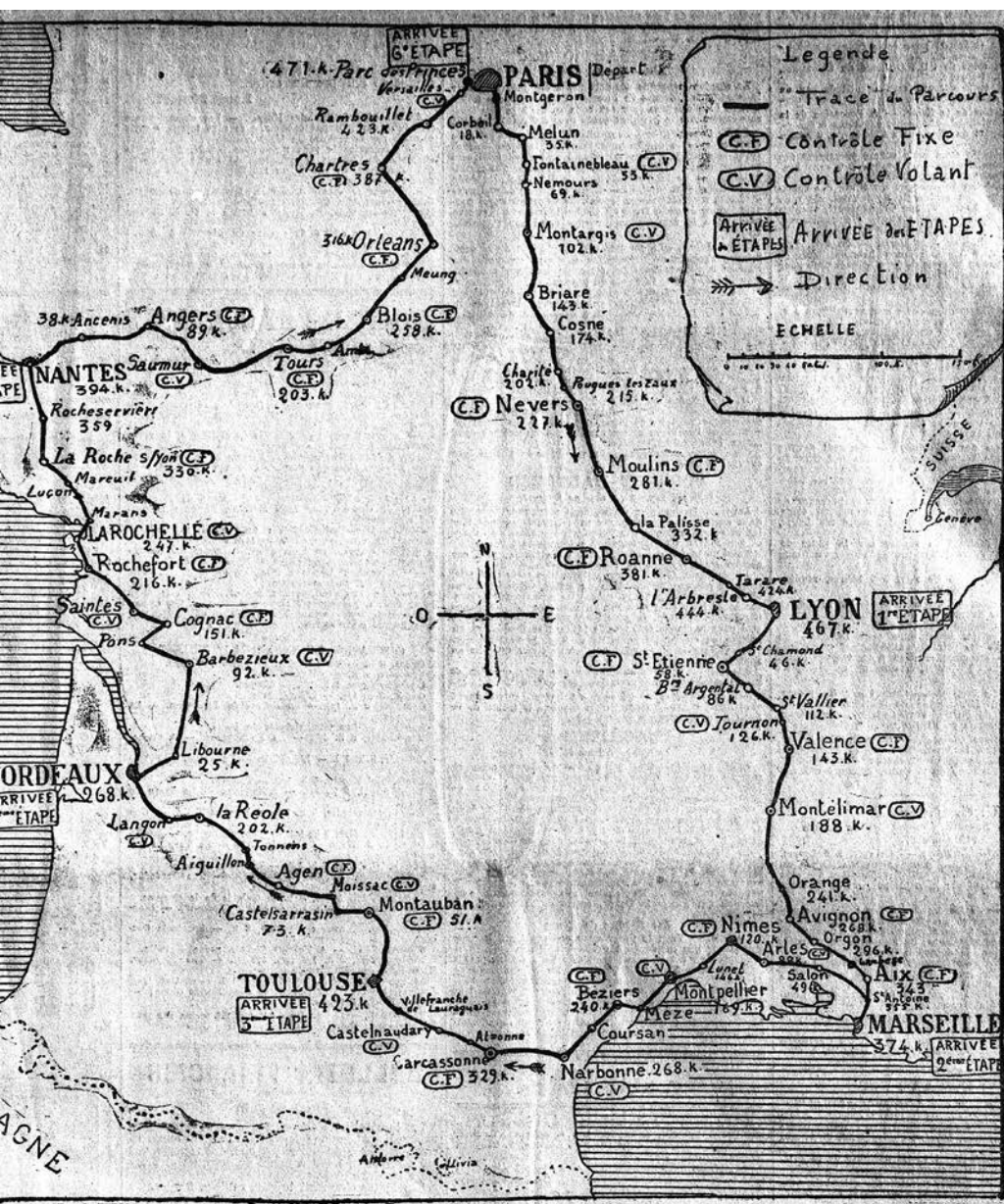
kapitola 3

Divoký západ
cyklistický. Tour je
mrtva, vážení

1904–1905







P

ánové, první ročník Tour de France byl grand succès. Velký, opravdu velký úspěch. „Dali jsme cyklistice největší závod v době, kdy znalci tvrdili, že je nemožné přijít s něčím novým,“ vytahuje se Henri Desgrange.

Co by si asi na schůzi v redakci *L'Auto* pomyslel, kdyby k němu v tu chvíli přilétla zlomyslná cyklistická víla a špitla mu do ucha: „Moc se neraduj, Henri. Druhý ročník Tour, to budou samé podvody, bitky, krev, zlomeniny, sabotáže, soudy, tresty a ostuda. Dokonce i na pistole dojde. Hrůza pomyslet. A až závod skončí, budeš to ty, kdo prohlásí: Obávám se, že to byl i ročník poslední.“

Vždy rázný Desgrange by po takové věštbě dost možná vílu zahnal slovy: Plácáš nesmysly.

Jenže přesně taková Tour s pořadovým číslem 2 skutečně bude.

Druhého července 1904 při startu na pařížské periferii v Montgeronu to ještě nikdo netuší. Schází se 88 cyklistů, mezi nimi i padesátiletý Henri Paret. Formát závodu věrně kopíruje předchozí rok: tedy 6 etap kolem Francie, dlouhých od 268 do 467 kilometrů, cílová města stejná, celkem 2428 kilometrů. Favorité? Velká trojka: obhájce titulu Maurice Garin, Hippolyte Aucouturier a Lucien Pothier.

Je ještě hluboká noc, když je startér vysílá směr Lyon. Hodně štěstí, chlapi.

A show může začít.

Pardon, jaká show? Spíš fraška. Odehrává se už v první etapě.

Pierre Chevalier odpadá z hlavního pole cyklistů... a zničehonic se posléze zjeví před nimi. Jak se tam, probůh, vzal? Snadno. Za tmy si

Vlevo
Repríza roku 1903.
Trasa Tour 1904
kopíruje premiérový
ročník.

Vpravo
Kdo má přednost?
Zemědělci kontra
závodníci.



Předchozí dvoustrana
Pátý, a přece vítěz.
Mladík Henri Cornet se
stane šampionem
Tour 1904 čtyři měsíce
po jejím skončení.

pomohl tím, že tři čtvrtě hodiny cestoval autem. Je diskvalifikován. Zdaleka však nepodvádí pouze on.

Kontroly jsou tehdy řídké, hrstka organizátorů nedokáže sledovat všechny jezdce. Nejoblíbenějším trikem je nechat se táhnout za auty. Za zrcátko vozu přivážete drát, který je na druhém konci zapuštěný do korkové zátky. Tu drží v zubech tažený cyklista. Jakmile se přiblíží kontrolní bod nebo obec, pustí se a šlape sám. Prostě, že? Tak si pomáhá i favorit Pothier, zavěšený za vůz svého manažera. Aucouturier, kterému dělá „vodíče“ jiný cyklista, jenž není aktérem Tour, po etapě



vyfajfaje pokutu 500 franků. Ovšem tou dobou je už opět prakticky mimo hru o titul. V úvodní etapě totiž působí jako magnet na průšvihy, ocitá se na dně každého pádu, spravuje píchlé gummy. Na nejlepší ztrácí dvě hodiny a lamentuje: „Připadám si jako terč. To není náhoda, to je úmysl.“ Pokračuje celý zakrvácený.

Zato Garinovi a Pothierovi je zatím hej. Od organizátora závodu Géo Lefèvre dokonce dostávají přiděln jídla navíc. Jistě, pravidla to zakazují. Jenže Garin má pod čepicí. Na Lefèvre ve vhodnou chvíli zatlačil: „Nechcete přece, aby vám hvězdy závodu vyhladověly?“

Lefèvre přemítá: Stačilo, že Aucouturier má velké trable. Noviny potřebují známá jména. Dobře, pomůžu jim.

Garin s Pothierem společně ujíždějí hlavnímu poli a směřují do cíle. Vtom na ně agresivně zaútočí auto se čtyřmi maskovanými muži.

„Mohli nás přejet!“ křičí Garin.

Pro koho tajemní muži pracovali? Nikdo neví. Oba cyklisté útok ustojí, Garin ujíždí i Pothierovi, s náskokem 50 metrů v etapě vítězí a prohláňuje: „Pokud nebudu zavražděn, tak i tuhle Tour vyhraju.“

Věci však brzy budou ještě horší.

Druhá etapa z Lyonu do Marseille. Startují o půlnoci. Ještě za tmy, poblíž St. Etienne ujíždí při stoupání na Col du Grand Bois místní rodák Antoine Fauré. Ví proč. Pod vrcholem má komplice. Dvě stovky jeho fanoušků zatarasí silnici. Faurého nechají projet, na ostatní se vrhnou. V čele velké skupiny přijíždí Garin, za ním nejlepší italský jezdec Giovanni Gerbi, řečený Rudý ďábel. Ve dvanácti Gerbiho vyhodili ze školy, kde se neustále rval se spolužáky. Jenže tentokrát to je on sám, kdo dostává nakládačku. A pořádnou.

„Zabijte je,“ křičí rozvášněný dav. Létají kameny, fanoušci tloučou cyklisty klacky. Gerbimu lámou prsty, později vzdá. Garin je sražen, šeredně ho bolí rameno. Šlape dál, ale říditka je schopný ovládat jen jednou rukou.

Konečně přijíždí Lefèvre v autě organizátorů. Bere pistoli a střílí do vzduchu varovné výstřely. Dav ustupuje.

Po dojezdu do Marseille je diskvalifikován Ferdinand Payan, který se opakovaně nechal tahat autem. Vzhledem k předchozím událostem je to zdánlivě prkotina. Payan však chce závodit dál, řve na Lefèvre. Ten zůstává neoblomný. Budiž, pomsta bude krutá. Třetí etapa přece vede Payanovým domovským regionem. Když peloton projíždí přes Nîmes, letí na cyklisty další smršť kamenů. Pothiera zasahuje obrovský kus do ramene, Garina do tváře, navíc mu poškodí kolo. Dva tisíce místních se pouští do jezdců i funkcionářů. Aucouturier se vysvobozuje až tehdy, když jednoho z útočníků složí k zemi ranou do čelisti.

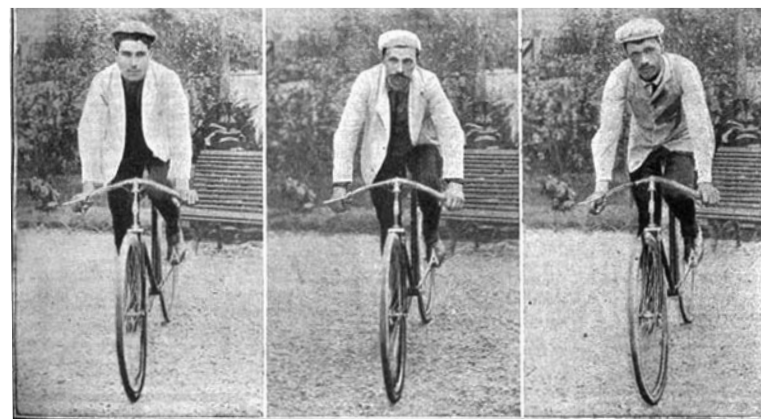
Lefèvreův vůz se ocitá uprostřed mely, téměř zničen, pneumatiky propíchnuté. Tentokrát je to další z organizátorů Jean Miral, kdo vytáhne revolver, aby chásku zastrašil. Vítejte na Divokém západě cyklistickém...

Někteří cyklisté si v dalších etapách sami přibalují do výbavy revol-

very, aby se chránili před útoky. Nekalé praktiky nicméně bují i v zákulisí. „Někdo mi dal do jídla tabletky na spaní,“ stěžuje si benjamínek Henri Cornet. Jiní jezdci sypou soupeřům do kalhot svědící prášek, snaží se jim proděravět lahve na pití, sabotují rámy kol a objednávají si záškodnické akce. Hřebíky, připínáčky a střepy rozsypané na silnici před průjezdem soupeřů jsou zvlášť v oblibě.

Garin si stále drží malý náskok před Pothierem. Teprve v závěrečné etapě jej navyšuje na 3:28 minuty.

A už je tu Paříž. Vivat! Podruhé oslavují kominíka Maurice Garina coby šampiona Tour.



Trio nejlepších?
Zleva Lucien Pothier,
Maurice Garin, César
Garin. Ale jen dočasně.

Desgrange má radost, vyhrál přece jeho „kůň“. Jenže mezitím se v zákulisí rozbíhá vyšetřování čistoty této Tour. Komisaři Union Vélocepedique de France vyslychají svědky – a dávají si na čas.

Marně Desgrange protestuje. On rozhodně o žádné šetření nestojí.

Trvá to dlouhé čtyři měsíce. Teprve 30. listopadu 1904 je vynesena verdikt. Šokující verdikt:

První čtyři cyklisté Maurice Garin, Lucien Pothier, César Garin (bratr vítěze) a Hippolyte Aucouturier jsou vyloučeni a vyškrtnuti z výsledků.

Dalších devět jezdců je také vyloučeno.

Maurice Garin je distancován na dva roky, Pothier, Chaput a Chevallier doživotně! Naopak Aucouturier smí závodit dál, byť s důtkou.

Novým šampionem je vyhlášen 19letý Henri Cornet, původně až pátý, se ztrátou tří hodin na Garina. Přitom i on byl usvědčen, že se během Tour přidržoval auta. Leč vyvázl jen s varováním.

Jaké asi musely být skutečné přečiny diskvalifikovaných mužů? Závažné, tvrdí komisaři. Podrobnosti zůstávají veřejnosti utajeny. Jen po hospodách se klábosí: Prý si Garin a Pothier k úniku v 1. etapě dopomohli i přesunem ve vlaku.

Garin se brání: „Jsou to všechno lži. Komplot. Žádným vlakem jsem nejel. Já jsem skutečný vítěz.“

Stojí za ním sám velký Desgrange, který stráví týdny rozčileným popisováním si s uníí. „Zabijíte Tour,“ vyčítá funkcionářům a přemítá: Co je to za móresy? Vylučovat cyklisty z MÉHO závodu! „Je obtížné uznat, že tvrdé tresty byly skutečně motivovány závažnými proviněními, když nám Unie oznámila pouze své verdikty a neukázala dokumenty, které k nim vedly,“ píše na stránkách *L'Auto*.

Garin svoji diskvalifikaci nikdy neuzná. Při 50. výročí Tour se v roce 1953 schází s Aucouturierem, Lefévrem i s novým šampionem Louisonem Bobetem. Garin tiskne Bobetovi ruku, jsou při tom vyfotografováni. Snímek se později dostává Garinovi do rukou. Chvíli na něj hledí, pak napíše: „Padesát let Tour. 1903=1904. M. Garin.“

Vzkaz není třeba překládat.

Tou dobou je majitelem garáží a benzinové pumpy na hlavní ulici v Lens. Bude je řídit až do své smrti v roce 1957.

Přesto se ve stáří přátelům údajně svěří, jak to bylo doopravdy. Les Woodland, autor knihy *Pravá Tour de France*, píše: „Přátelům se přiznal, že si etapy skutečně krátil vlakem, a smál se tomu.“

Uběhla léta.
Maurice Garin v Parku
princů při 50. výročí
Tour v roce 1953.



V 85 letech, krátce před smrtí, se ho tedy reportéři znovu ptají: „Podváděl jste?“

Pokrčí rameny a zamumlá: „Byli jsme mladí.“

Tour 1904 zůstává dodnes zahalena tajemstvím. Příliš je neodkrývá ani rozsáhlý průzkum, jenž v roce 2008 provádí Jason Jellick z americké Kolumbijské univerzity.

Jellick jen přidává další otázky.

Proč byl Pothier diskvalifikován doživotně a Garin jen na dva roky?

Proč se vůbec nikde v dobovém tisku neobjevil rozsah jejich provínění?



Proč se poté Garin doslova ztratil z dohledu a vrátil se do pelotonu až po sedmi letech v roce 1911?

A proč jej potom tisk zcela ignoroval? Byl přece šampionem Tour 1903, byl vítězem závodů Paříž–Roubaix či Paříž–Brest–Paříž, byl kdysi celebritou a zlatým chlapcem svého sportu. Jenže najednou ani lokální tisk v severní Francii, kde žil, o jeho návratu nepsal. Co se stalo? Byl snad prokletý?

Otázky a žádné odpovědi.

Prokleta jako by byla v roce 1904 také celá Tour.

„Tour je mrtva. Obávám se, že druhý ročník byl i ročníkem posledním. Dojeli jsme do cíle a jsme zhnuseni.“ Ano, tato slova Desgrange skutečně pronáší.

Přesto dá posléze svému závodu ještě jednu šanci: „Musíme pokračovat, abychom očistili celou cyklistiku. Jen Tour de France toho může dosáhnout.“ Do ročníku 1905 chystá sérii změn, aby nad závodem získal větší kontrolu. Už nebude šest extrémně dlouhých etap, ale jedenáct kratších. Noční jízdu ve většině etap eliminují. A změni i způsob celkové klasifikace. Nebudou se nadále sčítat časy z jednotlivých etap, ale přejdou na speciální bodování výsledků.

Pomůže to?

Hned v první etapě ročníku 1905 je na ulici v Nancy rozházeno 125 kilo hřebíků, všichni cyklisté až na Jeana-Baptista Dortignaqua píchnou.

„Já tu Tour už vážně zruším!“ křičí Desgrange, ale znovu to neudělá. Naopak. Povolí pokračovat v závodech každému jezdcí, který po průjezdu hřebíkovým minovým polem dokončil etapu autem nebo vlakem.



Nový začátek? Dav diváků čeká na start ročníku 1905 v Paříži.

-
- 1904** Umírá skladatel Antonín Dvořák
 - 1904** Ivan Petrovič Pavlov objevuje podmíněné reflexy
 - 1904** Začíná se stavět Panamský průplav a je dokončena Transsibiřská magistrála
 - 1905** Japonská armáda ničí ruskou tichomořskou flotilu
 - 1905** Nepokoje v Rusku vrcholí vzpourou na křižníku Potěmkin
 - 1905** Norsko vyhláší samostatnost na Švédsku
 - 1905** Albert Einstein představuje speciální teorii relativity

MAISON BLANCHE
RESTAURATEUR



kapitola 4

Hledá se
nový hrdina.
Značka: Na kole

1905–1909





N

ěkdejší hvězdy Tour jsou po ročníku 1904 vyloučeny nebo přinejmenším zdiskreditovány. Potřebují naservírovat lidem nového kladného hrdinu, přemýšlí Desgrange.

Nachází ho v létě 1905 na Ballon d'Alsace, na nejvyšším stoupání, kam se dosud Tour vyškřábala.

Průsmyk v pohoří Vogézy mu do itineráře závodu propasíroval spolupracovník Alphonse Steines. První dva ročníky Tour byly převážně rovinaté, třebaže se vyšplhaly i do 1161 metrů na Col de la République. Ovšem Ballon d'Alsace, přestože jen o 17 metrů vyšší, je s místy až desetiprocentním stoupáním úplně jiné kafe.

„Vražedný kopec. Tam nikdo nevyšlape. Bude to tvoje vina, když nikdo tu horu nepřejede, jasný?“ varuje Desgrange kolegu Steinese.

Závodní kola Tour tehdy váží okolo 11 kilogramů a mají jediný pevný převod. Na úpatí Ballon d'Alsace však Desgrange výjimečně povoluje cyklistům vyměnit si kola za stroje s menším převodem. Raději. Aby to nebyl úplný masakr.

Sám se nechává autem vyvézt na vrchol. Tady chce sledovat, jak si tam jezdci zoufají a plahočí se.

Těsně pod vrcholem však... cože?!? předjíždí ho usilovně šlapající René Pottier na kole.

To bude můj hrdina!

Vlevo
Titul mu spadl z nebe?
Lucien Petit-Breton,
vítěz 1907.

Vpravo
Ohromil i ředitele.
Prodavač René Pottier,
nový Desgrangův
hrdina.

Předchozí dvoustrana
Zběh i showman. Louis
Trousselier, šampion
ročníku 1905.



LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Canottaggio
Nuoto - Canottaggio - Vachting

Juicio - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Pallanuoto
Giochi Sportivi - Velezzi

Ecco ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Cambio ordinato dalla Posta.)

DIRETTORI: NINO G. GAIMI E AV. DEBARE GORRA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - 10 sesteri L. 10
Un Numero Italia. 0,25 - Estero 0,30

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza S. Felice, 23 - TORINO
Tel. VERBA 1-24 36-

INSERZIONI
Per trattative straordinarie presso
l'Amministrazione del Giornale



La grandiosa corsa ciclistica del Giro di Francia, vinta da Troussellier
Su alla Petit Breton - Nel centro il vincitore all'attento controllo di Quen - Su basso il corridore Coruet

Pottier, původně prodavač, se na kole naučil jezdit až krátce před nástupem vojenské služby. Po ní se poprvé přihlásil k závodu a záhy vyhrál i své první 150kilometrové klání. Na dráze překonal výkonem 40,340 km světový rekord v hodinovce. Na silnici začal sezonu 1905 druhým místem v Paříž–Roubaix.

Potom přišla Tour. A na trase 2. etapy z Nancy do Besançonu čeká Ballon d'Alsace.

Kvarteto Pottier, obhájce titulu Cornet, loni vyloučený Aucouturier a rebel Trousselier se drápe nahoru bok po boku. Nejprve odpadají Aucouturier a Trousselier, později i Cornet. Šeredný kopec zařizuje, že všichni závodníci jsou na konci sil, sesedají z kol, kráčejí vedle nich. Až na jednoho. René Pottier šlape dál. Rychlostí 20 kilometrů za hodinu jako jediný skutečně VYJÍŽDÍ až na vrchol.

„Stoupání na Ballon d'Alsace bylo jedním z nejvíce vzrušujících pohledů, jaký jsem kdy zažil,“ diktuje Desgrange do redakce. „Potvrdilo mé přesvědčení, že lidská odvaha nezná mezí a že vysoce trénovaný sportovec může aspirovat na pozoruhodné výkony.“

Druhý doráží na vrchol Cornet, dlouhých 20 minut tu však čeká na vůz, který přiveze jeho kolo s větším převodem. Pottier pro změnu při sjezdu do údolí najíždí na hřebíky. Propichují jeho poslední použitelné gumy. Aucouturier ho dostihne, smiluje se a dá mu jedny ze svých náhradních. Pottier etapu sice nevyhrává, ale drží celkové vedení. Bohužel, ne nadlouho. Hrdinný výkon si vybírá daň a zánět šlachy jej následujícího dne přinutí vzdát. Cestu k titulu uvolňuje Louisi Trousselierovi. Chlapíkovi, který tu vlastně dávno neměl být.

Čtyřadvacetiletý voják Trousselier se totiž den před startem Tour svého velitele zeptal: „Dáte mi na pár dnů opuštěk? Chci si zazávodit na kole.“

„Máte ho na 24 hodin,“ odvětil nekompromisně velitel.

Přesto se vrátí do kasáren až za měsíc. Podle zákonů je dezertérem. „Ale vsadím se, že mi to armáda odpustí,“ tvrdí kumpánům. Nemýlí se. Jakmile se ujímá vedení v Tour de France, velitel mu prodlužuje opuštěk na dobu trvání celého závodu.

Přezdívali mu Trou-Trou nebo také Květinář. Pochází z bohaté rodiny dodavatelů květin do pařížských obchodů a libuje si v kanadských žertících. Po tréninku často s přáteli zastavovali u nejdražší restaurace v okolí. Zde zinscenovali hádku, křičeli víc a víc, až je majitel restaurace požádal, ať se ztiší. Načež mu Trousselier sdělil: „Hádáme se, kdo z nás je nejlepší cyklista. Víte co? Určete nám bod v okolí. My uspořádáme závod tam a zpět. Kdo přijede poslední, zaplatí za všechny útratu.“ Šéf podniku jim určil trasu, mezitím přichystal jídlo – ale nikoho z nich víckrát neviděl.

Trousselier je prostě showman. Jen na něj pohleďte, jak sjíždí z Col de la Porte – s nohama na řídítkách. Jenže... On je to zároveň taky podvodník, stěžují si cyklisté. Musel to být on, kdo na jedné z kontrol-



ních stanic zlámal všechny tužky, aby se ostatní nemohli zapsat! Ale co s ním, když důkaz neexistuje?

Sedmá etapa z Toulouse do Bordeaux je pro něj klíčová. Defekt. Spravuje, ale na peloton najednou ztrácí 20 minut. Vyráží sám na stíhací jízdu a po 200 kilometrech, na dohled Bordeaux, hlavní pole dostihuje. Spokojí se s tím? Kdepak. Spurt vyhrává. „Úchvatné,“ píše reportéři. Vyhrává i celou Tour před Aucouturierem, za vítězství inkasuje prémii 6950 franků. Ráno po závodě už je nemá, v noci vše propil a prohrál s přáteli v kostkách. „Nevadí, bude další Tour, vyhraju to zpět,“ mávne rukou. Omyl. Už nikdy si na ní tak dobře nepovede. Později se raději ujme rodinného podniku – v něm má výtěžky zaručené.

V roce 1906 se peloton Tour poprvé vydává mimo území Francie, druhá etapa vrcholí v alsaských Métách, které toho času patří Německu (vzpomínáte na Dreyfusovu aféru?). Ballon d'Alsace opět patří do itineráře. A opět pouze jeden jediný muž nesleze z kola.

Správně, René Pottier.

Oslnil už o den dříve, ve 2. etapě do Nancy. Na 175. kilometru ze 400 měl mechanickou závadu a chytil ztrátu 58 minut. Soupeři v pelotonu spolupracovali, aby mu co nejvíc ujeli. Pottier je stíhal, 25 kilometrů před cílem je měl a ještě stihl ovládnout etapu s náskokem půldruhé minuty.

Kde se v něm ty síly berou?

Pod Ballon d'Alsace přijíždí ve skupině 19 jezdců. „Na úpatí stoupání se však vyřítíl vpřed, jako by mu právě zvonec odzvonil poslední kolo závodu na dráze,“ píše *L'Auto*. V čelní skupině tým vyvolá chaos. Jen Augustin Ringeval se ho ještě drží. „Pottier a Ringeval jsou nyní sami. Krátký, ale strhující duel propuká, než Pottier odčerpá další díl ze svých bezmezných rezerv a ujíždí. Ringeval ztrácí půdu, s pozoruhodným úsilím se ještě dotáhne, pak odpadá znovu, je zlikvidován. Ti z nás, kdo byli svědky této osamělé, vysokorychlostní Pottierovy jízdy, se nepřestávali divit, zda to vše nebyl jen sen, a ptali se sami sebe, jaká tajemná síla ovládá lidský organismus a umožňuje mu posouvat hranice možného.“

Na vrcholu je Pottier sám, čtyři minuty před ostatními. Pokračuje odtud 200 kilometrů do Dijonu, kde už má náskok 48 minut. Je na Tour třídou sám pro sebe. V půli páté etapy vede o hodinu. Zastaví, objedná si v baru lahvinku vína, takřka celou ji vypije. Když kolem něj projedou další cyklisté, nasedne na kolo – a znovu etapě dominuje. Má takový bodový náskok, že jeho celkový triumf neohrozí ani Trousselierovy čtyři vyhrané etapy.

Desgrange je nadšen. René Pottier! Konečně pravý hrdina hodný titulu z Tour de France.

Všechno se Pottierovi toho roku daří. Na pařížském velodromu Bufalo kraluje i v prestižní čtyřiadvacetihodinovce Bol d'Or, během níž ujede 925,290 kilometru.

A pak je... mrtev. Vlastní rukou.

Pětadvacátého ledna 1907 nacházejí zděšení dělníci v továrně Peugeotu oběšeného muže. Ten muž je šampionem Tour. Na háku, kam jindy věšel své vlastní kolo, visí jeho mrtvola.

Najednou si lidé vzpomínají, že se vlastně nikdy nesmál. Že trpěl depresemi. Že ve svém nitru byl nešťastný.

Zatímco šlapal na Tour, jeho žena si našla milence. Pottier se to došlechl a vzal si život. Tak to vypráví jeho bratr. Má pravdu? Dopis na rozloučenou nenajdou.

Už nikdy na Ballon d'Alsace nevyšlepe. Přesto tam bude stále. Desgrange nařizuje: „Na vrcholu stoupání mu vybudujte památník.“ A přemítá: Co asi mohl dokázat, kdyby žil déle než pouhých 27 let?

Trůn šampiona Tour je v příštím roce volný.

Statkář Henri Pépin de Gontaud na něj rozhodně nepomýšlí. Playboy a falešný baron, který nikdy šlechticem nebyl a přídomek „de“ si ke jménu prostě připsal, se však možná inspiroval heslem skutečného barona Pierra de Coubertina, že nejdůležitější není zvítězit, nýbrž zúčastnit se, že? Najímá si nadšeného, ale chudého Jeana Dargassia (ano, jistě, našeho starého známého kováře z prvního ročníku Tour) a dalšího cyklistu Henriho Gabana.

„Pomozte mi, abych objel celou Tour. Za to ode mě dostanete stejné peníze, co bere vítěz, a jako bonus jídlo i ubytování v nejdražších hote-



První kilometry Tour 1908. Cyklisté přejíždějí pařížský most Bineau.

lech," nabízí jim. Oba přijímají a stávají se prvními domestiky, neboli pomocníky jiného jezdce v dějinách Tour.

Pépin jako maršál, velící své dvoučlenné armádě, šlape na konci pole, kyne dámám a posílá jim polibky. Na startu etap vesele konverzuje s diváky, ačkoliv soupeři už dávno vyjeli. Načež pokyne svým domestikům a říká: „Odstartujeme tedy. Ale pamatujte, že máme všechen čas světa.“ Při jízdě trojhlasně zpívají písně, aby obveselili fanoušky.

Etapu z Roubaix do Mét dokončují uprostřed noci se ztrátou 12 hodin. Rozhodčí zuří, protože na ně musí čekat.

Po páté etapě nicméně pan „baron“ usoudí, že už si užil dost, zaplatí jim 3000 franků a odkvačí na vlak do Toulouse. Dargassies vzdává s ním a doma si otevře obchod s koly.

Emil Georget na kole Peugeot zatím vyhrává pět z úvodních osmi etap, s úctyhodným náskokem vede. Jenže v 9. etapě, kdy opět jede v úniku, láme rám. Musí si jej opravit výlučně sám. To by mi trvalo nejmíň pět hodin, přemítá. Vymění si tedy kolo s kolegou z týmu

Duo nejlepších.
Francouz Petit-Breton
a Lucemburčan Faber.