

**Univerzita Karlova**

**Filozofická fakulta**

Historické vědy

**Diplomová práce**

Bc. Lucie Procházková

**Fenomén Závodu míru v kontextu doby**

The phenomenon of the Peace Race in the context of time

**Poděkování:**

Jako prvnímu bych chtěla poděkovat mému vedoucímu práce prof. PhDr. Václavu Horčíčkovi, který se mnou měl nekonečnou trpělivost a pochopení během celého tvoření mojí práce. Děkuji také Lucii Swierczekové, která mě nechala nahlédnout do sbírek v Národním muzeu, a poskytla mi tak hlavní zdroj práce. Dále bych chtěla poděkovat mým Kateřinám, které po mě vše pečlivě četly a pomáhaly mi ve všech směrech. Poslední poděkování putuje k mému tatínkovi a příteli, kteří se postarali o morální podporu během psaní práce. A taky Harrymu, nemůžu se dočkat našeho dalšího shledání.

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu, a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Brandýse nad Labem

Lucie Procházková

**Abstrakt:**

Tato diplomová práce se zabývá cyklistickým etapovým Závodem míru. Cílem je doložit propojení mezi politikou a sportem. Konkrétně zneužívání sportu k prosazování politických názorů. Proto budou analyzovány dobové materiály, jako jsou například dopisy diváků, články v novinách nebo zprávy mezi organizátory závodu, z nichž budou vyvozeny důsledky. Práce se zabývá konkrétními ročníky, které přímo ovlivnily průběh a organizaci Závodu míru. Hlavní důraz je kladen na první ročníky závodu a poté na 80. léta 20. století, kdy došlo k havárii v Černobylské jaderné elektrárně, což mělo na závod velký vliv.

**Klíčová slova:** cyklistika, Československo, Závod míru

Abstract:

This diploma thesis deals with the cycling stage Peace Race. The aim is to demonstrate the link between politics and sport. Specifically, the abuse of sport to promote political views. Therefore, period materials, such as spectator letters, newspaper articles or reports between race organizers, will be analyzed and the consequences drawn. The work deals with specific years that directly influenced the course and organization of the Peace Race. The main emphasis is on the first years of the race and then on the 80s of the 20th century, when there was an accident at the Chernobyl nuclear power plant, which had a great impact on the race.

**Key words:** Cycling, Czechoslovakia, Peace Race

# Obsah

Úvod .....	7
1. Rozbor pramenů a literatury .....	10
2. Počátky cyklistiky .....	12
3. Druhy cyklistiky .....	14
4. Tour de France .....	16
5. Československo a cyklistika .....	18
5.1. Počátky .....	18
5.2. Cyklistika po první světové válce .....	19
6. KSČ a sport .....	20
7. Závod míru .....	23
8. Rok 1948 na Tour de France .....	25
9. Organizace Závodu míru .....	26
10. Rudé právo – organizátor závodu .....	31
10.1. Cenzura médií .....	32
10.2. Rudé právo v roce 1948 .....	32
11. Rok 1949 .....	36
11.1. Rudé právo v roce 1949 .....	36
12. Rok 1952 .....	38
12.1. Dopisy od diváků .....	40
12.2. Rudé právo v roce 1952 .....	43
13. Rok 1953 .....	45
13.1. Ministerstvo národní bezpečnosti .....	45
14. Rok 1969 .....	47
14.1. Rudé právo v roce 1969 .....	47
15. Rok 1985 .....	49
12.1. Rudé právo v roce 1985 .....	51
16. Rok 1986 .....	52
16.1. Rudé právo v roce 1986 .....	55
17. Světová žurnalistika .....	58
17.1. The New York Times .....	58
14.2. The Washington Post .....	59
14.3. The Guardian .....	61
15. Poslední roky závodu .....	63
Závěr .....	65

Seznam použitých zkratek:

ČOS – Československá obec sokolská

ČSC – Český svaz cyklistiky

ČSTS – Československý tělovýchovný svaz

ČSTV – Československý svaz tělesné výchovy a sportu

ČÚJV – České ústředí jednoty velocipedistů

ČVV – Československý všesportovní výbor

DTJ – Dělnická tělovýchovná jednota

FPT – Federace proletářské tělovýchovy

Kčs – Koruna československá

NDR – Německá demokratická republika

PWP – Praha – Warszawa – Praha

SSSR – Svaz sovětských socialistických republik

TASS – Tisková agentura Sovětského svazu

TUL – Dělnická sportovní federace

UCI – Mezinárodní cyklistické federace

ÚNV – Ústřední národní výbor

ÚNTV – Ústřední národní tělovýchovný výbor

ÚV KSČ – Ústřední výbor Komunistické strany Československa

ZM – Závod míru

ZNV – Zemský národní výbor

## Úvod

Diplomová práce Fenomén Závodu míru v kontextu doby má za cíl analyzovat konkrétní aspekty Závodu míru v průběhu celého působení, a to především z Československého pohledu. Její hlavní cíl je doložit, že sport a politika jsou často silně propojené a dochází ke zneužívání sportu a sportovních událostí k prosazování politických názorů. Na první pohled nemusí být propojení těchto dvou světů zřejmé, ale po hlubším zamyšlení je velmi silné. Závod míru je podle mého názoru jasným příkladem tohoto zneužívání, kdy docházelo skrz sport k propagaci politických, a dokonce ideologických myšlenek, tedy komunistických. K propagandě těchto myšlenek pomáhala především cenzura médií, která podávala informace vždy jen z jednoho úhlu a události byly velice často silně zkreslené.

Závod míru, pořádaný od roku 1948 Československem a Polskem, se stal postupem času fenoménem. Velice často je závod v dnešní době uváděn jako Tour Východu. Závod se však od francouzské Tour de France lišil v mnoha ohledech. Závod míru byl určen pouze pro amatérské cyklisty. Hlavním rozdílem však byla idea, kterou s sebou závod nesl. Myšlenka míru. Závod měl jasný cíl, a to pomocí sportovního přátelství navazovat lepší vztahy se svými sousedy i dalšími národy, kteří se závodu účastnili. Západní země závod odrazoval především ideologií, kterou reprezentoval, tedy komunismem. Ale i tak se stal postupem času vyhledávaným mezinárodním podnikem. Jak již bylo avizováno dříve, Závod míru je jasnou ukázkou, že se politika se sportem spolu mísí, a že je sport často zneužíván k šíření politických názorů. To není ojedinělý případ, jako příklad můžeme uvést bojkot Olympijských her především Spojenými státy v Moskvě v roce 1980. Následoval bojkot především Sovětského svazu a zemí sovětského bloku v roce 1984 v Los Angeles. Došlo však i na radikálnější prosazování ideologií, kdy docházelo ke ztrátám na životech. Tím v negativním slova smyslu prosluly Olympijské hry v Mnichově v roce 1972, kde došlo k atentátu na izraelské sportovce, které napadla palestinská teroristická organizace Černé září. Olympijské hry se tak změnily v masakr, který vešel ve známost, jako mnichovský masakr. Závod míru neprovázely žádné radikální a takto invazivní události. Šlo spíše o postupné šíření myšlenek, které schválily české a polské, potažmo ruské, komunistické strany. Docházelo k vyzdvihování východních sportovců a tvrdé kritice Západních zemí a jejich závodů. Cenzura médií nedovolila oslavovat zahraniční úspěchy a chvála se pěla pouze na závodníky Závodu míru.

První kapitola je věnována cyklistice jako takové a jejímu vývoji. Následuje její vývoj v Československu. Pro úplné pochopení tématu, následuje krátké představení západních cyklistických závodů. Jedna kapitola se věnuje československým tělovýchovným organizacím, které vznikly po druhé světové válce. Poté se již práce plně věnuje Závodu míru. Velký důraz je kladen na první ročníky Závodu míru. Proč byl závod uspořádán? Jaké myšlenky a ideologie reprezentoval? Jak byly první ročníky organizovány a jaké byly výsledky? Velká pozornost bude následně věnována dobovému tisku, konkrétně Rudému právu, který závod spoluorganizoval se svým polským protějškem. Zjistíme, jak byl v tisku závod zobrazován a jakou měl publicitu. Dojde k revizi těchto článků, které jsou ovlivněny komunistickou propagandou, a je tak potřeba analyzovat jejich autenticitu.

Není předmětem práce dopodrobna rozebírat každý ročník závodu. Proto bylo vybráno celkově sedm ročníků, které určitým způsobem vyčnívaly. Jsou to roky 1948, 1949, 1952, 1953, 1969, 1985 a 1986. Proč právě tyto roky? Roky 1948 a 1949 jsou v práci zmíněny kvůli pochopení celého závodu. Zde pochopíme jeho hlavní myšlenku a proč a kdo za závodem stál. Rok 1952 je významným proto, že se k organizaci přidala Německá demokratická republika. Změnila se tím nejen organizace a trasa, ale závod získal ještě větší mezinárodní dosah. Závod byl již navíc v tuto dobu sledovaný diváky, kteří vyjadřovali svoji podporu formou dopisů, které budou v práci blíže rozebrány.

Krátké zastavení nastane v roce 1953, kdy byl Závod míru oficiálně uznán Mezinárodní cyklistickou federací (UCI). Kapitola zodpoví například otázku, proč byl Závod míru uznán až po šesti letech od jeho vzniku.

Krátké zastavení nastane u roku 1969, tedy následující rok po invazi vojsk Varšavské smlouvy do Československa. Rok 1969 vyčníval tím, že se závodů neúčastnili českoslovenští cyklisté a na československém území se jela pouze jedna etapa.

Další část práce se přesune do 80. let 20. století, kdy došlo k několika zásadním událostem. V roce 1985 se k organizaci přidal Sovětský svaz a deník Pravda. Proč se Sovětský svaz vůbec přidával a proč až v roce 1985? Co to znamenalo pro organizaci? Na to plynule naváže kapitola, která představí události roku 1986. Hlavní pozornost bude věnována havárii v jaderné elektrárně Černobyl, která nastala jen několik dní před závodem a trasa závodu byla poměrně blízko. Závod nebyl zrušen a závodníci sovětského bloku neměli mnoho možností, jak se závodů vyhnout a chránit tak své zdraví. Havárie se stala předmětem diskuse v mnohých státech na Západě, proto bude rozebrán dobový americký a britský tisk. Na co se zahraniční tisk zaměřil, a co bylo předmětem kritiky?

Ročníky, které jsou v práci blíže analyzovány byly vybrány z hlediska událostí, které přímo ovlivnily závod. Některé ročníky byly důležité z hlediska československých dějin, ale Závod míru blíže nezasáhly.

Závod míru je zpracován v několika diplomových pracích, které jsou však pojaty zcela jinak. Autoři prací si vybrali rozpětí několika let, které rozebírali, ale nezabývali se celým Závodem. V této práci je vybráno několik zásadních ročníků, které ovlivnily Závod míru. Roky, které nebyly pro závod nijak výjimečné, v práci zmíněné nejsou záměrně.

## 1. Rozbor pramenů a literatury

Tato diplomová práce vychází především z archivních materiálů. Hlavním zdrojem se stalo Národní muzeum. Konkrétně fond Archivu tělesné výchovy a sportu. Jsou zde podrobně zpracovány především první ročníky závodu, a tak tyto ročníky vychází především z těchto materiálů. Celkem jsem měla k dispozici osm velkých kartonů, které byly rozděleny dle jednotlivých roků. Úžasné materiály byly k dispozici v kartonu číslo šest, kde jsou uloženy dopisy diváků, především žáků, kteří vyjadřovali podporu československým cyklistům, kteří se závodu účastnili.

Doplňkovým zdrojem se stal také Národní archiv. Prostudováno bylo několik fondů. Vhodné materiály byly objeveny ve Fondu Československá obec sokolská a ve Fondu Gustava Husáka. Naopak ve Fondu Klementa Gottwalda se nenachází nic k dané tématice. Přínosný nebyl ani Fond MZV VA, který se zabýval rokem 1952.

Dalším zdrojem je Archiv bezpečnostních složek. Zde však nebylo mnoho materiálů, které by se v práci daly využít, ačkoliv dva fondy byly přínosem a to, Fond Správa spojení FMV a Fond Zabezpečení Mezinárodního cyklistického Závodu míru Praha-Berlín-Varšava.

Jako poslední archiv byl kontaktován Archiv ministerstva zahraničních věcí, který ale neobsahuje žádné materiály, které by se daly v práci využít, a proto se v práci tento zdroj neobjevil.

K tématu bylo vydáno několik knih. Práce čerpá například z knihy Závod míru: O cyklistech z nejkrásnějšího pelotonu světa. Kniha vyšla v roce 1987 a je silně ovlivněna komunistickým režimem. Pro ukázkou komunistické propagandy se však kniha perfektně hodila. Další kniha, která byla k tématu vydána nese název Závod míru aneb Tour Východu. Napsal ji Jan Chaloupka a byla vydána v roce 2018. Kniha však není příliš důvěryhodná a práce s ní v podstatě nepracuje. Je ovšem potřeba knihu zmínit, protože je to jedna z mála knih, která k tématu vyšla v posledních letech. Všechny knihy, které byly vydány jsou oslavou Závodu míru, ale žádná se nepozastavila nad negativními aspekty Závodu míru. V práci jsou také citovány dvě knihy, které se věnují cyklistice, jako takové. Jedná se o knihu, kterou společně napsali Robert Bakalář, Jaroslav Cihlář a Jiří Černý s názvem Zlatá kniha cyklistiky. Další knihou, která pomohla čtenáři cyklistiku přiblížit, je od Francesca Baroniho s názvem Bicykl: Historie, mýty, posedlost.

Důležitým prvkem v této diplomové práci jsou také dobové články, které vycházely v Rudém právu. Tyto články dokreslují dobovou atmosféru, a proto jsou v práci blíže analyzovány. Dále je okrajově čerpáno z deníku Svobodné slovo. Nakonec jsou použity také

zahraniční články z amerických The New York Times a The Washington Post. Z anglických zdrojů byl využit The Guardian.

## 2. Počátky cyklistiky

Kde můžeme hledat počátek cyklistiky? Úplný prapůvod musíme hledat v dobách, kdy vzniklo kolo. Náznaky kola byly již v kresbách na hrobech egyptských faraonů 1300 p. n. l.<sup>1</sup> Ovšem úplné počátky by se daly hledat ještě mnohem dříve. A to 2300 př. n. l. ve staré Číně. Používalo se zde dvojkolé vozidlo vyrobené z bambusu, které neslo název „šťastný drak“.<sup>2</sup> Ve středověku se pak kolo objevilo na náčrtcích geniálního myslitele, malíře a vynálezce Leonarda da Vinciho. Většina odborníků se pravděpodobně shodne, že počátek vývoje jízdního kola můžeme hledat v roce 1818. Ačkoliv Francesco Baroni připomíná také francouzského šlechtice jménem Medé de Sivrac, který v roce 1791, tedy v čase Francouzské revoluce, vynalezl takzvanou celeriféru nebo také celeriped. Stroj měl přezdívku „dřevěný kůň“.<sup>3</sup> Celerifér<sup>4</sup> si můžeme představit například jako odrážedlo, které mohlo mít dřevěnou hlavu koně vpředu. Sivrac si však stroj nenechal patentovat, takže v literatuře většinou najdeme počátek v roce 1818, kdy si německý baron Karl Friedrich Drais ze Sauerbronnu nechal patentovat velociped. Velociped, který dostal přezdívku „draisina“, byl složen ze dvou loukoťových kol zasazených za sebou v dřevěném rámu. Drais však nepoznal díky svému vynálezu žádný velký úspěch a zemřel v chudobě. Jízdní kola tedy vznikala a vyvíjela se především ve Francii a v Německu. Nebyly to však jediné evropské země, kde se kolo vyvíjelo. Velký průlom nastal v roce 1839, kdy skotský kovář Kirkpatrick MacMillan upravil kolo tak, že se jezdec při jízdě nemusel odrážet nohama od země. Síla jezdce se přenášela přímo do kola. Hlavní výhoda tohoto objevu byla, že se jízda stala mnohem méně náročnou. Ovšem velkého úspěchu se MacMillanovi u veřejnosti nedostalo.<sup>5</sup> Dalším velkým průlomem bylo doplnění kola o pedály. To byla myšlenka, která v jednu chvíli napadla čtyři mechaniky. Patent získal Ernest Michaux. Stroj začal být oblíbený a Ernest Michaux díky kolům dokonce zbohatl. Svoje nové vynálezy a vylepšení předvedl v roce 1867, kdy byla v Paříži Výstava Exposition Universelle. Michaux zde vystoupil se svojí dílnou Compagnie Parisienne. Mechanici zjistili, že když zvětší průměr předního kola, ujede se na jedno šlápnutí větší vzdálenost. Kolo tedy zvětšili tak, že jste na jedno šlápnutí ujeli tři metry. V tu chvíli přišla éra vysokých kol.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J., *Zlatá kniha cyklistiky*, Praha 1984, s. 5.

<sup>2</sup> BARONI Francesco, *Bicykl, Historie, mýty, posedlost*, Dobřejovice 2011, s. 16.

<sup>3</sup> BARONI, s. 16.

<sup>4</sup> Příloha č. 1.

<sup>5</sup> BARONI, s. 22.

<sup>6</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J., s. 5–6.

V následujících letech začal Michaux se svým otcem Pierrem pořádat cyklistické závody. V roce 1869 se v Paříži konalo přes sto cyklistických závodů. Závodilo se v parcích nebo na dostihových dráhách. Cyklistika se inspirovala nejen dráhou, ale i oblečením dostihových závodníků. Vzhledem k popularizaci cyklistiky se Richard Lesclide, tajemník Victora Huga, chopil sestavení prvních pravidel cyklistiky. V roce 1869 pak založil první cyklistický časopis na světě Le Vélocipède illustré. Časopis spolu s firmou Compagnie Parisienne uspořádal 7. listopadu 1869 závod na trati Paříž – Rouen, tentokrát již na silnici. Popularita kol rostla a Michauxova dílna se stala velkovýrobnou. Z Francie se cyklistika začala šířit po celé Evropě a začaly vznikat velkozávody. U nás to byly značky Premier, ESKA a Laurin a Klement. Kolo se v dalších letech stále více vylepšovalo. Největší a nejdůležitější vylepšení přišlo, když irský zvěrolékař John Boyd Dunlop navlékl na ráfky pneumatiky plněné vzduchem. Tím se, do té doby velmi nepohodlná jízda, stala relativně příjemnou. Bratři Michelinové, Édouard a André, pak vymysleli, jak pneumatiky z kol sundávat a opravovat je.<sup>7</sup> Bratři Michelinové, kteří vlastnili továrnu na pneumatiky, v roce 1900 vydali Průvodce Michelin (Le Guide Michelin), známý také jako Červený průvodce. Ten měl řidičům aut, ale také cyklistům, zpřístupnit informace ohledně hotelů, restaurací a obchodů, které po cestě potkají. Aby věděli, na jaké podmínky se připravit a kde zastavit na noc. Tento průvodce se stal základem pro udělování prestižích Michelinských hvězd v kulinářském odvětví.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J, s. 9.

<sup>8</sup> MAYYASI, Alex, Why Does a Tire Company Publish the Michelin Guide?, 23.6.2016, [24.8.2021]  
Dostupné z: [https://priceonomics.com/why-does-a-tire-company-publish-the-michelin-guide/?fbclid=IwAR3pc4Qqgrh\\_3jt11v4XglNIR5maW9in1JmL6QsaaUbgXr-7RuwIb9SBEuM](https://priceonomics.com/why-does-a-tire-company-publish-the-michelin-guide/?fbclid=IwAR3pc4Qqgrh_3jt11v4XglNIR5maW9in1JmL6QsaaUbgXr-7RuwIb9SBEuM)

### 3. Druhy cyklistiky

Pro laika znamená pojem cyklistika především ta silniční. Rozlišujeme však několik typů, jak se dá na kole závodit. Hlavní kategorie jsou rychlostní, terénní a sálová cyklistika. Rychlostní cyklistika se dále dělí na dráhovou a silniční. Terénní cyklistika obsahuje BMX, biketrail, horská kola a cyklokros. A nakonec sálová cyklistika se skládá z kolové a krasojízdy.<sup>9</sup> Není předmětem této práce seznámit čtenáře se všemi kategoriemi, ale některé za zmínku stojí.

Počátky dráhové cyklistiky můžeme hledat v roce 1868. 31.8. tohoto roku se uskutečnil závod na 1200 metrů na okruhu v pařížském parku St. Cloud. Styl závodu se nejvíce podobal dnešnímu sprintu. Poté, co Le Vélocipède illustré zveřejnil pravidla soutěží na závodní dráze, se zlepšila organizace a množství závodů. Dráhová cyklistika se nejvíce rozvíjela ve Francii. Další země, které se účastnily na organizování závodů, byly Anglie, Belgie nebo Itálie. Na území Rakouska – Uherska se první závod konal 15. srpna 1869 v Brně.

Cyklokros definoval ve své knize generální sekretář mezinárodní federace Mezinárodní cyklistické unie (UCI), René Chesal: „*Cyklokros je v podstatě odvozen od cykloturistiky. Jeho vynálezcem byl vlastně turista, který sestoupil z kola, aby je vystrkal do příliš strmého kopce nebo aby přešel nesjízdné místo. Od tohoto okamžiku až po vlastní závod probíhal pouze technický vývoj této disciplíny.*“<sup>10</sup> Tím, kdo dal cyklokrosu pevné rysy a pravidla byl Daniel Gousseau, sekretář francouzského cyklistického svazu. V roce 1901 ho v parku Vincennes srazil cyklista, který kličkoval v problematickém a zledovatěném terénu. To Gousseaua inspirovalo a do týdne sepsal zásady závodní jízdy zručnosti v terénu.

Sálová cyklistika je kategorie, do které spadá disciplína kolová a krasojízda. Počátek této kategorie je předmětem dohadů a není jasné, co považovat za její počátek. Většina pramenů se však shoduje, že zakladatelem byl Nicolas Kaufman, který v roce 1886 získal zlatou medaili při příležitosti tradiční výstavy kol v Londýně, která nesla název Stanley Show. Medaili získal za propagaci jízdního kola a za zásluhy týkající se rozšíření do nejširších vrstev.<sup>11</sup>

Silniční cyklistika vznikla především kvůli snaze dokázat, že kolo je spolehlivý dopravní prostředek. 17. února 1869 byl uspořádán neveřejný závod na trase Londýn – Brighton. Za první silniční závod se však považuje Paříž – Rouen, který se konal 7. listopadu

<sup>9</sup> [17.9.2021] Dostupné z: <https://novakovadenis.estranky.cz/clanky/druhy-cyklistiky.html>

<sup>10</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J, s. 27.

<sup>11</sup> Tamtéž, s. 32–33.

1869. Na tento závod se přihlásilo 198 jezdců a z toho bylo pět žen. Zajímavostí je, že tyto ženy měly strach z nežádoucí popularity a startovaly pod pseudonymy jako například Miss Amerika nebo Miss Olga.<sup>12</sup> Závod byl doprovázen špatným počasím a kola byla po blátivých a kamenitých cestách v podstatě nezvladatelná. 123 kilometrů dlouhý závod dokončil jako první James Moore za 10 hodin a 40 minut. Z původních 198 jezdců závod dokončilo pouhých 33. Mezi nimi byla Angličanka Miss Amerika, která dojela na 29. místě a na vítěze ztrácela 6 hodin a 23 minut.<sup>13</sup>

V roce 1903 přišel zlom, který výrazně poznamenal vývoj cyklistiky. Zrodila se myšlenka uspořádat etapový závod po Francii, který je později známý pod názvem Tour de France.

---

<sup>12</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J, s. 20.

<sup>13</sup> Tamtéž, s. 20.

## 4. Tour de France

V jaké době vznikla ambiciózní myšlenka závodu na kole po celé Francii? Ve Francii v té době rezonovala kauza známá jako Dreyfusova aféra. Zde můžeme vidět další důkaz toho, že politika vždy ovlivňovala sportovní události. Ani v tomto případě to nebylo jiné, a proto je důležité tuto aféru zmínit. Alfred Dreyfus, důstojník francouzského generálního štábu židovského původu, byl obviněn ze špionáže pro německé císařství. Dreyfus byl shledán vinným a vojenský soud ho poslal za velezradu na doživotí na Ďábelské ostrovy. Problém ale byl, že důkazy proti Dreyfusovi byly zfalšované a on sám byl nevinný. Dreyfusova aféra je do dnešních dnů zkoumána a probírána. Aféra zůstává zdrojem zájmu nejen proto, že to byla nejslavnější epizoda antisemitismu v západní Evropě před nástupem nacistů, ale protože ukazuje na problémy, které stále rezonují dnes: státní spolupráce při justičním omylu, dopad médií na veřejné vnímání události, role intelektuála ve veřejném životě a sporné definice nacionalismu.<sup>14</sup> Vláda i tisk se totiž spojily a francouzská společnost se rozdělila na dvě skupiny. Podporu našel Dreyfus v listu *Le Petit Journal*, ke kterému se přidali některé známé osobnosti. Mezi nimi byl například Emil Zola. Dalším, kdo nevěřil v Dreyfusovu vinu, byl Pierre Giffard. Tím se znovu vracíme k cyklistické tematice, neboť to byl šéfredaktor cyklistického časopisu *Le Vélo*. Mecenáš tohoto listu, Jules-Albert de Dion, však věřil v Dreyfusovu vinu a nebyl spokojen s výrokem, který Giffard prezentoval na Dreyfusovu obranu. Dion se rozhodl založit konkurenční list *L'Auto-Vélo*, který měl informovat také o motorismu, letectví, atletice a dalších sportech. Časopis *Le Vélo* zůstal bez hlavních prostředků. Novým šéfredaktorem listu *L'Auto-Vélo* byl zvolen Henri Desrange.<sup>15</sup> Vzhledem k minulosti a podobnosti obou novin vznikl pochopitelně spor. Ten způsobil, že se list musel přejmenovat a název zněl pouze *L'Auto*. Obava z toho, že by list ztratil fanoušky cyklistiky donutilo vedení vymyslet něco, čím by list vyčníval. Původně s myšlenkou *Tour de France* přišel mladý redaktor Georges Lefèvre, který vedl sekci cyklistika a rugby. Přes počáteční skepsi ostatních kolegů, včetně Desrangeho, se nakonec plán uskutečnil. 19. ledna 1903 vyšlo 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 jezdci závodili za rovných podmínek.*“<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> HYMAN, Paula E., *Historical Reflections / Réflexions Historiques*, Fall 2005, Vol. 31, No. 3, *The Dreyfus Affair in the Twenty-First Century: A Reconsideration* (Fall 2005), pp. 335. [22.8.2021]  
Dostupné z:  
<https://www.jstor.org/stable/pdf/41299348.pdf?refreqid=excelsior%3A48ddd027997fa8df0252a88cd6541c81>

<sup>15</sup> MACEK, Tomáš, *Příběhy Staré dámy*, Praha 2013, s. 35–36.

<sup>16</sup> Tamtéž, s. 37.

Zájem o závod však nebyl takový, jak se zprvu čekalo a přihlásilo se pouze patnáct jezdců. Datum závodu se tedy rychle změnilo z 1. až na 19. července a jezdcům bylo slíbeno kapesné 5 franků na den a celkové prémie se vyšplhaly až na 20 tisíc franků. To způsobilo, že přihlášek se rázem objevilo šedesát. První peloton na Tour de France tvořilo 49 Francouzů, čtyři Belgičani, čtyři Švýcaři, dva Němci a jeden Ital.<sup>17</sup>

Ve zdrojích, které se Tour de France nezabývají do hloubky, je uváděn jako zakladatel Henri Desrange. Ten, kdo Tour vymyslel byl však již zmiňovaný Georges Lefèvre. Desrange s nápadem nakonec souhlasil, ale nebyl si tím vůbec jistý a dá se říct, že v úspěch moc nevěřil. Nedorazil ani na zahájení závodu a doufal tak, že ho se závodem v případě neúspěchu nebude nikdo spojovat. Lefèvre byl nejen na zahájení závodu, ale byl na každém kontrolním stanovišti. Některé části jel na kole, jindy se přiblížil vlakem nebo automobilem. Celý závod však, jako organizátor, rozhodčí, reportér a ředitel závodu v jedné osobě, absolvoval.<sup>18</sup>

První ročník Tour de France vyhrál Maurice Garin a získal tak odměnu 3000 franků, což byl na tu dobu nevídaný obnos. Vyhrál o 2:59 hodiny před druhým Lucienem Pothierem. Poslední klasifikovaný měl ztrátu 65 hodin a dojel na jednadvacátém místě. Při příjezdu jezdců do Paříže fandilo okolo sto tisíc nadšenců, kteří chtěli statečné muže podpořit a vidět je v samotném závěru závodu. Mezi nimi byl i Henri Desrange, který již věděl, že závod nebyl propadák a vyšel mezi lidi. Během závodu vzrostl náklad listu z 25 tisíc výtisků na 65 tisíc. 130 tisíc výtisků se pak prodalo zvláštního výtisku po dojetí závodu.<sup>19</sup>

Alfred Dreyfus byl v době ukončení závodu již omilostněn. Jeho aféra tehdy ovlivnila různé sféry společnosti a měla i určitý vliv na počátek etapového závodu Tour de France.

Po vzoru Tour de France postupem času vznikly další dva etapové závody, které se dnes s Tour de France dají srovnávat. V roce 1909 byl deníkem Gazzetta dello Sport poprvé uspořádán etapový závod Giro d'Italia. A nakonec Vuelta a España, která byla založena až v roce 1935. Všechny závody se konají v zemích na západě Evropy. Jak ale probíhal vývoj cyklistiky ve střední a východní Evropě? V roce 1948 vznikl v Československu Závod míru, kterému se také přezdívá Tour Východu.

---

<sup>17</sup> Favorité dostávají od reportérů přezdívky, pro přiblížení závodníků fanouškům. Například Emile Pagie je Princem z dolů, Lucien Pothier Divokým řezníkem a Maurice Garin Malý kominík.

<sup>18</sup> MACEK, s. 39.

<sup>19</sup> Tamtéž, s. 41–43.

## 5. Československo a cyklistika

### 5.1. Počátky

Cyklistika je na území Československa jeden z nejstarších sportů. Od roku 1882 začaly vznikat první cyklistické svazy jako například Klub velocipedistů na Královských Vinohradech nebo Klub Velocipedistů vrdobučických.<sup>20</sup> Ovšem jednotný svaz pro celou republiku nesl název České ústředí jednoty velocipedistů (ČÚJV). Rok založení je předmětem sporů. Na založení se kluby dohodly v roce 1883, ale schválení a valná hromada se uskutečnila až v roce 1884. Na valné hromadě se usneslo, že za rok založení se bude považovat rok 1883.<sup>21</sup>

Po roce 1896 se česká cyklistika<sup>22</sup> dostala do hluboké krize. Závodů se z finančních důvodů nepořádalo dostatek, a tak mladí a ambiciózní jezdci odjížděli často do zahraničí. V roce 1902 byli cyklisté Hirsche, Hanousek, Augustin Vondřich a Antonín Rameš doživotně diskvalifikováni kvůli účasti na závodech v Praze a v Brně, které neschválilo vedení ČÚJV. Cyklistika ztratila kvalitní jezdce a tím i celkovou úroveň. Že byla krize opravdu velká ukazuje i fakt, že v roce 1903 zanikl časopis Cyklista. To dokládají i data, která uvádí, že v roce 1900 bylo v českých zemích ještě 95 klubů a 248 stanic ČÚJV a v roce 1910 pouze 50 klubů a 46 stanic.<sup>23</sup> Ačkoliv právě v roce 1910 se situace začala zlepšovat a dalo by se říct, že krize byla překonána. Byl obnoven časopis Cyklista, ačkoliv pod názvem Věstník České ústřední jednoty velocipedistů.

V roce 1912 se českoslovenští cyklisté poprvé účastnili olympijských her, které se v tom roce konaly ve Stockholmu. Na dnešní poměry se na olympijských hrách udály až úsměvné osudy. List Sport informoval například tímto úryvkem: *„Z našich závodníků dojel první Rameš v čase pod dvanáct hodin. Za svůj výkon dostane časový odznak. Přijel na cizím kole, které mu neznámý cyklista asi 30 km před Stockholmem výměnou za porouchané ochotně zapůjčil. Petřík zabloudil a dojel o den později vlakem. Tintěra s Kubrychtem trpěli hrozným vedrem a dojeli po 14 hodinách.“*<sup>24</sup> Šlo o trať, která byla dlouhá 324 km a jela se jako časový závod jednotlivců. Podmínky byly velmi těžké, kdy první závodník startoval ve dvě hodiny ráno.

---

<sup>20</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J., s. 67.

<sup>21</sup> [27.8.2021] Dostupné z: <https://www.czechcyclingfederation.com/svaz/historie/>

<sup>22</sup> Není zde myšlena pouze silniční cyklistika, ale také dráhová.

<sup>23</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J., s. 78.

<sup>24</sup> Tamtéž, s. 80.

## 5.2. Cyklistika po první světové válce

Po první světové válce byla česká dráhová i silniční cyklistika znovu v krizi. Situace se začala zlepšovat až v roce 1920, kdy byla 8. května založena Federace dělnických tělocvičných jednot. 6. srpna téhož roku se navíc podařilo československé organizaci dostat do Mezinárodní cyklistické federace (UCI). Byl to sice zlom, ale situace stále nebyla dobrá. Kola byla velmi drahá a mohl závodit pouze ten, kdo měl dostatek financí na koupi. V tuto dobu měla větší úspěch turistika na kole než závodní cyklistika.

Na Olympijských hrách v Antverpách v roce 1920 se cyklisté z Československa umístili kolem 40. místa ze 103 závodníků.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> [3.9.021] Dostupné z: [https://www.olympijskytym.cz/sport-category/46?page=results#table\\_results](https://www.olympijskytym.cz/sport-category/46?page=results#table_results)

## 6. KSČ a sport

Po konci druhé světové války, se znovu začal rozvíjet kulturní i sportovní život obyvatel. Válka v Evropě oficiálně skončila 8. května 1945 a hned v příštích dnech se již řešilo sjednocení československých organizací. 17. května 1945 vyšel v deníku Svobodné slovo<sup>26</sup> článek, který dokládá, jak dobovou atmosféru, tak ono sjednocení. Článek, který napsal Jan Novotný píše: „*Sportovci! Právě v těchto dnech se tvoří Ústřední jednotné tělovýchovné organisace, po které všichni, kteří to s českým sportem a tělovýchovu mysleli dobře, už dlouho volali.*“<sup>27</sup> Vše se tedy dělo bezprostředně po konci války. Vznikla organizace, která měla vše sjednotit, s názvem Ústřední národní tělovýchovný výbor (ÚNTV). V deníku Svobodné slovo, vyšel dne 20. května 1945 článek, který popisoval sjednocení některých československých spolků pod tuto organizaci. Výbor sdružoval Československou obec sokolskou (ČOS), Dělnickou tělovýchovnou jednotu (DTJ), Federaci proletářské tělovýchovy (FPT), Junáka a Československý všesportovní výbor (ČVV).<sup>28</sup>

Bylo určeno několik hlavních úkolů. Prvním úkolem bylo sjednotit mládež i dospělé k výchově tělesné, ideové i mravní. Spolupracovat s ostatními státy. Především se slovanskými a socialistickými. Bylo stanoveno, že mládež má být vedena k obraně svobody, lidové demokracie a socialistických práv československého lidu.

Druhý úkol nabádal jednotlivé spolky, aby definitivně uzavřely dobu roztržičnosti a pracovaly na vytvoření pouze jediné organizace tělesné výchovy. Třetí bod kladl důraz na jednotu, tedy, že se sjednocení musí týkat všech sportů. Osvědčené moderní tělovýchovné metody se měly přejímat ze zahraničí, především pak ze Sovětského svazu. Další body pak odkazovaly například na nutnost zařídit sportovcům dobré sociální a zdravotní zázemí. Národnímu tělovýchovnému výboru měly být ihned k dispozici tělocvičny, hřiště, plovárny a podobně.<sup>29</sup> Ne všechny spolky se sjednocením souhlasily. Například Spolek Orel, chtěl s výborem pouze úzce spolupracovat, ale nechtěl být jeho součástí. Jádrem nově sjednocené organizace se měl stát Sokol.

Ovšem spojit tolik rozdílných organizací nebylo vůbec jednoduché a narazilo se na mnoho problémů a nesouladů. V prosinci se ukázalo, že o sjednocení mezi jednotlivými kluby a svazy již není v podstatě zájem. V květnu roku 1946 pak došlo ke zrušení Ústředního

---

<sup>26</sup> Deník, který byl ústředním deníkem Československé strany socialistické.

<sup>27</sup> Svobodné slovo, 17.5.1945, s. 4, [10.5.2022] Dostupné z: <https://dnnt.mzk.cz/view/uuid:13634028-013a-4181-9290-1c577948719c?page=uuid:d09e479f-747e-42dd-8eb4-05b68c589117>

<sup>28</sup> Svobodné slovo, 20.5.1945, s. 4, [10.5.2022] Dostupné z: <https://dnnt.mzk.cz/view/uuid:13634028-013a-4181-9290-1c577948719c?page=uuid:d09e479f-747e-42dd-8eb4-05b68c589117>

<sup>29</sup> Svobodné slovo, 20.5.1945, s. 4, [10.5.2022] Dostupné z: <https://dnnt.mzk.cz/view/uuid:13634028-013a-4181-9290-1c577948719c?page=uuid:d09e479f-747e-42dd-8eb4-05b68c589117>

národního tělovýchovného svazu. Jako lepší cesta se jevila federativní sjednocení, a to v Československém tělovýchovném svazu. (ČSTS).<sup>30</sup>

Československý tělovýchovný svaz ponechával jednotlivým svazům a spolkům určitou suverenitu, což ocenily především spolky, které se neztotožňovaly s komunistickou ideologií. V roce 1948, po nástupu KSČ k moci, však přece jen došlo ke sloučení těsnějším. Tělovýchova byla sloučena pod Československou obec sokolskou. Další změna nastala až na počátku roku 1957, kdy vznikl Československý svaz tělesné výchovy a sportu (ČSTV).<sup>31</sup> ČSTV bylo v dobové literatuře definován jako jednotná dobrovolná tělovýchovná organizace sdružující občany na základě jejich zájmu o tělovýchovnou činnost.<sup>32</sup> Posláním ČSTV bylo zvyšovat tělesnou zdatnost a brannou připravenost občanů a vychovávat z nich platné občany socialistické vlasti. Nejvyšším orgánem byl celostátní sjezd, který se scházel jednou za pět let a určoval hlavní cíle a úkoly.<sup>33</sup>

Pro názornou představu, jak probíhala organizace v pozdějších letech, bude blíže analyzován spis z Národního archivu z Fondu Gustava Husáka, který byl vytvořen v roce 1971. Nejedná se o dokument, který by se věnoval pouze cyklistice, ale celému sportovnímu odvětví.

Předseda Československého svazu tělesné výchovy a sportu (ČSTV) spolu s oddělením společenských organizací Ústředního výboru Komunistické strany Československa (ÚV KSČ) vytvořili materiál k organizaci a zásadám zabezpečení vrcholového sportu v ČSSR. Návrh vycházel z celkové koncepce dalšího rozvoje tělesné výchovy a sportu v ČSSR ve smyslu závěru XIV. sjezdu strany.<sup>34</sup>

Na již zmíněném sjezdu strany, bylo usneseno, že si KSČ bude klást mnohem větší nároky na tělesnou výchovu. Mimo jiné bylo potřeba zvýšit účinnost tělovýchovného procesu. Cíle vrcholového sportu byly shrnuty následovně: „*Vrcholový sport a sportovní reprezentace ČSSR je organickou součástí systému socialistické tělesné výchovy, v němž specifickými prostředky přispívá k plnění cílů a úkolů tělesné výchovy ČSR. Takto pojatý vrcholový sport se stále ve větší míře stává prostředkem politické reprezentace států a součástí jejich mezinárodní politiky. Je i prostředkem kulturního vyžití širokých mas občanů. Přispívá ve*

---

<sup>30</sup> Sokolský věstník č. 18, 6.5.1946, [13.5.2022] Dostupné z: <https://dnnt.mzk.cz/view/uuid:404b5090-8977-11e6-bf08-001018b5eb5c?page=uuid:048929a0-8991-11e6-ae94-005056825209&fulltext=t%C4%9Blov%C3%BDchovn%C3%A9>

<sup>31</sup> [14.5.2022] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1956-68>

<sup>32</sup> VITOUŠ, Pavel, Malá encyklopedie sportu, Praha 1980, s. 73.

<sup>33</sup> Tamtéž, s. 73.

<sup>34</sup> Národní archiv, Fond Gustava Husáka, 1261/0/ KSČ-ÚV, KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, krt. 305.

*výchově k socialistickému vlastenectví a proletářství internacionalismu, rozvíjí přátelství a dorozumění mezi národy.* “<sup>35</sup>To byly důvody, proč bylo dle zprávy nutné zlepšit úroveň vrcholového sportu. Vše bylo nakonec shrnuto větou: „*Jde v podstatě o to, aby výsledky našich sportovních reprezentantů, jejich výkony a vystupování odpovídaly potřebám socialistické společnosti, mezinárodnímu postavení, prestiži ČSSR, pokrokovým tradicím a kulturní vyspělosti našich národů.*“<sup>36</sup>

Pokud bychom se měli vrátit k cyklistice, je potřeba upřesnit, že po únoru 1948 a již zmiňovaném sjednocení tělovýchovy se ze samostatných organizací staly pouhé sekce ČSTV. Změna nastane až v roce 1993. V tomto roce se stal zastřešující organizací Český svaz cyklistiky (ČSC).<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Národní archiv, Fond Gustava Husáka, 1261/0/ KSČ-ÚV, KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, krt. 305.

<sup>36</sup> Tamtéž.

<sup>37</sup> Národní muzeum, Cyklistika, [24.5.2022] Dostupné z: <https://www.nm.cz/cs/file/d2d17208e2bfe301d9ae1ef0bea729f3/5847/Cyklistika.pdf>

## 7. Závod míru

Jak vlastně vznikla prvotní myšlenka cyklistického etapového závodu Praha – Varšava? Po konci druhé světové války se sportovní odvětví začalo znovu rozvíjet a vznikalo mnoho různých sportovních akcí a závodů. Na podzim roku 1946 se konalo v Praze Všeslovenské mistrovství v boxu. Novináři z *Głos ludu*<sup>38</sup> oslovili novináře Rudého práva a chtěli uspořádat další sportovní podnik, který by utužil přátelství obou zemí. Zpočátku se bavili například o fotbale, motocyklech nebo atletice. Nakonec se však rozhodli pro cyklistiku a vznikla tak myšlenka společného závodu mezi Československem a Polskem.<sup>39,40</sup> Tato myšlenka se začala realizovat o dva roky později, tedy v roce 1948. Organizátorem závodu se na české straně stal deník Rudé právo a Československé ústředí cyklistů. Závod míru měl za úkol oslavit hned několik dní měsíce května. 1. květen patřil svátku práce. 5. května je výročí pražské revoluce.<sup>41</sup> A nakonec 9. květen, což byl Svátek vítězství demokracie nad fašismem a Hitlerem.<sup>42</sup>

Závod míru se jel poprvé 1. až 9. května 1948. Rok 1948 byl zásadní v mnoha ohledech. To nejdůležitější pro naši historii bylo, že se v únoru dostali k moci komunisté v čele s Klementem Gottwaldem. Byl to bouřlivý rok. V březnu zemřel za podivných okolností Jan Masaryk, československý politik a syn prezidenta Tomáše Garrigue Masaryka. 9. května byla přijata nová ústava, kterou Edvard Beneš odmítl podepsat. V červnu se stal novým československým prezidentem komunističtí Klement Gottwald. A do toho všeho se jel první Závod míru. Jak vlastně vznikla myšlenka Závodu míru? V brožuře, která vyšla v roce 1948 k Závodu míru, se psalo, že se zástupci bratrského polského národa dohodli s československou delegací na uspořádání závodu, který by vhodně zdůraznil význam historických květnových dnů pro oba slovanské národy. Jak již bylo zmíněno spolupořádání se ujaly největší komunistické deníky. Rudé právo v Československu a *Głos ludu* v Polsku. Závod navíc dostal posvěcení od komunistických stran, a především od Klementa Gottwalda a Władysława Gomułky.<sup>43</sup>

Na čtvrté straně brožury vyšel krátký článek s názvem O československo-polském bratrství, autorem byl Ing. Vladimír Chamrád, předseda Zemského národního výboru (ZNV)

---

<sup>38</sup> Později *Trybuna ludu*.

<sup>39</sup> CHALOUPKA, Jan, *Závod míru aneb Tour Východu*, Praha 2018, s. 12.

<sup>40</sup> Je však potřeba vzít v potaz, že kniha *Závod míru aneb Tour Východu* není odbornou knihou.

<sup>41</sup> Míněno Pražské povstání, které vypuklo 5.5.1945.

<sup>42</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, *Závod míru*, krt. 1.

<sup>43</sup> Tamtéž, krt. 1.

v Ostravě. Stojí v něm, že obzvláště po uzavření spojenecké smlouvy,<sup>44</sup> mezi oběma státy panovala důvěra a minulé spory se nadobro rozplynuly. Toto přátelství bylo důležité především pro Slezsko, které s Polskem sousedí a na české straně žilo mnoho polských občanů. Vladimír Chamrád se v závěru vyjádřil, že každá společná akce toto nesmírně důležité přátelství bude upevňovat. „*Nelze proto přehlédnout tak významný podnik, jakým bude gigantický cyklistický závod PWP.*“<sup>45</sup><sup>46</sup>

V. Linhart, I. místopředseda ZNV a referent vnitra, se rozepsal více o myšlence Závodu míru. V článku píše: „*Veliké vítězství slovanských národů nad germánským živlem nás zavazuje k tomu, abychom všichni společně se zajistili do budoucnosti aby se znovu neopakovala léta 1938-1945. Proto potřebujeme vychovati uvědomělou slovanskou mládež nejen v ohledu politickém, ale i po stránce tělesné zdatnosti a tím zajištěné veliké a zdravé kádry pro lidově-demokratické armády slovanských národů.*“<sup>47</sup>

Za zmínku stojí ještě jeden článek, který napsal Josef Kotas, předseda Ústředního národního výboru (ÚNV), Ostrava. Článek by se dal označit jako óda na slovanství v kontrastu kritiky anglosaských národů. To dokládá například věta: „*Není třeba zdůrazňovat, že zatím co na jedné straně Sovětský svaz s ostatními slovanskými národy je nejupřímnějším zastáncem světového míru, jsou to anglosaské národy, které stále zneklidňují svět svými výbojnými záměry.*“<sup>48</sup>

Články jsou protkané myšlenkou slovanství a bratrství, které spolu jdou ruku v ruce. Jaký byl tedy záměr organizátorů Závodu míru? Spojit slovanské národy a uspořádat velkou sportovní akci, která by toto přátelství demonstrovala. Budovat přátelství a ukázat mládeži ten správný směr. Na Východ.

---

<sup>44</sup> Smlouva o přátelství a vzájemné pomoci mezi Československou republikou a republikou Polskou podepsaná v roce 1947.

<sup>45</sup> CHAMRÁD Vladimír, Praha Warszawa Praha, Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 1.

<sup>46</sup> PWP je zkratka pro Praha – Warszawa – Praha.

<sup>47</sup> LINHART, V., Praha Warszawa Praha, Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 1.

<sup>48</sup> KOTAS, Josef, Praha Warszawa Praha, Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 1.

## 8. Rok 1948 na Tour de France

Rok 1948 nebyl bouřlivý jenom pro Československo. V Itálii v červenci tohoto roku došlo k atentátu na Palmira Togliattiho, generálního sekretáře Italské komunistické strany. Togliatti přežil, ale byl ve vážném stavu. Atentát způsobil obrovské napětí a hrozila dokonce generální stávka. Zde můžeme znovu narazit na již zmiňované spojení politiky a sportu. Ten rok jel na Tour de France italský závodník Gino Bartali. Bartali v té době patřil ke starším jezdcům a nikdo mu moc nevěřil. Říkalo se, že Bartali byl skvělý závodník, ale že nejlepší roky má již za sebou. Italský premiér Alcide de Gasperi se rozhodl řešit krizi zajímavým způsobem. Zavolał Bartalimu a chtěl po něm, aby vyhrál následující etapu.<sup>49</sup> Doufal v rozptýlení a semknutí italského lidu. Bartali v tu chvíli slíbil, že se pokusí nejen vyhrát zítřejší etapu, ale celou Tour de France. V ten moment ztrácel 20 minut na vedoucího závodu. Následující etapa se jela v těžkých podmínkách, v dešti, dokonce i sněhu. Bartali etapu vyhrál a celkovou ztrátu snížil na 66 vteřin. Přípravy na revoluci byly náhle odloženy a místo obsazení továren a rádií, začali Italové u rádií fandit Bartalimu. Bartali zvládl pokořit hned několik rekordů. Podařilo se mu vyhrát tři horské etapy za sebou, to se od té doby už nestalo. Zároveň se mu podařilo získat titul Tour de France deset let poté, co Tour vyhrál naposledy. Politická situace se uklidnila sportovním výkonem, který překonal všechna očekávání. Itálii ovládla euforie.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> MACEK, s. 203.

<sup>50</sup> Tamtéž, s. 203–205.

## 9. Organizace Závodu míru

Z povolení od Ministerstva vnitra, které bylo vystaveno 20. dubna 1948 a následně zasláno na Československé ústředí cyklistů, vyplývá, jaké měli organizátoři představy ohledně první etapy. První etapa měla začít 1. května 1948 směrem na města Poděbrady, Chlumeck nad Cidlinou, Hradec Králové a etapa měla být zakončena v Pardubicích. Dne 2. května 1948 se v závodě mělo pokračovat na Vysoké Mýto, Litomyšl, Svitavy, Letovice a nakonec Brno. Třetí etapa měla vést přes Vyškov, Prostějov, Olomouc, Přerov, Malenovice a Zlín. Ve Zlíně měli jezdci zůstat a celý následující den, tedy 4. května, měli v plánu odpočinek. Pokračování závodu bylo naplánováno hned na 5. května, kdy jezdci měli vyjet ze Zlína na Uherské Hradiště, Uherský Brod, Starý Hrozenkov, Trenčín, Ilavu, Povážskou Bystřici a konec byl naplánovaný v Žilině. Jezdci se tedy během páté etapy měli dostat na Slovensko. V Žilině byl naplánovaný nocleh a 6. května se mělo vyrazit na Čadcu, Jablůnkov, Český Těšín, Mosty, Ostravu a Bohumín. Přechod na polskou stranu byl naplánovaný u polského města Annaberg. Pokračovalo se do Katovic. Následujícím městem byl Krakov, kde se i přespal. Předposlední zastávkou bylo město Kielce a nakonec Varšava. Pro pochopení struktury a organizace daného závodu je potřeba zdůraznit, že závod se jel dvěma směry. A to z Prahy do Varšavy a také z Varšavy do Prahy. Závodníci, kteří jeli ve směru Varšava – Praha, měli vstoupit na československé území 4. května u Nového světa a měli pokračovat přes Tanvald, Jablonec nad Nisou a v Liberci byl naplánovaný odpočinek přes noc do druhého dne. Z Liberce bylo v plánu vydat se přes Turnov, Jičín, Sobotku, Mladou Boleslav, Mělník, Velvary, Slaný, Kladno a finiš byl samozřejmě v Praze.<sup>51</sup> Nejde jasně říct, která etapa byla snadnější. Etapa ve směru Varšava – Praha byla dlouhá 848 km, ale jelo se bez odpočinku. Závodníci, kteří se vydali směrem Praha – Varšava museli zdolat 1050 km, ale jak již bylo zmíněno, na trase měli i celé odpočinkové dny.<sup>52</sup>

V jednotlivých městech byly zřízeny koordinační výbory. Ze zprávy od Ladislava Šmída, který měl na starost organizaci brněnského etapového koordinačního výboru vyplývá, jak jejich struktura vypadala. Byli zde dva zástupci Komunistické strany Československa (KSČ), a to předseda a oblastní velitel Sboru národní bezpečnosti (SNB) v Brně Jan Res a člen KSČ a brněnského deníku Rovnost František Povolný. Za Československé ústředí cyklistů byl přítomen předseda tohoto spolku J. Rozbořil a člen L. Šmíd. Za SNB byl přítomen praporčík Kostka. Československý svaz mládeže (SČM) zastupoval organizační pracovník Kozel. Dalším spolek, který se podílel na organizaci, byla Krajská odborová rada

---

<sup>51</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 1.

<sup>52</sup> Tamtéž, krt. 1.

(KOR) a zastupoval ji Žemla. Za Junáka byli přítomni Krejčí a Žampach, a nakonec za Sbor dobrovolných hasičů zde působil velitel Horáček. Zástupce Sokola se na danou schůzi nedostavil, a tak nebylo uvedeno ani jeho jméno. Zpráva, byla vytvořena 9. dubna 1948 a je z ní zřejmé, že přípravy ještě nejsou zdaleka hotové. Šmíd si zde stěžuje, že jim chybí veškerý propagační materiál, jako plakáty, přesné pokyny pro ubytování a stravování závodníků.<sup>53</sup> To dokládá, že první ročník závodu byl organizován poměrně ve spěchu a organizace byla vzhledem k rozloze závodu velmi náročná. Proto na některých místech měli organizátoři nedostatek materiálů nebo ho měli příliš pozdě.

Prvního ročníku Závodu míru se zúčastnilo 56 závodníků. Nejednalo se pouze o zástupce Československa a Polska, ale například Jugoslávie nebo Bulharska. Československo i Polsko měly každý dva týmy po 5 členech v obou směrech závodu. Na startu se dále našli jednotlivci z obou zemí. Bulharsko mělo jeden tým a několik jednotlivců. Stejně na tom byla i Jugoslávie. Rumunsko reprezentoval jeden tým. Výpravu doplňovali takzvaní opatrovatelé a mechanici.<sup>54</sup>

Ve městech, kde končily jednotlivé etapy, musely být zřízeny koordinační výbory. S těmi měli pomoci i zástupci hasičských jednot, Sokola, Junáka a dalších tělovýchovných organizací. Ve výzvě k utvoření těchto výborů, bylo vysvětleno, co budou mít na starost. Dostali hned deset bodů, které bylo potřeba obstarat. Mezi nimi byla například péče o garážování průvodních vozidel a zásobování pohonnými látkami nebo příprava a výzdoba cíle. Posledním bodem bylo uspořádávat přátelské večírky a manifestační projevy. Pro tyto příležitosti bylo doporučeno vzít v úvahu charakteristické znaky kraje jako „*hornická kapela, krojové družiny, cechy a jiné korporace pro slavnostnější ráz závodu.*“<sup>55</sup> Nakonec bylo výborům doporučeno odebírat časopis Cyklista, ve kterém měly průběžně vycházet články informující o přípravách závodu.

Například ve Zlíně byl program následující. Od 12 hodin před národním podnikem Baťa, kde byl cíl, koncertovala kapela. Příjezd závodníků, kteří zde měli zakončit třetí etapu, byl očekáván mezi 12:30 až 13:30 na Stalinově třídě.<sup>56</sup> Na 14. hodinu byl naplánovaný společný oběd, po kterém následoval odpočinek až do večere v 18 hodin. V 19:30 proběhlo oficiální přivítání za účasti představitelů města Zlína a národního podniku Baťa. Po projevech mělo přijít na řadu rozdělení cen jezdcům třetí etapy. Zbytek večera měla program vyplnit

---

<sup>53</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 1

<sup>54</sup> Tamtéž, krt. 1.

<sup>55</sup> Tamtéž, krt. 1.

<sup>56</sup> Dnes třída Tomáše Bati.

skupina moravských Slováků v původních krojích a v plánu byl také tanec. Závodníci měli ve Zlíně zůstat celý další den a program byl jasný. A to prohlídka závodů národního podniku Baťa.<sup>57</sup> Na večírek, kde probíhalo předávání cen, dostalo město Zlín 15 000 Kčs. To ukazuje, že organizátoři nešetřili a chtěli se představit v tom nejlepším světle. Obzvláště ve městě jako byl Zlín, kde se nacházela chlouba československého průmyslu, národní podnik Baťa.

Pravidla byla poměrně přísná. Výměna kola mohla proběhnout pouze v případě, kdy komise vyhodnotila poškození, jako například při neopravitelném poškození rámu. Pokud se jezdcí rozbilo například přední kolo, obdržel náhradní z vozu vezoucí náhradní materiál. Bylo mu však podáno kolo zvlášť a guma zvlášť. Montáž musel závodník zvládnout sám a nesměl přijímat cizí pomoc. Pravidla omezovala i občerstvení. Občerstvovací stanice byly určeny předem a jinde než zde, se závodníci posilnit nemohli. Jídlo bylo kompletně zajišťováno polskými organizátory, kteří měli pro každého závodníka denně nachystáno jídlo s hodnotou 7000 kalorií. Čeští organizátoři měli na starost zase doprovodné vozy a benzin.<sup>58</sup>

Organizátoři však neměli zkušenosti s pořádáním závodu takového formátu. První ročník tak provázelo několik přešlapů a chyb. Doprovod, který jel společně se závodníky, nebyl nijak početný. Dvě auta rozhodčích, dvě funkcionářů a dva nákladáky s mechaniky. Novináři jeli autobusy, což nebyla úplně šťastná volba, neboť nakonec téměř nic neviděli. Úplně nakonec jelo vozidlo, které pak sbíralo závodníky, kteří závod vzdali. Pořádek na trase zajišťovali pouze čtyři příslušníci Bezpečnosti na motocyklech. Co chybělo nejvíce, bylo rozhlasové propojení konvoje a domluva se železnicemi. To například znamenalo, že ve chvíli, kdy padly závory, závodníci museli čekat a mohli tím ztratit získaný náskok. Ovšem největším problémem byli mechanici, kterých bylo málo. Například polský závodník Leskiewicz měl několikrát defekt a došli mu galusky, zjednodušeně řečeno duše. Byl tedy odkázaný na pomoc mechaniků. Nezbyvalo mu, než si sednout na kraj silnice a čekat na koncový vůz. Měl však štěstí a kolem projížděl chlapec na kole s děvčetem na rámu, kteří mířili na tancovačku. Svě kolo mu půjčili a Leskiewicz se tak mohl dostat do vedlejší vesnice. Tam mu poskytl svoje kolo hasič, který byl zrovna ve službě. Nakonec se Leskiewicz dostal až do cíle, a dokonce ne na posledním místě.<sup>59</sup>

Ani stravování a životní styl závodníků se nedá označit za ukázkové. To dokazuje například toto svědectví: „*Lékaři jsou vystrašení skladbou stravy závodníků. Jeden si maže na*

---

<sup>57</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 1.

<sup>58</sup> Tamtéž, krt. 1.

<sup>59</sup> ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., Závod míru: O cyklistech z nejkrásnějšího pelotonu světa, Praha 1987, s. 17.

*etapu housku se sádlem, jiný ukusuje řízek nebo má v lahvi polévku, Jihoslovan Poredski dokonce vypil před startem sklenici koňaku. Prý jsou na to zvyklí...* <sup>60</sup> Ve chvíli, kdy si uvědomíme, jaké podmínky panují v cyklistice dnes, je toto svědectví až úsměvné.

To byly však jednotlivé případy. Pro dokreslení tehdejší atmosféry bude uvedeno, jaký měli závodníci běžný jídelníček. Například v Brně vypadal následovně. Začínalo se večerí, která se skládala ze zapražené polévky s žemlí, přírodního telecího řízku s bramborem a špenátem nebo hlávkovým zelím. Následoval kompot, omeleta ze tří vajec s marmeládou, sýr, máslo, káva bílá nebo čaj s citrónem a nakonec minerálka. Ke snídani si mohli závodníci nabídnout čtyři vajíčka naměkko, 100 g šunky, 200 g pečiva, 50 g másla, 50 g marmelády a bílou kávu s cukrem. K obědu dostali hovězí polévku s žemlí, skopový kotlet s bramborem, špenát nebo hlávkový salát, kompot, třeňé omelety s marmeládou a minerálku. Na cestu pak dostali 2 sekané kotlety nebo rýžový nákyp, pečivo, máslo, černou kávu nebo čaj, čokoládu a dva pomeranče.<sup>61</sup>

Jak již bylo zmíněno, příprava prvního ročníku netrvala příliš dlouho a vše se muselo stihnout v relativně krátkém časovém období. Například dresy československých závodníků se sháněli až na konci března. 31. března byla podaná žádost Ministerstva vnitřního obchodu o dresy, aby závodníci, vzhledem k důležitosti akce, vypadali sjednoceně. Objednáno tedy bylo 50 teplákových souprav, 35 baretů, 70 dresů, 70 trenýrek a 70 párů ponožek.<sup>62</sup>

Poslední sférou, které bude věnována bližší pozornost bude vyúčtování. Pro představu, během období od 1. do 31. května byly výlohy celkem 306 899,80 Kčs. Z toho byla nejvyšší částka 119 618 Kčs vynaložena na ubytování a stravování zahraničních jezdců. Vysoké výlohy pak byly také za tréninkový tábor v Píšťanech, který stál organizátory 113 662,20 Kčs. 5 000 Kčs byla zase částka, kterou obdržela Vojenská hudební škola za účinkování v den cíle závodu. Zápis je hodně konkrétní a je zde také například uvedeno 120 Kčs za svírací špendlíky na připevnění čísel závodníkům.

V období před závodem, tedy 1. až 31. dubna byly výlohy nižší a čítaly 112 464,90 Kčs. Téměř polovina těchto výdajů padla na proclení kol z ciziny. Na účtu je mimo jiné například 25 Kčs za deset telefonních hovorů z hotelu Belveder.<sup>63</sup>

Stojí za to zmínit, že v prvních dvou letech byl závod znám pod názvem Praha – Varšava a Varšava – Praha. Termín Závod míru se objevil až později. Oficiálně se jel závod

---

<sup>60</sup> ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., s. 17.

<sup>61</sup> Příloha č. 2.

<sup>62</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 1.

<sup>63</sup> Tamtéž, krt. 1.

pod tímto názvem poprvé v roce 1950, avšak začal se používat asi rok předtím. Na poradě vedení redakce se vymýšlel název, přičemž padly návrhy jako Giganti silnic nebo Hrdinové cest. Jeden z redaktorů však namítl, že je třeba vyjádřit cyklistický boj, a to sportovní, nikoliv válečný. Navrhl tedy Závod míru, který se ujal.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., s. 18.

## 10. Rudé právo – organizátor závodu

Rudé právo se stalo, společně s polským protějškem Głosem ludu, organizátorem Závodu míru. Právě proto, se projevu před startem ujal tehdejší šéfredaktor Rudého práva Vilém Nový. Závod odstartoval Karel Tocl, což byl jeden ze zakladatelů mírových etap. Na organizaci závodů se podílel do konce sedmdesátých let a byla to legenda naší cyklistiky. Tocl byl u počátku Závodu míru a zavzpomínal na první chvíle závodu: „*Závod míru by nikdy nespatriil světlo světa nebýt Vítězného února, vítězství našeho pracujícího lidu a sjednocení tělovýchovy. Předseda vlády a později prezident republiky Klement Gottwald podporoval myšlenku založení závodu míru od první chvíle. Hodně se o jeho prosazení a další rozkvět zasloužil také bývalý šéfredaktor Rudého práva Oldřich Švestka. Pamatuji si, jako kdyby to bylo včera, když přijeli polští přátelé do Prahy, abychom společně připravili závod. Bylo to 7. března 1948, tedy necelé dva měsíce před startem. Během jednoho dne a noci jsme prodiskutovali řád závodu, jeho organizační, hospodářské a propagační zabezpečení.*“<sup>65</sup>

První zmínky o plánu vytvořit Závod míru vyšly v Rudém právu 24.8.1947. Byla to jen velice strohá a krátká zpráva, která uváděla, že se jedná o vzniku čtyřetapového závodu Praha – Varšava, který by měl 100 km dlouhý. Byla zde i zmínka, že závod by se jel směrem Praha – Varšava a až další rok Varšava – Praha.<sup>66</sup> Začátkem roku již mohl vyjít článek, který čtenářům oznámil, že se 1. května pojede etapový cyklistický závod.

Rudé právo však nebylo jediným organizátorem. Jak již bylo zmíněno, svou roli v organizaci mělo také Československé ústředí cyklistů. To dokládá dokument z roku 1949, jedná se o dohodu mezi deníkem Rudé právo a ČOS. Dohoda uvádí, že organizátorem na československém území závodu je ČOS a závod bude probíhat za součinnosti deníku Rudého práva. Dále je dohodnuto, že závod bude financovat ČOS a Rudé právo se postará o bezplatnou propagaci závodu.<sup>67</sup> Československé ústředí cyklistů tedy bylo hlavním organizátorem, a právě tato organizace vyřizovala většinu formalit s různými ministerstvy. Například povolení vyjet do ciziny, tedy Polska, nebo žádost o automobily, galusky, příspěvky na stravování a další. Ve většině literatury i materiálů se však většinou uvádí, že organizátorem je Rudé právo, které se postupem času se Závodem velmi silně sepojalo.

---

<sup>65</sup> ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., s. 12.

<sup>66</sup> Rudé právo, 24.8.1947, s. 8. [12.11.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:1a80d2a0-f67c-11dc-bb3a-000d606f5dc6?page=uuid:e405eb84-9e5c-49dd-af92-9b81d2a8b0f2>

<sup>67</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 3.

## 10.1. Cenzura médií

Ještě, než se dostaneme k rozboru článků, je potřeba zamyslet se nad pojmem propaganda a cenzura médií, především pak tisku. Během práce budeme na cenzuru tisku narážet velice často. Co je tedy vlastně cenzura médií? Jak se vyvíjela a projevovala?

Cenzura tisku nevznikla v totalitních režimech, jak by se možná nabízelo. Po vynálezu knihtisku v roce 1486 mohučský biskup stanovil cenzurní úřad. V tu dobu vznikla cenzura, tedy zjednodušeně řečeno, nástroj k ovládnutí lidí zamlčováním faktů nebo šířením dezinformací. Cenzura v různých dobách postupně ovládala všechna nově vzniklá média.<sup>68</sup>

Během různých totalitních režimů se cenzura médií různě vyvíjela a v některých režimech byl systém omezování publikování doveden téměř k dokonalosti. Jako hlavní příklad se nám samozřejmě nabízí nacistické Německo, fašistická Itálie a socialistický Sovětský svaz a území, které ovládal.

Sovětský svaz měl na cenzurování médií propracovaný systém. Každý novinář věděl, jak publikovat v rámci dovolených mezí. Ty se samozřejmě během let různě měnily. V 80. letech se například většina novinářů řídila knihou, která vyšla v roce 1979 pod názvem Komunistická strana Sovětského svazu: O hromadných sdělovacích prostředcích a propagandě. Kniha se stala základním průvodcem, jak omezovat dané zpravodajství.<sup>69</sup> Centrální kontrola tisku dosáhla toho, že se na předních stranách většinou objevovaly fotografie usmívajících se dělníků doprovázeny textem o úspěších socialistické společnosti.<sup>70</sup> Špatné zprávy se na titulní strany nedostávaly. O tom se přesvědčíme například u černobylské havárii, která bude v textu analyzována později.

Podle sovětského vzoru probíhala cenzura médií ve všech státech takzvaného sovětského bloku, tedy i v Československu.

## 10.2. Rudé právo v roce 1948

1. května 1948 byl den, kdy začínal první ročník Závodu míru. Rudé právo ten den věnovalo mnoho stran oslavám prvního máje. Na titulní straně se objevil nadpis 1. máj – svátek velkých vítězství naší lidové demokracie, pokojné tvořivé práce a radosti. Závod míru dostal slovo na poslední, osmé straně, která byla tradičně věnována sportu. Článek obsahuje

---

<sup>68</sup> CYSAŘOVÁ, Jarmila, Cenzura, in: Totalita, [16.12.2021] Dostupné z: <http://www.totalita.cz/vysvetlivky/cenzura.php>

<sup>69</sup> JENSEN, Linda, The Press and Power in the Russian Federation, in: Journal of International Affairs, Summer 1993, Vol. 47, No. 1, POWER OF THE MEDIA IN THE GLOBAL SYSTEM (Summer 1993), pp. 98. [17.12.2021] Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/24357088>

<sup>70</sup> JENSEN, Linda, The Press and Power in the Russian Federation, in: Journal of International Affairs, Summer 1993, Vol. 47, No. 1, POWER OF THE MEDIA IN THE GLOBAL SYSTEM (Summer 1993), pp. 98. [17.12.2021] Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/24357088>

podnadpis: „*Největší cyklistická událost v dějinách Slovanstva bude jedinečnou manifestací vzájemné spolupráce lidově demokratických závodů – Závod bude zahájen ve 14:30 hodin na náměstí republiky před Repres. Domem.*“<sup>71</sup> Článek, který následuje má rétoriku silně ovlivněnou komunistickým režimem. Dle autora článku si všechny účastníci se země, vybraly stejnou cestu, cestu socialismu. Nevyhne se ani klasické kritice Západního světa: „*Již dnes můžeme se ze zahraničních listů přesvědčit, jak je na náš závod pohlíženo se závistivým zrakem, neboť jsme při jeho vytvoření jej budovali na rovnosti, neznajíce hranic mezi majetnými závodníky a odstranili jsme všechny vlivy kapitalistického profesionalismu, který podobné soutěži dává ráz čistě výdělečného podniku.*“<sup>72</sup> Objeví se i kritika západních závodů jako Tour de France nebo Tour de Suisse. Je zde tedy jasně vidět další důvod, proč byl závod vlastně organizován. Organizátoři se chtěli vyrovnat Západu, a nakonec ho i předčít, jako tomu bylo často i v jiných odvětvích. Další číslo novin vyšlo až 4.5.2021 a Rudé právo věnovalo závodu poměrně velký prostor. Závod byl označován za největší cyklistický závod v dějinách Slovanstva. Byly popsány všechny pády, co se po cestě přihodily a také podrobné výsledky prvních třech etap. V závodu směr Praha – Varšava byli po třech etapách první Poláci, druhé místo obsadili Rumuni a třetí a čtvrté vybojovaly československé týmy. V jednotlivcích si z Čechoslováků nejlépe vedl Jiří Holubec, který je v článcích silně vyzdvihován. Byl to student, kterému bylo teprve dvacet jedna let a jeho forma se stala pro všechny velkým překvapením.<sup>73</sup>

5. května, tedy v den ukončení závodu Varšava – Praha, se noviny věnovaly především průběžným výsledkům a jak jsou naplánované oslavy a předávání cen. Závodníci měli v pátek 7. května opustit Prahu a vydat se na slavnostní zakončení ve Varšavě. Měli dojet pouze do Radomi, která je od Varšavy vzdálena asi 100 km a zakončit závod propagační cestou do Varšavy. V cíli měli být asi hodinu před závodníky druhého směru závodu. Byla zde zmíněna i úsměvná zajímavost, kdy československý závodník Šťastný přijel do cíle na dámském kole. Stalo se totiž, že těsně před cílem píchnul a jedna slečna byla tak ochotná, že mu půjčila to své, dámské.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Rudé právo, 1.5.1948, s. 8. [8.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:45173740-0a25-11dd-ad4c-000d606f5dc6?page=uuid:bc3bfe60-6aea-11e8-a583-005056827e51>

<sup>72</sup> Rudé právo, 1.5.1948, s. 8. [8.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:45173740-0a25-11dd-ad4c-000d606f5dc6?page=uuid:bc3bfe60-6aea-11e8-a583-005056827e51>

<sup>73</sup> Rudé právo, 4.5.1948, s. 8. [9.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:504b6910-0a25-11dd-8f11-000d606f5dc6?page=uuid:f6549530-6aea-11e8-bfeb-5ef3fc9bb22f>

<sup>74</sup> Rudé právo, 5.5.1948, s. 8. [9.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:57bec250-0a25-11dd-80d2-000d606f5dc6?page=uuid:33dd41f0-6aea-11e8-a583-005056827e51>

O vítězi závodu Varšava – Praha bylo rozhodnuto 5. května 1948. Stal se se jím jugoslávský závodník Augustin Prosenik. Etapu však vyhrál, ke spokojenosti domácích fanoušků, Jan Veselý. Ve druhém směru se povedlo zvítězit ve čtvrté etapě Emanuelovi Krejčů.<sup>75</sup>

V pátek 7. května se čtenáři dozvěděli, že pátou etapu znovu ovládl Krejčů. Vítězstvím této etapy získal Krejčů žlutý trikot.<sup>76</sup> Naopak Jiří Holubec závod musel vzdát.

8. května Rudé právo informovalo o etapě z předchozího dne. Jelo se z Katovic do Krakova a jednalo se o rychlostní závod. Tato etapa se nezapočítávala do celkového umístění v závodu, a tak bylo tempo pomalejší a atmosféra uvolněnější. Závodníci si šetřili síly na poslední dvě etapy, které měly rozhodnout o vítězi. Závod startoval až v odpoledních hodinách a českoslovenští novináři tak měli prostor navštívit koncentrační tábor v Osvětimi a položit zde květiny za oběti nacistického teroru. I zde je cítit silný tón komunistické rétoriky, což dokládá například věta: „*Zde všichni přítomni vzpomenuli těch mučedníků, kterým nacistická bestialnost nedovolila dožít se chvíl, kdy slovanské národy si podaly ruce a nesmlouvavě vymýtily všechny zbytky nacistického moru.*“<sup>77</sup> Zní to, jako by nacisty porazily pouze slovanské národy a podíl anglosaských i jiných národů byl záměrně vynechán.

9. května závod skončil a Rudé právo podalo svědectví ohledně předposlední etapy z předešlého dne. V etapě z Krakova do Kielce byl v celkové klasifikaci předstižen československý jezdec Krejčů a do žlutého trikotu se převlékl jugoslávský jezdec Zorič. Znovu byl také vyzdvihován závod jako celek a jeho myšlenka slovanského bratrství. Už v tu chvíli bylo autorovi jasné, že se ze závodu stane velká tradice a bude pořádán každý rok.<sup>78</sup>

Další den, tedy v pondělí 10. května, Rudé právo nevyšlo, a tak se o konci závodu psalo až v úterý 11. května. Poslední etapa vedla z města Kielce do Varšavy a byla dlouhá téměř 200 km. V etapě předvedl úžasný výkon Chvojka, který měl nejméně pět defektů, po kterých si dle pravidel musel kolo spravit sám, a nakonec se mu v etapě povedlo vybojovat úžasné druhé místo. V celkové klasifikaci jednotlivců nakonec zvítězil Zorič. Druhý byl Krejčů, který na vedoucího Zoriče ztratil asi 5 minut. Třetí místo nakonec obsadil polský

---

<sup>75</sup> Rudé právo, 6.5.1948, s. 8. [9.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:3c1abb10-0a27-11dd-93c5-000d606f5dc6?page=uuid:138d62b0-6ae8-11e8-943b-5ef3fc9ae867>

<sup>76</sup> Žlutý trikot má právo nosit vedoucí průběžné klasifikace. Stejně jako v Tour de France, i zde byl trikot žlutý.

<sup>77</sup> Rudé právo, 8.5.1948, s. 8. [15.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:4a8efcb0-0a27-11dd-8247-000d606f5dc6?page=uuid:1085dd20-6aea-11e8-943b-5ef3fc9ae867>

<sup>78</sup> Rudé právo, 8.5.1948, s. 8. [15.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:52d86aa0-0a27-11dd-853b-000d606f5dc6?page=uuid:7bfe0df0-6af1-11e8-943b-5ef3fc9ae867>

jezdec Kaplak. V soutěži týmů se na prvním místě umístilo Polsko, druhé bylo Rumunsko a třetí místo patřilo Československu.<sup>79</sup>

---

<sup>79</sup> Rudé právo, 8.5.1948, s. 8. [15.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:60a5e4f0-0a27-11dd-8b8c-000d606f5dc6?page=uuid:f6f35e80-6af0-11e8-943b-5ef3fc9ae867>

## 11. Rok 1949

Rok 1949 byl druhým rokem po sobě, kdy byl organizován Závod míru. Ovšem hned v tomto roce došlo k velké změně v organizaci. Závod se již nejel dvěma směry, jak tomu bylo první rok, ale závodilo se pouze v jednom, a to z Prahy do Varšavy. Trasa tedy začínala v Praze na Náměstí republiky a končila v Pardubicích. Druhá etapa byla zakončena v Brně. Dalším etapovým městem, které zakončovalo třetí etapu, byl Gottwaldov, dnešní Zlín.<sup>80</sup> Dále se pokračovalo do Ostravy, která byla poslední zastávkou na českém území. Jako první na polském území závodníky přivítalo město Katowice. Pokračovalo se přes Vratislav, Lodž a poslední, osmá etapa, končila ve Varšavě.<sup>81</sup>

V roce 1949 se závodu účastnilo Československo, Polsko, Francie, Finsko, Bulharsko, Albánie, Maďarsko, Itálie a Rumunsko. Většina států složila dokonce i několik týmů. Československo i Polsko reprezentovaly každého hned tři týmy.

Ačkoliv šlo o amatérský závod, museli se cyklisté řádně připravit, aby mohli reprezentovat svůj stát. Českoslovenští cyklisté tak absolvovali soustředění v lázních v Sedmihorkách u Turnova, kde se připravovali od 3. do 19. dubna. Přípravu závodníci absolvovali pod dohledem trenérů Periče a Szekuje.<sup>82</sup>

V brožuře vydané pro 2. ročník Závodu míru byla zveřejněna podrobná trať, vyjádření nejruznějších představitelů, ale i podrobné podmínky a pravidla závodu. Je zde jasné zdůraznění, že závod mohou jet pouze amatéři a profesionální cyklisté odstartovat nemohou. Bylo zde jasně dáno, že závodník nesmí přijímat jakoukoliv pomoc, která není zařazena od organizátorů závodu. Závodníci tak nemohli přijímat ani vodu. Důvodem bylo, že v minulosti dostávali vodu závodníci často ve skleněných lahvích, které pak mohly být nebezpečné pro ostatní závodníky. Je zde také vysvětleno, že závodník s nejlepšími průměrnými výsledky je oblečen do žlutého trikotu.

### 11.1. Rudé právo v roce 1949

Článek, který 1. května 1949 informoval o startu Závodu míru, byl poměrně strohý a pouze informoval o startu, trase a závodnících. Druhý den vyšly články naopak dva. Jeden zaznamenal veškeré výsledky, druhý popisoval slavnostní zahájení. Toho se účastnili například předseda cyklistického ústředí Johaník, předseda polského cyklistického svazu Golombiowski, polský velvyslanec Borkowicz, primátor Vacek a další. Z toho tedy vyplývá, že závod měl hned od počátku podporu od vysoce postavených hodnostářů.

---

<sup>80</sup> Od 1.1.1949.

<sup>81</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 3.

<sup>82</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 4.

Článek dále informuje o sportovních výsledcích první a druhé etapy. Došlo k několika zraněním, ale sportovní výkony byly od minulého roku mnohem hodnotnější. Hlavním předmětem článku byl však výkon Jana Veselého, který obě etapy vyhrál unikem před francouzskými cyklisty.

Článek, který vyšel 4. května 1949, znovu chválil zlepšení kvality výkonů, ale i organizace. Jan Veselý sice třetí etapu nevyhrál, ale žlutý trikot svlékat nemusel a zůstal na průběžném prvním místě. Následovala poslední etapa v Československu, která byla zakončena v Ostravě, kde na závodníky čekal odpočinkový den.<sup>83</sup>

Další dny Rudé právo pělo chválu na spolupráci československých cyklistů a také na organizaci etapového města Ostrava. Vzhledem k tomu, že Ostrava byla posledním etapovým městem před přechodem na polské území, musela zde také proběhnout pasová kontrola. Celníci přijeli do Ostravy a všechny dokumenty vyřídili na místě. Na slavnostním předávání cen udělal Veselý sympatické gesto, kdy předal jednu ze svých čestných cen Peričovi, který se zranil hned v první etapě a sledoval tak závod pouze jako divák.

9. května, kdy závod končil, Rudé právo nevyšlo, a tak se o konci závodu psalo až 10. května. Nadpisek hrdě hlásí, že Jan Veselý vyhrál celý závod Praha – Varšava. To byl velký úspěch a Veselý se tak stal prvním československým vítězem závodu a na dlouhou dobu také jediným. Dalším vítězem z Československa se stal až Jan Smolík v roce 1964.

Zájem Poláků ve Varšavě byl podle článku obrovský a cyklisty vítaly přeplněné ulice diváků a na stadionu se jich sešlo 50 000. Zhodnocení závodu bylo pozitivní a sice, že: „Úspěch závodu je ve všech směrech stoprocentní, ale i zavazující pro budoucnost.“<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Rudé právo, 4.5.1949, s. 4. [15.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:50a21150-3e2a-11dd-b4d6-000d606f5dc6?page=uuid:166273c0-6a7c-11e8-943b-5ef3fc9ae867>

<sup>84</sup> Rudé právo, 10.5.1949, s. 4. [15.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:d75da510-3e2a-11dd-9e00-000d606f5dc6?page=uuid:7ceec640-6a93-11e8-bfeb-5ef3fc9bb22f>

## 12. Rok 1952

Následující ročníky v roce 1950 a 1951 proběhly hladce a nestalo se v nic, co by přímo ovlivnilo další vývoj závodu. Proto nejsou zmíněny a pozornost bude dále věnována roku 1952. V roce 1952 se k organizaci závodu přidal německý deník Neues Deutschland (Nové Německo) a trasa se tak rozšířila i na území tehdejší Německé demokratické republiky (NDR). I v tento ročník vyšla speciální brožura s plánem cesty a s výroky různých funkcionářů ohledně Závodu míru. Časový program byl následující. Začínalo se 30. dubna ve Varšavě, nebo lépe řečeno kolem Varšavy, kde závodníci ujeli 140 km. 1. května se vyjelo z Varšavy do Lodže. Následovala etapa Lodž – Katowice, která byla druhá nejdelší. Závodníci museli urazit 206 km. Z Katovic vedla trasa do Vratislavi a poté do Zhořelce, čímž opustili polské území. V německém Zhořelci začali závodníci den odpočinkem, aby nabrali sílu na nadcházející dny. Šestá etapa začínala v Budišíně a končila v Berlíně. Následovalo Lipsko, Saská Kamenice a Bad Schandau, kde byl opět v plánu odpočinkový den. Po odpočinkovém dni se cyklisté přesunuli na československé území. První etapa byla hned tou nejdelší celého závodu, měřila 210 km. 11. května tedy započala 10. etapa, která vedla přes Hřensko, Děčín, Ústí nad Labem, Teplice, Duchcov, Stalinovy závody<sup>85</sup>, Most, Žatec, Podbořany, Kralovice a Plzeň. 11. etapa započala v Plzni a pokračovala přes Přeštice, Klatovy, Horažďovice, Strakonice, Vodňany, a nakonec České Budějovice. Zde byla druhý den odstartována dvanáctá, tedy poslední etapa. Pokračovalo se na Třeboň, Jindřichův Hradec, Soběslav, Tábor, Votice, Benešov u Prahy, a cíl byl samozřejmě v Praze.<sup>86</sup>

Brožura, která vyšla k pátému ročníku Závodu míru byla znovu velice silně protkána duchem komunismu a jeho propagandě. Hned v prvních řádcích je hrdě citován Josif V. Stalin, který promlouval ohledně míru do moskevského deníku Pravda. „*Mír bude zachován a upevněn, vezme-li lid věc zachování míru do svých rukou a bude-li ji hájit do konce. Válka se může stát nevyhnutelnou, jestliže se podněcovatelům války podaří opřít síti lží lidové masy, oklamat je a zavléci do nové světové války.*“<sup>87</sup>

Dále Hodinová – Spurná, autorka textu, vysvětluje, že za mír se musí bojovat a Závod míru přesně to dělá. „*Mezinárodní závod míru Varšava – Berlín – Praha čtým sportovním zápolením v duchu přátelství a mezinárodní solidarity pomáhá upevňovat družbu mezi národy, slouží k jejich sblížení a lepšímu vzájemnému poznání a tím účinně přispívá k posílení*

---

<sup>85</sup> Chemický závod v Záluží u Litvínova.

<sup>86</sup> Mezinárodní Závod míru Varšava – Berlín – Praha, Vydala Československá ústřední komise Závodu míru Varšava – Berlín – Praha (předseda redaktor Jan Blecha) – Redakce a grafická úprava Svatopluk Smutný a Bohumil E. Svoboda, Praha – Smíchov – Povolení MIO č. j. 1539/52.

<sup>87</sup> HODINOVÁ – SPURNÁ, Anežka, předsedkyně Čs. Výboru ochránců míru.

*světové fronty boje za mír.* “<sup>88</sup>Z tohoto svědectví jasně vyplývá, že závod nebyl pouhým měřením sil sportovců. Závod s sebou nesl poselství, ale i velmi silný politický podtext.

Role Německa v pořádání závodu byla velmi důležitá. V brožurě se píše, že spoluúčast NDR pomůže posílit boj německého lidu za jednotné, demokratické a mírumilovné Německo. To znovu poukazuje na naprostou důvěru ve vládní systém a komunismu jako takového, kdy je autorka plně přesvědčena o správnosti této ideologie a nebere v potaz žádné jiné možnosti.

V tomto duchu se nese i zbytek článku a nechybí ani kritika válečných výpadů ve světě: „*Na trati Varšava – Berlín – Praha spolu s nimi miliony pracujících pozvednou svůj hlas k protestu proti bídě dolarových žoldníků v Koreji i jinde na světě a vyjádří svou neochvějnou víru ve slavné vítězství míru nad válkou.*“<sup>89</sup>Kritika Západu je zde velice silná. Navazuje na ni také Jan Blecha, předseda čs. ústřední komise, který vznesl silnou kritiku na cyklistický závod pořádaný v západní části Evropy, a to Francie. „*Jak jinak na příklad vypadá bombasticky reklamovaný závod profesionálů ve Francii, zvaný „Tour de France“.* *Tam jde především o obchod, o sensaci, která má francouzský pracující lid odpoutat od ožehavých politických a sociálních problémů denního života. V „Tour de France“ se musí pro sensaci závodníci štvát více než 4.000 kilometrů, aby si – budou-li mít štěstí a vydrží-li se svými silami – vydělali na nějaký čas na živobytí. Jedou pro pochybnou slávu a reklamu výrobních značek kol, na nichž sedí, jedou pro popularizaci firem, jež tato kola vyrábějí a prodávají. Jedou pro fabrikanty a jejich tučné zisky.*“<sup>90</sup>Blecha se dále vyjádřil, že vzhledem k výše zmíněným důvodům, není divu, že dochází ke skandálům, sabotážím, a dokonce i kamenování. Jan Blecha si tedy rozhodně nebral servítky. Z jeho hněvu je však patrné, že mu jde především o to, že je Tour de France závodem pořádaným na Západě a hodnotí jej negativně především kvůli levicové ideologii.

Celou brožuru završil Svatopluk Smutný, jehož kritika se obrací až ke starým Řekům. Podle něj byl vždy sport pouze pro třídu svobodných, zatímco ostatní pouze přihlíželi. To se prý změnilo až v Sovětském svazu, kde se stala tělovýchova a sport skutečnou věcí všeho lidu. Toto tvrzení je až absurdní, když si uvědomíme, kolik sportovců se nemohlo věnovat sportu, kvůli komunistické ideologii, kterou nesdíleli. Slova, která Smutný použil dále jsou až neuvěřitelná: „*Není divu, že nositelé „nadkultury“, kteří si přijeli do Oslo zaboxovat, shazují nyní v Koreji infikovaný hmyz a vraždí bezbranné obyvatelstvo tím nejodpornějším způsobem.*

---

<sup>88</sup> HODINOVÁ, Tamtéž.

<sup>89</sup> HODINOVÁ, Tamtéž.

<sup>90</sup> BLECHA, Tamtéž.

*Takové pojetí onoho jimi tolik vychvalovaného „amerického způsobu“ života.*“<sup>91</sup> Smutný zde narážel na dezinformaci, která se v tuto dobu šířila, a to, že americká vláda v korejské válce vypustila infikovaný hmyz. Je to další jasný důkaz, jak silná propaganda v tuto dobu v sovětském bloku panovala, a jak jí byli lidé ovlivněni.

Tato brožura však nebyla jediná, která byla vydána v rámci organizace Závodu míru. V roce 1952 vyšla malá brožura, kde byla dopodrobna vysvětlena trasa závodu. Diváci zde mohli najít jména všech cyklistů, kteří se zúčastnili Závodu míru. Nechyběla samozřejmě hesla, která odkazovala na hlavní myšlenku míru. Nebyl zde souvislý text, pouze hesla, která měla charakterizovat Závod míru. Objevila se zde tedy hesla, která měla povzbudit k myšlence míru jako například „Mezinárodní solidaritou sportovců za světový mír!“ nebo „Přátelství lidu Československa, Polska a Německa – záruka míru v Evropě!“ Objevila se zde však i trochu agresivnější hesla jako „Do boje proti válečným paličům“ nebo „Srazíme zločinnou ruku podněcovatelů nové války!“<sup>92</sup>

Následovalo Desatero pro diváky na trati Varšava – Berlín – Praha. Byly zde jasné pokyny, jak by se měl divák chovat kolem trati. Diváci byli především vyzváni, aby závodníkům nepřekáželi, ale ani jim nepomáhali s opravami na kole, ani jinak. Jeden bod se snažil diváky varovat, že je nepřípustné, aby motorista vzal závodníka na kole do závěsu a tím mu tak pomohl. Je očividné, že v minulosti se stalo několik incidentů, na které se snažilo desatero upozornit. Lidé na závodníky pravděpodobně házeli vodu, jablka a jiné potraviny nebo například květiny.<sup>93</sup>

### 12.1. Dopisy od diváků

Závod začal být postupně více a více populární a začal si získávat srdce diváků. O tom není pochyb. Je ovšem třeba si uvědomit, že to byl první a také jediný cyklistický závod tohoto formátu pořádaný na našem území. Pokud by lidé měli na výběr sledovat i jiné závody, nebyla by asi popularita taková. Někdo by propadl náročnému závodu Tour de France nebo italskému Giru d'Italia. Propaganda byla navíc velmi silným nástrojem, který závodníky představoval jako nositele míru. V Národním muzeu jsem našla mnoho dopisů, které psali diváci, především studenti, do redakce na podporu závodníků. Dopisy, které jsem měla k dispozici byly z roku 1952.<sup>94</sup>

---

<sup>91</sup> SMUTNÝ, Tamtéž.

<sup>92</sup> Národní Archiv, Československá obec sokolská (1862)1889–1952(1955), DÍL I., inv. č. 2024, Cyklistika – Závod míru 1952.

<sup>93</sup> Národní Archiv, Československá obec sokolská (1862)1889–1952(1955), DÍL I., inv. č. 2024, Cyklistika – Závod míru 1952.

<sup>94</sup> Příloha č. 5.

Po přečtení prvních dopisů se snad každý musí zamyslet nad svobodomyšlností autora. Z vyprávění a mnoha literárního či filmového zpracování komunistické doby v Československu víme, že studenti a žáci byly často nuceni ve škole zpracovávat komunistickou tematiku. Jako například malování májového průvodu, recitace veršů komunistických autorů, zpívání sovětských písní, psaní dopisů s „kamarády“ ze Sovětského svazu a podobně. Některé dopisy jsou si velmi podobné. Dle hlavičky papíru je zřejmé, z jaké školy dopisy putovaly. Dopisy vždy evokují situaci, kdy si učitelka stoupla před třídu a nahlásila, že dnes se budou psát dopisy na podporu závodníku Závodu míru a začala diktovat text, který si mohl každý jen velmi lehce upravit. Je však důležité zmínit, že toto tvrzení je pouze můj dojem, který jsem ze čtení dopisů získala. Styl psaní je naprosto strojený a dost často je zmiňována myšlenka míru, kterou s sebou závodníci všude vezou a velice často se objevuje kritika Západu. Pro lepší představu uvedu několik příkladů. Jeden žák poděkoval závodníkům: *„za dobré umístění v Závodě míru Varšava – Berlín – Praha. Dali jste tak pádnou odpověď všem západním štváčům nové války na to, že Závod míru není jen nějaká obyčejná věc, nýbrž, že je velkou manifestací, při které se ještě více zvětšuje družba národů.“*<sup>95</sup> Autorem dopisu byl žák třetího ročníku na střední škole. V tomto věku by se dalo čekat spíše nadšení ze sportovních výkonů a dramatických událostí na trati než nad myšlenkou míru závodu.

Neznamená to však, že by byli všichni žáci nuceni psát taková slova. Z některých dopisů je zřejmé, že žáci plně věřili v mírovou misi a poselství celého závodu. Z některých dopisů zase jasně vychází nadšení ze sportovních výsledků a nasazení jednotlivých závodníků. Autor dopisu, Jiří Schauer, například v dopise vysvětluje, že jeho otec, pracuje na Smíchově v podniku Tatra, odkud vyjížděl závod v roce 1951, a právě proto, začal závod sledovat. Dále zmiňuje, že ho nadchly sportovní výkony, ale také si uvědomuje mezinárodní význam, jak mu to vysvětlila paní učitelka.<sup>96</sup>

Bylo vidět, že někteří studenti brali myšlenku míru velmi vážně a měli potřebu také přispět do společnosti svým úsilím. Žákyně Alena Rohanová se v dopise vyjádřila takto: *"Slibujeme Ti, že se budeme učit tak, aby z nás byli dobří vlastenci. Budeme si brát vzor ze sovětských pionýrů. Budeme se snažit, aby z nás byli nejlepší pionýři. Děkujeme ti ještě*

---

<sup>95</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 6.

<sup>96</sup> Příloha č. 6.

*jednou za Tvůj výkon, který ukazuje celému světu, jakou péči nám věnovala naše vláda, ale také sportovcům, jako jsi Ty.*“<sup>97 98</sup>

Jedna studentka se zase v úvodu dopisu rozplývá nad statečností Rudé armády, která osvobodila umírající Prahu. Tím byl nastolen mír. Dále píše: „*Víme, co toto slovo*<sup>99</sup> *znamená. Nechceme, aby z naší drahé vlasti byla druhá zbídačená Korea, ale chceme radostně žít, učit se a plnit Leninův odkaz.*“<sup>100</sup> Autorka Libuše Jiskrová posílala dopis za žákovskou organizaci 3. střední školy a byla žákyní prvního ročníku.<sup>101</sup> Výběr slov a rétorika je silně poznamenána komunismem.

Velice často v dopisech můžeme pozorovat již zmiňovanou zášť vůči Západu. V tuto dobu kolovalo několik dezinformací ohledně amerických vojáků, především v Koreji. Velice silné a časté je přesvědčení, že Západ chce další války. Že Spojené státy americké jsou hlavním agresorem, který chce všude po světě vyvolávat další a další světové války. Zatímco sovětský blok v čele se Sovětským svazem se snaží zuby nehty mír udržet. Jedním nástrojem, jak mír demonstrovat byl právě Závod míru. To dokládá například dopis od Jany Glosové, která se vyjádřila takto: „*My, žáci Stalinovy školy po celou dobu sledujeme závod Varšava – Berlín – Praha, který je manifestací proti válce v Koreji. Všichni dobře víme, jak v Koreji lidé trpí a jak Američané jim tam shazují hmyz, který je nakažen infekčními nemocemi.*“<sup>102103</sup>

Dopisy však nenesou pouze propagandu. Z některých jsou vidět upřímné sympatie žáků k závodníkům, především k Janu Veselému, který se stal miláčkem diváků. Některé dopisy byly věnovány přímo Veselému, kdy studenti doufali v jeho výhru celého závodu.

Z některých dopisů vyplývá, že cyklisté se pro studenty stali i určitým vzorem. Jeden student, který svůj pozdrav věnoval závodníkovi Neslovi napsal: „*Dozvěděl jsem se, že jsi mladý závodník, který chce bojovat svým cyklistickým sportem za světový mír. Proto denně sleduji Tvoje úspěchy v novinách, na kterém místě jseš. Měl jsem radost, když jsem viděl, že jsi po páté etapě na 7. místě. Přeji ti, abys měl v dalších etapách ještě více štěstí než jsi měl před nimi. Pozdravuj všechny naše závodníky, kteří měli v etapách také velké úspěchy, zvláště Veselého!*“<sup>104</sup> Z tohoto svědectví jasně vyplývá, že pro mladé lidi byli závodníci inspirací a podpora byla upřímná a nefalšovaná.

---

<sup>97</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 6.

<sup>98</sup> Příloha č. 7.

<sup>99</sup> Myšleno mír.

<sup>100</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 6.

<sup>101</sup> Příloha č. 8.

<sup>102</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 6.

<sup>103</sup> Příloha č. 9.

<sup>104</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 6.

Stojí za zmínku, že někteří žáci si s dopisy daly velkou práci a byly nádherně ilustrovány. Většinou se jednalo o tematiku cyklistickou, národní, tedy vlajky nebo znaky pořádajících zemí, květiny, nebo holubice, která byla znakem Závodu míru. Některé dopisy byly doplněny výstřižky z novin.<sup>105</sup>

## 12.2. Rudé právo v roce 1952

Dne 28.3.1952 vyšel v Rudém právu článek, který informoval o přípravách pátého ročníku Závodu míru. V článku se píše, že účast NDR dokazuje přání německého lidu být v táboru míru „*a znemožnit navždy snahy imperialistů vytvořit z Německa nové ohnisko války.*“<sup>106</sup> Článek je znovu veden v duchu míru, který se Východní blok snaží udržet a kritikou Západu, který se mír snaží za každou cenu zničit. Na konci je uvedena informace, že českoslovenští závodníci se připravují v Brandýse nad Orlicí a dostali měsíc volna na přípravu, aby mohli hájit jejich skvělé sportovní výkony. Cyklisté se připravovali pod vedením trenérů Kovandy a Vladimíra Brůžka, kteří byli účastníci závodu Varšava – Praha v roce 1948.

Článek, který vyšel 13.4.1952 pojednává o problémech finských cyklistů, které museli řešit kvůli účasti v Závodě míru. Finští cyklisté Dělnické sportovní federace (TUL) se setkali s odporem pravicového křídla organizace, které s účastí v závodě nesouhlasilo. I to dokazuje, že závod s sebou sice vezl myšlenku míru, ale také zároveň myšlenku ideologie, kterou pravicové křídlo nesdílelo.<sup>107</sup>

29.4.1952 vydalo Rudé právo rozhovor s vedoucím anglické delegace Percy Stallardem. Stallard chválil organizaci i atmosféru Závodu míru a vztyčil cíl zlepšit reputaci anglických závodníků na tomto závodě. V roce 1950 totiž do Prahy do cíle dojel pouze jeden závodník ze šesti. V rozhovoru zmiňuje, že například Ian Steel, třiatdvacetiletý truhlář z Glasgow zvítězil v závodě Kolem Anglie, který je dlouhý 2200 km. Má tedy velké předpoklady zajet dobrý výsledek. Další anglickou nadějí byl edinburský mechanik Ian Greenfield. Ten skončil v závodě Kolem Anglie třetí. Dále se Stallard vyjádřil k podmínkám sportu v Anglii: „*Máme možnost se přesvědčit, že sport v zemích lidové demokracie je velmi*

---

<sup>105</sup> Příloha 10–14.

<sup>106</sup> Rudé právo, 28.3.1952, s. 6, [3.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:93ccb150-5172-11dd-8838-000d606f5dc6?page=uuid:ff49f2c1-5b73-44ea-b634-3375b172d8a4&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

<sup>107</sup> Rudé právo, 14.3.1952, s. 6, [3.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:559a9670-5179-11dd-95f6-000d606f5dc6?page=uuid:095ad5f0-3c6e-4581-821a-b44efb9afef9&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

*účinně podporován státem. To je u nás v Anglii neznámou věcí. Marně o tuto podporu bojujeme Ani náš průmysl, vyrábějící závodní kola, nám neposkytuje žádnou pomoc.* <sup>108</sup>

30.4. 1952, tedy v den, kdy začala první etapa kolem Varšavy, vyšel článek napsaný Zdeňkem Fierlingrem. Zdeněk Fierlinger byl náměstek předsedy vlády a člen předsednictva Ústředního výboru KSČ. Svůj článek zaměřil především na NDR a jeho cestu k novému demokratickému Německu. Fierlinger tvrdí, že NDR: „*Je zářivým vzorem a majákem pro Západní Německo, sražené dnes na úroveň polokoloniální země.*“ <sup>109</sup> Článek znovu pokračuje v silně protizápadním duchu. Znovu se musím pozastavit nad propagandou komunismu, která v novinách panovala. Fierlinger se nebál ani tvrzení, že imperialisti, hlavně ti američtí, pomáhali Hitlerovi a Mussolinimu k moci. Poté stále znemožňovali uskutečnění jaltských a postupimských konferencí a vše zakončil tvrzením, že docházelo k sabotážím ohledně opatření ve východním Německu.

*„Proto všemožně znemožňují sjednocení Německa a vnucují lidem západního Německa za pomoci svého agenta Adenauera generální smlouvu, od níž si slibují kanónenfutr<sup>110</sup> pro jimi připravovaná válečná dobrodružství.“* <sup>111</sup> Tato věta je přímým důkazem propagandy, která se objevovala denně na stránkách deníku Rudého práva. Z obyvatel SRN udělal autor chudáky, kteří jen dostali špatné pány a raději by se chtěli všichni sjednotit pod vládu NDR.

---

<sup>108</sup> Rudé právo, 29.4.1952, s. 4, [3.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:a62cdecb0-517e-11dd-943a-000d606f5dc6?page=uuid:55fe0abf-869f-4fa4-8e59-2bfa668e2e7d&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

<sup>109</sup> FIERLINGER, Z., Rudé právo, 30.4.1952, s. 3, [3.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:b4842070-517e-11dd-aafa-000d606f5dc6?page=uuid:8342d105-2f55-47dc-8c88-a4481c3c392a&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

<sup>110</sup>Kanónenfutr (z německého slova Kanonenfutter – potrava pro děla) je pojem vojenského slangu pro vojáky, určené pro bojové úkoly, jež s velkou pravděpodobností povedou k jejich smrti.

<sup>111</sup> FIERLINGER, Z., Rudé právo, 30.4.1952, s. 3, [3.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:b4842070-517e-11dd-aafa-000d606f5dc6?page=uuid:8342d105-2f55-47dc-8c88-a4481c3c392a&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

## 13. Rok 1953

Závod míru za sebou měl již několik ročníků, ale stále nebyl uznán Mezinárodní cyklistickou federací (UCI) v čele s prezidentem Achillem Joinardem. Důvodem byl především politický podtext, který s sebou závod nesl. Spojoval především socialistické země a u některých západních zemí, tak nevzbuzoval důvěru. V knize Závod míru: O cyklistech z nejkrásnějšího pelotonu světa, která vyšla v roce 1987, tedy komunistickém období, byl však na problematiku samozřejmě jiný pohled. Dle autorů byla UCI plná bankéřů a velkých podnikatelů a Závod míru jim byl trnem v oku. Kritika se týkala také struktury organizace a možnosti hlasování a dostali se až k tvrzení, že: „*Šest zvýhodněných kapitalistických států lehce přehlasovalo 50 dalších zemí, což v případě uznání Závodu míru a jeho zařazení do mezinárodního kalendáře také několikrát stalo proti vůli cyklistů. Vždyť v květnovém pelotonu již předtím šlapali Francouzi, Angličané, všichni chápali význam a velikost tohoto závodu. Bankéři a továrníci však řídili kolečkářský sport dle obrazu svého, ve prospěch vlastní kapsy, a nikoliv podle potřeb hnutí.*“<sup>112</sup> Je tedy jasné, že autoři byli velmi ovlivněni komunistickou ideologií a propagandou, a neměli objektivní náhled na věc.

Změna nastala 27. listopadu 1953, kdy se v Curychu konal 94. kongres UCI. Zde byl Závod míru oficiálně uznán a získal mezinárodní statut. Údajně zde delegáti Belgie, Rakouska, Itálie a Dánska prohlásili, že má Závod míru již velkou popularitu a zaslouhuje si tak podporu. Italský profesionál a bývalý mistr světa Alfredo Binda se měl vyjádřit, že je nesmyslné brzdit pokrok ve vývoji světové cyklistiky a že má Závod míru velkou budoucnost.<sup>113</sup>

### 13.1. Ministerstvo národní bezpečnosti

Stojí za zmínku, že při organizaci Závodu míru na československém území pomáhalo také Ministerstvo národní bezpečnosti. Dle archiválií v Archivu bezpečnostních složek probíhala spolupráce následujícím způsobem. Ministerstvo národní bezpečnosti poskytlo organizátorům závodu automobily a také řidiče, ti doprovázeli peloton jako doprovodná vozidla a dohlíželi na bezpečný průběh závodu. V archivu se nachází dokumenty z roku 1953, kde je vyslovena pochvala těmto řidičům, za jejich bezchybnou práci během Závodu míru.<sup>114</sup> V pozdějších letech mělo Ministerstvo národní bezpečnosti na starosti také zajištění rádiového spojení. Tím, jak závod získával na důležitosti i velikosti, byly rozsáhlejší i aktivity

<sup>112</sup> ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., s. 31.

<sup>113</sup> BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J., s. 116.

<sup>114</sup> Archiv bezpečnostních složek, Zabezpečení Mezinárodního cyklistického Závodu míru Praha-Berlín-Varšava, A 6/4 i.j. 90.

národní bezpečnosti. V roce 1973 byl do konvoje zařazen také jeden vrtulník, který pomáhal s udržením rádiového spojení.<sup>115</sup>

---

<sup>115</sup> Archiv bezpečnostních složek, Správa spojenia FMV, Preteky mieru v roce 1973 – zaistenie VKV rádiového spojenia, A21, Inv. č. 186

## 14. Rok 1969

Jak již bylo avizováno v úvodu, tato práce nemá za úkol rozebírat každý ročník závodu. Ještě, než se přesuneme do osmdesátých let, musíme se zastavit v letech šedesátých, konkrétně v roce 1969. V tomto roce došlo k bojkotu závodu Československými sportovci v reakci na invazi vojsk Varšavské smlouvy do Československa v roce 1968, které nařídil tehdejší tajemník Komunistické strany Sovětského svazu, Leonid Iljič Brežněv.

Co bylo důvodem této invaze? „Dne 20. srpna 1968 krátce před půlnocí začala vojska pěti států Varšavské smlouvy (SSSR, Polsko, Bulharsko, Maďarsko a Německá demokratická republika) obsazovat území Československa. Jednalo se o reakci na emancipační procesy československé společnosti usilující o větší občanské svobody a ekonomické reformy. Tímto bezprecedentním aktem propagandisticky označovaným coby "bratrská pomoc" a hrubě porušujícím elementární zásady mezinárodního práva Sovětský svaz spolu s přidruženými satelity názorně demonstroval imperiální a totalitní podstatu svého režimu.“<sup>116</sup>

Tato událost ostře zasáhla celé Československé dějiny a další vývoj země. Invaze zasáhla tehdejší společnost ve všech aspektech, tedy i v tom sportovním. Vzhledem k tomu, že k invazi došlo v srpnu, projeví se důsledky ohledně Závodu míru až v roce 1969.

V knize Závod míru: o cyklistech z nejkrásnějšího pelotonu světa, která je psána v komunistickém duchu, je bojkot zmíněn velmi stroze. Všem ostatním ročníkům je věnována velmi silná pozornost. O dvacátém druhém ročníku, který se konal v roce 1969 se zde píše: „Škoda jen, že lesk té dvaadvacáté byl mírně zamlžen počínáním pravicových sil ve vedení tehdejší československé cyklistiky. Ve víru hysterie proti našim spojencům se jim podařilo na krátkou dobu poplést poctivé sportovní funkcionáře, vtáhnout do sítě osobitých intrik československé závodníky, a nakonec prosadit neúčast družstva ČSSR v Závodě míru 1969.“<sup>117</sup>

### 14.1. Rudé právo v roce 1969

Dne 28. dubna 1969 vyšel v Rudém právu článek, který čtenářovi vysvětluje absenci Československých cyklistů. V nadpisu však září informace, že se dvaadvacátého ročníku poprvé zúčastní cyklisté z Mexika. Je tedy jasné, že novináři z Rudého práva nechtěli na tuto informaci příliš upozorňovat. Absence českých reprezentantů je vysvětlena následovně: „Rozhodnutí neúčastnit se letošního Závodu míru bylo učiněno pod vlivem emotivních

---

<sup>116</sup> Paměť národa [8.4.2022] Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/invaze-vojsk-varsavske-smlouvy-1>

<sup>117</sup> ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., s. 86.

*důvodů, po srpnových událostech loňského roku. Avšak jistě už tehdy bylo zřejmé, že ony další odkazy na sportovně technické důvody, které toto rozhodnutí měly podepírat, jsou tak trochu už nereálnou výmluvou. Že při dostatku odvahy bylo možné již tehdy formulovat řešení.*<sup>118</sup>

V podstatě z celého článku vyplývá, že českoslovenští cyklisté a jejich vedení bylo invazí zaskočeno a poté již nestihli řádnou přípravu, kterou si Závod míru žádá. Možnost, že by šlo o bojkot a nesouhlas s invazí, nebyla brána v potaz. Jedná se tedy o další doklad toho, že cenzura tisku byla v tuto dobu znovu velmi silná a nedá se tvrdit, že by zpravodajství bylo objektivní. Vzhledem k tomu, že bylo Závodu míru v Rudém právu tradičně věnováno spoustu prostoru, je do očí bijící, že během tohoto ročníku jsou zprávy ze závodu takto strohé. Původně se dvaadvacátý ročník závodu měl vyhnout také československému území. Nakonec však bylo dohodnuto, že jedna etapa povede přes české území v rozsahu 105 kilometrů. Počátek byl v Harrachově a československé území opustil peloton cyklistů u Náchodu.<sup>119</sup>

---

<sup>118</sup> Rudé právo, 28.4.1969, [8.4.2022] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:31989af0-6092-11de-8987-000d606f5dc6?page=uuid:02a1ead0-8176-11e8-ad64-005056825209&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

<sup>119</sup> Rudé právo, 8.5.1969, [8.4.2022] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:9876c7b0-608d-11de-90fa-000d606f5dc6?page=uuid:04294d20-8181-11e8-be68-5ef3fc9bb22f&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

## 15. Rok 1985

Jak již bylo několikrát avizováno, není předmětem této práce zmapovat všechny ročníky Závodu míru. Zatím byla větší pozornost věnována počátečnímu ročníku, tedy roku 1948 a poté roku 1952, kdy se do organizace závodu zapojila NDR. Po zastávce v roce 1969, který vyčníval neúčastí československých cyklistů bude další pozornost přesunuta do osmdesátých let dvacátého století. Dalším bodem, na který se bude práce soustředit, je zapojení SSSR do organizace, a hlavně trasy závodu. To nastalo v roce 1985.<sup>120</sup>

Proč se Sovětský svaz k pořádání přidal a proč právě v roce 1985? Myšlenka přidat se k organizaci vznikla mnohem dříve než v roce 1985. Již při založení závodu, sovětský mistr sportu<sup>121</sup> Igor Taračkov, projevoval nadšení ohledně vzniku a organizaci závodu, dokonce přislíbil, že si je jistý, že se závodu v budoucnu zúčastní také sovětsí jezdcí a dokonce avizoval, že nadejde den, kdy Závod míru projede i územím Sovětského svazu. Tento rozhovor měl proběhnout v pražské Lucerně, kam byla pozvána sovětská delegace u příležitosti mistrovství světa v kolové. Podle Taračkova, však v roce 1948 potřebovali ještě čas a zatím nebyli na účast ani spoluorganizaci připraveni, neboť válkou přišli o mnohé kvalitní jezdce.<sup>122</sup>

Možnost vést trať přes Sovětský svaz se začala znovu probírat až v roce 1978. Tou dobou se již sovětsí jezdci běžně závodu účastnili. Otázku znovu otevřel tehdejší šéfredaktor Rudého práva Oldřich Švestka. Ten stál u zrodu závodu, v roli novináře závod také absolvoval a cyklistické prostředí mu bylo dobře známo. Oslovil tedy trenéra sovětských cyklistů Viktora Kapitonova. Kapitonov tvrdil, že v Sovětském svazu jsou lidé z výsledků cyklistů nadšení a pokud by se jel závod na jejich území, určitě by do Moskvy přišlo „...*posly míru přivítat milion lidí!*“<sup>123</sup> Oba se tedy na organizaci shodli, ačkoliv realizace trvala dalších sedm let.

Velkým problémem byl fakt, že Závod míru byl amatérským závodem a závod tak měl omezený počet dní. Nebylo tedy možné, aby závodníci přijeli do Moskvy na kolech. Řešením se stal letecký most. Již v předchozích ročnících docházelo k přesunu závodníků letecky, kvůli úspoře času. Bylo tomu například z Varšavy do Vratislavi.<sup>124</sup> Sovětský svaz a s ním deník Pravda, se tedy v roce 1985 přidal k organizaci Závodu míru.

---

<sup>120</sup> Příloha č. 16.

<sup>121</sup> Titul, který vznikl v roce 1934 a byl schválen v roce 1935. Uděloval se za zásluhy ve sportovním odvětví.

<sup>122</sup> ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., s. 149.

<sup>123</sup> Tamtéž, s. 150.

<sup>124</sup> Tamtéž, s. 150.

Předchozí popis událostí byl však popsán v knize, která vyšla v roce 1987 a je poznamenána komunistickou cenzurou tisku. Podle článku, který vyšel v Magazínu Reflex, měli Sověti ke spolupráci jiný důvod. Sovětský svaz se totiž domluvil s Francií, že založí etapový závod Moskva – Paříž. Za to slíbili Sověti Francouzům podporu pořadatelství Zimních Olympijských her v Albertville v roce 1992. Sovětský svaz však nikdy podobný závod nepořádal a potřeboval získat nějaké zkušenosti. Pro tento cíl se skvěle hodil právě Závod míru. Nešlo tedy pouze o bratrskou spolupráci, která byla popisována výše.<sup>125</sup>

38. ročník Závodu míru začal 8.5.1985 časovkou v Praze, ze které se závodníci přesunuli rovnou na letiště, které mířilo do Moskvy, kde o den později celý závod začal. První etapa začínala i končila u Lomonosovovy univerzity a byla 130 km dlouhá. Druhá etapa se jela v Krylatské a byla dlouhá 130 km. Poslední etapa na ruském území byla časovka v Moskvě. Poté se závodníci vrátili do Prahy, kde je čekala čtvrtá etapa. Ta končila v Jihlavě a další den se pokračovalo do Olomouce. Posledním etapovým městem na území Československa byla Ostrava. Cyklisté se poté vydali na polské území a jako první zastávka je čekalo město Bielsko-Biala (Bílsko-Bělá). Následoval přesun do nedalekého města Kety (Kúty), kde měli závodníci odpočinkový den. 8. etapa odstartovala 17.5. a končila ve městě Czestochowa (Čenstochová). Autobus poté závodníky odvezl do města Rozprza. 9. etapa, která byla se 199 km nejdelší, končila ve Varšavě, odkud následoval letecký přesun do posledního etapového města na polském území, Szceczin (Štětín). První město na německém území, které závodníky přivítalo bylo Neubrandenburg. Zde se také jela třetí a poslední časovka závodu. Poslední, dvanáctá etapa končila 22.5. v Berlíně.<sup>126 127</sup>

Organizace závodu se brala velmi vážně a redakce Rudého práva uspořádala soutěž o nejlepší výzdobu, organizaci a propagaci Rudého práva a stranického tisku u příležitosti 38. ročníku Závodu míru.<sup>128</sup> Byly vyhlášeny tři kategorie, ve kterých se dalo soutěžit. Etapová města, průjezdní města a průjezdní obce. V první kategorii se při hodnocení přihlíželo například k celkové výzdobě měst, programu na cílovém stadionu, získání nových předplatitelů stranického tisku nebo k účasti diváků na trati ve městě. U průjezdních měst rozhodovala například účast diváků, pořadatelská služba nebo výzdoba města a trasy. V poslední kategorii se hodnotila především výzdoba a počet diváků. Odměnou za první

---

<sup>125</sup> KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z:

<https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

<sup>126</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 34.

<sup>127</sup> Příloha č. 17.

<sup>128</sup> Příloha č. 15.

místo etapového města bylo 3000 Kčs + čestné uznání. Čestné uznání získali všichni a peněžní částka se lišila kategorií a umístěním.<sup>129</sup>

Závod míru v roce 1985 ovládl Lech Piasecki a vyhrál o 1 minutu a 47 vteřin před svým krajanem Andrzejem Mierzejewským. Třetí příčku obsadil Uwe Ampler. Nejlepším Čechoslovákem byl Jiří Škoda, který skončil na pátém místě se ztrátou 2 minut a 37 vteřin.<sup>130</sup>

### 12.1. Rudé právo v roce 1985

8. května 1985, tedy v den startu závodu, vyšlo na stránce věnované sportu několik článků ohledně Závodu míru. Vyšel článek s názvem Na startu 22 družstev. To bylo nejvíce, za posledních třicet let historie Závodu míru. Článek vzpomíná na výsledky minulého roku a podává informace o zdraví a formě našich závodníků.

Další články, které se ten den objevily na poslední stránce byly od jednotlivých deníků pořádajících zemí. Jako první byl uveden článek od novináře deníku Pravdy, Antolije Jusina. Článek informoval čtenáře o důvodu, proč se Sovětský svaz připojil k organizaci a proč až teď. Důvody korespondovaly s tím, co bylo napsáno v knize, která byla rozebrána výše. Tedy, že myšlenka spolupráce se objevila již v padesátých letech, ale Sovětský svaz ještě nebyl připraven a neměl dostatečné podmínky pro závod. Po válce ještě nebyly opravené silnice a města a závodníci by tak neměli požadovaný komfort. Dalším důvodem byla vzdálenost. Tento problém se však vyřešil, když se začaly používat přesuny závodníků z etapových měst do dalších. V dalších řádcích se článek věnuje symbolu Závodu míru. Dokonce je zde závod označen jako neoficiální mistrovství světa etapových závodů mezi amatéry.

Další článek s názvem *Mírová výzva z Osvětimi* byl z polského deníku. Článek pojednává o tom, že se jakožto hlavní organizátoři, snaží každý ročník ještě vylepšit, ačkoliv je to vzhledem k úrovni již velmi obtížné. 38. ročník byl však specifický díky Sovětskému svazu a listu Pravda, který se přidal k organizaci. Navíc je to ročník, který s sebou nese oslavy 40. výročí vítězství nad fašismem. Zarážející je věta, že pro vítězství nad fašismem obětoval Sovětský svaz na 20 milionů obyvatel. O polských obětech, nepadlo ani slovo. Autorem článku byl Andrzej Lewandowski.

Poslední článek byl od plátku německého a nesl název *Vnitřní hodnota závodu*. Článek obsahuje jeden příběh, který má demonstrovat myšlenku Závodu míru. „*Bylo to v roce 1950, když naši přátelé z Trybuny Ludu a Rudého práva pozvali ke startu poprvé družstvo z NDR. Cesta tehdy začala ve Varšavě a vždy dva a dva mechanici se spolu vezli i se svým materiálem*

---

<sup>129</sup> Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, Závod míru, krt. 34.

<sup>130</sup> Cycling Archives, [11.12.2021] Dostupné z:

<http://www.cyclingarchives.com/ritfiche.php?ritid=53875&wedstrijdvoorloopid=5502#ucira>

na nákladním voze. Mechanik z NDR byl na voze s polským, a když skončila úvodní etapa Kolem Varšavy, dožadoval se náš mechanik za každou cenu návratu domů ještě téhož večera. A důvod? Pro polského kolegu byla každá ruina, kolem které jeli – a Varšava tehdy byla, jak známo, jedním obrovským zbořeništěm –, důvodem, aby ho obžalovával zdůrazňováním „to náckové – ty“. Trvalo dlouho, než se nám podařilo mechanika přesvědčit, aby závod dál doprovázel. Ale když jsme pak v Praze chtěli vyrazit k letišti, potřebovali jsme celou hodinu, než se nám podařilo našeho mechanika najít – loučil se s polským kolegou.“<sup>131</sup> Závod tedy dle článku pomáhá překonávat nesnášenlivost mezi jednotlivými národy a také bourá smyšlené představy západních zemí ohledně komunistických zemí. Nakonec je v článku popsán případ, kdy s sebou Norové v roce 1953 přivezli kufry plné chleba, neboť byli přesvědčeni, že zde lidé trpí hladem.<sup>132</sup> Je pravdou, že po válce byly informace často zkreslené z obou stran, jak z Východu, tak ze Západu a lidé měli často mylné informace. Autorem článku byl Hans Ullrich.

## 16. Rok 1986

V roce 1986 vedl Závod míru opět přes území pěti států. Československo, Polsko, Německá demokratická republika a Sovětský svaz. Hlavními organizátory byly vždy hlavní stranické noviny v daném státě a jejich sportovní cyklistické spolky.<sup>133</sup> Možná se zde nabízí otázka, zda byly činěny pokusy o zapojení dalších států východního bloku do organizačního štábu. Žádné dokumenty, které jsem měla k dispozici však nic podobného nenaznačovaly. Je třeba si uvědomit, že trasa byla již velmi rozsáhlá. To, že k organizaci přidali organizátoři Sovětský svaz znamenalo především prestiž a důkaz, že je závod již tak veliký, že i SSSR stojí o spolupřátelství. Jinak byla organizace již takto velice komplikovaná. Závodníci i štáby se museli přepravovat letecky, což stálo organizátory spoustu sil a financí.

Rozdíl od minulého roku byl však ten, že místo Moskvy se začínalo v Kyjevě. Rok 1986 se do historie Závodu zapsal jako druhý a poslední ročník, který spoluorganizoval Sovětský svaz a deník Pravda. To, co však závod poznamenalo nejvíce byla havárie v jaderné elektrárně v Černobyli na severu Ukrajiny. K havárii došlo 26. dubna 1986, tedy pouze deset dní před startem Závodu míru. Černobyl je od Kyjeva vzdálen necelých 100 kilometrů, a

---

<sup>131</sup> Rudé právo 8.5.1985, s. 8. [16.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:6174ab00-1b01-11e3-bd38-5ef3fc9ae867?page=uuid:35fdc830-f0fb-11e5-afde-005056820560>

<sup>132</sup> Rudé právo 8.5.1985, s. 8. [16.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:6174ab00-1b01-11e3-bd38-5ef3fc9ae867?page=uuid:35fdc830-f0fb-11e5-afde-005056820560>

<sup>133</sup> Příloha č. 18.

navíc jím protéká řeka Dněpr, napájená vodami z místa havárie. Sovětský svaz vydal tiskovou zprávu ohledně havárie až 28. dubna 1986 večer, což bylo později předmětem kritiky.<sup>134</sup>

Co se vlastně v Černobylu stalo? „Odehrály se tu dva „klasické“ výbuchy: za první může přetlak v uzavřeném prostoru a za druhý (po hodině a půl) rozžhavený grafit a vodík. Příčina: selhání lidského faktoru.“<sup>135</sup>Následky havárie, byly obrovské. „Bezprostředně po havárii zahynulo na místě 31 lidí, z toho 28 na následky z ozáření a tři na zranění při výbuších. Akutní nemocí z ozáření různého stupně bylo postiženo 203 lidí. Z okruhu 30 km od elektrárny a dalších silně zamořených oblastí bylo evakuováno 116 000 obyvatel. Přes 40 tisíc dětí trpí nemocí štítné žlázy, dvanáctkrát se zvýšila onemocnění anémií, velmi vzrostl výskyt leukémie. Na Ukrajině bylo havárií postiženo 1,5 miliónu obyvatel včetně 250 000 dětí, v Bělorusku žije 1,2 miliónu lidí na zamořeném území a asi 3,5 miliónu osob v oblastech se zamořenou půdou.“<sup>136</sup> O ničem z toho však tehdejší média v sovětském bloku neinformovala. Tisková agentura Sovětského svazu (TASS) o havárii informovala až o dva dny později a vydala prohlášení, že šlo o běžnou provozní poruchu. Veřejnost však poslouchala i zakázaná média ze zahraničí. To, že se Závod míru jel navzdory černobylské havárii je jasným důkazem, že Sovětský svaz nebyl schopný uznat chybu a raději riskoval životy mnohých, jen aby si zachoval svoji tvář neomylného vůdce sovětského bloku.

Co se honilo hlavou československým závodníkům a kdy se událost začala řešit v souvislosti se závodem? Oficiálně se vše dozvěděli dva dny před startem v Kyjevě. Doktor týmu se tenkrát vyjádřil takto: „Pánové, tam bouchla atomovka, takže všichni dostaneme leukémii a do deseti let je po nás ...“<sup>137</sup>Neoficiálně slyšeli závodníci o Černobylu na závodě v Itálii, ale nebyli si jistí, jak moc se dalo informacím věřit. Někteří si dokonce mysleli, že šlo o propagandu proti Sovětskému svazu. Československý trenér Karel Haťapka se například vyjádřil tak, že věřil, že Sověti mají vše pod kontrolou. Ne všichni však oplývali nezlomnou vírou v Sovětský svaz a měli obavy o své zdraví. Odmítnout účast však nebylo možné. Ti,

---

<sup>134</sup> KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

<sup>135</sup> KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

<sup>136</sup> KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

<sup>137</sup> KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

kdo se báli jet, se rozhodli předstírat nemoc. To udělal například cyklista Kozárek a příští rok byl potrestán tak, že nebyl nominován.<sup>138</sup>

Havárie v Černobyli vyděsila i zahraniční sportovce. To způsobilo, že se z účasti na Závodu míru odhlásily všechny země Západní Evropy, kromě Francie. Také dva státy z východního bloku se odmítlo zúčastnit, a to Jugoslávie a Rumunsko. Jaké státy se tedy rozhodly navzdory havárii odstartovat? Byly to týmy Sovětského svazu, Československa, Polska, Německé demokratické republiky, Bulharska, Maďarska, Mongolska, Kuby, Francie, Sýrie, a nakonec čtveřice jezdců z Finska. Ovšem ne všichni závodníci se na startu objevili dobrovolně. Polská delegace byla například proti a dlouho vzdorovala. Polsko bylo ale pořadatelskou zemí od prvního ročníku a bylo neodmyslitelně spjato se závodem. Nenastoupení Polska by mohlo znamenat diskreditaci závodu. Proto se polský prezident Wojciech Jaruzelski rozhodl zasáhnout a začal vyhrožovat, že pokud polský tým nepojede, bude zrušena cyklistika jako taková. To sportovní duch polským závodníkům nechtěl dovolit, a nakonec se rozhodli závodu zúčastnit.<sup>139</sup>

Podle zprávy, kterou dostal Gustav Husák, tedy generální tajemník ÚV KSČ, byl problém nejen s neúčastí družstev. Účast odřekl také hlavní rozhodčí závodu a dopingový komisař, kteří byli delegováni Mezinárodní cyklistickou federací (UCI). Peloton byl rázem velmi málo početný. Jeden z návrhů, jak situaci řešit, bylo, aby každá socialistická země, která se měla účastnit 39. ročníku Závodu míru, vyslala na start dva celky místo jednoho. Zpráva byla sepsána 5. května, tedy den před startem a tvrdila, že pokud se tento plán bude realizovat, hned následující den by do Kyjeva dorazilo druhé družstvo.<sup>140</sup> Plán však nakonec uskutečněn nebyl a závodilo se v omezeném počtu.

Podle svědectví Petra Kocka<sup>141</sup>, Českoslovenští závodníci nebyli před odjezdem nijak zvlášť vyděšení, a dokonce dělali různé vtipy. Může za to především neúplná informovanost ohledně havárie československými médii. To se však změnilo 6. května po projevu ukrajinského ministra vnitra, který běžel v televizi. V projevu bylo vyhlášeno varování občanům ohledně zvýšené radioaktivity. Obyvatelé dostali různé instrukce, mezi nimi například, aby neotvírali okna, nepili vodu, nesprchovali se, a dokonce, aby děti a těhotné

---

138 KOVÁŘ, Pavel, Postsriptum k radioaktivnímu Černobyli, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/stary-reflex-reflex-cz-reflex-cz-kovar/22560/postsriptum-k-radioaktivnimu-cernobyli.html>

139 KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

140 Národní archiv, Fond Gustava Husáka, 1261/0/ KSČ-ÚV, KSČ – Ústřední výbor 1945–1989, krt. 306.

141 Bývalý dráhový cyklista.

ženy opustily město. Bylo doporučeno jíst pouze konzervy a nic čerstvého. Všechny továrny byly dočasně uzavřeny. Ukrajinská vláda se k problému postavila čelem, což se nedá říct o té sovětské. K této situaci se znovu vyjádřil cyklista Kocek: „*Byl to šok, ale pak někdo přepnul na Moskvu, odkud s úsměvem hlásili, že na Ukrajině je vše v pořádku a pod kontrolou ... Ministrův projev vyvolal ve městě zděšení. Řidič novinářského žigulíku mě vzal večer na projížďku. Hlavní nádraží bylo v obležení, milice je uzavřela a dovnitř pouštěla lidi po částech. U kanceláře Aeroflotu se zájemci o letenky kamkoliv servali o pořadí, a tady udržovali pořádek ve frontě vojáci.*“<sup>142</sup>

Českoslovenští novináři dostali z Prahy jasné instrukce, jak informovat o dění na Ukrajině. V podstatě se měli omezit pouze na popis závodu. Československý tisk ohledně havárie bude rozebrán v kapitole níže.

Závodníkům se během pobytu na Ukrajině měřila radioaktivita. Ovšem správnost měření je diskutabilní. Novináři si porovnávali hodnoty, které jim byly naměřeny a všichni měly naprosto stejné, což je v podstatě nemožné.<sup>143</sup>

Po skončení závodu pozval předseda vlády jak reprezentanty, tak jejich doprovod a novináře do Hrzanského paláce, což dříve nebývalo zvykem. Tím byla zřejmě vyjádřeno poděkování za riskování svého zdraví ve jménu komunismu, ačkoliv stejně neměli příliš na vybranou.

### 16.1. Rudé právo v roce 1986

První zmínka vyšla v Rudém právu 29. dubna 1986. Vzhledem k tomu, jak krátká zmínka to byla, stojí za to uvést celý článek: „*Rada ministrů SSSR v pondělí oznámila, že na Černobylské jaderné elektrárně (Ukrajina) došlo k havárii, při níž byl poškozen jeden z reaktorů. Jak uvádí zpráva z TASS, jsou podnikány kroky k odstranění následků a postiženým je poskytována pomoc. Byla vytvořena vládní komise. Ve světě došlo k podobným haváriím nejednou. Jak uvádí TASS, havárie v Černobylské jaderné elektrárně je první havárií tohoto druhu v Sovětském svazu.*“<sup>144</sup>To je tento den již vše, co Rudé právo otisklo o havárii. Je fascinující, že během pár vět, které mají informovat o neštěstí na Ukrajině, se autorovi podařilo vměstnat sdělení, že ve světě k podobným haváriím došlo nejednou. Informace, které by lépe informovaly o havárii však chyběly. Článek se objevil na sedmém

---

<sup>142</sup> KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

<sup>143</sup> KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

<sup>144</sup> Rudé právo, 29.4.1986, s. 7. [15.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:0765ea50-7eef-11e3-b50e-5ef3fc9ae867?page=uuid:8d692a30-8116-11e3-a70e-005056822549&fulltext=hav%C3%A1rie>

stránce novin. Na této stránce byl hlavním článkem s názvem *Prodloužená ruka americké spolupráce*. Je ovšem důležité zmínit, že důvodem stručnosti článku byl pravděpodobně i fakt, že českoslovenští novináři v tuto dobu ještě neměli mnoho informací, protože sovětská strana zatím nezveřejnila žádné širší detaily.

O den později, tedy 30. dubna, vyšel o něco málo delší článek. Ten ale nepřinesl téměř žádné další informace. Bylo pouze upřesněno, kde přesně v elektrárně k výbuchu došlo a následuje oznámení, že situace je stabilizována.

1. května 1986 vyšel v Rudém právu článek, který informoval o černobylské havárii. Tisk se ze všech sil snažil o zlehčení situace a svalit vše na protizápadní propagandu. V článku se dokonce píše, že kvalita pitné vody i voda v řekách a v nádrží je v normě a není čeho se obávat. Už 6. května bylo na Ukrajině vydáno již zmiňované doporučení nepít pitnou vodu. Článek dále podává zprávu o televizní reportáži na sovětské televizi Vremja, kde reportér ukazoval fotografii černobylské jaderné elektrárny po výbuchu. Apeluje zde na diváky, aby si všimly, že škody nejsou nijak zvlášť velké. A v tomto ohledu sovětský reportér nijak nelhal. Škody opravdu nebyly nijak viditelné. Je však potřeba si uvědomit, že hlavní nebezpečí, které s sebou výbuch nesl byla radioaktivita, která není vidět.

Další článek, který stojí za zmínku vyšel 5. května s nadpisem *Nepřátelská kampaň na Západě*. První část článku se věnuje poděkování všem, co nabídli Sovětskému svazu pomoc a zmiňují například příjezd amerického odborníka na radiologii dr. Roberta Galea. Druhá část článku se věnuje nenávistné kampani proti Sovětskému svazu, která se objevuje v zahraničním západním tisku, především pak v tom americkém. Dokonce byla prý západními médii požadována okamžitá inspekce na místě. Dále dochází k zamyšlení, co tím Západ vlastně sleduje. Odpovědí je následující: „*Umělým rozdmýcháváním kampaně se má zjevně odpoutat pozornost světové veřejnosti od barbarství a hanebnosti nedávné americké agrese proti Libyi<sup>145</sup>, od jaderných výbuchů v Nevadě<sup>146</sup>, které vyvolaly rozhořčení celého lidstva a od militaristického programu „hvězdných válek“*“.<sup>147</sup> Dále se v článku píše, že vše výše zmíněné, jsou důvody proč se západní tisk rozhodl rozšířit propagandistický inkoustový mrak, že tím chtěl otrávit mezinárodní ovzduší.

---

<sup>145</sup> Pravděpodobně jde o narážku na libyjsko-americký konflikt, který probíhal mezi Kaddáfim a Ronaldem Reaganem v dubnu roku 1986.

<sup>146</sup> Zde půjde pravděpodobně o narážku na Nevada Test Site, což byla testovací střelnice a mezi roky 1961-1992 se zde testovaly jaderné zbraně.

<sup>147</sup> Rudé právo, 5.5.1986, s. 8. [15.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:04580100-56c1-11e3-8c6a-005056825209?page=uuid:4ae69ee0-5876-11e3-9ea2-5ef3fc9ae867&fulltext=hav%C3%A1rie>

Na poslední stránce, která byla tradičně jmenována sportu, pak vyšel ještě jeden článek, s názvem *Kyjev vítá účastníky ZM*. Článek mimo jiné informuje o neúčasti již zmiňovaného Kozárka a uvádí důvod neúčasti, a to virové onemocnění. Místo něj dostal šanci na závodění jednadvacetiletý cyklista Radovan Fořt. V článku je také vyjádřena lítost nad neúčastí týmů z Velké Británie, Belgie, Itálie, a dokonce Spojených států amerických, které se rozhodly nestratovat.<sup>148</sup>

V deníku Rudého práva vyšel 6. května 1986, tedy v den startu závodu článek od novinářů Ladislava Sosenky a Ivy Urbana. Článek je jasnou ukázkou toho, jak bylo zacházeno s informacemi ohledně černobylské havárie. První část článku píše o závodě jako takovém, o nadějných jezdcích a také je zde popsána trasa a její zajímavosti. V druhé polovině článku se autoři pouští do informací ohledně havárie. To, že účast na závodě zrušilo několik zemí, vysvětlili tak, že jde o hysterickou kampaň Západních zemí. Dále situaci komentují: „*Nejpádnejším argumentem o zcela normální situaci v Kyjevě a jeho širokém okolí je každodenní, ničím nerušený život zdejších lidí.*“<sup>149</sup> Nakonec argumentují, že prvomájové manifestace v Kyjevě se zúčastnilo na sto tisíc lidí. Je ovšem důležité si uvědomit, že v tu dobu nebyli pořádně informovaní ani obyvatelé Kyjeva. Takže jejich účast na prvomájových průvodech, které byly navíc tak jako u nás v podstatě povinné, se nedalo brát jako důkaz o bezpečí ukrajinské metropole.

---

<sup>148</sup> Rudé právo, 5.5.1986, s. 8. [16.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:04580100-56c1-11e3-8c6a-005056825209?page=uuid:4af4f6c0-5876-11e3-9ea2-5ef3fc9ae867&fulltext=hav%C3%A1rie>

<sup>149</sup> Rudé právo, 6.5.1986, s. 8. [15.12.2021] Dostupné z: <http://archiv.ucl.cas.cz/index.php?path=RudePravo/1986/5/6/8.png>

## 17. Světová žurnalistika

Pro porovnání a lepší pochopení situace bude v příští kapitole uvedeno, jak reagoval tisk ve Spojených státech amerických a Velké Británii.

### 17.1. The New York Times

The New York Times o havárii informoval již 29. dubna 1986. Článek s názvem *Soviet Announces Nuclear accident at electric plant*, tedy Sověti oznámili jadernou havárii v elektrárně, napsal Serge Schemman.

Vzhledem k tomu, že se Sovětský svaz k havárii oficiálně vyjádřil až 28. dubna, byl začátek článku především informativní. Bylo uvedeno, kde se nachází město Pripjat' a prvotní informace o havárii, které byly velmi stručné. Sovětský svaz ohlásil nehodu až poté, co Švédsko, Finsko a Dánsko ohlásily abnormálně vysoké hladiny radioaktivity na obloze. Země si zprvu myslely, že radioaktivní materiál uniká z některých jejich vlastních reaktorů.

Ve Švédsku uvedl Institut pro ochranu před radiací, že úrovně gama záření jsou o 30 až 40 procent vyšší, než je obvyklé, a že byly takto vysoké po dobu dvaceti čtyř hodin. V Norsku úředníci hlásili zvýšení radiace až o 50 procent. Švédští představitelé se zaměřovali na Sovětský svaz jako na pravděpodobný zdroj radioaktivního materiálu, ale švédské velvyslanectví uvedlo, že sovětské úřady popřely, že by věděly o jakémkoli problému, dokud nebylo v televizi ve 21:00 přečteno vládní prohlášení. Ještě před prohlášením, uvedla Brigitta Dahl<sup>150</sup>, že kdokoliv je zodpovědný za šíření radioaktivního materiálu, nedodrжуje mezinárodní dohody vyžadující varování a výměnu informací o haváriích.

TASS, uvedla, že havárie v Černobylu byla vůbec první v sovětské jaderné elektrárně. Bylo to ovšem trochu jinak. Tato havárie byla první, co Rusové uznali, ne co se stala. Západní experti totiž hlásili nejméně dvě předchozí nehody. V roce 1957 bylo hlášeno, že skládka jaderného odpadu, o níž se věřilo, že souvisí s výrobou zbraní, vyústila v chemickou reakci v oblasti Kasli na Uralu, která způsobila škody na životním prostředí a možná i úmrtí. V roce 1974 explodovalo parní potrubí v Ševčenkově jaderné množivé elektrárně v Kazachstánu, ale předpokládá se, že při této havárii neunikl žádný radioaktivní materiál.

Autor pokračuje kritikou, že ve chvíli, kdy daly sovětské úřady rozvoji jaderné výroby elektřiny vysokou prioritu, prohlásily, že jaderná energie je bezpečná. Vzhledem k absenci odporu občanů vůči jaderné energii nedošlo prakticky k žádnému zpochybnění programu.

Na konci článku je popsáno, jak TASS informuje své občany ohledně amerických aktivitách. Autor situaci popsal tak, že po strohém sovětském oznámení o černobylské havárii

---

<sup>150</sup> V době výbuchu byla Brigitta Dahl ministryní životního prostředí.

následovala depeše TASS, která uváděla, že ve Spojených státech došlo k mnoha nehodám, a že americká anti nukleární skupina zaregistrovala v roce 1979 2300 nehod, poruch a dalších závad.<sup>151</sup>

#### 14.2. The Washington Post

1. května 1986 vyšel ve Washington Post článek od Michaela Dobbs<sup>152</sup> s názvem *The Nuclear accident at Chernobyl*, tedy Jaderná havárie v Černobyli. Autor zde hned na začátku uvádí, že havárie je katastrofou především pro Michaila Gorbačeva, který se nedávno snažil ukázat světu svoji pragmatičnost a otevřenost. Dokonce tvrdil, že neschopnost Kremlu podat detailní informace o tom, co se v Černobyli stalo, by mohla být pro Moskvu téměř stejně škodlivá, jako nehoda samotná. To musí být vyhodnoceno, jako jasná narážka na odmlku bezprostředně po havárii, kdy bylo prohlášení vydáno až o dva dny později. V článku je citovaný francouzský poradce premiéra Jacquese Chiraca, který se vyjádřil, že havárie za první ukázala, jak jsou Sověti nedbalí, co se týče způsobu, jakým používají technologie a za druhé je to připomínka toho, jak funguje totalitní systém. Jako důkaz vážnosti situace byla uvedena veřejná kritika Sovětského svazu Švýcarskem, což se běžně nestávalo. Švýcarsko kritizovalo Sovětský svaz za to, že počkal, až budou ve Skandinávii zaznamenány vyšší než normální úrovně radiace, aby potvrdily, že došlo k nehodě, což zmiňoval i předchozí článek z The New York Times.

Ke konci článku Dobbs informuje o reakci polských novin, kde je sice kontrola tisku také přítomna, ale Polákům se dostalo více informací než ruským občanům. Polské noviny se sice držely sovětské verze, ale vydaly také varování a lékařské opatření ohledně omezení prodeje mléka a mytí ovoce a zeleniny. Varování sice nebyla zdaleka dostačující, ale pořád dostali více informací než mnohem méně vzdálenější obyvatelé Ruska a Ukrajiny.

Na úplný závěr autor citoval kritizující prohlášení ze stockholmských novin Svenska Dagbladet, že Sověti jsou příliš primitivní na to, aby používali tak sofistikovanou techniku, jako je jaderná energie. Servítky si nebraly ani curyšské noviny Tages Anzeiger, které uvedly,

---

<sup>151</sup>SCHEMANN, Serge, *Soviet Announces Nuclear accident at electric plant*, in: The New York Times, [17.12.2021] Dostupné z: <https://www.nytimes.com/1986/04/29/world/soviet-announces-nuclear-accident-at-electric-plant.html?fbclid=IwAR0yngDSZrSONijK8dhznGmZXQR6-IWsf308DM4uOhd25N0-451x0L6U2-U>

<sup>152</sup> Michael Dobbs je bývalý zahraniční zpravodaj a reportér amerického ministerstva zahraničí The Washington Post.

že katastrofa ilustrovala nejen slabiny a nedostatky sovětského systému, ale také neuvěřitelné nebezpečí, které vyplývá z izolace národa, zejména supervelmoci.<sup>153</sup>

5. května 1986 vyšel další článek od stejného autora. Dobbs předkládá k zamyšlení téma nukleární energie a bezpečnosti jako takové. Tato problematika se především kvůli černobylské havárii dostala na první místo různých debat. Ovšem paradoxně hlavně na Západě, nikoliv v Sovětském bloku. Na Západě se začalo volat po přísnějších bezpečnostních opatření, a dokonce se začaly odkládat plány na nové jaderné elektrárny. Autor znovu kritizuje, že v Sovětském svazu neexistuje prakticky žádná veřejná diskuse o nebezpečí spojeným s jadernou energií a nedochází tak k žádné kritice.<sup>154</sup> Je třeba si uvědomit, že obyvatelé Sovětského svazu v tuto dobu neměli ani kompletní informace o havárii, natož, aby docházelo ke kritice, která navíc v Sovětském svazu nebyla v podstatě možná.

Zajímavý je průzkum, který byl ve článku uveden. Jednalo se o reakce na havárii v Západní Evropě: „*Průzkum v západoevropských metropolích minulý týden ukázal, že reakce veřejnosti na jadernou katastrofu na Ukrajině byla obzvláště intenzivní v Británii, západním Německu a Skandinávii, kde jsou ekologická hnutí nejvíce rozvinutá. O něco méně silná byla ve Francii, která je po Spojených státech druhým největším světovým producentem jaderné energie. Ve Francii jsou všechny hlavní politické strany pro jadernou energii.*“<sup>155</sup> Autor však zveřejnil také postoj některých zemí ve východním bloku. Konkrétně uvedl, že ve východní Evropě byly obavy z černobylské katastrofy nejotevřeněji vyjádřeny v Polsku a Maďarsku, které označil jako relativně liberální komunistické země. V Československu, východním Německu a samotném Sovětském svazu bylo hlavním zájmem masmédií vyvracet nepříznivou publicitu v zahraničí.<sup>156</sup> Co se týká českého tisku, je pravdou, že poukazování na „*hysterickou kampaň na Západě*“ bylo hlavním tématem, kam odvést pozornost od katastrofy.

---

<sup>153</sup> DOBBS, Michael, The Nuclear accident at Chernobyl, in: The Washington Post, 1.5.1986, [17.12.2021] Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1986/05/01/the-nuclear-accident-at-chernobyl/631b8e52-9cdb-48a6-8b47-422000239342/>

<sup>154</sup> DOBBS, Michael, The Nuclear accident at Chernobyl, in: The Washington Post, 5.5.1986, [18.12.2021] Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1986/05/05/the-nuclear-accident-in-chernobyl/ebd8f684-e83a-4054-a990-844e0b32ff9e/>

<sup>155</sup> DOBBS, Michael, The Nuclear accident at Chernobyl, in: The Washington Post, 5.5.1986, [18.12.2021] Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1986/05/05/the-nuclear-accident-in-chernobyl/ebd8f684-e83a-4054-a990-844e0b32ff9e/>

<sup>156</sup> DOBBS, Michael, The Nuclear accident at Chernobyl, in: The Washington Post, 5.5.1986, [18.12.2021] Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1986/05/05/the-nuclear-accident-in-chernobyl/ebd8f684-e83a-4054-a990-844e0b32ff9e/>

Havárie měla dopad také na Velkou Británii, kde panovala debata ohledně ukládání radioaktivního materiálu do mělkých míst. Debata trvala měsíce, ale po havárii konzervativní vláda Margaret Thatcherové ustoupila. Tony Benn, bývalý levicový ministr energetiky, dokonce zopakoval postoj mnoha ekologů, když řekl, že skutečným poučením z Černobylu je, že britský jaderný program by měl být co nejrychleji ukončen.

V Západním Německu si vzali slovo Zelení a levicové křídlo Sociální demokracie a vznikala různá protijaderná hnutí. Ta si vzala za cíl zastavit výstavby nových elektráren. Ve Švédsku katastrofa způsobila zvýšený tlak na vládu, aby respektovala výsledek referenda před šesti lety, ve kterém Švédové odhlasovali uzavření všech jaderných elektráren do roku 2010. Ve Francii, kde jaderná energie zajišťuje 65 procent elektřiny, se obavy veřejnosti z velké části omezily na volání po ještě přísnějších bezpečnostních standardech. Francouzský tisk se snažil i nadále vyzdvihovat Francii, jako jadernou zemi, která podobnou havárii nikdy nezažila, a že podobná katastrofa je ve Francii prakticky nemožná, díky mnohem lepším bezpečnostním podmínkám.

Havárie tedy rozproudila diskuse nad jadernou energií napříč Západní Evropou po Spojené státy americké. Této diskuse se však nezúčastnil Sovětský svaz, který své plány nehodlal měnit za žádnou cenu. Na konci článku Dobbs ještě uvádí: „*Veřejné komentáře ze Sovětského svazu naznačují, že Kreml nemá v úmyslu drasticky revidovat své jaderné energetické programy v důsledku havárie v Černobylu. Zdejší analytici tvrdí, že jakákoli významná změna plánů je nepravděpodobná s ohledem na obrovské ekonomické náklady a nedostatek dalších energetických zdrojů v evropském Rusku.*“<sup>157</sup>

### 14.3. The Guardian

Britský deník The Guardian informoval o havárii již 29. dubna 1986. Článek potvrzuje informace, které vydaly americké deníky, tedy, že poplach byl spuštěn nejprve ve švédské jaderné elektrárně, která se obávala úniku ze svého reaktoru. Sovětský svaz reagoval až později.

Britský plátek, na rozdíl od amerických, připsal Sovětskému svazu k dobru skutečnost, že přiznání k nehodě přináší precedens, který by mohl být odrazem politiky větší otevřenosti, kterou dříve avizoval Michail Gorbačov. Následuje však kritika, že začal Sovětský svaz okamžitě vyjmenovávat, kde jinde došlo k podobným haváriím, místo aby se soustředil na tu současnou.

---

<sup>157</sup> DOBBS, Michael, The Nuclear accident at Chernobyl, in: The Washington Post, 5.5.1986, [18.12.2021] Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1986/05/05/the-nuclear-accident-in-chernobyl/ebd8f684-e83a-4054-a990-844e0b32ff9e/>

Nehoda tohoto typu v podstatě zamlčet nešla, neboť radioaktivita je kontrolována spektrometrem gama záření a radioaktivita se šíří vzduchem pomocí větru i na velké vzdálenosti. To dokazují například jaderné testy, které byly prováděny v 70. letech v Číně. Během několika týdnů, byly totiž, jak britské, tak švédské laboratoře, schopny na testy přijít.

Svou nespokojenost s řešením situace pak vyjádřila švédská ministryně životního prostředí Birgitta Dahlová, která vznesla stížnost na sovětskou vládu, která nevydala žádná varování, a dokonce stále nedodala důvěryhodné informace, ani například to, zda se očekává pokračování úniku.

Autor pak informuje, že pokud by se radioaktivní mrak blížil k Velké Británii, vše zachytí včas. Proto se obyvatelé nemusí obávat a nemusí se dodržovat žádné speciální opatření.<sup>158</sup>

Světová média začala informovat ihned po vyjádření Sovětského svazu. Společným prvkem je kritika Sovětského svazu a jeho strohosti a skouposti na dostatek informací. Jako zásadní problém byla označena skutečnost, že Moskva vydala oznámení až poté, co hlásil Stockholm zvýšenou radiaci a řešil zdroj těchto hodnot. Britské noviny The Guardian, také hodnotí velmi negativně absenci veřejného mínění, které by mohlo ovlivňovat rozhodnutí vlády. Britský tisk však dokázal vidět světlou stránku v tom, že dříve Sovětský svaz nehody ani nepřiznal. To je prisuzováno jako snaha Michaila Gorbačova praktikovat otevřenější politiku. Ačkoliv americká média považovala prvotní mlčení jako nedodržení jeho slov. Černobylská havárie každopádně rozpoutala diskusi ohledně nukleární energie v několika zemích a měla i poměrně velké dopady na další vývoj této energie.

---

<sup>158</sup> FAIRHALL, David, Radioactive Russian dust cloud escapes, in: The Guardian, 29.4.1986, [18.12.2021] Dostupné z: <https://www.theguardian.com/environment/1986/apr/29/energy.russia>

## 15. Poslední roky závodu

Od dalšího roku se vrátil formát tří organizátorů a tří hlavních měst, tedy Praha, Varšava a Berlín. V dalších letech se však formát nedržel tak striktně, jako doposud. Například v roce 1990 se začínalo v Berlíně a končilo v Bílsko-Bělé. Do Prahy se vůbec nejelo. V roce 1991 se jelo zase jako na úplném počátku, tedy pouze z Prahy do Varšavy. Další roky byly pořádány v různých městech, většinou se již neobjevovala ani Praha, ani Varšava.<sup>159</sup>

Závod míru postupně ztrácel svoji popularitu, což bylo způsobeno především změnou režimů pořádajících zemí. Důvodů je hned několik. Velkou váhu měla skutečnost, že diváci mohli najednou sledovat mnohem více závodů v zahraničí a pozornost se tak rozplynula mezi více závodů. Dalším důvodem bylo také to, že závod byl dříve pořádán komunistickým plátkem a celkově s sebou nesl ducha předešlého období. Organizátoři si tak na počátku nového století nebyli jistí, zda má cenu v organizování závodu pokračovat. Rozhodli se, že ano a v roce 2004 byl závod odstartován v Bruselu při příležitosti rozšiřování Evropské unie.<sup>160</sup>

Pak ale přišel 58. ročník, který se měl jet od 7. do 15. května 2005, jenomže nebyl odstartován z ekonomických důvodů. Pavel Doležal, vedoucí soutěže, se ke zrušení vyjádřil následovně: *"Do potíží se tradiční měření sil dostalo z důvodu dlouho nevyřešených vlastnických práv na ochranu známky a názvu závodu. To nám přineslo obrovské problémy, především jsme nemohli včas zahájit marketingová jednání."*<sup>161</sup> Prezident Českého svazu cyklistiky Marian Štětina se vyjádřil, že: *„Do konce května dojde k uzavření dohody mezi Českým svazem cyklistiky, Německým svazem cyklistiky a Polským cyklistickým svazem o budoucnosti, organizaci a podobě Závodu míru v dalších letech.“*<sup>162</sup>

Poslední ročník se jel v roce 2006 s roční pauzou roku 2005. Trať vedla netradičně z Lince do Hannoveru. Po odchodu generálního partnera závodu, automobilky Škody auto, se dostali organizátoři do finančních problémů. Odchodem automobilky totiž přišli o zhruba

---

<sup>159</sup> Cycling Archives, [19.12.2021] Dostupné z:

<http://www.cyclingarchives.com/voorloopfiche.php?wedstrijdvoorloopid=5627>

<sup>160</sup> Závod míru: proklínán, veleben, zrušen, in: Aktuálně.cz, [19.12.2021] Dostupné z:

<https://sport.aktualne.cz/ostatni-sporty/zavod-miru-veleben-proklinan-zrusen/r~i:article:429236/>

<sup>161</sup> Cyklistický Závod míru se letos neuskuteční, in: Sport.cz, [19.12.2021] Dostupné z:

<https://www.sport.cz/clanek/cyklistika-cyklisticky-zavod-miru-se-letos-neuskutecni-55226>

<sup>162</sup> Cyklistický Závod míru se letos neuskuteční, in: Sport.cz, [19.12.2021] Dostupné z:

<https://www.sport.cz/clanek/cyklistika-cyklisticky-zavod-miru-se-letos-neuskutecni-55226>

polovinu jejich rozpočtu.<sup>163</sup> Někteří stále doufali v obnovu závodu, to se však nestalo a závod se již v dalších letech nepořádal.

---

<sup>163</sup> <sup>163</sup> Závod míru: proklínán, veleben, zrušen, in: Aktuálně.cz, [8.4.2022] Dostupné z: <https://sport.aktualne.cz/ostatni-sporty/zavod-miru-veleben-proklinan-zrusen/r~i:article:429236/>

## Závěr

Závod míru se stal postupem času velkým etapovým cyklistickým mezinárodním závodem, který absolvovali pouze amatéři. Závod vznikl v poválečném duchu druhé světové války, kdy všichni netrpělivě vyhlíželi mírové období. A právě mír se stal hlavní myšlenkou závodu a později bylo toto slovo také obsaženo v jeho názvu. Vzhledem k tomu, že závod organizovalo Československo a Polsko, tedy obě země východního bloku, nesl s sebou závod také ideologii komunismu. V dobovém tisku se velice často velebí myšlenka i provedení Závodu míru, zatímco západní závody jsou kritizovány a označovány jako kapitalistické výdělečné podniky, kterým jde především o peníze. Práce se věnuje především článkům vydaným stranickým deníkem Rudé právo, které jsou v práci blíže analyzovány.

Hlavním cílem práce je na konkrétních příkladech ukázat, že politika a sport jsou velmi často propojeny, a že dochází k využívání sportu k vyjádření, často radikálních, myšlenek. Závod míru je toho jasnou ukázkou. Během práce je uvedeno mnoho konkrétních událostí, které toto tvrzení dokazují.

Práce blíže hodnotí sedm ročníků Závodu míru. Ročníky nejsou vybrány náhodně, ale jde o ty ročníky, které byly důležité z pohledu organizace Závodu míru. Konkrétně se jedná o ročníky 1948 a 1949, což jsou první dva ročníky a jsou na nich vysvětleny hlavní myšlenky závodu a jsou pro pochopení tématu mimořádně důležité.

Jaké myšlenky a ideologie tedy závod reprezentoval? Jak už bylo zmíněno, hlavní myšlenkou, kterou chtěl Závod míru reprezentovat byl mír. Závod byl každoročně naplánován na květen, aby oslavil hned několik květnových dní. Svátek práce, který byl 1. května, výročí pražského povstání, které vypuklo 5. května 1945 a nakonec 9. května, což byl den, který byl označen jako Svátek vítězství demokracie nad fašismem a Hitlerem.

Další ročník, který je v práci blíže analyzován je ročník šestý. Ten se jel v roce 1952, což byl rok, kdy se k organizaci přidala Německá demokratická republika. To dokazovalo, že závod začal být populární jak v Československu a Polsku, ale také v dalších zemích Evropy. Popularita je zřejmá také z dopisů, které posílali žáci a studenti závodníkům. Ačkoliv, jak bylo rozebráno v práci, dopisy a nadšení žáků se musí brát s rezervou, protože není jisté, jak moc se žáci s názory ztotožňovali.

Další zlomový rok byl rok 1969. Českoslovenští cyklisté totiž do závodu nenastoupili a trasa vedla českým územím jen okrajově, tedy pouze jedna etapa. Šlo o reakci na invazi vojsk Varšavské smlouvy, které vniklo na československé území 20. srpna 1968.

Poté se práce přesune do roku 1985, který je pro Závod míru velmi důležitý. V tomto roce se k organizaci přidal Sovětský svaz a závodilo se i v Moskvě. Proč se Sovětský svaz

vůbec přidával a proč až v roce 1985? Odpověď je poměrně jednoduchá. Do roku 1985 Sovětský svaz nebyl připraven na organizaci tak velkého závodu. Neměl odpovídající trasy ani zázemí, které závodníci potřebovali. Důvodem, proč se nakonec Sovětský svaz rozhodl přidat k organizaci bylo, že měl v plánu organizovat velký etapový závod Paříž – Moskva, na který potřeboval nasbírat zkušenosti.

Proto Sovětský svaz setrval jako pořadající země i další rok. Rok 1986 se stal posledním rokem, který je v práci analyzován. Tento rok je poznamenán havárií v jaderné elektrárně v Černobyli. Závod se jel v Kyjevě, který byl od ukrajinského města Pripjat' vzdálen pouze sto kilometrů. K výbuchu došlo šest dní před závodem a vlna radiace, zde byla velmi silná. Mnoho zahraničních závodníků nepřijelo, ale závodníci ze zemí sovětského bloku neměli příliš na vybranou a účast byla v podstatě povinná. Zdraví závodníků bylo zbytečně riskováno, jen aby si Sovětský svaz zanechal svou tvář a nemusel svým občanům přiznávat chybu. Sovětský svaz totiž přiznal, že k havárii došlo, ale v médiích byla situace bagatelizována a obyvatelé nebyli dostatečně varováni.

Zahraněční tisk kritizoval, jak havárii, tak jednání Sovětského svazu bezprostředně po havárii. Dlouhé mlčení Sovětského svazu vyvolalo vlnu nevole. Především proto, že reakce přišla až po švédském varování ohledně zvýšené hladiny radiace. Na druhou stranu, je třeba vzít v potaz, že Moskva nakonec nehodu přiznala, což v minulosti nedělala. Změnu lze spatřovat především v politice Michaila Gorbačova, který sliboval větší otevřenost.

Články ze zahraničních médií jsou v práci blíže rozebrány a dokreslují dobovou atmosféru. Byly vybrány články z amerických novin The Washington Post a The New York Times, a poté články z britského deníku The Guardian. Vzhledem k tomu, že se událost stala v období studené války, je jasné, že články jsou vůči Sovětskému svazu velmi kritické.

Na konci práce je ještě krátká kapitola, která vysvětluje, co se stalo v posledních letech Závodu míru, a je vysvětleno, proč se závod již nejezdí.

## Seznam pramenů a literatury

### **Archivní prameny:**

Archiv bezpečnostních složek, Fond Správa spojení FMV

Archiv bezpečnostních složek, Fond Zabezpečení Mezinárodního cyklistického Závodu míru  
Praha-Berlín-Varšava

Národní Archiv, Fond Československá obec sokolská

Národní archiv, Fond Gustava Husáka

Národní Muzeum, Fond tělovýchovy a sportu, krt. 1–6, bez in.č. a krt. 34–35.

### Internetové zdroje

MAYYASI, Alex, Why Does a Tire Company Publish the Michelin Guide?, 23.6.2016, [24.8.2021]

Dostupné z: [https://priceconomics.com/why-does-a-tire-company-publish-the-michelin-guide/?fbclid=IwAR3pc4Qqgrh\\_3jtI1v4XglNIR5maW9in1JmL6QsaaUbgXr-7RuwIb9SBEuM](https://priceconomics.com/why-does-a-tire-company-publish-the-michelin-guide/?fbclid=IwAR3pc4Qqgrh_3jtI1v4XglNIR5maW9in1JmL6QsaaUbgXr-7RuwIb9SBEuM)

[17.9.2021] Dostupné z: <https://novakovadenis.estranky.cz/clanky/druhy-cyklistiky.html>

### **Literatura:**

BAKALÁŘ R., CIHLÁŘ J., ČERNÝ J., *Zlatá kniha cyklistiky*, Praha 1984.

BARONI Francesco, *Bicykl, Historie, mýty, posedlost*, Dobřešovice 2011.

ČERNÝ J., SOSENKA L., STANĚK J., *Závod míru: O cyklistech z nejkrásnějšího pelotonu světa*, Praha 1987.

CHALOUPKA, Jan, *Závod míru aneb Tour Východu*, Praha 2018.

MACEK, Tomáš, *Příběhy Staré dámy*, Praha 2013.

VITOUŠ, Pavel, *Malá encyklopedie sportu*, Praha 1980.

### **Elektronické zdroje a články:**

HYMAN, Paula E., *Historical Reflections / Réflexions Historiques*, Fall 2005, Vol. 31, No. 3, *The Dreyfus Affair in the Twenty-First Century: A Reconsideration* (Fall 2005), pp. 335.

[22.8.2021] Dostupné z:

<https://www.jstor.org/stable/pdf/41299348.pdf?refreqid=excelsior%3A48ddd027997fa8df0252a88cd6541c81>

[27.8.2021] Dostupné z: <https://www.czechcyclingfederation.com/svaz/historie/>

[3.9.021] Dostupné z: [https://www.olympijskytym.cz/sport-category/46?page=results#table\\_results](https://www.olympijskytym.cz/sport-category/46?page=results#table_results)

CYSAŘOVÁ, Jarmila, Cenzura, in: Totalita, [16.12.2021] Dostupné z:

<http://www.totalita.cz/vysvetlivky/cenzura.php>

JENSEN, Linda, The Press and Power in the Russian Federation, in: Journal of International Affairs, Summer 1993, Vol. 47, No. 1, POWER OF THE MEDIA IN THE GLOBAL SYSTEM (Summer 1993), pp. 98. [17.12.2021] Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/24357088>

KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z:

<https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

Cycling Archives, [11.12.2021] Dostupné z:

<http://www.cyclingarchives.com/ritfiche.php?ritid=53875&wedstrijdvoorloopid=5502#ucira>

KOVÁŘ Pavel, Radioaktivní Závod míru, in: Reflex, [14.12.2021] Dostupné z:

<https://www.reflex.cz/clanek/archiv/22610/radioaktivni-zavod-miru.html>

KOVÁŘ, Pavel, Postskriptum k radioaktivnímu Černobyli, in: Reflex, [14.12.2021]

Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/stary-reflex-reflex-cz-reflex-cz-kovar/22560/postskriptum-k-radioaktivnimu-chernobyli.html>

DOBBS, Michael, The Nuclear accident at Chernobyl, in: The Washington Post, 1.5.1986,

[17.12.2021] Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1986/05/01/the-nuclear-accident-at-chernobyl/631b8e52-9cdb-48a6-8b47-422000239342/>

DOBBS, Michael, The Nuclear accident at Chernobyl, in: The Washington Post, 5.5.1986,

[18.12.2021] Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/1986/05/05/the-nuclear-accident-in-chernobyl/ebd8f684-e83a-4054-a990-844e0b32ff9e/>

FAIRHALL, David, Radioactive Russian dust cloud escapes, in: The Guardian, 29.4.1986,

[18.12.2021] Dostupné z: <https://www.theguardian.com/environment/1986/apr/29/energy.russia>

Cycling Archives, [19.12.2021] Dostupné z:

<http://www.cyclingarchives.com/voorloopfiche.php?wedstrijdvoorloopid=5627>

Závod míru: proklínán, veleben, zrušen, in: Aktuálně.cz, [19.12.2021] Dostupné z:

<https://sport.aktualne.cz/ostatni-sporty/zavod-miru-veleben-proklinan-zrusen/r~i:article:429236/>

Cyklistický Závod míru se letos neuskuteční, in: Sport.cz, [19.12.2021] Dostupné z:

<https://www.sport.cz/clanek/cyklistika-cyklisticky-zavod-miru-se-letos-neuskutecni-55226>

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1956-68>

Svobodné slovo, 20.5.1945, s. 4, [10.5.2022] Dostupné z: <https://dnnt.mzk.cz/view/uuid:13634028-013a-4181-9290-1c577948719c?page=uuid:d09e479f-747e-42dd-8eb4-05b68c589117>

Sokolský věstník č. 18, 6.5.1946, [13.5.2022] Dostupné z: <https://dnnt.mzk.cz/view/uuid:404b5090-8977-11e6-bf08-001018b5eb5c?page=uuid:048929a0-8991-11e6-ae94->

SCHEMANN, Serge, *Soviet Announces Nuclear accident at electric plant*, in: The New York Times, [17.12.2021] Dostupné z: <https://www.nytimes.com/1986/04/29/world/soviet-announces-nuclear-accident-at-electric->

[plant.html?fbclid=IwAR0yngDSZrSONijK8dhznGmZXQR6-lWsf308DM4uOhd25N0-451x0L6U2-U](http://plant.html?fbclid=IwAR0yngDSZrSONijK8dhznGmZXQR6-lWsf308DM4uOhd25N0-451x0L6U2-U)

### **Rudé právo:**

Rudé právo, 24.8.1947, s. 8. [12.11.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:1a80d2a0-f67c-11dc-bb3a-000d606f5dc6?page=uuid:e405eb84-9e5c-49dd-af92-9b81d2a8b0f2>

Rudé právo, 1.5.1948, s. 8. [8.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:45173740-0a25-11dd-ad4c-000d606f5dc6?page=uuid:bc3bfe60-6aea-11e8-a583-005056827e51>

Rudé právo, 4.5.1948, s. 8. [9.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:504b6910-0a25-11dd-8f11-000d606f5dc6?page=uuid:f6549530-6aea-11e8-bfeb-5ef3fc9bb22f>

Rudé právo, 8.5.1948, s. 8. [15.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:4a8efcb0-0a27-11dd-8247-000d606f5dc6?page=uuid:1085dd20-6aea-11e8-943b-5ef3fc9ae867>

Rudé právo, 4.5.1949, s. 4. [15.10.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:50a21150-3e2a-11dd-b4d6-000d606f5dc6?page=uuid:166273c0-6a7c-11e8-943b-5ef3fc9ae867>

Rudé právo, 28.3.1952, s. 6, [3.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:93ccb150-5172-11dd-8838-000d606f5dc6?page=uuid:ff49f2c1-5b73-44ea-b634-3375b172d8a4&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

FIERLINGER, Z., Rudé právo, 30.4.1952, s. 3, [3.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:b4842070-517e-11dd-aafa-000d606f5dc6?page=uuid:8342d105-2f55-47dc-8c88-a4481c3c392a&fulltext=z%C3%A1vod%20m%C3%ADru>

Rudé právo 8.5.1985, s. 8. [16.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:6174ab00-1b01-11e3-bd38-5ef3fc9ae867?page=uuid:35fdc830-f0fb-11e5-afde-005056820560>

Rudé právo, 29.4.1986, s. 7. [15.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:0765ea50-7eef-11e3-b50e-5ef3fc9ae867?page=uuid:8d692a30-8116-11e3-a70e-005056822549&fulltext=hav%C3%A1rie>

Rudé právo, 5.5.1986, s. 8. [15.12.2021] Dostupné z: <https://ndk.cz/view/uuid:04580100-56c1-11e3-8c6a-005056825209?page=uuid:4ae69ee0-5876-11e3-9ea2-5ef3fc9ae867&fulltext=hav%C3%A1rie>

Rudé právo, 6.5.1986, s. 8. [15.12.2021] Dostupné z: <http://archiv.ucl.cas.cz/index.php?path=RudePravo/1986/5/6/8.png>

## Seznam příloh

Příloha č. 1: (<https://didyouknow.org/bicycles/>)

Příloha č. 2: Jídelní lístek z roku 1948 v Brně. (Národní muzeum, krt. 1)

Příloha č. 3: Přihláška k Závodu míru roku 1949 (Národní muzeum, krt. č.2)

Příloha č. 4: Pohlednice z roku 1951 s trasou Závodu míru (Národní muzeum, krt. Č. 5)

Příloha č. 5: Dopis od žáka Miroslava Zapadla (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 6: Dopis od žáka Jiřího Schauera (Národní muzeum, krt. č 6)

Příloha č. 7: Dopis od žákyně Aleny Rohanové (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 8: Dopis od žákyně Libuše Jiskrové (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 9: Dopis od žákyně Jany Glosové (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 10: Dopis od žáka Pavla Minaříka (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 11: Dopis obsahující diplom pro účastníky Závodu míru od žáků (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 12: Dopis od žáků (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 13: Dopis od žákyně Marie Odvárkové (Národní muzeum, krt. č. 6)

Příloha č. 14: Dopis od žákyně Evy Mrkvové (Národní Muzeum krt. č. 6)

Příloha č. 15: Soutěž o nejlepší výzdobu, organizaci a propagaci Rudého práva a stranického tisku u příležitosti 38. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt. 34)

Příloha č. 16: Plakát k příležitosti 38. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt. 34)

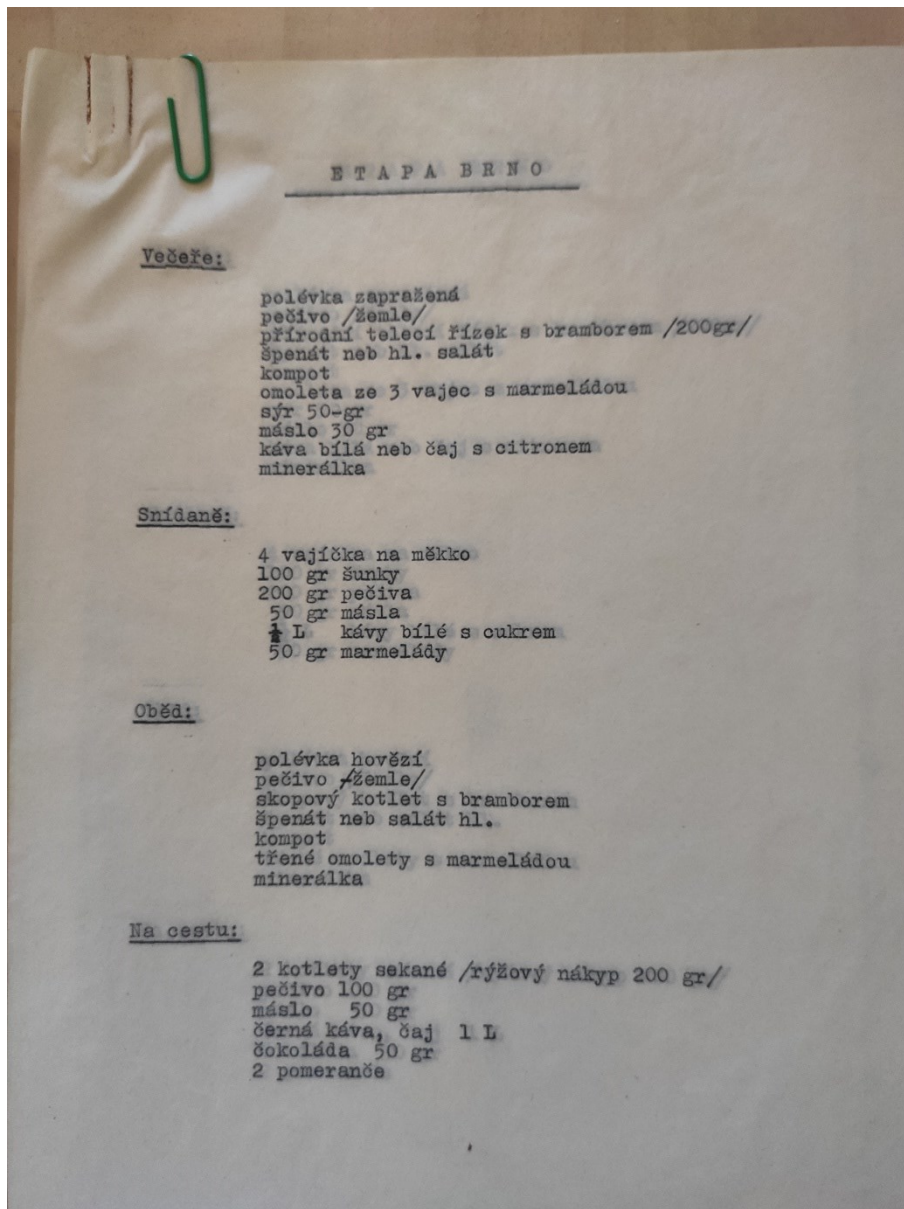
Příloha č. 17: Trasa 38. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt. 34)

Příloha č. 18: Plakát k příležitosti 39. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt 35)

Příloha č. 1: (<https://didyouknow.org/bicycles/>)



Příloha č. 2: Jídelní lístek z roku 1948 v Brně. (Národní muzeum, krt. 1)



Příloha č. 3: Přihláška k Závodu míru roku 1949 (Národní muzeum, krt. č.2)



v Brně dne 31. března 1948 21

2. IV. 1948

### Přihláška k závodu.

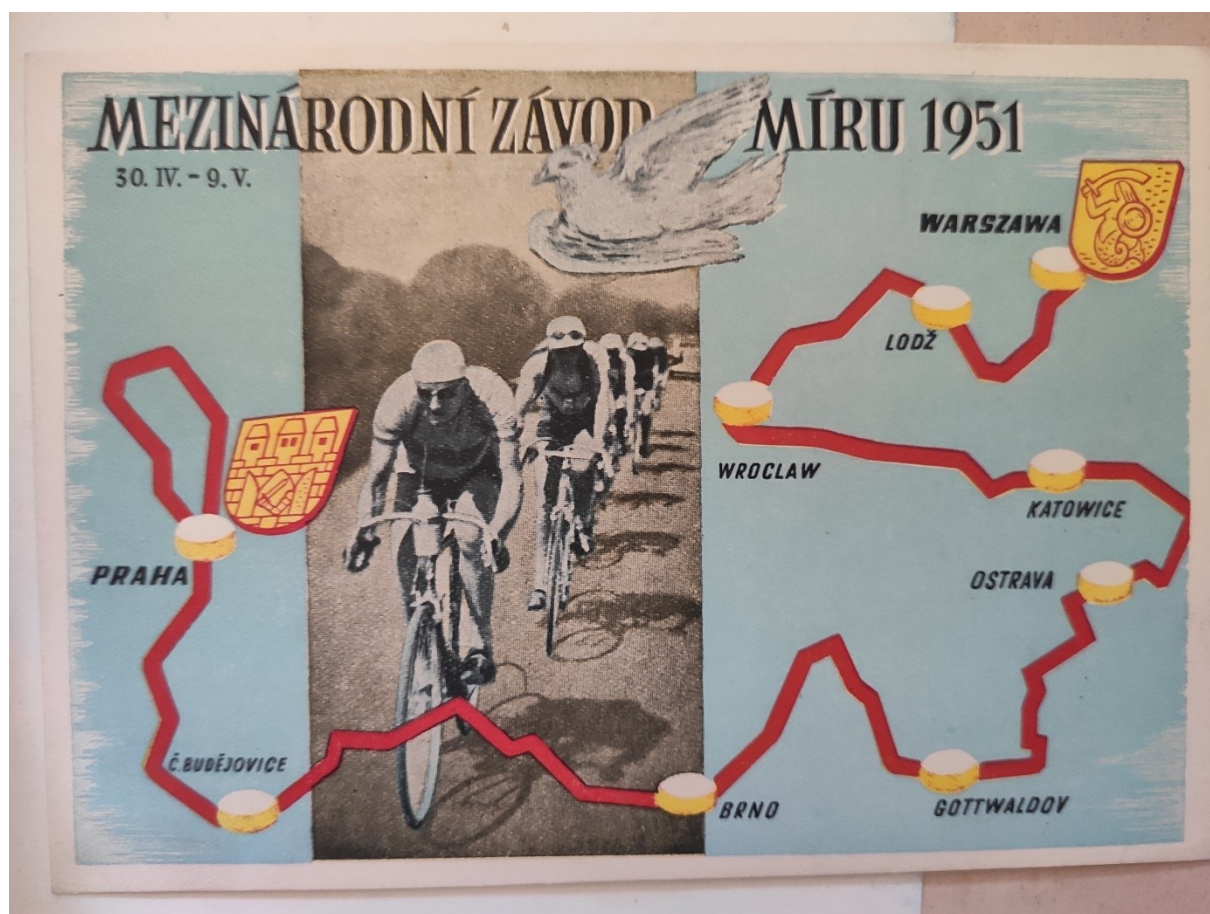
Máron F a b i á n e k, člen klubu SK Židenice c.o.  
přihlašuje se k závodům pořádanému - klubem - odborem ČSČV.V.  
dne 2. 4. 1948, k závodům do kategorie licentovaných je držitelem licence (legitimace)  
nováč-kovské číslo ..... a jest státní příslušník ČSR.  
barvy jeho trikotu jsou rudá vklad K ..... zasílá současně poštou (přikládá)  
Přesná adresa závodníka Brno, Masarykova čtvrt, Sedláčkova 19.

Podpis závodníka: *Máron Fabiánek*  Podpis náčelníka klubu: *Konec G.*

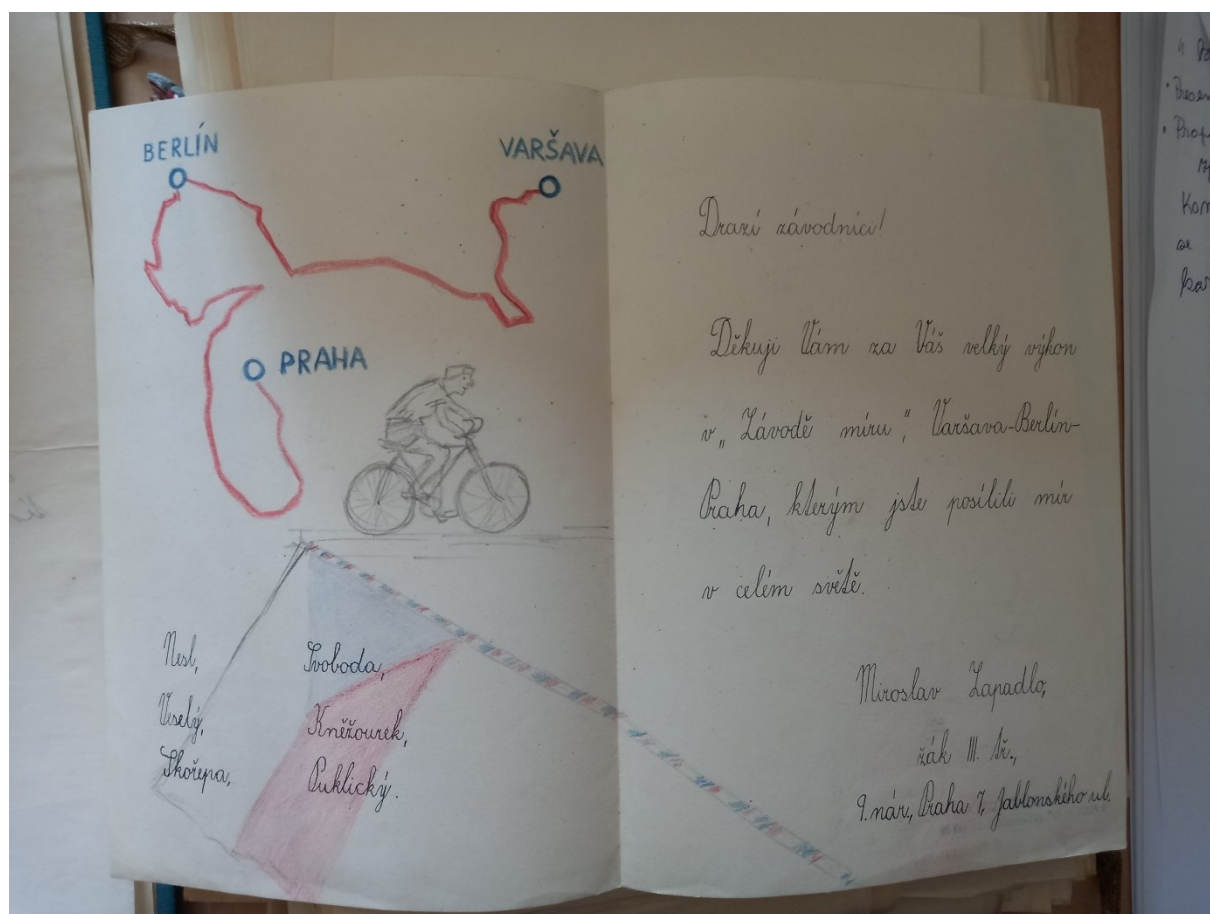
Upozornění:  
Závodníci se upozorňují, aby přísně dbali čl. 5. závodního řádu a dodržovali všechny předpisy tohoto článku!

**Stadion - kolo tradice a dobré pověsti**

Příloha č. 4: Pohlednice z roku 1951 s trasou Závodu míru (Národní muzeum, krt. Č. 5)



Příloha č. 5: Dopis od žáka Miroslava Zapadla (Národní muzeum, krt. č. 6)



Příloha č. 6: Dopis od žáka Jiřího Schauera (Národní muzeum, krt. č 6)

V Praze dne 9.V.1952. CC

Jan Veselý, člen československého mužstva  
v cyklistického závodu Varšava - Berlin -  
Praha,  
v Praze, krušce Sokola Sporta na Let-  
né.

Můj tatínek je zaměstnán v  
Fabře na Smíchově a tak jsem sledo-  
val Vaš závod Praha - Varšava loňské-  
ho roku, když jste vyjžděli z továrny  
Fabry. Letos je závod ještě zajímavější.  
Jsou tu nejenom velké sportovní vý-  
kony, ale i význam mezinárodní, jak  
nám o tom paní učitelka vykláda-  
la.

Dnes jsem obdivoval Vaši vy-  
trvalost. Četl jsem v novinách, jak

V Praze dne 9.5.52.

jste utrpěl zranění, ale přece jste jel  
dále a udržel přední pozici.

Přeji Vám, abyste zvítězil a naše  
celé mužstvo také!

Jiří Schauer,  
žák 4. B. třídy  
10. nar. školy.

Příloha č. 7: Dopis od žákyně Aleny Rohanové (Národní muzeum, krt. č. 6)

18. března, dne 1952.

v Praze, 10. května.

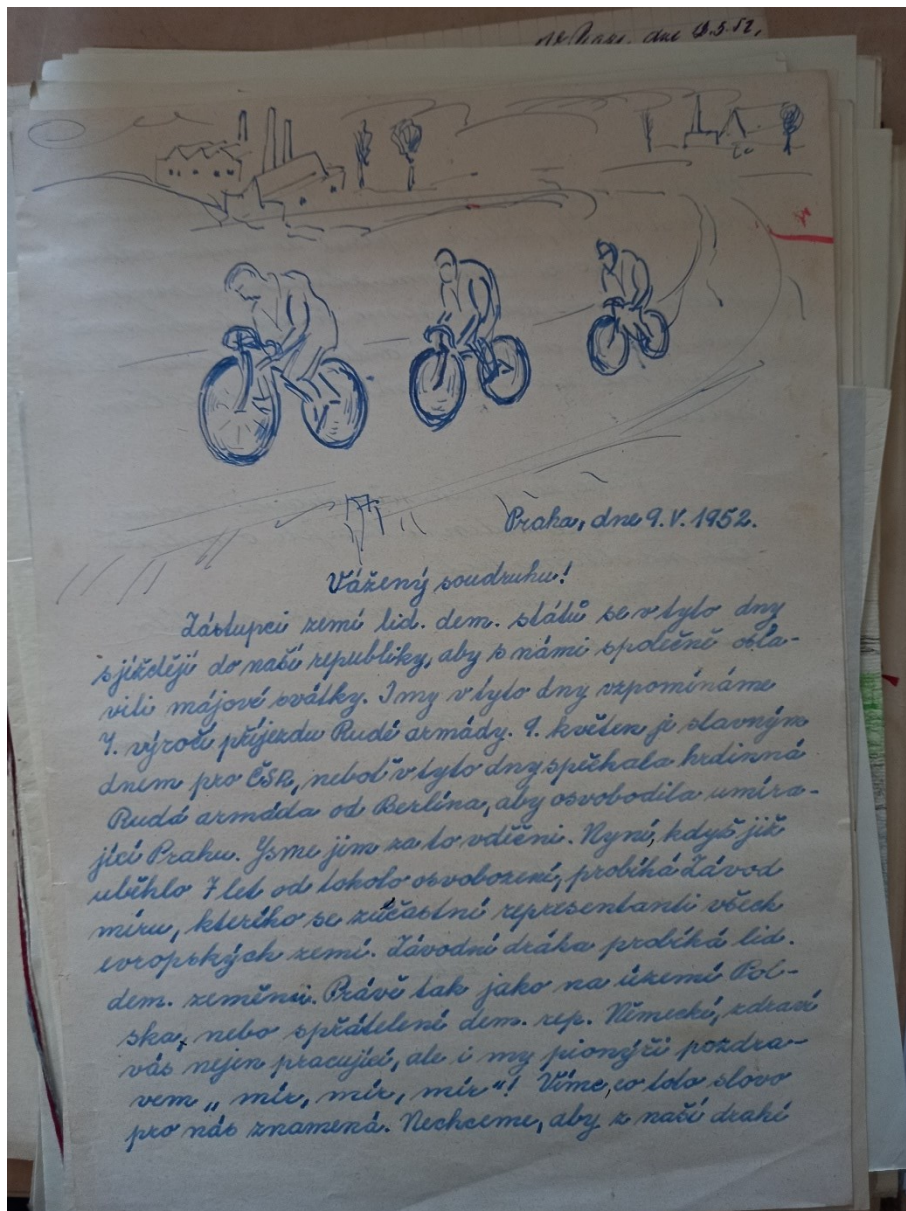
Milý soudruhu!

Děkujeme Ti za to, že jsi nám pomohl k třetímu mistru. To byl nejlepší ze všech návodníků. Děkujeme Ti, že se budeme učit tak, aby s námi byli dobří vlastenci. Budeme si brát vstříc se sovětskými pionýry. Budeme se snažit, aby s námi byli nejlepší pionýry. Děkujeme Ti ještě jednou za Tvůj výkon který ukazuje celému národu, jakou péči nám věnovala naše vláda, ale také sportovcům, jako jsi Ty. Přejí Ti mnoho úspěchů a mnoho radosti v další své práci.

Práci čest.

Alena Rohanová  
žákyně 4. B třídy  
10. máj. v Praze II  
věková 27.

Příloha č. 8: Dopis od žákyně Libuše Jiskrové (Národní muzeum, krt. č. 6)



vlasti byla druhá zvidáčená Korea, ale chceme  
radobně žít, učít se a plnit Leninův odkaz

Proto si dáváme zdavky a svými  
brigádami přispějeme k vyjelavbě naší  
voz. Prahy a vlavli a lém po boku SSSR  
bojujeme na udržení míru v celém  
světě.

Víme, že musíme překonávat hodně  
překážek a že tvrdinně bojujete o nejlepší  
čas na obličné trati.

My všichni vaše přejeme na této  
poslední etapě žavodu míru

hodně zdaru a úspěchu.

Ža žákovskou organizaci  
3. střední školy,  
Praha 2, Resslova 10.

Libuše Jiskrová,  
žákyně 1. A tř.

Příloha č. 9: Dopis od žákyně Jany Glosové (Národní muzeum, krt. č. 6)

V Praze dne 10. V. 52.

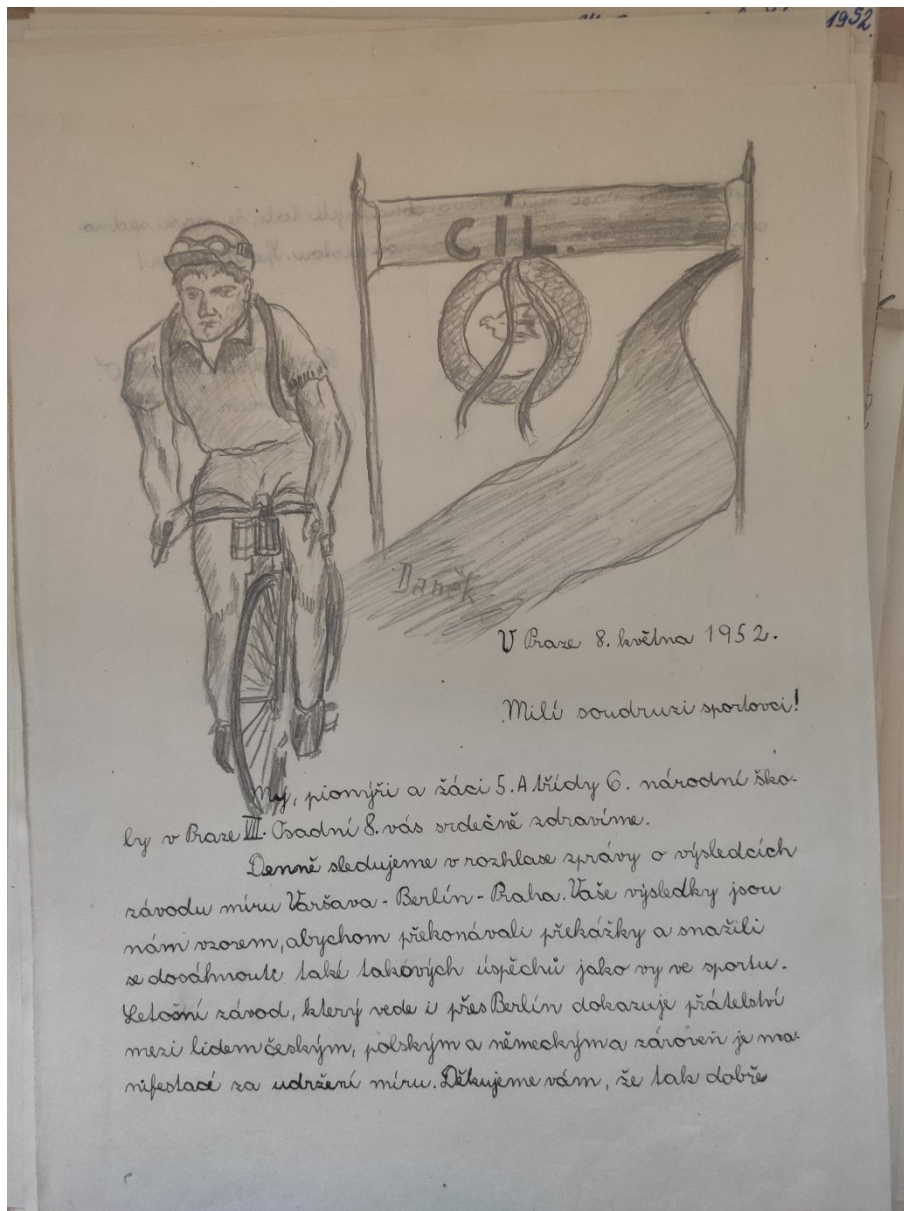
Milý soudruhu závodníku!

My, žáci Stalinovy školy po celou dobu sledujeme závod Varšava - Berlín - Praha, který je manifestací proti válce v Koreji. Všichni dobře víme, jak v Koreji lidé křpí a jak Američané jim tam shazují bomby, který je nakažen infekčními nemocemi. Víme, se čestně ubíjíme barvy naší lidové demokratické republiky. Děkujeme Vám a těšíme se na Vaš příchod do Prahy.

Srdčně Vás zdravíme a ještě jednou Vám přejeme mnoho úspěchu a zdaru k Vašemu dalšímu závodu.

Jana Glosová,  
žákyně Stalinovy školy  
ve Spasničích

Příloha č. 10: Dopis od žáka Pavla Minaříka (Národní muzeum, krt. č. 6)



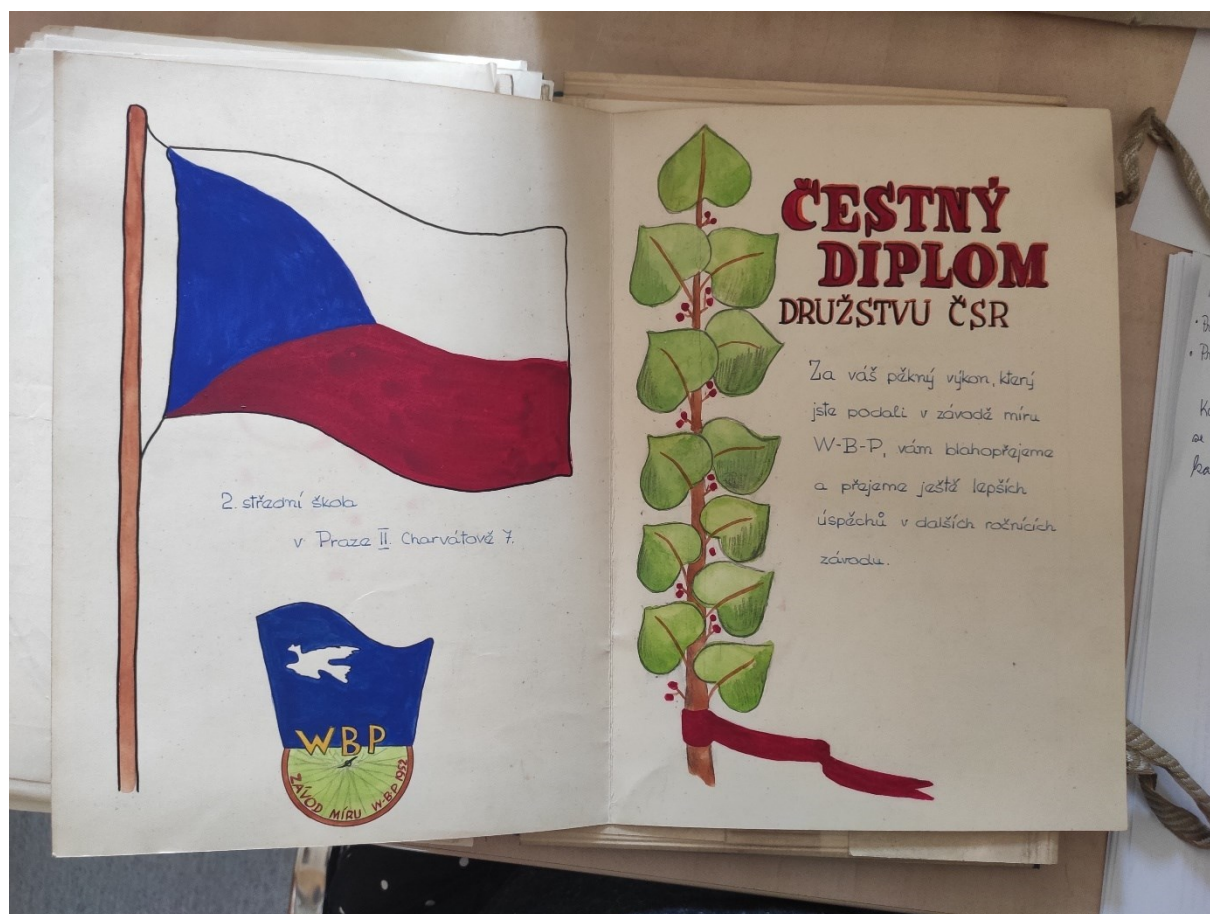
V Praze 8. května 1952.

Milí soudruzi sportovci!

My, pionýři a záci 5. A třídy 6. národní školky v Praze III. Obodní 8. vás srdečně zdravíme.

Denně sledujeme v rozhlase zprávy o výsledcích závodu míru Vířava - Berlín - Praha. Vaše výsledky jsou nám vzorem, abychom překonávali překážky a snažili se dosáhnout takových úspěchů jako vy ve sportu. Letošní závod, který vede i přes Berlín dokazuje přátelství mezi lidmi českým, polským a německým a zároveň je manifestací za udržení míru. Děkujeme vám, že tak dobře

Příloha č. 11: Dopis obsahující diplom pro účastníky Závodu míru od žáků (Národní muzeum, krt. č. 6)



Příloha č. 12: Dopis od žáků (Národní muzeum, krt. č. 6)



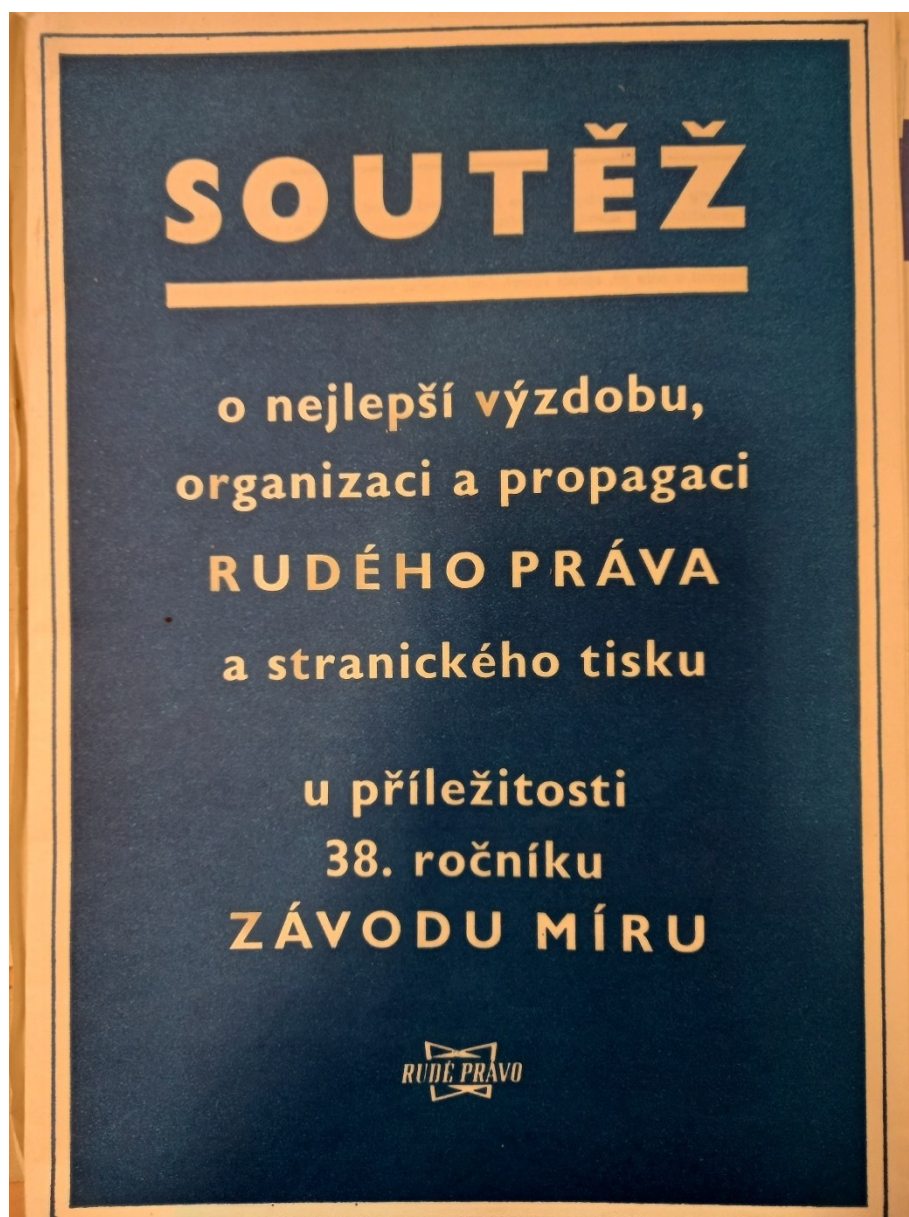
Příloha č. 13: Dopis od žákyně Marie Odvárkové (Národní muzeum, krt. č. 6)



Příloha č. 14: Dopis od žákyně Evy Mrkvové (Národní Muzeum krt. č. 6)



Příloha č. 15: Soutěž o nejlepší výzdobu, organizaci a propagaci Rudého práva a stranického tisku u příležitosti 38. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt. 34)



Příloha č. 16: Plakát k příležitosti 38. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt. 34)



Příloha č. 17: Trasa 38. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt. 34)



Příloha č. 18: Plakát k příležitosti 39. ročníku Závodu míru (Národní muzeum, krt 35)

