

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut komunikačních studií a žurnalistiky

Katedra žurnalistiky

Bakalářská práce

2022

Jakub Jirků

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut komunikačních studií a žurnalistiky

Katedra žurnalistiky

Média spjatá s významnými cyklistickými závody

Bakalářská práce

Autor práce: Jakub Jirků

Studijní program: Žurnalistika
Vedoucí práce: PhDr. David Lukšů, Ph.D.
Rok obhajoby: 2022

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
 2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
 3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.
- V Praze dne 20.12. 2022
Jakub Jirků

Rozsah práce: 124 908 znaků.

Bibliografický záznam

JIRKŮ, Jakub. *Média spjatá s významnými cyklistickými závody*. Praha, 2022. 51 s.,
Bakalářská práce (Bc). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut komunikačních
studií a žurnalistiky. Katedra žurnalistiky. Vedoucí diplomové práce
PhDr. David Lukšů, Ph.D.

Anotace

Bakalářská práce „Média spjatá s významnými cyklistickými závody“ se zabývá rolí médií při zakládání nejstarších a nejvýznamnějších cyklistických závodů na světě. Hlavním kritériem pro výběr daného závodu bylo, aby se jeho první ročník odehrál před první světovou válkou. Práce pojednává o závodech ve Francii a Itálii. Přibližuje první roky historie vybraných závodů. Práce se zabývá zejména závody, které se konají dodnes a mapuje, jak se měnila role médií na jejich organizaci.

Důležitou částí je pak popis médií, která vybrané závody organizovala. Nejdůležitější pro popis jsou údaje, kdy byl list založen, jaké závody organizoval a jak se měnil jeho náklad v závislosti zvýšeného zájmu o cyklistiku na počátku 20. století. U nejvýznamnějších novin, které stály za organizací závodů, jejichž význam vydržel až do dneška, jsou připojeny překlady původních zpráv, které reportovaly o prvních ročnících.

Stěžejní částí práce je analýza dobových textů. Práce sleduje, kteří autoři se v daných médiích cyklistice věnovali a kterak o ní psali.

Část práce je též věnována Českým zemím, kam se zprávy z nejdůležitějších závodů šířily třeba prostřednictvím časopisu *Sport a hry*.

Práce neopomíná i roli dalších subjektů na organizaci prvních závodů. Důležití pro ně byli i sponzoři zejména z cyklistického odvětví, kteří finančně na závody přispívali a dodnes přispívají.

Práce se nejvíce věnuje Itálii a Francii, protože se jedná o země s největším počtem elitních cyklistických závodů, které mají více než stoletou tradici. Tím pádem o nich v dané době referovala média – hlavní předmět zkoumání.

Annotation

The bachelor's thesis "Media Connected with Famous Cycling Races" explores the importance of media in staging the world's oldest and most significant cycling races. All the races introduced were first opened before World War I. as it was the main criteria when choosing which races to include. The thesis covers races that took place in France, Italy, Belgium and Spain. It sheds light on each of the country's political and socioeconomic background and explains the history of chosen races. The thesis focuses on races that are continuing to exist to this day and it maps how the role of specific media changed in the organizational process of these races.

Important is the description of the media that took part in organizing these races. Crucial are data such as the year when the newspaper was founded, which races it opened specifically and whether the number of copies produced grew following the cycling boom at the beginning of the 20th century. We attached translations of original reports which documented the very first stages and were published in newspapers which have maintained their influence to this day.

The part of thesis is also focused on Bohemia where the spectators could read about world-class races in *Sport a hry* magazine for example.

The thesis includes also other subjects whose role was far-reaching in the organizational process of these races. Critical roleplayed sponsors from the cycling field which have been regularly financially supporting the races to this day.

Being the countries with the most elite cycling races with the first stages dating back to more than a hundred years ago, media in Italy and France are naturally the main focus of this thesis.

Poděkování

I děkování má být pravdivé a upřímné. Děkuji PhDr. Davidovi Lukšů, Ph.D. za celkem čtyři velmi rozumné konzultace, které mě dovedly k tomu, aby práce měla logičtější a přehlednější formu, byť jsem mu to svým přístupem neudělal lehké. Dále rád poděkuji mimo jiné autorovi knih o historii cyklistiky Mgr. Tomáši Mackovi, který mi poskytl velmi cenné zdroje a rady ohledně práce. Děkuji též pracovníkům archivu knihoven Národního muzea a FTVS, kteří i ve výjimečné době dokázali pomoci s naleznutím správných pramenů. V neposlední řadě s potěšením zmíním svého cyklistického kolegu Vincenza Iannello, s nímž jsem překládal širokou škálu italských textů.

Klíčová slova

Cyklistika, Tour de France, Giro d'Italia, sport, L'Auto, Gazzetta dello Sport, závody, Flandry

Keywords

Cycling, Tour de France, Giro d'Italia, sport, L'Auto, Gazzetta dello Sport, races, Flanders

Title/název práce

Media Connected with Famous Cycling Races

Obsah

1.1. Úvod.....	8
1.2. Zrod sportovní žurnalistiky a její příchod do kontinentální Evropy	9
2.1. Cyklistické časopisy ve Francii před vznikem L'Auto	11
2.2. L'Auto (-Vélo) a konkurenční Le Vélo	12
2.3. Tour de France	13
2.4. Henri Desgrange	16
2.5. Zpravodajství L'Auto o Tour de France	16
2.6. Vývoj obsahu o cyklistických závodech v L'Auto	18
2.7. Předválečná cyklistická redakce L'Auto	19
2.8. Vnímání osobností závodníků	24
2.9. Vznik cyklistického profesionalismu	27
3.1. Původ italské závodní cyklistiky a zrod klasik	28
3.2. Italské listy věnující se sportu před vznikem Gazzetty dello Sport	29
3.3. Gazzetta dello Sport.....	30
3.4. Giro d'Italia	33
3.5. Jak noviny o prvních ročnících Gira informovaly	33
4.1. Cyklistické časopisy na území Čech.....	37
4.2. Další sportovní časopisy věnující se cyklistice na českém území.....	39
4.3. Referování v psaných médiích o nejvýznamnějších cyklistických závodech světa v současnosti	40
5. Závěr.....	43
6. Zdroje	46
6.1 Použitá literatura.....	46
6.2. Použité webové stránky a elektronické zdroje.....	46
7. Přílohy	49

1.1. Úvod

Cyklistika se řadí mezi nejtradičnější sporty na světě. V druhé polovině 19. století, kdy se veřejnost začala zajímat o sport, se stala v mnoha zemích absolutně nejsledovanějším sportem. Společnost lační po čtení o výkonech na hranici lidských možností, a tak vznikají stále delší závody. Na nově postavených velodromech se překonávají světové rekordy v mnoha rozličných disciplínách.

Na přelomu 19. a 20. století, kdy vznikají první cyklistické závody, které se udrží až do současnosti, se těší cyklistika s automobilismem nejvyšší sledovanosti. Až za nimi je v pomyslném žebříčku popularity například fotbal. Tehdejší noviny referují, jak v cílech jednotlivých závodů čekají na jezdce tisícihlavé davy.

V roce 1903 přichází redakce nového sportovního listu L'Auto s nápadem vytvoření prvního etapového závodu Tour de France. Práce se zabývá okolnostmi jeho vzniku a věnuje se též osobám, které stáli u jeho zrodu. Sleduje, kterak o závodě referoval tehdejší tisk a jak sháněl mecenáše na organizování náročných podniků.

Gazzetta dello Sport se v tu dobu stává v Itálii klíčovým organizátorem cyklistických závodů a v roce 1909 zvládá zorganizovat i závod kolem Itálie. Nejlepší italští cyklisté se stávají doma opravdovými celebritami a cyklistika se stává součástí tamější kultury.

Práce na autentických ukázkách z tehdejšího tisku ukazuje, jak noviny o závodě referovaly. Za zdroj posloužila italská kniha „Ciclismo“ pojednávající o historii tohoto sportu v Itálii, která obsahuje otištěné archivní stránky Gazzetty dello Sport.

Práci doplňují zmínky o společnostech, které na počátku 20. století přispěly k organizování závodu, případně platily první profesionální jezdce. Opět se klade důraz na ty subjekty, které existují dodnes.

Nejdůležitější část podkladů mi poskytl sportovní redaktor Mladé fronty NDES a autor knih o historii Tour de France a Giro d'Italia Tomáš Macek. Italsky psané publikace posloužily hlavně jako zdroj pro náhled na výtisky tehdejších novin. U ostatních zemí jsem k nalezení použil internet, případně jsem kontaktoval správce jejich sociálních sítí, jestli by mi nezaslali nějaké ukázky z dobového tisku.

Téma jsem si vybral kvůli své vášni nejen pro silniční cyklistiku. Na kole závodím na amatérské úrovni. Od mládí jsem v televizi sledoval uvedené cyklistické závody a díky knihám Tomáše Macka jsem si uvědomil o jejich spojitosti s novinami, bez nichž by nemohly existovat. Zaměřoval jsem se cíleně na závody, které se dodnes ještě konají, abych zjištěné informace mohl případně ještě někdy použít ve své novinářské kariéře.

1.2. Zrod sportovní žurnalistiky a její příchod do kontinentální Evropy

Sport si lidská společnost vytvořila jako prvek zábavy zpříjemňující život. Jako první o sportovních událostech začala referovat média ve Velké Británii v první polovině 19. století. Krátce na to se zrodil nový novinářský sportovní žánr i ve Spojených státech, kde se dostával k širokému publiku. A v této době se sportovní tematika v médiích rozšířila i do kontinentální Evropy.

Prvními sportovními odvětvími, o nichž média nejčastěji referovala byly dostihy, pěštní zápasy (boxovalo se ještě bez rukavic, ty se staly povinnými až roku 1867¹), lovectví, veslování, jachting, plavání, atletika a v Británii kriket. Informace o sportu byly součástí tištěných médií, jakožto specializované rubriky a teprve až od 20. let 19. století začaly v Británii vycházet specializované časopisy s výhradně sportovní tematikou. Tento druh tiskovin byl pro veřejnost v daných zemích až do počátku 20. století hlavním zdrojem informací o světě sportu. Na počátku 20. století se pak informace o sportu začaly objevovat jako specializované rubriky ve více tematických novinách, případně začaly vycházet přímo specializované sportovní deníky, které na rozdíl od časopisů vycházely každý pracovní den.²

Ve Spojených státech za rozmachem sportovní žurnalistiky stálo rozšíření tzv. penny pressu – levných novin, které psaly o méně závažných, ale zato více senzačních a atraktivních tématech. Čtenáři se rekrutovali hlavně z nově vzniklé městské střední třídy.³ Sportovních zápolení a jejich průběh a výsledky tak byly jasnou volbou k rozšíření obsahu penny pressu.

„Zřejmě jako první zavedl ve svých vydáních pravidelnou sportovní rubriku londýnský list *Morning Herald*.“⁴ Sportovní rubriky měly původně ale mimo americký penny press velmi malý rozsah a věnovaly se pouze lokálním zprávám, protože přenos informací před vylepšením telegrafu pro komunikaci na větší vzdálenosti v polovině 19. století byl velmi komplikovaný.

Velký potenciál sportovní žurnalistiky, jakožto atraktivního obsahu tisku zavěšil majitel listu *New York Herald* James Gordon Bennet. Noviny dávaly sportu stejnou důležitost jako například zprávám o násilí a zločinu. Bennetův list nebyl jediný, který se věnoval sportu, ale dokázal jako první na sportovní akce posílat rozsáhlý tým redaktorů, který následně velmi podrobně informoval čtenáře o jejich průběhu, zajímavostech a výsledcích.

Podobný prostor sportu jako *New York Herald* se snažil věnovat i vydavatel Horace Greeley ve svém listu *New York Tribune*. Zájmu čtenářů o sport měla pomoci i zvyšující se popularita baseballu. Šéfredaktoři listu nejprve ale zamítali, aby se o tomto sportu psalo, protože ho nepovažovali za populární.⁵ O propagaci baseballu se snažil Henry Chadwick, jenž uspěl 10.

¹ Britannica: Boxing - The Queensberry rules [online]. [cit. 2020-07-29]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/sports/boxing/The-Queensberry-rules>

² PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku*. Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK, s. 36

³ Sports media guy: The History of sport journalism [online]. [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.sportsmediaguy.com/blog/2017/5/9/the-history-of-sports-journalism-part-1-of-3>

⁴ PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku*. Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK, s. 37

⁵ Tamtéž jako předchozí poznámka

června 1856, kdy jeho zprávu z baseballu zveřejnil *New York Daily Times*. Chadwick též bývá považován za prvního amerického novináře, jenž se věnoval a psal články čistě se sportovní tematikou.⁶

Chadwick také publikoval ve společensko-zábavním týdeníku *New York Clipper*, ve kterém sport byl pevnou a nezbytnou součástí obsahu. Služby novináře Chadwicka využil i nedělník *Sunday Mercury*, který se pyšnil tím, že jako první nabízel pravidelný a ucelený obsah z baseballových zápasů. Chadwick si následně vysloužil přezdívku „otec hry“.⁷

Mediální magnát druhé poloviny 19. století Joseph Pulitzer vnímal sport jako téma, které má okamžitý dopad na čtenáře a těší se velkému zájmu. Proto ve svých novinách *New York World* nechal zřídit první samostatnou sportovní redakci v USA v roce 1883. Jeho rival vydavatel William Randolph Hearst zase ve svém listu *New York Journal* zavedl zvláštní sportovní přílohu. Stalo se tomu tak ale až v roce 1895.⁸

V Británii se v pozici nejpopulárnější kolektivní hry ocitl místo baseballu fotbal. Na zájem čtenářů o sportovní tematiky zareagovaly v roce 1888 liverpoolské noviny *Echo*, které přišly se speciálním vydáním, které vycházelo v sobotu večer. V tomto speciálním vydání byly prezentovány nejnovější výsledky fotbalových zápasů, na které čtenáři netrpělivě čekali... Vznikl tak svébytný žánr fotbalových večerníků, které vycházely už půl hodiny po skončení utkání. Reportéři volali telefonem, nebo telegrafovali do redakce, jak probíhá utkání, a reportáž tak vznikala skoro v živém čase.⁹

Co se týká cyklistiky jako takové, tak cyklistické časopisy se začaly vydávat ve sportovně nejrozvinutější zemi Evropy – Velké Británii – a to v době, kdy se jezdilo na vysokých kolech. Na ostrovech vznikl roku 1878 *Cycling Touring Club*, který sdružoval lidi, jež chtěli na novém vynálezu vysokého kola podnikat výlety a zlepšovat si tak fyzickou kondici. Cycling Touring Club od svého vzniku vydával oficiální měsíčník, který se stal nedílnou součástí činnosti tohoto klubu. Členská základna klubu se radikálně rozrůstala. Při založení měl klub 80 členů, o pět let později se do něj hlásilo už více jak 10 000 cyklistů.¹⁰

Ačkoliv se cyklistika rychle rozvíjela, musela čelit i problémům, kdy největším z nich byl problém britské závodní cyklistiky na konci 19. století a začátku 20. století spočívající v netoleranci policie vůči závodům. Policisté dokonce závody rozháněli a cyklisté často dostávali pokuty za nebezpečnou jízdu. Závodění se tak muselo přesunout jen na speciální velodromy, kde nehrozily střety s jinými vozidly a byly tak dle policie bezpečné.¹¹

⁶ *Sports media guy: The History of sport journalism* [online]. [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.sportsmediaguy.com/blog/2017/5/9/the-history-of-sports-journalism-part-1-of-3>

⁷⁷ WERNER, Lawrence A. Media made sport. *Media, Sports and Society*. Newbury Park, Kalifornie: PAGE Publication, 1989, s. 50-52. ISBN 0-8039-3243-X.

⁸ PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku*. Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK, s. 36

⁹ Tamtéž jako předchozí poznámka, s. 42

¹⁰ *We are Cycling UK* [online]. [cit. 2021-4-27]. Dostupné z: <https://www.cyclinguk.org/about/history/ctc-history-timeline>

¹¹ *Cycle SOS UK: The History of British Cycling* [online]. [cit. 2021-4-27]. Dostupné z: <https://www.cycle-sos.co.uk/the-history-of-british-cycling/>

V kontinentální Evropě začaly první sportovní časopisy vycházet ve Francii. V roce 1869 vznikl časopis *Le Vélocipède Illustré*,¹² jenž tak zareagoval na novou módu jízdních kol a zájem čtenářů o dění kolem nich. Cyklistika se posléze stala velmi populární a věnovalo se jí množství specializovaných časopisů, které stály za vznikem prvních dálkových cyklistických závodů.

Časopisy věnující se tematicky cyklistice vycházely v Evropě i v dalších zemích. Kromě Belgie a Itálie, kde se cyklistické závody těšily velké popularitě, vznikaly cyklistické časopisy například i v Německu a v českých zemích.¹³

2.1. Cyklistické časopisy ve Francii před vznikem L'Auto

Ve Francii, ale i v jiných zemích, vycházela v druhé polovině 19. století celá řada sportovních časopisů. Část z nich se přímo specializovala na cyklistiku. Některé noviny, které se místo sportu zaměřovaly hlavně na další témata, jako jsou politika a kultura, se také začaly podílet na organizaci silničních cyklistických závodů.

Organizátorem prvního dálkového silničního závodu na vysokých kolech mezi Paříží a Rouene byly noviny *Le Vélocipède Illustré*. Název by sice napovídal, že jediným tématem novin byla cyklistika, ale není tomu tak, noviny se zaměřovaly i na další sporty a dále také na kulturu, vědu, techniku a umění. Název novin vznikl díky v té době módní vlně vysokých kol, která prošla Francií v 60. letech 90. století. V listopadu roku 1869 pak noviny zorganizovaly první závod mezi městy Paříží – Rouene o vzdálenosti 123 kilometrů, který se svou trasou podobá současným závodům.¹⁴ První ročník tohoto závodu vyhrál Brit James Moore, jenž trasu zvládl za 10 hodin a 45 minut.¹⁵

Zánik novin částečně zapříčinila válka mezi Francií a Pruskem, jež probíhala v letech 1870-1871. Kvůli této válce poklesl ve Francii zájem o jízdu na kole. Noviny se pokusily koncem 19. století o obnovení činnosti, ale úspěchu nedosáhly.¹⁶

Velkého významu a stoupajícího nákladu naopak dosáhl časopis *Le Petit Journal*, v němž mezi lety 1887 až 1896 působil šéfredaktor Pierre Giffard. Ten uspořádal roku 1891 cyklistický závod Paříž – Brest – Paříž non stop. O průběhu tohoto závodu informoval právě tento časopis. A jeho náklad stoupal. V 90. letech 19. století dosahoval *Le Petit Journal* největšího rozmachu,

¹² Tamtéž jako předchozí poznámka

¹³ *Cyklistika 1884-2014* [online]. Praha, 2014 [cit. 2021-12-11]. Dostupné z:

<https://www.nm.cz/cs/file/d2d17208e2bfe301d9ae1ef0bea729f3/5847/Cyklistika.pdf>, s 66

¹⁴ POYER, Alex. *Les premiers temps des vélocé-clubs: apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*. L'Harmattan, 2003. ISBN 274753930X.

¹⁵ *Bicycle history: Famous cycling races* [online]. [cit. 2021-7-14]. Dostupné z:

<http://www.bicyclehistory.net/cycling/famous-bicycle-races/>

¹⁶ *LA LENGUA DEL CICLISMO EN FRANCÉS: ANÁLISIS SEMÁNTICO Y LEXICOLÓGICO* [online].

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID, s. 22, 2002 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z:

<http://webs.ucm.es/BUCM/tesis/fil/ucm-t26301.pdf>. UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID. Vedoucí práce Jesús Cantera Ortiz de Urbina.

kdy se prodával v milionu kopií a měl kolem pěti miliónů čtenářů, což ho řadilo mezi čtyři největší tituly v zemi.¹⁷

Na přelomu 19. a 20. století byl hlavní konkurentem časopisu *Le Petit Journal* časopis *Le Petit Parisien*. Tyto dva časopisy nespojovala jen tematika reportáží o cyklistickém dění ale také tematika politická, i když např. v případě tzv. Dreyfusovy aféry se *la Petit Paristen* posléze postavil na Dreyfusovu stranu. Naopak *Le Petit Journal* šířil názor, že Dreyfus je vinen.¹⁸

Hlavním sportovním počinem časopisu *La Petit Journal* a jeho šéfredaktora Pierra Giffarda byla, jak již píše výše, organizace cyklistického závodu Paříž–Brest–Paříž, který byl výjimečný svojí délkou 1200 kilometrů. První ročník měl veliký úspěch, když se do závodu vydalo na 206 cyklistů. Vítěz závod Charles Terront strávil na trati při jízdě bez zastávky na spánek téměř 72 hodin. Závod se jako mimořádná akce konal jen jednou za 10 let a naposled se oficiálně jel roku 1951. Dodnes se pořádá organizovaná vyjížďka napodobující trasu závodu.¹⁹

Ve stejný čas se proslavil také časopis *Le Véloce-Sport*, který vycházel v Bordeaux. Více než na reportáže a informace o závodním dění se zaměřoval na vznikající cykloturistiku. V časopise byly uváděny informace o pěkných trasách pro jízdní kola v okolí Bordeaux. Roku 1890 bylo časopisem oznámeno, že se 23. května 1891 bude konat závod se startem v Bordeaux a cílem na velodromu Buffalo v Paříži. První ročník ovládli Britové, již obsadili první čtyři místa.²⁰

2.2. L'Auto (-Vélo) a konkurenční Le Vélo

Největším konkurentem nově vzniklých novin *L'Auto(-Vélo)* bylo *Le Vélo* založené Pierrem Giffardem roku 1892. Ve své době se ve Francii jednalo o první noviny vycházející denně a věnující se tematicky jen oblasti sportu. Mimo jiné měly velkou zásluhu na popularizaci dálkového cyklistického závodu Bordeaux–Paříž a také přímo spolupracovaly s organizátory cyklistického závodu Paříž–Roubaix.²¹

Tento významný francouzský sportovní deník *Le Velo* založil Pierre Giffard v roce 1892. Kromě cyklistických závodů stál šéfredaktor Giffard jako organizátor i u dalších sportovních akcí jako byl např. Pařížský maraton.

Giffard původně působil v časopise *Petit Journal*. Kromě sportovní novinářiny se věnoval i beletristickému psaní. Stvořil na 30 románů a pět divadelních her. Psal i cestopisy, nebo knihy se sportovní tematikou.

Osudná se časopisu *Le Vélo* stala tzv. Dreyfusova aféra, neboť hlavní mecenáš listu a spolumajitel automobilky Jules-Albert de Dion odmítl noviny nadále sponzorovat (viz. kapitola

¹⁷ LASSEUR, G. *Le Petit Journal SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ: Le Petit Journal et son supplément illustré* [online]. [cit. 2020-05-18]. Dostupné z:

<http://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=http%3A%2F%2Fcent.ans.free.fr%2Fhistorique.htm>

¹⁸ Tamtéž jako předchozí poznámka

¹⁹ HASSAN, David. *A History of motorsport: A Case study analysis*. New York, 2012 s 55. ISBN 978-0-4-15--67788-2.

²⁰ *Randonneurs Ontario: Pierre Giffard* [online]. 2020 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z:

<http://www.randonneursontario.ca/history/giff.html>

²¹ *Randonneurs Ontario: Henri Desgrange* [online]. 2020 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z:

<http://www.randonneursontario.ca/history/henri.html>

L'Vélo). Naopak začal podporovat projekt závodníka a sportovního novináře časopisu *L'Auto* Henriho Desgrange, jemuž svěřil potřebné prostředky na organizování cyklistických závodů

V roce 1901 *L'Auto* přezvalo organizaci závodu Paříž–Brest–Paříž. V roce 1902 *Le Vélo* sice uspořádalo prestižní klání Bordeaux–Paříž, ale *L'Auto* o týden později zorganizovalo závod na stejné trase, ale s jinými jezdci. Šestnáctého ledna 1903 sice Giffard vyhrál soudní spor ohledně názvu a *L'Auto – Vélo*, kdy se dle soudního rozhodnutí muselo přejmenovat na *L'Auto*, ale přes tuto skutečnost dokázalo *L'Auto* zorganizovat první ročník cyklistického závodu Tour de France. Časopis *Le Vélo* nakonec zaniklo 20. listopadu 1904.

Historie časopisu později deníku *L'Auto* (jenž od druhé světové války vychází jako *L'Equipe*) se začala psát v 90. letech 19. století. Významným předělem ve francouzské společnosti jako takové nejen té sportovní se stala Dreyffusova aféra, která byla politickým skandálem, jež hluboce polarizovala a rozdělovala francouzskou společnost.

Šéfredaktor tehdejšího cyklistického listu *Le Vélo* Pierre Giffard napsal pro noviny *Le Petit Journal* komentář, v němž podpořil slavný článek Émila Zoly s titulkem „Žaluji“, který vyzýval k propuštění Dreyffuse, vzhledem k padělaným důkazům.. Tím rozčílil majitele listu, a ten tak upustil od podpory listu *Le Vélo*. Mezi francouzskými továrníky tenhle názor nebyl ojedinělý. Do podobného tábora patřil třeba i spoluzakladatel gumárenské firmy Michelin Édouard Michelin. Právě na jejich vynálezu – gumové galusce plněné vzduchem často jezdili vítězové cyklistických závodů, o kterých pojednává tato práce.²²

De Dion nechal v roce 1900 založit konkurenční časopis *L'Auto-Vélo*.²³ Plánoval, že bude přenášet novinky z téměř všech tehdy populárních sportů. Za šéfredaktora nového listu zvolili Hénriho Desgrange – pozdějšího významného organizátora samotné Tour de France.

K vydání prvního čísla *L'Auto-Vélo* došlo 16. října 1900. List používal žlutý papír, aby se odlišil od zmiňovaného konkurenčního *Le Vélo*, což ovšem nestačilo, Pierre Giffard, šéfredaktor *Le Vélo*, úspěšně zažaloval nový list za plagiátorství názvu. Desgrangově skupině tak příslušela povinnost si zkrátit název pouze na *L'Auto*. Nový list v prvních letech poměrně živořil a jeho náklad se pohyboval ve výši 20 000 výtisků na vydání.²⁴

2.3. Tour de France

Jak bylo uvedeno výše, nový list *L'Auto*. Nebyl moc úspěšný, a tak Desgrange v listopadu 1902 svolal redakci ke schůzi. Tehdy pětadvacetiletý George Lefèvre, reportér cyklistiky a ragby, vyslovil ideu založit první etapový závod, který by objel celou Francii. Nejdříve ho kolegové v čele s Desgrangem odmítali, že by takový krok byl pro noviny příliš riskantní, nicméně při dalším jednání s finančním ředitelem listu Victorem Goddetem se jejich stanovisko změnilo, protože Goddet potvrdil, že ani tak náročný cyklistický závod by list nezruinoval.²⁵

A tak dne 19. ledna 1903 vyšla na titulní straně listu *L'Auto* zpráva o založení šestietapového cyklistického závodu kolem Francie. Jeho trasa byla z dnešního pohledu sice prostá, spojovala

²² Édouard Michelin: *automotivehalloffame* [online]. 1.1.2002 [cit. 2021-7-14]. Dostupné z: <https://www.automotivehalloffame.org/honoree/edouard-michelin/>

²³ MACEK, Tomáš. *Příběhy Staré dámy*. Praha: Prostor, 2013, s. 38 ISBN 978-80-7260-277-3.

²⁴ L'Equipe: L'Auto. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://fr.wikipedia.org/wiki/L%27%C3%89quipe>

²⁵ MACEK, Tomáš. *Příběhy Staré dámy*. Praha: Prostor, 2013, s. 39 ISBN 978-80-7260-277-3.

jen nejvýznamnější města, ale vyznačovala se extrémně dlouhými etapami. V červenci 1903 cyklisté zápolili v následujících etapách:

1. etapa: Paříž–Lyon – 476 km
2. etapa: Lyon–Marseille – 423 km
3. etapa: Marseille–Toulouse – 423 km
4. etapa Toulouse–Bordeaux – 268 km
5. etapa: Bordeaux–Nantes – 425 km
6. etapa: Nantes–Paříž – 471 km²⁶

Trasa závodu Tour de France tak logicky spojovala největší francouzská města. List mimo oznámení trasy podrobně o nadcházejících závodech informoval tak, aby vzbudil zájem nejen čtenářů, ale i samotných závodníků. List představil největší adepty na výhru, kdy vycházel z výsledků předchozích umístění v cyklistických závodech a ve svých předpovědích byl poměrně přesný. Úspěšně předpověděl nejen pozdějšího vítěze Maurice Garina ale i čtvrtého Jeana Fischera. Z favorizované trojky se nedařilo jen Hippolytu Aucouturierovi, který kvůli žaludečním křečím musel závod vzdát hned v první etapě.²⁷

Prvním ředitelem závodu Tour de France a zároveň i reportérem přímo z trati byl mladý Geo Lefèvre, naopak pozdější ředitel Henri Desgrange raději zůstal ve své pařížské pracovně, neboť se obával neúspěchu. Přišel se ale podívat na dojezd poslední etapy, který se uskutečnil na dráze v Parku princů.

První ročník Tour znamenal pro *L'Auto* velký úspěch. Etapový cyklistický závod proběhl poměrně hladce, a především listu výrazně narostla čtenost. Což bylo vlastně účelem uspořádání takového závodu. Z tohoto je patrné, jak vzájemně propojené jsou média a cyklistické závody. Kdyby tisk o závodu neinformoval, nebyl by závod tak úspěšný, neúčastnilo by se ho tolik závodníků. a naopak zájem o informace o závodech ze strany čtenářů zvýšil několikanásobně náklad listu. Naopak konkurenční list *Le Vélo* se udrželo na trhu už pouze rok. Jeho ředitel Pierre Giffard se poté ocitnul bez práce, a tak souhlasil s nabídkou pracovat pro bývalého rivala na postu cyklistického reportéra.²⁸

Není bez zajímavosti, že druhý ročník Tour se nesl ve znamení podvodů a nevole přihlížejících. Organizátoři závodu museli řešit konflikty s vesničany, již zahradili cestu, a to i pomocí varovných výstřelů z revolverů. Závodníci si také často krátili cestu přesuny vlakem, včetně pozdějšího obhájce titulu Maurice Garina. Ředitel závodu Desgrange první čtveřici závodníků, která podváděla, pouze penalizoval. O míře jejich provinění se vedou spory dodnes. Případ ale rázně zakončila 30. listopadu 1904 francouzská cyklistická unie, která první čtyři jezdce z pořadí diskvalifikovala a oficiálním vítězem se stal původně pátý devatenáctiletý mladík Henri Cornet. Všechny tyto skutečnosti byly předmětem reportáží a informací, které v listu *L'Auto* vycházely a zajišťovaly i stoupající náklad.²⁹

„List *L'Auto* zaznamenával výrazný růst až do první světové války – v červnu 1913, kdy dosáhl svého vrcholu, vycházel v nákladu 330 000 výtisků. První ročník Tour znamenal pro list nárůst z 33 000 kopií na 65 000 a „speciály“ věnované prvnímu etapovému závodu světa se těšily ještě

²⁶ *Velopress* [online]. 2019, 2019 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://www.velopress.com/the-first-tour/>

²⁷ Tamtéž jako předchozí poznámka

²⁸ MACEK, Tomáš. *Příběhy Staré dámy*. Praha: Prostor, 2013, s. 43 ISBN 978-80-7260-277-3.

²⁹ Tamtéž jako předchozí poznámka

větší čtenosti. Válka ale způsobila výrazné omezení sportovních akcí, a tak list v této době hodně strádal, vycházel pouze na dvou stranách s nákladem 20 000 výtisků.“³⁰

Naopak po válce opět nabral na síle. Velmi zdařilé se stalo vydání z 24. června 1933, kdy při příležitosti dojezdu Tour vyšlo *L'Auto* ve 833 000 výtiscích. Po zániku *Le Vélo* se novinám snažily konkurovat tituly *Le Monde sportif* a *Les Sport*. Nedosáhly však zdaleka takové čtenosti a brzy zanikly. Jen ve třicátých letech představoval pro list velkou konkurenci večerní *Paris-Soir*, který dokázal do svého večerního čísla zakomponovat výsledky odpoledních dojezdů jednotlivých etap.³¹

Čelní postava listu Henri Desgrange zemřela v roce 1940. Až do jeho smrti se noviny orientovaly i na kolektivní rozvíjení francouzského národního vědomí. Během válečné okupace ale změnilly své politické orientování a začaly označovat protinacistické odbojáře za teroristy. Po osvobození byl tak list nakonec zakázán.

O jeho reinkarnaci se postaral někdejší Desgrangův kolega a také spoluorganizátor Tour Jacques Goddet. Nově založený list *L'Equipe* se začal znovu spolupodílet na organizaci Tour de France společně s novinami *Le Parisien*. *L'Equipe* jako největší francouzský sportovní tisk vychází dodnes s nákladem zhruba 240 000 kusů.³²

³⁰ PARIENTÉ, Robert a KOLEKTIV. *L'Équipe 50 and de sport*. Paříž: L'Équipe, s. 9, 1995. ISBN 2702124844.

³¹ Tamtéž jako předchozí poznámka s.13

³² L'Equipe: L'Auto. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://fr.wikipedia.org/wiki/L%27%C3%89quipe>

2.4. Henri Desgrange

Desgrange se narodil 31. ledna 1865 v Paříži. Vystudoval práva, bakalářský titul získal ve 20 letech a měl lukrativní nabídky, aby se stal advokátem. Začala ho ale výrazně více bavit cyklistika, a tak se právnické kariéry rozhodl vzdát.

Jako svůj první závod údajně absolvoval maratónské klání Bordeaux–Paříž 24. května 1891. Stal se členem asociace amatérských cyklistů a začal na velodromu cíleně trénovat. Za dva roky, 11. května 1893, se mu podařilo překonat světový rekord v hodinovce bez motorového vodiče. Na velodromu Buffalo v Paříži ujel 35 325 metrů. Dle svých slov vytvořil rekord, aby jeho laťku mohl někdo jiný překonat.³³

O rok později Desgrange přestoupil mezi profesionály. Na francouzském šampionátu na 100 mil obsadil šesté místo. Překonal ještě rekord v jízdě na 100 kilometrů s vodičem, na něj potřeboval 2 hodiny a 39 minut. Roku 1895 se pak závodní cyklistické kariéry vzdal, aby se mohl věnovat novinářině a později v rámci médií i organizování Tour de France.

Začal jako editor v časopisech *La Bicyclette*, *Paris-Vélo* a *Le Journal de sports*. Věnoval se též trénování, napsal příručku pro cyklisty s českým názvem „*Hlava a nohy*“. Stal se i významným cyklistickým činovníkem, od roku 1897 spravoval velodrom v pařížském Parku princů. Roku 1900 se mu podařilo zorganizovat první mistrovství světa v cyklistice. Původně s myšlenkou závodu kolem Francie nesouhlasil, protože ho považoval za riskantní, jelikož s organizací takového závodu se pojily velké finanční náklady. Při zahájení Tour de France ale posléze plně usedl do ředitelského křesla a nechal závod zaštitit svým jménem.

Sám Desgrange kladl na cyklisty obrovské nároky. Až do 30. let zakazoval používání nového vynálezu – přehazovačky. Podle něj byl ideálním závodem takový, který bude schopen dokončit jediný závodník, který se tak stane opravdu skutečným vítězem. Postupně od svých ideálů lehce opouštěl a etapy nechával zkracovat, hlavně z důvodu větší divácké atraktivity. Jezdcům pak přislíboval prémie, pokud budou po celý závod držet vysoké tempo.³⁴

Na vrcholu Col du Galibiér ve výšce 2556 metrů stojí jeho památník. Od druhé světové války navíc organizátoři Tour vyhlašují prémii pro toho, kdo první vyjede na nejvyšší stoupání celého závodu. Cena nese název „Souvenir Henri Desgrange“ a často stojí právě na Col du Galibier, pokud není v programu například vyšší Col d' Iseran. Výše odměny činí 5000 euro.

2.5. Zpravodajství L'Auto o Tour de France

L'Auto o prvním ročníku Tour de France informovalo 19. ledna 1903, kdy na titulní straně vyšel článek s prostým názvem „Tour de France“.

„*Největší cyklistická událost na světě – měsíční závod po trase Paříž–Lyon–Marseille*–

³³ DANCEY, Hugh a Geoff HARE. *The Tour de France 1903 - 2002: The Century of Sporting Structures*. Portland, Oregon: Frank Cass Publishers, 2003, s. 6-7 ISBN 0-7146-5362-4.

³⁴ DANCEY, Hugh a Geoff HARE. *The Tour de France 1903 - 2002: The Century of Sporting Structures*. Portland, Oregon: Frank Cass Publishers, 2003, s. 70 ISBN 0-7146-5362-4.

*Toulouse–Bordeaux–Nantes–Paříž - 20 000 franků na premiích – odjezd 1. června, příjezd 5. července do Parku princů v Paříži. V těchto dnech jsme ohlásili čtenářům našeho listu a dalším fanouškům cyklistiky tento obrovský projekt,*³⁵ začíná článek, který se dále věnuje délce jednotlivých etap a klade důraz na výši odměn zpravidla pro prvních šest závodníků v cíli. Závodníci získají prémie jednak za pořadí v jednotlivých etapách, ale i za celkové pořadí v cíli šestidílného klání.

V témže čísle se *L'Auto* věnuje i dalším cyklistickým závodům. Ve zprávě „*První šampionát v cross country na kolech vyhrál Lorgeou*“ informuje o silničním závodě, který se prvně jel jako mistrovství Francie. Zpráva o zhruba 120 kilometrů dlouhém závodě je rozdělena do několika kapitol: Kapitola „*Šílený provoz*“ líčí komplikace po startu na neuzavřených silnicích, kdy se peloton musel potýkat i s městským provozem. Část „*Krásné stoupání*“ popisuje, kterak došlo k nadělení závodního pole a závěrečný „*Příjezd před veřejností*“ udává, jaká panovala v cíli atmosféra a jaké rozestupy byly mezi závodníky. „*O jediný metr zvítězil Lorgeou před Dumenilem, třetí Martin ztrácel asi 400 metrů.*“³⁶

Tehdejší vydání *L'Auto* mělo šest stran, přičemž zhruba polovinu obsahu tvořila reklama. Pro čtenáře mohlo být nekomfortní, že pokračování textů na titulních stranách nalezl až na třetí straně. Tato forma – titulní list s reklamou na druhé straně – se udržela v *L'Auto* v celém období od jeho vzniku v roce 1903 až do července 1914.

Díky Tour de France se rozsah novin dočasně zvětšil na osm stran. Druhého července 1903 mohly poprvé reportovat o Tour de France: „*Historický den v cyklistickém sportu – brzký budík ráno - 60 závodníků na startu – a hejno fotografů – velký divácký zájem – první bitva na trati.*“³⁷ Zprávu doplňuje startovní listina účastníků s jejich startovními čísly a městy jejich původu.

Zhruba po intervalech 70 kilometrů mohli čtenáři sledovat pouť cyklistů do Lyonu. Prvních asi 80 kilometrů z Paříže do Fontainebleau absolvoval ve vozidle se závodníky reportér. Z průběhu závodní etapy se dozvídáme, že se v závěru 462 kilometrů dlouhé trati dostala do úniku dvojice Maurice Garin (favorit a pozdější vítěz) a 33letý amatér Émile Pagie, jehož jinak nejlepším výsledkem bylo deváté místo na Paříž–Roubaix. Veřejnost tímto jeho úspěchem byla silně překvapena.

Stejně vydání na straně šest informuje i o projektu *Gazzetty dello Sport* o závodě v Lombardii na 600 kilometrů.³⁸

Dne 15. července 1903 *L'Auto* píše o dosud poslední etapě Tour do Nantes: „*Etapa do Nantes, stále vede Garin.*“ Zprávu doplňují hlasy pěti korespondentů, kteří stáli ve městech na trati. Na závěrečnou etapu 19. července pak *L'Auto* lákalo již dva dny předem.³⁹

O posledním dni první Tour de France 20. července 1903 píše: „*Příjezd – Garinovo vítězství Na cestě do Ville d'Arayray Garin poráží Augereau a Somsona – v Parku princů 20 000 diváků na velodromu- 100 000 podél silnice – Pothier druhý v celkové klasifikaci – třetí Augereau – Muller čtvrtý.*“⁴⁰

³⁵ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **čtvrtý** (827).

³⁶ Tamtéž jako předchozí poznámka

³⁷ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **čtvrtý** (994).

³⁸ Tamtéž jako předchozí poznámka

³⁹ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **čtvrtý** (1004).

⁴⁰ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **čtvrtý** (1009).

Na titulní straně má též článek Henri Desgrange: „*Závěr: Naše první Tour de France je hotová. Všichni moji spolupracovníci jsou unavení, ale já jsem potěšen a byl bych rád, kdyby se podobné pracovní nasazení a uspokojení, které nám dal závod za poslední tři týdny, prodloužily na věčné časy. Jak těžká je taková práce, tak sladké jsou její plody.*“⁴¹ Slavnostní vydání k závěru závodu doplňují kresby příjezdu závodníků na velodrom.

O tři dny později se noviny Tour de France věnují už pouze okrajově, a to ve formě sloupků, které na adresu závodu napsali sportovní činovníci v sekci „*Ozvěny Tour*“. O další dva dny později 25. července přemítají o tom, jaké bylo Tour, sami autoři reportáží pro *L'Auto*.⁴²

V roce 1904 *L'Auto* pokračuje v podobném duchu. Den před startem (2. července) vydává seznam největší adeptů na výhru. Nicméně při první etapě přichází viditelná změna. Tour de France už pro *L'Auto* není absolutně nejdůležitější akcí na světě, neboť se dělí o titulní stranu se závody automobilů.⁴³

Z hlediska Tour byl pozoruhodný rok 1910, v němž závodníci poprvé zamířili do Pyrenejí. Henri Desgrange vyslal svého spolupracovníka Alphonse Steinése na průzkum případných tratí závodu v Pyrenejích. Cílem bylo, aby do závodu zahrnul i později mytický průsmyk Tourmalet. Steinés viděl, že cesty by byly pro cyklisty extrémně náročné, přesto trasu přes hory doporučil.⁴⁴ Desgrange byl na inovaci tratě náležitě hrdý a *L'Auto* připomíná, jak byla etapa 23. července výjimečná:

*„Navzdory očekáváním vyústila etapa z Bagnères de Luchon do Bayonne pouze ve 13 odstoupení ze závodu. Všichni, kdo nejsou členy profesionálních týmů, jsou stateční. Konec velkého závodu – křížová cesta nešťastného Garrigoua – mimořádné představení Lafourcarda – dnes na programu Bayonne–Bordeaux. Podrobnosti o závodu“*⁴⁵

Zprávu doplňovaly informace z několika dalších zdrojů, neboť etapu bedlivě sledovala i francouzská cyklistická asociace. Deník vyzdvihl počínání amatérských jezdců a vyčlenil pro ně speciální kategorii. Bylo tak možné vidět a srovnat žebříčky profesionálů a amatérů.⁴⁶

Naopak první alpská etapa z 15. července 1911 příliš velký rozruch nepřinesla. Zpráva se nijak neliší od „běžných“ rovinatých etap v předchozích ročnících. *L'Auto* dokonce informuje i o souběžně probíhajícím závodě Paříž–Milán.⁴⁷

2.6. Vývoj obsahu o cyklistických závodech v *L'Auto*

Při studiu předválečného *L'Auto* zjistíme, že cyklistika patřila mezi nejdůležitější rubriky. Pravidelně se umísťovala za motorsportem, až za ní byly týmové sporty, nebo box. Francouzský

⁴¹ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **čtvrtý** (1009).

⁴² *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **čtvrtý** (1011).

⁴³ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **pátý** (1359).

⁴⁴ MACEK, Tomáš. *Příběhy Staré dámy*. Praha: Prostor, 2013, s. 69-70 ISBN 978-80-7260-277-3.

⁴⁵ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **jedenáctý** (3568).

⁴⁶ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **jedenáctý** (3568).

⁴⁷ *L'Auto: automobile-cyclisme*. Paříž, 1903, **dvanáctý** (3924).

list vždy věnoval maximální možný prostor Tour de France. Už během zimy oznamoval, v jakém termínu se bude nejvýznamnější závod konat a jaké prémie čekají na vítěze.

Před startem závodu navíc publikoval profily jednotlivých favoritů, po každé etapě podával podrobnou reportáž o tom, jak závod probíhal. Volné dny vyplňovaly zejména komentáře významných osobností k probíhajícím závodům. Zajímavosti ale je, že list neuveřejňoval žádné rozhovory, týkající se závodu.

L'Auto se nevěnovala ve svých reportážích jen Tour de France i když ta měla vždy největší prostor, ale informoval i o dalších cyklistických závodech v Evropě, např. o závodech Gira d'Italia. Při prvním ročníku závodu Gira d'Italia vyslalo *L'Auto* na místo reportéra, a tak věnovalo závodu průměrně 13 % stránky. Zájem v prvních letech ale postupně klesal. Nejhorší byl ročník 1912. Do celkového pořadí se počítal součet výsledků jezdců jednotlivých týmů, a tak nebyl vyhlášen žádný individuální vítěz. Francouzi do Itálie své profesionální týmy neposlali jednak z důvodu mediální nezajímavosti pro francouzské publikum, jednak z důvodu konání cyklistický závod Kolem Belgie ve stejném termínu. Ročník 1912 hodnotí i italský novinář Pjier Bergonzi jako nepovedený.⁴⁸

Zájem o italský závod ale stoupl hned s návratem k individuální klasifikaci, přestože francouzští cyklisté nehráli v závodě významnou roli. Zájem pak v posledním předválečném roce poklesl, přestože se poprvé hodnotil celkový čas strávený na trati a první etapa přinesla pozoruhodné události kvůli počasí v horském průsmyku Sestrière.⁴⁹

Za povšimnutí stojí, že rubriku cyklistiky většinou otevíral článek informující o novinkách chystaných na Tour de France, který měl větší rozsah než zprávy z dalších uskutečněných cyklistických závodů.

2.7. Předválečná cyklistická redakce *L'Auto*

Předválečné jádro cyklistické redakce tedy tvořil šéfredaktor listu **Henri Desgrange**, který měl na starost zejména organizaci samotného závodu. Z jeho textů je ale patrné, že se i osobně účastnil vybraných etap, které absolvoval doprovodnou limuzínou a měl tak přímý kontakt se závodníky.

Výrok, který se objevuje v knize Tomáše Macka „Příběhy staré dámy“ je tedy lehce zavádějící. Na straně 39 se uvádí: „*Henri Desgrange se obává: Bude to fiasko a moje reputace utrpí. Na start raději ani nepřijde, závod nedoprovází.*“⁵⁰

Desgrange dle svých textů první ročník opravdu osobně nedoprovázel, ale dění bedlivě sledoval, když shromažďoval zprávy od korespondentů.

Nevíme, co na Tour de France obdivovat nejvíce, jestli obdivuhodnou odvahu jezdců, nebo nadšené přivítání, které je jim všude připraveno.

„*Zprávy od našich dopisovatelů nám všude naznačují, kde je divákům líto, že už peloton*

⁴⁸ MONTI, Andrea. *100 Volte Giro*. Milano, 2017, s. 20

⁴⁹ Tamtéž jako předchozí poznámka, s. 24.

⁵⁰ MACEK, Tomáš. *Příběhy Corsa rosa: Sto ročníků Giro d'Italia*. Praha: Prostor, 2018, s.21, ISBN 978-80-7260-377-0.

neuvidí, a kde se teprve čeká na „bravo“ a povzbuzování, které vyvanou ze skutečné horečky netrpělivosti.

Sportovně jinak mrtvá města se probouzejí, získávají informace, dělají si starosti a ptají se, kdy dorazí tito obři silnice, jejichž zápal je neúnavný. Z tohoto pohledu byla etapa Marseille–Toulouse určitě nejzajímavější. Právě tuto část Francie jsem se rozhodl navštívit během Tour de France. Právě toto statečné jižanské obyvatelstvo vzdalo L'Auto největší hold.“⁵¹

Psal Desgrange po třetí etapě prvního ročníku Tour 7. června 1903.

Desgrange působil jako člověk hájící zásady fair-play, který se snažil o to, aby závodníci měli rovné podmínky. Všiml si jejich charakteru a z jeho textů bylo patrné, že k některým účastníkům, jež dříve porušili pravidla závodu, má averzi.

Ke skandálu z roku 1904 se vyjádřil v předvečer ročníku 1905. Osmého července nechal v L'Auto otisknout.

Hodiny, které následují po sobě, měsíce a roky, které plynou, mění naše minulé zoufalství ve sladké sny. Přeměňme naše odrazování v nové a velmi mladé iniciativy. Pamatuji si, že minulý rok jsem ztratil veškerou chuť odstartovat Tour de France. Skandál v Saint-Elliene a Nimes, podvody závodníků a jasně definovaná zaujatost některého našeho počínání, kdy jsme se neřídili našimi nařízeními a projevíli jsme minimum poctivosti. To vše nás hluboce odradilo, a dokonce jsme zvažovali možnost, že tuto velkou cyklistickou akci neuspořádáme. Přesto jsme na prahu třetí Tour de France s novými předpisy a aktualizovanou trasou, která má o více jak 600 kilometrů více.⁵²

Psal velmi barvitě, nešetřil přídavnými jmény a přirovnáními. Jeho texty se tak od současné sportovní žurnalistiky liší, neboť fakta jsou rozložena v delších popisných pasážích a málokdy svůj text začíná nejdůležitější událostí.

Osmého července 1907 například před startem Tour de France publikoval text s titulkem Hrubý úkol, kde naráží na kolorit závodu, který se pro něj stává trochu stereotypem, přestože stále pracuje na jeho vylepšení.

Po dobu jednoho měsíce se muži budou snažit nabrat energii na připravených bufetech, zdřímnout si na pohodlných polštářích vagónů, spát v přijatelných hotelech a znovu hodně jíst. Účty jim za to budeme hradit, ale přesto se tito muži vrátí do Paříže vyčerpanější jako nikdy předtím.

Během téhož měsíce budou traťový maršálové tyto muže dirigovat, připravovat jim posilující nápoje, dávat jim příkazy a také cestovat vlakem. Taktéž se vrátí vyčerpaní. Šéf toho celého změní způsob pohybu, protože celých 5000 kilometrů ujede v luxusní limuzíně firmy Lorraine-Diétrich. Po návratu do Paříže bude ale tak unavený, že bude přísahat bohům, že organizace už na sebe nevezme. Těšíme se však na úlevu po posledním výšlapu.⁵³

Dalším reportérem L'Auto byl **Géo Lefèvre**, který však neměl v novinách L'Auto zase tolik šancí se beletristicky projevit. Byl očitým účastníkem závodu, který se přemísťoval mezi kontrolními body hlavně vlakem a zapisoval, jaký byl průběh závodu. Jeho zprávy z trati tak

⁵¹ L'Auto: Automobile - Cyclisme. 4. Paříž, 1903.

⁵² L'Auto: Automobile - Cyclisme. 6. Paříž, 1905.

⁵³ L'Auto: Automobile - Cyclisme. 8. Paříž, 1907.

hlavně popisují, v jakém pořadí závodníci projížděli, ale zvládá si všímat i detailů, jakým fyzickým dojmem účastníci působili. Jeho texty příliš na úvodní strany nepronikaly. Jeho prostorem byla třetí strana, kde se obvykle nacházel dlouhý referát z etapy.

270 km – Nevéres (Od našeho zpravodaje z Nevéres, kam dorazil za hodinu rychlíkem) Na nádraží mě přijala delegace tamějšího sportovního klubu v čele s jejich předsedou. Kontrolním bodem byla velmi dobře označená kavárna vlajkami a transparenty. Ničeho nechybělo, díky organizaci klubu Velo Sport Nivernais. Město, které je obvykle velmi klidné, cítilo dnes veliké napětí. V devět hodin sem přijíždějí rozhodčí.⁵⁴ Zachycoval ve vydání z druhého července 1903 situaci na kontrolním bodě.

Lefévrův význam pro pořádní závod byl obrovský, neboť se podílel i na samotné organizaci a se závodem putoval. Ke druhému ročníku, zahájeného prvního července 1904 tak mohl napsat úvodník.

Máme tu předvečer druhé Tour de France. Vloni, když přišel náš ředitel Henri Desgrange s touto myšlenkou kolosální zkoušky, to nevzbudilo jen nadšení sportovců, ale také pochybnost a nedůvěru. Už nyní je to náročné na organizaci.

Pro závodníky je potřeba poskytnout místo k odpočinku, kde se během noci a následující dne zotaví z únavy. Jak chcete postavit závod o délce 2500 kilometrů, včetně pojízdných kontrol, pokud odjezdy a příjezdy závodníků vyžadují, tak velkou mobilizaci organizátorů? Doufám, že znovu objevíme po roce muže, kteří se budou na organizaci podílet jak v Paříži, tak v Lyonu, nebo Marseille. Také se snad najdou houževnatí amatéři, kteří trasu zvládnou sami bez podpory.⁵⁵

Podobně jako Desgrange uznával závodníky, kteří na trati bojovali čestně a nepokoušeli si vybojovat výhodu nečestnými praktikami. Ve skandálním roce 1904 byl přímo v centru dění, které svými obviněními rozpoutal závodník Faure.

Od Faureho nám přišel dopis, že se vzdává, aby se vyhnul atentátu. „Před koncem závodu se mi to zdálo trochu jako silná káva.“ Na závodníkovi je navíc viditelná únava a přes svou kvalitu se na kole jen vláčel.

Pak byl Faure iniciátorem skandálu v Saint-Elliene, aby se přidal k solidaritě s vrahy závodu a neobával se, že ho nikdo neučiní odpovědným za to, co se stalo? Dobrá rada pro velmi mladé, milý Faure.

Byť v našem závodě získal sympatie, tak příští rok za sebou nechá jen směšné obvinění, které rozhněvalo tři kolegy, že jednomu naházal písek do očí a navrch přidal tvrzení, že jsou všichni proti němu. Těchto věcí by si člověk, který dokončí závod, neměl dovolit.⁵⁶

Robert Coquelle byl původně zaměstnancem konkurenčního *L'Vélo*, ale v *L'Auto* si vydobyl také výraznou pozici, když často psal úvodní články. Měl zkušenosti s pořádáním menších závodů a díky tomu se znal se spousty závodníků. Ve svých textech znalost jednotlivých cyklistů využíval a snažil se je také vyzpovídat.

⁵⁴ *L'Auto: Automobile - Cyclisme*. 4. Paříž, 1903.

⁵⁵ *L'Auto: Automobile - Cyclisme*. 5. Paříž, 1904.

⁵⁶ *L'Auto: Automobile - Cyclisme*. 5. Paříž, 1904.

Velmi dobře znal jednotlivé závodníky a sportu, jako bývalý závodník, skvěle rozuměl.

Šťěstí udatného Trousseliera je čím dál větší. Je to on, kdo drží v celkové klasifikaci vedení po konci páté etapy. Jediný muž, který by mu mohl závod ztěžovat, nemohl do včerejší etapy nastoupit pro prudké bolesti žaludku. Ani Aucountierovi se závod zdramatizovat nepovedlo.

Závodník Petit-Breton si stěžoval, že inspektor Abran nestartuje závod naší oficiální vlajkou. Náš redaktor Victor Breyer, aby ukázal svou nestrannost, předal tyto podmínky organizátorům. V neposlední řadě gratuluji všem, co jsou ještě v závodě,⁵⁷

Při psaní zpráv ze závodů Coquelle rád situace plasticky líčil s jistým citem pro detail, 17. července 1906 o osmé etapě tehdejšího ročníku psal:

A tak jsou naše srdce v Toulouse uprostřed bláznivé veřejnosti. Přečtěte si líčení etapy, která shodila z paluby mdlého La Craua, rozbité silnice sesadili Héraulta a Audeho. Nakonec poněkud monotónní etapu narušilo nejen pohoří táhnoucí se od Narbonne k břehům Garrony, ale především strašný vítr a pálicí slunce.

To však nebyly jediné překážky, co favority zastihly. Stalo se neuvěřitelné neštěstí, které postihlo favorita trasy – Reného Pottiera spadl a sním i Marcel Cadolle a další. Tato velká chyba způsobila, že Pottier ztratil několik bodů v celkové klasifikaci. Je to muž, který si to může vynahradiť, naštěstí pro něj.

Mužem dne je Trousselier. Než vstoupil do Parku Princů, musel prokázat velké srdce a velkou touhu.

Coquelle byl ve své době také významným organizátorem sportovních akcí. V roce 1906 připravil rozsáhlý doprovodný program ke startu Tour de France. Pařížané mohli navštívit celý festival cyklistiky. Atrakcí se stala i samotná registrace jezdců, kde Coquelle zvládal vyzpovídat jednotlivé favority.

Třetího července 1906 psal:

Atmosféra velmi dobře vystihuje, s jakou netrpělivostí závodníci a diváci čekají na zahájení akce v Neurilly, hodna za závodem dosáhla tento týden neuvěřitelných rozměrů. Pokud ti, co se rozhodli strávit slavnou noc pod hvězdami, svůj příslib neporuší, tak se na start přijde podívat pěkný dav.

Závod tandemů

Nyní je vhodné si prostudovat detail programu této kategorie, která se pojede samostatně na velodromu. Tandemový závod, který měl dříve déle než šest hodin, byl zredukován na tři hodiny. Podle seznamu uvedeného níže je vidět, že startovní pole je kvalitně osazeno. Začátek bude přesně v osm hodin a 30 minut večer.

Tři hodiny na stroji Senlově představují velký test vyžadující šílené úsilí. Závod bude obsahovat následující prémie. Po první hodině dostane vedoucí tým 80 franků, druhý 50 a třetí 30. Po druhé hodině jsou odměny 120, 70 a 50. Na konci třetí hodiny jsou prémie 300, 200, 100, 80, 60 a 40 franků. Zde je seznam zapsaných účastníků.⁵⁸

⁵⁷ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 7. Paříž, 1906.

⁵⁸ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 7. Paříž, 1906.

Je podstatné zmínit, že Coquelle byl ředitelem ve své době významného velodromu v Parku Princů, kde se pravidelně konaly závody.

„Je jisté, že pokud si najdeme čas na to své oblíbené, tak dnešní párty na velodromu Buffalo bude jednou z nejlepších oslav, jakou můžeme dnes uspořádat. Pokud se zúčastníte sportovního testu o rozsahu jako je Tour de France, narazíte na něco, co nemůžete vidět každý den,“⁵⁹ propagoval Coquelle roku 1906 velodrom, který spravoval.

Významným předválečným autorem byl i spisovatel a sportovní novinář **Victor Breyer**. Stylem se příliš nelišil od ostatních autorů. Používal hodně přídavných jmen, o cyklistech psal s respektem. Dostal se jak ke psaní úvodníků před startem závodu, tak k reportování z jednotlivých etap.

Bezpochyby se v debatách o této etapě vylilo mnoho inkoustů, ale L'Auto její uspořádání nevzdalo, přestože je leckdo považoval za nemožnou. Přestože minulá etapa z Perpignanu do Luchonu byla také těžká, nestala se příliš zajímavou a mě přepadla deziluze. Prohlašuji, že dnes to bylo ale neprosto jiné. Neuvěřitelné, šílené, neslýchané! To je vše, co jste na této trase mohli vidět.

Psal Breyer o významné etapě z 22. července, neboť v ní organizátoři prvně zahrnuli významná pyrenejská stoupání, jež se do itineráře závodu dostávají dodnes.

Předtím v roce 1906 se zhostil komentování závěrečné etapy, při níž hodnotil celý závod.

Čtrnáctá

Gigantický sportovní epos, jehož poslední dějství se právě odehrálo, ve mně evokuje vzpomínky na školu a připomíná mi ty hrozné bitvy, kde řady, jimiž prochází hromový blesk protíná stránky naší historie a pluky mizí ze světa. Je tu sotva pár přeživších, jejichž příběhy udržují vzpomínky na děsivé šoky při závodě. A za to jsme byli vysvobozeni na mírumilovnější půdě. Díky bohu za to!

Vyjelo 77 bojovníků, ale vrátilo se jich pouze 14.

Spousta mužů zůstala na cestě přemožena únavou, nesmírným úsilím, které nikdy neskončilo. Všechny patníky našich francouzských silnic viděly padat opozdilce a závod jich za sebou zanechal celé armády. Ti, co vydrželi, oslavuje Paříž jako hrdiny⁶⁰

Spisovatel **Christophe Ravaud** se profilově podobal Breyerovi. Nemohl se pyšnit výraznou sportovní minulostí, ale osobně se účastnil závodu a byl tak u nejdůležitějších momentů.

Po obrovském boji v pyrenejských průsmycích – ve vedení s náskokem Lafourgade, za ním se ženou Oloron s Mauléonem. Octáve Lapize a Albini se připojují k lidrovi a Lapiz posléze triumfuje. Úžasný počín Garrigoua, ale Faber v celkové klasifikaci prohrává jen o dva body. Jedenáctá etapa Bayonne – Bordeaux

Muži z hor

Etapa, které jsme se všichni báli, z Bagnéres de Luchon do Bayonne se stala impozantním jevištěm. Jezdci museli překonat průsmyky Peyresourde, Aspin, Tourmalet a Aubisque, které

⁵⁹ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 7. Paříž, 1906.

⁶⁰ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 7. Paříž, 1906

pro ně zinscenovaly hru. My, kterým se poštěstilo, jsme mohli dorazit až do výšky 2122 metrů nad mořem, kam přijeli první Garrigou s Lapizem. – Ch. Ravaud

Navzdory velmi brzkému času vítal jezdce u startu veliký dav diváků. Jejich zástup se táhl celým údolím Tallé d'Aure a 67 závodníků se do etapy vydalo plnou rychlostí. První jeli Gustave Garrigou a Octave Lapiz, kteří pláchli svým konkurentům v průsmyku Peyresourde. Na vrcholu sklidili dlouhý potlesk ve stoje. Za dvě minuty jsme mohli zkontrolovat, kterak se vede Blaisee.

Kolosální etapa

Bezpochyby se v debatách o této etapě vylilo mnoho inkoustů, ale L'Auto její uspořádání nevzdalo, přestože je leckdo považoval za nemožnou. Přestože minulá etapa z Perpignanu do Luchonu byla také těžká, nestala se příliš zajímavou a mě přepadla deziluze. Prohlašuji, že dnes to bylo ale neprosto jiné. Neuvěřitelné, šílené, neslýchané! To je vše, co jste na této trase mohli vidět.⁶¹

Líčil Ravaud dění v nejvýznamnější etapě ročníku 1910. Tentýž autor se věnoval i předvečeru první etapy Tour.

Všechny plány pytláků

Ti, co tvrdí, že utrpení jako Tour de France ztrácí svou prestiž se mohou přijet přesvědčit. Pokud navíc bude pěkné počasí, uvidí, jak se na předměstí kolem Mont Martru jen hemží sportovci a že L'Auto je populárnější jak kdy jindy a že sport zajímá ještě více laiků než v minulosti.

Už v posledních letech jsme měli na našem dvoře davy, ale nebyly tak velké jako včera. Dav byl tak obrovský, že jsme museli zavolat bezpečnostní službu a od dvou hodin stáli policisté poblíž naší redakce, aby jezdci s koly mohli vstoupit na nádvoří k registraci.

Ještě sám nevím, jak jsem mohl pracovat mezi křikem, vrískotem a jásotem, který během odpoledne neustal ani na minutu. Opakuji vám, že jsem nikdy neviděl takového nadšení.⁶²

2.8. Vnímání osobností závodníků

L'Auto zvládalo svým vlivem vytvářet jedny z prvních cyklistických celebrit. Jeho šéfredaktor Desgrange popularitu jezdců podporoval. První favoritem a zároveň vítězem Tour de France byl zmiňovaný Maurice Garin, jenž se na titulních stranách L'Auto vyskytoval již před startem závodu. Noviny mu nicméně nedávaly tolik prostoru, spíše se věnovali tomu, že závod hladce probíhal.

Explozi přinesl kontroverzní ročník 1904. Desgrange neudržel moc nad závodem a do jeho výsledku zasáhlo rozhodnutí tehdejší francouzské cyklistické federace. Kvůli této aféře Garin musel na přerušit svou cyklistickou kariéru a na první místa se již nevrátil.

⁶¹ L'Auto: Automobile - Cyclisme. 11. Paříž, 1910

⁶² L'Auto: Automobile - Cyclisme. 11. Paříž, 1910

Velice zajímavý text publikoval 12. července 1908 **Théodore Vienne**. Vlastník textilky v Roubaix přišel s myšlenkou postavení velodromu, na němž by finišoval závod z Paříže. Tour de France navíc v tomto období začínala po osvědčené trase do Roubaix.

Pravidelně spolupracoval s L'Autem, neboť roli novin na pořádání tohoto závodu bychom mohli označit moderním pojmem mediální partner, ale do novin pravidelně nepřispíval. Vienne též cyklistice dobře rozuměl a z jeho textu je evidentní vztah ke sportu.

Předvečer bitvy

Dalších dvacet hodin a už se po šesté se naši silničáři vydají na parádní trasu Tour de France. Všichni momentálně čekají a já vám garantuji, že byste chtěli stát na cestě z Paříže do Roubaix.

Tam započne strašná bitva, která skončí až devátého následujícího měsíce, poté co závodníci Tour de France vyšplhají na Ballon d'Alsace a vyšplhají za cenu vynaloženého úsilí na neuvěřitelný Col de Pote.

Pokud je vyslechnete všechny jeden po druhém, všichni vám řeknou, že jsou úžasně připraveni na to, abych se jejich jména zapsala do dějin závodu. To zahrnuje jména Maurice Garina, Corneta, Louise Trousseliera, ale je tu například i René Pottier, nebo Petit Breton.

Garrigou, klidný jako obvykle, nám řekl, že doufám, že si přivlastní velkou a klasickou akci.

Text dále pokračuje informacemi o rozpoložení závodníků.

Ročník 1905 přinesl triumf Louise Trousseliera, jehož si noviny všimaly i v dalších letech.

Prvním zahraničním jezdcem, jemuž noviny věnují speciální pozornost byl Lucemburčan Francois Faber.⁶³

V textu se zmiňuje vítěz ročníku 1906 René Pottier, jehož si novináři všimali pro jeho vrchařské dovednosti. První výraznou hvězdou se stal závodník figurující pod pseudonymem Lucien Petit-Breton, jehož věhlas se dostal také do italské Gazetty dello Sport. „Giovanni Gerbi byl po strhujícím stokilometrovém úniku dojet francouzským duetem Lucien Petit-Breton-Gustave Garrigou. V závěrečném spurtu pak Gerbi prohrál s držitelem světového rekordu z týmu Bianchi v hodinovce bez vodiče Petit-Bretonem,“ psaly noviny 15. dubna 1907.

V roce 1908 Petit-Breton dokázal jako první člověk obhájit výhru na Tour de France. Ravaud ovacemi nešetřil

Zbožnění Petit-Bretona

Šestá Tour de France skončila ve znamení apoteózy (oslavy, kdy dochází ke zboštění hlavního protagonisty). Legie cyklistů kolovaly mezi dvěma zálivy. Dá se říct, že celé dlouhé túry dosud nepřinesly tak výrazný úspěch.

Hlas, kterým jsem před dvaceti čtyřmi hodinami promluvil, se naplnil. Je jím úžasný Petit-Breton, kdo nejlépe načetl poslední etapu z Caen do Paříže, konkrétně do Parku Princů. Potřebuješ ještě jednu povědět o sportovním zázraku? Petit-Breton demonstroval svou medvědí sílu.⁶⁴

⁶³ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 9. Paříž, 1908

⁶⁴ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 9. Paříž, 1908

Poté přišla éra zahraničních vítězů. Prvním zahraničním cyklistou, který dokázal závod vyhrát, se stal Lucemburčan Francois Faber. Roku 1909 se píše o jeho výhře.

Triumf Obra

Lidský závod

Vloni nám vítěz třech po sobě jdoucích Tour v Parku Princů ukázal znamenitého člověka Françoise Fabera. Ted', když vstoupil do arény jako vítěz, prohlásil: „Můžu odejít do důchodu, přichází další muž, který je mně hoden a je to Francois Faber.“ Sedmý ročník ukázal, že Faber je opravdu důstojným nástupcem.⁶⁵

Reakce na belgická vítězství ve francouzských novinách

Roky 1912 až 1914 přinesly tři belgické výhry. Noviny držely nacionalismus na uzdě. Belgické cyklisty považovaly za rovnocenné kolegy a nebraly jejich výhry jako selhání Francouzů.

Defraye snadno triumfuje

Děkuji

Tady je konec a troufám si říct, že i dobře končí naše desátá Tour de France. Dítě L'Auto by se mohlo každý rok dostávat do ústraní, ale já zůstává konsternován tím, že nikdy nebylo populárnější a lepší než letos. Jak skvělé vítězství Belgičana.

Zdá se dokonce, že Defraye poskytl francouzským sportovcům příležitost dokázat, že nejsou tak šovinističtí, jak se jim vyčítá. Belgičtí sportovci naopak dokázali svou oprávněnost, jak se hrnou do Paříže ke startu, když do závodu vtrhnou se svým přízvukem a prolomí mnoho překážek na velodromu.

O Defrayovi jsem řekl již příliš mnoho a myslím, že ho velmi dobře znám. Ze zkušeností budeme profitovat i právě v těchto dnech, kdy připravujeme předpisy na ročník 1913.⁶⁶

Psal po konci ročníku 1912 Henri Desgrange. Následující dva roky přinesly výhry fenomenálního závodníka Philipa Thyse, jemuž kariéru pokazila válka, neboť ve své době byl dle výsledků často suverénní.

Epilog Tour 1913 připomíná, že nováček Thys na startu vůbec nepatřil mezi favority. O rok později závod vyhrál už jako hlavní kandidát.

Belgie do třetice

Zastavme se!

Tour de France je u konce a je dobře uzavřená. Používám tyto slovo, protože naše organizace se vrací k tomu nejlepšímu.

Tour de France se vrací jako nejlepší, co proti tomu říct? Thys vyhrál Tour v roce 1911 v kategorii nezávislých. Tour de France vyhrál i jako profesionál v roce 1913 a dokázal ji vyhrát znovu i v roce 1914. Jak vidíte, toto trojité vítězství není a nemůže být náhoda. Je to triumf složený ze všech kvalit tohoto pohledného sportovce. Je skromný, byť by mohl být na

⁶⁵ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 9. Paříž, 1908

⁶⁶ L' Auto: Automobile - Cyclisme. 13. Paříž, 1912

*sebe pyšný. Včerejší datum bude znamenat velký den v kariéře velkého závodníka.*⁶⁷ Psal těsně před první světovou válkou Henri Desgrange.

Shrnutí kapitoly

Do *L'Auto* přispívaly před první světovou válkou různorodé osobnosti z řad sportovních činovníků, bývalých sportovců a samozřejmě sportovních novinářů. Jejich řada ale nebyla zase tak příliš široká a v prvních 12 ročnících Tour neprošlo jádro redakce radikálními změnami. Autoři se v zprávách a článcích vyjadřovali různorodým slohem a vyjadřovali své názory. Někteří z nich měli k závodníkům velmi blízko, protože jejich další činnost byla úzce navázaná na závodní cyklistiku.

Z textů zmiňovaných autorů jsou patrné rozdíly ve vnímání cyklistiky. Pro ředitele závodu a novin *L'Auto* Henriho Desgrange byla největší ctností férovost ve sportu. Oceňoval nejen sportovní výkony nejlepších závodníků, ale také odvahu a bojovnost amatérů, kteří zápolili s těžkými trasami. Ostře se vymezoval proti podvodníkům, kteří narušovali duch závodu. Na druhou stranu se snažil, aby podvodníci měli ve sportovním světě šanci na nápravu. Jeho cílem nebylo podvodníka ze závodu doživotně vyloučit. Volil mírnější tresty. Přistižený například dostal trest v podobě připočtení času, ale mohl v závodě pokračovat a svůj prohřešek částečně nahradit.

V rámci přispěvatelů do listu byl Desgrangeho protikladem Robert Coquelle. Důvodem bylo, že se sám podílel na organizování menších závodů a jeho cílem bylo udržování dobrých vztahů s nejlepšími jezdci, aby je snadněji přesvědčil k účasti v jeho podnicích. Pro čtenáře bylo výhodou, že často s nejlepšími závodníky hovořil a věděl tak o jejich aktuálním rozpoložení.

Orientoval se výrazněji na tehdejší největší hvězdy startovního pole a jeho zprávy se nevěnovaly odvážným amatérům, kteří se pokusili závodu účastnit. Naopak Desgrange jim ve svých textech vyjadřoval podporu.

2.9. Vznik cyklistického profesionalismu

Média zajišťovala cyklistice výraznou diváckou pozornost. Díky tomu mohly cyklisty podporovat nejrůznější firmy, protože touto formou propagovali mezi čtenářů médií svoje výrobky. Nejčastěji se jednalo o výrobce kol nebo pneumatik. A tak se mohli stát nejlepší cyklisté profesionály, jejichž přípravu a samotnou účast na závodech hradily právě tyto firmy. Zároveň organizátoři sehnali výrazně vyšší částky na odměny pro vítěze.

Díky médiím a jejich obsahu fanoušci poznali první hvězdy profesionálního cyklistického sportu. Účastníci závodů si už na počátku 20. století mohli přijít na solidní odměny, pokud samozřejmě byli úspěšní. Vítěz Tour de France obdržel odměnu ve výši 3 000 franků, což odpovídá dnes zhruba 16 000 euro. Další odměny pak závodníci dostávali zpravidla od sponzorů. Například Marice Garin inkasoval po výhře v prvním ročníku celkově 6 125 franků.

⁶⁷ *L'Auto: Automobile - Cyclisme*. 15. Paříž, 1914

Z vyhraných peněz si pak po konci kariéry zakoupil čerpací stanici, kde pracoval až do odchodu do penze. Modernizovaná benzínová pumpa stojí na místě dodnes.⁶⁸

Francie byla též rodištěm prvních profesionálních cyklistických týmů, které sponzorovaly firmy vyrábějící kola, jako byly např. Peugeot nebo Alcyon. V počátku měli všichni jezdci v týmu rovnocenné postavení a nepoužívala se podobně jako dnes taktika, že slabší závodníci pomáhají silnějším a snaží se ovlivňovat závod tak, aby byl v závěru příhodný pro jejich tzv. leadera. Uvedené počínání začalo paradoxně v době, kdy se závodů účastnil bohatý muž Pépin de Gontaud, který si najmul k sobě dva závodníky, aby mu se zdoláním trasy pomohli v druhém ročníku Tour de France. Hned o rok později už se týmy tvořily primárně na sportovním základu a jejich členové měli vyšší šance na výhru. Nejlepší zahraniční závodníci pak byli vděční, když mohli závodit v dresu jednoho z francouzských týmů.⁶⁹

3.1. Původ italské závodní cyklistiky a zrod klasik

Cyklistika byla na konci 19. století v Itálii nejpopulárnějším sportem. Závody aut ještě nezačaly, ani fotbal se ještě netěšil tak široké oblibě jako dnes. Počátkem cyklistiky byly závody na velodromu. První pozornost si získali závodníci jako: Romolo Buni – reprezentoval Itálii na OH v Paříži roku 1900⁷⁰,

Luigi Pontecchi – neoficiální dráhový mistr Evropy z roku 1885.⁷¹

Dalšími významnými dráhaři konce 19. století, kteří poté přestoupili i k silničním závodům byli Lorenzo Alaimo, Pietro Bixio a Giuseppe Nuvolari. Federico Momo triumfoval roku 1895 na Velké ceně Paříže a od roku 1901 patřil mezi první čtyři jezdce, které sponzoroval Peugeot⁷². Slavná dvojce Ettore Pasini a Gian Franco Tomaselli soutěžila na dvojkole a v roce 1900 se stala mistry světa.⁷³

Gian Franco Tomaselli si vysloužil pozornost *Gazzetty dello Sport* už při svém triumfu na Velké ceně Paříže roku 1899. Šéfredaktor *Gazzetty* Costamagna 15. července 1899 píše: „*Je to ted' na něm? Tomaselli neustále jezdil na kole, na sobě černé tričko. Na pohled působil otevřeně a sympaticky, i když mírná nejistota v hlase prozrazovala trochu ostychu a plachosti. Možná to pocházelo z jemné výchovy, které se mu dostalo jako jedináčkovi. V neděli dokázal tento kluk vysoký 174 centimetrů triumfovat na Velké ceně Paříže. Jeho vítězství má obrovskou cenu a je nevyvratitelné.*“⁷⁴

Roku 1876 se zrodila první slavná cyklistická klasika závod Milan – Torino. Dalším věhlasným závodem se stala 600kilometrová pouť s prostým názvem Grand Fondo. V roce 1897 vznikl

⁶⁸ *BikeRaceInfo: Tour de France prize money* [online]. McGann Publishing, 2014 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z: <https://www.bikeraceinfo.com/tdf/tdf-prizes.html>

⁶⁹ tamtéž jako předchozí poznámka

⁷⁰ *Ciclista Pericoloso: Rumolo Buni* [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <https://ciclistapericoloso.com/tag/romolo-buni/>

⁷¹ *Cyclemagazine. eu: LUIGI PONTECCHI....."Il ciclismo (quello pericoloso) è il mio mestiere.*" [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <http://www.cyclemagazine.eu/cycle/2015/07/luigi-pontecchi-il-ciclismo-quello-pericoloso-e-il-mio-mesriere/>

⁷² *Bikesretro.com: Federico Momo* [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <http://www.bikesretro.com/wp/federico-momo-champion-of-the-track/?lang=en>

⁷³ *Pedalevintage: Carrellata di ciclismo Bresciano* [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <https://www.pedalevintage.it/tecnica/2016/21/CARRELLATA-DI-CICLISMO-BRESCIANO.htm>

⁷⁴ Tamtéž jako předchozí poznámka

Coppa de Rei. Na samém začátku 20. století zažívaly ale největší boom závody aut.⁷⁵ O všech těchto cyklistických závodech média přinášela podrobné informace, včetně popisu způsobu jízdy jednotlivých závodníků a zajišťovala tak závodům pozornost ze strany čtenářů, kteří se závodů jakožto diváci nemohli zúčastnit. Samozřejmě italská média informovala především o italských jezdcích, kteří se účastnili cyklistických závodů pořádaných i v jiných zemích.

Prvním italským vítězem etapy na Tour de France se stal Ernesto Anzini v roce 1910. Carlo Galetti se stal fenoménem předválečné éry Gira, neboť závod vyhrál třikrát mezi lety 1910 až 1912. Jeho poslední výhra ale je zapsána pod jménem jeho týmu Atala, neboť se soutěžilo netradičně jen v celkové týmové klasifikaci.

Cyklistický závod Giro d'Italia dokázal spojit celou Itálii. Prvním významným stoupáním se stalo v Apeninách Macerone, poté pak přišly na řadu Alpy a v roce 1911 se stoupání do Sestriere ve výšce více jak 2000 m.n.m.

Nejpamátnější momenty italské cyklistiky v éře před první světovou válkou

Drsným závodem se stalo Milano–Sanremo v roce 1910, kdy kvůli sněžení dokončilo klání jen sedm cyklistů a z nich vyhrál Eugenie Christophe. Etapa Gira ročníku 1914 z Milána do Cunea přes Sestriere se považuje za nejtěžší den v historii cyklistiky. Třetího června tehdejší lídr Gira Guiseppe Adzziny nebyl schopný dojet do cíle a našli ho další den ráno ve stodole, kam se musel uchýlit. Ze 81 startujících dokončila jen osmička. První ročníky byly poznamenány útoky jihoitalské mafie, nebo jiných záškodníků, kteří třeba na trať hodili špendlíky, aby závodníci píchli, nebo potyčkami mezi samotnými jezdci.

Ročník 1910 vstoupil do dějin také incidentem, kdy někdo v Terramu vypustil bakterie do vody, kterou si závodníci brali na trasu. V roce 1913 se zrodila první opravdová hvězda závodu Constante Girardengo, který pomohl v ten rok vyhrát Carlu Orianimu. Dalším významným jezdce se stal Belonni, který poté musel ve válce bojovat ve významné bitvě na Caporetto. Belgičan Thys vyhrál Giro di Lombardia. Netradičním úkazem v tehdejší pelotonu byla Alfonsina Strada – jediná žena, která dokázala závody dokončit.⁷⁶

3.2. Italské listy věnující se sportu před vznikem Gazzetty dello Sport

Do konce 19. století vycházelo v Itálii celkem 31 časopisů věnujících se hlavně cyklistice. První byl *Il Velocipede* vycházející v Římě, ale fungoval pouze v roce 1870, kdy vyšlo 11 čísel. Významnějším se stal měsíčník *La Rivista Velocipedistica* vycházející v Turíně mezi lety 1883 až 1898. Věnoval se hlavně výletům na kole a vycházel jako součást volnočasového týdeníku *Pátek komtesy*.

⁷⁵ MACEK, Tomáš. *Příběhy Corsa rosa: Sto ročníků Giro d'Italia*. Praha: Prostor, 2018, s.21, ISBN 978-80-7260-377-0.

⁷⁶ Tamtéž jako předchozí poznámka

Více časopisů začalo vycházet v 90. letech 19. století, ale stále nedosahovaly velké hnákaldu a potácely se na hranici ztráty. Z hlediska historie sportovní žurnalistiky se stal poměrně významným časopis *La Tripletta*. Založil ho Eugenio Camillo Costamagna, jenž stál posléze za vznikem *Gazzetty dello Sport*.⁷⁷

3.3. Gazzetta dello Sport

„Od 80. let 19. století začal být v severoitalském Milánu, kde mají tyto noviny svoji redakci, populární sport. Bohatší severoitalská společnost se zajímala hlavně o cyklistiku, dostihy a běhy. Vycházela ale zejména specializovaná periodika na daná odvětví. Nejvýznamnějším sportovním periodikem v Miláně byl *Il Cyclista*, na jehož základech později šéfredaktor Eliso Rivera s Eugenionem Camillem Costamagnou vytvořili všesportovní noviny věnující se nejen cyklistice ale i třeba motorismu, dostihům, veslování a plavání.

Roku 1896 vznikly noviny *Gazzetta dello Sport*, jež se vydávaly dvakrát týdně v pondělí a v pátek, neboť většina důležitých sportovních akcí se konala o víkend. Redakci tvořilo pětičlenné jádro ve složení: Costamagna, Rivera, A.C. Blanche, Enrico Tarlarini a Gino Tavecchia. Doplnila je spousta dalších korespondentů, nejčastěji z řad bývalých sportovců.

Redakce Gazzetty v době vzniku prvních cyklistických závodů

Prvním šéfredaktorem Gazzetty byl **Eliso Rivera**. Druhý klíčový muž – **Eugenio Camillo Costamagna** – zastával funkci vydavatele. Rozvoj cyklistického průmyslu jako takového zpomalilo uvalení daní na kola v roce 1898, proti čemuž hlavní dva představitelé sportovních novin vystupovali. Nejen z tohoto důvodu došlo dokonce k menší občanské válce, kdy lid si postavil v centru Milána barikády. Během konfliktu oficiálně zahynulo 82 lidí.

Rivera se jako demonstrant dostal do vězení na 22 dní. Když vězení opustil, byl velmi deprimován a dočasně přesídlil do Argentiny. Založil tam časopis pro italské přistěhovalce a na sklonku života se vrátil do Itálie, kde roku 1936 zemřel.

Do Gazzetty v roce 1899 vstoupil **Armando Cougnet**, Ital narozený ve francouzském Nice, který se věnoval cyklistickým závodům a posléze se stal prvním hlavním organizátorem Giro d'Italia.

Costamagna, přezdívaný Magno, se stal tak sólovým šéfredaktorem Gazzety, kde ho posléze nahradil bývalý šermíř Roderigo Rizzotti. Costamagna se narodil v San Michelle de Mondovì v okrese Cuneo roku 1864. Vyrůstal ale blízko moře v Ligurii. V mládí pracoval jako lodník na plachetnici křižující Středozemní moře. Poté se s rodinou přestěhoval do Turína... Costamagna byl známý svým robustní vzhledem, měřil kolem metru devadesáti a díky cyklistice, které se aktivně věnoval, byl ve skvělé fyzické formě. Začal pracovat jako novinář a psal články pro lokální noviny, aby posléze od roku 1895 založil další cyklistický časopis *La Tripletta*, o němž Italové mluví jako o druhé matce *Gazzetty dello Sport*.⁷⁸

Costamagna měl vášeň i pro další sporty, především to byly automobilové závody. Vždyť si sám závodění v autě zkusil, když se roku 1902 zúčastnil závodu Milano–Palermo–Milano.

⁷⁷ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo!: La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s. 13, ISBN 978-88-17-06610-5.

⁷⁸ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo!: La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s. 12, ISBN 978-88-17-06610-5

Riverovi se toto zaměření na automobilové závody příliš nelíbilo, protože si myslel, že by se noviny měly soustředit na cyklistiku, na kterou se specializoval.

Costamagna posléze odešel ze sportovních kruhů, neboť mu moderní sport začal připadat příliš komerční. Posléze ale v Turíně začal vydávat další noviny *Lo Sport del Popolo*, které vycházely až do první světové války.

Dne 27. srpna 1918 Costamagna zemřel na zápal plic v Mondovi a před svojí smrtí napsal poslední článek pro časopis *L'Sport Illustrato*, který byl spojen s *Gazzettou dello Sport*. V roce 1919 se *Gazzetta dello Sport* stala největšími sportovními novinami v Itálii.⁷⁹

Zakladatelé do redakce zapojili bývalého šampiona Itálie z roku 1885 **Enrica Tarlariniho**, který reportoval z cyklistických závodů. Další akvizicí se stal **Edgardo Longorni** – cyklistický novinář, který se svým původním projektem úspěchu nedosáhl.

Vývoj *Gazzetty dello Sport* na počátku 20. století

Další významná postava *Gazzetty* počátku 20. století – **Tullo Morgagni** – se narodil ve středoitalském Forli. Jeho otec pracoval v pojišťovně, matka byla učitelkou na základní škole.⁸⁰ V 18 letech se s rodinou přestěhoval do Milána, kde přerušil svá studia, aby mohl pracovat jako stážista pro noviny *L'Italia del Popolo*.⁸¹ a psát reportáže ze sportovních událostí

Vyhledával dobrodružné akce. V roce 1904 se na palubě balonu seznámil s Costamagnou, který mu nabídl, aby se stal redaktorem *Gazzetty dello Sport*. Morgagni neodmítl a brzy se stal organizátorem sportovních akcí. Nejdříve se zhostil závodu družstev motorkářů na 1000 kilometrů, poté začal organizovat závody Kolem Lombardie a Milano–Sanremo. V jeho rodném Forli nese jeho jméno fotbalový stadion.

Z milánského setkání Rivery a Costamagniho vzešlo tedy založení listu *Gazzetty dello Sport*, finančně jim pomohl editor novin *Il Secolo* Edoardo Sonzogno. Krátce pod názvem novin byla připomínka na jejich bývalá působiště, nicméně brzy se Costamagna s Riverou rozhodli tento vzkaz odstranit. Noviny začaly vycházet každé pondělí a pátek v nákladu 15 000 výtisků a k jejich premiéře došlo tři týdny před začátkem prvních moderních olympijských her.

V prvním vydání noviny deklarovaly, že moderní sport se lehce liší od toho, jaký se provozoval v antickém Řecku. Moderní sportovci dle nich se stávají celebritami, ve starověku byl hlavním cílem splnutí fyzického a duševního výkonu, a tak se tehdejší sportovci při výkonech i výběrově chovali. Tímto se moderní sportovec již zabývat nemusí, neboť jde pouze o výkon. Moderní doba je charakterizována i rychlým pokrokem, jemuž musí stačit i styl reportování do novin.

Závody na kolech ztratily na pár let koncem 19. století na lesku. *Gazzetta dello Sport* dokonce napsala jakýsi nekrolog na adresu cyklistiky, nicméně její zlatá éra teprve měla přijít. Noviny

⁷⁹ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo! La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s 12, ISBN 978-88-17-06610-5.

⁸⁰ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo! La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s 14, ISBN 978-88-17-06610-5.

⁸¹ *Forlipedia: TULLO MORGAGNI* [online]. [cit. 2021-7-14]. Dostupné z: <https://www.forlipedia.it/tullo-morgagni/>

si pod titulek daly, že informují o automobilových závodech, cyklistice, šermu, gymnastice, plavání, atletice, zápasení, veslování a lovu.⁸²

Cyklistika se stávala v této době nejoblíbenějším sportem, fotbalu se noviny začaly věnovat až roku 1898, protože podle Costamagny se jednalo o podivný sport. Nutno zmínit, že velké oblibě se těšily i automobilové a motocyklové závody. Zkušenosti s pořádáním vytrvalostních závodů motorových vozidel často využívali organizátoři v pionýrských časech silniční cyklistiky.⁸³

V jednom z úvodních sportovních článků mající až prvky fejtonu z třetího dubna 1896 se starou italštinou dočítáme:

„Cyklistický sport v roce 1896

„Pokud je venku hezké počasí, můžeme tam vidět hodně cyklistů, kterým začíná sezona.

Mnoho cyklistů se připravuje. Domácí závodníci jsou si vědomi, že jsou slabší než zahraniční borci, proto bychom neměli zapomenout, že všechno je o metodě tréninku. V současnosti se nejlepší cyklisté připravují podle přísných plánů. Zahraniční závodníci navíc dostávají za závodění zapláceno, a tak se mohu svému sportu lépe věnovat. Naši závodníkům ale nechybí vlastnosti jako cílevědomost, chytrost, pracovitost, a tak brzo přijde pro ně šance, aby vítězili i v mezinárodních kláních. V posledních pár letech jsme zaznamenali velký posun v cyklistice, a tak brzo přijde čas pro naše barvy. My, novináři, navrhujeme, aby se vytvořil kalendář závodů, jež by pomohl našim závodníkům.“⁸⁴

Ve stejném vydání *Gazzetta dello Sport* také láká na jarní cyklistický ávod v milánských ulicích.

Pondělí 6. dubna – Milano – 17 kilometrů – náročná trasa udělá závod velmi zajímavý, ale na druhou stranu bude velmi krátký.

Následuje seznam odměn pro vítěze, který dostane medaili ze zlata ulitou tamějším umělcem. Organizátoři závodu vypsali tři kategorie. První – „elitní“ – kategorie byla pro nejrychlejší jezdce

„Pro všechny, kteří dokončí závod, připravujeme památeční medaili. Cena startovného činí 2 liry. Závod je určen pouze pro členy cyklistických oddílů.“⁸⁵

Do *Gazzetty* v roce 1899 vstoupil také Armando Cougnet, Ital narozený ve francouzském Nice, který se věnoval cyklistickým závodům a posléze se stal prvním hlavním organizátorem Giro d'Italia.

Noviny vycházely nejdříve v zelené barvě. Po krátké žluté epizodě, která byla inspirována francouzským tiskem, se nakonec vrátily k původní zelené barvě. Počátkem roku 1899 začala dosud „nekonečná růžová éra novin.“ Výrazná a neobvyklá barva se osvědčila jako jejich symbol a nejen jejich, tato růžová barva se stala i symbolem cyklistických závodů Giro d'Italia, kdy vedoucí závodník celkového pořadí nosí růžový trikot (*maglia rosa*). Roku 1902 měla *Gazzetta dello Sport* náklad 36 000 kopií.

⁸² Tamtéž jako předchozí poznámka, s. 17

⁸³ Tamtéž jako předchozí poznámka, s. 11-12

⁸⁴ *Gazzetta dello Sport: Il Ciclista e la Tripleta*. Milano, 1896, 1(1).

⁸⁵ Tamtéž jako předchozí poznámka

3.4. Giro d'Italia

V srpnu 1908 se k šéfredaktorovi Gazzetty Tullovi Morgagnimu dostala zpráva, že konkurenční *Corriere della Sera* ve spolupráci s výrobcem kol Bianchi a Touring Club Italiano – organizátorem národní automobilové rally – se chystá uspořádat etapový závod kolem Itálie.

Micio Gatti, konkurenční výrobce kol značky Atala, který se od Bianchi odtrhl, přišel s návrhem uspořádání podniku, který by předešel akci, kterou plánovala *Corriere della Sera*. Morgagni vidí v situaci paralelu souboje francouzských listů *Le Vélo* a *L'Auto*, ze kterého přežilo jen *L'Auto*, protože zvládlo uspořádat Tour de France. Dvacátého druhého srpna se dotyční domlouvají, že příští rok uspořádají Giro d'Italia, třebaže na organizaci nemají dostatek peněz.

Dne 24. srpna 1908 noviny, které organizovaly Lombardii i Sanremo, vydaly článek na titulní straně o chystání Giro d'Italia. Magno (Costamagna) napsal úvodník začínající slovy: „*Entusiasmus je jako mořská vlna nadzvednutá větrem.*“⁸⁶

Sezonu 1909 ovládl na jaře Luigi Ganna, který vyhrál Sanremo a o dva měsíce později i první ročník Giro d'Italia.

První Giro mělo osm etap. Závodilo se v neděli. V pondělí následovala pauza, poté se jelo v úterý a ve čtvrtek, a to především kvůli tomu, že *Gazzetta dello Sport* vycházela třikrát týdně pondělí, středa a pátek a měla tak dostatek času na zpracování reportáží a informací o daném závodě. Zbylé dny měli závodníci odpočinek. *Gazzetta dello Sport* přešla na každodenní vydání paradoxně v době italské ekonomické krize v roce 1913, kdy ji Armando Cougnet prodal nakladatelství Edoardo Sonzogno. Nový šéf listu Edgardo Longoni věřil, že mezi 52 % gramotných Italů se nachází dostatek sportovních fanoušků.⁸⁷

3.5. Jak noviny o prvních ročnících Gira informovaly

Jak první ročník dle historických záznamů probíhal? “*Ve 2:33 v noci 13. května 1909 127 hrdinů poprvé otočilo pedály v závodě na hranici snu a nepříčetného risku. První etapa startu Gira začala v Miláně z Rondo di Loreto a končila v Boloni po 397 kilometrech. Mezi 127 cyklisty bylo i též pět zahraničních účastníků.*“⁸⁸

Rodák z tehdy rakousko-uherského Terstu Heller a francouzská skvadra: favorit Petit-Breton – vítěz poslední dvou Tour de France, Trousselier – vítěz Tour z roku 1905. Dále jeli méně známý Pottier a Decaup. Závodilo se na velmi těžkých kolech vážících asi 15 kilo bez převodů.

Hned v první etapě chvilku po startu domácí favorit Gerbi zlomil vidlici svého stroje, a tak legendární „Rudý Dábel“, jak zněla jeho přezdívka, musel nést své kolo na rameni a vrátit se do Vialle de Abruzii a nechat si stroj opravit v továrně Bianchi. Poté znovu pokračoval se

⁸⁶ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo! La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s. 16, ISBN 978-88-17-06610-5.

⁸⁷ MACEK, Tomáš. *Příběhy Corsa rosa: Sto ročníků Giro d'Italia*. Praha: Prostor, 2018, ISBN 978-80-7260-377-0, s. 26

⁸⁸ MONTI, Andrea. *100 Volte Giro*. Milano, 2017, s. 12.

ztrátou tří hodin. Také Petit-Breton měl potíže, když spadl v Pesciera di Garda a etapu dokončoval s frakturou paže. Do další etapy tak nemohl nastoupit.⁸⁹

Gazzetta dello Sport psala o první etapě 14. května 1909 následující souhrn:

„První etapa Giro d'Italia

Peloton cyklistů bojoval ve spurtu o první prémii

První místo urval Říman Benni

Nejúspěšnějším týmem se stalo družstvo Turín-Milán-Varese

Mladík Dario Benni splňuje všechny předpoklady, aby se stal fenomenálním sportovcem. Do cíle první etapy dojel 98 jezdců. Na trati bylo několik sprinterských premií.

Drama Gerbiho

„Gerbi měl dramatickou nehodu. Nebyla tam žádná krev a mrtví, ale jeho nehoda byla i tak závažná. V etapě vběhlo před závodníky dítě, kvůli čemuž několik jezdců spadlo a mezi nimi byl i Gerbi. Pokračovat mohl až po třech hodinách a smůla se ho držela i po zbytku etapy, a tak dle našich telegrafistů ztrácel čas i nadále. Jeho problémy zklamaly hodně lidí, kteří na něj čekali v cíli. Do něj dojel s tříhodinovou ztrátou. Smutného borce se snažilo hodně lidí povzbudit, ale organizátoři ho kvůli velké ztrátě vyřadili.“⁹⁰

V Boloni vyhrál zmiňovaný sprinter Dario Beni, který přijel na závodiště pro koně po 14 hodinách a 6 minutách s průměrnou rychlostí 28,9 km/h. Nakonec organizátoři přesunuli samotný cíl z dráhy ještě na silnici vedoucí kolem tamější velké restaurace. Organizátoři na rozdíl od prvních ročníků konkurenční Tour de France bravurně určili, v kolik hodin by měli závodníci vyrazit, aby se do cíle dostali v divácky atraktivní hodinu. Při Tour se leckterá etapa dojížděla neprakticky nad ránem po noční jízdě, naopak Beni finišoval první etapu o půl páté odpoledne, kdy se mohla většina pracujících lidí už přijít podívat. Dokonce i v současnosti se dojezdy etap plánují zhruba na pátou hodinu odpolední, díky čemuž se podporuje vysoká sledovanost jak přímo v cíli, tak v televizi a jezdci mají dostatek času na večerní regeneraci.

Gerbi projel cílem 23:15, ale přesto nebyl posledním. Na vyhlášení celkové klasifikace se tak čekalo až do dalšího dne. Závodníci dostávali za své umístění body, na měření dle celkového času na trati se přešlo až v roce 1914.

První Giro i tak jasně vyhrál Luigi Ganna, který si podmanil tři z osmi etap. Radoval se v Římě, Florencii a Turíně.

„Ganna byl rodák z vesnice u Varese a devátý syn z deseti sourozenců, syn Mirie Mentasti a otce Martino Moirigi Ganny. Jeho přezdívka byla Luigi. Ve Varese nebylo práce, a tak lidé migrovali do Milána. Ganna tuhle 190kilometrovou cestu absolvoval na kole. Takto vypadal jeho trénink. Narodil se prvního prosince 1883. Měřil 176 centimetrů a vážil na cyklistu dnes přehnaných 80 kilogramů. Před Girem už dokázal vyhrát Milano–Sanremo a v témže závodě dojel druhý roku 1908.“⁹¹

⁸⁹ Tamtéž jako předchozí poznámka, s. 13

⁹⁰ *Gazzetta dello Sport*. Milano, 1909, **16**(46)..

⁹¹ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo!: La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s. 16, ISBN 978-88-17-06610-5.

Díky třem úspěšným etapám se Ganna postavil při poslední etapě z Turína do Milána jako první na startovní pásku. Ganna měl na kontě 22 „trestných“ bodů, druhý Galetti 25. V poslední etapě měl 275 kilometrů před cílem v Miláně Ganna defekt v městě Borgo Manero. Galetti zkusil štěstí a šel do úniku doprovázen jezdci Rossignolli, Orianim, Caneparmim, Bennim a Luigim Atzzinim.⁹²

Ganna zůstal vzadu v pelotonu a měl ztrátu 4 minut, ale měl štěstí, protože v Cassorate Semprione skupina uprchlíků narazila na sklopené závory na přejezdu a musela počkat. Gannova skupina se tak přiblížila a těsně před cílem uprchlíky dostihla.

Finálový spurt se odehrál na Vialone di Muzzoco. Sprint vyhrál Benni, Galletti skončil druhý a Ganna třetí. S 25 body Ganna vyhrál, druhý Galletti měl 27. Rodák z Varese se stal prvním vítězem Giro d'Italia.⁹³

V cíli na ně čekal obrovský dav lidí. Závodníky musela při přejezdu na sportovní stadion v Miláně, kde proběhlo vyhlášení vítězů, doprovázet policie. Žurnalisté se ptali Ganny na jeho pocity po výhře. Ganna odpověděl lakonicky větou, která vstoupila do dějin: „Me brusa el cú... (můj zadek je v pekle).“⁹⁴

Opravdový ceremoniál pro vítěze se odehrál po několika dnech v divadle Dal Verne. Ganna obdržel prémii pro vítěze 5135 lir, další věcné ceny a peníze od sponzorů. Celkově se jeho výhra tak vyšplhala na asi 25 000 lir, čímž se stal boháčem. Pomohlo mu to otevřít obchod s koly a továrnu na kola s jeho jménem, ale výroba následně skončila.⁹⁵

Pro *Gazzettu dello Sport* se stala akce úspěchem, jenž znamenal velkou budoucnost závodu. O dění v poslední etapě psala následovně:

Dne 31. května 1909 Itálie poznala prvního vítěze etapového závodu.

„První Giro organizované Gazzettou dello Sport vyhrál Luigi Ganna na kole Atala a pláštích Dunlop

Půl milionu lidí očekávalo v Miláně příjezd cyklistů. Skvělé představení předvedl opět Říman Dario Benni. Galletti a Rossignoli jsou druzí a třetí a Oriani se dokázal posunout jako první z mladíků. Cenu sponzora Wolbera vyhrál Ernesto Azzini.

*Závěrečnou etapu zvládli unavení cyklisté solidním průměrem 30 km/h.“*⁹⁶

V roce 1914 se změnilo hodnocení z bodování dle výsledků jednotlivých etap na měření celkového času stráveném v závodě. *Gazzetta dello Sport* v nejnáročnějším ročníku dějinách vypichovala: „Gremo přejel první přes Sestriere a vyhrál v Cuneu. Calzolari vyrazil do závodu jako outsider a všechny překvapil v Luce. Adzzini uzmul dvěma nezapomenutelnými úniky dvě etapy. Poté ale ze závodu odstoupil. Calzolari byl penalizován za držení se auta, ale v L'Aquile se vrátil do čela balíku a celkově šestý ročník vyhrál.“⁹⁷ Měsíc po tomto Giro začala první světová válka.

⁹² MONTI, Andrea. *100 Volte Giro*. Milano, 2017, s. 13

⁹³ Tamtéž jako předchozí poznámka

⁹⁴ MONTI, Andrea. *100 Volte Giro*. Milano, 2017, s. 14.

⁹⁵ Tamtéž jako předchozí poznámka

⁹⁶ *Gazzetta dello Sport*. Milano, 1909, 16(52).

⁹⁷ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo! La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s. 29, ISBN 978-88-17-06610-5.

Kniha věnující se historii sta let závodu Volte Giro o nejnáročnější etapě historie uvádí: „První etapa Milano–Cuneo dlouhá 420 kilometrů začala osm minut po půlnoci. Na jasném nebi bylo mnoho hvězd a na startovní pásku se vyskládalo 81 jezdců. Blízko Sesto Calende se nacházelo na cestě hodně hřebíků, což způsobilo v závodě katastrofu. Na silnici byly pohozyeny i další předměty a k jezdcům se blížily blesky a hromy bouřek. V Aroně začalo silně bez slítování pršet. Bylo chladno a etapa se změnila v boj o přežití.

Giraldengo roztrhal ve stoupání skupinu. Poté Ganna pokračoval v jeho snaze při průjezdu Val di Sussa. Při stoupání do Sestriere 2030 m.n.m. dokonce sněžilo. Na vrchol vyjel jako první Gremo a pokračoval sám. Kvůli sněžení ale přes vrchol musel kolo tlačit. Po 10 minutách a 40 sekundách přijel Durando, za minutu se vynořil Ganna následován Calzolarim.

Gremo přijel do Cunea první s náskokem 13 minut 55 sekund na Duranda s Calzolarim. Hvězdy Giraldengo a Ganna měly ztrátu 44 minut a 20 sekund. Tři jezdci byli v cíli diskvalifikováni, protože si pomohli přesunem vlakem, a tak se klasifikovalo jen 37 jezdců. První etapu dokončila necelá polovina závodníků, čímž se stala nejtěžší etapou v historii.

Pozoruhodný bylo i pokračování téhož ročníku.

„V Luce vyhrál Calzolari s náskokem 34:42 na Giuseppe Azziniho s Giraldengem a dostal se do čela klasifikace. Dne 28. května Giraldengo vyhrál etapu z Luccy do Říma měřící 430 kilometrů, která se stala nejdelší etapou v historii celého závodu. V této etapě závodník Bordin šel do úniku století. V noci díky tmě nenápadně odjel a sám pokračoval po 350 kilometrů, než ho ostatní dostihli.

Giuseppe Azzini předvedl též dvě nezapomenutelná sóla, když po sobě triumfoval v Avellinu a Bari. Prvního června v etapě z Avellina do Bari měřící 328 kilometrů Azzini jasně setřásl Alzolariho, jenž na něj nakonec ztratil více jak hodinu.

Den poté Azzini dostal minutovou penalizaci, protože si ve městě Matera zkrátil cestu. Kvůli tomuto ztratil své vedení. Nicméně Azziniho náskok hodiny a 22 minut je největším rozdílem v etapě Gira. Shodou náhod (a pořadatelským záměrem) ho ale minutová penalizace velmi těsně sesadila z prvního místa.

Etapa Bari-L'Aquila byla též epickou a dlouhou 328 km. Gerbi se ukázal v úvodu etapy, ale uprostřed noci byl zastaven na hranici mezi provinciemi na silnici v Barletta v Apulii. Celník chtěl, aby zaplatil za víno, které si převážel v lahvi, a tak mu Gerbi ušetřil jednu ránu. Luigi vyhrál etapu s náskokem 18 minut na druhého Duranda, třetí skončil Calzolari se ztrátou 34 minut. Azzini nedokončil etapu a našli ho ráno poté s vysokou teplotou, když spal vyčerpaný na seníku v Barisanu.

Ve stoupání delle Svolte se Calzolari, Durando a Canepari chytli auta italské automobilové federace. Tato trojice byla umístěna na poslední místa v etapě. Znamenalo to penalizaci ve formě téměř 4 hodin navíc. Navzdory tomuto velkému časovému přípočtu zůstal Calzolari ve vedení celkové klasifikace. Dle mezinárodní federace UVI měli být všichni diskvalifikováni. V posledních dvou etapách pak řádl Albiní, jenž obě vyhrál. Alfonso Calzolari, 27letý borec z Vergata, překvapivě vyhrál celé Giro s náskokem hodiny 55 minut a 26 sekund na Albiního. Jednalo se o největší rozdíl mezi prvními dvěma závodníky v historii závodu. Pouze osm závodníků z 81 dokončilo celý závod. Průměrná rychlost závodu byla 23,7 km/h – nejnižší v jeho historii. Ale podle federace UVI je Albiní vítězem s náskokem necelých 9 minut na Luchottiho a mělo být klasifikováno pouze 5 jezdců. Městský soud v Miláně dal za pravdu

ředitelství závodu. Až 29. června se 1915 se ve válečné Itálii oficiálně uznal verdikt pořadatelů a pořadí se neměnilo.“⁹⁸

V rámci největšího italského cyklistického závodu nazvaného „Růžová závod“ se vyhlašují stejné prémie a jednotlivé soutěže jako na Tour de France. Organizátoři vypisují speciální prémii na nejvyšším bodu trasy zvaném Cima Coppi. Soutěž je věnovaná závodníkovi Faustu Coppimu. Nejčastěji prémie bývá na vrcholu Passo dello Stelvio, pokud peloton nezastaví květnové sněžení, kvůli němuž organizátoři často mění trasu.⁹⁹ Po vzoru Tour de France obléká vedoucí jezdec celkové klasifikace speciální dres, ale místo žluté barvy je to barva růžová. Populární růžový trikot (maglia rosa) organizátoři začali používat v roce 1931.¹⁰⁰

Jak o Giru referovalo L'Auto

Při startu prvního Giro d'Italia 14. května 1909 dostává přednost na titulní straně závod Paříž–Lutych. O první etapě italského závodu se ale francouzští čtenáři dozvídají až na straně čtyři. Popis průběhu závodu si nezadá s etapou Tour de France, neboť v každém větší městě na trati z Milána do Boloni dostáváme ohlas. Nechybí podrobné výsledky první etapy.¹⁰¹

Změna nastává při dojezdu Giro d'Italia 31. května 1909. Italský etapový závod je schován na straně pět a čtenáři se dozvídají krom tří kratičkových odstavců dále jen výsledky.¹⁰²

O nejtěžší etapě Giro d'Italia z v jeho historii 8. června 1914 si čtenáři L'Auto pouze přečetli, kudy vedla trasa a jaké byly průběžné výsledky. Peripetie se sněhovou bouří při přejezdu přes průsmyk v Sestriére jim zůstaly utajeny.¹⁰³

Dalším výrazným znakem zpravodajství listu, který závod založil, byly velmi obšírné a přehledně vedené výsledky. Redakce téměř do každého zpravodajství o etapě uváděla, kolik kilometrů se ze závodu odjelo a kolik ještě zbývá. Poté přidala rozpis všech etap. Pořadí dělila na nejrůznější kategorie jako amatéři a profesionálové. Například v roce 1910 vydávala ještě zvláště pořadí italských závodníků.¹⁰⁴

4.1. Cyklistické časopisy na území Čech

Čechy na přelomu 19. a 20. století nebyly hlavním centrem cyklistiky v Evropě, přesto i tady se nový sport těšil slušné oblibě a pořádaly se zde cyklistické závody. Jako první vznikl v roce 1884 časopis *Cyklista*, který sloužil jako oběžník pro členy nově vzniklé České ústřední jednoty velocipedistů (ČÚJV)¹⁰⁵ vzniklé sloučením čtyř klubů. Členové ho dostávali zdarma.¹⁰⁶ Přes

⁹⁸ MONTI, Andrea. *100 Volte Giro*. Milano, 2017, s. 24-25.

⁹⁹ Souvenir Henri Desgrange. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2020-05-12].

¹⁰⁰ BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo!: La Storia di una Grande Passione*. Milano: RCS Libri Spa, 2014, s. 9, ISBN 978-88-17-06610-5.

¹⁰¹ L'Auto: automobile-cyclisme. Paříž, 1903, **desátý** (3122).

¹⁰² L'Auto: automobile-cyclisme. Paříž, 1903, **desátý** (3139).

¹⁰³ L'Auto: automobile-cyclisme. Paříž, 1903, **patnáctý** (4953).

¹⁰⁴ L'Auto: automobile-cyclisme. Paříž, 1903, **jedenáctý** (3543).

¹⁰⁵ *První klub velocipedistů byl založen v Čechách v roce 1883* [online]. 2015, 2.9.2015 [cit. 2020-07-30]. Dostupné z: <http://www.sportovnílisty.cz/prvni-klub-velocipedistu-v-cechach-byl-zalozen-v-roce-1881/>

¹⁰⁶ PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku*. Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK, s. 36, s. 64

peripetie, kdy se střídali šéfredaktoři a nových členů jednoty nepřibývalo tolik, kolik vedení očekávalo, vydržel časopis do roku 1903.¹⁰⁷

Druhým významným českým cyklistickým časopisem vzniklým v 19. století byl *Velocipedista*. Vycházel v letech 1888 až 1890 a stal se jakýmsi hlasem opozice, která vznikla při rozkolu ohledně nákupu pozemku na stavbu závodní dráhy v místě dnešního holešovického výstaviště. Smíchovský český klub velocipedistů předběhl v nákupu ČÚJV, která vydávala *Cyklistu*. Bohatý smíchovský oddíl se rozhodl pro vydávání podobného periodika, které ale mělo lepší grafickou úpravu a mimo jiné pro něj tvořili i známí kreslíři. Kvůli jeho nákladnosti a díky zlepšení vztahů obou organizací se v roce 1890 rozhodlo o ukončení vydávání časopisu.¹⁰⁸

4.2. Referování o cyklistice v českých zemích

Čechy byly cyklisticky trochu izolované. Nekonal se zde žádné významné závody, byť sportovní kluby se cyklistice věnovaly prakticky od doby, kdy byla jízdní kola dostupná. Zprávy se ale netýkaly jen domácích akcí, ale i významných zahraničních závodů, o nichž sháněli novináři informace ze zahraničních zdrojů.

K nahlédnutí na to, jak o pionýrských cyklistických závodech referovala česká média, posloužil zejména týdeník *Sport a Hry* vydávaný v Praze. Šlo, v době před první světovou válkou, o nejdůležitější české noviny věnující se prakticky všem tehdejším sportům. Vycházely jednou týdně v rozmezí let 1902 až 1914.

Sport a Hry od svého počátku sledoval zejména francouzskou scénu. Informace o zahraniční cyklistice získával zejména z litu *L'Auta*. Čtenáři tak mohli mít už na počátku 20. století velice dobrý přehled o dění na Tour de France a dalších významných cyklistických závodech, jako byl třeba závod Paříž–Roubaix.

Sekce cyklistika se vyskytovala v týdeníku logicky během sezony začínající v dubnu a končící zhruba v říjnu. *Sport a Hry* ale nevěnoval pozornost italským závodům, neboť ani v *L'Autu* na ně nebyl kladen velký důraz.

První ročníky Tour de France sledoval *Sport a Hry* dost podrobně a v každém vydání přinášel výčet výsledků jednotlivých etap. Poté od této pečlivosti opustil, ale přinesl pro čtenáře záživnější formu, neboť podával informace i o zákulisí závodu. Ukázkovým příkladem budiž článek „Poznámky k závodu Kolem Francie“ (*Sport a Hry* poměrně vtipně přeložil název Tour de France, aby čtenářům názorně ukázal, že cílem závodu je objet prakticky celé území Francie).

¹⁰⁷ Tamtéž jako předchozí poznámka, s. 65

¹⁰⁸ PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku*. Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK, s. 67

4.2. Další sportovní časopisy věnující se cyklistice na českém území

V době před první světovou válkou vycházel v rozmezí let na českém území časopis *Cyklista*, tak jak bylo uvedeno výše. Byl vydáván v letech 1884 až 1903 a fungoval většinou jako měsíčník¹⁰⁹, pokud to finanční situace vydavatele – ČÚJV umožňovala, vycházel jako čtrnáctideník.

Zahraničnímu zpravodajství s tématem cyklistiky ale věnoval málo prostoru. Informace se objevovaly v sekci „Závodní hlídka“. Předmětem jeho zájmu byla domácí scéna, která se dělila do závodních oddílů a žup, kde se sdružovali rekreační cyklisté. Časopis vydával průběžně tabulku, kolik členů mají jednotlivé kroužky a kolik kilometrů na svých vyjíždkách najely.

Časopis *Cyklista* „II“

Tento časopis si dovoluji zmínit alespoň z důvodu, že v názvu navázal na *Cyklistu* vydávaného v době první republiky a navázal tak tedy na časopis se stejným názvem. Vycházel od roku 1920 a jednalo se o měsíčník, který se během hlavní cyklistické sezony, tedy léta, měnil na čtrnáctideník. Refletoval lehkou změnu životního stylu Čechů, mezi nimiž se cyklistika stala ještě populárnější volnočasovou aktivitou. Odpovědným redaktorem časopisu byl Jaroslav Pardus. Časopis obsahoval hlavně tipy na cyklistické výlety a putování. Čtenáři si mohli prostudovat několikastránkové referáty s cestami například po Šumavě, Lužických, nebo Jizerských horách čili do oblasti Sudet, jež byla pro čtenářstvo rekrutující se hlavně z Prahy a okolí (bylo zde nejvíce cyklistických oddílů) velmi atraktivní.

V roce 1923 se konalo mistrovství světa v cyklistice v Curychu a časopis vydal velmi zajímavý článek o tom, jak se na tuto akci vypravit svépomocí na kole. „*Doporučujeme cestu skrz Alpy, neboť krajina středního Bavorska není turisticky vůbec významná,*“ uvádí časopis.¹¹⁰ Jedním z největších českých závodů byla v té době distanční jízda Praha–České Budějovice, kterou vyhrál mistr republiky Antonín Perič. Na 145 kilometrů potřeboval 5 hodin a 40 minut. Dále se rodil zajímavý cyklistický závod Praha–Karlovy Vary–Praha.

Časopis si během léta nevšímal dění na Tour de France, nicméně z italského Gira přinesl v květnu poměrně podrobnou zprávu v rubrice „Závodní hlídka.“ „*Populární závod cyklistický „Kolem Itálie“ rozdělený na 10 velice namáhavých trati v celkové délce 3200 km skončil dne 10. června vítězstvím předem favorizovaného Girardenga.*“¹¹¹

Velocipedistu můžeme považovat za jednu z nejstarších tiskovin specializovaných na cyklistiku, která se v Čechách vydávala. Jednalo se zpravidla o čtrnáctideník, mimo sezonu vycházel jako měsíčník. Vycházel jen od roku 1888 do konce roku 1890. Věnoval se hlavně zpravodajství ze závodů, které se v té době konaly na dráze. Například z 20. května 1888 podává časopis několikastránkovou zprávu z Plzně, rozdělenou na výsledky jednotlivých distancí a kategorií. Zpráva určuje, jací závodníci se mohli na start postavit a někdy stručně

¹⁰⁹ PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku*. Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK, s. 64

¹¹⁰ *Cyklista*. Čtvrtý. Praha.

¹¹¹ tamtéž jako předchozí poznámka

přikládá zpravodajství z průběhu závodu, byť se jednalo o trasy v délce nižších jednotek kilometrů.

„1. Slavnostní projížďka neodbyvána pro deštivé počasí.

2. Jízda juniorů: Přístupna všem amatérům velocipedistům, kteří před startováním v této jízdě nedobyli žádné mezinárodní jízdě první ceny.“

Zprávu doplňuje tabulka českých rekordů na jednotlivých distancích.¹¹²

Časopis poskytoval i informace o významných zahraničních cyklistických závodech.

„Mistrovství Francie na vzdálenost 100 km“

Za krásného počasí zahájen byl na závodišti Longschampsém v lesíku Boulougnském tento závod pro Francouzi tak památný. Dráha zdělí 3630 metrů byla ve velmi dobrém stavu.“ Dále pokračuje popis průběhu závodu, v němž největší roli hrál veterán Terront – vítěz prvního dálkového závodu Paříž-Brest-Paříž.¹¹³

Start vycházel jen v rozmezí let 1902 až 1903, byť posléze došlo k pokusům o jeho obnovu. Tento všesportovní časopis věnoval cyklistice jen úzký prostor a věnoval se spíše zajímavostem. Nový sport se brzo dostal i za oceán, kde trénovali kvalitní dráhaři, již se mohli směle rovnat evropské konkurenci. Start si ale v roce 1902 všimá spíše kaskadérského kousku v článku *Vrchol umění cyklistického*.

„Umělec vyjede z lešení vysokého 60 stop po skoro kolmé plošin, která je v podobě stuhy zatočena a opět vzhůru vybíhá. Při strašlivém tempu tak skutečně visí hlavou dolů, když projíždí křivkou plochy. Možnost výkonu vysvětluje se odstředivostí, která jezdce i s kolem, ke stěně dráhy, kterou projíždí, přitahuje. Jest ovšem k výkonu zapotřebí bájně odvahy, neboť jeden chybný krok znamená, když ne smrt, tak jisté úplné zmrzačení odvážlivce. Dosti možné, že v zimní sezoně uvidíme umělce „Diavola“ v pražském divadle „Variété“.“¹¹⁴ Umělec Conn Baker se pseudonymem Diavolo v prvním desetiletí 20. století skutečně obrazil Spojené státy se svojí performancí.¹¹⁵

4.3. Referování v psaných médiích o nejvýznamnějších cyklistických závodech světa v současnosti

Cyklistické závody doznaly od svého vzniku na počátku 20. století výrazných změn. Díky tomu se změnila, převážně rozšířila paleta žánrů, které běžně vidíme v tištěných médiích věnujících se cyklistice.

Na počátku 20. století byly závody jako Tour de France, nebo Giro d'Italia organizačně výrazně hubenější. Cyklisté nedisponovali velikým zázemím týmů v podobě mechaniků, kuchařů apod. Organizační tým, jež se podílel na konání akce byl výrazně užší. Menší bylo samozřejmě i zastoupení novinářů.

¹¹² *Velocipedista*. První. Praha, 1888.

¹¹³ *tamtéž* jako předchozí poznámka

¹¹⁴ *Start*. První. Praha, 1902.

¹¹⁵ *How bicycle daredevil Diavolo looped the loop back in the early 1900s* [online]. [cit. 2020-01-12]. Dostupné z: [How bicycle daredevil Diavolo looped the loop back in the early 1900s](#)

Pro sport a cyklistiku zvlášť znamenala velkou změnu možnost přenášet praktický celý průběh etap v televizním vysílání. Do té doby neměl prakticky nikdo, kdo se závodu aktivně neúčastnil, možnost pozorovat celý jeho průběh.

V novinách na počátku 20. století tak dominovalo zpravodajství. Bylo tomu jak v zahraničních listech jako *L'Auto* i *Gazzetta dello Sport*, tak samozřejmě i v českém tisku. V případě českého Sport a Hry je tento jev pochopitelný, neboť se týdeník nemohl opřít o práci reportéra přímo na místě. Přebíral tak nejdůležitější informace z francouzských listů, přičemž čtenářům přinášel výběr toho nejdůležitějšího, případně nejzajímavějšího.

V současnosti české noviny jako MF Dnes (a její server idnes.cz) disponují reportérem přímo v místě závodu, jehož úkoly se ale poměrně liší od těch, jež měli novináři organizujícího listu *L'Auto* v prvních ročnících. Více než zpravodajství se reportér na místě věnuje publicistice. Snaží se čtenářům předat autentické zážitky z místa, které agenturní zprávy nemohou přinést.

116

V české MF Dnes je často zpravodajství z průběhu etap doplněno reportážními prvky. Autoři si všímají nejen dění na trati, ale okolí samotného závodu, které vytvářejí diváci, prostředí, v němž se závod jede atd.

Sport prošel výrazným technologickým vývojem, který se cyklistiky dotkl opravdu výrazně. Vzniká tu prostor pro žánr, jenž na počátku 20. století stěží mohl existovat: datová žurnalistika. Novináři mohou např. analyzovat výkony jezdců, jež velice přesně zaznamenávají jejich přístroje.¹¹⁷

Použití jednoho žánru se dochovalo – vydávání profilů vítězů. Příkladem v této práci je profil Giana Franca Tomaselliho v *Gazzettě dello Sport* z července 1899, kde se píše zejména o jeho charakteru a jeho minulost a původ je trochu upozaděn. Costamagna se snaží popsat Tomaselliho jako člověka, ne jako závodníka. Přihlédneme k tomu, že v dané době neexistovalo mnoho dalších zdrojů. Naopak v českých novinách jsou v současnosti profily napsány hlavně na základě dalších zdrojů a věnují se hlavně přímo minulosti sportovní kariéry vítěze.

„Tohle je určitě rutinní. Na druhou stranu, když někdo vyhraje čtyřikrát za sebou, tak je potřeba profil vždy udělat trochu jinak, což je problém. Jednou se může řešit minulost závodníka, poté zase, jak se během závodu propracoval k vítězství,“ říká novinář Tomáš Macek.¹¹⁸

Změnilo se i složení účastníků jednotlivých cyklistických závodů, neboť výrazně přibýlo závodníků ze zahraničí. V současnosti lze startovní pole považovat za mezinárodní a má v něm své zástupce několik desítek zemí. Novináři pak rádi jdou po stopě svých krajanů, neboť jejich příběhy bývají pro čtenáře nejatraktivnější. Projevuje se to v koncentraci ve zpravodajství jezdce dané národnosti, nebo jejich výběru jakožto respondentů.

Psaní zpráv pouze z redakce, a ne přímo z místa závodu, se vzhledem k tehdejším poměrům používala v počátcích závodů a používá se také dodnes. Hlavním důvodem jsou finanční a

¹¹⁶ TOMÍČEK, Matěj. *Vývoj mediálního obrazu cyklistického závodu Tour de France v deníku Mladá fronta DNES v České televizi v letech 2010-2015*. Praha, 2018. FSV UK,

¹¹⁷ TOMÍČEK, Matěj. *Vývoj mediálního obrazu cyklistického závodu Tour de France v deníku Mladá fronta DNES v České televizi v letech 2010-2015*. Praha, 2018. FSV UK,

¹¹⁸ TOMÍČEK, Matěj. *Vývoj mediálního obrazu cyklistického závodu Tour de France v deníku Mladá fronta DNES v České televizi v letech 2010-2015*. Praha, 2018. FSV UK, s 56.

personální nedostatky jednotlivých redakcí. Její výhodou je nenákladnost, kdy se velice levně může generovat poměrně veliké množství obsahu. Postrádá samozřejmě podrobnost a osobitost. V počátcích sportu byla pro diváka, který neměl možnosti tak podrobného servisu, více zajímavá než dnes.¹¹⁹

¹¹⁹ tamtéž jako předchozí poznámka

5. Závěr

Bakalářská práce se věnovala médiím, jež stály za vznikem prvních významných cyklistických závodů. Cílem bylo zmapování vzniku takových závodů, které vydržely až do současnosti a těší se masové oblibě. Tímto výběrem prošly etapové závody jako Tour de France nebo Giro d'Italia a další jednodenní akce.

První rešerše ukázaly, že cyklistické silniční závody po běžných komunikacích vznikly ve Francii. Brzy na to se přidala Itálie a Belgie.

Jedním z hlavních zdrojů informací pro tuto práci byl dobový tisk. Nejvíce informací poskytl zdigitalizovaný archiv francouzského sportovního deníku *L'Auto*, u něhož se analyzovala vydání v letech 1900 až 1914. Vzhledem k širokému zaměření listu v něm bylo možné hledat autentické informace o závodech ze všech zkoumaných zemí. Dalšími zkoumanými novinami byla italská *Gazzetta dello Sport*, resp. její vydání z let 1896 až 1914, neboť tato éra spadá do časového rámce práce.

Poměrně dost informací poskytla v té době i česká média jako *Sport* a *hry*, u nichž se kladla pozornost na to, jak o zahraničních událostech referovala a z jakých zdrojů čerpala.

Dalšími důležitými zdroji byly cizojazyčné publikace o historii Giro d'Italia vydané v italštině. Nejvíce informací poskytly knihy *Cyclismo-una storia di gran passione* a *100 volte Giro*

Dalšími podstatnými zdroji pro práci byly specializované servery věnující se historii cyklistiky a v neposlední řadě jiné diplomové práce zaměřené na historii sportovní žurnalistiky. Velkou inspirací a rámcovou oporou byly knihy novináře Tomáš Macka věnující se kompletní historii Gira d'Italia a Tour de France.

Cílem práce bylo zjistit, jakým způsobem se v jednotlivých zemích psalo o cyklistických závodech před první světovou válkou. Nejvýraznější stopu měla Francie, v níž největší roli hrály noviny, které stály za založením cyklistického závodu Tour de France – *L'Auto*.

Francie

L'Auto ukázalo, jak může fungovat úspěšný sportovní deník. Velkou část obsahu tvořila inzerce, kterou kompenzoval exkluzivní obsah z akcí, které deník pořádal. V prvních letech pořádání konkurenčního Giro d'Italia se snažilo poměrně objektivně pokrývat konkurenční projekt, ale postupem času, kdy se italský závod etabloval na scéně, informovalo o jeho průběhu velmi povrchně.

Pro *L'Auto* byla cyklistika do začátku první světové války společně s motorismem nejdůležitějším sportem. Například fotbal se v jeho rubrikách v době konání cyklistických závodů prakticky neobjevoval, přestože dostávaly prostor i menší sporty (např. box).

Na rozdíl od italské *Gazzetty dello Sport* nevěnovalo příliš velký důraz na zahraniční účastníky svého závodu. Důvod byl jednoduchý: Italové v prvních ročnících působili v startovním poli spíše jako stafáž. Podobně i Belgičanům se příliš často nepodařilo dobýt stupně vítězů. Naopak *Gazzetta dello Sport* v prvních ročnících pozdějších cyklistických klasik upozorňovala např. na Lucien Petit-Bretona a nepokrytě fandila italským závodníkům v boji proti Francouzům. Naopak Francouzi si roli nejúspěšnějšího cyklistického národa byli jistí.

Dokládá to i jejich přístup k předválečné sérii výher belgických vítězů na Tour de France, které považovali za své kolegy a *L'Auto* obdivně psalo o tehdejšímu násobnému vítězi Philipu Thysovi.

Část redakce v *L'Auto*, která se věnovala cyklistice tvořila skupina různorodě formovaných lidí. Ředitel závodu a šéfredaktor Henri Desgrange byl bývalým sportovcem, stejně jako reportér Géo Lefèvre byli v mládí spíše výkonnostními sportovci než přímo profesionály. Nejvíce zkušeností s výkonnostním sportem měl Robert Coquelle, jenž se věnoval i pořádání sportovních akcí. Hodnotné byly také příspěvky ředitele velodromu v Roubaix Thédora Vienneho. Přestože šlo o bohatého továrníka, měl o cyklistice skvělý přehled a byl velmi aktivní při organizování závodu.

Trochu jiný pohled přinášeli spisovatelé Victor Breyer a Christophe Ravaud, kteří se krom autorství knih o sportu věnovali jako novináři i jiným sportům než cyklistice.

Itálie

Jízdní kolo se do Itálie rozšířilo z Francie a bleskově strhlo pozornost. První cyklistické závody se v Itálii konaly téměř současně jako ve Francii.

Zájem o cyklistiku mezi čtenáři byl enormní. V každém větším městě v severní polovině země se vydávalo několik časopisů, které ale na trhu většinou příliš dlouho nevydržely. Na první opravdu velké závody čekala Itálie až do dvacátého století. Závody brzy nabraly takového významu, že si na ně dělali zásluku i francouzští konkurenti.

Itálie měla oproti Francii ale nevýhodu v horší výkonnosti hospodářství a celkově nižší životní úrovni. Severní část byla výrazně bohatší, a tak třeba v Lombardii cyklistika kvetla, zatímco v divokých jižních provinciích jako Kalábrie nebo Apulie nebyly podmínky pro sportovní cyklistiku příliš vhodné. Závodilo se tak téměř výhradně na severu, případně v okolí Boloně nebo v Toskánsku. Giro na jih italské „boty“ vyrazilo až v roce 1928.

Po úspěších prvních mezinárodních jednorázových cyklistických závodů bylo jasné, že je potřeba napodobit Francii s pořádáním etapového závodu. Fanoušci ukazovali hned v prvním ročníku závodu svoji oddanost a dle zpráv čekaly v cílech někdy i stotisícové davy. Závodníci byli na roztrhání a mohli také dosáhnout na slušné ocenění. I proto se často rekrutovali z kruhů dělníků, pro něž to byla šance, jak zbohatnout, nebo alespoň zažít dobrodružství.

Italové podobně jako Francouzi udrželi vášeň pro cyklistiku po celou dobu existence svého sportu a nejstarší sportovní noviny světa *Gazzetta dello Sport* se tak mohou stále spolupodílet na organizaci závodů, byť pouze jako člen skupiny RCS, která organizuje prakticky všechny významné cyklistické závody v zemi.

Čechy

Do českých zemí dorazila cyklistika jako sport s menším zpožděním, ale v druhé polovině 80. let 19. století tu vznikly první organizace, jež sdružovaly cyklisty. Z jejich kruhů vznikly i první cyklistické časopisy, které byly určeny spíše pro členy klubů než širokou veřejnost. Nicméně zvládaly informovat i o zahraničním dění. K jejím zdrojům patřily hlavně cyklistické časopisy, od počátku 20. století také denní tisk v čele s *L'Autem*. Na struktuře a obsahu zpráv

je to jasně patrné. Nesmíme opomenout, že se např. v časopisu *Sport a hry* objevovaly texty přejaté z konkurenčního *Le Véla*.

Na rozdíl od Francie se tu nekonaly žádné proslulé distanční silniční závody. Závodilo se nejprve hlavně na dráze. Například ukázka z časopisu *Velocipedista* z roku 1888 názorně dokumentuje, kterak přítomní podrobně zapisovaly každou rozjížděku. Zmínky o distančních závodech z jednoho města do druhého se v českém tisku objevují od počátku 20. století (Praha – České Budějovice, Praha – Mochov, Praha – Mladá Boleslav). Do té doby časopisy evidovaly jen např. kolik kilometrů zvládli členové různých jednot najezdit.

Česká média si všímala krom nejprestižnějších závodů ve Francii a v Itálii také dráhových závodů v Německu, nebo prestižní rakouské časovky do vrchu na sedlo Semmering. Čtenář žijící v Čechách si tak mohl udělat slušný přehled o sportovním cyklistickém dění ve světě, i když se ho nikdy osobně nezúčastnil.

V rámci zpracování této bakalářské práce, jejíž tématem byla média spjatá s významnými cyklistickými závody, jsem dospěl ke zjištění, že média a významné cyklistické závody jsou spolu velmi propojena a žijí vlastně v jakési symbióze. Jeden bez druhého by nebyl úspěšný a nemohl se dále rozvíjet. Ačkoliv jsem se soustředil jen na tištěná média, je jasné, že toto pravidlo symbiózy, platí i pro ostatní média, dnes velmi populární televizní zpravodajství nebo zpravodajství podávané prostřednictvím internetových komunikačních kanálů...

6. Zdroje

6.1 Použitá literatura

Au bon temps du vélodrome 1896-1955. BRARD, Serge. Tours: Jean-Luc Porhel, 2013,

BERGONZI, Pier a Elio TRIFARI. *Ciclismo!: La Storia di una Grande Passione.* Milano: RCS Libri Spa, 2014, ISBN 978-88-17-06610-5.

COSSINS, Pater. *Early Bicycles and the Quest for Speed: History 1868-1903.* McFarland Company, 2018, ISBN 978-1-4766-7107-7.

Cyklista. Čtvrtý. Praha 1922

DANCEY, Hugh a Geoff HARE. *The Tour de France 1903–2002: The Century of Sporting Structures.* Portland, Oregon: Frank Cass Publishers, 2003, ISBN 0-7146-5362-4.

FERRO, Marc, Jitka MATĚJŮ a Doubravka OLŠÁKOVÁ. *Dějiny Francie.* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2006, ISBN 80-7106-888-8.

HASSAN, David. *A History of motorsport: A Case study analysis.* New York, 2012. ISBN 978-0-4-15--67788-2.

HUBERT, Christian. *De la première a La DERNIÈRE Heure.* Brusel: Luc Pire, s 31.

CHALUPA, Jiří. *Španělsko: Stručná historie států.* 2010, ISBN 978-80-7277-478-4.

MACEK, Tomáš. *Příběhy Corsa rosa: Sto ročníků Giro d'Italia.* Praha: Prostor, 2018, ISBN 978-80-7260-377-0.

MACEK, Tomáš. *Příběhy Staré dámy.* Praha: Prostor, 2013, ISBN 978-80-7260-277-3.

MONTI, Andrea. *100 Volte Giro.* Milano, R.C.S., 2017

PARIENTÉ, Robert a KOLEKTIV. *L'Équipe 50 and de sport.* Paříž: L'Équipe,, 1995. ISBN 2702124844.

PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku.* Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK,

POYER, Alex. *Les premiers temps des véloce-clubs: apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914.* L'Harmattan, 2003. ISBN 274753930X.

PROCACCI, Giuliano, Drahoslava JANDEROVÁ, Bohumír KLÍPA a Kateřina VINŠOVÁ. *Dějiny Itálie.* Nakladatelství Lidové noviny, 1997, ISBN 80-7106-152-2.

SERGEANT, PASCAL, LE BLANC, Jean-Marie, ed. *CHRONICLE LEGEND PARIS–ROUBAIX: Svazek 1: 1896–1939.* Zedelgem: Imprimerie Flandria Nostra, 1989.

Sport a hry. Praha, 1904-1912.

The Impact of Internet on the Market for Daily Newspapers in Italy. Florencie, 2004. European University Institute.

Velocipedista. První ročník. Praha, 1888

Start. První. Praha, 1902

WERNER, Lawrence A. Media made sport. *Media, Sports and Society.* Newbury Park, Kalifornie: PAGE Publication, 1989, s. 50-52. ISBN 0-8039-3243-X.

6.2. Použité webové stránky a elektronické zdroje

Bikeraceinfo.com: Giro dell'Emilia [online]. [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://www.bikeraceinfo.com/races/giro-emilia/giro-dell-emilia.html>

BikeRaceInfo: Tour de France prize money [online]. McGann Publishing, 2014 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z: <https://www.bikeraceinfo.com/tdf/tdf-prizes.html>

Bikesretro.com: Federico Momo [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <http://www.bikesretro.com/wp/federico-momo-champion-of-the-track/?lang=en>

Corriere della Sera. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 2016 [cit. 2020-05-12].

Cyclemagazine. Eu: LUIGI PONTECCHI. "Il ciclismo (quello pericoloso) è il mio mestiere." [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <http://www.cyclemagazine.eu/cycle/2015/07/luigi-pontecchi-il-ciclismo-quello-pericoloso-e-il-mio-mesriere/>

Cyclemagazine. eu: LUIGI PONTECCHI. "Il ciclismo (quello pericoloso) è il mio mestiere." [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <http://www.cyclemagazine.eu/cycle/2015/07/luigi-pontecchi-il-ciclismo-quello-pericoloso-e-il-mio-mesriere/>

Cycles Peugeot: Histoire [online]. 2018 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://cycles.peugeot.fr/histoire>

Cyclingnew.com: Milano-Torino 2012 Confirmed [online]. 2012 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z: <https://www.cyclingnews.com/news/milano-torino-confirmed-for-2012/>

Cyklistika 1884–2014 [online]. Praha, 2014 [cit. 2021-12-11]. Dostupné z: <https://www.nm.cz/cs/file/d2d17208e2bfe301d9ae1ef0bea729f3/5847/Cyklistika.pdf>. FTVS UK.

La Dernier Heure / Les Sports. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 2019 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: https://fr.wikipedia.org/wiki/La_Derni%C3%A8re_Heure/Les_Sports

LA LENGUA DEL CICLISMO EN FRACÉS: ANÁLISIS SEMÁNTICO Y LEXICOLÓGICO [online]. UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID, 2002 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z: <http://webs.ucm.es/BUCM/tesis/fil/ucm-t26301.pdf>. UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID. Vedoucí práce Jesús Cantera Ortiz de Urbina.

LASSEUR, G. *Le Petit Journal SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ: Le Petit Journal et son supplément illustré* [online]. [cit. 2020-05-18]. Dostupné z:

<http://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=http%3A%2F%2Fcent.ans.free.fr%2Fhistorique.htm>

L'Equipe: L'Auto. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://fr.wikipedia.org/wiki/L%27%C3%89quipe>

L'Equipe: L'Auto. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://fr.wikipedia.org/wiki/L%27%C3%89quipe>

OR Bike: A Brief History of Bicycle Racing [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <http://orbike.com/a-brief-history-of-bicycle-racing/>

Origins of The Paris–Roubaix | How did "The Hell of the North" begin? | inCycle Vintage. <https://www.youtube.com> [online]. [cit. 2020-05-12]. Dostupné z:

https://www.youtube.com/watch?v=ISrt_iErX4&t=122s

Paris-Roubaix. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Paris-Roubaix>

Pedalvintage: Carrellata di ciclismo Bresciano [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <https://www.pedalevintage.it/tecnica/2016/21/CARRELLATA-DI-CICLISMO-BRESCIANO.htm>

PhDr. David LUKŠŮ. *Počátky sportovní žurnalistiky na stránkách periodického tisku na přelomu 19. a 20. století: Sport jako součást českého masového tisku*. Praha, 2011. Dizertační práce. IKZŠ FSV UK

PUJADAS Y MARTÍ, Xavier. *Prensa, deporte y cultura de masas. El papel del periodismo especializado en la expansión social del deporte en Cataluña hasta la guerra civil (1890-1936)* [online], s. 147, Barcelona, 2012 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z: <https://www.recercat.cat/bitstream/handle/2072/336465/40603-53565-3-PB.pdf?sequence=1>

Randonneurs Ontario: Pierre Giffard [online]. 2020 [cit. 2020-05-18]. Dostupné z: <http://www.randonneursontario.ca/history/giff.html>

Souvenir Henri Desgrange. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2020-05-12].

Sports media guy: The History of sport journalism [online]. [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.sportsmediaguy.com/blog/2017/5/9/the-history-of-sports-journalism-part-1-of-3>

Storia delle Edoardo Bianchi [online]. R.C.S., 2019 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: http://www.registrostoricocicli.com/wiki/storia_bianchi/

UCI org: Road Cycling [online]. [cit. 2021-01-01].

Una storia di successi [online]. 2019 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://wilier.com/it/azienda?origin=int>
VEBR, André a Kamil HOFMAN. *Ivelo: Přetahovaná mezi pastorky* [online]. 2017 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: https://www.ivelocz/casopis_clanek/53x11-2008-1-ukazka3/
Velopress [online]. 2019, 2019 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://www.velopress.com/the-first-tour/>
Volně dostupný archiv L'auto. Dostupné z: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327071375/date&rk=21459;2>
Wilier Triestina: Mondo Wilier [online]. 2020 [cit. 2020-05-12]. Dostupné z: <https://wilier.com/it/teams-pro-athletes>

7. Přílohy

Le Tour de France

La plus grande épreuve cycliste du monde entier. — Une course d'un mois. — Paris-Lyon-Marseille-Toulouse-Bordeaux-Nantes-Paris. — 20,000 francs de prix. — Départ le 1^{er} juin Arrivée le 5 juillet au Parc des Princes.

Nous annonçons, ces jours-ci aux lecteurs de l'Auto une course cycliste sur route telle qu'on n'en aurait jamais vu de semblable; on va voir si nous avons exagéré et l'on conviendra aisément, j'en suis certain, que si le titre de ce journal a subi une modification, son programme, qui consiste à ne négliger aucun sport, n'a pas changé.

Or donc, le 1^{er} juin prochain, partira de Paris la course dite du **Tour de France**, qui en six étapes fera parcourir aux coureurs de l'Auto les trois quarts de la France, donnera à des populations entières qui n'en ont jamais vu le spectacle de la plus belle manifestation du sport cycliste.

Le moment n'est point venu de s'étendre sur tous les détails de l'épreuve ni d'en faire ressortir les côtés intéressants au point de vue de la diffusion du cyclisme. Qu'il me soit permis toutefois aujourd'hui de m'adresser à tous les cyclistes du Midi, en partant de Marseille pour passer par Nîmes, Montpellier, Béziers, Cette, Carcassonne, Toulouse, Montauban, Castelsarrasin, Agen, Marmande, pour arriver à Bordeaux, et de leur demander s'il leur est agréable que l'Auto ait pensé particulièrement à eux qui avaient toujours été délaissés.

Voici les grandes lignes de l'épreuve :

1 ^{er} juin, 1 ^{re} étape,	Paris-Lyon.
7 — 2 ^e —	Lyon-Marseille.
14 — 3 ^e —	Marseille-Toulouse.
21 — 4 ^e —	Toulouse-Bordeaux.
28 — 5 ^e —	Bordeaux-Nantes.
5 juillet, 6 ^e —	Nantes-Paris (Parc des Princes).

LES PRIX

Oznámení o prvním ročníku
Tour de France

LE TOUR DE FRANCE

(PREMIERE ANNÉE)

Organisé par « L'AUTO » du 1^{er} au 19 Juillet 1903

L'ARRIVÉE. — VICTOIRE DE GARIN

Sur la route. — A Ville-d'Arry. — Garin bat Augereau et Sanson à l'emballage. — Au Parc des Princes. 20.000 spectateurs au Vélodrome. — 100.000 sur la route. — Pothier second du classement général. Augereau troisième, Maller quatrième.

CONCLUSION

Voici le premier « Tour de France » terminé. Tous nos collaborateurs sont épuisés, je suis ravi et j'aurais voulu que les heures de travail et d'immenses satisfactions que la course nous a données depuis trois semaines passent se prolonger indéfiniment, tout est délicieux en pareil travail, tant sont douces de semblables satisfactions.

J'ai fait bien des rêves sportifs dans ma vie, je n'en avais jamais conçu qui valaient cette réalité. Lancer des hommes à travers la France entière, rappeler par eux les jours vives que peut, qui doit nous procurer la bicyclette, réveiller les centaines de kilomètres de pays endormis dans l'inaction physique, montrer aux égarés, aux indifférents, aux timorés que le sport cycliste est toujours jeune, qu'il est toujours capable de nous étonner, exciter, purifier, de l'émulation, de l'énergie, de la volonté, voilà ce que devait faire le Tour de France, voilà ce qu'il a fait largement. Les soleils du Midi peuvent être éblouissants, les plaines de la Crau désolées, les bords de la Garonne balayés par le vent, la vie monotone de province peut reprendre, dans plus de la moitié de la France, toute la jeunesse conservera le souvenir des hommes qu'elle a vus passer comme des trombes, luttant depuis Nîmes avec une énergie farouche.

Et voici que déjà, de tous côtés, de nouvelles sociétés se forment. Nous avons nous aussi, les anciens, l'inévitable contagion de l'exemple. C'est pour vous en soucier que nous avons couru, c'est pour avoir vu les premiers Bordeaux-Paris que nous avons senti se lever dans nos courses, avant même le début de vaincre, le besoin de lutter. Partout, en France, depuis quelques jours, le même besoin se fait sentir et le Tour de France, dans son sillage, vient de faire naître une nouvelle race de champions.

N'est-ce pas là la plus belle mission d'un journal comme le nôtre? N'est-ce pas notre raison d'être et pouvions-nous espérer atteindre notre but mieux que nous ne venons de l'atteindre?

Cette considération est la première qui s'impose à nous. D'autres aussi valent qu'on s'y arrête. Comparons sans parti pris les autres grandes épreuves classiques de la route avec le Tour de France. Ne semble-t-il pas qu'elles apparaissent comme profondément stériles et diminuées nos pas dans leur classicisme, mais dans leur forme? Après le Tour de France on se demande malgré soi que viennent faire les entraîneurs, les soigneurs, les suivants, tous ces parasites à

Aujourd'hui seulement chacun pourra parler, nous comme les autres, des imperfections de ce premier essai. Le succès en est assez réjouissant pour que nous n'ayons pas la fatigue et le plaisir parfait. Il y a des tâches au soleil, voici les laches du nôtre :

1^o La création des étapes particulières avec possibilité pour un champion de ne disputer qu'une seule étape fut une erreur. Erreur admissible d'ailleurs, car nous avions rêvé tous les coureurs sérieux se mesurant avec enthousiasme cette occasion de se mesurer avec les grands rousiers. Ils craignaient au contraire une lutte dont pourtant les Pélissier, les Bouhours, les Pothier, les Sanson, les Lemer, les Gauthier leur montrèrent la possibilité, et les rares engagements d'étapes furent pour une part ceux de maraudeurs que nous empêchâmes pourtant d'exercer leur petit métier. Les étapes particulières disparaîtront donc en 1904; il n'y aura d'engagements que pour la totalité de l'épreuve, avec des prix pour chaque étape, et ceux qui abandonneront en route seront éliminés définitivement de la course. Ainsi disparaîtront le second groupe social de Lyon à Marseille au groupe de bicyclette, poursuivant ce groupe de tête à une heure d'intervalle de Marseille à Bordeaux, châtigné à vaincre, et auquel il n'a manqué peut-être pour être définitivement jugé que de partir une heure avant dans Bordeaux-Nantes.

Une seule catégorie, la suppression du second groupe, l'élimination radicale de tout homme arrivant après la fermeture d'un contrôle, voilà une première réforme pour 1904, qui donnera au Tour de France plus d'unité et plus de belle simplicité.

2^o Nous serons enfin l'année prochaine plus stricts encore que cette année sur l'observation du règlement en ce qui



MAURICE GARIN

Vous verrez que dans cinq ans d'ici, ce seront les rousiers d'ici et là qui auront conseillé de faire la course. Ça n'a et ça n'aura, d'ailleurs, aucune importance.

H. DESGRANGES

Le Vainqueur et les Vaincus

Cette fois, c'est bien fait! La plus prodigieuse course sur route qui ait jamais été organisée est terminée et gagnée.

C'est le nom d'un grand champion, le nom du vainqueur du Paris-Brest et retour, et de Bordeaux-Paris 1902, qui s'élève de façon directe à l'honneur de ce Tour de France que le succès assure maintenant d'un futur cinquième digne des plus importantes épreuves sportives.

Donc, Maurice Garin a gagné, et bien gagné. Alors que, derrière lui ses adversaires se sont dispersés les uns et les autres, le roi de la route, dans une course sans entraîneurs, trouva le moyen de gagner par trois heures après les avoir littéralement épuisés dans la première, en un effort décisif, d'attendre sans aucun succès, à la fin, vaincu et fatigué, qu'il ne semblait pas pouvoir figurer à l'arrivée, lui est toujours resté, sur le dos de la victoire finale. Trois fois il voit un concurrent lui prendre quelques kilomètres sur le poteau; il ne s'en souvient guère. Il s'est assuré un bel avantage au départ et il ne pense plus qu'à ce classement

Et l'ajoutant que par leur ardeur à participer aux grandes épreuves de la route, M. Hammond et Mouton ont seulement fait œuvre de bons commerçants, mais donnent ainsi au sport cycliste l'enthousiasme et les succès d'une épreuve de l'Armée du Tour de France. Ils seront heureux, j'en suis convaincu, que le leur associé sur ce point M. Titus Pasqua. Le patron de malheureux Américains, et un grand coureur aussi, celui-ci, de l'Union des coureurs par route.

Que ne puis-je joindre dans cet éloge tous les constructeurs de cycles, qui ont trouvé moyen de rendre indifférents à une épreuve où les frais étaient réduits à leur plus simple expression et dont le retentissement fut si grand. Il est vrai qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire et que nous espérons bien qu'il viendront à nous pour le 2^e Tour de France.

Je complimente bien aussi lami Delaire, le directeur technique de Garin, qui fut admirable de calme et d'obstination, mais il n'en vaudrait pas vouloir par des louanges la joie de la victoire de son grand homme.

Ce jeune homme rendra à l'homme que Paris, après tout la France, a été comme un défilé jadis les héros et les grands maîtres, et à ceux qui l'ont aidé dans sa tâche, il ne faut saluer avec tous les vœux que ont depuis conduit 2.500 kilomètres, et avec la plus horrible épreuve les plus d'honneur qui leur valent aujourd'hui, à eux aussi, la grande popularité.



Entrée de Garin et Jacques de Vélodrome

général qui sont demeurés dans la mémoire des foules.

Pourtant, à mesure que le ruban de route s'allonge, que les kilomètres s'allongent aux kilomètres, Garin devient de plus en plus Garin. C'est lui qui entre le premier à Nantes, précédant Pothier et Paquelin, ce premier il entre encore à Paris, dans ce Paris tout entier levé en son honneur. Et cette fois encore, ce sont d'autres hommes Augereau et Sanson, qui lui doivent en vue du poteau pour le passer premier.

Garin a des délices. On lui reproche ce qui fait un coureur de route, ce lui donne la vitesse, le brio. Ce n'est, dit-on, qu'un luttant tenace, entêté, aux énergies impuises comme sa silhouette.

Oui, Garin est tenace, entêté, oui, Garin recule chaque fois qu'il voit les limites de l'endurance humaine. Mais n'oubliez pas que ce luttant tenace a échappé les hommes vides à

Le second du Tour de France, c'est Pothier.

« Qui ça, Pothier? » auriez-vous dit il y a trois semaines.

Oui ça? Un gamin de vingt ans, aux épaules larges, au front carré et vaillant, mais aux yeux et à la parole timides, un jeune garçon breton de Serre que ses compatriotes venaient chaque matin aller à bicyclette chez les clients, une main au guidon, l'autre secourant sur sa tête le chapeau pantofole.

Muret et Jacquelin quittèrent le terrain du Vendôme pour le poteau, Pothier resta dans deux ou trois jours à Serre, aux ordres de son patron.

Ici au Parc des Princes, ses vieux père et mère qui l'embrassent comme un enfant l'écarter d'un coup, ses camarades du Vélo Sport de Serre lui apportent en bouquet de fleurs roses au pays natal. Pothier, le

Výsledky prvního ročníku Tour de France v L'Auto a kresba vítězného Maurice Garina

Du 28 Juin au 25 Juillet

Le Dieu du sport est juste, et Thys, le merveilleux petit routier belge, conserve sa première place. — La victoire au meilleur. Un triomphe splendide pour notre grande marque nationale Peugeot et le pneumatique Wolber. — La dernière étape contrariée par la pluie et le vent. — Les sportifs parisiens se pressent en masses compactes sur la fin du parcours. Le Parc des Princes est bondé et les admirateurs de nos routiers font aux héros de la grande randonnée une réception grandiose. — Journée d'épithéose. — Thys, Pélassier, Jean Alavoine, Roussier, Faber et tous nos vaillants acclamés à outrance. — A Pélassier la dernière étoile.

51