

kapitola

1

**Musíš
založit Giro, Tullio!
Přece nenecháš
vyhrát konkurenci**

1908–1909







Slunné srpnové ráno roku 1908. Místo děje: Milán, kolébka italské cyklistiky.

Francouzi už mají pět let svoji Tour, když Micio Gatti, majitel firmy Atala, vtrhne do pracovny Tulla Morgagniho, šéfredaktora Gazzetty dello Sport.

„Tullo, potřebuju s tebou nutně mluvit!“

„Posaď se, Micio. Proč ten spěch?“

„Mám novinu. Corriere della Serra chce okopírovat Tour de France a založit společně s Bianchi podobný závod i v Itálii.“

Gatti byl zaměstnancem firmy Bianchi. Poté, co se odtrhl a začal sám vyrábět kola Atala, je jeho vztah s Bianchi poněkud nevraživý. Na cyklistické výstavě v Boloni se nyní od známého dozvěděl o plánech konkurenční firmy na velký italský závod. A tak se rozhodl konat.

Jak zjistil, Corriere a Bianchi si přibraly na pomoc i Touring Club Italiano. Ten už přece pořádá národní automobilovou rallye, a má tudíž potřebnou logistiku.

„Musíme je předběhnout, Tullo,“ nabádá Gatti šéfredaktora.

Pro Morgagniho je pro změnu konkurencí list Corriere. Rovněž v jeho případě platí: Konkurence se vyhrát nenechává. Pravda, jeho Gazzetta se toho času zrovna topí ve finančních potížích, často není ani dost peněz na výplaty tiskařům. Mohli by však napodobit úspěch Tour de France a zvednout tím náklad. Takový závod by pro ně mohl být záchranným pásem.

Proto vzápětí diktuje telegram: JE NEVYHNUTELNE OKAMZITE ZALOZIT GIRO D ITALIA STOP NAVRAT DO MILANA STOP TULLO.

Telegram nechává odeslat vydavateli listu Camillovi Costamagnovi, jenž se právě ve vile v Mondovi věnuje svému koníčku – psaní básní. Zasílá jej i Armandu Cougnetovi, řediteli, spolumajiteli a navrch vedoucímu cyklistickému redaktorovi Gazzetty, toho času pobývajícimu na dovolené v Benátkách.

Cougnet, Ital narozený v Nice, už dvakrát objel coby reportér Tour de France. Přečte si telegram a udiveně zhlédne od espressa. Co to Tulla napadlo? Závod jako Tour? U nás? A já ho snad mám organizovat? To je nesmysl.

Přesto se právě on stane mužem, který se na dlouhá tři desetiletí chopí dirigentské taktovky při utváření Gira.

Novinářské geny zdědil po otci a Gazzettu má v srdci jako své dítě. Už v roce 1898 v ní jako osmnáctiletý nastoupil, když předtím absolvoval celou cestu z Reggia Emilia do Milána na kole. Později stanul u zrodu závodů Kolem Lombardie a Milán – San Remo.

Kalendář ukazuje sobotu 22. srpna 1908.

V nedělním dopoledni se všichni v milánské kanceláři Gazzetty na via della Signora scházejí.

„Je absolutně nezbytné, abychom byli s Girem první. Jinak by Corriere získalo nad námi příliš velkou výhodu,“ sděluje jim šéfredaktor.

Dobojováno. Šampion Gira 1909 Luigi Ganna je první zleva, vedle něj stojí třetí Rossignoli.

Předchozí dvoustrana
V cíli premiérového Gira. Dario Beni vyhrává závěrečnou etapu do Milána.

Až příliš zřetelně má před očima osud francouzského listu Le Vélo, jehož záhubou se stal úspěch konkurenčního L'Auto s pořádáním Tour.

„Závod kolem Itálie? Může to být skvělý projekt. Bohužel... na to nemáme,“ namítá Cougnet.

Postrádají zázemí bohatých inzerentů a vlivných podnikatelů, jakým disponoval list L'Auto před zrodem Tour.

Po hodině se přesto shodnou: Uděláme to.

„Já napíšu úvodník. Armando, připrav článek o programu závodu,“ udílí pokyny Morgagni.

Následujícího rána vychází Gazzetta s velkým titulkem: IL GIRO D'ITALIA – 3000 KILOMETRI – 25 000 LIRE DI PREMI. Pod článkem, zabírajícím polovinu stránky, nechybí ani inzerát na kola firmy Atala, jejíž majitel se stal pověstným hadem pokušelem.

Rozhodnutí, které muži z Gazzetty učinili, je emotivní. Oznamují založení Gira, závodu o 25 tisíc lir, s nadšením i zbrklostí horkokrevných Italů. Promyslet nestihli takřka nic. Do května 1909, termínu prvního ročníku, je přece dost času, ne? Peníze seženou. Někde, nějak...

„Giro bylo dítětem chudých, ale hrdých rodičů,“ napíše s odstupem mnoha let Cougnet do svých pamětí. Jeho měsíční plat činí tou dobou 120 lir. A to si ještě připadá dobře placený.

Když o měsíc později stále žádné peníze na Giro nemají, začínají panikařit. Jejich závod málem zemře dříve, než se vůbec stihne narodit.

Naštěstí vstupuje na scénu Primo Bongrani, vlivný bankéř, akcionář Gazzetty a sekretář Italského olympijského výboru. „Copak? Giro je v nouzi?“ pronese po návratu z londýnských olympijských her. „Mělo by se tedy zachovat jako banka. Ty bohatnou tím, že nashromáždí velkou sumu peněz od velkého množství lidí. Dejte mi měsíc.“

Bongrani zaklepe na mnohá dveře.

„Jakmile jednou peníze začnou téct, už se ten tok nezastaví,“ předpovídá.

Tak se i stane. Přesvědčí dokonce vydavatele listu Corriere della Serra, aby přispěli částkou 3000 lir na cenu pro vítěze, když už sami „prošvihli“ šanci Giro pořádat. Tisíc lir dává Vincenzo Lancia, výrobce automobilů. Dalších tisíc Casino v San Remu. Celých osm tisíc zajistí strojírenská firma Sghirla, jejíž majitel se cítí odpovědný za někdejší fiasko Gazzetty s automobilovým závodem Milán – Acqui – San Remo. Třináct tisíc lir slíbí Italská cyklistická federace. A přidávají se další. Také italská královská rodina nabízí zlatou medaili pro vítěze.

Je vyhráno! Mají peníze na ceny a organizaci závodu. Premiérový ročník bude.

Šestadvacátého března 1909 list otiskuje definitivní program závodu. Francouzská Tour má tehdy už čtrnáct etap o celkové délce 4488 kilometrů, ale Giro prozatím natolik ambiciózní není. První ročník nabídne 2448 kilometrů v osmi etapách. Nikdy v budoucnu už Giro kratší nebude.



Šéf. Camillo Costamagna, vydavatel Gazzetty dello Sport.

Zrodilo se Giro. Titulní strana Gazzetty oznamuje založení nového závodu.

Zde je itinerář:

1. etapa, 13. května: Milán – Boloňa, 397 km.
2. etapa, 16. května: Boloňa – Chieti, 378,5 km.
3. etapa, 18. května: Chieti – Neapol, 242,8 km.
4. etapa, 20. května: Neapol – Řím, 228,1 km.
5. etapa, 23. května: Řím – Florencie, 346,5 km.
6. etapa, 25. května: Florencie – Janov, 294,4 km.
7. etapa, 27. května: Janov – Turín, 357 km.
8. etapa, 30. května: Turín – Milán, 206 km.

Jih země je Cougnetem opomenut. Startovat smějí profesionálové, sdružení v týmech, nebo jako individuálové, ale i amatéři. A po vzoru tehdejších pravidel Tour o vítězi „classifica generale“ rozhodne součet bodů za umístění v jednotlivých etapách, nikoliv absolutní čas.

„Čeká nás velká bitva mezi obry silnic,“ navozuje Gazzetta atmosféru. Přihlašuje se 166 cyklistů. Felice Peli, osmnáctiletý řeznický učeň ze Sazezza, byl z nich nejrychlejší, získává tudíž startovní číslo 1.

Při prezentaci, den před startem u milánské kanceláře Gazzetty, se jedenapadesát z přihlášených neukáže. Peloton premiérového Gira tak tvoří 115 jezdců, z toho 110 Italů, 4 Francouzi a 1 Rakušan z Terstu.

Francouzů mělo být původně patnáct. Jenže majitelé stáje Alcyon, francouzského výrobce kol a motocyklů, svým cyklistům Giro zakázali. Z pohledu prodeje jejich kol je pro ně Itálie izolovanou zemí, úspěch na Giro by prodej nikterak nenavýšil ani tam, ani ve Francii. Raději tedy chtějí své cyklisty vyslat v květnu na závod Kolem Belgie. Někteří jezdci Alcyonu se sice na Giro přihlásili pod falešnými jmény Gingt či Caliste, organizátoři je však vyhlízejí marně.

Přesto jsou v pelotonu hned dva hvězdní Francouzi: vítěz Tour 1907 a 1908 Lucien Petit-Breton a šampion Tour z roku 1905 Louis Trousselier. Ten kvůli Giro dočasně vyměňuje svoji stájovou příslušnost v Alcyonu za italský tým Stucchi, za nějž závodí i další jeho krajané.

A jistě, u startu přešlapují všechna esa italské cyklistiky.

Hvězdný Gerbi, přezdívaný Rudý ďábel. Římský sprinter Dario Beni. Milánský zedník Luigi Ganna. Či Carlo Galetti, řečený Veverka z kanálů. Ten má kupodivu i zahraničního sponzora, britskou firmu Rudge Whitworth.

Většinu závodníků ovšem tvoří nezaměstnaní a hladoví Italové. Mnozí z nich si půjčili kolo v naději, že dojedou až do cíle Gira, což jim bez ohledu na umístění zajistí jednorázovou prémii 100 lir. Dost na to, aby měli na jídlo na několik měsíců.

Přestože má Giro přispět k většímu prodeji Gazzetty, více než polovina jeho aktérů je negramotných a do archů se podepisují písmem X. Čtvrtina jezdců je mladších 21 let, nejstarším se naopak stává 44letý Carlo Nanni.

Je třináctého května 1909. Na milánském Piazzale Loreto nadchází den D. „Jaká nezapomenutelná noc! Celé město vstalo, aby vidělo



Chystá se velká podívaná. Plakát premiérového Gira.

Milánská noc. Start Gira v dobové ilustraci. Cyklisty čeká 397 kilometrů do Boloně.



a oslavilo hrdiny. Jaká radost!“ píše Costamagna. Diváci přešlapují s pochodněmi a čekají. Dvě hodiny a 53 minut po půlnoci je Vittoriem Cavenaghim, prezidentem Italské cyklistické asociace, vyvěšena vlajka a 127 sportsmenů se vydává do cíle první a nejdelší etapy. Směr Boloña, 397 kilometrů na jihovýchod.

Vyrážejí vybaveni vínem, grappou, vodou, nástroji, dušemi, stimulanty i průkazy identity. Jsou připraveni použít také jeden z oblíbených triků: v průběhu etapy zastavíte u nádraží, pomocník zaujme vaše místo na kole, vy jedete vlakem do další zastávky, odpočínáte si a zase se s pomocníkem vyměníte. Organizátoři z Gazzetty se snaží být o krok napřed a zřizují u trati neočekávané kontroly. Každý cyklista byl před startem vyfotografován, aby jej snáze rozpoznali rozhodčí.

Profesionálové, jedoucí za své týmy, mají po etapách zajištěná lůžka v hotelech a penzionech. Dlouhý zástup nesponzorovaných chudých individuálů naopak bude přespávat v kláštorech, senicích či opuštěných domech.

Osm automobilů značky Lancia tvoří skromnou „karavanu“ závodu. Čtyři z nich jsou určené mechanikům, dva rozhodčím, dva novinářům a dva partnerům – nebo bohatým turistům. Ano, ti si mohli za 205 lir koupit místo v jednom z vozů. První celosvětová cestovní kancelář Thomas Cook totiž prodává zájezd na „Velké dobrodružství jménem Giro“.

Úvodní etapa má za sebou pouhé dva kilometry a v pelotonu dochází k poprasku.

Co tu dělá to dítě?!

Vytrhlo se rodičům a ve tmě přebíhá přes silnici mezi jezdci. Hromadný pád posílá k zemi i Rudého ďábla Gerbiho. Těch nadávek! Jeho zadní kolo a vidlice jsou zdemolované! Otočí se, vydává se hledat mechanika firmy Bianchi.

Pravidlo, že cyklisté mají zakázáno při opravách přijmout cizí pomoc, které je tak úzkostlivě střežené rozhodčími na Tour, zatím na Giro neplatí. Poškozený bicykl nesmí být nahrazen jiným, ale asistence mechanika je přípustná. Gerbi nasedá na opravené kolo a dotahuje se zpět do pelotonu ještě před prvním kontrolním stanovištěm v Bergamu.

Tak dál, teď kolem jezera Garda. A s dalšími pády. Spolufavorit Galletti se sbírá ze silnice. Petit-Breton za jízdy pojídá kus kuřete, ztrácí kontrolu nad kolem, padá na hlavu a zakrvácený chvíli leží v bezvědomí. Když se probere, opět nasedá, dostihne vedoucí skupinu a dokonce zaútočí. Ale to rameno... Tolik ho bolí. Zvolna ztrácí kontakt.

V čelní skupině jich zbývá jen dvanáct. Hustě prší. Po čtrnácti hodinách na trati vyhrává na Boloňském závodním okruhu spurt o první etapu Dario Beni.

V následujících dvou volných dnech se Petit-Breton marně snaží vykurýrovat potlučené tělo. „Další tak těžké etapy bych nezvládl. Odstupuji,“ oznamuje hrdina Tour.

Dokonce i Gerbimu připadá druhá etapa do Chieti natolik obtížná,



V cíli v Neapoli. Giovanni Rossignoli vyhrává třetí etapu.

že zastaví na hospodářské usedlosti u trati a požádá: „Potřebuju postel, abych si na chvíli odpočal.“

Jezdci Granata, Lodesiani a Provinciali jsou naopak organizátory usvědčeni, že část etapy do Ancony absolvovali vlakem, neprojeli totiž tajným kontrolním bodem. Vylučují je z celkové klasifikace, nicméně Granata a Lodesiani pokračují dál, protože jim je umožněno usilovat alespoň o prémie v etapách.

Informace o průběhu závodu se telegrafem přenášejí do Milána, kde je poslíček vyvěšuje ve výloze obchodu Lancia-Peugeot. „Vítězem druhé etapy se stal Giovanni Cuniolo, šampion závodu Kolem Lombardie,“ čtou si tu fanoušci.

Dva dny poté se cyklisté ve třetí etapě do Neapole drápourou na kolech s jedním převodem do Apenin. Při sjezdu z Macerone padá Cuniolo a s přetřženou šlachou vzdává. Ve vlaku, jímž cestuje domů, potkává zabláceného kolegu Camilla Carcana, stále v závodním dresu.

„Co ty tady, kámo?“ ptá se ho Cuniolo.

„Taky jsem vzdal. Ukradli mi civil, neměl jsem na nový.“

Divné, pomyslí si Cuniolo. Vlak přece míří na jih a tenhle chlapík má akcent muže ze severu.

Brzy poté je rovněž Carcano odhalen coby podvodník, zkracující si cestu vlaky, a z Gira vyloučen.

Při etapě do Říma se terčem útoku tifosi, tedy italských fanoušků stává Louis Trousselier. Přece nenecháme Francouze, aby ohrožoval



naše nejlepší cyklisty! Před jeho průjezdem nakladou na trať hřebíky, Trousselier píchne, tifosi na něj zaútočí. Do další etapy si proto přibalí bič a fanoušky s ním rozhání.

Přesto ani druhý ze startujících vítězů Tour na Giru neprorazí. V etapě vedoucí přes umbrijské kopce do Florencie je smolařem dne. Několikrát píchne. Pak se mu rozpadá náboj zadního kola. Po opravě dojíždí osmadvacátý. S velkou bodovou ztrátou se rozhodne v závodě nepokračovat, odjíždí domů.

Luigi Ganna, který po triumfu v Římě dorazil první i na velodrom ve Florencii, je naopak novým lídrem Gira, celkově vede o dva body před Galettim.

Jak že to před startem Ganna říkal? „Jezdit na kole je snazší než být zedníkem.“

Přezdívají mu El Luisin. Tmavé vlasy, knírek. Robustní, ale atletická postava. Právě své zednické minulosti za ni vděčí.

Devátý syn z rolnické rodiny opustil školu už v osmi letech. Proti vůli otce se stal raději zedníkem, než aby pracoval na otcově hospodářství v Lombardii. „Proč? Kvůli kratšímu pracovnímu dni. Zedníci dělali jen deset hodin denně. Potom jsem mohl trénovat na kole,“ vysvětluje.

V sedmnácti se navzdory zákazu rodičů zúčastnil dvou závodů. Prosadil se. Na podzim 1905, ve své druhé profesionální sezoně, skončil

V Perugii. Peloton na trati páté etapy do Florencie.

na klání Kolem Lombardie třetí a vyhrál osmnáct lir. Rodiče, předtím skeptiky, tím ohromil: „Tolik? Jen za ježdění na kole? Za jeden závod? Dobře, tak si jezdí dál,“ svolil otec. Stáj Bianchi mu nabídl smlouvu s lukrativním příjmem 200 lir měsíčně. Na Tour 1908 byl celkově pátý. Na jaře 1909 ovládl závod Milán – San Remo, vzápětí přestoupil do stáje Atala za 250 lir měsíčně. A nyní sahá po takové přemii, která by vše předchozí suverénně přebila: 5325 lir pro vítěze Gira.

Po šesté etapě do Janova se jeho náskok snižuje na jediný bod před Galettim.

Giro, stále cyklistické nemluvně, se probírá k životu a hlasitě křičí. Start sedmé etapy v Janově lemují v noci takové zástupy diváků, že cyklisté se skrz ně složitě prodírají. „Provedeme pouze ceremoniální start, ale první kilometry budou neutrální. Teprve pak dojde na oficiální start,“ rozhodne Cougnet.

V cíli v Turíně čeká 50 tisíc fanoušků! Jenže už před etapou se Cougnet dozvěděl o chystané stávce pekařů, kvůli které mají průjezd městem komplikovat stávkové hlídky. Rozhoduje tedy: Cíl přeneseme o šest kilometrů dopředu.

Následuje dokonalý chaos. Diváci zmateně pobíhají, na místě nového cíle dlouho nejsou ani rozhodčí. Až dodatečně si Cougnet uvědomí: Řekl jsem o změně představitelům města, ale zapomněl jsem to sdělit vlastním lidem. Aby toho nebylo málo, ukáže se, že stávka byla jen fikcí.

Když navrch přichází bouřka a Cougnetovo auto je v ní před Turínem zničeno, utrousí mozek Gira: „Tenhle den je jako noční můra.“

Výrazně lepší náladu má Ganna. Při dojezdu šesti nejlepších cyklistů vyhrává etapu před Giovannim Rossignolim z Legnana, zatímco Galetti dojíždí třetí. Nyní má Ganna před svým největším sokem tři body k dobru.

Zbývá posledních 206 kilometrů do Milána. Někteří jezdci stáje Atala, kteří dříve Giro vzdali, se pokoušejí infiltrovat do pelotonu a pomoci svému kapitánovi Gannovi. Jsou odhaleni a vyhnáni.

Sedmdesát pět kilometrů před cílem letí napříč pelotonem zpráva: „Ganna píchnul!“

Ujždějí mu. Ztrácí čtyři minuty, přesto se k nim po zběsilé stíhací jízdě přibližuje. Jenže v tu chvíli... Madonna Mía, já píchnul znovu. Galetti se mu zase ztrácí. Ganna už pozbývá naděje, když se unikajícím soupeřům postaví do cesty závory před Milánem. Galettiho parta je sice chce podlézt, ale organizátoři zakročí: To je zakázáno! Závory jsou součástí hry.

Ganna se dotáhne na špici.

Po osmnácti dnech jsou zpět. Vítá je Milán, statisícový dav. „Půl milionu osob salutuje v Milánu příjezdu triumfátorů,“ píše Gazzetta. „Milán umělců či Milán dělnické třídy, to vše zmizelo, zůstal jen Milán cyklistický.“



Hvězdy. Cyklisté Ganna, Pavesi a Galetti v čele.

Policisté na koních se snaží uhlídat rozvášněné tifosi. Dario Beni vyhrává závěrečný spurt, za ním dojíždí Galetti a hned po něm Ganna, usilovně si jej hlídající. Automobily milánských hasičů vezou nadšeně oslavované cyklisty po stadionu Arena.

Ze 115 mužů, kteří na cesty necesty prvního Gira vyrazili, je jich v cíli klasifikováno 49, všichni pouze Italové.

Kdyby o šampionovi rozhodoval prostý součet časů, stal by se jím Giovanni Rossignoli o 23 minut před Galettim a o 36 minut před Gannou. Ovšem jediné, co platí, jsou body.

Luigi Ganna, muž v zašpiněném dresu a vlněných kraťasech, přezdívaný Král bláta, je vítězem Gira.

Armando Cougnet, ředitel závodu i reportér, se jej ptá: „Jaké jsou tvé první dojmy?“

Odpověď se stane legendární.

„Jaké? Zadek mám v jednom ohni.“

Odměna 5235 lir mu veškerou bolest vynahradí. Pro porovnání: inženýr tehdy v Itálii vydělává 3900 lir ročně a státní úředník 2000.

Spanilá jízda. Hrdinové Gira na hasičských vozech na stadionu Arena.





Bolelo to. Luigi Ganna, král bláta.

Zkusí znovu štěstí na Tour, ale nedokončí ji. Přesto jsou Gannovy příjmy za sezonu 1909 natolik vysoké, že si může postavit nový dům, ožení se a později otevře i vlastní továrnu na výrobu kol. Sedm zaměstnanců v ní bude schopno vyrobit tři kola denně.

V následující sezoně skončí na Giru třetí.

Další dva ročníky nedokončí.

Vytvoří však nový rychlostní rekord v hodinovce 40,5 km/h na velodromu Porta Ticinese, kde zejí mezi dřevěnými prkny až centimetrové mezery. Založí vlastní tým Ganna, ale po těžkém pádu na Giru 1914 zanechá závodní činnosti. Naplno se pak věnuje své továrně, kterou rozšíří o výrobu motocyklů, a řízení svého týmu.

Na Giro se bude v různých rolích neustále vracet. V roce 1947 je tu startérem. A v roce 1951 oslavuje coby týmový manažer triumf Fiorenza Magniho na kole z jeho továrny.

O šest let později 73letý Luigi Ganna ve Varese umírá.

Býval zedníkem, kterému doma zakazovali jezdit na kole.

Svět však opouští jako cyklista, jenž navždy zůstane prvním v předlouhé řadě šampionů italské Grand Tour.

- 1908** Benito Mussolini se v 25 letech stává novinářem Avanti!, novin Italské socialistické strany
- 1908** Založen profesionální fotbalový klub Inter Milán
- 1908** Ve městě Ivrea vzniká firma Olivetti, vyrábějící psací stroje
- 1908** Ničivé zemětřesení a 12metrová tsunami v Messinské úžině, 100 tisíc mrtvých
- 1909** Básník Filippo Tomasso Marinetti publikuje Manifest futurismu, nového avantgardního filozofického směru
- 1909** Guglielmo Marconi, průkopník bezdrátového telegrafu, získává Nobelovu cenu za fyziku
- 1909** Luigi Ganna je vítězem prvního Gira d'Italia cyklistů