

## Teplické proměny

# HŘIŠTĚ TEPLICKÉ PRVOLIGOVÉ KOPANÉ



Nový fotbalový stadion na Stínadlech byl sice zprovozněn v roce 1973, avšak modernizací a úpravami, které jej řadí ke špičkovým svého druhu, prošel až v posledních deseti letech.

Letos si v Teplících připomínáme 60 let teplické kopané (1945-2005), ovšem tradice tohoto sportu zde sahají ve skutečnosti ještě mnohem dál do minulosti, neboť reprezentační fotbalové mužstvo bylo v Teplících založeno již v roce 1903. Jednalo se o fotbalový klub TFK O3, mezi jehož patrony patřili podnikatelé ve městě.

Tehdejší nikoliv modro-žlutý, ale modro-bílý tým tvořili kromě občanů německé národnosti rovněž Češi, Slováci, Rakušané a Maďaři. Jeden čas byl kapitánem teplického mužstva i český sportovec Karel Koželuh, pozdější tenisový mistr světa. O tom, že teplický fotbal měl vždy dobré tradice i úspěchy svědčí též skutečnost, že před druhou světovou válkou patřili zdejší sportovci k účastníkům nejvyšší fotbalové soutěže tehdejší Československé republiky.

Původní teplický stadion, na němž se začalo hrát, se nacházel u někdejší droždárny v místech, kde dnes najdete rozlehlé parkoviště a budovu supermarketu Interspar. Sloužil od roku 1903 a vyzrál stáť po dobu sedmdesáti let. Přestože tento stadion zažil mno-

ho špičkových hráčů, četné úspěchy i zklamání, byl znám i svými stíněnými poměry, takže soupeři jezdili do Teplíc dost neradi. Ochranný plot obepínal hrací plochu téměř u pomezí čáry, takže diváci se mohli hráčů téměř dotýkat. Zejména pak zázemí stadionu mělo mnoho nedostatků - málo místa, těsné prostory, o pohodlí ani nemluvě. V kabinách museli stát hráči takřka v předklonu, aby se neudeřili o šikmý roh.

Druhá světová válka se stala tragickým předělem v dějinách lidstva a pochopitelně narušila i veškerou sportovní činnost. Avšak už v prvních týdnech po osvobození v roce 1945 se zejména zásluhou nových osidlců zrodil nový klub, který začal hrát na dřívějším stadionu u droždárny. Tento prostor však byl zpočátku zcela neregulérní, neboť za války sloužil jako odkladiště a smetiště poničené válečné techniky. To vše muselo být nejprve z hrací plochy odklizeno včetně nezbytných oprav silně poškozeného dřevěného stánku a veškerého zázemí. Když se vše v poměrně rychlém termínu dalo do pořádku, mohl nově vzniklý

klub přijmout i první přicházející fotbalisty s prvoligovými zkušenostmi.

Zakladatelem prvního poválečného fotbalového klubu SK Teplice-Šanov se stal severočeský žurnalista Rudolf Cajthaml s dalšími funkcionáři, kteří připravili vhodné podmínky pro teplickou kopanou. Nová fotbalová jedenáctka už ve žluto-modrých barvách města pak měla svoji premiéru v červnu 1945, při níž navíc získala hned vítěznou trofej.

Na stadionu u droždárny se pak konala fotbalová utkání až do roku 1973. Již několik let předtím totiž vznikaly plány na stadion nový. Od počátku sedmdesátých let začaly probíhat první zemní práce v prostoru, který si z dob středověku udržel pojmenování na Stínadlech.

Právě tady začala stavba na tehdejší dobu supermoderního stadionu, který neměl v republice obdoby. O jeho vznik se zasloužili architekti Jiří Mach a Jan Suchý z Báňských projektů Teplice. Podle jejich představ se však tento sportovní stánek podařilo zcela dokončit až mnohem později. Architekti museli svádět nejrůznější boje s představiteli Útvaru hlavního architekta v Ústí nad Labem, aby teplický fotbalový stadion nemusel být doplněn atletickým oválem, který tehdy téměř všechny ligové stadiony měly.

Na starém fotbalovém hřišti u droždárny si tepličtí fotbalisté naposledy zahráli proti soupeřům pražské Sparty 6. května 1973 za účasti osmi tisíc diváků. K velkolepému otevření nového stadionu na



Místo starého fotbalového hřiště u droždárny dnes zaujímá rozlehlé parkoviště a supermarket Interspar.

Stínadlech, který tehdy patřil k nejmmodernějším v celé republice, pak došlo 9. května 1973, kdy si tepličtí zahráli s bulharským mužstvem Slávia Sofia. Od té doby do dnešních časů prošel stadion různými úpravami i další modernizací, která



Právě probíhá boj o míč při jednom ze zápasů v kopané na hřišti u bývalé droždárny. Záběr pochází z přelomu šedesátých a sedmdesátých let 20. století. Domy v pozadí přežily i do dnešní doby.



Mužstvo teplické kopané v roce 1969 - tehdy ještě jako SK LOUNION TEPLICE na starém hřišti u droždárny. Zleva stojí: Václav Kameník, František Vít, Emil Štibor, Jan Rohacsek, Jiří Novák, Ladislav Bártík, Milan Kollár, Pavel Štratil, Zdeněk Koubek, František Žurek a Jiří Sedláček, vpředu sedí Ivan Študent, Rudolf Smetana, Vladimír Žalud, Jaroslav Vojta, pom. trenér Havlíček, trenér Antonín Rýgr, František Jílek, Ján Gomola, Přemysl Bičovský a Jiří Setinský.

dříve neměla obdoby. O vzestup a vzhlas FK Teplice i Stínadel se v průběhu posledních deseti let postaral svou spoluúčastí Glaverbel z Czech v čele s předsedou představenstva a generálním ředitelem Ing. Štěpánem Popovičem. Dnes patří prvoligový tým Teplic spolu se stadionem ke špičkovým v republice, takže dobře reprezentuje naši kopanou i na mezinárodní úrovni.

PAVEL KOVÁŘ

## 110 let teplické MHD

# HISTORICKÉ TRAMVAJE V TEPLICÍCH

Letos v červenci si připomínáme už 110 let existence teplické MHD, kterou zahajovala elektrická pouliční dráha. Vznikla z podnětu tehdejšího majitele teplického panství, podnikavého a vzdělaného šlechtice knížete Alfonse Clary Aldringena, který se ujal veškerého řízení i smluvních podmínek o provozování teplické tramvaje.

Slavnostní chvíle v Teplících nastaly 25. července 1895, kdy byla tramvajová doprava zahájena na svém prvním úseku od hlavního nádraží na dnešní Benešovo náměstí. Teplice se tak po Praze a Brně staly třetím městem na území České republiky, které získaly elektrickou tramvaj a prvenství dosáhly tím, že se jednalo o dráhu na úzkém rozchodu jednoho metru.

Ještě v roce 1895 byla dána do provozu trať do lázeňského a výletního Dubí, přičemž během let

přibýly další tramvajové úseky na Zámecké náměstí, k nádraží Teplice - Zámecká zahrada, do lázeňského Šanova a v roce 1913 tratě do dnešní Jankovcovy ulice a do Retenic.

Provoz v Teplících zahajovalo osm motorových vozů z vagonky ve Štýrském Hradci. K příležitosti otevření další, tzv. městské tratě z Benešova (kdysi Školního) náměstí k Císařským lázním a později i k Hadím lázním v Šanově, začaly jezdit další čtyři tramvaje vyrobené ve Štýrském Hradci. V roce 1912 byla zahájena modernizace vozového parku objednávkou výkonnějších a kapacitních vozidel, které představovaly tramvaje Ringhoffer. Tehdy se jednalo o pět motorových vozů. Čtyři motorové vozy těchto typů přibýly též v roce 1913, kdy začal provoz na dalších tratích a pět jich pak ještě přišlo do Teplíc v roce 1921. Po-

sledním významným doplněním vozového parku v Teplících před druhou světovou válkou byla dodávka tří motorových vozů z Královopolské strojírny v Brně. K teplické malodráze patřily ovšem i vozy vlečné - např. typu Graz, ale i některé další typy, které sem byly dodány z jiných měst nebo vznikly ze starých zrušených motorových vozů.

Během druhé světové války se v Teplících vystřídal řada starších tramvajů, které předtím jezdily v zahraničí. K válečným dodávkám patřily rovněž vozy Ganz ze zrušené dráhy Mödling - Hinterbrühl u Vídně, malé vlečné vozy z konce 19. století z Halle a též staré otevřené letní vozy z Koblenze. Raritu mezi teplickými tramvajemi tvořily čtyřnápravové motorové vozy z některého města na území Vestfálska. Pro jejich délku 12 m jim tehdy přezdívaly názvem "krokodýli". U personálu však nebyly ob-

líbeny vzhledem ke sklonu k vyko-

lejšování. V roce 1952 získaly Teplice ze zrušené pouliční dráhy v Mariánských Lázních dva zánovní motorové vozy Bohemia. Vývoj tramvajového vozového parku v Teplících ukončila dodávka pěti kusů nových motorových vozů typu MT 6 z České Lípy v roce 1953. Je třeba konstatovat, že teplické tramvaje si udržovaly charakter pouliční dráhy s meziměstskou tratí do Dubí a zdejší vozový park byl udržován vždy v dobrém a provozuschopném stavu. Při postupném rušení kolejového provozu, které skončilo v roce 1959, se pak zachovalé tramvaje předávaly ještě na tratě do Ústí nad Labem a Mostu, přičemž některé z vozů se dostaly až do Bratislavy a na lesní železnici v Hronci.

PAVEL KOVÁŘ

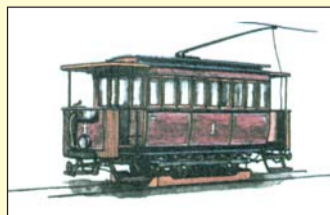


Opuštěný a zarostlý prostor bývalého starého hřiště zůstal až do konce 20. století.

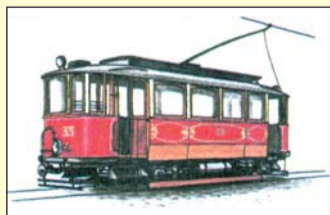
## Červencové pranostiky

- Červenec žne žita a též višně k sobě přivítá.
- Lidé se radují létu a včely květu.
- Je-li v červenci brzy déšť a pak slunce, bude v příštím roce bohatá sklizeň.
- Červenec nese pama, krupobití a medovice, je hojný na bouřky a vichřice.
- Bouřky v úplňku znamenají déšť dalece.
- Svatá Markéta (13. 7.) vede žence do žita.
- O svatém Kamilu (18. 7.) slunce má největší sílu.
- Na svatého Praxeda (21. 7.) mlha zrána k zemi usedá.
- Marie Magdaléna (22. 7.) své hříchy oplakává, proto ráno poprchává.
- Je-li na Jakuba velké horko, bude tuhá zima.
- Když na svatou Annu (26. 7.) mravenci pilně lezou a kopky dělají, hádá se na tuhou zimu.
- Od svatého Ignaca (31. 7.) - léto se obraca.

PAVEL KOVÁŘ



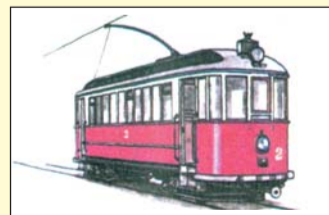
Motorové vozy nejstarší série. V roce 1895, kdy byl zahájen provoz na malodráze, obdržely Teplice celkem osm motorových vozů z vagonky ve Štýrském Hradci. Označeny byly evidenčními čísly 1 až 8.



V roce 1912 došlo k zahájení modernizace vozového parku objednávkami vozidel, která dodala firma Brown-Boweri a skříň vyrobila vagonka Ringhoffer v Praze. Tyto vozy nesly evidenční čísla 32 až 36.



Za první republiky byly do Teplíc dodány tři uzavřené motorové vozy z Královopolské strojírny Brno. Vozy pak nesly označení 46-48.



Raritu mezi teplickými tramvajemi představovaly tři čtyřnápravové motorové vozy dodané za druhé světové války z oblasti Vestfálska. Říkalo se jim "krokodýli" podle jejich nezvyklé délky 12 m.