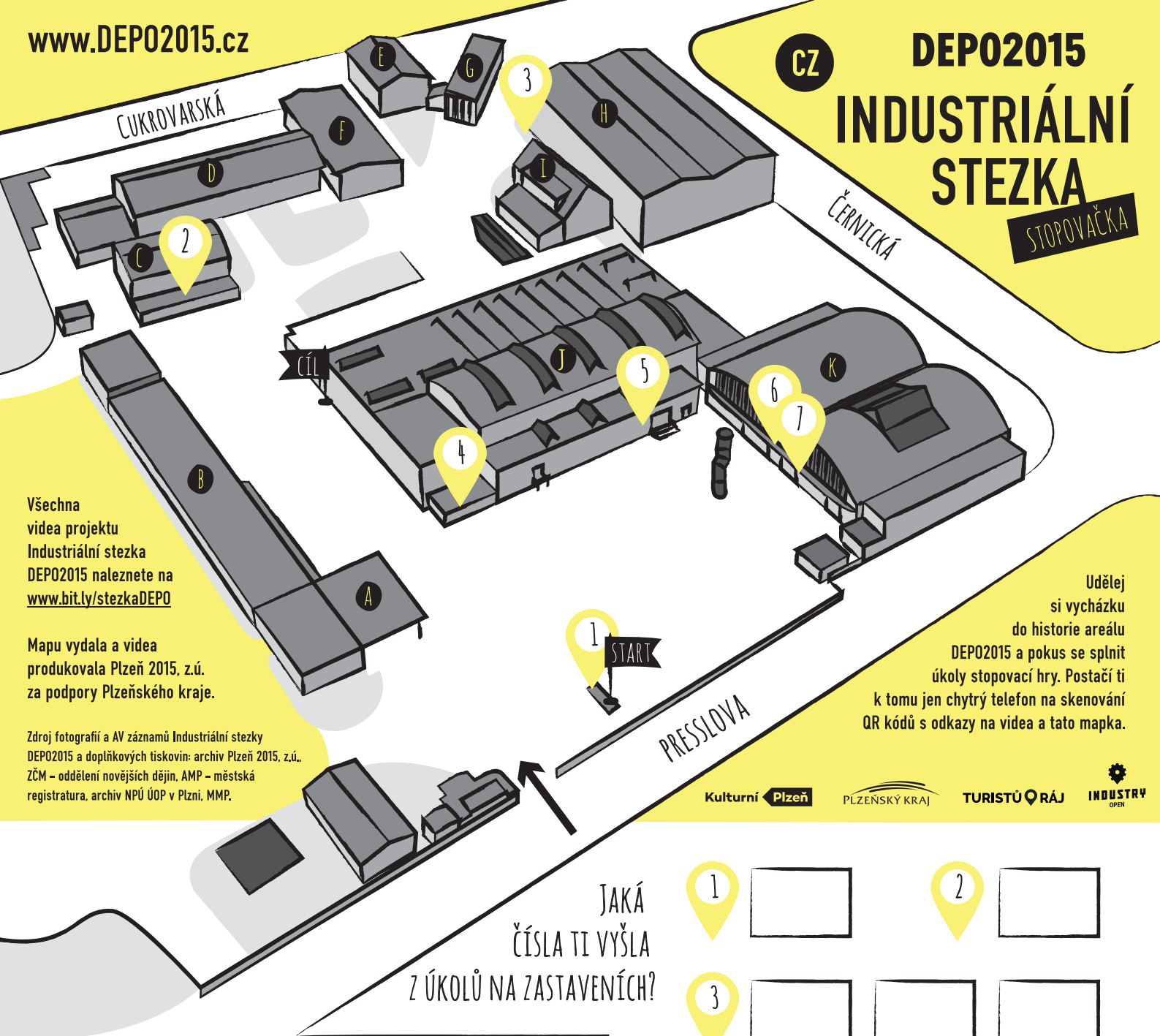




JAKÁ
ČÍSLA TI VYŠLA
Z ÚKOLŮ NA ZASTAVENÍCH?

- A** ČERPACÍ STANICE
B GARÁŽE
C KOTELNA
D CUKROVAR
E ÚŘEDNICKÝ DŮM
F LAKOVNA
G MYČKA AUTOBUSŮ A TROLEJBUSŮ
H TRAMVAJOVÁ / TROLEJBUSOVÁ VOZOVNA
I INFEKČNÍ NEMOCNICE DNEŠ AUTODÍLNA
J ÚSTŘEDNÍ DÍLNY DNEŠ TRŽNICE, VÝSTAVNÍ PROSTOR A KAVÁRNA
K AUTOBUSOVÁ HALA DNEŠ PROSTOR PRO KULTURNÍ AKCE

DNEŠ CENTRUM ROBOTIKY

LEGENDA

1		2	
3			
4		5	
6		7	

MÍSTO NA POZNÁMKY:

JAKÝ TI VYŠEL KÓD
PRO STROJ ČASU?

Od šedesátých let 19. století začala být cukrová řepa plodinou, která zaručovala stále a vysoké výnosy. Byla sice náročná na půdu a ošetřování, ale to rolníkům, kteří se pro její pěstování v okolí Plzně rozhodli, nevadilo. Jejich přesvědčení utvrzovaly články a přednášky Huga Jelínka vycházející z předpokladu, že půda, která dává tak výborné zeli, bude vhodná i pro cukrovou řepu. Nikdo nepochyboval o slovech vynikajícího odborníka v oblasti stavby cukrovarů, poslance obchodní komory, podnikatele a českého vlastence. Je tedy logické, že právě on se stal předsedou výboru pro založení plzeňského Rolnického akciového cukrovaru.

Stavba cukrovaru byla dokončena v nezvykle krátké době, od povolení stavby k jeho dokončení neuplynulo ani 7 měsíců, slavnostní otevření a vysvěcení proběhlo 21. listopadu 1869.



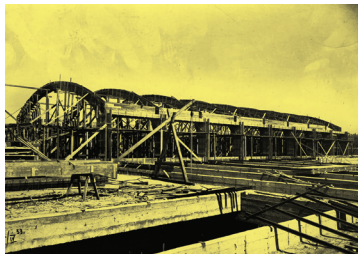
Cukrovaru se ale nedařilo. Nižší úroda cukrové řepy a nutnost ji dopravovat z větší dálky a tedy za vyšší náklady, než Jelínek předpokládal, cukrovar zadlužovaly. Jelínek však byl optimista: cukrovar je moderní, ekonomický a počáteční potíže budou překonány. V červnu 1872 dluhy stále rostly a navíc úroda řepy byla toho roku v Čechách nevalná. O dalších osudech podniku nakonec rozhodl krach na vídeňské burze s cennými papíry v roce 1873 a plzeňský cukrovar nevydržel. Jeho úpadek byl ohlášén 2. dubna 1874. Budovy zakoupilo město Plzeň v roce 1881 a adaptovalo je na ubytování vojska, obecní ohradu a infekční nemocnici.

TRAMVAJE A FRANTIŠEK KŘÍŽÍK

Potřeba propojit rozvíjející se předměstí s centrem vedla již na přelomu 80. a 90. let 19. st. obecní zastupitelstvo k úvahám o vybudování městské koněspřežné dráhy, která od roku 1875 jezdila v Praze, nebo o parní tramvaji podle brněnského vzoru z roku 1884.

Plzeňské obecní zastupitelstvo se 27. února 1892 usneslo, "že má obec žádati o udě-

lení koncese ke zřízení tramvaje a poněvadž zkušenosti ukazují, že nejvýhodnější je tramvaj hnaná silou elektrickou". Přípravou projektu jednokolejné městské dráhy, který byl podkladem pro získání koncese, byl pověřen inženýr František Křížík. Ve výběrovém řízení následně firma Františka Křížíka uspěla s nabídkou na dodání 20 tramvajových vozů a položení kolejnic a elektrického vedení pro navržené tři tratě spolu s firmou Emila rytíře



Škody, která dodala komponenty pro parní elektrárnu. Koncem května 1899 byla stavba elektrické dráhy dokončena a 29. června téhož roku byl zahájen provoz městským dopravním podnikem, který se tehdy nazýval "Elektrické dráhy královského města Plzně". Celkový náklad na stavbu elektrárny a elektrické dráhy činil 2 013 584 K.

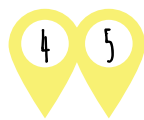
3 PŘESTAVBA NA HALU PRO TROLEJBUSY

Bývalý cukrovar byl přestavěn na parní elektrárnu, infekční nemocnice na dílny pro údržbu tramvají. V areálu byla vybudována nová tramvajová vozovna, odkud byly tramvaje vypravovány.

Výrazný nárůst počtu osob přepravovaných elektrickou dráhou vedl k postupnému rozšiřování vozového parku, plánované prodloužení a zdvojkolejnění tratí vedlo k záměru rozšíření vozovny o další halu. Autorem návrhu na přístavbu vozovny a úpravu vjezdu z roku 1925 byli architekt Hanuš Zápál a stavitel Karel Ulč. Dokončení přístavby bylo městské radě oznámeno 20. prosince 1926. Další novou stavbou v areálu byly autobusové garáže vybudované v blízkosti tramvajové vozovny spolu se zahájením městské autobusové dopravy v roce 1928.

Trolejbusová doprava na prvních dvou linkách byla v Plzni zahájena na jaře roku 1941, s šesti trolejbusy vyrobenými ve Škodových závodech. Protože se v prvních letech provozu velmi osvědčila, byl v roce 1945 vypracován ing. Františkem Mlynářkem (tehdy již ředitelem Elektrických podniků města Plzně) projekt na vybudování tří nových trolejbusových tratí, bylo ob-

jednáno 25 nových trolejbusů a mezi lety 1947–1949 pro ně vzniklo nové zázemí přestavbou původní tramvajové vozovny. Byl upraven vjezd na jižní straně (k Cukrovarské) a nově vytvořen na protější, severní straně, takže vozovna byla průjezdná.



ÚSTŘEDNÍ DÍLNY

Stavba dílen byla součástí projektu vozovny již při založení tramvajových tratí. Teprve v roce 1931, v souvislosti s masivním rozvojem veřejné dopravy, rozhodla městská rada vybudovat nové Ústřední dílny na městských pozemcích v Cukrovarské ulici, v těsné blízkosti tramvajové vozovny a autobusových garáží. Realizace Ústředních dílen měla být první etapou velkorysého projektu, vypracovaném ing. Františkem Mlynářkem (v roce 1931 byl pověřen vedením dílen a vozoven Elektrických podniků města Plzně), který navrhl pro daný účel využít celý pozemek mezi Cukrovarskou a Presslovou ulicí. Autorem architektonického návrhu novostavby byl pravděpodobně plzeňský architekt Emil Ondráček.

Stavba byla dokončena v roce 1934. Nové ústřední dílny byly hodnoceny jako účelné, hospodárné a provozně dokonale vyřešené, neboť se uvádělo, že: "v naší republice není vůbec dráhových dílen, kterých by bylo možno použít pro naše dílo za vzor. Naše dílny jsou řešeny zcela samostatně a budí mimořádný zájem všech návštěvníků." V nových dílnách se prováděla nejen údržba a opravy vozů elektrické dráhy a autobusů, ale také všech ostatních městských vozidel.



6 NOVÁ AUTOBUSOVÁ HALA

Autobusové garáže z roku 1930 byly používány až do roku 1948, kdy podnik zahájil modernizaci vozového parku zakoupením větších vozů typu Škoda 706 R0. Ty se však do těchto garáží nevešly. Podle projektu ing. arch. S. Jankeho byly tedy v roce 1952 realizovány halové garáže navazující na Ústřední dílny. Dvojlodní halu doplnily po stranách dvou a třípodlažní traktory s kanceláři a zázemím pro zaměst-

nance. Autobusová hala ale brzy přestala kapacitou stačit a byla upravena na dílny, stejně jako hala trolejbusová. Celý vozový park byl postupně odstavný na volných plochách v areálu a později i v přílehlých ulicích. Za dílčí zlepšení lze považovat vybudování nové odstavné plochy na místě fotbalového hřiště, které sousedilo z východní strany s areálem dopravních podniků.

PŘESUN NA KARLOV

Od dokončení nových autobusových garáží v roce 1952 se stavební činnost omezila jen na dílčí úpravy či přístavby starších budov. V roce 1995 byla dokončena nová lakovna, v roce 1996 byla opravena někdejší úřednická budova cukrovaru, kde bylo adaptací získáno 9 bytů pro obecní zaměstnance a později kanceláře dopravních podniků. Po zaplavení městských pozemků při Jateční třídě při povodni v roce 2002 byl opuštěn dlouhodobý záměr přestěhovat do těchto míst vozovnu pro městské autobusy a trolejbusy. Následně vznikl záměr vybudovat odstavnou plochu v areálu Škody Plzeň na Karlově – a tím na přelomu let 2014 a 2015 vzniklo DEPO2015.



DEPO2015

Kreativní zóna DEPO2015 je pilířem udržitelnosti projektu Plzeň – Evropské hlavní město kultury 2015. V bývalé vozovně městských dopravních podniků nyní naleznete interaktivní výstavy, kavárnu s dětským koutkem, tržnici, komunitní zahradu, kanceláře k pronájmu, umělecké ateliéry, prostory pro rezidenční umělce a sály pro koncerty, konference i divadlo. Tvoříme, vyrábíme, workshopujeme, vystavujeme i prodáváme na jednom místě!

Pořádáme také česko-bavorský festival Treffpunkt v Plzni a Regensburgu, festival světla BLIK BLIK, Street Food Markety či letní programovou řadu akcí DEPOvLETU. Hostíme také mnoho významných festivalů i sportovních akcí.

Naším přístupem je otevřenost a sdílení zdrojů, myšlenek a nápadů, proto nás neváhejte kontaktovat. Třeba hned teď...