

## KDE SE VZALA CUKROVARSKÁ ULICE?

Od šedesátých let 19. století začala být cukrová řepa plodinou, která zaručovala stálé 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 Hugo Jelínka, vycházející z předpokladu, že půda, která dává tak výborné zelí, 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. Svými znalostmi a odvahou si snadno získal důvěru u 214 akcionářů, kteří se stali majiteli 750 akcií v ceně 15 000 zlatých.

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 vyšší náklady, než Jelínek předpokládal, cukrovar zadlužovaly. Jelínek však byl optimista: cukrovar je moderní, ekonomický a počáteční potíže budou překonány. Plzeňský starosta Emanuel Tuschner se dal přesvědčit a jako finanční ředitel cukrovaru a předseda plzeňské Občanské záložny získával další půjčky. V červnu 1872 již dluhy dosáhly výše 264 000 zlatých a úroda řepy byla toho roku v Čechách nevalná. O dalších osudech podniku nakonec rozhodl krach na vídeňské burze s cennými papíry v roce 1873. Plzeňský cukrovar nevydržel.



## 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 Mlynaříkem (v roce 1931 byl pověřen vedením dílen a vozoven EP), 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

Jeho úpadek byl ohlášen 2. dubna 1874. Budovy zakoupilo město Plzeň v roce 1881 za 50 000,- K a adaptovalo je na ubytování vojska, obecní ohradu a epidemickou nemocnici.

## TRAMVAJE A FRANTIŠEK KŘIŽÍK

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 udělení koncese ke zřízení tramvaje a poněvadž zkušenosti ukazují, že nejvýhodnější je tramvaj hnaná silou elektrickou, aby žádáno bylo na koncesi ku zřízení tramvaje elektrické". Přípravou projektu jednokolejné městské dráhy, který byl podkladem pro získání koncese, byl pověřen inženýr František Křižík. Ve výběrovém řízení následně firma Františka Křižíka uspěla s nabídkou na dodání 20 tramvajových vozů a položení kolejnic a elek-



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.

## PŘESTAVBA NA HALU PRO TROLEJBUSY

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 Mlynaříkem (tehdy již ředitelem EP) projekt na vybudování tří nových trolejbusových tratí, bylo objednáno 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.

## 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 RO. 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 trakty s kanceláři a zázemím pro zaměstnance. Autobusová hala ale brzy přestala kapacitou stačit a byla upravena na dílny, stejně jako hala trolejbusová. Celý vozový park byl postupně odstavován na volných plochách

trického vedení pro navržené tři tratě spolu s firmou Emil rytíř Škoda, která dodala komponenty pro parní elektrárnu. Koncem května 1899 byla stavba elektrické dráhy dokončena a 29. června 1899 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. 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 Zápal 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.

v areálu a později i v přilehlých 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. Od té doby pečuje o udržitelnost projektu Plzeň - Evropské hlavní město kultury 2015.



Zdroj fotografií a AV záznamů Industriální stezky DEPO2015  
a doplňkových tiskovin: archiv Plzeň 2015, z.ú., ZČM - odd.-  
člení novějších dějin, AMP - městská registratura, archiv  
NPÚ ÚOP v Plzni, MMP.



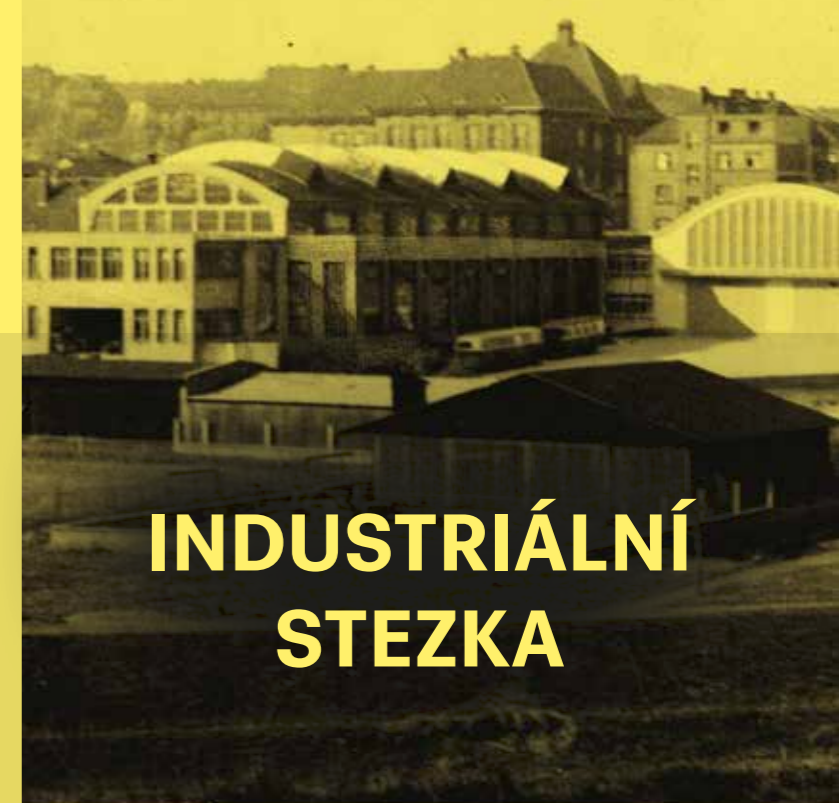
www.turistura.cz  
**TURISTURÁŘ**

www.DEPO2015.cz

Mapu vydala a videa produkovala  
Plzeň 2015, z.ú. v roce 2020 za  
podpory Plzeňského kraje.

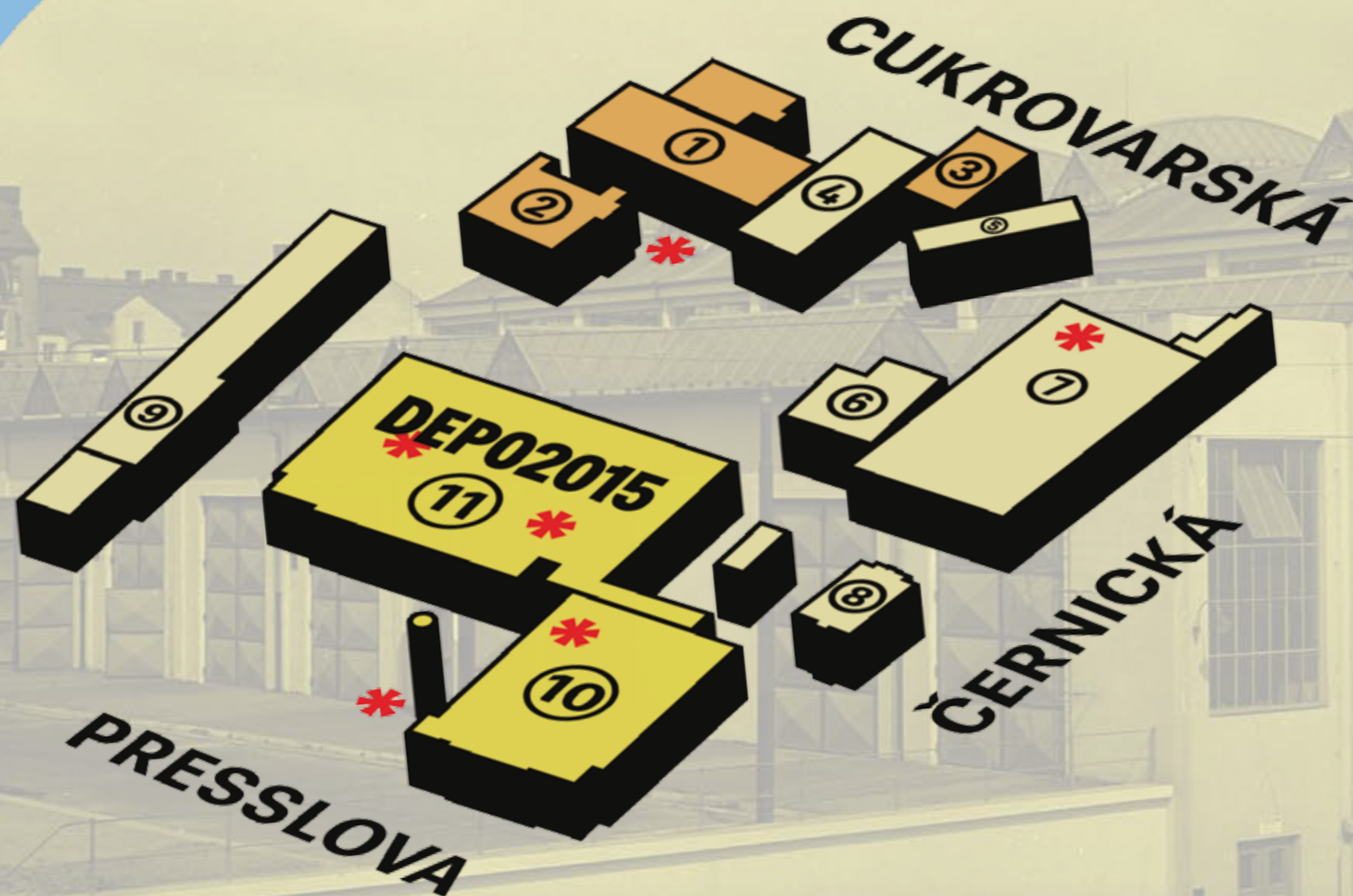
Všechna videa projektu  
Industriální stezka DEPO2015 naleznete na  
www.bit.ly/stezkaDEPO  
Více informací o historii areálu Cukrovarská,  
veřejné dopravě v Plzni, projektu Evropské  
hlavní město kultury 2015 a budoucnosti  
kreativní zóny DEPO2015 naleznete ve stále  
existující DEPO2015 v tržnici v hlavní budově.

# DEPO2015



# INDUSTRIÁLNÍ STEZKA

RADBUZA



- 1 **CENTRUM ROBOTIKY**  
(BÝVALÝ CUKROVAR)
- 2 **BÝVALÁ KOTELNA**
- 3 **BÝVALÝ ÚŘEDNICKÝ DŮM**
- 4 **BÝVALÁ LAKOVNA**
- 5 **BÝVALÁ MYČKA**
- 6 **BÝVALÁ INFEKČNÍ NEMOCNICE**
- 7 **TRAMVAJOVÁ VOZOVNA**  
(POZDĚJI TROLEJBUSOVÁ HALA)
- 8 **STŘEDISKO NADĚJE**
- 9 **GARÁŽE A ČERPACÍ STANICE**
- 10 **AUTOBUSOVÁ HALA**
- 11 **BUDOVA CENTRÁLNÍCH DÍLEN**  
(DNEŠNÍ TRŽNICE, VÝSTAVNÍ  
PROSTOR, KLEMPÍRNA A KAVÁRNA)

\* **ZASTAVENÍ INDUSTRIÁLNÍ STEZKY**  
VYDEJTE SE S NÁMI NA CESTU AREÁLEM DEPA  
NA OZNAČENÝCH MÍSTECH NASKENUJTE QR KÓD