

schutzbehörde
Geschichte, Archiv der Stadt Pilsen, Archiv der Denkmal-
Westböhmisches Museum – Abteilung der modernen
zusätzliche Druckmaterialien): Archiv Pilsen 2015, z. U.,
Quellen (Fotos und AV des Industriepfads DEPO2015 und



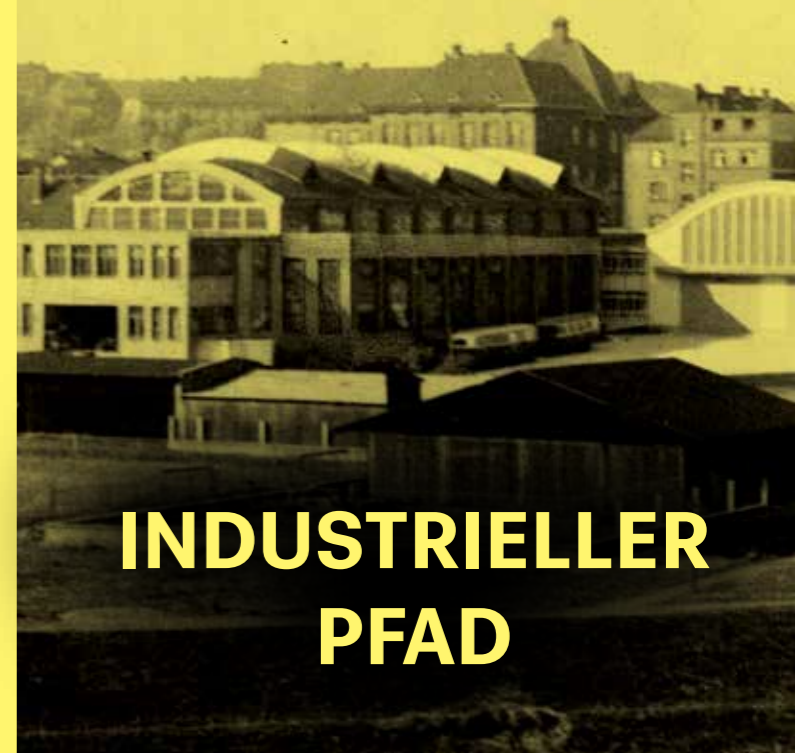
www.turistura.cz
TURISTU RÁJ
www.DEPO2015.cz

Bezirks Pilsen.
Den Plan und die Videos verlegte Pilsen 2015,
z. U. im Jahr 2020 mit der Unterstützung des

Weitere Informationen über die Geschichte
des Geländes Zuckerrafinerie, den
öffentlichen Verkehr in Pilsen, das Projekt
Kulturhauptstadt Europas 2015 und die
Zukunft der Kreativzone DEPO2015 finden Sie
in der Dauerausstellung DEPOTURAJE in der
Markthalle im Hauptgebäude.

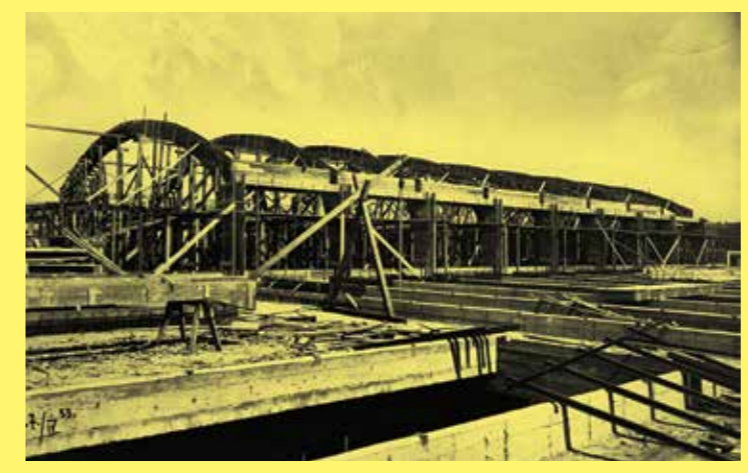
Alle Videos des Projekts
Industrieller Pfad DEPO2015 finden Sie unter
www.bit.ly/stezkaDEPO

DEPO2015



INDUSTRIELLER PFAD

Die Stadtvertretung beschloss am 27. Februar 1892, dass nach den Erfahrungen eine elektrische Straßenbahn errichtet werden sollte. Für die Projektleitung wurde Ingenieur František Křížík beauftragt. Křížíks Firma und die Gesellschaft Emil Rytíř Škoda hatten gemeinsam Erfolg bei der Ausschreibung für die Lieferung von 20 Straßenbahnwagen, der Verlegung von Schienen und der Einrichtung der elektrischen Leitung und des Dampfkraftwerks. Im Mai 1899 wurde der Bau fertiggestellt und am 29. Juni 1899 wurde der Betrieb eröffnet. Die Straßenbahngesellschaft hieß „Elektrické dráhy královského města Plzně“ („Elektrische Straßenbahn der Königsstadt Pilsen“). Die Gesamtkosten für die Bahn mit dem Kraftwerk beliefen sich auf über 2 Millionen Kronen. Die ehemalige Zuckerrafinerie wurde zum Dampfkraftwerk umgebaut und das Infektionskrankenhaus wurde zur Werkstatt für Straßenbahnwagen umgewandelt. Auf dem Areal wurde das neue Straßenbahndepot aufgebaut.



und die Wagen parkten im Freien. Dazu diente auch ein ehemaliger Fußballplatz, welcher auf der Ostseite an das Gelände grenzte.

UMZUG NACH KARLOV

Seit der Fertigstellung der neuen Busgaragen im Jahr 1952 wurden keine neuen Gebäude aufgebaut, nur teils umgebaut. Im Jahr 1995 wurde eine neue Lackiererei eröffnet und im Jahr 1996 wurde das ehemalige Verwaltungsgebäude umgebaut. Nach dem Hochwasser im Jahre 2002 wurde entschieden das Depot nicht in die Jateční Straße zu verlegen und es wurde ein neuer Platz auf dem Škoda-Werke-Areal in Karlov gefunden. Damit entstand in den Jahren 2014/2015 das DEPO2015 – seitdem ist DEPO2015 ein Pfeiler der Nachhaltigkeit des Projekts Pilsen – Kulturhauptstadt Europas 2015.



die Höhe von 264 Tausend Gulden und in diesem Jahr war die Zuckerrübenenernte schlecht. Das Schicksal der Fabrik wurde mit dem Wiener Börsenkrach im Jahre 1873 besiegelt. Das hielt die Gesellschaft nicht aus und machte am 2. April 1874 Bankrott. Die Gebäude wurden von der Stadt Pilsen im Jahr 1881 für 50 Tausend Kronen abgekauft und als Kaserne und Epidemiekrankenhaus umgebaut.

STRASSENBAHN UND FRANTIŠEK KŘÍŽÍK

Ein Bedarf, die sich entwickelnden Vorstädte mit dem Stadtzentrum zu verbinden, führte bereits zwischen den 80er und 90er Jahren des 19. Jahrhunderts die Stadtvertretung zu Überlegungen über den Bau einer Pferdebahn, die ab 1875 in Prag funktionierte, oder Dampfstraßenbahn nach dem Brünner Muster von 1884.



fabrikstraße) in der Nähe des Straßenbahn- und Busdepots gebaut. Das Projekt wurde von den Architekten und Baumeistern František Mlynařík und Emil Ondráček ausgeführt.

Der Bau wurde im Jahr 1934 fertiggestellt. Die neuen Werkstätten galten als modern, zweckvoll, sparsam und technisch perfekt. In den neuen Werkstätten reparierte man nicht nur Straßenbahnwagen und Busse, sondern auch alle anderen städtischen Wagen.

UMBAU DER HALLE FÜR OBUSSE

Der Oberleitungsomnibusverkehr auf zwei Linien begann im Frühling 1941 mit sechs Obussen, welche in den Škoda Werken in Pilsen hergestellt wurden. Der Obusverkehr bewährte sich schnell und im Jahr 1945 plante František Mlynařík (derzeit schon Direktor der Gesellschaft) als neues Projekt den Bau von drei neuen Linien. Dafür wurden 25 neue Obusse bestellt und in den Jahren 1947-1949 wurden neue durchfahrbare Garagen errichtet.

NEUE BUSHALLE

Die Busgaragen aus dem Jahr 1930 wurden bis 1948 benutzt; dann kaufte das Unternehmen neue moderne Wagen des Typs Škoda 706 RO, welche für die Garagen zu groß waren. Nach dem Projekt wurde im Jahr 1952 ein Hallengarage durch den Architekten Janke gebaut. Die Doppelhalle wurde mit zwei- und dreistöckigen Anbauten mit Büroflächen ergänzt. Bald reichte die Kapazität nicht mehr, die Garagen wurden zu Werkstätten umgebaut

WO IST DIE CUKROVARSKÁ- (ZUCKERFABRIK-) STRASSE HERGEKOMMEN?

Seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde die Zuckerrübe eine geschätzte und lukrative Frucht. Die Zuckerrübe war anspruchsvoll für den Boden und hinsichtlich ihrer Pflege, aber Hugo Jelínek (böhmischer Industrieller und Erfinder) ermutigte die Landwirte und beeinflusste sie mit seinen Artikeln und Vorträgen. Niemand zweifelte an den Worten dieses Unternehmers, Abgeordneten und böhmischen Patrioten. So war es logisch, dass er der Vorsitzende des Ausschusses der landwirtschaftlichen Zuckerfabrik und Aktiengesellschaft wurde. Mit seinem Mut und seinen Kenntnissen gewann er das Vertrauen von 214 Aktionären, welche 750 Aktien im Wert von 15 000 Gulden kauften.

Der Bau der Zuckerfabrik wurde in ungewöhnlich kurzer Zeit vollendet – von der Baugenehmigung bis zur Fertigstellung vergingen kaum sieben Monate. Die feierliche Eröffnung und Einweihung fanden am 21. November 1869 statt.

Die Zuckerfabrik prosperierte allerdings nicht. Schwacher Ernteertrag, komplizierte Lieferung und damit höhere Kosten, als Jelínek voraussetzte, verursachten eine schnelle Verschuldung. Jelínek war trotzdem ein Optimist: die Zuckerfabrik war modern und die Anfangsschwierigkeiten würden bald überwunden werden. Der Oberbürgermeister der Stadt Pilsen, Emanuel Tuschner, war von Jelínek überzeugt; als Finanzdirektor der Fabrik und Vorsitzender der Bürgerdarlehenskasse besorgte er mehrere neue Kredite. Im Juni 1872 erreichten die Schulden

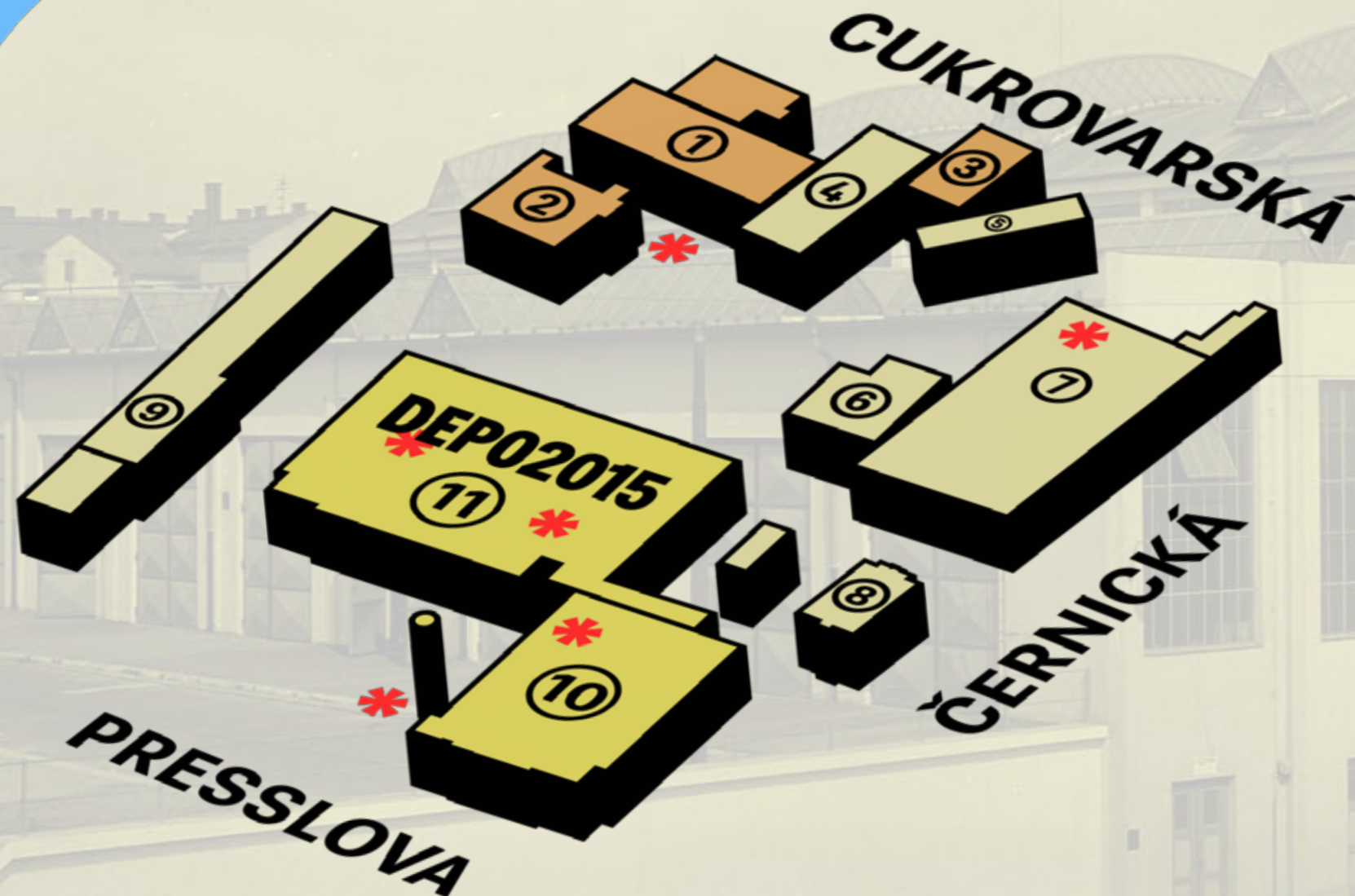
Der große Anstieg der Passagiere führte zum Ausbau des Fuhrparks und eine entsprechend geplante Verlängerung und Verdoppelung der Bahn führte zur Erweiterung der Werkstatt um eine neue Halle. Die Entwürfe von 1925 zur Erweiterung stammten vom Architekten Hanuš Zápál und dem Baumeister Karel Ulč. Der Bau wurde am 20. Dezember 1926 fertiggestellt. Als weitere Gebäude entstanden Garagen für Autobusse in der Nähe des Straßenbahndepots. Dieses Gebäude wurde im Jahre 1928 fertiggestellt, als auch der Stadtbusverkehrsbetrieb eröffnet wurde.



ZENTRALWERKSTÄTTEN

Obwohl die Zentralwerkstätten bereits von Anfang an ein Teil des Projekts waren, wurden sie erst im Jahre 1931 im Zusammenhang mit dem massiven Aufschwung des öffentlichen Verkehrs in der Cukrovarská ulice (Zucker-

RADBUZA



- 1 ROBOTIKZENTRUM
(EHMALIGE ZUCKERFABRIK)
- 2 EHEMALIGER HEIZUNGSRAUM
- 3 EHEMALIGES BEAMTENHAUS
- 4 EHEMALIGE
LACKIERWERKSTATT
- 5 EHEMALIGE WASCHANLAGE
- 6 EHEMALIGES
INFEKTIONSKRANKENHAUS
- 7 STRASSENBAHNWAGENDEPOT
(SPÄTER OBUSHALLE)
- 8 GESELLSCHAFT „NADĚJE“
- 9 GARAGE UND TANKSTELLE
- 10 BUSHALLE
- 11 GEBÄUDE VON DEN
ZENTRALWERKSTÄTTEN
(HEUTZUTAGE MARKTHALLE,
AUSSTELLUNGSRAUM, HALLE
„KLEMPÍRNA“ („KLEMPNER-
WERKSTATT“), CAFÉ)

* HALT AUF DEM INDUSTRIEPFAD
KOMMEN SIE MIT UNS DURCH DAS DEPO-AREAL
AUF DEN BEZEICHNETEN STELLEN SCANNEN SIE QR-CODE EIN