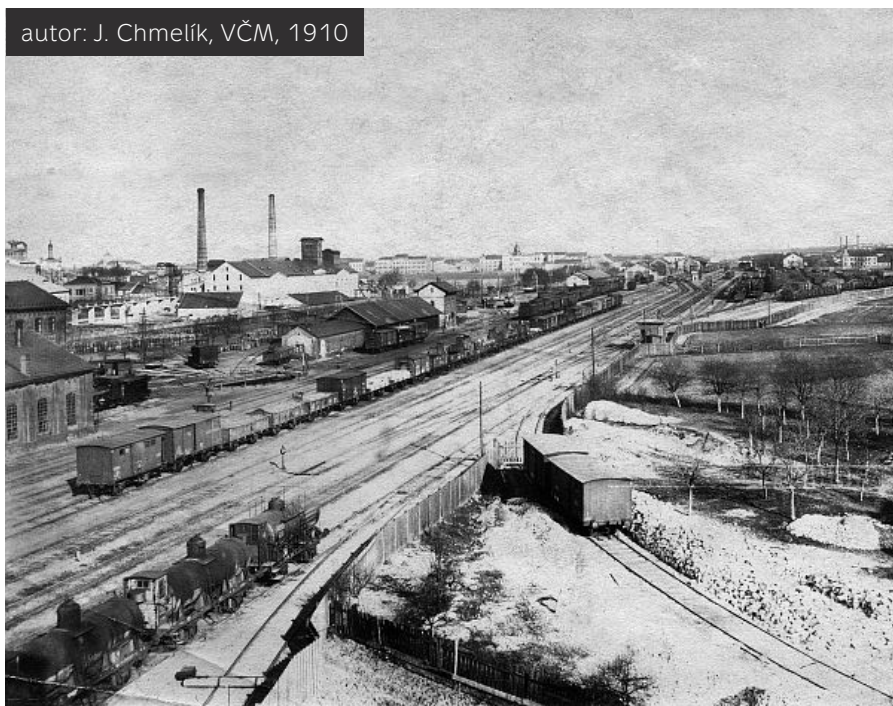
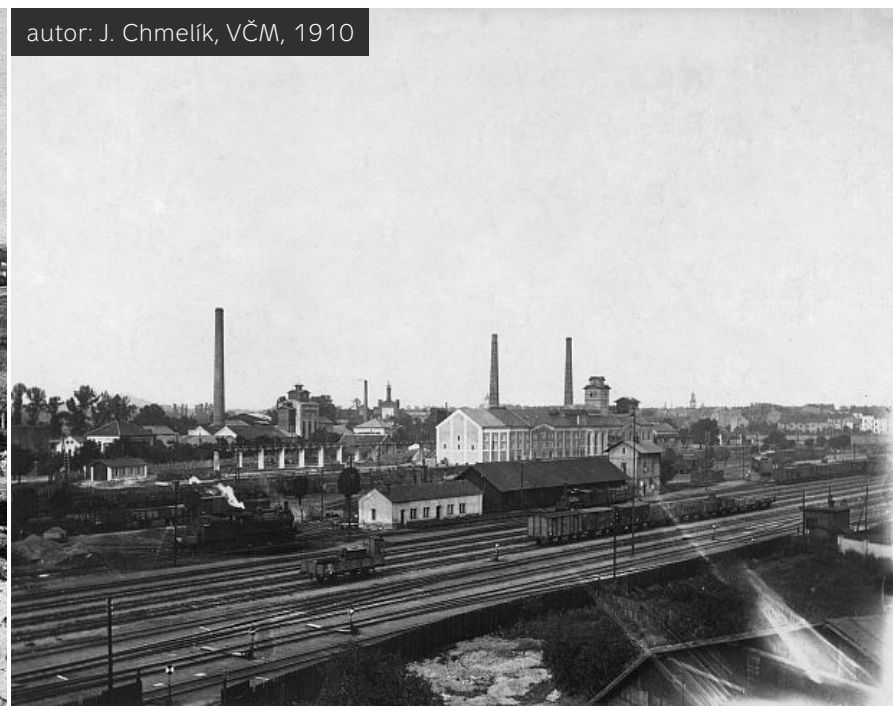


autor: J. Chmelík, VČM, 1910



autor: J. Chmelík, VČM, 1910



autor: www.geocaching.com



autor: J. Pírka, VČM, 1900

1. STARÉ NÁDRAŽÍ

První nádraží Pardubice získaly s výstavbou Olomoucko-pražské dráhy. S jeho stavbou se začalo v roce 1844. Slavnostní zahájení provozu trati proběhlo 20. srpna 1845. Nádraží mělo čtyři koleje, z nichž dvě procházely nástupištní halou. Tato hala byla postavena z kamene a byla 80 metrů dlouhá. Roku 1856 začala stavba tratě z Pardubic do Liberce. Nová budova měla opět krytou nástupištní halu pro tři koleje, která se přimkla k výpravní budově. Navrhl ji architekt Karl Schumann. Její dokončení se podařilo až v prosinci 1858. Nádraží mělo v té době neobvyklé řešení, neboť výpravní budova byla společná pro odbavení cestujících obou železničních společností. Roku 1870 se začalo se stavbou dráhy do Havlíčkova Brodu, bylo nutno rozšířit prostory pro provozní účely přístavbou k přízemnímu křídlu. Po zahájení provozu na brodské trati v roce 1871 a následně zejména v devadesátých letech 19. století budova nepostačovala provozním ani komerčním potřebám. Bylo nutné přikročit k rekonstrukci stávajícího nádraží. Rekonstrukce probíhala v letech 1906–08. V této době dostalo nádraží třetí zastřešenou dvoranu sestávající ze zasklené ocelové konstrukce. Vzhled budovy i dvorany zůstal beze změn až do 26. srpna 1944, kdy dostala budova několik zásahů pumového útoku. Proto byla v září 1944 provizorně snížena prostřední část o jedno patro a v této podobě dosloužila svému účelu až v roce 1958.

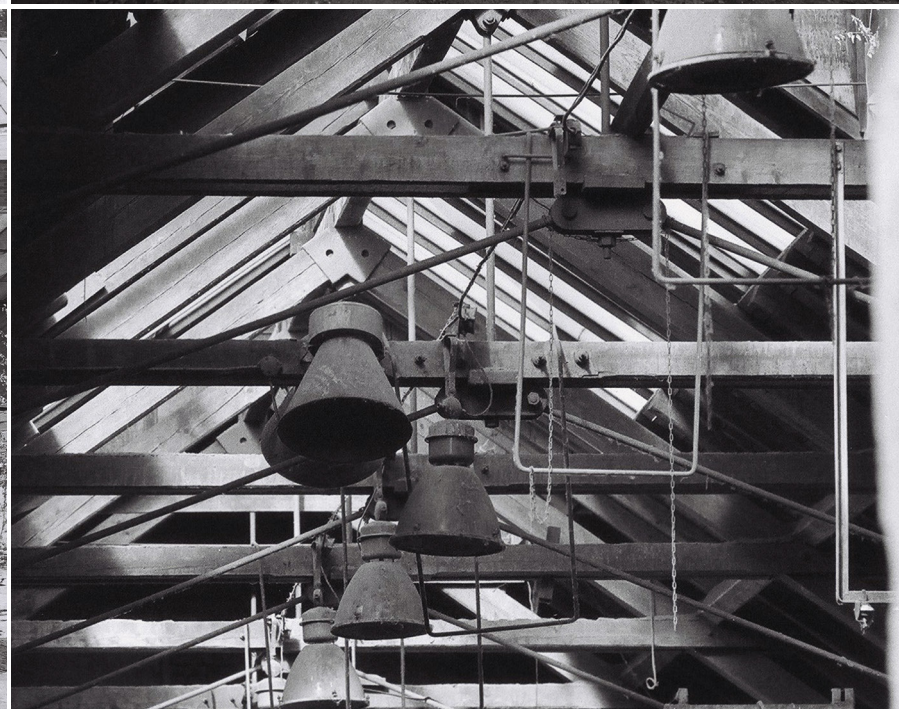
Autor: Oldřich Čížek
Výšlo ve Vlastivědných listech Pardubického kraje číslo: 2/2008

20. srpna 1845 – duben 1958

V rámci kampaně Do práce na kole – pořádá Offcity a Město na kole ve spolupráci s Auto*Matem a městem Pardubice.

www.offcity.cz





cca rok 2010

2. PROKOPOVA TOVÁRNA

V roce 1860 založil Josef Prokop uprostřed města malou slévárnu, v níž zahájil výrobu ručních razítek. V roce 1867 byla manželům Prokopovým povolena stavba nového domu čp. 107 na Zeleném předměstí. Zde byl v roce 1870 vybudován závod se slévárnou a postupně byl rozšiřován a zdokonalován. Po smrti Josefa Prokopa v únoru 1880 převzala vedení závodu Františka Prokopová, která se v roce 1883 rozhodla specializovat závod na výrobu mlýnských strojů. Hlavou podniku se stává ing. Josef Prokop (syn zakladatele), který v roce 1896 rozšiřuje podnik o výrobu hydraulických lisů a čerpadel. V roce 1905 bylo přikročeno k rozsáhlé přestavbě celého závodu, byla postavena nová strojovna, rozšířena slévárna, přestavěna truhlárna a zaveden elektrický pohon. Vzrůst výroby vedl po roce 1931 ke zřízení několika pobočných závodů v pronajatých provozovnách – Košice, Plzeň, Tábor, Brno, Praha. Po okupaci v roce 1939 byla zahájena z nařízení německých úřadů výroba válečná. Vyráběly se zde obaly granátů, muniční bedny a jiné součásti vojenské výbroje. Dne 1. 1. 1946 vznikl z tohoto závodu Prokop, národní podnik Pardubice. V roce 1957 areál na Palackého třídě vážně poškodil velký požár. Po roce 1989 byla firma rozdělena na dva samostatné podniky – Továrny mlýnských strojů a.s. v Černé za Bory a Prokop-mlýnské stroje spol. s r.o. v Palackého ulici. Výroba byla přesunuta do Černé za Bory. Novou výstavbu zde plánuje developerská společnost CPI Group.

Autor: Marie Lohniská, Zámorsk, 1992
Inventář Jos. Prokopa synové v Pardubicích 1867–1950 (1959, 1992)

1860–1989

počet zaměstnanců:

1890 – 60 dělníků

1905 – 400 dělníků + 42 úředníků

před 1. sv. Válkou – 500 dělníků + 80 úředníků

V rámci kampaně Do práce na kole – pořádá Offcity a Město na kole ve spolupráci s Auto*Matem a městem Pardubice.

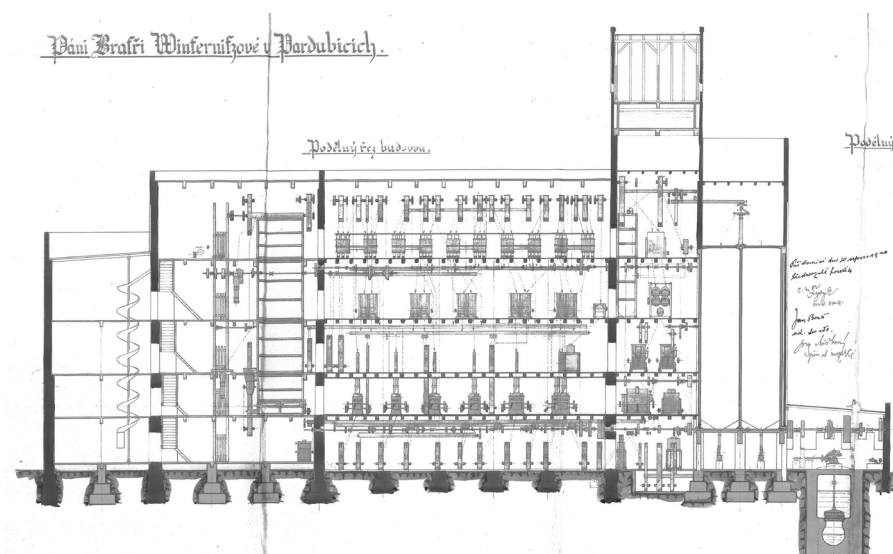
www.offcity.cz



autor: J. Pírka, VČM, 1922



autor: J. Pírka, VČM, 1911



autor: archiv VČM



autor: archiv VČM, 1911

3. AUTOMATICKÉ MLÝNY

Žádost o povolení stavby mlýna byla podána 4. 6. 1910, stavební povolení bylo vydáno c. k. místodržitelstvím 1. 12. 1910. Stavba probíhala velmi rychle, takže byla spolu s hospodářskou budovou již 8. srpna 1911 kolaudovaná. Budova mlýna byla v roce 1915 rozšířena o přístavbu skladovacího traktu rozšiřující budovu na severní straně. Další stavební změny byly odstartovány ničivým požárem vzniklým zřejmě technickou závadou 20. června 1919. Požár byl lokalizován a udržen ve středním mlýnském traktu. Patrně v druhé polovině roku 1921 došlo k rozhodnutí rozšířit skladovací kapacity mlýna o nové obilné silo, umístěné paralelně s mírným odstupem u jeho východního průčelí a spojené v nejvyšším podlaží v úrovni traktu čistírny. K dokončení stavby došlo zřejmě až na přelomu dubna a května roku 1924 (architekt J. Gočár). V roce 1934 byla budova vrátnice prodloužena východním směrem o kancelářský trakt s vlastním vchodem ze severní strany. V srpnu roku 1937 kupuje areál pražská akciová společnost Centrofarina, která dále provozuje mlýny pod názvem „Automatické mlýny“. V roce 1950 je mlýn zařazen do národního podniku Pardubicko-Jihlavské mlýny. V roce 1954 vznikl subjekt Pardubické mlýny np. Pardubice. V květnu roku 1954 bylo požádáno o povolení stavby tzv. „sociální budovy“. V roce 1960 byla povolena nástavba na administrativní budovu. Ukončení provozu mlýna – únor 2013. Stávajícím majitelem je společnost GoodMills Česko a. s.

Výtah ze Stavebněhistorického průzkumu mlýnů,
F. R. Václavík, Pardubice 2012 ©

8. srpna 1911 – únor 2013

V rámci kampaně Do práce na kole – pořádá Offcity a Město na kole ve spolupráci s Auto*Matem a městem Pardubice.

www.offcity.cz





1938



1943



1938



1956

4. TELEGRAFIA – TESLA

Akciová společnost Telegrafia byla založena 18. 10. 1919. V ustavující listině této nové společnosti byla významná polostátnost podniku, t.j. 60% akcií vlastnil stát a zbylých 40% bylo vzato jako účast zaměstnanců na jmění podniku formou zakoupení a přidělování akcií. V únoru 1922 byly zakoupeny v Pardubicích rozestavěné objekty firmy ZEISL, určené původně pro výrobu obuvi a v letech 1922–23 dostavěny nákladem 858 tisíc Kčs. Koncem roku 1922 měl pardubický závod již 323 pracovníků. Do roku 1930 se československý telefonní průmysl rozvinul tak prudce, že předstihl i ty země, které měly i více jak 40letou tradici, jako byly např. Itálie, Švýcarsko, Dánsko a Polsko. V roce 1941 firma LORENZ (v době okupace ČSR německou armádou) zřídila v pardubické továrně i výrobu obrazovek a speciálních elektronek pro radary, takže tím byla osvojena i sklářská, vakuová a měřicí technika. Dne 31. 12. 1945 na základě dekretu o znárodnění je Telegrafie a. s. včleněna do nově ustaveného národního podniku TESLA slaboproudé a radiotechnické závody se sídlem v Praze. V roce 1954 byla do Tesly postupně převáděna výroba televizních přijímačů n. p. Tesla Strašnice. Od roku 1955 přistoupila Tesla Pardubice k rozvoji dalšího oboru, a to komerčních magnetofonů. Novou cestu nastupuje Tesla Pardubice v oboru počítačů. Tesla Pardubice do roku 1989 vyráběla převážně vojenskou techniku. V současné době je vlastníkem areálu město Pardubice.

Autor: www.geocaching.com

18. října 1919 – 1989

počet zaměstnanců:

1920 – 318 zaměstnanců

1930 – 426 dělníků + 84 úředníků

1940 – 1440 zaměstnanců

1943 – 2514 zaměstnanců

V rámci kampaně Do práce na kole – pořádá Offcity a Město na kole ve spolupráci s Auto*Matem a městem Pardubice.

www.offcity.cz

