

Časopis stavebních inženýrů,
techniků a podnikatelů

Journal of civil engineers,
technicians and entrepreneurs



časopis stavebnictví

Téma čísla: Stavby dopravní infrastruktury

10 | 2025



Výpravní budova nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně

doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.

Železnice představuje ve svém více než dvousetletém vývoji jedinečný fenomén, symbolizující rozvoj moderní společnosti od raně industriální éry počátku devatenáctého století, přes bouřlivý rozvoj i útlum během dvacátého století, až k informační společnosti století jednadvacátého. Rozvoj železnice v její rané éře byl doprovázen šířením technického pokroku do všech územních i společenských oblastí.



Obr. 1 Uliční pohled od centra města, stávající stav, foto: Tomáš Šenberger

Jedním z bezprostředně ohrožených historických nádražních objektů, který vypovídá o rozvoji stavebních technologií konce 19. století, a zároveň mimořádným příkladem drážního stavitelství a architektury je výpravní budova nádraží společnosti Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně.

Historický vývoj

Areál nádraží byl budován v letech 1873–1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB). Je koncovou stanicí tratě Vídeň – Děčín přes Znojmo, Kolín, Nymburk, Mělník (minula Prahu). Výpravní budova byla situována naproti

nádražní budově České severní dráhy (Böhmische Nordbahn – BNB) při českolipské silnici (dnes žst. Děčín-Východ, tzv. horní nádraží), existující již od roku 1869. Na základě dohody mezi ÖNWB a BNB z 19. února 1873 měla ÖNWB vybudovat své děčínské nádraží v sousedství stávajícího nádraží BNB tak, aby výpravní budovy obou drah, oddělené českolipskou silnicí, mohly být propojeny krytým můstkem pro přechod cestujících do a ze Saska, jejichž celní odbavení se mělo odbývat v nové výpravní budově ÖNWB. Rozsáhlý komplex budov se stal logistickým centrem celoevropského dopravního projektu, včetně překladiště v Děčíně-Loubí, které je dodnes největším přístavem v České republice.

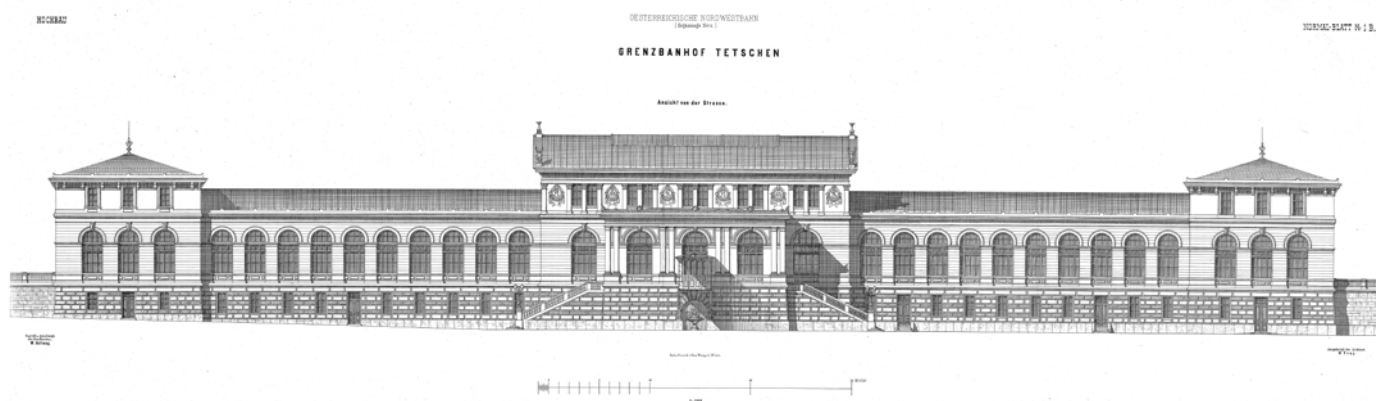
Autory výpravní budovy byli architekti Severozápadní dráhy Rudolf Frey a Karl Beck. Stavba je modifikovanou variantou výpravní budovy téže drážní společnosti v Praze na Těšnově. Ta byla ovšem postavena podle návrhu Karla Schlimpa, třetího z architektů ÖNWB, a torzo této budovy, označované často za architektonicky nejzdařilejší nádražní budovu ve střední Evropě, bylo zbořeno v roce 1985. Architektura děčínského nádraží je novorenesanční, s četnými antikizujícími prvky. Postavilo ji vídeňské podnikatelství Hermann Gutschera a dráha ji odevzdala do užívání 4. října 1874. Na budově pracovaly výhradně vídeňské firmy a řemeslníci – stavební práce pod dozorem



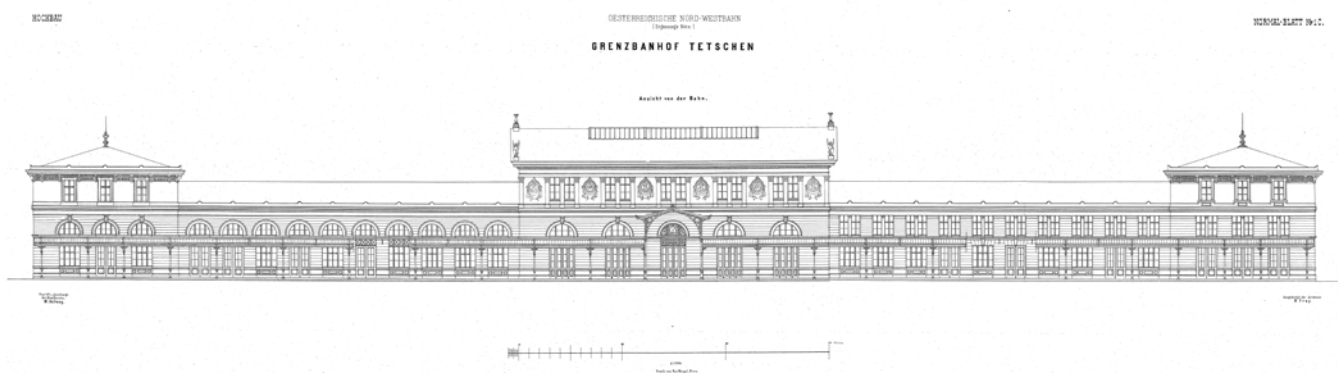
Obr. 2 Výpravní budova krátce po dokončení, zdroj: Státní okresní archiv Děčín



Obr. 3 Pohled do centrální haly celního odbavení, zdroj: Státní okresní archiv Děčín



Obr. 4 Uliční pohled – původní plánová dokumentace, zdroj: archiv ČD, a.s.



Obr. 5 Průčelí ke kolejišti – původní plánová dokumentace, zdroj: archiv ČD, a.s.

architekta Karla Becka provedl stavitel Hermann Gutscher, tesařské práce firma bratří Schlimpů, zámečnické práce i konstrukci zastřešení nástupišť továrna Dietricha Sasseho synové v Hetzendorfu a spojovací lávku i konstrukci zastřešení haly dodala tehdy nově založená akciová Společnost vídeňské strojírny a zbrojovky (Wiener Maschinen- und Waffenfabriks-Gesellschaft).

Dispozice objektu vychází z pětidílného navenek symetricky pojetého půdorysu, charakteristického pro velké výpravní budovy druhé poloviny devatenáctého století. Ústředním motivem dispozičního řešení 124 m dlouhé, hmotově symetrické

budovy je impozantní odbavovací hala. Svými půdorysnými rozměry 28 x 20 m byla až do výstavby secesní budovy pražského hlavního nádraží největším podobným prostorem u nás. Dvě třetiny plochy haly zaujímal celní prostor s prohlídkovými stoly a podáním zavazadel, oddělený od přední části plotem z tepaných mříží se třemi brankami a dvěma celními pokladnami. Prostor vlevo sloužil saským celním orgánům, vpravo rakouským. Sál zdobila bohatá štuková výzdoba, v níž dominovaly plastiky alegorie řek Labe a Dunaje. Uspořádání zbývajících prostorů bylo podřízeno provozním požadavkům železnice. V pravém křídle budovy byly umístěny prostory pro cestující – čekárny,

restaurace a hygienická zařízení. Ve vybavení budovy se uplatnily dvě technické novinky – teplovzdušné podlahové vytápění velkých sálů a splachovací záchody s umývárny ve veřejné části budovy. V přízemí levého – západního křídla byly soustředěny služební prostory dráhy, celních orgánů, policie a pošty. V patře se nacházely nocležny a služební byty, k nimž náležela malá zahrada. Na restaurační sál 2. třídy v pravém pavilonu navazovala rozlehlá restaurační zahrada přístupná i z ulice po rampě.

V řešení interiérů a vybavení veřejných prostorů byl kladen tehdy běžný důraz na přiměřené estetické odstupňování

jednotlivých částí stavby. Celní a odbavovací hala měla povrchové úpravy stěn provedené v kameni a imitacemi sgrafita a viditelnou střešní konstrukci. Čekárna pro cestující 2. třídy měla stěny dělené umělými mramorovými poli a kazetový strop zdobený pestrobarevnými zlatými ornamenty. Čekárna 1. třídy, která mohla sloužit také jako dvorní salon, byla zdobena bohatou štukaturou a zlacením. Podhled tvořil zrcadlovou klenbu s lunetami, stěny pokrývaly modré tapety zdobené bohatým zlaceným vzorem a do výšky parapetů byly obloženy táflíčováním v ořechovém maserování, původně doplněné nábytkem ve stejném provedení.

Pro provedení budovy platila, stejně jako u ostatních budov ÖNWB, zásada používat materiály, které lze nejlépe a nejlevněji získat z blízkého okolí. Pro hrubou stavbu bylo použito zdvo z labského pískovce šedé a žluté barvy, doplněné vnitřní cihelnou obezdívkou. Fasády jsou zdobené cementovými ornamenty od vídeňského sochaře Ludwiga Strictia. Monumentální ráz průčelí na uliční straně zesiluje masivní spodní stavba, vyrovnávající terénní rozdíl uliční úrovně a úrovně kolejiště. Představený vestibul s původní dvojicí širokých schodišť, dodnes zachovaným pouze jedním z nich, dodává průčelí výrazně na plastičnosti. Původně uvažovaná velká nástupištní hala byla z úsporných důvodů v projektu nahrazena podél prostředního traktu střídavější halou kolonádového zastřešení nástupiště z dekorativní šedé litiny o pěti polích, na niž navazovaly přístřešky nad 1. a 2. nástupištěm.

Stanice, nazývaná původně Děčín severozápadní dráha, byla po zestátnění ÖNWB a BNB sloučena roku 1909 se sousedním nádražím Děčín severní dráha do stanice s názvem Děčín (od roku 1951 Děčín východní nádraží, 1961 Děčín východ), přičemž dosavadní severozápadní nádraží se označovalo jako „obvod dolní nádraží“. Až do roku 1918 mělo charakter důležité pohraniční přechodové stanice pro mezinárodní spoje v relaci Vídeň – Berlín, resp. dálkové spoje mezi jižní a severní Evropou. Po první světové válce však význam „dolního nádraží“ postupně upadal. Mezinárodní spoje byly přesměrovány přes Podmokly (dnes Děčín hl. n.) a Prahu, poslední rychlíky v relaci Berlín – Vídeň zastavovaly na děčínském severozápadním nádraží v roce 1934. Děčínské nádraží spolu s celou pravobřežní tratí se orientovalo spíše na nákladní dopravu, protože trať ÖNWB nebyla trasována přes Prahu, se kterou byla spojena pouze traťovou

spojkou z Lysé nad Labem do nádraží Praha-Těšnov. Od konce druhé světové války byla osobní doprava vedena již výhradně přes stanici bývalé České severní dráhy („obvod horní nádraží“), zatímco „dolní nádraží“ nadále sloužilo pouze jako nákladové. Výjimkou byl rekreační rychlík z Lipska do Budapešti, který zde zastavoval během osmdesátých let 20. století.

Přestože se objekt dočkal již roku 1958 památkové ochrany (nemovitá kulturní památka, zapsaná v Ústředním seznamu kulturních památek pod č. 27428/5-4098 dne 3. 5. 1958), rozsáhlá výpravní budova, nadále nesloužící drážnímu provozu, postupně chátrala a v průběhu času byla znehodnocena řadou nevhodných úprav. Vestibul byl druhotně využit jako sportovní hala pro košíkovou. V rámci elektrifikace kolejiště v roce 1962 došlo k demolici zastřešení nástupišť. Roku 1976 byla odstraněna spojovací krytá lávka nad ulicí, jejíž světlá výška neumožňovala podjezd autobusů městské dopravy. V dispozici budovy došlo k necitlivým stavebním úpravám při adaptaci části prostor pravého křídla na výrobu lahůdek a nahrazení pravého vstupního schodiště přístavbou s plochou střechou.

V roce 2003 přešel objekt do majetku nově vzniklé společnosti České dráhy, a.s. (ČD). V roce 2006 začaly ČD jednat s Národním technickým muzeem o možnosti převodu části areálu, včetně výpravní budovy, pro účely zřízení železničního muzea NTM. Vzhledem k získání původní výtopny a depa na Masarykově nádraží pro tyto účely však bylo od dalších jednání v tomto směru v roce 2007 upuštěno. Od této doby je budova zcela opuštěná a kromě několika proběhlých záchranných prací na ní není prováděna ani základní údržba. Památkovou inspekci byl konstatován v roce 2014 havarijní stav budovy. V letech 2015 a 2019 proběhla dílčí oprava střechy vstupního traktu a byl provizorně zabezpečen restaurační pavilon, kde vlivem dlouhodobého zatékání došlo k částečné destrukci stropní konstrukce.

Hodnota objektu a náměty pro budoucí využití

Klíčová pro zachování stávajících kvalit je potřeba akceptovat mimořádnou hodnotu objektu, spočívající v kvalitě původní architektury a uměleckého zpracování stavby, výrazně přesahující regionální měřítko. Umělecká hodnota stavby jednoznačně dosahuje celostátní úrovně a lze konstatovat, že se dokonce jedná o jednu

z mála v této míře dochovaných historických výpravních budov i v celoevropském měřítku. Důležitá je rovněž téměř intaktní zachovalost objektu. Zároveň jde o významnou architektonickou dominantu Děčína. To předpokládá spolupráci všech zainteresovaných subjektů, nejenom vlastníka či správce objektu, ale také aktivní přístup statutárního města Děčín a Ústeckého kraje.

Areál nádraží patří k budovám cenným nejen z hlediska vývoje železničních staveb, ale i jeho širších vazeb, včetně přístavu a překladiště v Děčíně-Loubí a průmyslových podniků v místě. Obě nádraží tvoří dodnes významný prvek v rámci urbanistické struktury města a historického železničního systému i dalších historických tepen, především dnešní ul. 17. listopadu, mířící do centra Děčína. Příznivá poloha budovy nedaleko centra města, viditelná z náměstí Svobody, může být jednou z hodnot, která pokud bude správně rozvíjena, podpoří regeneraci celého území. Svým významem objekt překračuje lokální měřítko, a to i z typologického a architektonického hlediska. Děčínské nádraží je dnes poslední zachovanou významnou, reprezentativní, architektonicky a typologicky kvalitní stavbou společnosti ÖNWB nejenom v České republice, ale jedním z mála intaktně dochovaných nádraží této velikosti i v evropském měřítku.

Příprava rekonstrukce památkově chráněného objektu by tedy měla zohlednit stávající hodnoty stavby. Je třeba především s dostatečnou erudicí definovat záměry budoucího využití objektu, jeho stavební a provozní program. Je nezbytné rovněž předem stanovit limitní a okrajové podmínky pro projekt, který definuje možnou míru stavebních zásahů do objektu. V obecné rovině by očekávané zásahy do stavby měly zachovat vysokou míru autenticity a integrity, v kontextu s novou funkcí, která umožní nekonfliktní a efektivní využívání v další časové etapě. Tím se rozumí dochování aspektů určujících charakter budovy v půdoryse, objemu, konstrukci, včetně použitých materiálů, především materiálového řešení a členění fasád.

Vzhledem k výrazně solitérnímu řešení stavby je třeba věnovat pozornost nejenom samotné stavbě, ale i jejímu bezprostřednímu okolí. Zamezit vzniku jiných objemově, a především výškově výrazných staveb v jejím navazujícím okolí. Mělo by být zabráněno jakýmkoli redukcím celkového objemu stavby (např.



Obr. 6 Průčelí původní restaurace, stávající stav, foto: Tomáš Šenberger



Obr. 7 Detail štukové výzdoby fasády, stávající stav, foto: Tomáš Šenberger

demolicím některých jejích částí) a měla by být zachována její celková hmotová kompozice. Tu reprezentuje symetrické uspořádání do pěti základních hmot – dominantní střední centrální hala, na kterou navazují dva nižší podélné spojovací krčky, zakončené dvojicí bočních křídel. Pro zachování kvalit exteriérového řešení je důležitá především komplexní obnova fasádního pláště.

Kombinace kamenných a omítaných ploch, doplněných rozsáhlou štukovou výzdobou, klade zvýšené nároky na celkovou kvalitu provedení. Důležitá je obnova jednoho z dvojice ramen vstupního schodiště, v minulosti necitlivě a zbytečně odstraněného a nahrazeného utilitární přístavbou. Pozornost je třeba věnovat také navazujícím venkovním plochám, kde zanikly jak kultivované povrchy, tak zahradní

úpravy. V uličním parteru je nutné vyřešit přilehlé plochy komunikací pro pěší, tak i automobilovou dopravu. Stávající řešení okolí neodpovídá potřebám objektu. V minulosti byla dvojice nádraží s centrem města spojena reprezentativní ulicí, dnes působící spíše periferním dojmem. Její šířkové uspořádání, situování vzrostlé zeleně i urbanistické začlenění do situace města dává potenciál k úpravě, která přinese výrazné zkvalitnění celého prostoru. Vzhledem k uvažovanému využití nádražní budovy i stávající náplní výpravní budovy nacházející se přes ulici, v níž jsou dnes mj. prostory využívané Domem dětí a mládeže, se nabízí diskuse o možném navrácení původního spojovacího můstku, který spojoval obě nádražní budovy, resp. jeho náhrada replikou nebo novou konstrukcí. Tím by byla posílena transformace celého areálu do podoby multifunkčního společenského centra města.

Ze strany kolejíště se dnes nachází pouze torzo prvního nástupiště. Vzhledem k budoucí změně uspořádání kolejíště v rámci přestavby celého nádraží připravované Správou železnic je třeba věnovat pozornost také těmto navazujícím plochám. Nově uspořádané kolejíště bude redukováno a odsunuto severním směrem do větší vzdálenosti od stávajícího objektu. Lze tedy reálně uvažovat o možnosti aktivního využití navazující plochy původního prvního nástupiště pro potřeby možné venkovní expanze nových funkčních náplní objektu.

K úvaze připadá rovněž určitá míra stavební intervence ve formě návratu původního zastřešení, které v kombinaci haly

a přístřešků krylo nástupiště. Obě původní boční přednádraží jsou rovněž dlouhodobě bez jakéhokoli využití a zcela zanedbaná. Nabízejí možnosti využití pro venkovní aktivity nově uvažovaných funkcí objektu. Severní, v jehož bezprostřední blízkosti se nachází spojovací lávka přes kolejíště, umožňuje vybudování důstojného přístupu na úroveň horního parteru budovy směrem ke kolejíšti. Jižní plocha, původně sloužící jako předzahrádka restaurace, by mohla obdobnou funkci plnit i v budoucím konceptu využití stavby.

Pro zachování kvality interiérového řešení je klíčová celková obnova architektonicky hodnotných prostorů, především centrální haly. Její rozsáhlá umělecká výzdoba i míra jejího intaktního dochování je nejenom v měřítku České republiky zcela ojedinělá. Prostor představuje jedinečnou ukázkou nadstandardně řešené veřejné dopravní stavby z období „zlatého věku železnice“, tedy z konce devatenáctého století. Tento prostor, širší veřejnosti i řadě odborníků dnes prakticky neznámý, se v budoucnu může stát hlavním „magnetem“ pro návštěvníky.

Dalším z významných interiérových prostorů je jižní část stavby, původně sloužící veřejnosti, zejména hlavní komunikační koridor, na který navazovaly jednotlivé čekárny a stravovací zařízení. Z nich nejdůležitější je jediná dochovaná část interiérového řešení, čekárna 1. třídy, která byla příležitostně využívána rovněž jako „dvorní“ čekárna pro významné cestující a dnes je označována jako „modrý salonek“.

Ostatní části stavby představovaly v době vzniku v zásadě standardní stavební produkci, přiměřenou funkčnímu využití jako provozní prostory, kanceláře a služební byty. Jejich dispoziční uspořádání nabízí široké spektrum budoucího využití. Samostatné vstupy z uliční úrovně do jednotlivých částí stavby umožňují jejich budoucí nezávislé nebo provozně oddělené využívání pro různé funkce. Vzhledem k terénnímu uspořádání území je suterénní podlaží přístupné přímo z úrovně ulice, což mu dává možnost plnohodnotného budoucího využití. Část jižního křídla, původních čekáren a restaurací, byla v minulosti adaptována pro potřeby velkokuchyně. V těchto, dříve necitlivě upravených prostorech je možné uvažovat se zásadnějšími stavebními úpravami, včetně propojení se suterénní podlažím. Severní část budovy umožňuje vzhledem k dispozičnímu uspořádání bezproblémové využití pro

široké spektrum funkcí od administrativní, výukové, až po ubytovací.

Pro kvalitu budoucího fungování objektu je třeba hledat takové funkce, které kromě jeho trvale dlouhodobého využití nabídnou také náplň pro co nejširší spektrum uživatelů a návštěvníků. Proto by neměly chybět kulturně společenské aktivity, které napomohou nejenom k provozu stavby, ale přispějí k výraznému oživení celé lokality, která je dnes, přes minimální vzdálenost od centra města, prakticky na okraji zájmu.

Přestože se mohou výše uvedené náměty řešení jevit jako nadbytečné, je třeba mít na zřeteli, že kolejistiště žst. Děčín východ – dolní nádraží v dohledné době čeká výrazná proměna v souvislosti s připravovanou rekonstrukcí „pravobřežní“ železniční tratě. Při této příležitosti je vhodné uvažovat o budoucnosti této jedinečné stavby, která je v mnoha ohledech dnes zcela ojedinělá, a přesto téměř neznámá.

Další práce na přípravě nového využití stavby je třeba koordinovat s plánovanou přestavbou železniční tratě, připravované Správou železnic, stejně jako s navrhovanou rozvojovou zónou Děčín – východní nádraží, kterou v souvislosti s tímto projektem připravuje město Děčín na uvolněných plochách redukovaného kolejistiště. Pro využití vlastního objektu se na základě předchozích studií v současné době jeví jako nejzajímavější umístění pracovišť některých fakult ČVUT v Praze, které má v Děčíně svoje pobočky, aktuálně Fakulty dopravní a Fakulty jaderné a fyzikálně inženýrské. Jako vhodné se rovněž jeví umístění výstavních či shromažďovacích a kulturních aktivit. Příkladem může být expanze Oblastního muzea v Děčíně nebo vytvoření víceúčelového kulturního a konferenčního sálu.

Závěr

V letošním roce si připomínáme dvousté výročí zprovoznění tratě Stockton – Darlington, která se stala první veřejnou železnicí na světě. Nejen při této příležitosti bychom neměli zapomínat, že také u nás máme mimořádné příklady drážního stavitelství a architektury. Jedním z nich je výpravní budova nádraží společnosti Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně, která představuje mírně modifikovanou variantu výpravní budovy téže drážní společnosti nádraží Praha-Těšnov, od jejíž zbytečné demolice v roce 1985, vnímané dodnes jako nenahraditelná kulturní ztráta, uplynulo



Obr. 8 Pohled z lávky přes kolejistiště, stávající stav, foto: Tomáš Šenberger

letos čtyřicet let. Nezbyvá než doufat, že historickou výpravní budovu děčínského nádraží v budoucnu nepostihne stejný osud, ale dočká se zasloužené adaptace pro nové aktivity, jež by svojí erudicí nesetřela architektonické kvality původního řešení, ale vytvořila moderní multifunkční vzdělávací a společenské centrum.

Zdroje

[1] KREJČÍŘÍK, M. *Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj)*. IV. díl. Litoměřice:

Vydavatelství dopravní literatury, 2015. ISBN 978-80-86765-23-5.

[2] NĚMEC, J. *Děčín: železniční křižovatka českého severu*. Děčín: Iniciativa pro děčínský zámek, 2007. ISBN 978-80-254-0048-7.

[3] HÁJEK, K., POPELOVÁ, L., ŠENBERGER, T., ŠTASTNÝ, D. *Výpravní budova Děčín východ (bývalá výpravní budova bývalé rakouské Severozápadní dráhy v Děčíně), stavebně-historický průzkum*. České dráhy, a.s., 2025.



doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.

V rámci ČVUT v Praze působí jako pedagog Katedry architektury Fakulty stavební a Katedry dopravního inženýrství Fakulty dopravní. Je garantem doktorského studijního programu Architektura a stavitelství FS ČVUT v Praze. Aktivní tvůrčí činnosti se věnuje ve vlastním architektonickém atelieru kARek.

English Synopsis

The station building of the Austrian Northwest Railway in Děčín

The development of the railway in its early era was accompanied by the spread of technical progress to all territorial and social areas. The current state of a number of historical station buildings, which testify to the development of construction and architecture, is often in a state of disrepair. One of the objects of that time that is immediately endangered is the station building of the Austrian Northwest Railway in Děčín.

Klíčová slova: nádraží, železniční stavby, obnova historických staveb, památková péče

Keywords: train stations, railway construction, restoration of historical buildings, monument care