

Budoucnost výpravní budovy nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně¹

Karel HÁJEK

DOI: <https://doi.org/10.56112/zpp.2025.3.06>

ABSTRAKT: V roce 2025 si svět připomíná dvousté výročí zprovoznění tratě Stockton–Darlington, jež proběhlo v Anglii roku 1825. Tato trať byla první veřejnou železnicí na světě a stala se tak průkopnicí nového dopravního systému. 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 jeden z vrcholů drážní architektury konce 19. století u nás. Zbytečná demolice výpravní budovy nádraží Praha–Těšnov téže drážní společnosti, od níž uplynulo čtyřicet let, je vnímána dodnes jako nenahraditelná kulturní ztráta. Nezbývá než doufat, že historickou výpravní budovu děčínského nádraží původní Rakouské severozápadní dráhy v budoucnu nepostihne stejný osud, ale dočká se zasloužené adaptace pro nové aktivity. Následující článek vznikl při příležitosti výše uvedené dvojice těchto výročí.

KLÍČOVÁ SLOVA: Rakouská severozápadní dráha; Děčín; výpravní budova nádraží

The Future of the Austrian Northwest Railway Station Building in Děčín

ABSTRACT: In 2025, the world will commemorate the 200th anniversary of the opening of the Stockton–Darlington railway line in England in 1825. This line was the first public railway in the world and thus became a pioneer of the railway as a new transport system. We can use this occasion to remember that we also have extraordinary examples of railway construction and architecture in our country. One of them is the station building of the Austrian Northwest Railway in Děčín, which represents one of the pinnacles of late 19th-century railway architecture in our country. The unnecessary demolition of the Prague–Těšnov station building of the same railway company, which took place forty years ago, is still perceived today as an irreplaceable cultural loss. We can only hope that the historic station building of the original Austrian Northwest Railway in Děčín will not suffer the same fate in the future but will undergo a well-deserved adaptation for new activities. The following article was written on the occasion of the aforementioned pair of anniversaries.

KEYWORDS: Austrian Northwest Railway, Děčín, station building

Komplex železničních staveb v Děčíně byl budován v letech 1873–1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB). Výpravní budova byla situována naproti druhé nádražní budově České severní dráhy (Böhmische Nordbahn – BNB) při českolipské silnici (dnes žst. Děčín-východ – Horní nádraží), existující již od roku 1869.² Na základě dohody mezi ÖNWB a BNB z 19. února 1873 měla ÖNWB postavit 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. Nová výpravní budova ÖNWB pak sloužila k jejich odbavení. Rozsáhlý železniční areál se stal logistickým centrem celoevropského dopravního projektu, včetně překladiště v Děčíně-Loubí, které je dodnes

největším přístavem v České republice.³ Trať umožňovala železniční spojení ve směru do Vídně i do Prahy.⁴

Vybudování tak monumentální stavby i samotné vedení trati si vyžádalo velké terénní úpravy. Podzemní podlaží (boční pavilony a oba mezilehlé trakty) je tak kvůli terénní konfiguraci z jihovýchodní strany přístupné v celé délce přímo z veřejné komunikace, ulice 17. listopadu, a směrem do kolejí je proto budova vizuálně o jedno podlaží nižší. Pro spojení nádraží s centrem města vznikla nádražní ulice (ul. 17. listopadu), ústící do náměstí Svobody a navazující na výstavní část města. Projekt budovy zpracovala stavební kancelář podle návrhu architektů Rudolfa Freye a Karla Becka, architektů Severozápadní dráhy. Postavilo ji vídeňské podnikatelství staveb Hermann Gutscher a zprovozněna byla 4. října 1874.

■ Poznámky

1 Tato studie rozvíjí informativní článek k témuž tématu, který byl publikován v časopise Stavebnictví, viz: Karel Hájek, Výpravní budova nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně, Stavebnictví, 2025, č. 10, Informační centrum ČKAIT. Dostupné také z: <https://www.casopisstavebnictvi.cz/clanky-vypravni-budova-nadrazi-rakouske-severozapadni-drahy-v-decine.html>, vyhledáno 2. 11. 2025.

2 Mojmír Krejčířík, Po stopách našich železnic, Praha 1991, s. 15–19.

3 Jan Němec, Děčín: železniční křižovatka českého severu, Děčín 2007, s. 25–31.

4 Mojmír Krejčířík, Česká nádraží – architektura a stavební vývoj, IV. díl, Litoměřice 2015, s. 5–28.



1

Obr. 1. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, uliční průčelí výpravní budovy. Foto: Tomáš Šenberger, 2024.

Obr. 2. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, celkový pohled z lávky přes kolejiště. Foto: Karel Hájek, 2024.

Obr. 3. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, celkový pohled od kolejiště. Foto: Tomáš Šenberger, 2024.

Objekt je řešen jako jiné velké výpravní budovy druhé poloviny 19. století formou pětidílného hmotově symetrického uspořádání. Ve středu dispozice se nachází centrální odbavovací hala, zdobená bohatou štukovou výzdobou, jíž dominují plastiky alegorie Labe a Dunaje. Svými impozantními půdorysnými rozměry 28 × 20 m byl tento sál až do výstavby secesní budovy pražského hlavního nádraží největší nádražní halou u nás. Vzhledem k tomu, že se jednalo o pohraniční přechodovou stanici, nebyla tato hala využita pro odbavení cestujících jako u jiných nádraží, ale sloužila především jako prostor pro celní prohlídky. Uspořádání navazujících prostorů vychází z provozních požadavků. Ve východním křídle byly umístěny prostory pro cestující – čekárny, restaurace a hygienická zařízení. Nacházel se zde i restaurační sál, na který navazovala rozlehlá restaurační zahrada. V přízemí západního křídla pak byly soustředěny služební prostory dráhy, celních orgánů, policie a pošty. Ve vyšších podlažích se nacházely nocležny a služební byty, doplněné vedle budovy malou zahradou.

S protilehlou nádražní budovou BNB byla budova ÖNWB spojena krytou lávkou vedoucí



2



3



4



7



5



6

Obr. 4. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, fasáda střední části s otiskem odstraněného zastřešení nástupiště. Foto: Tomáš Šenberger, 2024.

Obr. 5. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, boční průčelí původní restaurace. Foto: Karel Hájek, 2024.

Obr. 6. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, střední uliční část se vstupem na odstraněný spojovací můstek. Foto: Karel Hájek, 2024.

Obr. 7. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, detail výzdoby fasády. Foto: Tomáš Šenberger, 2024.

přes dnešní ulici 17. listopadu. Pro hrubou stavbu bylo použito zdivo z labského pískovce šedé a žluté barvy, doplněného vnitřní cihelnou obezdívkou. Masivní výstavba ve spodní části budovy, vyrovnávající terénní rozdíl uliční úrovně a úrovně kolejí, na uliční straně zesiluje monumentální ráz průčelí. Představený vestibul s původní dvojicí širokých schodišť, z nichž se dodnes zachovalo pouze jedno, průčelí rovněž dodává na výrazné plastičnosti.⁵

Po zestátnění společností ÖNWB a BNB byla stanice, nazývaná původně Děčín severozápadní dráha, sloučena roku 1909 se sousedním nádražím Děčín severní dráha do jednoho provozního celku pod názvem Děčín (od 1951 Děčín východní nádraží, 1961 Děčín východ), přičemž dosavadní nádraží ÖNWB bylo označováno jako „obvod dolní nádraží“. Do roku 1918 mělo nádraží charakter důležité pohraniční přechodové

■ Poznámky

⁵ Ibidem, s. 196.

Obr. 8. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, interiér centrální odbavovací a celní haly. Foto: Karel Hájek, 2024.

Obr. 9. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, interiér spojovací chodby mezi centrální halou, čekárnami a restaurací. Foto: Karel Hájek, 2024.

stanice pro mezinárodní spoje v relaci Vídeň–Berlín, resp. dálkové spoje mezi jižní a severní Evropou. Po 1. světové válce však byly mezinárodní spoje přeměřovány přes tehdejší osadu Podmokly (dnes Děčín hl. n.) a Prahu, protože trať ÖNWB původně nebyla trasována přes Prahu, se kterou byla spojena pouze traťovou spojkou z Lysé nad Labem do nádraží Praha–Těšnov. Poslední rychlíky v relaci Berlín–Vídeň zastavovaly na děčínském severozápadním nádraží v roce 1934 a děčínské nádraží spolu s celou pravobřežní tratí se tak orientovalo především na nákladní dopravu. Od konce 2. světové války byla osobní doprava vedena již výhradně přes stanici bývalé BNB („obvod horní nádraží“), zatímco „dolní nádraží“ nadále sloužilo pouze jako nákladové.⁶

Objekt, v té době ve správě Československých státních drah, je památkově chráněn od roku 1958 jako nemovitá kulturní památka, zapsaná v Ústředním seznamu kulturních památek pod č. 27428/5-4098 ze dne 3. 5. 1958. Vzhledem k tomu, že rozsáhlá výpravní budova již v té době sloužila drážnímu provozu pouze částečně, hledal pro ni vlastník jiné využití. Centrální hala byla adaptována jako sportovní hala pro košíkovou. Toto využití bylo bohužel doprovázeno řadou nevhodných úprav, mimo jiné doplněním palubové podlahy, zaslepením venkovních dveřních otvorů a výstavbou stupňovité tribuny podél obvodové stěny nebo utilitárními stavebními úpravami šaten a hygienického zařízení sportovců. K dalším, ještě méně citlivým stavebním úpravám došlo při adaptaci části prostor původních čekáren a restaurací na velkokuchyni, jídelnu a výrobu lahůdek. Uliční průčelí bylo nejvíce poznamenáno nahrazením pravého vstupního schodiště přístavbou s plochou střechou. V rámci elektrizace kolejíště 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. Na počátku 90. let minulého století pak byly sportovní i gastronomické provozy uzavřeny a v budově zůstalo pouze několik nájemních malometrážních bytů, v dnešní době rovněž nevyužívaných.

■ Poznámky

⁶ Ibidem, s. 197–213.



8



9



10



11

Obr. 10. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, interiér čekárny první třídy, tzv. Modrý salonek. Foto: Tomáš Šenberger, 2024.

Obr. 11. Nádraží Děčín-východ – Dolní nádraží, interiér sálu restaurace druhé třídy. Foto: Tomáš Šenberger, 2024.

V roce 2003 přešel objekt do majetku nově vzniklé společnosti České dráhy, a. s., a tři roky nato začala probíhat jednání s Národním technickým muzeem o možnosti převodu nevyužívané části kolejíště nádraží, včetně historické budovy, pro účely zřízení železničního muzea. Vzhledem k získání původní výtopny a depa na Masarykově nádraží v Praze pro tyto účely však bylo od dalších jednání v tomto směru v roce 2007 upuštěno. Památkovou inspekci byl v roce 2014 konstatován havarijní stav budovy. V letech 2015 a 2019 proběhla dílčí oprava střechy vstupního traktu, restauračního pavilonu a byl provizorně zabezpečen restaurační pavilon, kde vlivem dlouhodobého zatékání došlo k částečné destrukci stropní konstrukce. V současnosti je budova bez dalšího využití zcela opuštěná a kromě výše uvedených záchranných prací postupně chátrá.

Vlastní kolejíště prošlo postupně celou řadou proměn a redukcí. V současné době je řada z původních 26 kolejí opuštěna, stejně jako některé objekty skladů a provozních budov. Část kolejíště je však nadále intenzivně využívána nákladní dopravou. Nádraží tak zůstává nejvýznamnější pohraniční přechodovou stanicí mezi železniční sítí ČR a Německa. V současnosti je připravován projekt rekonstrukce žst. Děčín-východ – Dolní nádraží. Cílem projektu je modernizace kolejíště a zároveň jeho prostorová redukce. Změnou konfigurace kolejíště dojde k zúžení dopravního koridoru na střed dosavadní plochy železniční stanice a bude uvolněn prostor pro další rozvoj lokality.⁷

Architektura objektu

Neorenesanční budova nádraží měla reprezentovat Rakouskou severozápadní dráhu. Bylo k tomu využito dobově typické, noblesní, ale i tehdy módní tvarosloví neorenesance a monumentální formy nádraží jako celku i jeho nejvýznamnějších vnitřních prostor, především centrální haly. V detailu bylo užito antikizující tvarosloví i symbolický detail, který měl akcentovat význam města Děčína i železnice obecně.

■ Poznámky

7 Správa železnic: Rekonstrukce žst. Děčín-východ – Dolní nádraží, https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S631600090_202012161136.pdf, vyhledáno 10. 12. 2025.

Obr. 12. Oesterr. Nord-West-Bahn, celkový pohled z ulice, historická fotografie, 1869–1874, Bibliothek ETH Zürich, sbírka, foto: Oscar Kramer. Foto: © ETH Library Zurich, Image Archive / Ans_05446-011-AL-FL. Dostupné na: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#detail-asset=31906180-ba0d-4431-a3de-203f1dd23e85>, vyhledáno 10. 12. 2025.

Obr. 13. Oesterr. Nord-West-Bahn, zastřešení nástupiště, historická fotografie, 1869–1874, Bibliothek ETH Zürich, sbírka, foto: Oscar Kramer. Foto: © ETH Library Zurich, Image Archive / Ans_05446-012-AL-FL. Dostupné na: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#detail-asset=b747dc75-3aa8-4984-adf5-cdbe0dc3c3c4>, vyhledáno 10. 12. 2025.

Budova byla pojata v duchu dobového tzv. architektonického „gesamtkunstwerku“. Je řešena jako celostní dílo od celku k detailu. Tomu odpovídá výtvarný rozvrh a zpracování fasády celé budovy a interiéru, zejména reprezentativních částí objektu, navržený v ucelené estetice a propracovaný do detailů včetně obkladů, dlažeb, kování, výmalby, štuků, plastik či kovových dekorativních komponentů, které jsou patrné na dobových fotografiích.

V interiérech jsou výtvarně akcentovány reprezentativní části, především celní a odbavovací hala. Ta byla dekorována bohatou štukovou výzdobou. Do štítových stěn haly byly kromě dvojic menších vstupů s trojúhelníkovými frontony vloženy dvě sochy, alegorie řeky Labe v severozápadním štítu a alegorie Dunaje v jihovýchodním štítu. Jejich autorem byl sochař Georg Schroll. Významná je rovněž propojovací chodba na jihozápadní straně, intaktně zachovaná téměř v celém rozsahu. Částečně dochovaná je i výzdoba v čekárně a restauraci 2. třídy. Nejzachovalejší částí objektu je z výtvarného hlediska čekárna 1. třídy, tzv. modrý salónek. Jedná se o obdélný prostor zaklenutý zrcadlovou klenbou se štukovou výzdobou. Významnými výtvarnými akcenty jsou znaky měst, propojených železnici společnosti ÖNWB.

Stavební vývoj

Vzhledem k tomu, že budova nádraží nebyla nikdy zaměřena a historická plánová dokumentace je uložena pouze ve fragmentech, je možné stavební historii popsat pouze rámcově, a to především z ústních pramenů a porovnáním originálních stavebních výkresů z roku 1874 se současným stavem⁸. Je zarážející, že v tak mimořádně architektonicky cenné budově, navíc od roku 1958 podléhající památkové ochraně, byly stavební úpravy a zásahy do stavebních konstrukcí prováděny vesměs amatérsky, nejspíš bez dohledu orgánů památkové péče a evidentně i bez snahy o systematické ukládání projektové dokumentace. Bezpochyby jen díky mimořádné kvalitě stavby, a to jak po architektonické, tak i stavebnětechnické stránce, zůstala budova



12



13

i po 150 letech v podstatě v autentickém stavu a připravená na citlivou opravu.

Ztráta původní funkce vedla k postupnému chátrání, nevhodnému náhradnímu využívání a navzdory památkové ochraně i k postupné devastaci, především kvůli utilitárním, amatérsky prováděným stavebním úpravám. Původní kancelářské prostory a služební byty byly průběžně upravovány pro různé varianty bydlení a na prostory pro drobné služby, přičemž v současnosti jsou všechny prázdné. Úpravy se týkaly především instalací a způsobů vytápění, ale také

drobných dispozičních změn. K nejzásadnějším úpravám došlo ve druhé polovině 20. století ve střední části objektu. Celní a odbavovací hala byla po ztrátě původní funkce využívána jako

■ Poznámky

8 Karel Hájek – Lenka Popelová – Tomáš Šenberger – David Šťastný, *Výpravní budova Děčín východ (bývalá výpravní budova bývalé rakouské Severozápadní dráhy v Děčíně)*, stavebněhistorický průzkum, České dráhy, a. s., 2025.



14

sportovní hala pro košíkovou.⁹ Úpravy se týkaly zazdívek části vstupních a okenních otvorů, instalace topných těles, položení palubovky a dalších zásahů, spojených s osvětlením a instalací sportovního vybavení. Při severozápadní stěně byla vestavěna nízká tribuna. Původní výplň spojovacího otvoru mezi střední částí a navazující chodbou tvořila sklobetonová stěna s dvoukřídlými dveřmi. V části čekáren se stavební zásahy týkaly především bývalé čekárny a restaurace 3. třídy, ve které byla začátkem 60. let zřízena kuchyně a po roce 1972 vývařovna pro jídelnu. Jednalo se zejména o úpravy na skladovací prostory, chladírny, hygienická zařízení, nový nákladní výtah a nové ocelové dvojramenné schodiště, které nahradilo původní dřevěné. Prostor čekárny byl přestavěn na varnu, přičemž došlo k zásahům do okenních otvorů a instalaci průmyslového vytápění, vzduchotechniky a osvětlení. Co se týče vytápění, pravděpodobně již začátkem 40. let bylo původní teplovzdušné vytápění nahrazeno parním nebo teplovodním, pro něž byly zřízeny dvě kotelny.

Téměř autenticky zůstala dochovaná chodba spojující střední část haly s prostory čekáren a restaurací. Bývalá čekárna 1. třídy byla v průběhu 90. let navracena do původního stavu, dnes je bohužel opět značně poškozena zatékáním. Střešní konstrukce restauračního pavilonu byla vlivem zatékání napadena dřevokaznou houbou a došlo k její částečné destrukci. V závěru roku 2019 byla střešní konstrukce opravena. Při opravě byly sádrové části interiérové

■ Poznámky

⁹ Pavel Schreier, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2004, s. 138.



15a



15b

Obr. 14. Oesterr. Nord-West-Bahn, venkovní vstupní schodiště, historická fotografie, 1869–1874, Bibliothek ETH Zürich, sbírka, foto: Oscar Kramer. Foto: © ETH Library Zurich, Image Archive / Ans_05446-013-AL-FL. Dostupné na: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#detail-asset=3cc55ec9-6317-4ded-a01a-7a767beffa4>, vyhledáno 10. 12. 2025.

Obr. 15a. Oesterr. Nord-West-Bahn, centrální hala celního odbavení, historická fotografie 1869–1874, Bibliothek ETH Zürich, sbírka, foto: Oscar Kramer. Foto: © ETH Library Zurich, Image Archive / Ans_05446-016-AL-FL. Dostupné na: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#detail-asset=b4fa6a57-73c0-48cb-96cf-d7ccfa945be5>, vyhledáno 10. 12. 2025.

Obr. 15b. Oesterr. Nord-West-Bahn, centrální hala celního odbavení, historická fotografie 1869–1874, Bibliothek ETH Zürich, sbírka, foto: Oscar Kramer. Foto: © ETH Library Zurich, Image Archive / Ans_05446-016-AL-FL. Dostupné na: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#detail-asset=d842af9f-cf7-4d2d-b-786-2a40f0cf93d6>, vyhledáno 10. 12. 2025.

Obr. 16. Oesterr. Nord-West-Bahn, čekárna první třídy, historická fotografie 1869–1874, Bibliothek ETH Zürich, sbírka, foto: Oscar Kramer. Foto: © ETH Library Zurich, Image Archive / Ans_05446-017-AL-FL. Dostupné na: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#detail-asset=7b12994b-c68c-4df5-a0c0-a-77ec06956d0>, vyhledáno 10. 12. 2025.

Obr. 17. Oesterr. Nord-West-Bahn, restaurace druhé třídy, historická fotografie 1869–1874, Bibliothek ETH Zürich, sbírka, foto: Oscar Kramer. Foto: © ETH Library Zurich, Image Archive / Ans_05446-018-AL-FL. Dostupné na: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#detail-asset=bc1bd15e-2fae-4185-982e-c-339119721da>, vyhledáno 10. 12. 2025.

výzdoby sneseny a omítka východní stěny otlučena na cihlu do výšky cca 2 m. Vestibul je výrazně poznamenán odstraněním spojovací kryté lávky nad ulicí v roce 1976 a demolicí pravého vstupního schodiště, na jehož místě byla provedena přístavba s plochou střechou. V roce 2010 proběhla dílčí oprava havarijního stavu střechy vstupní části. Zastřešení nástupiště bylo odstraněno v rámci elektrizace kolejíště již v roce 1962.¹⁰

Budoucnost historického objektu

V současnosti jsou v Děčíně umístěna dvě pracoviště Českého vysokého učení technického v Praze (ČVUT), pobočky Fakulty dopravní a Fakulty jaderné a fyzikálně inženýrské. Jejich nedostatečné prostorové a chybějící laboratorní plochy nabízejí možnosti nového využití historické výpravní budovy pro vytvoření zázemí ČVUT, umožňujícího rozvoj technických věd a výzkumu efektivním spojením vzdělávacích, výzkumných a kulturních aktivit. Vzhledem k velikosti objektu

■ Poznámky

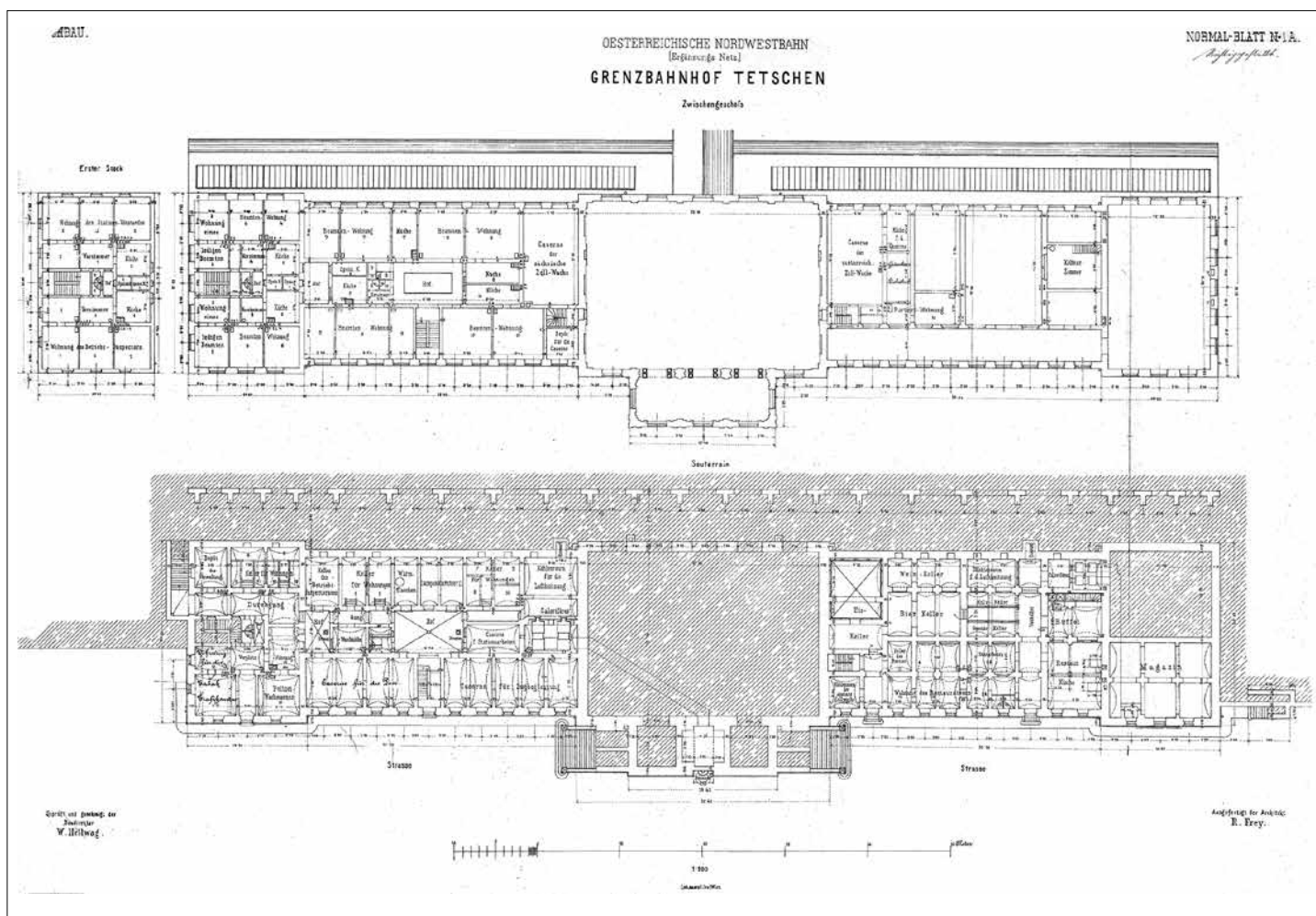
10 Antonín Blaha, *Průvodce po železnici*, Praha 1977, s. 154–160.



16



17



18

Obr. 18. Púdorysy. K. k. priv. Oesterreichische Nord-Westbahn, Bauabtheilung Tetschen, Archiv České dráhy, a. s., sbírka Rakouská severozápadní dráha, trať Nymburk – Litoměřice – Prostřední Žleb.

a výšce předpokládané investice bude nezbytná úzká součinnost všech zúčastněných subjektů v přípravě náročného projektu. V březnu 2017 bylo zástupci ČVUT v Praze, Ústeckého kraje, statutárního města Děčína, majitele objektu (České dráhy, a. s.), Hospodářské a sociální rady Děčínska a Hospodářské a sociální rady Ústeckého kraje podepsáno „Memorandum o partnerství a spolupráci při přípravě projektu Multifunkční vzdělávací centrum v budově nádraží Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně“.¹¹ Na základě tohoto memoranda byla vypracována ideová studie využití historické budovy nádraží, prokazující její prostorové možnosti jako uceleného vysokoškolského pracoviště ČVUT a multifunkčního kulturně-spoločenského centra. Její výstupy byly zahrnuty do podrobnější „Studie využitelnosti území rozvojové zóny Děčín východní nádraží“,¹² zpracované v letech 2020–2021 v rámci programu „Restart“ Ministerstva pro

místní rozvoj ČR (podprogram MMR 117D083 Tvorba studií a analýz možností využití vybraných brownfieldů), kterou zastupitelstvo města Děčína schválilo v dubnu 2021 a v roce 2024 byla zahrnuta do „Analyticko-implentačního plánu na podporu regionálně specifických aktivit v rámci hospodářsky a sociálně ohrožených území Ústeckého kraje“. V průběhu roku 2025 jsou ve spolupráci ČVUT v Praze, statutárního města Děčína a Ústeckého kraje řešeny možnosti financování společného projektu, přeshraniční regionální spolupráce se zemí Sasko a TU Dresden, aby bylo možné přistoupit k jeho projektové přípravě a následné realizaci.

Nové využití stavby

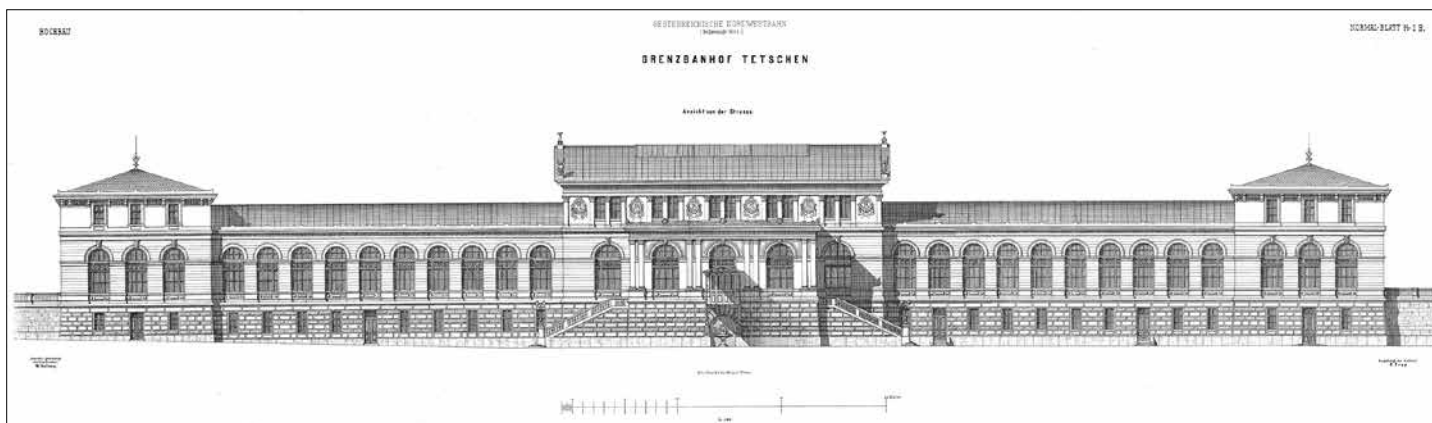
Pro ubytování bude sloužit vysokoškolská kolej o kapacitě přibližně šedesát lůžek, zřízená v traktu služebních bytů. V levém, kancelářském křídle budou umístěny výukové a laboratorní prostory, zahrnující posluchárny, standardní a počítačové učebny, nezbytné kanceláře, konzultační a jednací místnosti a zázemí pro zaměstnance i studenty (odpočinkové prostory, knihovna, studovna). Speciálními prostory budou laboratoř simulace a vizualizace s pokročilými simulátory

dopravních prostředků. Střední a pravá část budovy mohou být využity pro prezentaci technických věd. Předpokládá se zapojení více fakult ČVUT (Fakulty dopravní, Fakulty jaderné a fyzikálně inženýrské, Experimentální centrum Fakulty stavební), případně dalších institucí v České republice a sousedním Sasku. Původní celní halu lze přebudovat na reprezentativní víceúčelový sál, adaptovatelný pro pořádání společenských a kulturních akcí s kapacitou cca 200 osob. Sál původní nádražní restaurace je použitelný např. pro výstavní účely či jako slavnostní aula. Součástí reprezentačních prostor je i chodba, využitelná pro výstavní účely, a tzv. modrý salonek, původně čekárna první třídy, vhodný pro menší recepcce

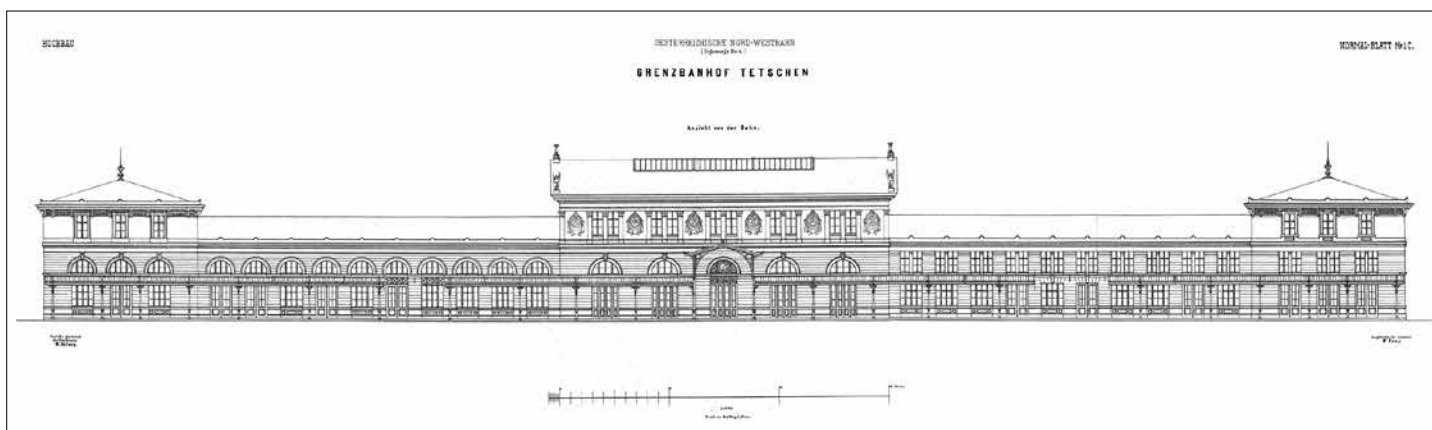
■ Poznámky

11 Zchátralé východní nádraží v Děčíně se promění v centrum vědy, <https://www.stavbaweb.cz/clanek/zchatrale-vychodni-nadrazi-v-din-se-promeni-v-centrum-vdy-16483/>, vyhledáno 10. 12. 2025.

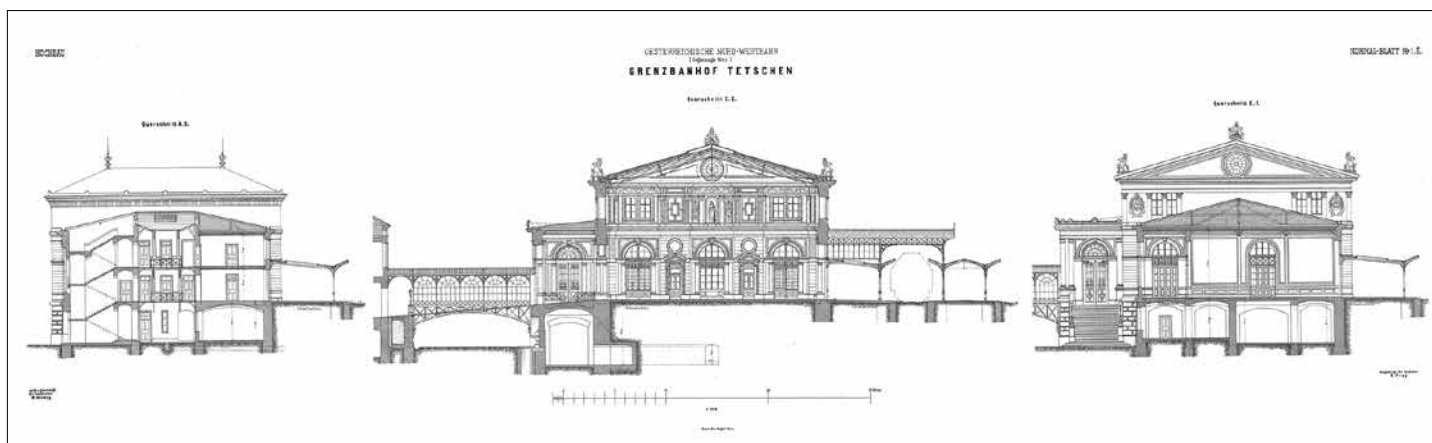
12 Rozvojová zóna Děčín – východní nádraží, <https://projektydecin.cz/verejna-prostranstvi-6/rozvojova-zona-decin-vychodni-nadrazi-124>, vyhledáno 10. 12. 2025.



19



20



21

Obr. 19. Celkový pohled z ulice. K. k. priv. Oesterreichische Nord-Westbahn, Bauabtheilung Tetschen, Archiv České dráhy, a. s., sbírka Rakouská severozápadní dráha, trať Nymburk – Litoměřice – Prostřední Žleb.

Obr. 20. Celkový pohled od kolejiště. K. k. priv. Oesterreichische Nord-Westbahn, Bauabtheilung Tetschen, Archiv České dráhy, a. s., sbírka Rakouská severozápadní dráha, trať Nymburk – Litoměřice – Prostřední Žleb.

Obr. 21. Příčné řezy budovou. K. k. priv. Oesterreichische Nord-Westbahn, Bauabtheilung Tetschen, Archiv České dráhy, a. s., sbírka Rakouská severozápadní dráha, trať Nymburk – Litoměřice – Prostřední Žleb.

a společenské akce. Prostory přístupné z úrovně přiléhající ulice 17. listopadu lze vhodně využít samostatně, např. jako kavárnu, studentský klub či menší obchodní jednotky.

Vytvoření kvalitních podmínek pro vědu a výzkum přispěje ke zvýšení renomé děčínského pracoviště ČVUT v Ústeckém kraji, a tím také k rozvoji celého regionu.¹³ Pro úspěšné naplnění tohoto konceptu je třeba s dostatečnou erudicí definovat záměry využití objektu, jeho stavební a provozní program a stanovit podmínky, které definují možnou míru stavebních zásahů do objektu. Nové využití památkově chráněného objektu musí zohlednit stávající architektonické kvality stavby. V obecné rovině by očekávané

zásahy do stavby měly zachovat vysokou míru její autenticity a integrity, v kontextu s novou funkcí, která umožní nekonfliktní a efektivní využívání v další časové etapě. Umělecká hodnota stavby dosahuje velmi vysoké úrovně a lze konstatovat, že se jedná o jednu z mála v této míře dochovaných historických výpravních budov i v evropském měřítku. Zároveň jde o významnou architektonickou dominantu města Děčín.

■ Poznámky

13 Děčín Východní nádraží – příslib nového života, <https://zonadecin.cz/prumysl/k-cemu-je-dobra-prumyslova-zona/>, vyhledáno 10. 12. 2025.



22

Obr. 22. Využití prostor objektu na úrovni kolejíště. Architektonický atelier kARek, Hospodářská a sociální rada okresu Děčín, 2017.

Vzhledem k výrazně solitérnímu řešení budovy je nutné věnovat pozornost nejenom samotné stavbě, ale i jejímu bezprostřednímu okolí. Mělo by být zabráněno vzniku jiných objemově, a především výškově výrazných staveb v jejím navazujícím okolí. V uličním parteru je třeba rovněž vyřešit přilehlé plochy komunikací jak pro pěší, tak pro automobilovou dopravu. Stávající řešení okolí je naprosto nedostatečné a neodpovídá potřebám objektu. Reprezentační ulice, spojující dvojici nádraží s centrem města, působí dnes spíše periferním dojmem. Její začlenění do urbanistické struktury, bohaté šířkové uspořádání i dosud existující víceřadá stromořadí představují potenciál, který lze využít pro výrazné zkvalitnění veřejného prostoru této městské části. Vzhledem k tomu, že prostory v protilehlé výpravní budově dnes částečně využívá Dům dětí a mládeže, nabízí se také

možnost obnovení fyzického propojení obou budov lávkou. V budoucnu by tak mohlo vzniknout multifunkční společenské a vzdělávací centrum města.

K drážnímu průčelí budovy přiléhá torzo prvního nástupiště, jehož plochu bude možné po redukcí kolejíště v rámci přestavby nádraží aktivně využít pro venkovní expanzi nových funkčních náplní objektu. Nabízí se rovněž využití určité míry stavební intervence ve formě odkazu na původní zastřešení nástupiště. Obě boční přednádraží jsou rovněž dlouhodobě bez využití. Mohou být využita pro venkovní aktivity nově uvažovaných funkcí objektu. Západní prostor, v jehož bezprostřední blízkosti se nachází spojovací lávka přes kolejíště, umožňuje vybudování důstojného přístupu k budově v úrovni kolejíště. Východní plocha, původně sloužící jako předzahrádka restaurace, může obdobnou funkci plnit i v budoucím konceptu využití stavby.

S ohledem na vysokou kvalitu interiérového řešení sehraje klíčovou roli rekonstrukce architektonicky hodnotných prostorů, především

centrální haly. Její rozsáhlá umělecká výzdoba i míra jejího intaktního dochování je nejen v měřítku České republiky zcela ojedinělá. Představený prostor, reprezentující ukázkou nadstandardně řešené veřejné, resp. dopravní stavby z období „zlatého věku železnice“ konce 19. století, se v budoucnu bezesporu stane hlavním magnetem pro návštěvníky. Ostatní, původně provozní prostory jsou standardní dobovou stavební produkcí a umožňují široké spektrum nového využití. Samostatné vstupy z uliční úrovně do jednotlivých částí stavby umožňují jejich provozně oddělené využívání pro uvažované funkce studentského ubytování, výukových a konferenčních prostor a administrativního zázemí vzdělávacího centra, včetně plnohodnotného budoucího využití suterénního podlaží, rovněž

■ Poznámky

14 Studie využití historické výpravní budovy ŌNB. Hospodářská a sociální rada okresu Děčín, 2017, Ing. arch. Karel Hájek, architektonický atelier kARek.

