



VÝPRAVNÍ BUDOVA—DĚČÍN VÝCHOD

(bývalá Hraniční přijímací a výpravní budova bývalé rakouské Severozápadní dráhy v Děčíně)

STAVEBNĚHISTORICKÝ PRŮZKUM

Výpravní budova – Děčín Východ (bývalá Hraniční přijímací a výpravní budova bývalé rakouské Severozápadní dráhy v Děčíně)

STAVEBNĚHISTORICKÝ PRŮZKUM

Název objektu:	Výpravní budova – Děčín Východ
Adresa:	Děčín, 17. listopadu č.p. 362/15, 50° 46' 31.76" N, 014° 13' 26.18" E
Objednatel:	České dráhy, a.s.
Zpracovatel:	doc. Ing. arch. Karel Hájek, PhD., doc. Ing. arch. Lenka Popelová, Ph.D., prof. Ing. arch. Tomáš Šenberger, Mgr. David Šťastný, Mgr. Klára Ciesarová
Datum zpracování:	09. 2024 – 02. 2025

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI

1. ÚVOD A VYMEZENÍ PRŮZKUMU

Základní údaje

2. HISTORICKÝ VÝVOJ

3. HISTORICKÝ/ARCHIVNÍ PRŮZKUM

Seznam archivů a výběr plánové dokumentace a písemností

Seznam literatury a dalších pramenů

4. POPIS

Urbanismus

Prostorový koncept

Funkce

Stavební konstrukce, dispozice

Fasáda

Interiéry

Koncept gesamtkunstwerku a výtvarná díla

5. DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY

6. STAVEBNÍ HISTORIE

7. PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ OBJEKTU

Památková péče a objekt

Památková hodnota objektu z hlediska současného výzkumu

8. NÁMĚTY PRO POTŘEBY PAMÁTKOVÉ PÉČE

Hodnotné prvky a detaily

Závady

Náměty pro péči o objekt

9. NÁMĚTY NA DALŠÍ PRŮZKUMY

PŘÍLOHY

10. HISTORICKÁ DOKUMENTACE

Mapy a plánová dokumentace - výběr

Další archivní materiály - výběr

11. DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

Situace

Fotodokumentace

12. GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

Vyhodnocení Památkovou inspekcí, 2014

Současný průzkum

13. INVENTARIZACE HODNOTNÝCH PRVKŮ

1. ÚVOD A VYMEZENÍ PRŮZKUMU

Tento stavebně historický průzkum (dále jen SHP) vznikl z podnětu objednatele a týká se bývalé Hraniční přijímací a výpravní budova Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně, dnes Výpravní budova – Děčín Východ. Areál nádraží byl budován v letech 1873-1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB).

SHP je zpracován v rozsahu standardního nedestruktivního SHP, zahrnující památkově chráněnou výpravní budovu a její bezprostředně navazující parter. Jeho zpracování je v souladu s metodikou SHP zpracovanou Národním památkovým ústavem (Metodika stavebně historického průzkumu, NPÚ, Praha 2015)¹ a s ohledem na specifika daného objektu, který spadá do oblasti průmyslového dědictví, jímž se zabývá Metodika hodnocení a ochrany průmyslového dědictví z pohledu památkové péče (2018).² Cílem SHP je popis daného objektu (urbanismus, prostorový koncept, funkce, nosná konstrukce, dispozice, fasáda, interiéry, výtvarná díla), stavební historie, a definování hodnot zkoumané stavby, tzv. Památkové hodnocení objektu. Dále uvádí náměty pro potřeby majitele i památkové péče, které budou sloužit jako podklad pro možnou konverzi/adaptaci k novým funkcím. SHP by tak měl sloužit mj. jako podklad pro jednání o dalším budoucím využití budovy (především ČD, a.s., NPÚ, SŽ, s. o., ČVUT, město Děčín, Ústecký kraj, apod.).

Základní údaje

Název objektu historický/současný: Hraniční přijímací a výpravní budova bývalé Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně/ Výpravní budova – Děčín Východ

Adresa: Děčín, 17. listopadu č. p. 362/15

Architekti: Rudolf Frey a Karl Beck

Investor: společnost Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB)

Realizace: vídeňské podnikatelství Hermanna Gutschera

Vročení: 1873-1874

Sloh: neorenesance

Památková ochrana: ano. K. č. 1000138669_0001. Předmětem ochrany je nádraží a Modrý salonek jmenovitě jako součást objektu Dolní nádraží.³

Specializace: průmyslové dědictví

¹ BERÁNEK, Jan, MACEK, Petr. Metodika stavebněhistorického průzkumu. Praha, NPÚ, 2015.

² MATĚJ, Miloš, RYŠKOVÁ, Michaela. Metodika hodnocení a ochrany průmyslového dědictví z pohledu památkové péče. Ostrava, NPÚ, Metodické centrum průmyslového dědictví v Ostravě, Technické muzeum v Brně, 2018.

³ Viz <https://www.pamatkovykatalog.cz/dolni-nadrazi-12192588>, <https://www.pamatkovykatalog.cz/nadrazni-budova-c-p-362-modry-salonek-2281942>. Stav k 10. 10. 2024.

2. HISTORICKÝ VÝVOJ

Areál nádraží byl budován v letech 1873-1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB). Výpravní budova byla situována naproti nádražní budovy 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 ONWB. Rozsáhlý komplex budov se stal logistickým centrem celoevropského dopravního projektu, včetně překladiště v Děčíně – Loubí, které je dodnes největším přístavem v České republice. Trať umožňovala železniční spojení ve směru do Vídně i Prahy.

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 v Čechách, bylo zbořeno již v roce 1985. Architektura děčínského nádraží je novorenesanční, s četnými antikizujícími prvky. Postavilo ji vídeňské podnikatelství Hermanna Gutschera a dráha ji odevzdala do užívání 4. října 1874. "Na budově pracovaly výhradně vídeňské firmy a řemeslníci – stavební práce pod dozorem architekta Karla Becka provedl stavitel Hermann Gutscher, tesařské práce firma bratří Schlimpů, zámečnické práce i konstrukci peronů továrna Dietricha Sasheho 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)."⁴

Dispozice objektu vychází z pětidílného navenek symetricky pojatého 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 podejem 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 uplatnili 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, doplněné malou zahradou. Na restaurační sál 2. třídy v pravém pavilonu navazovala rozlehlá restaurační zahrada přístupná i z ulice po rampě.

⁴ Železniční stanice Děčín východ - dolní nádraží. Dostupné z: <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V001995>, stav ke dni 10. 2. 2025.

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. Stěny čekárny pro cestující 2. třídy byly děleny umělými mramorovými poli a kazetovým stropem, zdobeným pestrobarevnými zlacenými ornamenty. Čekárna 1. třídy, která mohla sloužit také jako dvorní salon, byla zdobena bohatou štukaturou a zlacením. Podhled tvořil zrcadlovou klenbu s lunetami, stěny pokrývají modré tapety zdobené bohatým zlaceným vzorem a do výšky parapetů jsou obloženy táflováním v ořechovém maserování, původně doplněné nábytkem ve stejném provedení. S protilehlou nádražní budovou BNB byla budova ÖNWB spojena krytou lávkou vedoucí přes dnešní ul. 17. listopadu. Pro provedení budovy platila, stejně jako u ostatních budov společnosti zásada používat materiály, které lze nejlépe a nejlevněji získat z blízkého okolí. Pro hrubou stavbu bylo použito zdivo z labského pískovce šedé a žluté barvy, doplněného vnitřní cihelnou obezdívkou. Fasády jsou zdobené cementovými ornamenty od vídeňského sochaře Ludwiga Strickia. 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, s dodnes zachovaným pouze jedním, dodává průčelí výrazně na plastičnosti. Původně uvažovaná velká nástupištní hala byla z úsporných důvodů v projektu nahrazena podél prostředního traktu střízlivější halou kolonádového zastřešení nástupiště z dekorativní šedé litiny o pěti polích, na níž 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 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.

Po vzniku samostatné republiky byly mezinárodní vlaky trasovány po levobřežní železniční trati přes Podmokly přímo do Prahy. Po druhé světové válce pak na nádraží osobní doprava ustala téměř úplně.

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

Vlastní kolejiště 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 kolejiště je dále intenzivně využívána nákladní dopravou a je stále významnou pohraniční přechodovou stanicí mezi železnicemi ČR a Německa.

V současnosti je připravován projekt Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží. Cílem projektu je rekonstrukce stanice, směřující k uvolnění ploch v současnosti využívaných železniční dopravou tak, aby mohly být v budoucnu určeny pro nedrážní zástavbu. Změnou konfigurace kolejiště dojde k zúžení dopravního koridoru na střed dosavadní plochy železniční stanice a tím bude uvolněn prostor pro další rozvoj lokality.

3. HISTORICKÝ/ARCHIVNÍ PRŮZKUM

Seznam archivů a výběr plánové dokumentace a písemností

Oblastní muzeum v Děčíně

Projekt Železničního muzea

1. Evropské dopravní muzeum Děčín, Základní zadání projektové přípravy, NTM, Mgr. Milan Sýkora, listopad 2006
2. Expozice NTM, NTM, Mgr. Milan Sýkora, prosinec 2006

Archiv NTM v Praze

Smíšek Josef-sbírka dokumentů k dějinám železniční dopravy, 1846 – 1995 (NAD 728)

Originální výkresy – projekt nádražní budovy z roku 1874

1. Celkový plán nádraží, situace
2. Půdorysy suterénu (1. PP) a patra (2. NP)
3. Pohled od ulice
4. Pohled od trati
5. Příčné řezy
6. Podélný řez
7. Detail střešní konstrukce nad celní halou
8. Přístřešek nástupiště – řez, půdorys
9. Kovová lávka přes komunikaci – řezy
10. Kovová lávka přes komunikaci – pohled
11. Půdorys přízemí (1. NP)

SOKA Děčín, fond Okresní úřad Děčín (1850–1938)

Originální výkresy, detaily stavby z roku 1874:

Celkem 105 výkresů, stavební detaily profilací říms, okapů, dveřních a okenních otvorů, návrh venkovní dlažby, uložení kovových prvků stavby včetně kotvení venkovní lávky, skici sádrových detailů a medailonů

SOA Praha (z Archivu ČD Praha)

Generální oprava přijímací budovy ŽST Děčín východ – D.N.

Složka výkresů, leden 1972:

1. Půdorys 1. PP (úprava šaten)
2. Půdorys 2. NP - mezipatro
3. Půdorys 2. NP – část D-E
4. Střecha – pravá polovina
5. Střecha – levá polovina
6. Příčný řez A-A
7. Čelní pohled z ulice (již bez pravého schodiště a můstku)

Oprava chladniček

Děčín východní nádraží – DOM, ČSD Severozápadní dráha v Praze, projektové středisko, září 1986

1. Suterén – el. instalace

Rekonstrukce rozvodů NN

ŽST Děčín – východní nádraží – dolní, říjen 1988

1. Vnitřní rozvody TUV (obytná část)

Dokumentace k ocelové lávce mezi nádražními budovami:

1. Zápis z jednání o opravě lávky, 25. 10. 1974

Spojovací lávka pro pěší, ŽST Děčín východní nádraží

ČSD – MOSTNÍ OBVOD Ústí n. L., Přepočtová kancelář, Projektant Ing. Toman, prosinec 1975

1. Podélný řez
2. Příčný řez
3. Pohled
4. Zprávy: Výkaz výměr, Výkaz materiálu, Rozpočet
5. Dopis ČD-divize dopravní cesty svolává schůzku ve věci „Ocelové lávky“, 27. 2. 1995

NPÚ ÚOP v Ústí nad Labem (viz Památkový katalog)

1. Děčín, DC, č. p. 362 - východní nádraží, budova dolního nádraží s modrým salonkem, výkresy, 1972.
2. Pixa, Jiří, Děčín - východ. nádr.: kulturní sál: obklad radiátorů, 1977.
3. Šafránek, F., Dokumentace ke změně užívání: Výpravní budova č.p. 362 na st. P. č. 3045 k. ú. Děčín, část 1. N.P., 2004.
4. Knížek, Pavel, [Děčín, DC, č. p. 362, ul. 17. listopadu, východní nádraží, plynové etážové topení], 2005.
5. Bílek, Pavel, Stránský, Vlastimil, České dráhy (firma), Žst. Děčín východ - dolní nádraží: oprava havárie střechy nad vstupní částí, 2010

Přehled dalších institucí s dochovanými archiváliemi k nádraží Děčín-východ

SOkA Děčín, fond Okresní úřad Děčín (1850–1938)

NA Praha, fond České dráhy a.s.

NA Praha, České místodržitelství (1856 – 1910) inv. č. 873/3

Podnikový archiv Československých státních drah (ČSD) - Správa Severozápadní dráhy, Tarantová Marie

Seznam literatury a dalších pramenů

Dobové prameny:

FREY, Rudolf. Der Grenzbahnhof Tetschen der österr. Nordwestbahn. *Allgemeine Bauzeitung XLI*, 1876, s. 42–44 a tab. 36–42.

Současná literatura:

BOROVCOVÁ, Alena. Drážní stavitelství z pohledu památkové péče. *Zprávy památkové péče. Časopis státní památkové péče* 63, č. 3 (2003), s. 188-200.

DANDA, Josef. Historie, výstavba a architektura našich nádražních budov 1839-1989. Josef Danda. In: *Hospodářské dějiny = Economic history*. Praha, Historický ústav 19, (1991,) s. 59-64.

FÖHL, Axel, POPELOVÁ, Lenka (esd.) a kol. *Industriál a umění*. Nakl. ČVUT v Praze, 2015.

KREJČIŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj*. IV. díl, sv. 2, Litoměřice, 2015, s. 196–213.

LAPÁČEK, Petr. *Sto let elektrizace tratí v Československu*. Praha, 2024.

NĚMEC, Jan. *Děčín - železniční křižovatka českého severu*. Iniciativa pro děčínský zámek, 2007.

PAŽOUREK, Vlastimil. Východní nádraží v Děčíně. Vlastimil Pažourek. In: *Děčínské vlastivědné zprávy: sborník pro vlastivědu Děčínska a Šluknovska*. Děčín: Oblastní muzeum v Děčíně Roč. 28, č. 2 (2018), s. 47-49. [Výstava, Děčín, 13. 12. 2017 - 30. 9. 2018].

SLAVÍČKOVÁ, Hana. *Děčínská zastavení: Historický průvodce městem*. Děčín, 1997.

ŠENBERGER, Tomáš, POPELOVÁ, Lenka (ed.), HÁJEK, Karel, FÖHL, Axel a kol. *Železniční dědictví - od velké minulosti k budoucí udržitelnosti*. Nakl. ČVUT v Praze, Praha, 2018.

VALCHÁŘOVÁ, Vladislava (ed.) a kol. *Industriální topografie / Ústecký kraj*. Praha, 2011, s. 159.

VYBÍRAL, Jindřich. Ingenieurbau und Zweckarchitektur. In: SEIBT, Ferdinand (ed.). *Böhmen im 19. Jahrhundert: Vom Klassizismus zur Moderne*. München – Berlin – Frankfurt am Main 1995, Propyläen, s. 251–272, s. 262.

Metodiky

BERÁNEK, Jan, MACEK (eds.) a kol. *Metodika stavebněhistorického průzkumu*. Praha, NPÚ, 2015.

MATĚJ, Miloš, RYŠKOVÁ, Michaela. *Metodika hodnocení a ochrany průmyslového dědictví z pohledu památkové péče*. Ostrava, Národní památkový ústav, 2018.

Internetové odkazy

Železniční stanice Děčín východ - dolní nádraží. Dostupné z: <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V001995>, stav ke dni 10. 2. 2025.

<https://zonadecin.cz/prumysl/k-cemu-je-dobra-prumyslova-zona/>, stav ke dni 10. 2. 2025.

<https://decin-tetschen.net/stavby/karta/nazev/3-nadrazi-rakouske-severozapadni-drahy>, stav ke dni 10. 2. 2025.

4. POPIS

Urbanismus

Prostorový koncept

Funkce

Stavební konstrukce, dispozice

Fasáda

Interiéry

Koncept gesamtkunstwerku a výtvarná díla

Urbanismus

Výpravní budova Děčín Východ byla situována při tehdejší českolipské silnici, dnes 17. listopadu, naproti nádražní budovy České severní dráhy (Böhmische Nordbahn – BNB, dnes žst. Děčín-Východ, tzv. horní nádraží), existující již od roku 1869. Ve své době s ní tvořila funkční celek. Sledovaný objekt nádraží byl budován v letech 1873-1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB) a vedle rozsáhlého kolejiště obsahoval i další budovy opraven a remíz. Budova byla původně propojena krytým můstkem s protějším nádražím, a to pro přechod cestujících do a ze Saska, jejichž celní odbavení se mělo odbývat v nové výpravní budově ONWB. Tento rozsáhlý komplex budov se stal logistickým centrem celoevropského dopravního projektu.

Vybudování tak monumentální budovy a i samotné vedení trati si vyžádalo velké terénní úpravy. 1. PP (boční pavilony a oba mezilehlé trakty) je kvůli terénní konfiguraci z jihovýchodní stany přístupné v celé délce přímo z veřejné komunikace 17. Listopadu a směrem do kolejiště o jedno patro nižší.

Ačkoli v Děčíně nevznikla jako tehdy v jiných městech pro 19. století zcela typická Bahnhofstrasse, je budova v průhledech viditelná z centra Děčína a ulice ústící do náměstí Svobody navazuje na výstavní část města. Významnými urbanistickými kvalitami jsou i monumentalita objektu a jeho symetričnost.

Původně byly řešeny i zelené plochy v okolí nádraží.

Prostorový koncept

Kompaktní, v základních objemech symetrická nádražní budova s délkou 124 m a šířkou téměř 22 m, přiléhá na své severozápadní straně ke kolejišti v úrovni 1. NP, na jihozápadní straně k veřejné komunikaci v úrovni 1. PP.

Budova je podle střední osy členěna na střední část, celní a odbavovací halu (5 okenních os) a představený vestibul (3 okenní osy), na dva boční pavilony (3 okenní osy) a na dva mezilehlé trakty (10 okenních os). Nejvyšší je střední část se sedlovou střechou v podélném směru, boční pavilony s valbou střechou jsou nižší a nejnižší jsou mezilehlé trakty se sedlovými střechami v podélném směru.

Pro větší přehlednost byly jednotlivé objemové a provozní části budovy označeny písmeny A – F:

A *Severozápadní pavilon* má čtyři podlaží – 1. PP a tři nadzemní podlaží + podkroví

B *Severozápadní mezilehlý trakt* má 1. PP a dvě nadzemní podlaží

C *Střední část* je nepodsklepen celní a odbavovací hala

D *Jihovýchodní mezilehlý trakt* má tři podlaží – 1. PP, 1. NP a nekompletní 2. NP, rozdělené na dvě izolované části

E *Jihovýchodní pavilon* má dvě podlaží – cca na ½ půdorysu 1. PP a jedno nadzemní podlaží

F *Předsazený vestibul* na jihozápadní straně střední části je na úrovni 1. NP, jednopodlažní, spojený s terénem na straně ulice jednoramenným schodištěm (dnes pouze jedním, původní symetrické bylo zbourané)

1. PP (boční pavilony a oba mezilehlé trakty) je díky terénní konfiguraci, jak již bylo zmíněno, z jihovýchodní stany přístupné v celé délce přímo z veřejné komunikace 17. listopadu. Z prostoru nástupiště je 1. PP větrané anglickými dvorky rozmístěnými v osách okenních otvorů. 1. NP je ze severovýchodní strany (na straně kolejiště) i z obou boků celé přístupné přímo z terénu.

Funkce

Střední část (C), která původně sloužila jako celní a odbavovací hala, je dnes nevyužitá. Poslední zaznamenaná a v interiéru stále patrná aktivita byla sportovní hala pro košíkovou.

Severozápadní pavilon (A), původně určený pro byty, je prázdný, s pozůstatky po nedávném opuštění šesti bytových jednotek.

Severozápadní mezilehlý trakt (B), původně určený pro kanceláře, je částečně prázdný, částečně ještě využívaný jako byty.

Jihovýchodní pavilon (E), původně čekárna a restaurace 2. třídy, je nevyužívaný.

Mezilehlý jihovýchodní trakt (D), který původně sloužil více účelům (čekárna 1. třídy, čekárna a restaurace 3 třídy, bufet, kuchyně, místnosti pro celníky...), byl v předcházejícím období částečně přestavěn pro potřeby vývažovny (prostory v 1. PP, v 1. NP a částečně i 2. NP). Dnes je nevyužívaný.

Stavební konstrukce, dispozice

Stavební konstrukce odpovídají podobným typům staveb z druhé poloviny 19. století. Svislé konstrukce stěnového systému jsou zděné, masivní. Do úrovně římsy mezilehlých traktů jsou obvodové stěny obloženy kamenem. Suterény (1. PP) jsou poměrně hustě prostavěné, vodorovné konstrukce jsou převážně klenuté do klenebných pasů. Střešní konstrukce jsou dřevěné krovy, v kombinaci s kovovými vazníky.

A - čtyřpodlažní obytná část

Konstrukčně i dispozičně se jedná o kombinaci troj a pětitraktu s jedním průběžným světlíkem ve středu dispozice. Stropy nadzemních podlaží jsou pravděpodobně trámové s omítnutými podhledy na rákosníku. Podlahy dřevěné s různými krytinami. Střecha je valbová, nesená klasickým krovem. Jako finální vrstva krytiny je použita pískovaná lepenka. Při SZ fasádě je dvouramenné schodiště, v některých podlažích částečně točité, s teracovými stupni. 1. PP

je z úrovně peronu (1. NP) spojené venkovním jednoramenným schodištěm přilehlým k SZ fasádě. Okenní otvory jsou přizpůsobené jednotnému řešení fasád. V 1. a 2. NP. Na uliční fasádě (JZ) jsou přes obě podlaží vysoká okna s obloukovým nadpražím, zhruba v horní třetině na úrovni stropní konstrukce se zaslepeným dekorem. Na fasádě směrem ke kolejišti jsou v 1. NP vysoká okna obdélníková, ve 2. NP sdružená obdélníková okna. Ostatní okenní otvory jak v úrovni 1. PP, tak ve 3. NP jsou klasické obdélníkové s běžnými parapety.

B - třípodlažní obytná a kancelářská část.

Konstrukční trojtrakt s celkovou délkou 10 okenních os, s jedním průběžným světlíkem u severozápadního „štítu“ a jedním dvorem (atriem) ve středním traktu. Dvůr o rozměrech cca 6 x 10 m je na všech stranách lemovaný pavlačemi, které jsou uloženy na litinových konzolách, opřeny o zděné patky. Stropy nad 1. PP jsou převážně klenuté do klenebných pasů, v nadzemních podlažích jsou stropní konstrukce pravděpodobně trámové, s omítnutými podhledy na rákosníku. Podlahy jsou dřevěné, s různými krytinami. Střecha je sedlová, s klasickým dřevěným krovem s centrálním věšadlem a dvěma vzpěrami po stranách, prolomená otvorem středního dvora a světlíku. Jako finální vrstva krytiny je použita pískovaná lepenka. V polovině délky je do dispozice na JZ straně vložené dvouramenné teracové schodiště přes všechna podlaží. V ose protějšího traktu je v 1. NP průchod ke kolejišti. Okenní otvory jsou identicky s částí A přizpůsobené jednotnému řešení fasád. Na uliční fasádě (JZ) jsou přes obě podlaží vysoká okna s obloukovým nadpražím, zhruba v horní třetině na úrovni stropní konstrukce se zaslepeným dekorem, v úrovni 1. PP jsou okna klasická, obdélníková. Na fasádě směrem ke kolejišti jsou v 1. NP vysoká okna obdélníková, ve 2. NP sdružená obdélníková okna.

C - celní a odbavovací hala.

Přízemní, nepodsklepená hala s rozměry 20 m x 28 m, s výškou 15 m ve vrcholu sedlové střechy, je na kratší rozpon zastřešena čtyřmi kovovými sedlovými vazníky se vzpínadly a příhradovou horní pásnicí v modulu 6 m. Střešní konstrukce je dřevěná, s krokviemi po vlašsku a dřevěným bedněním. V rovině střešní krytiny je ve vrcholu střechy prosklená část, dnes zaslepená. Nosné obvodové stěny jsou na úrovni 1. NP prolomené pěti osami okenních otvorů, které jsou tvarově i v detailu identické se zbytkem budovy. Jihozápadní stěna, v kontaktu s vestibulem (F) je ve střední části nahrazena dvojicí nosných sloupů. Otvory jsou dnes kompletně zazděny. V horní úrovni stěn jsou po celém obvodu vloženy dvojice sdružených obdélníkových oken, vždy pět na dlouhých stranách a po dvou ve štítech.

D - mezilehlý trakt, čekárny a restaurace.

Třípodlažní část s kompletním 1. PP je v nadzemní části řešená jako dispoziční dvoutrakt na celou výšku stavby s průběžnou chodbou u jihozápadního průčelí, s celkovou délkou 10 okenních os. Druhý, hlubší trakt směrem ke kolejišti je příčně dělený nosnými zdmi na jednotlivé prostory. Ve středu budovy jsou na celou její výšku dva větší prostory – bývalá čekárna 1. třídy a čekárna a restaurace 3. třídy. Mimo tyto prostory je do této části z obou stran vloženo 2. NP, přístupné samostatnými schodišti na opačných koncích budovy. Na severozápadní straně je 2. NP v rozsahu tří okenních os a nad vstupem do čekárny 1. třídy. Obě podlaží jsou propojena dvouramenným dřevěným provozním schodištěm, které vede až do podkroví. Na jihovýchodní straně je podlaží v rozsahu dvou okenních os. Jednoramenné provozní ocelové schodiště propojuje všechna tři podlaží – 1. PP, 1. NP a 2. NP. Nízká sedlová střecha má dřevěný krov s

centrálním věšadlem a dvěma vzpěrami po stranách. Podzemní podlaží je stejně jako u zbytku budovy v jihozápadní části na úrovni okolního terénu – ulice 17. listopadu.

E - jihovýchodní pavilon, čekárna a restaurace 2. třídy.

Pavilon je na severozápadní polovině půdorysů podsklepený, úroveň 1.NP je jeden vnitřní prostor s nosnými obvodovými stěnami a rozměry 12,32 m x 20,15 m. Střešní konstrukce - na kratší rozpon - je před několika lety kompletně rekonstruovaná. Obvodové stěny jsou prolomeny dvěma řadami oken nad sebou. V kratším rozměru jsou to 3 okenní osy, v delší jihovýchodní stěně 5 os. První úroveň oken je řešená ve shodě se všemi průčelími (vyjma SZ průčelí pavilonu B) jako vysoká okna s obloukovým nadpražím. Střední otvor JV stěny je ve stejném výtvarném pojetí řešený jako dvoukřídlá vstupní vrata. Okna ve druhé úrovni, jsou výškově i tvarově shodná s okny ve 3. NP části B.

F – Předsazený vestibul

Vstupní částí celé budovy je předsazený vestibul se třemi okenními osami a výškou k římsě mezilehlých traktů. Konstrukčně se jedná o nosné obvodové stěny, ve společné stěně s částí C nahrazené dvěma dvojicemi nosných sloupů. Vstupy do vestibulu jsou tři, na různých výškových úrovních. Střední vstup, do osy celého nádraží, je na úrovni podlahy haly, a původně pokračoval mostem přes komunikaci na podestu venkovního schodiště protilehlé nádražní budovy. Most byl v roce 1976 odstraněn. Z obou boků byly původně do vestibulu vstupy předloženými, jednoramennými schodišti na úroveň cca – 1m pod úrovní 1. NP. Dorovnání výšek je stupni mezi vestibulem a halou. Dnes je pouze schodiště ze severozápadní strany, symetrické, protilehlé schodiště bylo odstraněno a nahrazeno přístavbou s plochou střechou. Okenní otvory a vstupy do vestibulu jsou řešeny shodně s okenními otvory na úrovni parteru celé budovy. Zastřešení je provedeno nízkou pultovou střechou, skrytou za zvýšenou atikou.

Fasáda

Celková symetrická kompozice budovy je umocněna horizontálním členěním fasády na tři části - typické pro tradiční členění fasád historické architektury. Je to „soklová část“ s kamenným obkladem - bosáží, ukončená mezi 1. PP a 1. NP výraznou římsou. Dále je to “tělo stavby” s okenními otvory pročleněnými mezipatrovou oblounovou římsou a ukončené výraznou kordonovou římsou. Fasády nástaveb bočních pavilonů A a E a střední haly C mají okenní otvory i nad touto průběžnou římsou a jsou provedené v omítce s bohatou výzdobou. Třetí část představují střechy zastřešující jednotlivé části stavby (A-E). Výrazným prvkem je i pravidelné, rytmizované rozmístění okenních otvorů. Osová kompozice je potvrzena předsazeným omítnutým vestibulem (F) na kamenném soklu a (původně) dvojicí reprezentativních venkovních jednoramenných schodišť, přisazených k fasádě střední haly. Kompozici doplňoval ještě krytý litinový můstek přes silnici, spojující obě nádražní budovy a převýšená část zastřešení peronu na straně kolejiště (dnes odstraněno).

Podrobnější popis členění fasád:

Úroveň 1. PP (uliční fronta):

Tato část je vymezena jednoduchou soklovou a mezipatrovou oblounovou římsou. Plochu mezi římsami vyplňuje bosáž s hrubě opracovanou plochou.

Úroveň 1. NP (haly, do výše římsy mezilehlých traktů):

Kamenný obklad lícovým zdivem, včetně říms, v úrovni parapetu a poutce oken s plně valeným profilovaným nadpražím a zdobně řešeným klenákem.

Parapety pod okny a korunní římsa jsou provedeny v omítce.

Úroveň nad římsou mezilehlých traktů (krajní pavilony, střední hala):

Výrazně profilovaná korunní kompozitní římsa se zubořezem je doplněná v úrovni kladí o vlys a konzole s florálním lístkovým motivem. V mírně vystupujícím pásu mezi konzolami se v pravidelném rytmu střídá ornament meandru a růžice. Okenní ostění je tvořeno profilovanou nadokenní římsou a parapetní římsou se zrcadlem ustupujícím z líce zdiva. Vertikálně obdélný okenní otvor lemují po stranách ustupující obíhající pásy.

Vestibul:

Fasáda předsaženého vestibulu v úrovni 1. NP je vymezena oblounovou kordonovou římsou ve spodní části a profilovanou korunní římsou v horní části. Mezi kladí a římsou se v pravidelném rytmu střídají vlysy a triglyfy. Triglyfy jsou ohraničeny hlavicí v horní části a kapkami ve spodní části. Tektonika a dělení plochy je dále řešena pilastry s polštářovými hlavicemi zdobenými vejcovcem a stylizovanými růžicemi v úrovni krčku. Ve spodní části je pilastr ukončen patkou zdobenou astragalem a profilovaným soklem. Pilastry jsou v horní třetině protínány výrazně profilovanou průběžnou římsou, která se částečně ve fasádě uplatňuje jako nadokenní římsa.

Na nárožích střechy střední haly byly dle dochované ikonografie sochy sfinx s křídly a kartuší. Fasáda střední vystupující haly je vymezena průběžnou kordonovou římsou ve spodní části a korunní římsou se zubořezem. Částečně sdružená vertikálně obdélná okna jsou oddělena pilastry s kompozitními hlavicemi s akantovým motivem. V prostoru mezi okny se v ploše nacházejí zrcadla s kartuší zdobenou květinovým festonem, stuhou a vročením 1874 ve spodní části a s rostlinným ornamentem s centrální dvojitou volutou a mušlí v horní části.

V objektu rozeznáváme v zásadě tři typy okenních otvorů:

Typ 1: rozměr: 245 cm x 210 cm. Základní okenní otvor, obloukové nadpraží 160 cm x 210 cm. Vertikálně obdélný otvor s obloukovým nadpražím (ve stejném profilu s parapetem jako okno, nebo bez parapetu jako dveře), použitá na úrovni 1. NP téměř na všech částech stavby (vyjma severovýchodní fasády části A a B) a také ve stejném profilu v interiéru chodby v podobě oken a dveří ve vnitřní stěně, nebo jen slepých profilů plastické výzdoby stěn v hale části C.

Typ 2: rozměr: 210 cm x 225 cm. Jedná se o obdélníková okna velkého formátu použitá na úrovni 1. NP severovýchodních fasád části A a B, stejné šířky jako typ 1, ale bez zaklenutí a jen do úrovně poutce typu A.

Typ 3: rozměr: nezměřeno. Obdélníkové okenní otvory použité na zbytku kamenem obložených fasád (1. PP uliční fasáda, 2. NP část A a B) a na omítaných nástavbách bočních pavilonů (A a E) a střední haly (C).

Interiéry

A - čtyřpodlažní obytná část

Do obytné část se vstupuje z ulice, na úrovni 1. PP, kde jsou dva menší prostory přímo osvětlené okny. Ve zbytku podlaží jsou dramaticky zanedbané sklepní

prostory. Z pohledu interiéru vyšších podlaží se jedná o bytový dům se šesti byty (vždy dva na podlaží), kde z původních dispozic zůstaly zachované pouze hlavní nosné zdi a prostor schodiště. Interiéry jsou výrazně přestavované a upravované v různých etapách existence stavby a podle konkrétních uživatelů bytů. (Dveře se zárubněmi ze 70.let, některé byty upraveny v 90. letech atd.)

Zásadní je ale dochování téměř všech okenních otvorů včetně původních výplní, a to jako vysokých oken s obloukovým nadpražím, předělených stropní konstrukcí, tak oken běžných obdélníkových ve zbytku stavby. Jedná se o čtyřkřídlá špaletová okna, vertikálně obdélné okenní výplně jsou dřevěné a kryté červeným a bílým olejovým nátěrem. Okenní rámy jsou rozděleny poutcem v horní třetině. Spodní část skleněných tabulek je ve střední části rozdělena horizontálními příčlemi. Vnitřní okenní výplň je otvíravá dovnitř a vnější rám směrem ven. Okenní rám je do hmoty zdiva fixován železnými skobami. Kování je složeno z obrtlíků, olivek, rohovníků a závěsů. Místnosti uvnitř dispozice, bez kontaktu s obvodovou stěnou, mají okenní otvory otočené do obou přilehlých světlíků.

B - třípodlažní obytná a kancelářská část

Vstup do části B je z ulice na úrovni 1. PP, do prostoru schodiště uprostřed dispozice. Směrem do ulice jsou prostory celého traktu přímo osvětlené okny, klenuté prostory jsou zanedbané ale do značné míry autentické, včetně zbytků dřevěných podlah a některých dveřních výplní. Ve zbytku půdorysu jsou neudržované a zpustlé sklepy. Podobně jako v části A sloužily interiéry v horních podlažích především jako byty, byly mnohokrát přestavěny a jsou jen dokladem letité zanedbané údržby a často neřízených zásahů.

Z hlediska vnitřního prostoru je nepochybně nejzajímavější dvůr s pavlačemi ve dvou úrovních, na delších stranách podepřených železnými konzolami. Na severozápadní stěně dvora je pouze jedna pavlač v 1. NP. Zábradlí pavlačí je kovové s dřevěným madlem. Na třech stranách jsou pavlače kryté přesahem střechy s dřevěnými krakorci. Některé vstupní dveře z pavlače do bývalých bytů nebo kanceláří jsou pravděpodobně původní, dvoukřídlé, profilované, s dřevěným obložním. Podobně jako v části A jsou dochované téměř všechny okenní otvory včetně původních výplní, a to jak vysokých oken s obloukovým nadpražím, předělených stropní konstrukcí, tak oken běžných obdélníkových, ve zbytku stavby.

C - bývalá celní a odbavovací hala

Největší prostor nádražní budovy je vybavený jako tělocvična pro košíkovou. Na straně přilehlé ke kolejišti je vybudovaná nízká stupňovitá tribuna (celkem šest stupňů), na podlaze jsou položeny vlysy. V čelech sálu jsou konstrukce s koši, na stěnách jsou instalovaná výbojková svítidla a informační tabule. Na vaznicích střešní konstrukce jsou zavěšená další výbojková svítidla. Podlaha je zvednutá nad úroveň původní kamenné dlažby s povrchovou úpravou parketami. Střešní konstrukce je kompletně viditelná, převážně dřevěná v podobě bednění a vaznic (krokví po vlašku), nesená kovovými vazníky se vzpínadly. Uprostřed, v rovině střechy, je zaslepený vrcholový světlík.

Obvodové stěny jsou výtvarně řešeny v celém rozsahu. Základní struktura je založena pěti okenními osami na delších stranách, a třemi, částečně slepými osami v protilehlých štítech. Okna a vstupní otvory ve spodním pořadí mají identický tvar s okny této úrovně v celé budově. Vysoké okenní a dveřní otvory s obloukovým nadpražím jsou zdobeny bočními polosloupy, klenákem a kruhy v nárožích. Okna v horním pořadí, v úrovni 3. NP budovy, jsou sdružená obdélníková, zdobená šambránou a středním plastickým sloupkem. Výplně okenních otvorů jsou zachované pouze u oken horního pořadí. Spodní okenní i

vstupní otvory jsou kompletně zazděné. Pouze vstupy do vestibulu jsou volné, a vstup do chodby části D je v horních dvou třetinách vyplněný čtvercovými skleněnými tvárniciemi. Do nik zazděných oken směrem ke kolejišti jsou instalovány tělesa vytápění (podrobnější popis viz. Inventarizace hodnotných prvků v interiéru, viz prvek 011 v příloze č. 13).

Kompozice okenních os je doplněna bohatou štukovou výzdobou složenou z pilastrů a říms. Do štitových stěn jsou kromě dekorovaných dvojic menších vstupů s trojúhelníkovými frontony vloženy dvě sochy. Jedná se dle atributů pravděpodobně o alegorii řeky Labe – muž v severozápadní štitu a alegorickou sochu řeky Dunaj v jihovýchodním štitu. Obě od sochaře Georga Schroffla.

D - mezilehlý trakt, bývalé čekárny a restaurace

Podobně jako v celní a odbavovací hale, je i v této části zachováno několik autentických interiérů. Především propojovací chodba na jihozápadní straně je zachovaná téměř v celém rozsahu, pouze na dvou místech je příčně přepažená sádkartonovými příčkami. 33 m dlouhá a téměř pět metrů široká chodba je členěná deseti okenními osami. Pro celou budovu charakteristický tvar otvorů s obloukovým nadpražím se opakuje jak na vnější stěně v podobě oken, tak i na vnitřní stěně, představující vstupy, ale i okna, osvětlující místnosti druhého traktu. Ve významném procentu jsou zachované i výplně otvorů, identické pro celou stavbu. Na stěnách mezi jednotlivými otvory jsou po obou stranách chodby instalované dřevěné informační tabule v dekorativním provedení rámu a trojúhelníkového frontonu. Strop je rovný, s naznačenými trámy v meziokenních osách. Podlaha je keramická, polygonální dlažba. Do chodby je v prvním poli směrem od části C vložena novodobá mříž.

Další prostor s významně zachovaným interiérem je bývalá čekárna 1. třídy (tzv. Modrý salonek) rozměru cca 18 m x 5,5 m, na celou výšku budovy. S chodbou je spojena přes předsíň (původně se zde nacházely ještě dámské toalety), s nástupištěm dveřmi v jedné ze dvou okenních os. Na začátku 21. stol. byl interiér kompletně restaurovaný do původní podoby. Kvůli zatékání je ale stropní část již opět částečně poškozena.

Obdélný prostor je zaklenutý zrcadlovou klenbou se štukovou florální výzdobou. Zrcadlo je rozděleno do třech částí. Střední část je zdobená štukovou rozetou se stylizovanými rostlinnými motivy a stuhou. Postranní části jsou ustupující obdélná zrcadla lemovaná výžlabkem s perlovcem. Celé zrcadlo je lemováno oblounovou lištou s pravidelně rozmístěnými maskarony. V koutech se nacházejí koutové výseče s rozetami v čele. V čele výseče je nachází beschlagwerk se stuhami kolem erbu. Kromě koutových výsečí se při delších stranách nacházejí trojboké výseče stylizované stejným způsobem. Klenba je od plochy zdi oddělena vystupující oblounovou římsou s vejcovcem, ve kterém se objevuje akantový list. Pod římsou se nachází bordura s motivem meandru, který se střídá s rostlinnými a rybími motivy. V místnosti se nachází cca do 1 m od podlahy táflování tvořené velkoformátovými obdélnými kazetami. Dále zde jsou dvě masivní edikulová zrcadla s trojúhelným štitovým nástavcem. Sokl zrcadla je částečně integrován v táflování a je složen z dřevěných kazet a parapetu. Zrcadlový rám je vizuálně podpírán dvěma masivními konzolami v prostoru pod parapetem. Po stranách rámu se nacházejí dřevěné polosloupky s kanelurou a zdobenými korintskými hlavicemi.

Dalším, lépe zachovaným prostorem je původní čekárna a restaurace 3. třídy. Prostor na celou výšku budovy s rozměry cca 19,7 m x 9,3 m sloužil v posledním období jako kuchyně pro vývařovnu. Interiér je poškozený předcházejícími úpravami – keramické obklady do výšky cca 2 m, zavěšené vzduchotechnické potrubí, průmyslová svítidla, provizorně uzavřené okenní otvory (3 osy), atd. Původní interiér, s plasticky zdobenými stěnami a stropem, je

nicméně stále dobře patrný. Ve stropě jsou zachované zdobené kruhové kryty větracích otvorů.

Prostory přiléhající k čekárnám z pravé strany jsou dramaticky přestavěné pro potřeby vývažovny ve třech úrovních (1. PP, 1. NP a jihovýchodní část vloženého 2. NP). Všechna podlaží propojuje novodobé, ocelové schodiště. Na opačné straně, u stěny celní haly, je vstup na dřevěné dvouramenné schodiště, propojující 1. NP s 1. PP a dále se severozápadní částí 2. NP a s podkrovím. V 1. PP jsou vesměs utilitárně upravované sklepní prostory, v krajním traktu na jihozápadní straně jsou přímo osvětlené okny. V části 1. PP na straně u odbavovací haly jsou prostory bývalé kotelny s pozůstatky kotlů a další techniky z počátku 20. století.

E - jihovýchodní pavilon, bývalá čekárna a restaurace 2. třídy

Na úrovni 1. NP je bývalá čekárna a restaurace 2. třídy řešena jako jeden prostor s půdorysnými rozměry 20,15 m x 12,32 m a s výškou přes 10 m, osvětlený ze třech stran dvěma řadami oken. Okna na spodní úrovni (celkem 10) jsou jednotného formátu jako na dalších částech budovy a jsou ze třech stran prostoru. Shodný tvar mají i dveře z chodby mezilehlého traktu D a venkovní (vstupní) dveře v ose jihovýchodní fasády, původně vedoucí na zahradu restaurace. Ve vrcholu klenutých částí okenních otvorů jsou zdobené klenáky. Do os spodních oken je umístěna řada horních obdélníkových oken, s jednoduchým horizontálním členěním rámců. Stěny interiéru jsou shodně s okny horizontálně členěné na spodní část s vysokými okny s obloukovým nadpražím. Spodní část stěn je ukončena římsou. Horní část stěn, nad průběžnou římsou, je zdobené již jen náznakově. (Při nedávné opravě krovu a střechy byly sádrové části výzdoby sneseny a uloženy v prostoru chodby (část D). Jihovýchodní stěna má v části do úrovně parapetu otlučené omítky. Strop je plochý, rozdělený na pět polí se zvýrazněnými příčnými trámy. Ve dvou polích jsou z kruhových ozdobných krytů připravené závěsy na lustry. Podlahová krytina jsou novodobé vlasy. Na polovině půdorysu jsou klenuté prostory 1. PP, přístupné z 1. PP části D. Na straně uliční fasády jsou prostory 1. PP přímo osvětlené okny.

F - Představený vestibul

Jeden prostor, v podlaze původně výškově rozdělený na tři části. Dvě níže položená krajní pole navazují na venkovní schodiště a se střední halou jsou spojena krátkými vyrovnávacími schody, a střední pole, v jedné úrovni spojené s venkovní lávkou přes silnici i se střední halou. Na tři okenní osy na vnější fasádě se identickým tvarem a výplněmi jako v dalších částech budovy, (střední osa ve variantě dveří) navazují tři otvory mezi vestibulem a celní halou. Bohatě zdobené stěny jsou významně poškozené. Strop je rovný nezdobený. Okna i vstupní dveře jsou zevnitř zatlučené, podlaha i vnitřní vyrovnávací schodiště jsou nepřehledně zakryté. V části podlahy jsou patrné větrací mřížky původně teplovzdušného vytápění a části kamenné dlažby.

Koncept gesamtkunstwerku a výtvarná díla

Tato neorenesanční stavba měla reprezentovat Rakouskou severozápadní dráhu. Bylo k tomu využito dobově typické, noblesní, ale i tehdy módní tvarosloví neorenesance, a monumentální forma nádraží jako celku i jeho nejvýznamnějších vnitřních prostor - centrální hala. V detailu bylo užito antikizující tvarosloví, i symbolický detail, který měl akcentovat význam jak Děčína, tak železnice obecně. 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 interiérů (zejména

reprezentativních částí objektu), navržené v ucelené estetice a propracované do detailů obkladů, dlažeb, kování, výmalby, štuků, plastik, kovových dekorativních komponentů, které jsou patrné na dobových fotografiích.

Exteriér - popis fasády viz výše. Fasády jsou zdobené cementovými ornamenty od vídeňského sochaře Ludwiga Strictia. Na fasádě je též umístěno vročení stavby.

Interiér - výtvarně jsou akcentovány reprezentativní části budovy - obvodové stěny zde byly výtvarně řešeny v celém rozsahu. Zejména celní a odbavovací hala byla dekorována bohatou štukovou výzdobou. Základní struktura je založena pěti okenními osami na delších stranách, a třemi, částečně slepými osami v protilehlých štítech. Do štítových stěn byly kromě dvojic menších vstupů s trojúhelníkovými frontony vloženy dvě sochy: alegorie řeky Labe – muž v severozápadním štítu a alegorii Dunaje v jihovýchodním štítu. Autorem byl sochař Georg Schroffl. Především propojovací chodba na jihozápadní straně je zachovaná téměř v celém rozsahu. Částečně dochovaná je i výzdoba v čekárně a restauraci 2. třídy. Nejdochovanější částí objektu je z výtvarného hlediska čekárna 1. třídy, tzv. Modrý salónek. Na začátku 21. stol. byl interiér kompletně restaurovaný do původní podoby. Jedná se o obdélný prostor zaklenutý zrcadlovou klenbou se štukovou florální výzdobou. Významnými výtvarnými akcenty jsou znaky měst propojených místní železnicí. Prostor je táflován a doplňují ho dvě masivní edikulová zrcadla.

5. DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY

Hraniční přijímací a výpravní budova bývalé Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně

Kresebné vyhodnocení zjištění z dozoru Památkové inspekce, srpen-září 2014

Výkresy:

1. Pohled od jihu a půdorys přízemí
2. Půdorys mezipatra a podzemního podlaží
3. Řezy A-B, C-D, E-F
4. Řez G-H

Viz příloha 12: Grafické vyhodnocení průzkumu

Pro zpracování současného SHP byl využit průzkum Kresebné vyhodnocení zjištění z dozoru Památkové inspekce, pořízený v roce 2014.

Ve vyhodnocení bylo mimo jiné konstatováno:

Pro 1. NP

„Vestavěné vybavení haly bylo odstraněno v souvislosti se ztrátou její původní funkce. S úpravami na tělocvičnu byla odstraněna původní pískovcová dlažba a zazděny prostupy. Osazeny byly nové dveře z haly do vestibulu, chodby a nové chodby. Nejspíše ve stejném době byla vyměněna původní okna pod zastropením s ojedinělým celoplošným velkoformátovým zasklením (1 x 2m) za okna dělená typu „Brusel“.

Pro 1. PP

“V dispozici podzemního podlaží části č. IV došlo k rozsáhlým změnám již od doby přestěhování kuchyně o podlaží výše (do místnosti v přízemí označené v původním projektu „buffet“), ke které nejspíše došlo již na sklonku 50.let 20.století, určitě však ještě před generální opravou budovy (GO), neboť projekt na ni z roku 1972 již umístění kuchyně v patře zaznamenává jako výchozí. K dalším změnám došlo při GO a v souvislosti s přestavbou na vývařovnu, která zásobovala pracovníky ČSD rovněž mraženou stravou. Jednalo se zejména o úpravy na skladovací prostory, chladírny, mrazírny, hygienická zařízení, udírnu, nový nákladní výtah a nové ocelové dvojramenné schodiště na úkor původního dřevěného a nosné zdi. Ke stavebním úpravám muselo dojít již dříve, při nikde nezaznamenané změně ústředního vytápění z horkovzdušného na parní nebo teplovodní. Dva z dochovaných radiátorů (v Modrém salonku a v kulturním sále) svědčí o tom, že k tomu muselo dojít nejpozději do 1 ¼ 40 let 20. století. Lze předpokládat, že kotel byl tehdy umístěn na stejném místě, kde byl do té doby ohříván vzduch, viz „caloriferez“ vpravo nahoře v dispozici č. IV. Nikde není zaznamenáno, kdy byla zřízena další kotelná na místě původní lednice („eis keller“), v dispozici vlevo nahoře. PD na GO z roku 1972 obě kotelny označuje za stávající podle stavebního a kolaudačního povolení, které se týkalo zřízení vývařovny. Byl v letech 1984-89 byl do této kotelny umístěn další kotel a druhá kotelná byla zrušena. Zaznamenané změny jsou v půdorysu vyznačeny jen v levé části dispozice“.

6. STAVEBNÍ HISTORIE

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 stavem, popsaným v průzkumu. 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 i po 150 letech v podstatě v autentickém stavu a připravená na citlivou opravu.

Areál nádraží byl budován v letech 1873-1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB). Až do roku 1918 mělo nádraží 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 jeho význam postupně upadal a pro osobní dopravu byl provoz nádraží ukončen v roce 1934. Za dobu aktivní existence nádraží (mezi lety 1874–1934) nedošlo k výraznějším zásahům do stavby, a tak v téměř autentickém stavu se rozsáhlá výpravní budova dočkala již roku 1958 památkové ochrany.

Ztráta původní funkce vedla k postupnému chátrání, nevhodnému náhradnímu využívání a navzdory památkové ochraně i k postupné devastaci, především díky utilitárním, amatérsky prováděným stavebním úpravám.

Pavilon A a mezilehlá část B byly průběžně upravovány pro různé varianty bydlení a drobných služeb až do současnosti, kdy jsou již téměř prázdné. Úpravy se týkaly především instalací a způsobů vytápění, ale také drobných dispozičních změn.

K nejzásadnějším úpravám došlo ve druhé polovině 20. století v části C, původní odbavovací a vstupní hale a v mezilehlé části D. Celní a odbavovací hala byla po ztrátě původní funkce využívána jako sportovní hala pro košíkovou. Úpravy se týkaly zadržek téměř všech vstupních a okenních otvorů, instalace topných těles, položení palubovky (pravděpodobně na původní dlažbu), a dalších zásahů, spojených s osvětlením a instalací sportovního vybavení. Při severozápadní stěně byla vybudovaná nízká tribuna, pravděpodobně s dřevěnou konstrukcí. Původní výplň spojovacího otvoru mezi střední částí a chodbou části D byla nekompromisně vyplněna sklobetonovou stěnou s dvoukřídlymi kyvnými dveřmi. Stav je dodnes nezměněný.

V mezilehlé části D se výrazné stavební úpravy týkaly především bývalé čekárny a restaurace 3. třídy, ve které byla patrně již začátkem 60. let zřízena kuchyně a pak po roce 1972 (GO) vývařovna pro jídelnu. Přestavěn byl jak vlastní prostor čekárny a restaurace, tak i vedlejší prostory ve všech úrovních (1. PP, 1. NP a 2. NP). Jednalo se zejména o úpravy na skladovací prostory, chladírny, mrazírny, hygienická zařízení, udírnu, nový nákladní výtah a nové ocelové dvojramenné schodiště na místo původního dřevěného (viz Zjištění z dozoru Památkové inspekce). Prostor čekárny byl přestavěn na varnu, s provizorními zásahy do okenních otvorů, obložení stěn keramickými obklady a instalací průmyslového vytápění, vzduchotechniky a osvětlení, vše v kvalitě odpovídající 70. letům 20. století. Stavební úpravy byly rovněž spojené se změnami ve způsobu vytápění budovy. Pravděpodobně již začátkem 40. let bylo původní teplovzdušné vytápění nahrazeno parním nebo teplovodním (viz Zjištění z dozoru Památkové inspekce). V průběhu následujících let byly v 1. PP části D zřízeny dvě kotelny, první v místě bývalé lednice. Bez stavebních úprav (pouze s vloženou kovovou mříží cca ze 70. let a dvěma stavebními předěly) je

téměř autenticky dochovaná chodba, spojující střední část C a pavilon E. Bývalá čekárna 1. třídy byla v průběhu 90. let pečlivě navrácena do původního stavu, památkově dohlíženou opravou-dnes bohužel opět poničena zatékáním.

Střešní konstrukce pavilonu E byla vlivem zatékání napadena dřevokaznou houbou a došlo k její částečné destrukci. Kolem roku 2019 byla střešní konstrukce opravena do dnešního stavu. Při opravě byly sádrové části interiérové výzdoby sneseny a uloženy v prostoru chodby (část D) a omítka východní stěny otlučena na cihlu do výšky cca 2 m.

Vestibul F 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, pravděpodobně garáž nebo sklad. V roce 2010 proběhla dílčí oprava střechy vstupní části (viz plánová dokumentace Památkový katalog NP).

Zastřešená nástupiště byla odstraněna v rámci elektrifikace kolejí již v roce 1962.

7. PAMÁTKOVÉ HODNOCENÍ

Památková péče a objekt

Památková hodnota objektu z hlediska současného výzkumu

Památková péče a objekt

Dle záznamu v PK k. č. Památková ochrana: od 3. 5. 1958⁵

Detail dokumentu - U0002030 (npu.cz), https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=74449

Předmětem ochrany je nádraží a Modrý salonek jmenovitě jako součást objektu Dolní nádraží.

Katalogové číslo: 1000138669_0001

Kraj: Ústecký kraj

Okres: Děčín

Obec: Děčín

Část obce: Děčín I-Děčín

Katastrální území: Děčín

Adresa: Děčín, 17. listopadu č.p. 362/15

Typ: nádraží

Ohroženo: ano

Sloh: neorenesance

Autor: vídeňští architekti R. Freyer a E. Beck

Vznik: 1873

Specializace: industriální dědictví

Konstrukční řešení: zděná konstrukce; stěnový systém

Patrová novorenesanční budova obdélného půdorysu, s převýšeným rizalitem, pochází z r. 1873 od vídeňských architektů R. Freyerem a E. Beckem. Uvnitř budovy se nachází reprezentativní Modrý salonek vyzdobený znaky měst propojených místní železnicí.

Nádražní budova č. p. 362 - Modrý salonek. „Reprezentační místnost modře vymalovaná s dřevěným obložením na stěnách je součástí tzv. "Dolního nádraží" postaveného roku 1873. V lunetách zrcadlové klenby jsou znaky těch měst, s nimiž spojovala trať Rakouské severozápadní dráhy.“

⁵ Viz <https://www.pamatkovykatolog.cz/dolni-nadrazi-12192588>, <https://www.pamatkovykatolog.cz/nadrazni-budova-c-p-362-modry-salonek-2281942>. Stav k 10. 10. 2024.

Dle PK: Stupeň stavu: 4 havarijní stav k datu 29. 11. 2023. Krovky plošně poškozené škůdci, dlouhodobě zatéká krytinou, proto je narušena statika (postaveny dočasné věže, které podepírají narušené konstrukce), propadlé stropy, opadaná štuková výzdoba, objekt bez využití.

(Pozn. Autorů SHP: Střecha nad částí E byla na začátku milénia opravena).

Památková hodnota objektu z hlediska současného výzkumu

Současný průzkum se zcela ztotožňuje s hodnotami, které byly definovány při prohlášení stavby KP. Tyto hodnoty SHP dále precizuje díky detailnějšímu archivnímu průzkumu a průzkumům in situ.

Urbanistické hodnocení:

Sledovaná budova byla situována při tehdejší českolipské silnici naproti nádražní budovy České severní dráhy (dnes žst. Děčín-Východ, tzv. horní nádraží), existující již od roku 1869. Ve své době tvořila obě nádraží funkční celek, což dnes již, i po stržení spojovacího můstku, neplatí, a je otázkou, zda tento původní vztah nepodpořit. Vybudování tak monumentální budovy, a i samotné vedení trati, si vyžádalo velké terénní úpravy, což je na podobě nádraží umístěné ve svahu patrné podnes. Velké měřítko a monumentalita vycházela jak z praktické funkce, tak z reprezentativnosti budovy. Samotné nádraží bylo součástí většího areálu s rozsáhlým kolejištěm se sklady, remízami a opravami. Kolem bočních pavilonů (A a E) byly navrženy, dnes nedochované zahradní úpravy.

Rozsáhlý komplex budov se stal logistickým centrem celoevropského dopravního projektu s vazbou na další nádraží i děčínský přístav a místní průmyslovou zónu. Areál nádraží patří k budovám cenným nejen z hlediska vývoje železničních staveb, ale i jeho širších vazeb (včetně 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 - českolipské silnice (dnes 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, může napomoci regeneraci celého území.

Hodnocení objektu z kulturněhistorického hlediska:

Areál nádraží byl budován v letech 1873-1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB). S dříve realizovaným nádražím České severní dráhy (Böhmische Nordbahn – BNB, 1869) tvořil funkční celek. Během 19. století se tak Děčín z provinčního města stal železniční křižovatkou českého severu.⁶ Sledované nádraží bylo až do roku 1918 důležitou pohraniční přechodovou stanicí pro mezinárodní spoje v relaci Vídeň – Berlín, resp. dálkové spoje mezi jižní a severní Evropou. Rozsáhlý komplex budov se stal logistickým centrem celoevropského dopravního projektu s vazbou na další nádraží i děčínský přístav a místní průmyslovou zónu. Jak již bylo řečeno, areál nádraží patří k budovám cenným nejen z hlediska vývoje železničních

⁶ K historii podrobně NĚMEC, Jan. Děčín – železniční křižovatka severu, 2007.

staveb, ale i jeho širších vazeb (včetně překladiště v Děčíně – Loubí a průmyslových podniků v místě). Ačkoli tyto vazby zanikají, historická hodnota přetrvává.

Svým významem tedy sledovaný objekt překračuje lokální měřítko, a to i z typologického a architektonického hlediska. Architekti Severozápadní dráhy Rudolf Frey a Karl Beck stavbu řešili jako mírně modifikovanou variantou výpravní budovy téže drážní společnosti v Praze na Těšnově, postavené podle návrhu Karla Schlimpa (zbořeno roku 1985). Demolici podlehlo i další srovnatelná stavba, vídeňské nádraží Severozápadní dráhy (zaniklo v roce 1952). Děčínské nádraží je tak poslední zachovanou významnou, reprezentativní, architektonicky a typologicky kvalitní stavbou společnosti Severozápadní dráhy a v současnosti nejvýstavnějším dochovaným nádražím 19. století v České republice.

Hodnocení objektu z typologického hlediska:

Jedná se o významný dobový příklad reprezentativního i funkčně řešeného nádraží. Jeho typologické hodnoty vidí zpracovatelé SHP zejména v logické funkční návaznosti a propojení jednotlivých prostorů a jejich dochovaných dimenzích. Dispozice objektu vychází z pětidílného, navenek zcela symetricky pojatého půdorysu, charakteristického pro velké výpravní budovy druhé poloviny devatenáctého století. Ve vybavení budovy se uplatnily dvě technické novinky - teplovzdušné podlahové vytápění velkých sálů a splachovací záchody s umývárny ve veřejné části budovy.

Budova nesloužila pouze k odbavení cestujících, ale také k jejich celní kontrole, což se projevilo právě v uspořádání dispozice. Ústředním motivem dispozičního řešení je 124 m dlouhé, hmotově symetrické budovy, je impozantní celní a odbavovací hala o rozměrech 28 × 20 m. Tento převýšený prostor sloužil právě celním prohlídkám (prostor vlevo sloužil saským celním orgánům, vpravo rakouským). V navazujícím JV křídle (D a E), byly podél široké chodby řazeny jednotlivé čekárny první a třetí třídy, a dále restaurace a čekárna druhé třídy a další doprovodné provozy. Klíčové hodnoty jsou spatřované v dispozičním řešení reprezentativních částí objektu.

Uspořádání zbývajících prostorů bylo podřízeno provozním požadavkům železnice - služební prostory dráhy, celních orgánů, policie a pošt. V SZ křídle (B) byly v patře nocležny a byty úředníků, přístupné i vchodem přes pavlačovou dvoranu. Ačkoli základní dispoziční rozvrh zůstává zachovaný, jsou dnes tyto prostory z velké části zanedbané, poničené pozdějšími utilitárními úpravami.

Z funkčních celků zanikla vazba na kolejiště (litinový přístřešek a zastřešení perónů). S budovou České severní dráhy byla historicky propojena krytým můstkem, též zaniklým. Zanikla i vazba na přilehlé zahrady.

Hodnocení z uměleckohistorického a estetického hlediska:

Tato neorenesanční stavba je pojata v duchu dobového architektonického gesamtkunstwerku – je řešena jako celostní dílo od celku k detailu, zejména ve svých reprezentativních částech. Autory výpravní budovy byli architekti Severozápadní dráhy Rudolf Frey a Karl Beck. Jak již bylo uvedeno, stavba svou formou odkazuje k další, dnes již neexistující výstavní budově téže drážní společnosti v Praze na Těšnově, realizované podle návrhu třetího z architektů ÖNWB Karla Schlimpa. Rudolf Frey (1846–1908) byl od 1873 hlavním architektem společnosti. Můžeme souhlasit, že stylově se zde spojuje okázalý

novorenesanční styl vídeňské Ringstrasse s odkazy na přísnější estetiku berlínského novoklasicismus Karla Friedricha Schinkela (jak uvádí již citované heslo v Industriální topografii).⁷ Toto mísení estetických norem odkazuje i na umístění nádraží na rozhraní Rakouska-Uherska a německých zemí. Fasáda budovy patří nepochybně k nejkrásnějším příkladům neorenesance u nás.

Budova je významná nejen svou formou, ale i dochovanými konstrukcemi a detaily a jejich řemeslným zpracováním: “Na budově pracovaly výhradně vídeňské firmy a řemeslníci – stavební práce pod dozorem architekta Karla Becka provedl stavitel Hermann Gutscher, tesařské práce firma bratří Schlimpů, zámečnické práce i konstrukci peronů továrna Dietricha Sassee synové v Hetzendorfu a spojovací lávku i konstrukci zastřešení haly dodala tehdy nově založená akciová Společnost vídeňské strojírný a zbrojovky (Wiener Maschinen- und Waffenfabriks-Gesellschaft).”⁸ Budova je zejména ve svých reprezentativních částech typickým příkladem gesamtkunstwerku – celostního díla, což by se mělo zcela respektovat při její další úpravě a být vnímáno jako hodnota.

Mimořádně architektonicky cenné jsou reprezentativní interiéry s různou mírou dochované autentické podoby. Kromě vstupního vestibulu a centrální celní a odbavovací haly je architektonicky cenná i dochovaná prostorová vazba na spojující chodbu v části D, k níž byly řazeny čekárny, restaurace a hygienická zařízení. V těchto prostorách jsou v nejvyšší míře dochované autentické povrchy a dekorativní komponenty.

Hodnota hlavní nosné konstrukce:

Pro hrubou stavbu bylo použito zdivo z labského pískovce šedé a žluté barvy, doplněné vnitřní cihelnou obezdívkou. Hodnotné jsou především exteriérová a interiérová zpracování svislých nosných konstrukcí na vnějších obvodových stěnách (viz hodnota obvodového pláště) a na stěnách vybraných interiérů (viz výtvarná díla).

Významnou hodnotou jsou i vodorovné, stropní a střešní konstrukce budovy. Stropy nad 1. podzemním podlažím (přízemí z pohledu ulice) jsou klenuté mezi nosnými stěnami, převážně valené s trojbokými výsečemi. Větší prostory jsou zaklenuté pruskými klenbami do klenebných pasů a podepřené zděnými pilíři. Stropy nad 1. a 2. nadzemním podlažím jsou dřevěné, trámové, podhledy jsou omítané na rákosnicích, ve vybraných interiérech zdobené štuky. Čekárna první třídy je zaklenutá klášterní klenbou s koutovými výsečemi. Střešní konstrukce jsou dvojího druhu. Nad částmi A, B a D jsou nízké krovy s centrálním věšadlem a dvěma vzpěrami po stranách. V části B je střecha prolomená malým dvorem (atriem) s pavlačemi a rozměrným světlíkem. Pavlače jsou nesené kovovými konzolami (viz příloha 13. Inventarizace hodnotných prvků). Mimořádně hodnotná je střecha nad střední halou C. Nosná konstrukce sedlové střechy je na rozpon 20 m tvořena čtyřmi kovovými sedlovými vazníky se vzpínadly a příhradovou horní pásnicí v modulu 6 m. Střešní konstrukce je dřevěná, s krokviemi po vlašsku a dřevěným bedněním. V rovině střešní krytiny je ve vrcholu střechy viditelný otvor po původně prosklené části, který je dnes zaslepený. Střešní konstrukce nad částí E a F byla začátkem 21. století opravovaná a její aktuální stav nebylo možné předloženým průzkumem zjistit.

⁷ Železniční stanice Děčín východ - dolní nádraží. Dostupné z: <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V001995>, stav ke dni 10. 2. 2025.

⁸ Tamtéž.

Hodnota obvodového pláště:

Monumentální neorenesanční fasády (čelní 124 m dlouhé) jsou pojednány z šedého labského pískovce, místně typického materiálu, v horních částech žlutě omítané. Plášť je řešen tradičně a rozdělen vodorovně na úseky, tzv. trojdělení: bosovaný, mohutný sokl, tělo stavby a římsu se střešní částí, jak bylo zmíněno výše v popisu fasády. Významná je i vertikální rytmizace okenními otvory. Fasáda je jistým způsobem formální, protože ne všude odpovídá výškovému členění prostorů za fasádou - skrývá i výškové nepravidelnosti jednotlivých provozů (viz objekt A a B). V detailu jsou fasády zdobeny klasickým tvaroslovím a ornamenty od vídeňského sochaře Ludwiga Strictia. Výrazným prvkem je i představený vstupní vestibul s původní dvojicí širokých schodišť, s dodnes zachovaným pouze jedním (není zde dochován původní kandelábr.) Jednotlivé prvky fasády podrobně popisuje příloha 13. Ačkoli jsou prvky fasád místně narušeny, měla by případná obnova směřovat k jejich navrácení do původní podoby.

Výtvarná díla a architektonický detail a výtvarná díla v interiéru:

Ačkoli stavba je zvenku sjednocena reprezentativní neorenesanční fasádou, v řešení interiérů a vybavení veřejných prostorů byl kladen tehdy běžný důraz na odstupňování estetické kvality jednotlivých jejích částí. Zejména reprezentativní části jsou pojaty monumentálně a v duchu zmíněného dobového gesamtkunstwerku. Cílem bylo zvýšení reprezentativnosti budovy, a to využitím jako dobově typického neorenesančního tvarosloví, tak užitím symbolických odkazů k funkci železnice a nádraží i významu města Děčína.

V interiéru je to zejména ústřední hala – bývalý celní prostor, který zdobila bohatá štuková výzdoba, v níž dominovaly na protilehlých stěnách plastické figurální alegorie řek Labe (mužská postava v severozápadním štítu) a Dunaje (ženská postava v jihovýchodním štítu). Autorem je sochař Georg Schroll. Výrazným prvkem byly i hodiny – typický prvek nádražních budov. Zachována zůstala viditelná střešní konstrukce kontrastující s výtvarným pojetím interiéru. Hala měla povrchové úpravy stěn provedené v kameni a imitacemi sgrafita, výmalbou (nedochováno). Kompozice okenních os je doplněna bohatou štukovou výzdobou tvořenou z pilastrů a říms.

Nejvýznamnějším prostorem je dnes obnovený tzv. Modrý salónek, či možný dvorní salon, vyzdobený štukaturou a zlacením. Objevují se zde znaky měst propojených ÖNWB tratí. Podhled tvořil zrcadlovou klenbu s lunetami, modře malované stěny jsou zdobeny bohatým zlaceným vzorem a do výšky parapetů jsou obloženy táflováním v ořechovém maserování a dvěma edikulovými zrcadly (původně doplněné nábytkem ve stejném provedení).

Interiérové prvky podrobně popisuje příloha 13.

Hodnota integrity a autenticity:

Jelikož se jedná o kulturní památku, je tato hodnota předpokládána. Prostorově a z velké části i architektonicky se jedná o poměrně dobře dochovaný objekt s četnými závadami a ztrátami. Zcela zanikly některé objekty a prvky – „kolonádové“ zastřešení nástupiště z dekorativní šedé litiny o pěti polích, na níž navazovaly přístřešky nad 1. a 2. nástupištěm. Zanikl i spojovací můstek obou nádraží. V čelní fasádě, jak bylo už zmíněno, zaniklo jedno z původních dvojic

širokých schodišť a je nevhodně nahrazeno přístavbou. Zanikly i zahradní úpravy na bocích obou křídel, původně dekorativně řešené. Zejména fasáda je až na dílčí závady dochována velmi autenticky, ačkoli dílčí prvky jsou částečně poškozeny či zanikly (např. na nárožích střechy střední haly byly dle dochované ikonografie sochy sfinx s křídly a kartuší).

Významněji jsou zachované prvky v interiéru, zejména v reprezentativní části objektu, popsané tímto SHP obecně a v detailu v příloze č. 13. I zde zanikly výrazné vazby a prvky: v bývalé celní a odbavovací hale je to plot z tepaných mříží se třemi brankami a dvěma celními pokladnami. Další mobiliář jak zde (svítidla, cedule, výmalba ad.), tak ve vestibulu, ve spojovacích chodbách i v dalších prostorách zanikl. Zanikl i původní mobiliář čekárny 1. a 2. třídy. Do velké míry je zachovalá spojovací chodba v části D - obsahující nástěnky, obklady, výplně, ale nevhodnými příčkami je přerušena její prostorová kvalita a vazba na ústřední halu. Do relativně autentické podoby je obnovena zmíněná bývalá čekárna 1. třídy (tzv. Modrý salonek). Zachovalým prostorem je do jisté míry i původní čekárna a restaurace 3. třídy - interiér, s plasticky zdobenými stěnami a stropem. Ve stropě jsou zachované zdobené kruhové kryty větracích otvorů. V obytném a kancelářském křídle je dochována víceméně původní prostorová struktura objektu, narušená provozně utilitárními přestavbami. V budově B jsou dochovány autentické klenuté prostory, ovšem zanedbané, včetně zbytků dřevěných podlah a některých dveřních výplní. Cenné jsou i řemeslné detaily – okenní a dveřní výplně, konzoly pavlačí, schodiště.

Obecně jsou v celém objektu ve velké míře dochované okenní a dveřní otvory a původní schodiště. Dochované prvky zejména v reprezentativní části budovy sumarizuje podrobně příloha č. 13.

8. NÁMĚTY PRO POTŘEBY PAMÁTKOVÉ PÉČE

Hodnotné prvky a detaily

Závady

Náměty pro péči o objekt a budoucí využití/konverzi

Hodnotné prvky a detaily

Z hlediska SHP jsou definovány následující obecné skupiny hodnotných prvků:

- *urbanistický koncept* - orientace k lineárním komunikacím, terénní úpravy (opěrné zdi), návaznosti na sousední budovu nádraží, symetrická kompozice a měřítko nádražní budovy a její členění na pět částí, výška budovy (římsy, střechy)
- *prostorový koncept* – nezpochybnitelná kvalita půdorysné sestavy typického reprezentativního nádraží 2. pol. 19. století, návaznost jednotlivých bývalých provozů, tak jak byly popsány a jejich autentické dimenze, a to zejména v reprezentativních částech budovy, odkazující k původní funkci budovy. Tzn. budova je podle střední osy členěna na střední část, vstupní budovu s odbavovací halou (objekt C) a vstupním, předsazeným vestibulem (objekt F), na dva boční pavilony (objekt A a E) a na dva mezilehlé trakty (objekt B a D). Nejvyšší je střední část se sedlovou střechou v podélném směru, boční pavilony s valbou střechou jsou nižší a nejnižší jsou mezilehlé trakty se sedlovými střechami v podélném směru. Z podružných prostor je z hlediska kvalit vnitřního prostoru nepochybně nejzajímavější dvůr s pavlačemi ve dvou úrovních v objektu B.
- *Fasády* - všechny fasády a jejich celkové členění, i jednotlivé prvky (podrobný popis viz příloha č. 13). Z detailů připomeňme i konzole podepírající pavlač v objektu B a konzole zaniklé mostní konstrukce na fasádě do vstupního vestibulu, stejně jako dochované jednoramenné vstupní schodiště (druhé je zaniklé a mělo by být obnoveno)
- *hlavní stavební konstrukce* - stavební konstrukce odpovídají podobným typům staveb z druhé poloviny 19. století. Svislé konstrukce stěnového systému jsou zděné, masivní. Do úrovně římsy mezilehlých traktů jsou obvodové stěny obloženy kamenem. Suterény (1. PP) jsou poměrně hustě prostavěné, vodorovné konstrukce jsou převážně klenuté do klenebných pasů. Střešní konstrukce jsou dřevěné krovy, v kombinaci s kovovými vazníky. Byl použit místní stavební materiál z labského pískovce šedé barvy. Hodnotné jsou především exteriérová a interiérová zpracování svislých nosných konstrukcí na vnějších obvodových stěnách (viz hodnota obvodového pláště) a na stěnách vybraných interiérů.
- *výtvarná díla a architektonický detail* - hodnotná je bohatá štuková výzdoba dochovaná v reprezentativních interiérech nádraží, dvě alegorické plastiky v hale, dále dveřní a okenní výplně, nadsvětlíky exteriérové i interiérové ve variantách popsaných v příloze č. 13, místně dochovaná kování a mosazné kliky, nástěnky jízdních řádů, dřevěné obklady v chodbě části D, rošty vzduchových kanálů, dochované kamenné a teracové podlahy a schodiště. Jedná se o původní prvky z období výstavby v roce 1874. Slohově se jedná o typické historizující tvarosloví a řemeslné zpracování. (Podrobně jsou prvky rozepsány a lokalizovány v příloze č. 13).

Závady

Stavebně-technické závady (citováno z Památkového katalogu)

“Krovy plošně poškozené škůdci, dlouhodobě zatéká krytinou, proto je narušena statika (postaveny dočasné věže, které podepírají narušené konstrukce), propadlé stropy, opadaná štuková výzdoba, objekt bez využití” (Dle PK: Stupeň stavu: 4 havarijní stav k datu 29. 11. 2023).

Architektonické závady

Odstraněná pravá část vstupního schodiště a nahrazená přístavbou.

Zazděné okenní a dveřní otvory v části C a zaslepený střešní světlík

Odstraněná spojovací lávka přes komunikaci

Sklobetonová zazdívka dveřního otvoru mezi C a D

Odstranění štukové výzdoby v interiéru části E

Odstraněná konstrukce zastřešení prvního nástupiště by též mohlo být vnímáno jako možná architektonická závada

Inventarizace hodnotných architektonických prvků v železniční stanici Děčín – východ viz. Příloha 13.

Náměty pro péči o objekt a budoucí využití/konverzi

V průběhu dalších projektových prací mohou být podle potřeby provedeny další dílčí stavebně-technické průzkumy jednotlivých konstrukčních celků objektu. Příprava projektu rekonstrukce památkově chráněného objektu by měla zohlednit stávající architektonické řešení stavby a závěry tohoto SHP. Je třeba především s dostatečnou erudicí definovat záměry budoucího využití objektu (stavební a provozní program). Je třeba rovněž předem stanovit limitní a okrajové podmínky pro projekt, který definuje možnou míru stavebních zásahů do objektu. Pro připravované budoucí stavební aktivity je třeba reflektovat výše popsané hodnoty stavby. 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.

Klíčové 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 města Děčín. To předpokládá spolupráci všech zainteresovaných subjektů, nejenom vlastníka či správce objektu, ale také aktivní přístup statutárního města Děčín a Ústeckého kraje.

Vzhledem k výrazně solitérnímu řešení stavby je třeba věnovat pozornost nejenom samotné stavbě, ale i jejímu bezprostřednímu okolí. Je třeba zabránit vzniku jiných objemově, a především výškově výrazných staveb v jejím navazujícím okolí.

Mělo by být zabráněno jakýmkoli redukcím celkového objemu stavby (např. 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 jak pro pěší, tak automobilovou dopravu. Stávající řešení okolí je naprosto nedostatečné a naprosto neodpovídá potřebám objektu. V minulosti byla dvojice nádraží s centrem města spojena reprezentativní nádražní třídou, 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 původně 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 i 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 první 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 umožňuje 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 a přípravny lahůdek. V těchto, dříve necitlivě upravených prostorech, je možné v úvahách o budoucím využití uvažovat se zásadnějšími stavebními úpravami, včetně propojení se suterénním 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 zajistí nejenom jeho trvale dlouhodobé využití, ale nabídne 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 kolejiště 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 kolejiště. 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.

Snad se tato stavba v budoucnu dočká zasloužené adaptace pro nové aktivity, jež by svojí erudicí nesetřela architektonické kvality původního řešení, ale vytvořila moderní multifunkční kulturně společenské centrum města, odpovídající požadavkům střední Evropy jedenadvacátého století. Alespoň částečně by tím dnešní společnost mohla odčinit historický omyl, neuváženou a z dnešního pohledu zcela zbytečnou demolicí „dvojčete“ děčínské stavby, nádraží Praha Těšnov.

9. NÁMĚTY NA DALŠÍ PRŮZKUMY

Pro další fázi je nutné provést geodetické zaměření budovy a stavebně-technický průzkum.



10. HISTORICKÁ DOKUMENTACE

Mapová a plánová dokumentace - výběr

Další archivní materiály - výběr



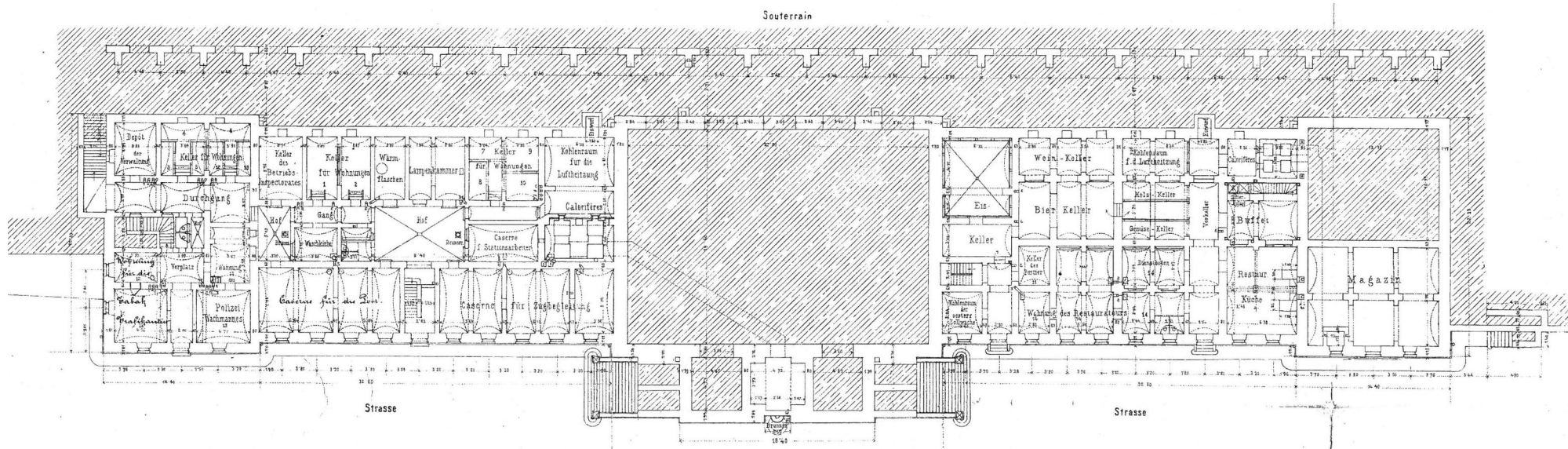
Stabilní katastr 1844 s pozdějším vkreslením objektů.

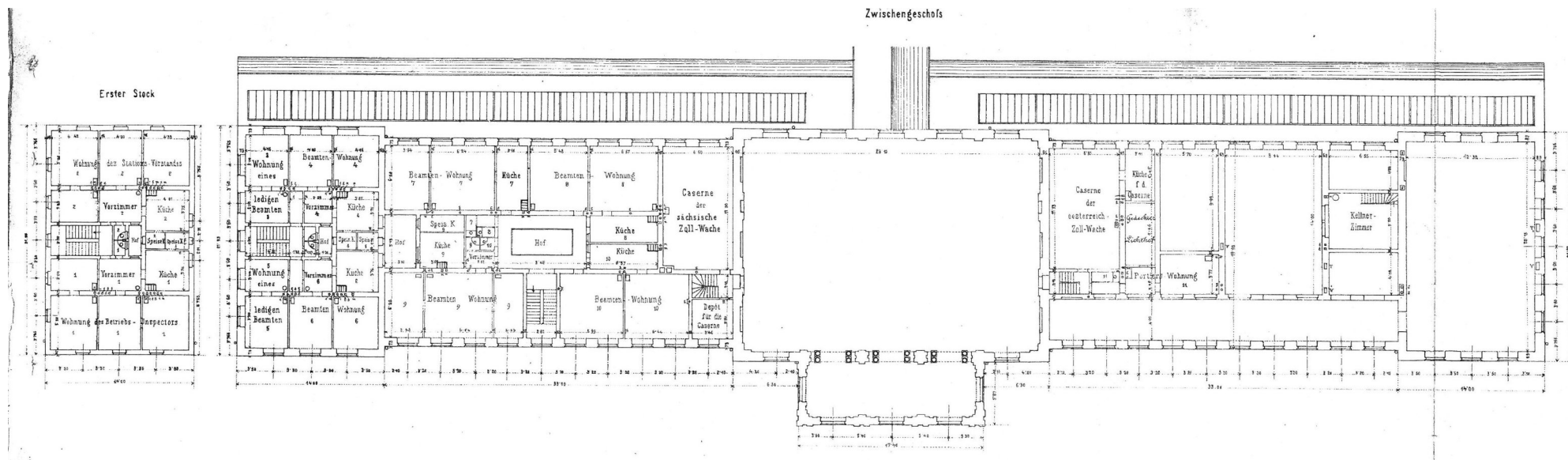


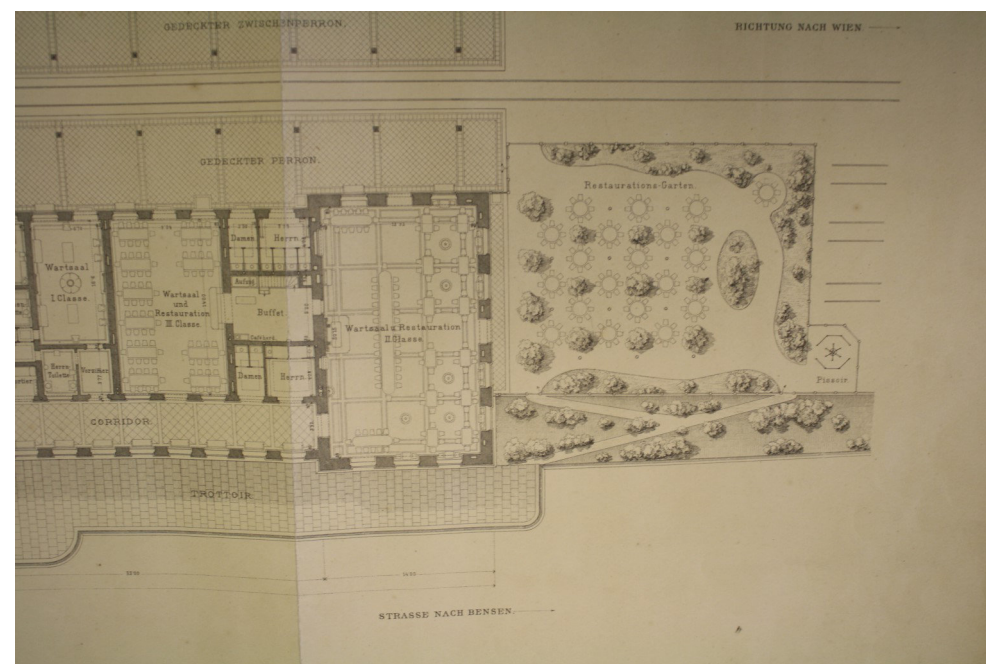
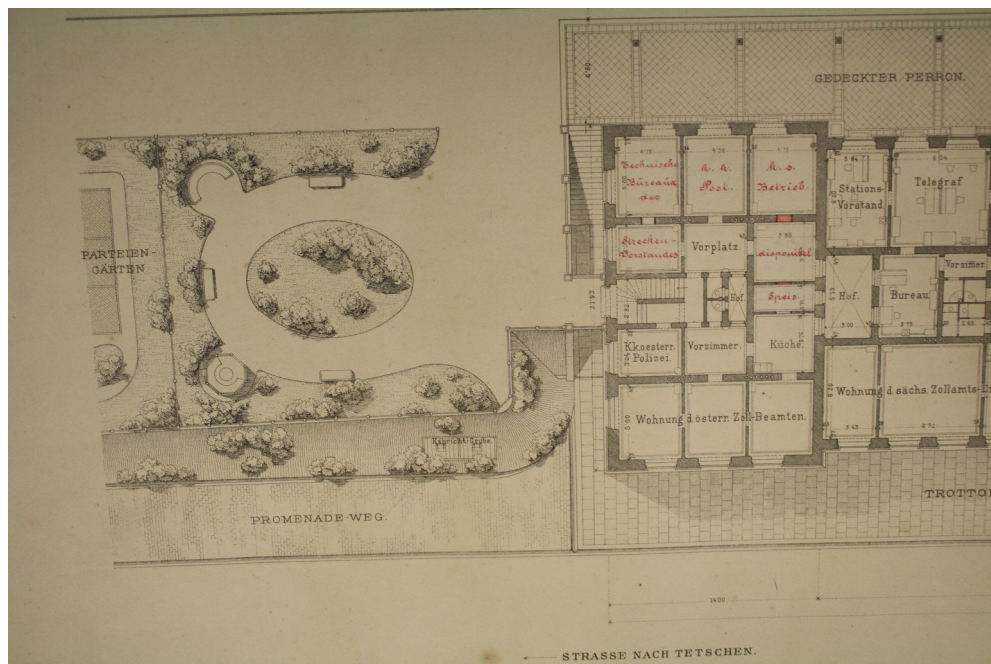
Mapa katastru 1883.



Letecké snímkování 1992.







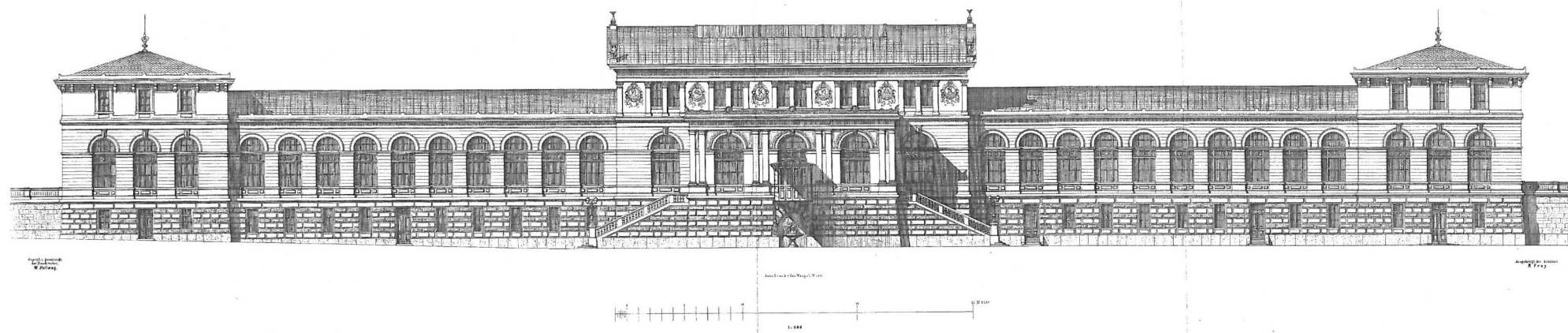
HOCHBAU

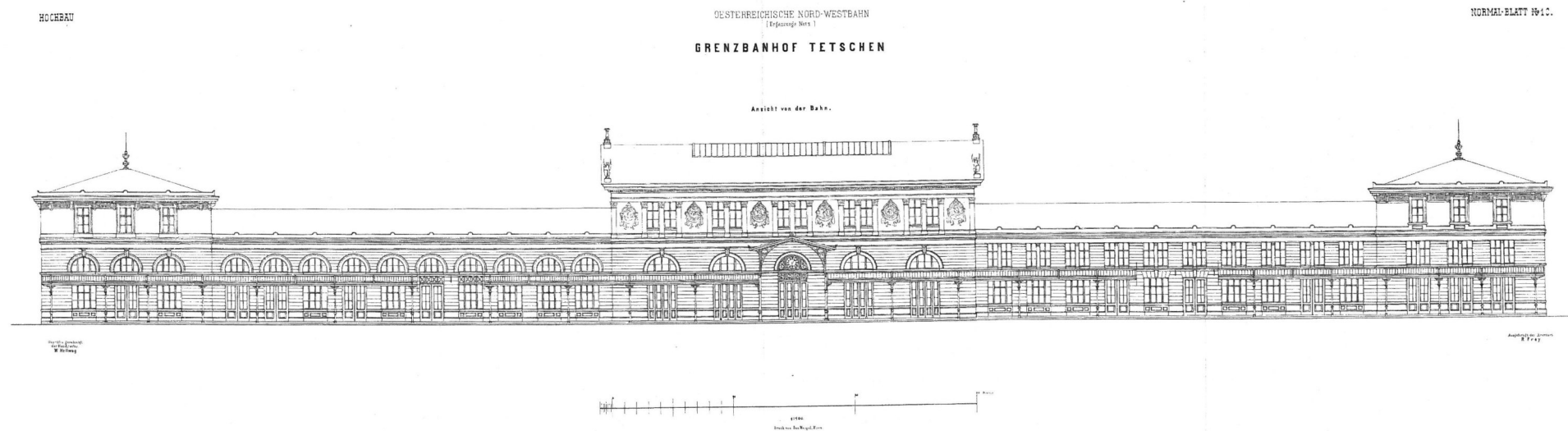
ÖSTERREICHISCHE NORDWESTBAHN
[Eisenbahn-Station]

NORMAL-BLATT N. 1 B.

GRENZBANHOF TETSCHEN

Ansicht von der Straße.



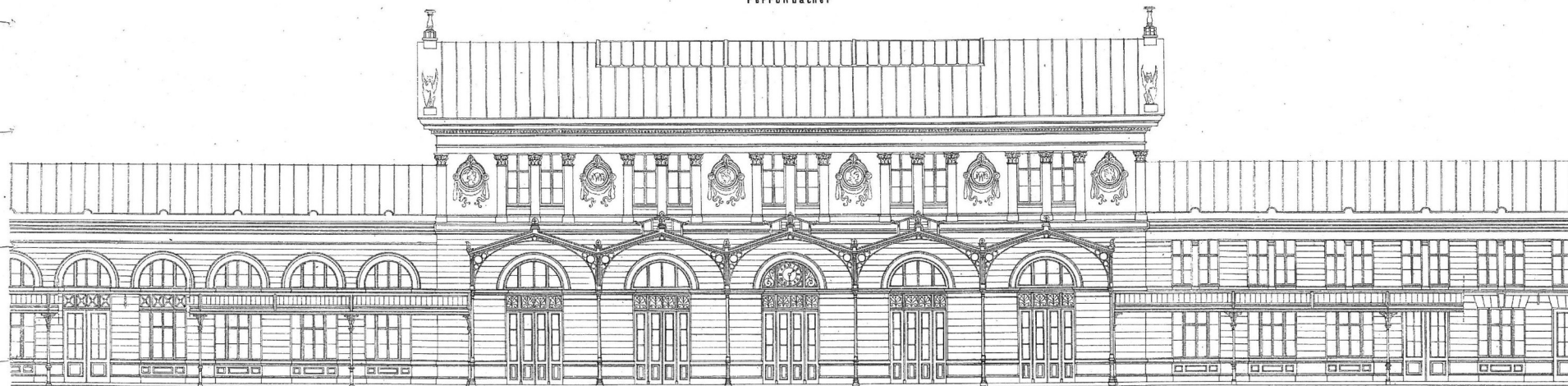


HOCHBAU

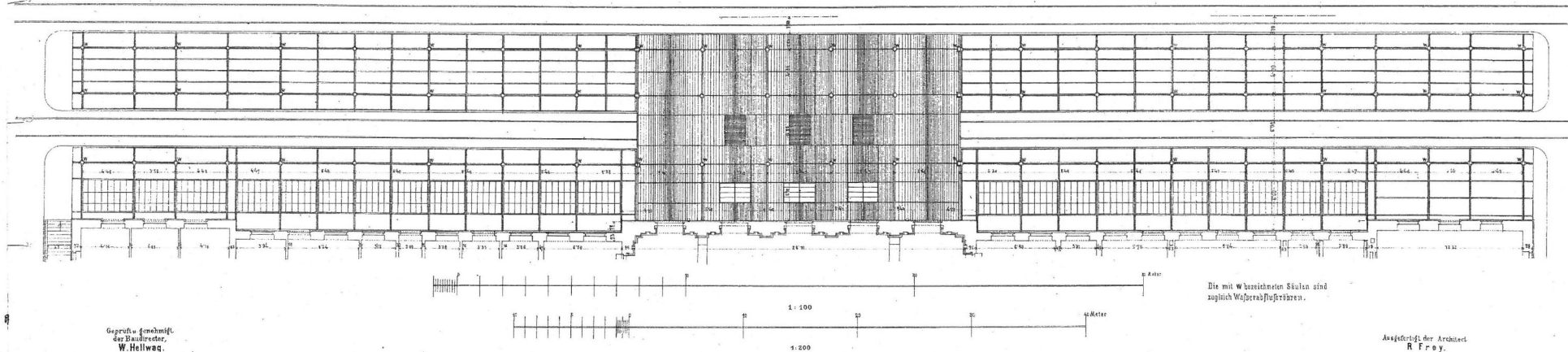
OESTERREICHISCHE NORD-WESTBAHN
GRENZBAHNHOF TETSCHEN

NORMAL-BLATT №16.

Perrondächer



Grundriss mit Drunterseht



Gesprüht genehmigt
der Baubehörde,
W. Hellwig.

Die mit Wappensteinen Säulen sind
zugleich Wasserabflüsse.

Ausgeführt der Architect
R. Frey.

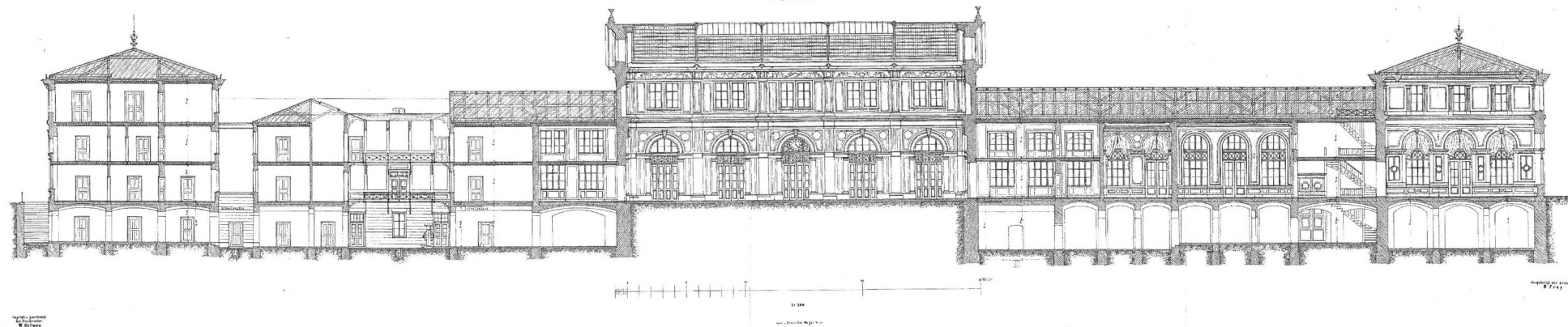
HOCBAU

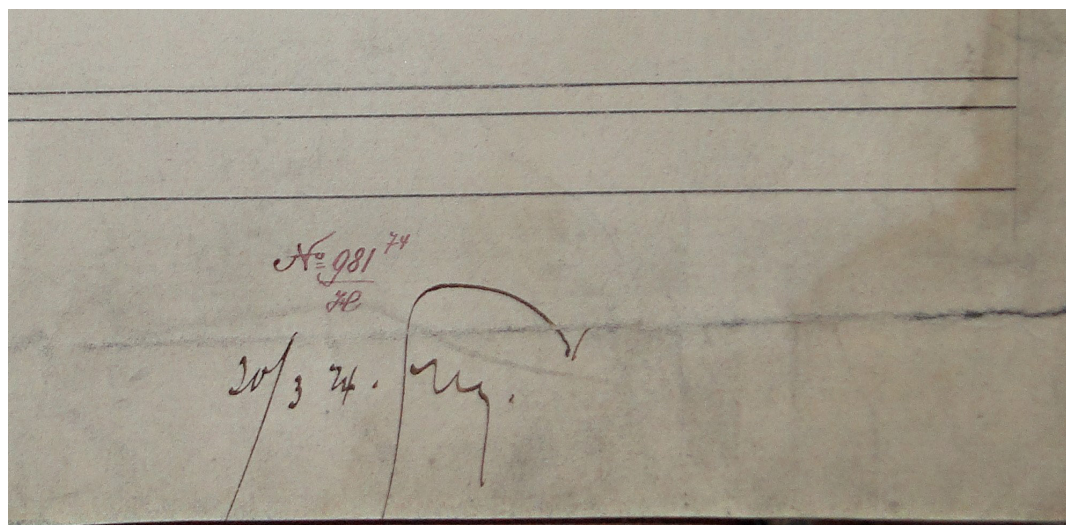
ÖSTERREICHISCHE NORD-WESTBAHN
(Eröffnung 1855)

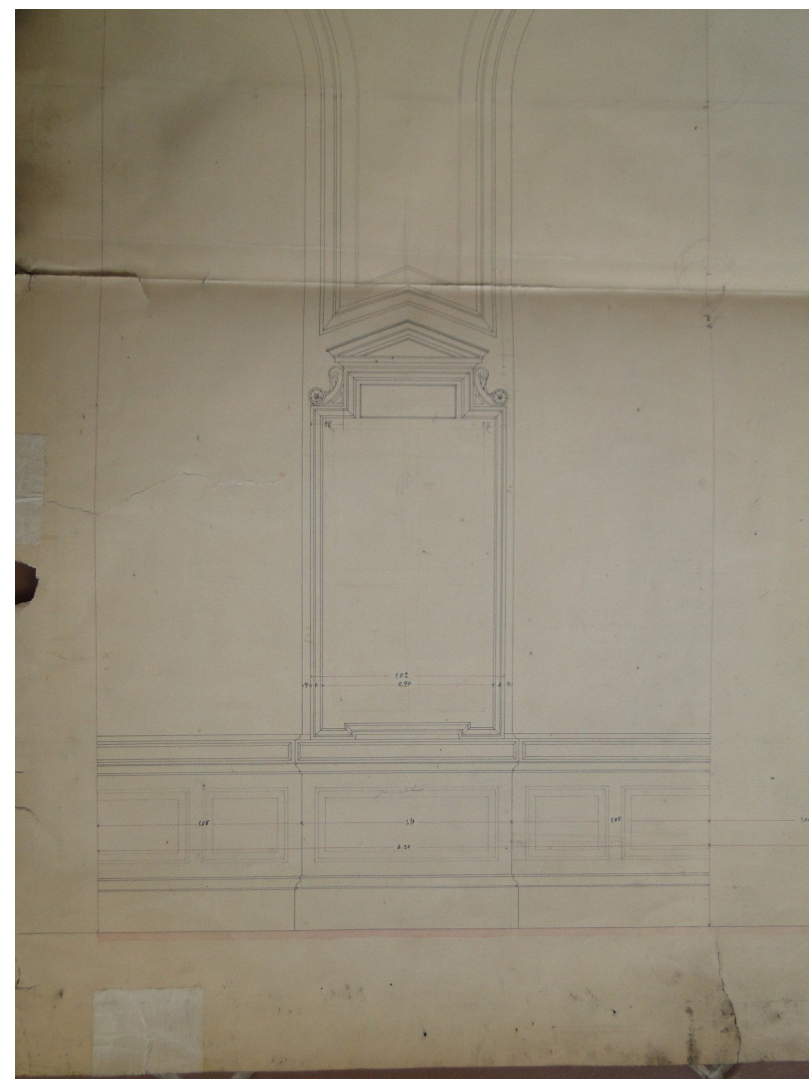
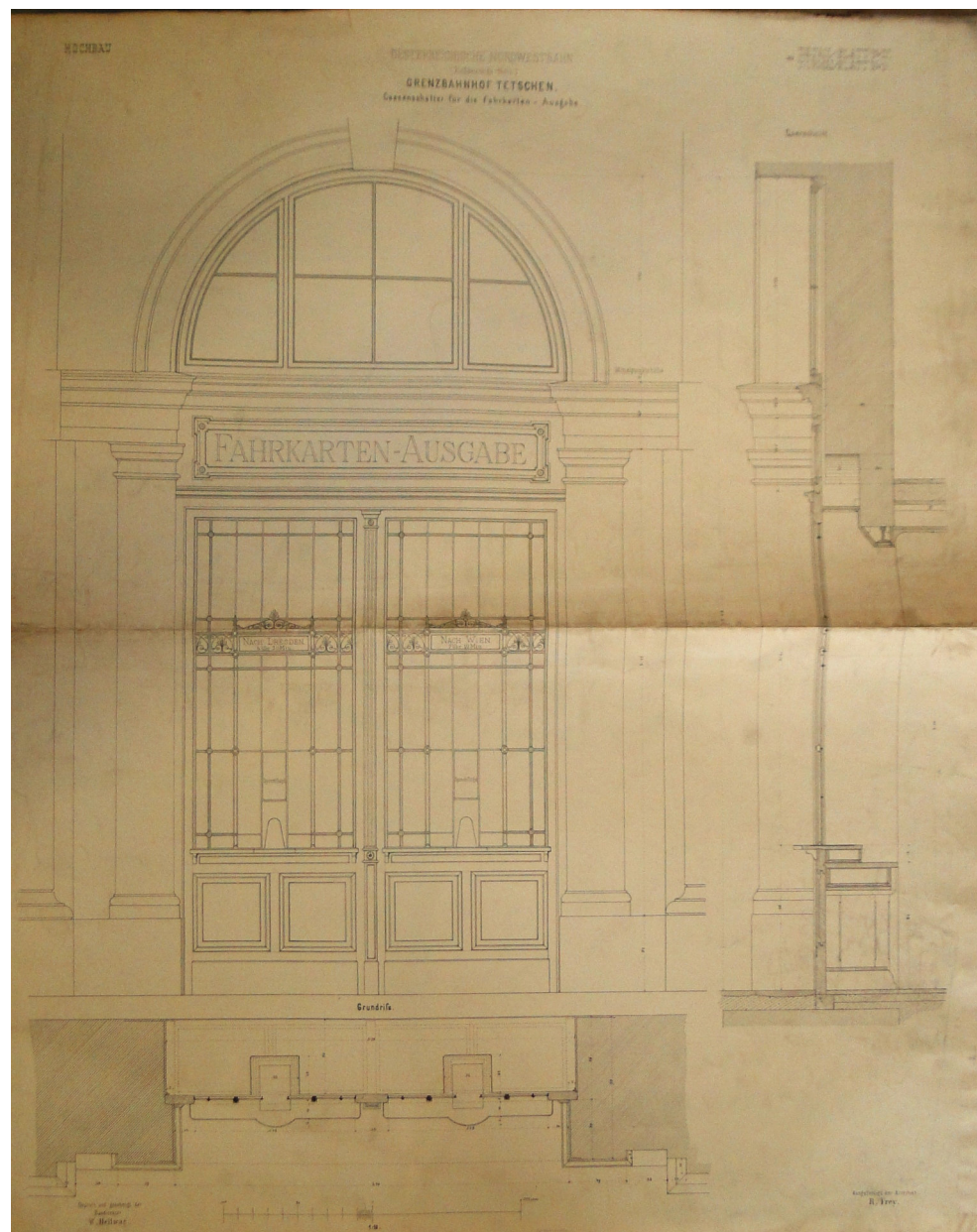
NORMAL-BLATT H-1.D.

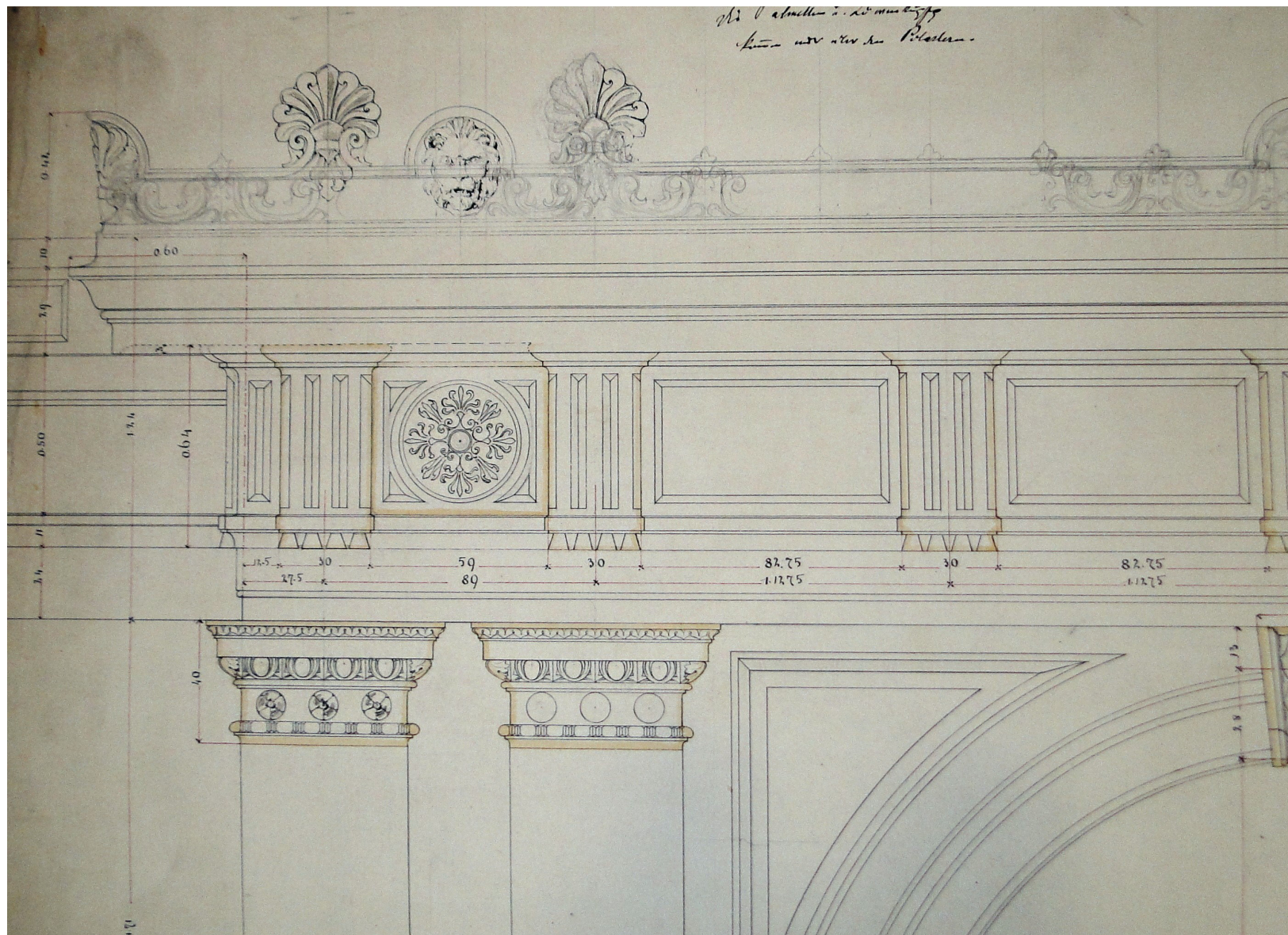
GRENZBANHOF TETSCHEN

Längsschnitt

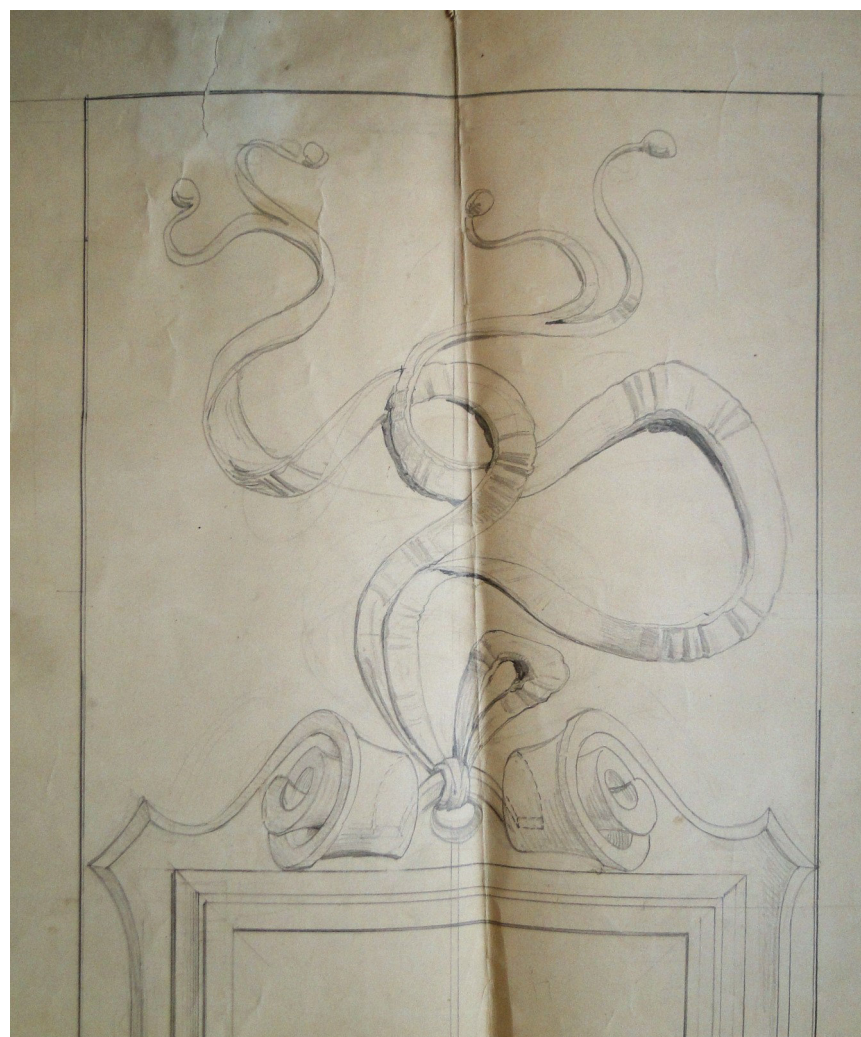


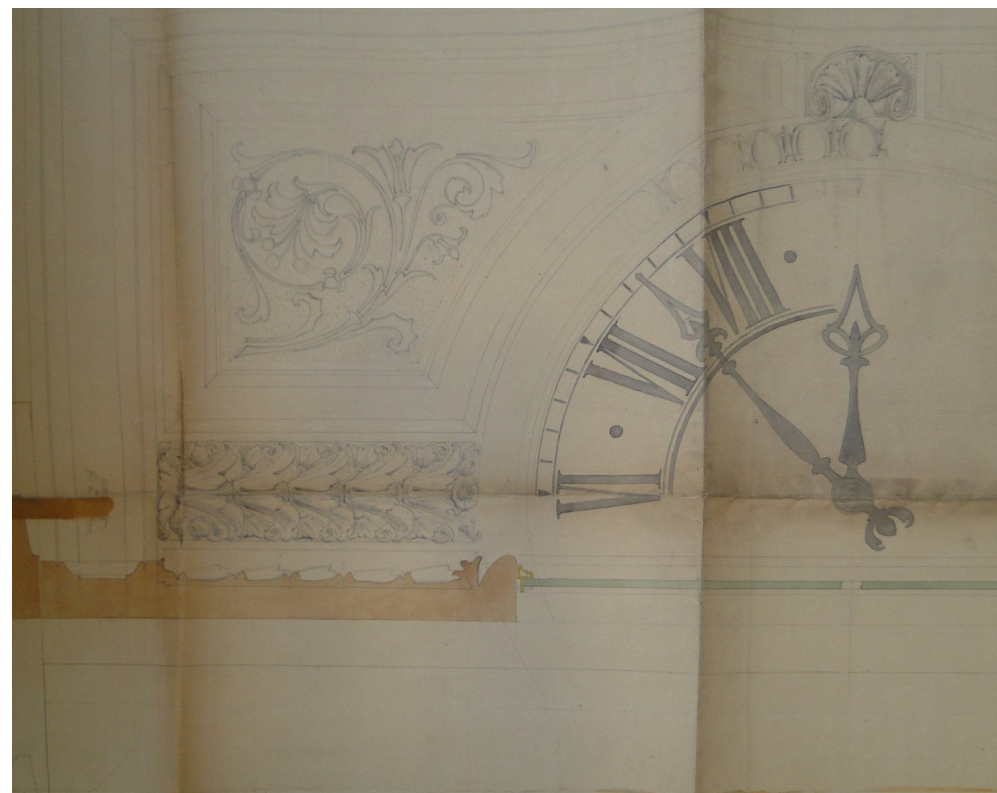
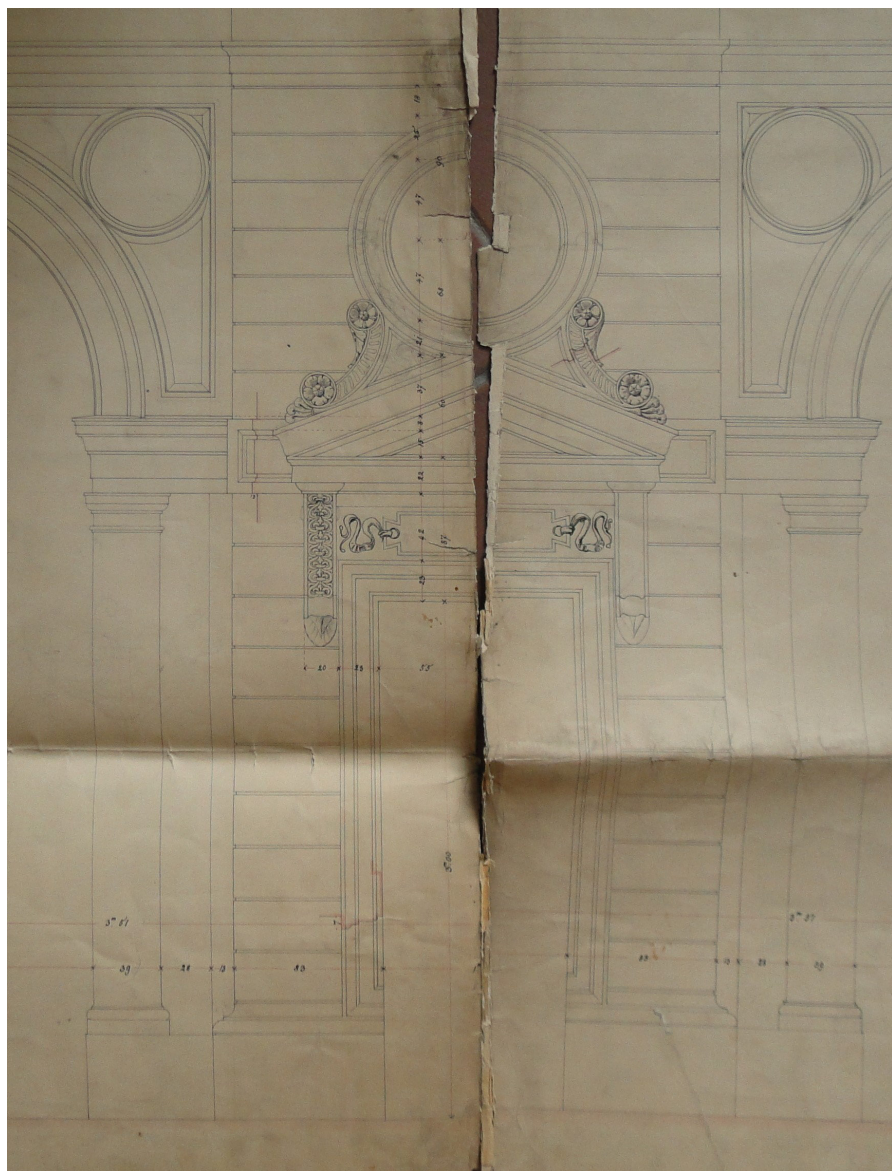




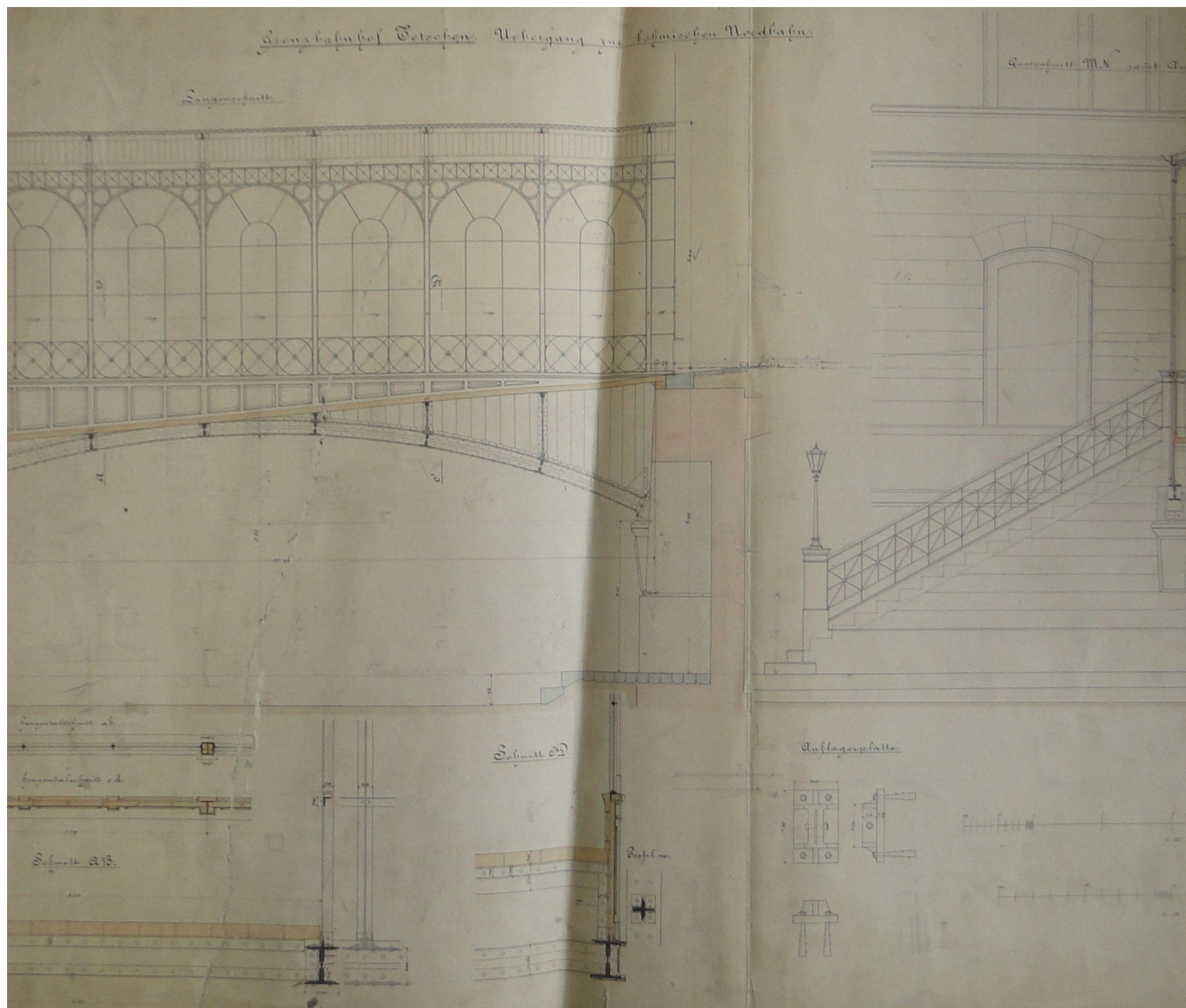


Další archivní materiály - výběr. Dochované výkresy detailů. SOkA Děčín.





Další archivní materiály - výběr. Dochované výkresy detailů. SOka Děčín.



Další archivní materiály - výběr. Dochované výkresy detailů spojovacího můstku. Zdroj: SOKA Děčín.



Další archivní materiály - výběr. Dobová fotografie. Celkový pohled na lokalitu. SOKA Děčín.

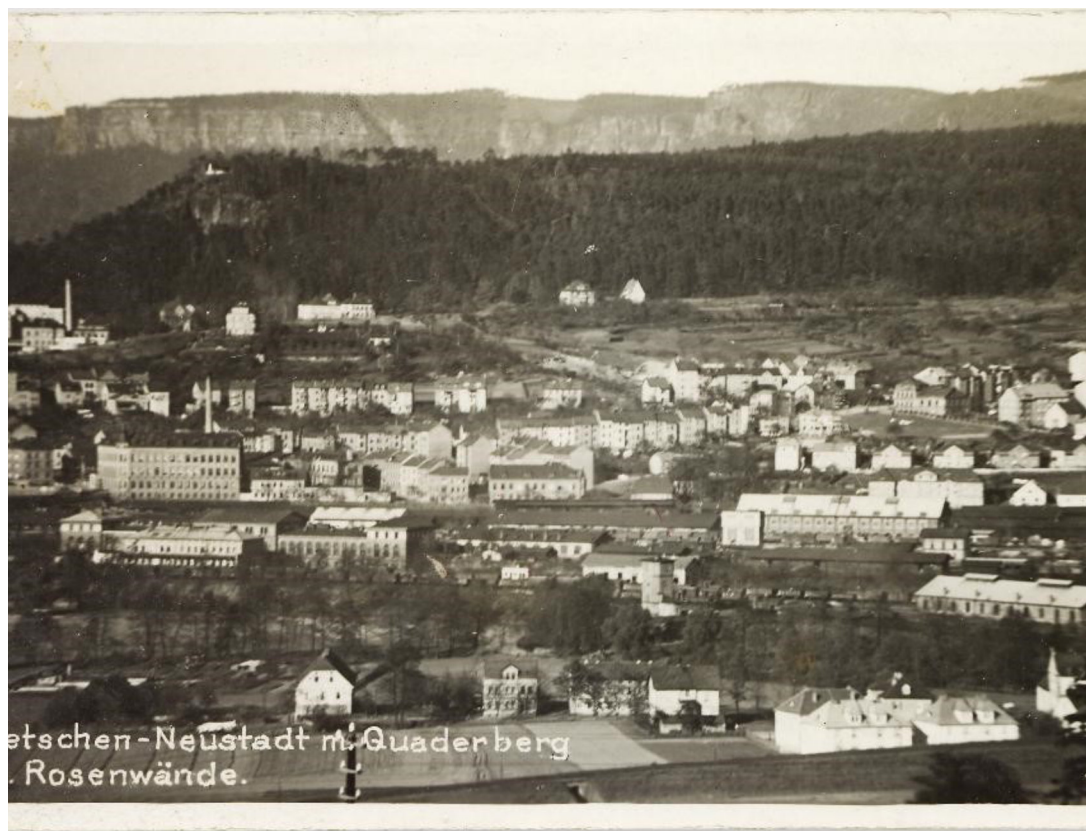






Další archivní materiály - výběr. Dobová fotografie. SOKA Děčín.





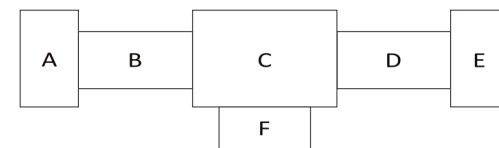




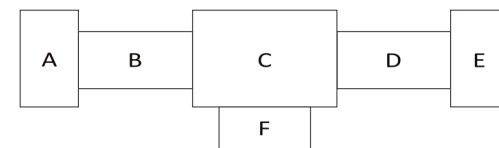
11. DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

Situace

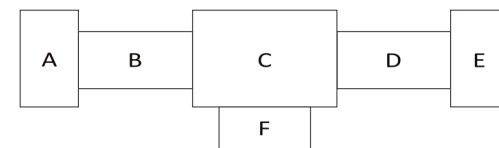
Fotodokumentace



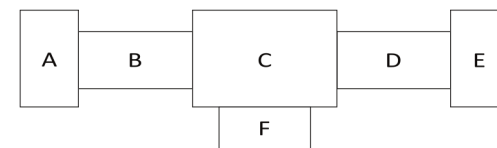
Celek, čelní fasáda. Objekt A, B, C a F. Foto: autoři SHP, 2024.



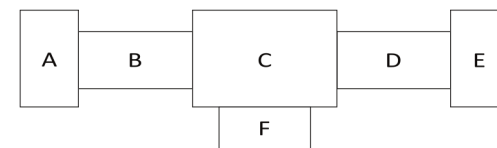
Celek, čelní fasáda. Objekt A a B. Foto: autoři SHP, 2024.



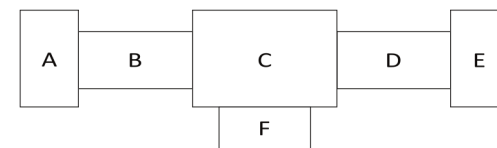
Celek, čelní fasáda. Objekt B. Foto: autoři SHP, 2024.



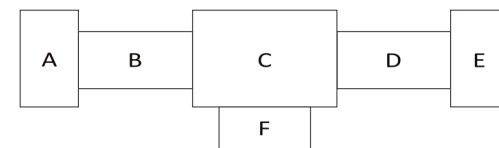
Celek, čelní fasáda. Objekt A a B a vstup do objektu B. Foto: autoři SHP, 2024.



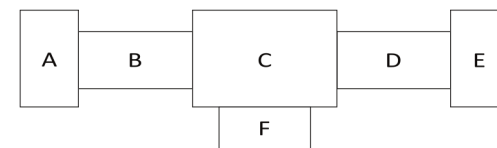
Boční fasáda, objekt A - celek a detail nároží. Foto: autoři SHP, 2024.



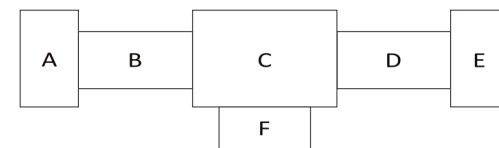
Zadní fasáda, celek. Foto: autoři SHP, 2024.



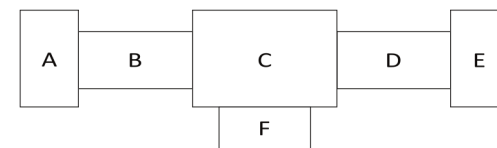
Zadní fasáda, objekt A a B. Foto: autoři SHP, 2024.



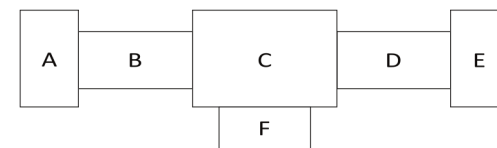
Zadní fasáda, objekt A a B. Foto: autoři SHP, 2024.



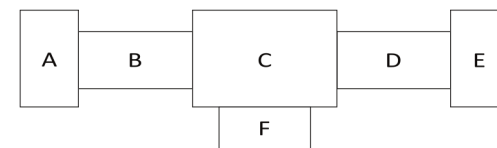
Zadní fasáda, objekt C. Foto: autoři SHP, 2024.



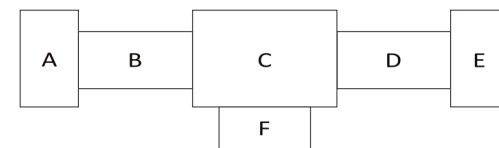
Zadní fasáda, objekt C, vstup do haly a detaily fasády. Foto: autoři SHP, 2024.



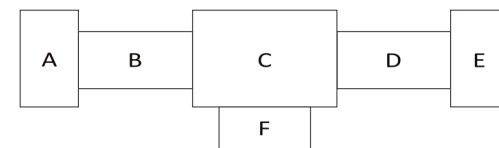
Zadní fasáda, objekt C—details fasády. Foto: autoři SHP, 2024.



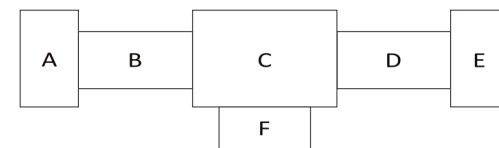
Zadní fasáda, objekt C a objekt D. Foto: autoři SHP, 2024.



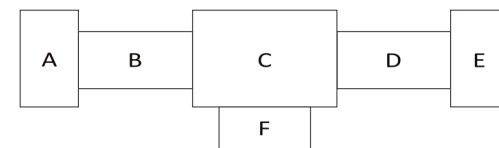
Boční fasáda, objekt E. Foto: autoři SHP, 2024.



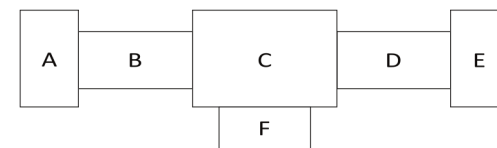
Čelní fasáda, objekt E a D. Foto: autoři SHP, 2024.



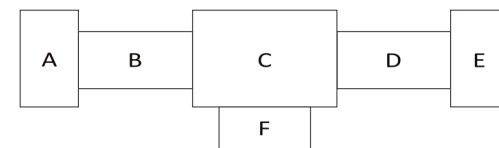
Čelní fasáda, objekt F. Foto: autoři SHP, 2024.



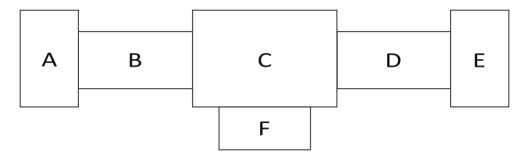
Čelní fasáda, objekt F. Foto: autoři SHP, 2024.



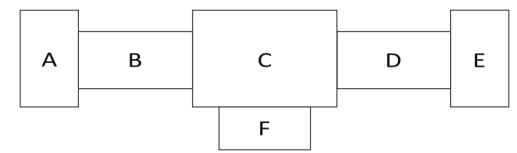
Čelní fasáda, objekt F. Detaily vstupu a dekorativních komponentů s vročením. Foto: autoři SHP, 2024.



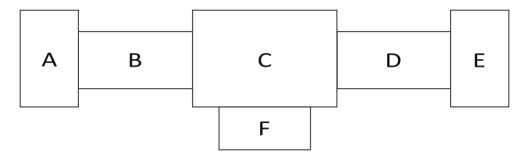
Objekt A. Vstup do dnešních obytných prostor. Schodiště. Foto: autoři SHP, 2024.

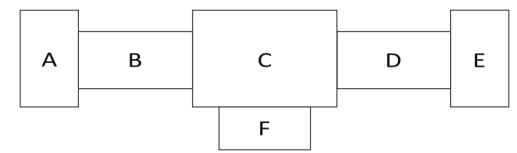


Objekt A. Sklepy. Foto: autoři SHP, 2024.

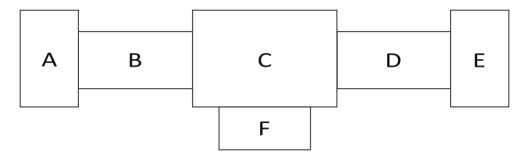


Objekt A. Schodiště. Foto: autoři SHP, 2024.

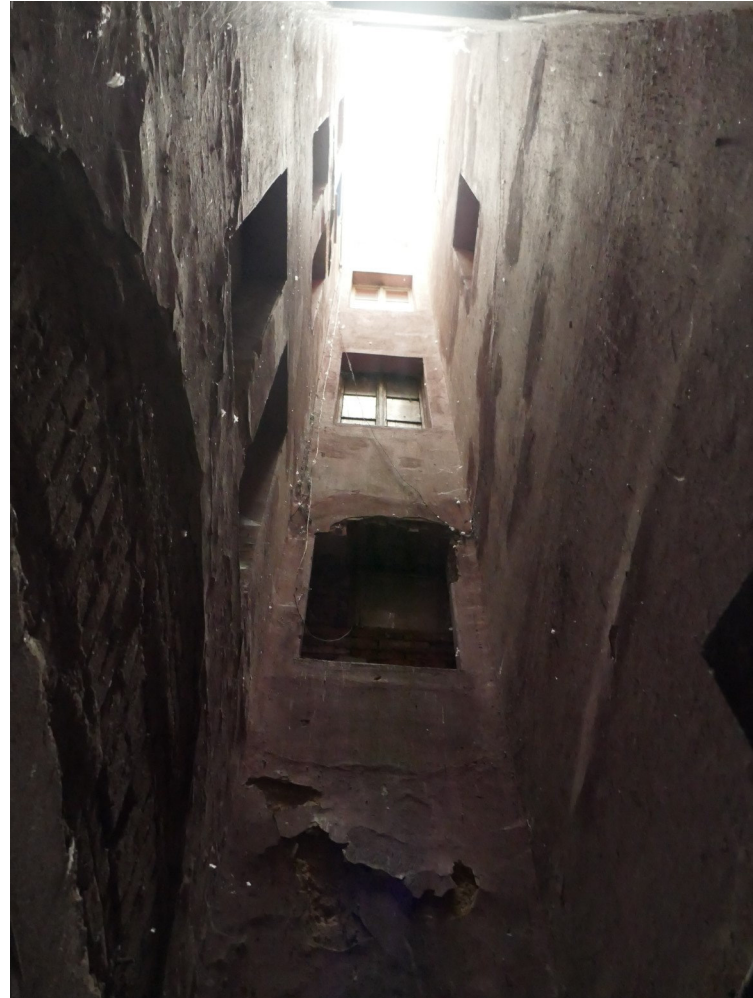
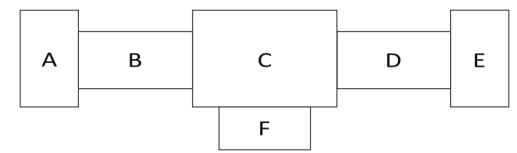




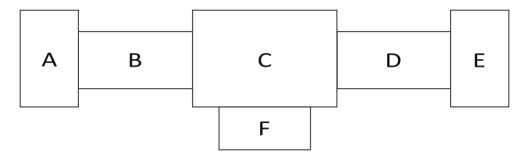
Objekt A. Byty. Foto: autoři SHP, 2024.



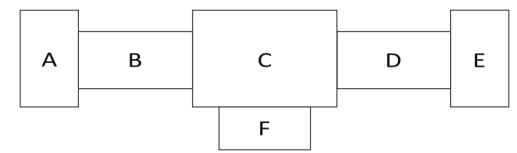
Objekt A. Byty. Foto: autoři SHP, 2024.



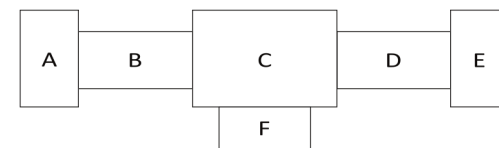
Objekt A. Střechy a světlík Foto: autoři SHP, 2024.



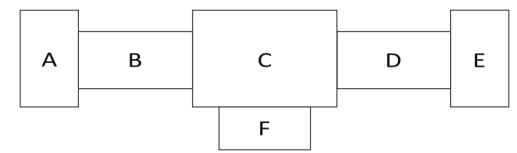
Objekt A. Krov. Foto: autoři SHP, 2024.

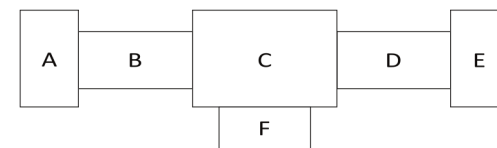


Objekt B. Pavlače, detaily konzol. Foto: autoři SHP, 2024.

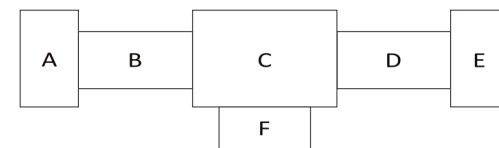


Objekt B. Schodiště a pavlače, detaily konzol. Foto: autoři SHP, 2024.

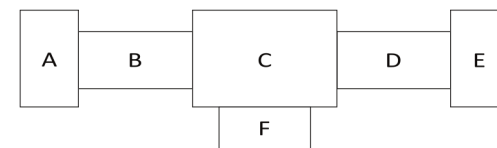




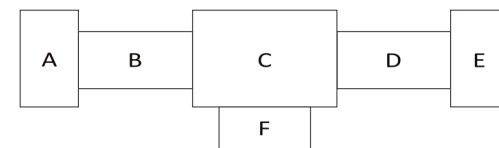
Objekt B. Dnešní kanceláře. Foto: autoři SHP, 2024.



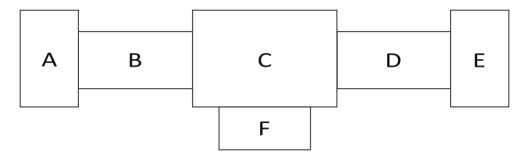
Objekt C. Hala - od kolejiště. Foto: autoři SHP, 2024.



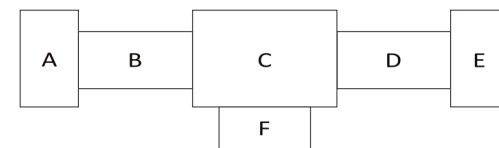
Objekt C. Hala - detaily členění stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



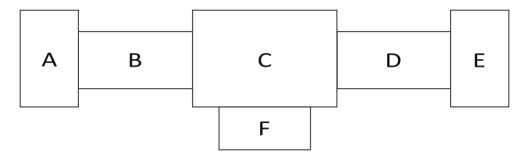
Objekt C. Hala - detaily členění stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



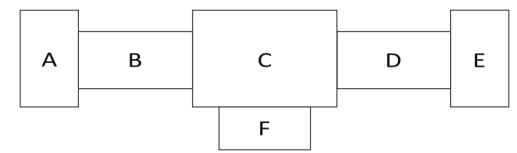
Objekt C. Hala - detaily členění stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



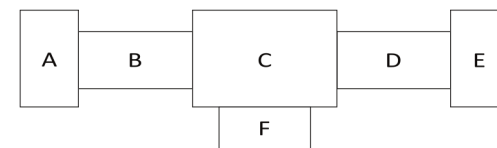
Objekt C. Hala - detaily členění stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



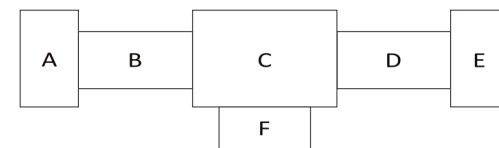
Objekt C. Hala - detaily členění stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



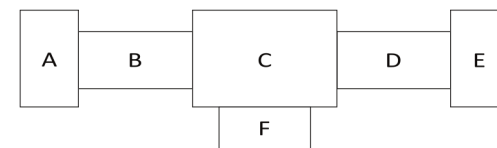
Objekt F. Interiér a vročení na fasádě. Foto: autoři SHP, 2024.



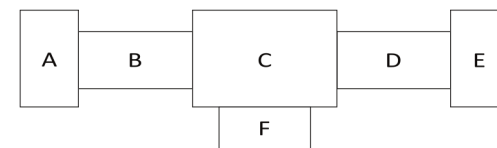
Objekt D - spojovací chodba. Foto: autoři SHP, 2024.



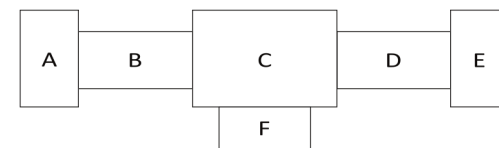
Objekt D - spojovací chodba. Foto: autoři SHP, 2024.



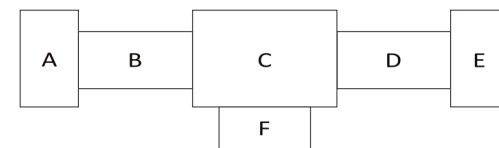
Objekt D - spojovací chodba - detaily bývalých nástěnek a členění stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



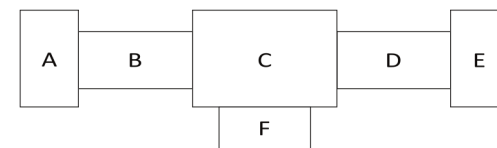
Objekt D - spojovací chodba - detail dveří a nástěnek. Foto: autoři SHP, 2024.



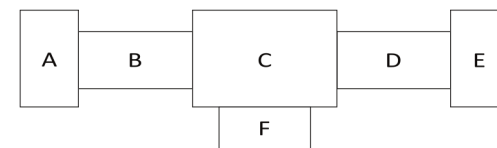
Objekt D - spojovací chodba - detaily bývalých nástěnek a okenních otvorů. Foto: autoři SHP, 2024.



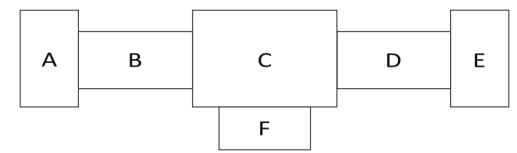
Objekt D - spojovací chodba - okenní otvory, detaily bývalých nástěnek. Foto: autoři SHP, 2024.



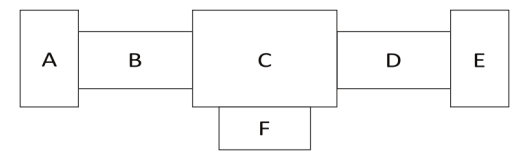
Objekt D. Prostory přestavěné na výrobu. Foto: autoři SHP, 2024.



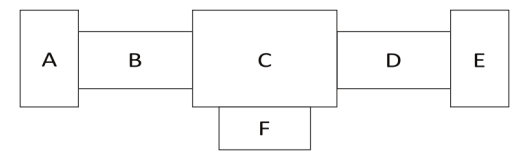
Objekt D. Prostory přestavěné na výrobu. Foto: autoři SHP, 2024.



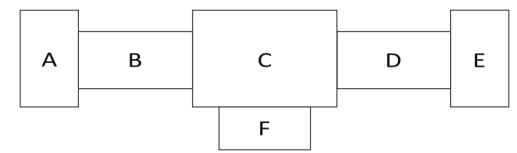
Objekt D - bývalá výrobná. Foto: autoři SHP, 2024.



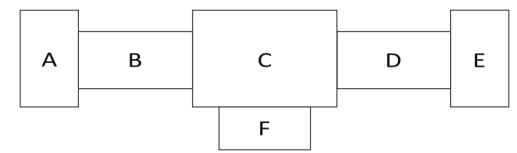
Objekt D, salónek 1. třídy. Foto: autoři SHP, 2024.



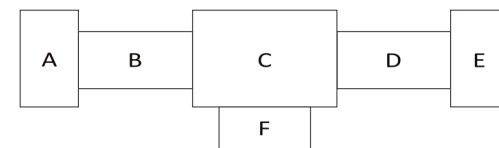
Objekt D, salónek 1. třídy. Foto: autoři SHP, 2024.



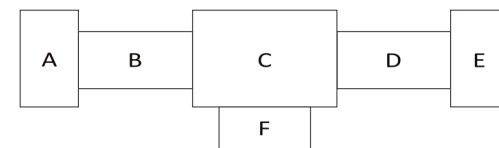
Objekt D, salónek 1. třídy. Zatékání do objektu. Foto: autoři SHP, 2024.



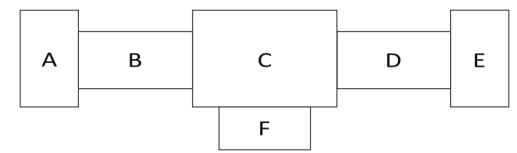
Objekt D—krovy. Foto: autoři SHP, 2024.



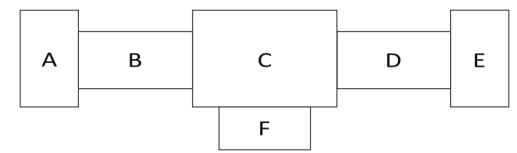
Objekt E, členění stěn a vstup ze spojovací chodby. Foto: autoři SHP, 2024.



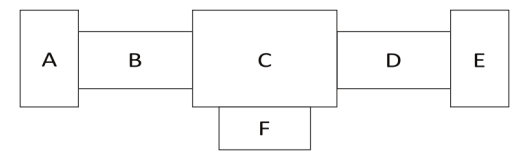
Objekt E, členění stěn a vstup ze spojovací chodby. Foto: autoři SHP, 2024.



Objekt E, členění stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



Objekt E strop a členění vnitřních stěn. Foto: autoři SHP, 2024.



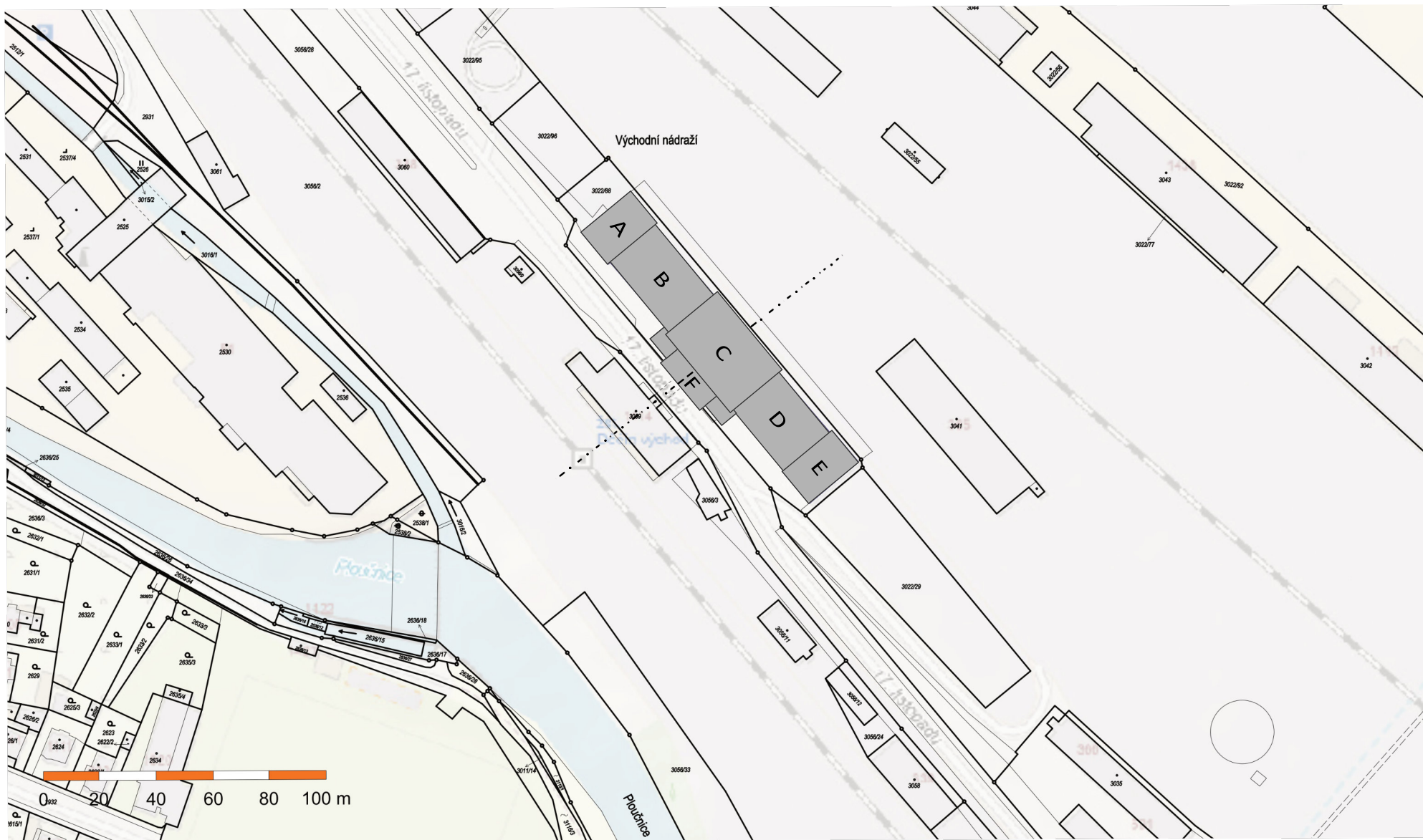
Detaily fasád deponované v objektu E. Foto: autoři SHP, 2024.



12. GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

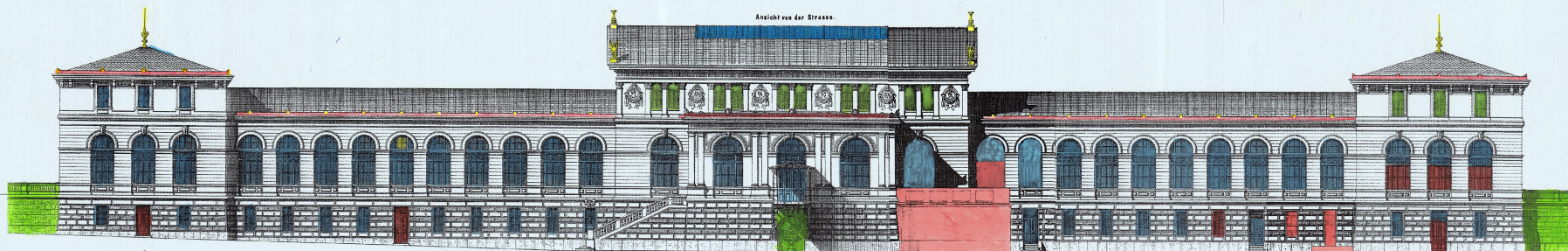
Vyhodnocení Památkovou inspekcí, 2014

Současný průzkum, 2025



SITUACE KATASTRÁLNÍ

GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU



I kancelářský a bytový pavilon (A)

II kancelářský a bytový trakt (B)

III odbavovací hala, tělocvična (C) s vestibulem (F)

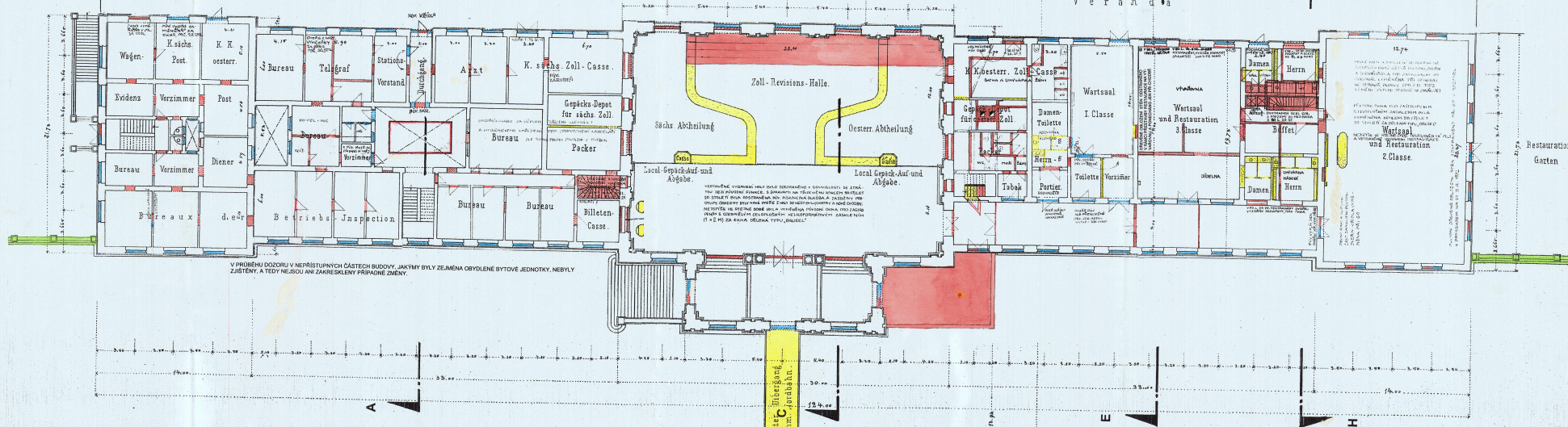
IV čekárenský trakt (D)

V restaurační a čekárenský pavilon, kulturní sál (E)

Gedeckter Zwischenperron

Veranda

Veranda



V PRŮBĚHU DOZORU V NEPŘÍSTUPNÝCH ČÁSTECH BUDOVY, JAKÝMI BYLY ZEMĚNÁ OBYDLÉNÉ BYTOVÉ JEDNOTKY, NEBYLY ZABÝTENY, A TĚM NEJEDNOU ANI ZABÝTENÝM PŘÍPONE ZMĚNY.

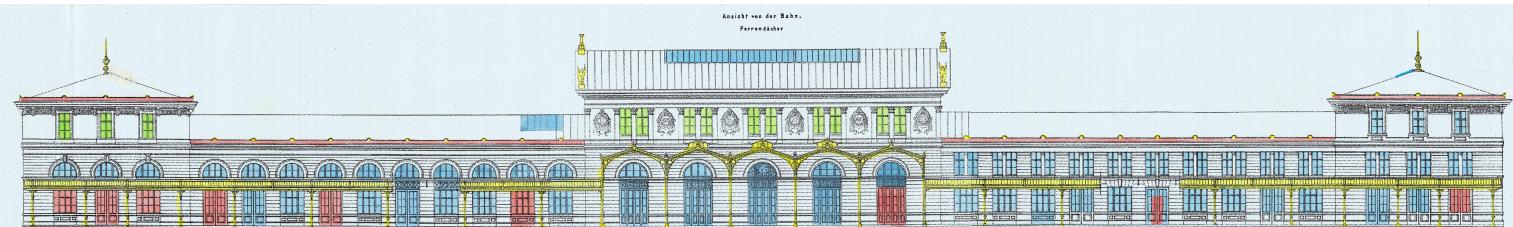
Erdgeschoß.

LEGENDA

V REZU I PŮDLEHU:

KONSTRUKCE NEPROVEDENÉ DLE PŮVODNÍHO NÁVRHU
V PRŮBĚHU PŘESTAVBY ODSTRANĚNÉ KONSTRUKCE
DOCHOVANÉ PŮVODNÍ A HODNOTNÉ VÝPLNĚ OTVORŮ
NOVODOBĚ A NEHODNOTNÉ KONSTRUKCE A VÝPLNĚ

HRANIČNÍ PŘIJÍMACÍ A VÝPRAVNÍ BUDOVA BÝVALÉ
RAKOUSKÉ SEVEROZÁPADNÍ DRÁHY V DĚČINĚ
Kresebné vyhodnocení zjištění z dozoru Památkové inspekce
Pohled od jihu (od ulice) a půdorys přízemí
M 1 : 200 | Stav: srpen 2014 | Vyhотовeno: srpen – září 2014
Výkres číslo: 1 | Počet výkresů: 4 | Výtisk číslo: 2



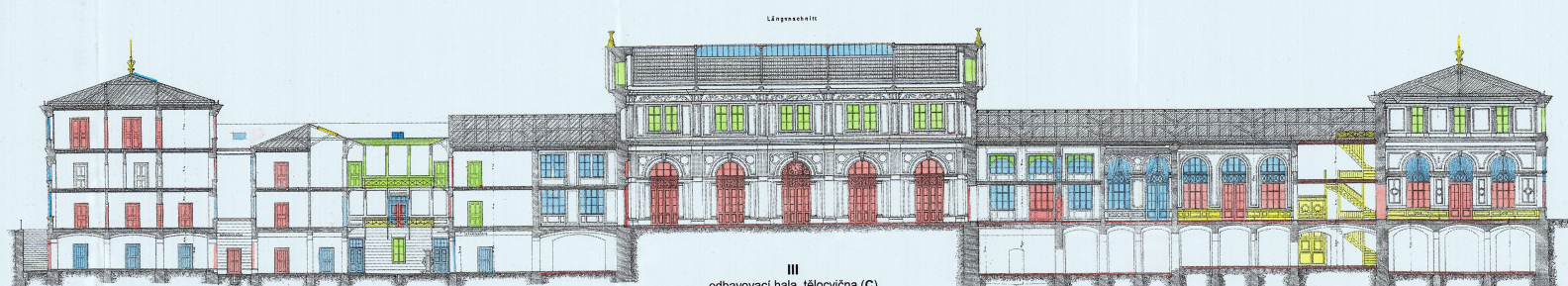
V
restaurační a čekárenský pavilon,
kulturní sál (E)

IV
čekárenský trakt (D)

III
odbavovací hala, tělocvična (C)

II
kancelářský a bytový trakt (B)

I
kancelářský a bytový pavilon (A)



I
kancelářský a bytový pavilon (A)

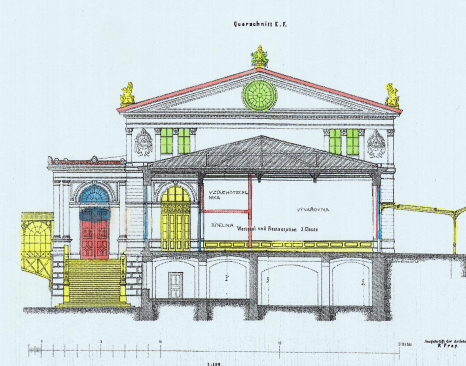
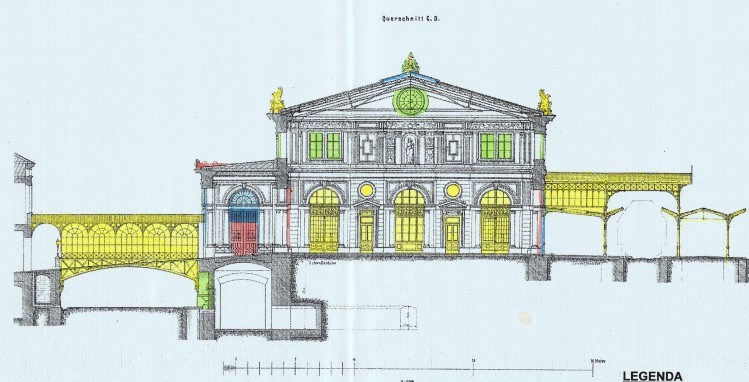
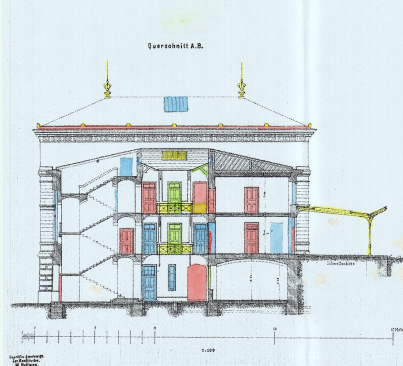
II
kancelářský a bytový trakt (B)

III
odbavovací hala, tělocvična (C)

IV
čekárenský trakt (D)

V
restaurační a čekárenský pavilon,
kulturní sál (E)

V PRŮBĚHU ÚZKORU V AUPRÍSTUPNOSTI ČÁSTIČEK KUDOVY, JAKÝMŽ BYLY ZJEMNĚNA OBYČJENÉ BYTOVÉ JEDNOTKY, NESTLY ZABĚHNY,
A TĚM NĚJEDNÝM JAK ZAMĚLNĚNÝM PŘÍKLADNĚM.



LEGENDA
V REZU I POHLÉDU:
KONSTRUKCE NEPROVEDENÉ DLE PŮVODNÍHO NÁVRHU
V PRŮBĚHU PŘESTAVEB ODSTRANĚNÉ KONSTRUKCE
DOCHOVANÉ PŮVODNÍ A HODNOTNÉ VÝPLNĚ OTVORŮ
NOVODOBĚ A NEHODNOTNÉ KONSTRUKCE A VÝPLNĚ

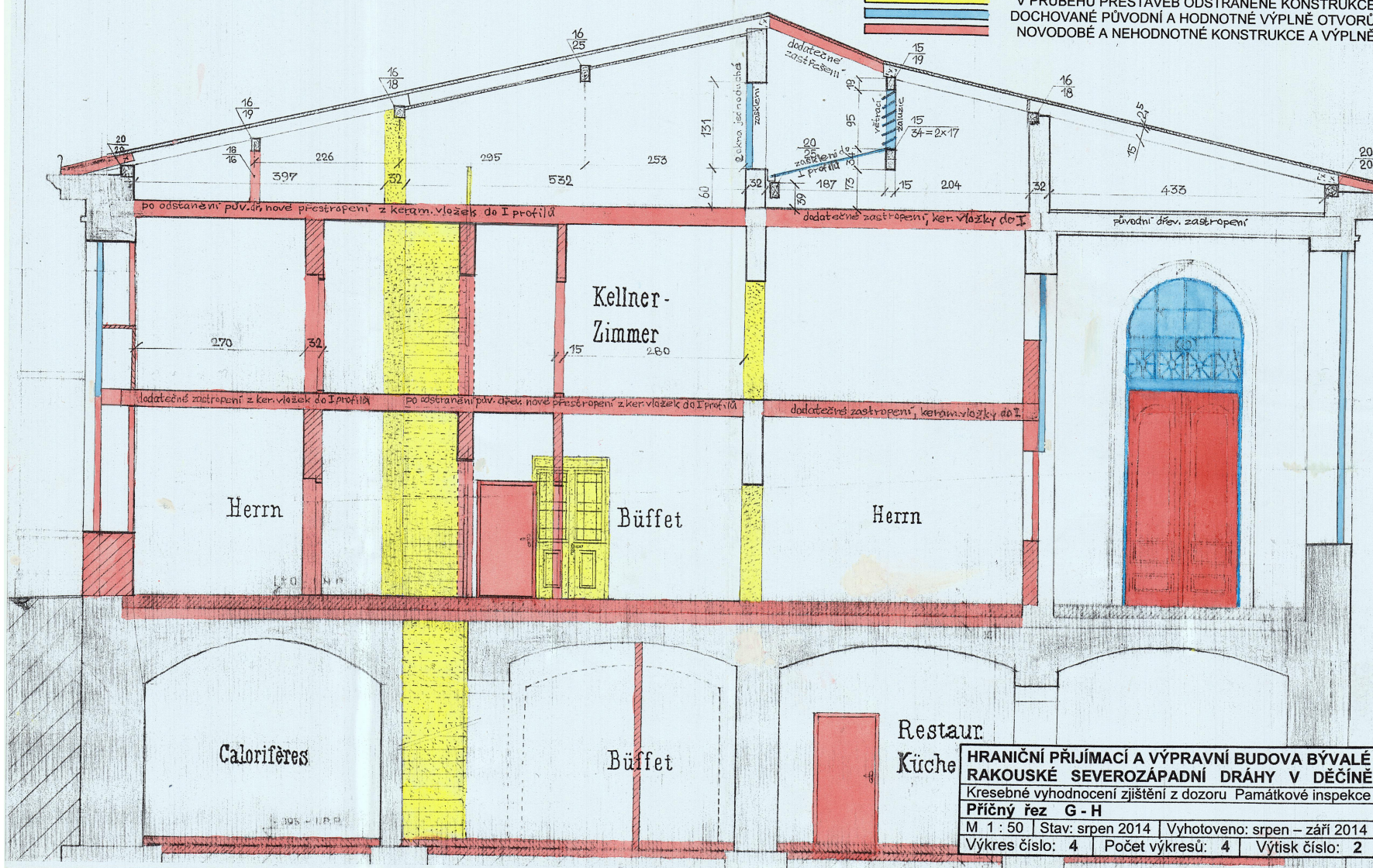
**HRANIČNÍ PŘÍJMACÍ A VÝPRAVNÍ BUDOVA BÝVALÉ
RAKOUSKÉ SEVEROZÁPADNÍ DRAHY V DĚČINĚ**
Kresebné vyhodnocení zjištění z dozoru. Památkové inspekce
Pohled od severu (od dráhy), podélný řez a příčné
řezy A-B, C-D a E-F
M 1 : 200 Stav: srpen 2014 Vyhotoveno: srpen – září 2014
Výkres číslo: 3 Počet výkresů: 4 Výtisk číslo: 2

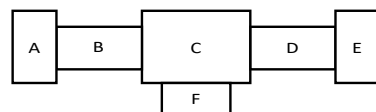
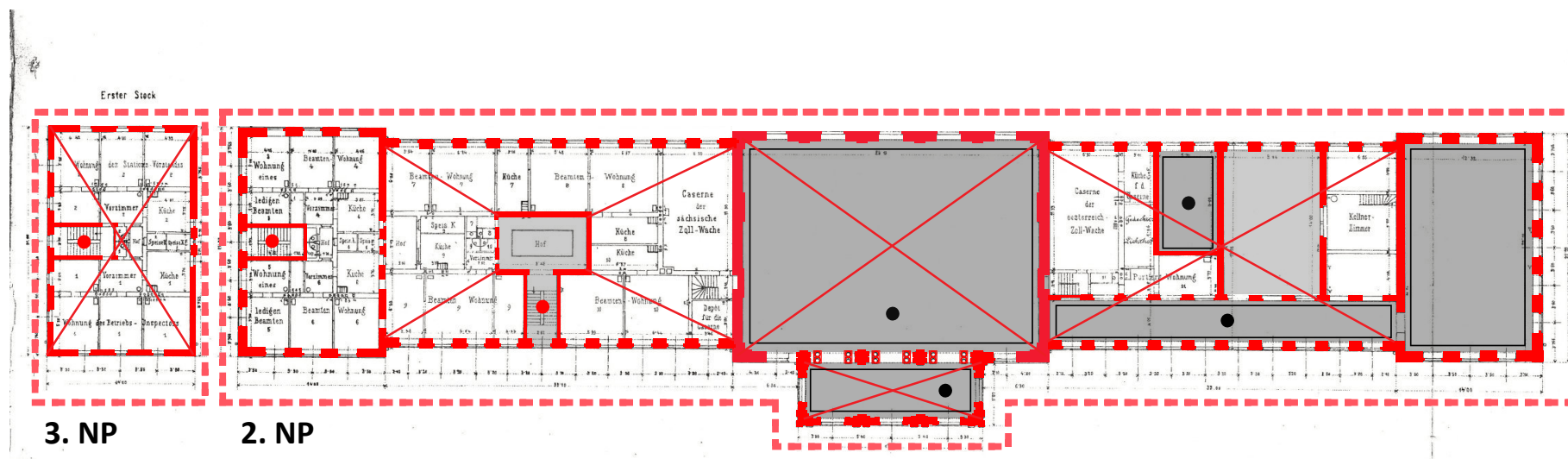
Příčný řez G - H

LEGENDA

V ŘEZU I POHLEDU:

KONSTRUKCE NEPROVEDENÉ DLE PŮVODNÍHO NÁVRHU
V PRŮBĚHU PŘESTAVEB ODSTRANĚNÉ KONSTRUKCE
DOCHOVANÉ PŮVODNÍ A HODNOTNÉ VÝPLNĚ OTVORŮ
NOVODOBÉ A NEHODNOTNÉ KONSTRUKCE A VÝPLNĚ



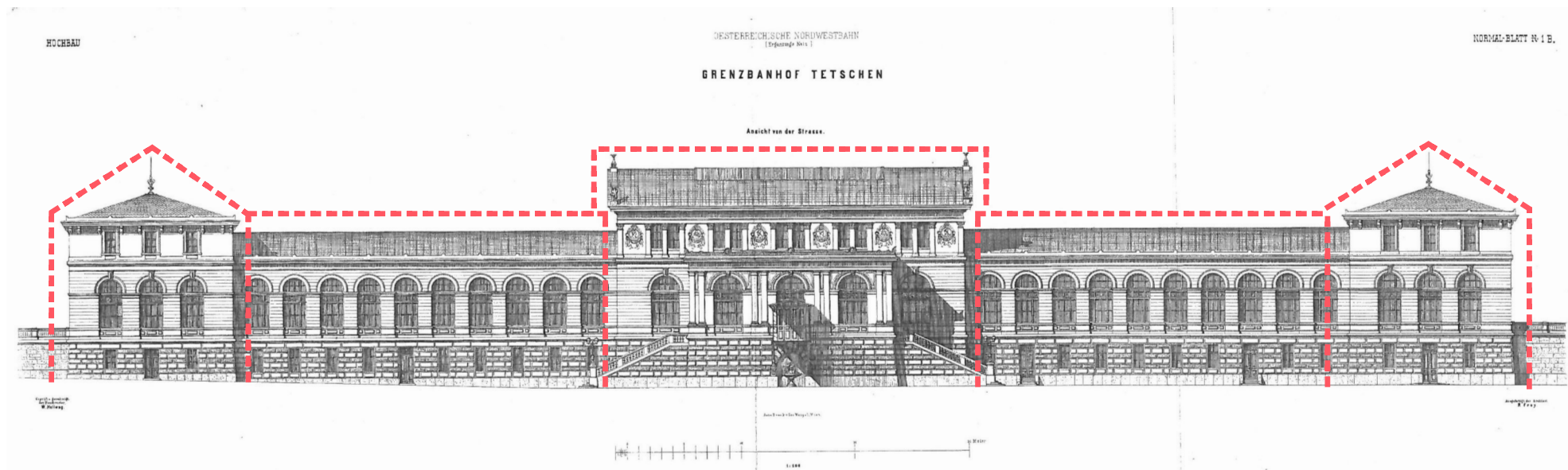


PŮDORYS 2. NP
PŮDORYS 3. NP

LEGENDA

- hodnotné prostory doplňkové
- hodnotné stavební konstrukce
- hodnotná výzdoba - stěny, strop, podlahy
- hodnotný prostorový koncept a fasády
- odstraněné hodnotné prvky
- hodnotné střešní konstrukce

GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU



LEGENDA

----- hodnotný prostorový koncept a fasády

ČELNÍ FASÁDA

GRAFICKÉ VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

