

Železniční architektura historická i současná.

Mezi limity ochrany a modernizace

Alena BOROVCOVÁ

ABSTRAKT: *Památková péče se ve svém metodickém přístupu k hodnocení dochovaných staveb a technických zařízení snaží o odpovědný výběr zástupců jednotlivých funkčních typů, slohových období nebo objektů charakterizujících projekci konkrétní železniční společnosti do Ústředního seznamu kulturních památek České republiky. Majitel a provozovatel železniční dopravy je při správě rozsáhlého stavebního fondu motivován ekonomickými hledisky. Oba úhly pohledu prezentují veřejný zájem. Cílem předkládaného článku je apelovat na vzájemný dialog obou stran. Jeho hlavní tezí je, že nelze všechny historické stavby legislativně chránit, ale je možné vzájemnou spoluprací provádět rekonstrukce s respektem k historickým hodnotám a architektonickými návrhy novostaveb vytvářet kvalitní vývojovou etapu.*

KLÍČOVÁ SLOVA: železnice, drážní architektura, památková péče

Railway architecture, historical and contemporary. Between the limits of protection and modernization

ABSTRACT: *In its methodological approach to the evaluation of preserved buildings and technical equipment, heritage care seeks to responsibly select representatives of individual functional types, stylistic periods or structures that characterize the projection of a particular railway company into the Central List of Cultural Heritage Properties of the Czech republic. The owner and operator of railway transport is motivated by economic considerations when managing an extensive building fund. Both perspectives present the public interest. The aim of the article is to appeal to the mutual dialogue of both parties. The main thesis of the article is that not all historical buildings can be legally protected, but with mutual cooperation it is possible to carry out reconstructions with respect to historical values and to create a quality development phase.*

KEYWORDS: railway, railway architecture, heritage care

Každý obor lidské činnosti prochází během svého vývoje etapami, které jej posouvají dále, ubírají se novými směry nebo se naopak vrací k ověřeným konstantám tradice. V jaké fázi se dnes nachází železniční architektura, ta dochovaná i nově projektovaná? Autoři úvodní stati publikace *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti* výstižně popsali současnou situaci: „Železnice prochází zásadním přerodem, největším za celou dobu své existence...“¹

Stránky denního tisku plní četné kauzy nádraží určených k demolici nebo k rekonstrukci, kdy dochází k degradujícím redukcím ubouráním do formy přízemní utilitární stavby. Obce, spolky i jednotlivci marně usilují o jejich zachování. Poslední záchranou bývá podání návrhu na prohlášení kulturní památkou. Není-li taková stavba odbornou organizací památkové péče doporučena, dostává se i ona památková péče do negativního světla jako ochránce památek, který neplní svou úlohu.

Chceme skutečně zredukovat historický stavební fond železnic na minimum a zanechat budoucnosti unifikované boxy a novostavby bez výtvarných ambicí? Budou hmotnými doklady dějin železniční dopravy jen stavby se statutem kulturní památky?

Stručný vývoj stavebního fondu železniční sítě České republiky

Exkurz do historie stavebního vývoje na železnici je malým odbočením od hlavního tématu, které hledá odpověď na otázku, jak zachovat historické drážní stavby. Každá z popsaných etap je současně výpovědí o tom, jak se k projektování nových staveb přistupovalo a naopak jak se nakládalo s objekty, které již ztratily svou funkci.

Dějiny železnic České republiky jsou historicky spojeny s habsburskou monarchií. Prvenství patří koněspřežné dráze z Budějovic do Lince (provoz zahajován po úsecích v letech 1827–1832). Severojižní páteř budoucí sítě však vytvořila první parostrojní železnice

Rakouska, Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB),² která vycházela nultým kilometrem z Vídně a směřovala přes Moravu a Slezsko k solným dolům polské Haliče (v roce 1838–1839 dosáhla Brna, 1841 Olomouce a 1847 Bohumína). Její první stavby navrhoval v Rakousku architekt Anton Jüngling jako zcela nové funkční typy (přijímací budovy, výtopy, vodárny, strážní domky ad.) vycházející z po-

■ Poznámky

1 Tomáš Šenberger – Lenka Popelová – Zuzana Pešková – Mikuláš Hulec – Karel Hájek, *Železnice – specifika, výzvy a limity ochrany a nového využití*, in: *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*, Praha 2018, s. 9.

2 Privilegium ke stavbě Severní dráhy císaře Ferdinanda bylo vydáno 4. března 1836 Salomonu Mayerovi Rothschildovi, který jej předal stejnojmenné akciové společnosti. Alois Adamus, *Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti, 1836–1936*, Praha 1936, s. 15.



1



2

Obr. 1. Nymburk, typové projekty navrhoval pro Rakouskou severozápadní dráhu (dále ÖNWB) architekt Carl Schlimp, mezi nimi i vodárnu II. třídy, jejíž realizace byly nejpočetnějšími. Výběr jednoho autentického zástupce daného typu do ÚSKP je problematický, každá z vodáren se stala charakteristickým prvkem dané stanice a obce. Ta nymburská dosud slouží původnímu účelu, i když s moderním vybavením. Foto: Alena Borovcová, 2019.

Obr. 2. Střekov, drážní vodojem postavený podle typového projektu vodárny II. třídy ÖNWB v Ústí nad Labem – Střekově je unikátní funkční technologií se stojatým parním kotlem a parním strojem, které sloužily k poboru čerpadla ve studni. Voda byla jímána ve dvou válcových nýtovaných nádržích v patře a odtud gravitačně vedena k vodním jeřábům. Funkce zařízení je pravidelně prezentována veřejnosti, včetně autentického prostředí. Foto: Alena Borovcová, 2019.

třeb lokomotivního provozu a inspirované zkušenostmi z kolébky železnic, Anglie. Vzdálenost a vybavení stanic limitovala nutnost plnění tendru vodou a palivem. Individuální projekty se vyznačovaly úsporností a byly skromné i v dimenzování prostor pro odbavení cestujících, kteří čekali na příjezd vlaku v čekárnách oddělených podle cestovních tříd.

V roce 1841 vytvořil rakouský stát koncepci výstavby čtyř hospodářsky a strategicky důležitých směrů tratí ve státní režii, aby nezůstal v izolaci bez zapojení do rychle rostoucí střeoevropské železniční sítě.³ Jižní státní dráha směřovala z Vídně do přístavu v Terstu. Severní státní dráha (NStB) se napojila na koncové stanice křídel Severní dráhy císaře Ferdinanda v Brně (1849) a v Olomouci (1842) a směřovala přes Českou Třebovou do Prahy (1845) a z Prahy do Děčína (1851), kde navázala na saskou železnici. V roce 1842 přešel do státních služeb Anton Jüngling už jako zkušený železniční architekt. Stavby stanic, státem rozdělených do pěti

tříd podle významu, sice navrhoval individuálně, ale už s náznakem jisté typizace.

Snaha o stavbu železnic nákladem státu vzala za své se zvyšujícími se náklady na zbrojení a také kvůli stavu státní pokladny. Nový koncesní zákon platný od 14. září 1854⁴ zahájil druhou etapu výstavby železničních tratí soukromým kapitálem, jehož aktivitu měla podpořit různá zvýhodnění. Prodloužil trvání koncesí vydaných podle koncesního zákona z roku 1837 z 50 na 90 let, garantoval zúročení kapitálu atd. Dne 10. listopadu 1854 byl zveřejněn tzv. železniční program, který na základě strategických, politických a obchodních zájmů Rakouska určil hlavní směry, spojení důležitých míst monarchie a hlavně napojení na sousední země. Celkem 31 linií zahrnovalo trati hotové, rozestavěné i navrhované. Na základě citovaného zákona prodal stát s platností od 1. ledna 1855⁵ Severní státní dráhu a své trati na uherském území francouzskému konsorciu, které ustavilo akciovou Rakouskou společnost státní dráhy (StEG).

Společnost StEG využila nejen svého kapitálu, ale i zkušeností s výstavbou železnic na území Francie. Začala s rozšiřováním budov kmenových tratí NStB a postavila vlastní spojení s Vídní (1869–1870, přes Laa an der Thaya a Střelice do Brna) bez závislosti na KFNB. V Rakousku poprvé zavedla tzv. typizované projekty. Řešení spočívající v projekci několika velikostních variant staveb, které bylo možné realizovat opakovaně, přinášelo úspory materiálu i stavebních prací. Princip normálí přejímaly další projekční kanceláře. Opakování architektonických forem, materiálů a detailů v souborech typizovaných projektů vytvářelo charakteristický rukopis každé železniční společnosti.

Koncesní zákon z roku 1854 podnítil zjednodušením vydávání koncesí a státní garancí

úročení aktivitu soukromých společností natolik, že do hospodářské krize v roce 1873⁶ byla postavena většina hlavních železničních tahů. Některé měly počátek s vlastním nádražím ve Vídni⁷ (KFNB, StEG, Rakouská severozápadní dráha – ÖNWB, Dráha císaře Františka Josefa), jiné vytvořily na našem území spojení budoucích průmyslových center s páteřními tratěmi (Jihoseveroněmecká spojovací dráha – SNDVB, Česká západní dráha, Košicko-bohumínská dráha, Česká severní dráha ad.).

Každé zaústění do stanice na kmenové trati iniciovalo vznik uzlových nádraží a rozšiřování jejich stavebního fondu. Zatímco provozní zázemí měly společnosti v jedné stanici oddělené, výpravní budovy užívaly společně. Původní výpravní byly většinou citlivě rozšířeny přístavbami nebo využity k administrativním účelům a v jejich blízkosti postavena nová, prostorná přijímací budova odpovídající dobovým stylovým proudům historismu nebo na počátku 20. století nastupující secese. Například v Kralupech nad Vltavou, které byly původně jen malou stanicí na trati NStB Praha – Děčín, byla po zaústě-

■ Poznámky

3 Rozhodnutí císaře z 19. prosince 1841 o převzetí výstavby hlavních drah státem. Na základě dekrety z 13. března 1842 zřízeno generální ředitelství státních drah. Josef Hons, *Velká cesta*, Praha 2007, s. 50–51.

4 Concessions-Gesetz, R.-G.-Bl., Nr. 238, 1854, Victor Röhl, *Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung*, in: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, IV. Band, Wien 1899, s. 43.

5 Alfred Horn, *Von den Anfängen bis 1938*, in: *Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, 175 Jahre Eisenbahn in Österreich*, Band 1, Wien 2013, s. 47.

6 Milan Hlavačka, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 102.

7 Wolfgang Kaiser, *Die Wiener Bahnhöfe*, München 2011.



3



4

Obr. 3. Ostroměř, užití kamenného kvádrového zdiva odlišuje drážní vodojem od ostatních realizací typového projektu ÖNWB pro vodárny II. třídy. Objekt je hodnotný jako součást souboru objektů železniční stanice, ale i jako rodný dům spisovatele Eduarda Štorcha. V roce 2019 vznikla kvalitní architektonická studie jeho nového využití respektující charakter objektu. Foto: Alena Borovcová, 2019.

Obr. 4. Zlonice, drážní vodojem se dvěma nádržemi postavený podle typového projektu vodárny II. třídy Pražsko-duchcovské dráhy je dnes jedinou dochovanou realizací. V přízemním křídle měl být strojník, který obsluhoval parní kotel. Pro svou autenticitu a jedinečnost by měl být zastoupen v ÚSKP. Stavba, o jejíž záchranu před demolicí se snaží obec i místní vlastivědný spolek, má vysoký potenciál pro nové využití. Foto: Hana Prixová, 2021.

ní Buštěhradské dráhy a Turnovsko-kralupské dráhy postavena společná výpravní budova pro osobní přepravu, ale výtopnu s dílnami měla každá ze tří společností vlastní. Také v Pardubicích vyvolalo připojení tratí SNDVB a ÖNWB potřebu větší, společné přijímací budovy a stavbu provozního zázemí konkurenční společnosti. Ve stanici jsou dodnes zachovány tři generace výpraven.

Dalším impulzem ke vzniku uzlových stanic, které byly vybavovány už reprezentativními přijímacími budovami s prostornými vestibuly a restauracemi, bylo připojování četných lokálních tratí. Jejich stavbu poskytovány úlevami podpořil rakouský zákon o místních drahách z roku 1880.⁸ Stát tak chtěl zajistit dopravní spojení do chudých oblastí, kde provoz dráhy nebyl ziskově rentabilní. Místní dráhy stavěly velké železniční společnosti, ale i společnosti pro tento účel nově vznikající⁹ a stát. Pro architekturu lokálků vytvářely projekční kanceláře stylově a materiálově jednotné soubory normálů všech funkčních typů staveb. Např. ty-

pové projekty tzv. sekundárních tratí Rakousko-uherské společnosti státní dráhy (StEG) kombinovaly strukturovanou omítku s bosovanými nárožími a klenáky segmentových záklenků oken a dveří. U normálů Severní dráhy císaře Ferdinanda uplatnil architekt Anton Dachler¹⁰ plošně cihelné režné zdivo v různých barevných odstínech cihel a bedněné štíty.

Technologický vývoj zabezpečovacího systému a výkonu parních lokomotiv se promítal do realizací staveb, objemu a výšky vodojemů,¹¹ velikosti výtopen i dimenzování kolejí stanic (se zvýšením výkonu lokomotiv se prodlužovala délka vlaku). Prvním stavebním druhem, který změnil svou funkci pouze pro bydlení, byly strážní domky. Jejich zastoupení bylo nejpočetnější, neboť předávání optické návěští vyžadovalo dohledovou vzdálenost.

Vydáním tzv. sekvestračního zákona v roce 1877¹² změnil stát svůj postoj k železnicím v soukromých rukách. Vykupoval nebo přebíral trati zadlužených a dlouhodobě ztrátových železničních společností. Na základě udělených koncesí, které byly vždy časově omezené, postupně zestátnoval i trati společností vykazujících zisky (KFNB 1906, StEG 1909 ad.). Jejich sítě i vozový park přejímaly v roce 1884 založené Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), jejichž typizované projekty lze na železniční síti České republiky snadno identifikovat (např. četná přízemní staveb se zkosenými čelními nárožími, dvoupatrové věžové vodojemy). Z hlediska analýzy stavebního fondu sítě konkrétní železniční společnosti je nutné zahrnout etapu mezi jejím zestátněním a rokem 1918 do kontextu typových projektů kkStB.¹³

Československý stát převzal v roce 1918 jednu z nejhustších železničních sítí v evropském kontextu, kterou modernizoval a rozšířil.

V projekční činnosti Československých státních drah (ČSD) převažovaly individuální návrhy, jistá míra typizace se uplatnila spíše u provozních budov, např. staveb. Vedle četných rekonstrukcí je zajímavou realizací celková přestavba historické výpravní v Olomouci od architekta Antonína Parkmana z let 1936–1939.¹⁴ Novostavby výpravních budov meziválečného období reagovaly na potřeby nového státu. Kvalitní architektonické návrhy přinášely tradiční i moderní konstrukční řešení (železobeton), která prezentovala nové směry, moderní

■ Poznámky

8 Miloslav Štěpán, *Přehledné dějiny československých železnic*. 1824–1948, Praha 1958, s. 132.

9 Např. Rakouská společnost místních drah (ÖLEG, ustavena 1880), společnost Českých obchodních drah (1881–1882). Ibidem, s. 138.

10 Mojmir Krejčířik, *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*, I. díl, Litoměřice 2003, s. 158.

11 K vývoji drážních vodojemů autorka publikovala samostatný článek: Alena Borovcová, *Železniční vodárny*. Od prvních nádrží po typizované věžové vodojemy. Zůstanou podél tratí i po ztrátě své funkce?, in: *Sborník Národního památkového ústavu v Ostravě*, Ostrava 2017, s. 69–80.

12 Sequestrations-Gesetz, R.-G.-Bl. Nr. 122 ze 14. prosince 1877. Victor Röll, *Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung*, in: *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, IV. Band, Wien 1899, s. 64–65.

13 Produkce typových projektů vycházela z vnitřního členění kkStB, např. pro trati společnosti StEG bylo v rámci kkStB zřízeno ředitelství pro trati StEG – „K.k. Direction für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft“, pro trati KFNB „K.k. Nordbahndirection“, které jsou uvedeny na projektech z období po zestátnění těchto společností.

14 Antonín Parkman byl žákem Jana Kotěry. Mojmir Krejčířik, *Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj*, I. díl, Litoměřice 2003, s. 120.



5



6

klasicismus (Hradec Králové), funkcionalismus (Teplice nad Bečvou, Lázně Poděbrady, Roudnice na Labem, Jičín), konstruktivismus, tradicionalismus s prvky kubismu (Český Brod), rondokubismu (Česká Třebová) nebo folklorismu (Uherský Brod) ad. V dispozičním uspořádání se v organizaci pobytu a odbavení cestujících promítly i společenské změny. Vestibul propojený postranní chodbou s čekárnami podle čtyř cestovních tříd a s restaurací nahradila světlá a vzdušná příjezdová a odjezdová hala. I v této etapě byly demolice historických staveb ojedinělé, vyvolané spíše úplnou proměnou prostorového uspořádání a urbanistických vazeb.

Období po 2. světové válce provázela řada obnov objektů poškozených nebo zničených bombardováním (druhá výprava v Pardubicích a v Kralupech nad Vltavou). Vedle dílčích dostavby a přístavby (Znojmo) se ubírala stavební činnost více než čtyřicetiletého období dvě-

ma směry. S historickým stavebním fondem bylo nakládáno víceméně utilitárním způsobem. Zatímco hmotové řešení zůstávalo většinou zachováno, fasády pokryl všudypřítomný šedý břizolit, členěná kastlíková okna nahrazovaly školské výklopné výplně a mnohé interiéry pozbyly původní štukovou výzdobu, dlažby a dřevěné kazetové obklady. Paralelně, zejména ve větších dopravních uzlech, vznikala architektura reagující na nové společenské poměry, potřeby socialistické společnosti a nová urbanistická řešení. Konstruktivně byly využívány technologie železobetonových skeletů s vyzdívkami, skořepiny nebo konstrukce ocelové. V 60.–80. letech 20. století se u pláštů budov uplatnily boletické panely (Ostrava-Vítkovice, Ostrava hlavní nádraží, ústřední stavědlo Praha-Libeň).

Teoretické zásady organizace osobní dopravy formuloval architekt Josef Danda,¹⁵ výrazná osobnost tohoto období.¹⁶ Ústředním moti-

Obr. 5. Znojmo, výpravní budova projektovaná v roce 1870 architektem Carl Schlímp pro společné osobní nádraží dvou soukromých železničních společností, ÖNWB a Rakouské společnosti státní dráhy (StEG). Sbírka Mojmír Leštinský, 1905.

Obr. 6. Znojmo, výpravní budova z roku 1871 byla v roce 1945 zasažena náletem a výrazně poškozena. Ruiny nahradila v letech 1949–1952 podlouhlá novostavba s výškově diferencovanými hmotami v duchu funkcionalismu. Centrální vestibul vystřídala prostorná příjezdová a odjezdová hala. Foto: Alena Borovcová, 2020.

vem kompozice provozních částí výpravních budov, jejichž hmoty vycházely z účelu, se stala prostorná vícepodlažní odjezdová hala s výrazným průčelím, orientovaná do velkoryse otevřeného přednádražního prostoru vyhrazeného pro městskou hromadnou dopravu. Horizontální kompozici vyvažoval kontrast s vertikální budovou (Ostrava hl. n. – pošta, Havířov – věžový obytný dům, Pardubice – hotel, Cheb – provozní budova).

Jedno- nebo dvoupodlažní hala, kterou často doplňovala po obvodu galerie, měla vytvořit dostatečný prostor pro oddělené proudy odjíždějících a příjezdějících cestujících, ale současně poskytnout i místo klidu pro čekání i komplexní služby a zázemí k odbavení a občerstvení. Přívětivé prostředí měly vytvářet vhodné materiály a barevnost dlažeb a obkladů, praktický a pohodlný mobiliář a pro tuto etapu příznačná výtvarná díla. Každý interiér byl navrhován individuálně, ať už šlo o barevnou kombinaci dlažeb (keramika, mramor) nebo návrhy nábytku (lavičky, stoly pro odložení zavazadel). Mnohé stavby byly ovlivněny bruselským stylem (Ostrava-Vítkovice, Karviná hl. n., Havlíčkův Brod ad.). Vedle galerie tvořil výrazný prvek interiéru haly plastický podhled (Ostrava-Vítkovice, Havířov, Ostrava hl. n., Kralupy nad Vltavou, Duchcov). Zapojení umělců je viditelné v solitérních výtvarných dílech¹⁷ (sochy, keramické plastiky, mozaiky, vitráže průčelí – Kralupy, Duchcov, Ostrava hl. n.), ale i návrzích zařizovacích předmětů a v uměleckořemeslných detailech (leptaná skla, členění zábradlí).

■ Poznámky

15 Josef Danda, *Naše železniční nádraží*, Praha 1988, s. 18.

16 Karel Hájek, *Josef Danda*, Praha 2007.

17 Martin Strakoš, *Architektura železničních nádraží druhé poloviny 20. století*, jejich umělecká výzdoba a památková péče, *Zprávy památkové péče* LXXV, 2015, č. 5, s. 441–442.

Významnými realizacemi tohoto období jsou např. v pořadí třetí funkcionalistická výpravní budova v Pardubicích (spolupráce Josefa Dandy s Karlem Řepou a dalšími, 1949–1958), Duchcov (Jan Hyliš, 1962), Klatovy (Josef Danda, 1959), Bílina (Jan Šrámek, 1967) nebo v Ostravě-Vítkovicích (Josef Danda, 1963–1967), prezentující bruselský styl. Formu haly orientované proskleným průčelím do přednádraží přejali i Dandovi následovníci např. v Havířově (Josef Hrejsemnou, 1964–1969), v Ostravě hlavním nádraží (Lubor Lacina a Vlasta Douša, 1967–1975) nebo v Kralupech nad Vltavou (Vlasta Douša, 1983–1986) ad.

Projekční činnost Josefa Dandy se nesoustředila jen na výpravní budovy. Z hlediska vývoje železniční architektury jsou významné i realizace stavebních věží s plochými, představenými střechami (Pardubice) a zejména soubor válcových věžových vodojemů tvořených železobetonovým skeletem s cihelnými vyzdívkami a horizontálními pásy oken z luxferových tvárnic (Hodonín, Staré Město u Uherského Hradiště, Praha-Běchovice, Kolín – dílny).

Do počátku 80. let 20. století spadá také postupné ukončování parostrojního provozu. Spolu s ním ztratily svou funkci drážní vodárny a další zařízení (zauhlovací jeřáby, popelové jámy apod.).

V období po listopadu 1989 se některým historickým budovám železnic dostalo plné rehabilitace autentického vzhledu. Např. u výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Svínov šlo doslova o zrození Fénixe z popela.¹⁸ V 90. letech 20. století byla zahájena postupná modernizace stavbou I. tranzitního železničního koridoru.¹⁹ Paralelně docházelo i na tratích mimo koridory ke zdařilým obnovám staveb, které nebyly památkově chráněny (např. Dobrá, Hnojník ad.).

Hodnocení historických vývojových etap v kontextu současného nakládání s historickým stavebním fondem a přístupu k novostavbám

Z předchozího přehledu vyplývá, že každá etapa reagovala na dobové požadavky vycházející primárně z provozu, přepravních nároků a společenské situace. Nejstarší období teprve vytvářelo nové funkční typy staveb, jejichž podoba odpovídala panujícím klasicismu. I následující typizace a praktická projekce normálily neubírala jejich tvůrcům na snaze vytvářet u všech typů staveb, tedy i zdánlivě bezvýznamných staveb, skladišť nebo výtopen, jistou architektonickou kvalitu. Plastické lízeny a zubořezy nebo kombinace cihelných prvků s ozdobným bedněním se uplatnily na veřejně přístupné výpravní budově i na skladišti.

Potřeba rozšiřování přijímacích budov uzlových stanic v poslední třetině 19. století a po-

čátku století 20. nebyla pokynem k demolici jejich předchůdkyň. Zůstaly zachovány v jejich blízkosti k umístění kanceláří, nocležen apod. Případně byly zakomponovány do celku (Břeclav, Hodonín, Svínov). Novostavby přímo reagovaly, slovy Aloise Riegla, „na současné umělecké chtění“ honosností veřejných prostor a jejich výzdobou v duchu historizujících slohů či prvků nastupující secese.

Každá z etap 20. století přinesla v podobě novostaveb novou kvalitu. Na straně druhé se ještě dnes vyrovnáváme s paralelním proudem druhé poloviny 20. století, který vedl k dehonestaci historické drážní architektury popřením její původní podoby všude panujícím břízolitem i utilitárním pojetím novostaveb neveřejných provozních budov.

Otázkou zůstává, jak budou příští generace popisovat etapu, kterou vytváříme dnes. Neměly by ji charakterizovat pouze kulturní památky s legislativní ochranou, absence velké části historického stavebního fondu způsobená demolicemi a utilitární stavby bez architektonických ambicí. Snad nebudou naši potomci nazývat 21. století obdobím kontejnerů nebo modulů. I ty se mohou stát praktickým řešením v provizorní situaci, jako např. při rekonstrukci Dolního nádraží v Brně,²⁰ ale chceme jimi skutečně nahradit malá malebná nádraží, jako je zastávka Sadská? Jejich pořizovací cena je srovnatelná s náklady na běžnou údržbu stávajících objektů.²¹

Protichůdné úkoly dvou organizací zřizovaných státem

Aktuální problém tkví ve střetu mezi snahou o zachování a využití historických železničních staveb a potřebou modernizace železniční infrastruktury provázené redukcí historických objektů. Oba póly prezentují organizace zřizované státem, jedna hospodář s jeho majetkem a druhá chrání jeho kulturní dědictví. Musí se nutně dostávat do kolize, nebo lze najít společná východiska?

Železnice a vlastnické vztahy po roce 1989

Od vzniku Československa v roce 1918 (kromě období 2. světové války) až do konce roku 1992 provozovala a vlastnila celou železniční infrastrukturu na našem území státní organizace Československé státní dráhy (ČSD),²² kterou od 1. ledna 1993 na území České republiky nahradily České dráhy (ČD) a na Slovensku Železnice Slovenskej republiky. S platností od 1. ledna 2003 zanikly České dráhy jako státní organizace a transformovaly se do dvou nástupnických subjektů, Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace, a Českých drah (ČD), akciové společnosti. Dne 21. prosince 2015 vláda schválila pře-

vení části majetku Českých drah na stát, tedy SŽDC. Převod zahrnoval 1051 nádražních a dalších 523 provozních budov a pozemků.²³ Prodej byl zdůvodněn opětovným soustředěním do rukou jednoho správce a zejména možnostmi financování staveb, které se tak stanou opět vlastnictvím státu, ze Státního fondu dopravní infrastruktury i využitím strukturálních fondů Evropské unie. Od 1. ledna 2020 změnila SŽDC svůj název na Správu železnic (SŽ).

Správa železnic a České dráhy jako vlastníci

Státní organizace Správa železnic (dále SŽ) provozuje železniční dopravní cestu a v souvislosti se zajištěním její údržby, provozuschopnosti a také modernizace hospodář jako vlastníci s majetkem, který ji tvoří,²⁴ tj. s většinou jejího stavebního fondu.

České dráhy jsou akciovou společností se stoprocentním podílem státu. Jako dopravce řídí a zajišťují nákladní a osobní přepravu (dceřiná společnost ČD Cargo atd.). Vlastní především movitý fond (vozový park ad.), ale také

■ Poznámky

18 Naděžda Goryczková – Jakub Bachtík (edd.), *Dědictví pout zbavené. 30 památkových obnoven za 30 let demokracie*, Praha 2019.

19 Tranzitní železniční koridory. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznici-infrastruktura/Tranzitni-zeleznici-koridory>, vyhledáno 30. 4. 2021.

20 Modulární sestava úspěšně sloužila po dobu výluky hlavního vlakového nádraží v Brně coby dočasná čekárna. Archiweb [online], 21. 8. 2020. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/press/modularni-sestava-uspesne-slouzila-po-dobu-vyluky-hlavniho-vlakoveho-nadrazi-v-brne-coby-docasna-cekarna>, vyhledáno 20. 9. 2020.

21 Tomáš Cafourek, Zchátralá nádraží dáme pryč. Kontejnery se lépe udržují, napadlo SŽDC. *IDNES.cz* [online], 21. listopadu 2018. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/zeleznice-nadrazi-szdc-modernizace-prodej-revitalizace.A181120_180834_eko-doprava_rts, vyhledáno 8. 7. 2021.

22 Zákon č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy, z 16. prosince 1992.

23 Tisková zpráva Ministerstva dopravy z 21. 12. 2015: *Vláda dnes schválila převod nádraží a souvisejícího majetku Českých drah na stát*. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-dnes-schvalila-prevod-nadrazi-a-souvisejicih>, vyhledáno 1. 8. 2021.

24 Zákon č. 77/2002 Sb., § 20, odst. 1 a 2, a § 38 a odst. 1, zákon č. 179/2008 Sb.



7



8

menší část nemovitého majetku železniční síť České republiky.

Koncepce nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

Ve snaze vyrovnat se s rozsáhlým stavebním fondem vypracovaly s platností od 29. ledna 2019 Ministerstvo dopravy, Správa železnic a Státní fond dopravní infrastruktury pětiletou „Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ (dále koncepce).²⁵ Stanice jsou podle vzorce daného součtem parametrů (např. frekvence cestujících, množství zastavujících vlaků) seřazeny do šesti kategorií podle významu. Pro správce objektů je definován postup určení životnosti, přičemž ekonomická životnost daná užitečností a využitelností je upřednostněna na úkor životnosti morální a fyzické. Stavby jsou podrobeny hodnocení sedmi konstrukčních skupin a podle procentuálního výsledku zařazeny do šestistupňové škály

(výborný stav – havarijní stav). Konečné hodnocení je součinem významu stanice a stavu objektu a slouží k plánování stavebních akcí a investic, případně demolice.

Stinné stránky a dopady koncepce

Popsaný postup hodnocení stavu objektů byl logickým krokem k rozvržení investic do modernizace a oprav. Koncepce se však ve výsledku stala nástrojem plošné likvidace staveb. Subjektivní pohled hodnotitele může běžné opotřebení vyžadující jen opravu posunout v nízkém procentuálním hodnocení do stupně velmi špatný stav a v konečném součinu mezi stavby dožilé a nepotřebné.

Přesto, že koncepce připouští, že přípravným pracím mohou předcházet jednání se zastupci města a dalšími nedrážními subjekty o možném využití, nebyly v mnoha případech jejich snahy o zachování stavby vyslyšeny. Zájemci o koupi byli odbyti už při ústním jednání

Obr. 7. Havlíčkův Brod, reprezentativní výpravní budova I. třídy projektoval v roce 1870 pro ÖNWB architekt Carl Schlömp. Sbírká Mojžíř Leštinský, 30. léta 20. století.

Obr. 8. Havlíčkův Brod, původní výpravní budova ÖNWB byla zbořena až po dostavbě její následovnice. Prostornou halu z přelomu 70. a 80. let 20. století prosvětluje prosklené průčelí orientované do přednádražního prostoru. Lichoběžníkový půdorys vychází z klínu tvořeného tratěmi. Foto: Alena Borovcová, 2019.

se správcem, vyměřením neadekvátní ceny nebo dopisem, že byla dána přednost jinému kupci, přičemž následovala demolice objektu.²⁶

Zavádějící je i užívání pojmu „rekonstrukce“. Stavební úpravy spočívající v redukci hmoty budovy nejsou nazývány částečnou demolicí. Přesto, že veřejnost vnímá rekonstrukce jako pozitivní akci slibující opravy a rehabilitaci do dobrého stavebního stavu, skrývají se pod tímto označením odlišné počiny. V Děřichově nad Bystřicí byla v rámci rekonstrukce zbořena historická výpravní budova a v její těsné blízkosti postavena přízemní novostavba. Ve Valšově je přes zájem nájemníků bytů o jejich odkoupení v rámci rekonstrukce plánováno ubourání patra a redukce do podoby přízemní stavby. Stejný osud čekal výpravní budovu v Holešově, o jejíž zachování s nabídkou nového využití projevilo intenzivní zájem samo město. Tlak veřejného mínění a médií nakonec vedl ke změně projektu, kdy historická budova zůstane zachována.²⁷

■ Poznámky

25 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>, vyhledáno 1. 8. 2021.

26 Autorka vychází z ústních i písemných svědectví osob, spolků i zastupitelů, kteří projevili zájem o zachování, koupi nebo pronájem konkrétní drážní stavby, nebo byli dlouholetými nájemníky drážních bytů a přes svou snahu o jejich koupi byli vypovězeni s tím, že stavba bude snížena o obytné patro nebo nahrazena utilitární minimalistickou novostavbou.

27 Bez demolice. Správa železnic soutěží napodruhé opravu nádraží v Holešově. Z dopravy [online]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/bez-demolice-sprava-zeleznic-soutezi-napodruhe-opravu-nadrazi-v-holesove-91430/>, vyhledáno 29. 9. 2021.

28 Transparentní proces pozbývání nepotřebného majetku je zveřejněn na webových stránkách Správy železnic. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/nemovitosti/transparentnost>, vyhledáno 8. 7. 2021.

Obr. 9. Hollabrunn (Rakousko), výpravní budova II. třídy byla postavena podle typového projektu ÖNWB. Cestujícím dnes slouží jen malý vestibul, ze kterého se vchází do prodejny potravin zabírající většinu přízemí. Pohled z přednádraží. Foto: Alena Borovcová, 2019.



9

Citovaná koncepce popisuje postup nakládání s objekty označenými jako nepotřebné nemovitosti, jejichž seznam je zveřejněn a nabízen k veřejnému prodeji.²⁸ Kdyby tento systém nabídky a upřednostnění prodeje před demolicí skutečně fungoval, nedocházelo by k tolika ztrátám staveb, o jejichž využití je zájem.

Chce-li být majitel dobrým hospodářem, nemůže prokazatelně vydat několikanásobně vyšší částku za demolici a utilitární novostavbu namísto finančních prostředků, které by získal prodejem nebo pronájmem.

Železniční stavební a technický fond jako součást kulturního dědictví

Stavební a technický fond železnic je svým charakterem neoddělitelnou součástí kulturního dědictví. V Ústředním seznamu kulturních památek ČR, který obsahuje přibližně 45 000 položek, je vedeno cca 250 železničních nemovitých objektů a souborů (staveb, mostů, tratí).

Národní památkový ústav jako odborná organizace památkové péče ve vědecko-výzkumných projektech systematicky vyhodnocuje dochovaný stavební a technický fond železničních tratí v kontextu jejich historického vývoje. Výzkum železniční sítě České republiky není logické omezovat správním územním členěním (například podle okresů apod.), ale je třeba postupovat po historicky opodstatněných cílech, kterými jsou trati konkrétní železniční společnosti (kmenové, doplňující a lokální trati postavené jednou společností, včetně jejich dalšího vývoje do současnosti). Výsledkem je odpovědný výběr staveb, které v Ústředním seznamu kulturních památek zastupují:

- 1. produkci projekční kanceláře konkrétní železniční společnosti (etapy do roku 1918),
- 2. produkci projekčních kanceláří spojených se změnami vlastnických vztahů od roku 1918 do současnosti,
- 3. konkrétní typizovaný projekt (normálie), kdy je vybrána jedna z několika opakovaných realizací,
- 4. funkční typ vázaný na dobově využívanou technologii (věžový vodojem = parní provoz, kruhová remíza, strážní domek = optické návesti apod.),
- 5. stylové pojetí vycházející z dobových slohových proudů,
- 6. urbanistické vazby, úlohu nebo provázanost stavby nebo železniční stanice s vývojem městské zástavby.

U každého objektu (stavby nebo mostu) jsou posuzovány také hodnoty tradiční (historická, uměleckohistorická, autorství, míra autenticity, řemeslné zpracování, produkt konkrétní firmy nebo továrny), její typičnost (prezentuje konkrétní typ např. konstrukce) nebo unikátnost (jediná dochovaná, poprvé použité technické řešení), parametry (nejvyšší, nejdelší), její zasazení a úloha v městském urbanismu (např. osová orientace hlavní třídy mezi nádražím a centrem), v krajině (krajinotvorný prvek).

Kritéria vycházejí z obecné metodiky hodnocení průmyslového dědictví z pohledu památkové péče a specifika daných vývojem oboru železniční dopravy (v případě železničních mostů také vývojem mostního stavitelství), jehož dílčí metodika je připravována.²⁹ Konečný výběr zohledňuje zastoupení daného architektonického, konstrukčního a materiálového řešení v Ústředním seznamu kulturních památek (ÚSKP).

Probíhající výzkumný projekt

Další projekt, který navazuje na dokončený výzkum dvou páteřních tratí, Severní dráhy císaře Ferdinanda a Severní státní dráhy, se zaměřuje na Rakouskou severozápadní dráhu (ÖNWB). V historickém kontextu jejího vzniku je dokumentována i Jihoseveroněmecká spojující dráha (SNDVB, obecně známější pod označením Pardubicko-liberecká dráha), vůči níž byla ÖNWB dceřinou společností. Trať ÖNWB vycházela z vlastního nádraží ve Vídni, jeho pražský protějšek v Těšnově ustoupil v roce 1985 stavbě magistraly. V součtu obou drah včetně území Rakouska činila celková délka všech tratí 1 397,572 km.

Výzkum probíhá podle ověřené metodiky plošnou terénní dokumentací všech objektů (staveb, mostů, tunelů). Dochovaný fond je tří-

děň do jednotlivých vývojových etap a po doplnění rešerší z dostupné literatury a průzkumu historické plánové dokumentace vyhodnocen z pohledu památkové péče. Rozsáhlý projekt vyžaduje provedení ve víceletém horizontu, který bohužel koliduje s rychle postupující „selekci“ staveb ze strany vlastníka. V mnoha případech byla provedena fotografická dokumentace před plánovanou demolicí. Např. v Horce u Staré Paky obývala opuštěnou rozlehlou výpravní budovu SNDVB už jen důchodkyně. Protilehlé patrové stavby obytného domu s vodárnou, kde zůstaly zachovány nýtované válcové nádrže, byly původně spojeny přízemní výtopnou. Výtopna byla v době terénního výzkumu už zbořena. Obyvatelé bytu ve vodárně byli informováni o plánované demolici. Objekty v Horce patřily k posledním dochovaným stavbám z období první etapy výstavby SNDVB. Stanice pro dnešní železniční provoz ztratila svůj význam.

Odlisným příkladem je nádraží v Nymburce. Stanice v úseku Kolín – Mladá Boleslav byla pro společnost ÖNWB strategickým místem, kde umístila v roce 1870 své dílny. Z první eta-

■ Poznámky

²⁹ Miloš Matěj – Michaela Ryšková, *Metodika hodnocení a ochrany průmyslového dědictví z pohledu památkové péče* = *Methodology for the Evaluation and Protection of Industrial Heritage from the Perspective of Heritage Management*, Ostrava 2018, s. 200.

³⁰ O nové podobě hlavního nádraží v Nymburce rozhodnou sami Nymburáci v anketě Zbourat nebo zachovat? Rádio patriot [online]. Dostupné z: <https://radiopatriot.cz/2020/11/26/o-nove-podobe-hlavniho-nadrazi-v-nymburce-rozhodnou-sami-nymburaci-v-ankete-zbourat-nebo-zachovat/>, vyhledáno 30. 11. 2020.



11



10



12

Obr. 10. Langenzersdorf (Rakousko), výpravní budovu postavila na místě předchozího dřevěného provizoria Severní dráha císaře Ferdinanda. Stanice leží v úseku Floridsdorf – Stockerau, který od KFNB v roce 1871 převzala ÖNWB. Pohled z přednádraží. Foto: Alena Borovcová, 2019.

Obr. 11. Langenzersdorf (Rakousko), na přístřešek drážní strany výpravní budovy navazovala původně první kolej. Dnes je součástí venkovního posezení kavárny, ve kterou se proměnil celý interiér přizemí. Provozovaná trať je od budovy dnes vzdálena a oddělena nově vzniklým dvorem a zdí. Foto: Alena Borovcová, 2019.

Obr. 12. Langenzersdorf (Rakousko), výpravní budovu si od Rakouských spolkových drah (ÖBB) pronajali manželé Löfflerovi, kteří citlivě rekonstruovali interiéry pro nové využití jako kavárnu. Vnější vzhled stavby zůstal zachován. Foto: Alena Borovcová, 2019.

py stavby projektované architektem Carlem Schlimpem jsou dosud zachovány např. výpravní budova, typizovaná vodárna, ale také unikátní čtvrt obytných domů pro drážní zaměstnance. Záměr modernizace tohoto železničního uzlu původně zcela ignoroval historické hodnoty a počítal s demolicí výpravní budovy. Teprve občanská iniciativa podpořená peticí vyvolala diskusi o možnostech vytvoření variant architektonicky kvalitního řešení s respektem k historickým vazbám.³⁰

Je zřejmé, že obě státem zřizované organizace, Správa železnic a Národní památkový ústav, plní svědomitě svoji úlohu. Pokud však nedojde k synchronizaci jejich činností formou vzájemné spolupráce, informovanosti a respektu, povede konflikt zájmů ke škodám, které ohrozí dopravu i kulturní dědictví.

První kroky k vzájemné komunikaci

Generální ředitelka NPÚ jmenovala v roce 2013 pro řešení otázek zachování kulturního dědictví železnic Komisi pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy (dále železniční komise),³¹ jejímiž členy jsou vedle pracovníků NPÚ a odborníků také zástupci Správy železnic a Českých drah. Železniční komise se schází jednou až dvakrát ročně primárně s cílem posoudit návrhy na prohlášení kulturní památkou (dále jen návrhy), které předkládají územní pracoviště NPÚ. Během diskuse nad jednotlivými objekty jsou formulovány památkové hodnoty, urbanistické vazby a ze strany správce sděleny záměry v rámci provozu, využití, případně projekční nebo stavební činnosti na předmětné trati. Od roku 2013 proběhlo celkem 10 komisí, na kterých bylo projednáváno cca 70 návrhů na prohlášení objektů, souborů nebo tratí kulturní památkou, některé opakovaně. Výsledkem hlasování je doporučení nebo nedoporučení prohlášení za kulturní památku. Zápis z jednání železniční komise je spolu se samostatným odborným vyjádřením Metodického centra průmyslového dědictví přílohou návrhu, který ministerstvu kultury předkládá místně příslušné územní pracoviště NPÚ.

Případy, kdy je podán návrh na prohlášení dopravní stavby spadající do oblasti moderní architektury (např. výpravní budovy v Duchcově, Kralupech nad Vltavou nebo Bystřici pod Hostýnem), jsou paralelně posuzovány odbornými hledisky železniční komise i Komise pro ochranu památkového fondu vzniklého ve druhé polovině 20. století.³²

Doporučení komise není vždy zárukou, že objekt skutečně zůstane zachován. Zdlouhavý legislativní proces a neinformovanost mezi sek-

cemi Správy železnic např. zapříchily zateplení výpravní budovy v Hrušovanech nad Jevišovkou, která je součástí souboru staveb bývalé Rakouské společnosti státní dráhy doporučeného k prohlášení kulturní památkou, nebo hrozící ztrátu dnes již unikátních stavědlových věží v Brně, kde se doslova za pět minut dvanáct podařilo zabránit demolici.

I přesto, že je komise primárně zaměřena na posuzování návrhů, stala se příležitostí pro předávání informací a metodickou diskusi mezi vlastníkem a NPÚ a přizvanými odborníky nad problematikou kauzami obnovy kulturních památek, zejména mostů.

Memorandum

Hodnocení návrhů na prohlášení kulturní památkou představuje jen segment problematiky obnovy železničních staveb a možností zachování. Neexistence platformy, kde by mohly být diskutovány plánované modernizace tratí, připravované projekty ze strany SŽ a nutná provázanost se zpracováním výzkumů a přípravy návrhů na straně NPÚ, vedla v roce 2021 k dalšímu, doufejme účinnému kroku, zpracování textu memoranda o vzájemné spolupráci mezi NPÚ a SŽ. Jeho náplní by neměla být jen otázka prohlašování objektů kulturními památkami, ale hlavně hledání cesty, jak zachovat památkové hodnoty (i u staveb bez legislativní ochrany), hledání možností nového využití, konverzí a kvalitní architektonické produkce bez kolize s potřebou ekonomické efektivity a moderní a bezpečné dopravy.

Závěr

Památkový zákon je zárukou legislativní ochrany hodnotných staveb, ale současně by neměl být vnímán jako činitel limitující vztah ke kulturnímu dědictví v celospolečenském smyslu. Neprohlášení objektu kulturní památkou neznamena, že stavba nemá žádné hodnoty, a také nemůže být primárním impulzem k její demolici. Naopak zachování historického stavebního fondu (ať zákonem chráněného, či ne) je věcí zralého společenského vědomí, v jistém smyslu i národní hrdosti či z pohledu vlastníka jisté formy firemní loajality či respektu k dílu našich předků. Pravidelná údržba, vhodné provozní úpravy, nové využití prostor, aktivní nabídka prodeje nebo pronájmu dalším subjektům a kvalitní architektura novostaveb jsou předpokladem zachování kulturního dědictví budoucím generacím.

Rok 2021 jmenovala Evropská unie Evropským rokem železnice. Pro Národní památkový ústav je rokem vytvoření platformy pro vzájemnou spolupráci a hledání společné koncepce se správci objektů železniční sítě České republiky.

Článek vznikl v rámci dílčího cíle „Železniční doprava“ výzkumné oblasti Industriální dědictví, financované z institucionální podpory Ministerstva kultury na dlouhodobý koncepční rozvoj (IP DKRVO).

Mgr. Alena BOROVCOVÁ, Ph.D.
NPÚ, ÚOP v Ostravě
borovcova.alena@npu.cz

■ Poznámky

31 Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy. Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs/npu-a-pamatkova-pece/npu-jako-instituce/povinne-zverejnovane-informace/poradci-a-poradni-organy/komise-zeleznicni-doprava>, vyhledáno 29. 9. 2021.

32 Komise pro druhou polovinu 20. století. Dostupné z: <https://www.npu.cz/cs/npu-a-pamatkova-pece/npu-jako-instituce/povinne-zverejnovane-informace/poradci-a-poradni-organy/komise-pro-druhou-polovinu-20-stoleti>, vyhledáno 29. 9. 2021.