



Ministerstvo kultury



Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

Telefon: 257 085 111
Fax: 224 318 155
E-mail: epodatelna@mkcr.cz

V Praze dne 29. 3. 2018
Č. j. MK 22137/2018 OPP
Sp. zn. MK-S 11727/2016 OPP

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče **prohlašuje** podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, oba ve znění pozdějších předpisů, **železniční most v km 458,755 trati (Wien NWB) - Kolín - Děčín východ, obec Děčín, část obce Děčín XIII – Loubí, za kulturní památku.**

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je účastníkem řízení: Správa železniční a dopravní cesty, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 70994234.

Nedílnou součástí výroku tohoto rozhodnutí je zakres umístění kulturní památky do kopie katastrální mapy.

Odůvodnění

Ministerstvo kultury obdrželo dne 9. 11. 2016 návrh Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Ústí nad Labem na prohlášení železničního mostu v km 458,755 trati (Wien NWB) - Kolín - Děčín východ, za kulturní památku s níže uvedeným popisem a odůvodněním:

„...stručný popis:

Železniční most je součástí železniční trati číslo 073 a nachází se necelé 2 kilometry severně od děčínského Tyršova mostu, klene se přes řeku Labe a tvoří tak spojnicí mezi oblastmi Loubí a Prostředního Žlebu. Zajímavostí je, že na Loubské straně Labe most směřuje železnici přímo do tunelu vedoucího napříč kopcem známým jako Kvádrberk. Tento kamenem vyzděný tunel je 410 metrů dlouhý a vede do děčínské kotliny nedaleko Střelnice. Železniční most v Děčíně je nejnižší položený most přes řeku Labe na území České republiky a je také jedním z posledních příhradových mostů se Zachovalými původními konstrukcemi, který se nachází na hlavních železničních tratích v českých zemích. V úzkém labském údolí umožňuje situační poloha mostu poloměr oblouku trati 200 metrů, díky čemuž mohly vlaky zatáčet do údolí tehdy obvyklou provozní rychlostí.

Most byl vybudován mezi Děčínem a Prostředním Žlebem v roce mezi léty 1873 až 1874 společností Rakouské severozápadní dráhy (ÓNWB - Österreichisch Nordwestbahn). Autorem celkového konceptu železnice v labském údolí byl Konrád Wilhelm Hellwag, stavební ředitel rakouské Severozápadní dráhy a rodák z Eutinu v Holštýnsku. Podle tohoto konceptu byly ve vídeňské kanceláři pod vedením vrchního inspektora Eduarda Gerlicha provedeny výpočty a narysovány plány mostních konstrukcí. Provedení stavby na místě řídil švýcarský inženýr Jakob Mast, předseda stavebního oddělení Děčín, kterému byl jako vedoucí stavby přidělen inženýr Cecerle. Most sloužil v původním stavu až do roku 1927, kdy byla nahrazena konstrukce mostovky, tak aby odpovídala zvyšujícím se nárokům na její nosnost.

Na základě úhlu 45°, ve kterém most Labe překonává a s ohledem na šířku řeky je celková délka mostu cca 252 metrů. Byl naplánován s pilířem ve vodoteči uprostřed řeky, se dvěma pilíři u břehů a s předmostími, jejichž stavbu provedla vídeňská stavební firma Gebrüder Klein a Schmoll & Gaetner, která se specializovala na základové práce a práce se stlačeným vzduchem a podílela se na mnoha významných projektech, jako byl například Labský most v Ústí nad Labem (1872 - 1873). Pilíře jsou tvořeny kvádry jemnozrného pískovce pocházejícího z několika kamenolomů v oblasti Labských pískovců, spojenými výhradně hydraulickou vápennou maltou z Kufsteinu. Při stavbě březních pilířů musely být překonány usazeniny o průměrné mohutnosti 7,3 metrů, aby se dosáhlo pískovcového skalnatého podloží, na kterém mohly být pilíře vystavěny. V řece na místě budoucího středního pilíře se nacházely usazeniny o průměrné mohutnosti až 10 metrů. A protože se šterkové, pískové a kamenné usazeniny nacházely pod vodou, byl pilíř zapuštěn pomocí kesonů za použití stlačeného vzduchu.

Železniční most v Děčíně má čtyři pole s opěrnými vzdálenostmi 25-101-101-25 metrů a jeho mostovka je, vzhledem k extrémní šikmosti mostu, tvořena výjimečné Zachovalou konstrukcí tvořenou několikanásobnými příhradovými nosníky. Tato mostovka pochází z roku 1927, kdy byla původní Vysloužilá nahrazena novou, která se montovala na pilířích vedle té stávající, a pak se na ni jen převedl provoz. Spodní konstrukce mostu je koncipována pro dvoukolejný provoz, avšak skutečně zřízena byla pouze jedna kolej a k uvedení do provozu druhé nikdy nedošlo. Opery a pilíře mostu jsou postaveny z tesaných pískovcových kvádrů. Nosné konstrukce situované nad Labem jsou 2x68 metrů dlouhé ocelové příhradové se spodní mostovkou a nad oběma předpolími se nachází prvkové mostovky s velmi malou stavební výškou o délce 2x15 metrů.

datace včetně vývojových etap:

Most byl postaven mezi léty 1873 až 1874 a rekonstruován v roce

1927. **současný stav věci:**

Dobrý, avšak dochází ke korozi materiálu a tvorbě rzi z důvodu stáří posledního nátěru (1967).

způsob užívání věci:

Dopravní využití.

zdůvodnění návrhu:

Železniční most v Děčíně, jehož autorem byl Konrád Wilhelm Hellwag, hlavní inženýr Rakouských severozápadních drah, je nejnižší položený most přes řeku Labe na území České republiky a je také jedním z posledních příhradových mostů se zachovalými původními konstrukcemi, který se nachází na hlavních železničních tratích v českých zemích. Most nabývá na významu i faktem, že při stavbě mostních pilířů, zvláště pak prostředního situovaného ve vodoteči, byla použita technologie pracující s tak zvanými kesony. Tato stavební metoda byla uvedena do praxe v průběhu 19. století a na našem území byla také použita například v Praze při stavbě Palackého mostu v roce 1876.

Železniční most je významným krajinotvorným prvkem okolí kopce Kvádrberg, skrz který vede tunel s železniční tratí pokračující na druhý břeh Labe právě prostřednictvím zmíněného mostu. Také je neopomenutelnou součástí hospodářského, industriálního i urbanistického rozvoje města a to díky svému přispění k rozvoji železniční dopravy. Zajímavost a unikátnost mostu spočívá také v použitých konstrukčních prvcích a stavebních technologiích, jakými byly například speciální kesony se zabudovanými korečkovými rypadly.“

Ministerstvo tento podnět vyhodnotilo a v uvedené věci zahájilo správní řízení.

Magistrát města Děčín, úsek státní památkové péče, jako příslušný správní orgán památkové péče, ve svém dopise ze dne 16. 8. 2017 č.j.MDC/76829/2017, vyjádřil s prohlášením předmětné věci za kulturní památku **souhlas**, a to s následujícím odůvodněním:

„Most byl postaven v roce 1874 jako součást spojky pravobřežní trati Vídeň - Berlín Rakouské severozápadní dráhy s tratí Praha - Drážďany na levém břehu Labe. Stavbu prováděla společnost Rakouské severozápadní dráhy. Stavba trati i mostu byla navržena Ing. Eduardem Gerlichem a Ing. Konrádem Wilhelmem Heliwagem, kteří se významně podíleli na stavbě trati přes Gotthardský průsmyk (stavbu nejen projektovali, ale i vedli).

Ing. Gerlich se též podílel na vybudování železniční stanice Děčín - Dolní nádraží, jejíž budova je kulturní památkou a s Ing. Heliwagem a arch. Schlimpem pak na železniční stanici Praha - Těšnov, která byla v roce 1985 zlikvidována. Jeho dílem byl i dvoupatrový železný most v Ústí nad Labem pro pěší, auta a povozy v dolní části a v horní pro vlaky. Most byl poškozen na konci války bombardováním centra města a v roce 1958 byl zdemolován.

Most v Loubí je na pravém břehu přímo napojen na tunel pod „Šibeničním“ vrchem, na levém břehu se napojuje na kolejiště nádraží Děčín-Prostřední Žleb. K tunelu je trať vedena v hlubokém zářezu, vedle něhož, na vyšší úrovni, je vedena vlečka pro překladiště loubí, která do prostor překladiště ústí dalším tunelem. Ulice, vedoucí kolmo na tyto tratě překonává dráhu mostem, vlečku přejezdem. S vybudováním mostu, trati a tunelů byl zároveň vybudováno stavebníkem třetí a největší lodní překladiště v Děčíně.

Konstrukce mostu je tvořena spojitými nosníky se čtyřnásobnou příhradovinou, neboť most nepřekonává řeku kolmo, ale ve velmi ostrém úhlu. Díky tomu byl v době svého vzniku nejdelším mostem na našem území. Založení pilířů bylo prováděno revolučním způsobem pomocí kesonů, korečkového rypadla a automatické lopaty.

Most je nejen posledním mostem na území republiky, ale i jeden z posledních, který se dochoval v původním stavu, bez zásadních zásahů. Největší oprava mostu se prováděla ve 20.tých letech XX. století, po cca 50-ti letech užívání, kdy byla provedena nová ocelová konstrukce jako kopie té původní. O kvalitě provedených prací svědčí i to, že bez další zásadní údržby je most téměř sto let stále funkční. Dalším významným zásahem byla elektrifikace trati a provedení nového nátěru v 60.tých letech XX. století.

Záměrem vlastníka je tento most nahradit novým, který však již nerespektuje stávající konstrukční řešení a místo této subtilní konstrukce navrhuje příhradové nosníky běžné užívané, např. na železničním mostě přes Labe spojující Děčín - hlavní nádraží a Děčín - východní nádraží. Z předloženého diagnostického průzkumu mostu z 20. 11. 2014 vyplývá, že most není v nejlepším stavu, ale lze ho opravit. Je otázkou, jaké finanční náklady by si oprava mostu vyžádala, což je však nejdůležitější otázka pro vlastníka.

Z celkového řešení železničního dopravního uzlu v Děčíně, který nedoznal od svého vzniku zásadních změn, vyjma zrušení železniční vlečky pod zámek a přeložení části trati kvůli výstavbě nového silničního mostu, je zřejmé, že hlavní roli hrála funkčnost celého systému. Byl ale i kladen velký důraz na estetickou stránku věci. To dokládají nejen výpravní budovy,

ale třeba portály tunelů, které jsou na hlavních tratích ve městě tři, nebo právě železniční mosty přes Labe. I když jeden z mostů již svou původní konstrukci nemá několik desítek let, je dochována na historických fotografiích a pohlednicích. Je zřejmé, že mosty byly navrženy i provedeny velmi kvalitně, neboť most v Loubí dodnes bez velkých oprav slouží nákladní dopravě, a v případě povodní pak spolu s výše položeným mostem zajišťuje po železnici dopravní obslužnost obou částí města.

Celé řešení železničního uzlu bylo navrženo špičkovými inženýry své doby a dosud nebylo potřeba do tratí nijak zasahovat, což potvrzuje nadčasovost jejich řešení.

Ing. Gerlich a Ing. Hellwag jsou do dnešních dob významnými osobnostmi ve vývoji železniční dopravy, jimi navržené trati slouží dosud bez větších zásahů. Trať na Gotthard je užívána dodnes, byť doznala změn, a dokladuje tak, že řešení výše jmenovaných je stále funkční, stejně jako jimi navržená trasa Vídeň - Znojmo - Kolín - Mělník - Děčín. Most v Loubí je svým konstrukčním řešením a polohou ojedinělým a potvrzuje odborný věhlas svých tvůrců. Patří k málu dochovaných děl tohoto typu do současnosti, bez zásadních změn, jak je shora vedeno. Konstrukční řešení ctí i oprava ve 20. letech minulého století.

Magistrát města Děčín jako orgán státní památkové péče souhlasí s prohlášení železničního mostu v Děčíně XIII-Loubí za kulturní památku.

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor kultury a památkové péče, ve svém vyjádření č. j. 409/KP/2017 ze dne 1. 8. 2017 prohlášení uvedené věci za kulturní památku doporučil s níže uvedeným odůvodněním:

„... Most byl vybudován v letech 1873–1874 Rakouskými severozápadními dráhami. Při výstavbě byla použita technologie pracující s kesony, která byla do praxe uvedena právě v 19. století, V roce 1927 byla nahrazena konstrukce mostovky. V současnosti dochází ke korozi materiálu, poslední nátěr byl proveden v roce 1967. Železniční most v Děčíně je nejnižší položený přes řeku Labe na území České republiky. Zajímavostí také je, že řeku Labe překonává v úhlu 45°. Most je jedním z mála příhradových mostů se zachovalou původní konstrukcí...

Z výše uvedených důvodů splňuje železniční most v km 458,755 - Kolín - Děčín východ podmínky ust. § 2 písm, a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, je dokladem zejména tvůrčích schopností a práce člověka, a proto ho díky především architektonickým hodnotám doporučujeme k prohlášení za kulturní památku...“

Ve smyslu ustanovení § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byl o podání návrhu písemně vyrozuměn vlastník věcí navržených na prohlášení za kulturní památku, a v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, mu bylo umožněno, aby se před vydáním rozhodnutí vyjádřil k podkladům, které Ministerstvo kultury v průběhu řízení shromáždilo. Vlastník této možnosti nevyužil.

Po vyhodnocení výše uvedených podkladů, které shodně prohlášení předmětného mostu za kulturní památku doporučují, jednotlivě i ve vzájemných souvislostech, dospělo Ministerstvo kultury k následujícímu závěru:

Železniční most v km 458,755 trati (Wien NWB) - Kolín – Děčín je nejnižší položený mostem přes řeku Labe na území České republiky, a je také jedním z posledních příhradových mostů se zachovalými původními konstrukcemi, který se nachází na hlavních železničních tratích v českých zemích.

Je dokladem zcela ojedinělého konstrukčního řešení, kdy vzhledem ke skutečnosti, že most nepřekonává řeku kolmo, ale v ostrém úhlu 45 stupňů, je konstrukce mostu tvořena

spojitými nosníky se čtyřnásobnou příhradovinou. V době svého vzniku byl rovněž nejdelším mostem na našem území. Založení pilířů bylo prováděno revolučním způsobem pomocí kesonů, korečkového rypadla a automatické lopaty. Z hlediska památkové péče proto předmětný most představuje velmi cenný objekt velké historické hodnoty s vysokou mírou autenticity, dokládající tvůrčí schopnosti a práci člověka a dotvářející charakter a urbanistickou strukturu krajiny, v které je dominantou.

Ministerstvo kultury by rádo zdůraznilo, že jedním z podstatných důvodů pro prohlášení předmětného mostu byla snaha o jeho zachování přibližně v daných parametrech, a to jak po vizuální, tak zejména konstrukční stránce. Památkově chráněných mostů z poslední třetiny 19. století je v České republice velmi málo, a právě v souvislosti s plánovanou razantní obnovou mostu, která by nerespektovala stávající unikátní konstrukční řešení, naléhavě vyvstává potřeba vybrané zvlášť hodnotné mosty, reprezentující jednotlivá konstrukční řešení a postupy, chránit. Železniční most v km 458,755 trati (Wien NWB) - Kolín – Děčín, východ k těmto výjimečně hodnotným objektům patří, a plánovanou rekonstrukci lze dle názoru Ministerstva kultury uskutečnit v souladu se zásadami památkové péče.

Na základě výše uvedeného Ministerstvo kultury konstatovalo, že **železniční most v km 458,755 trati (Wien NWB) - Kolín - Děčín východ, obec Děčín, část obce Děčín XIII – Loubí**, svým umístěním, charakterem, historickou, architektonickou i urbanistickou hodnotou a vysokou mírou autenticity splňuje podmínky ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, pro prohlášení věci za kulturní památku.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení rozklad. Lhůta pro podání rozkladu počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu den následující po dni, kdy bylo toto rozhodnutí doručeno. Doručení písemnosti upravuje § 23 a § 24 správního řádu, který stanoví, že nebyl-li adresát tohoto rozhodnutí zastižen, rozhodnutí se uloží v provozovně provozovatele poštovních služeb. Jestliže si adresát uložené rozhodnutí ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy bylo rozhodnutí k vyzvednutí v provozovně provozovatele poštovních služeb připraveno, nevyzvedne, považuje se rozhodnutí podle § 24 odst. 1 správního řádu za doručené posledním dnem této lhůty (od tohoto dne běží v tomto případě lhůta pro podání rozkladu). Doručení písemnosti pomocí datové schránky upravuje § 17 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, který rovněž stanoví přednostní doručování dokumentů prostřednictvím datové schránky. Nepřihlásí-li se adresát do své datové schránky ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručený posledním dnem této lhůty. O rozkladu proti tomuto rozhodnutí rozhoduje ministr kultury. Rozklad se podává u Ministerstva kultury na výše uvedenou adresu.

Mgr. Ing. Eva Trejbalová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

Zákres umístění kulturní památky železničního mostu v km 458,755 trati (Wien NWB) - Kolín - Děčín východ, obec Děčín, část obce Děčín XIII – Loubí, nedílná součást výroku rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. MK 22137/2018 OPP ze dne 29. 3. 2018.

