

# **Stručně o historické výpravní budově hlavního nádraží v Nymburce**

**Marek Ďurčanský  
Jan Červinka**

**leden 2021**

Po zveřejnění ankety o budoucnosti historické výpravní budovy hlavního nádraží v Nymburce na konci listopadu 2020 se poměrně intenzivně diskutovalo na oficiálním facebookovém profilu města Nymburka a objevilo se také několik článků v místním tisku. Nikdo si ovšem nedal tu práci, aby se pokusil poskytnout alespoň základní údaje o minulosti objektu, který je dnes nejstarší dochovanou železniční budovou v Nymburce a jednou z nejstarších dochovaných nádražních budov v celém regionu. Jak je to s její historickou a architektonickou hodnotou? Jak moc je původní? Jak byla dříve vnímána? A jak je provázána s dějinami Nymburka? Aby byly odpovědi na tyto otázky uspokojivě zodpovězeny, bylo by vhodné podniknout stavebněhistorický průzkum jako běžný nástroj užívaný v souvislosti s historickou architekturou. To by ale byl úkol přinejmenším na několik měsíců.

Protože ani krátký, souvislý text na téma stavebněhistorického vývoje nádražní budovy není k dispozici, pokusili jsme se na základě dosavadní literatury několik důležitých údajů v chronologickém sledu shrnout. Popudem nám byla i příprava „Otevřeného dopisu na podporu zachování historické budovy hlavního nádraží v Nymburce“, zveřejněného v prosinci 2020. Výčet podporovatelů – profesních organizací a spolků i osobností a autorit ochotných připojit svůj název nebo jméno pod tento dopis v rekordně krátkém čase – je dostatečně reprezentativním vyjádřením názoru odborné veřejnosti na budoucnost historické výpravní budovy. Snažili jsme se neopomenout ani obrazové prameny.

Počátky dráhy v Nymburce jsou spojené se všeobecným rozvojem a podporou dopravních cest v Rakousko-Uhersku po porážce monarchie v prusko-rakouské válce roku 1866. Zdejší přípravný výbor pro

výstavbu železnice v úseku Kolín – Mladá Boleslav se ustavil už v následujícím roce a záhy se připojil ke vznikající společnosti Rakouská severozápadní dráha. Za její koncepcí stál významný německý dopravní stavitel Wilhelm Hellwag. Pro výstavbu železnice se podařilo zakoupit rozsáhlé pozemky na tehdejší Bobnickém předměstí Nymburka.

Na přelomu 60. a 70. let 19. století už byla rozpracována typologie drážních budov, které byly ve velkém počtu stavěny po celém Rakousko-Uhersku. Pro výpravní budovu v Nymburce byl na základě očekávané frekvence cestujících a významu nádraží vybrán neorenesanční jednopatrový typ II.B, za jehož projektem stála další významná osobnost rakouské železniční architektury Karl Schlimp. Do provozu byla výpravní budova uvedena v roce 1870. Rychlý rozvoj železnice v širším regionu, zejména výstavba tratí do Prahy a Děčína hned v následujících letech, stejně jako rozhodnutí o vybudování logistického a administrativního centra Rakouské severozápadní dráhy právě v Nymburce radikálně zvětšily význam města jako železničního uzlu. Výpravní budova tak byla již v roce 1873 zvýšena o jedno podlaží a rozšířena o dva přízemní přístavky s dopravní a telegrafní kanceláří na jedné a restaurací na druhé straně a přibyla nástupištní veranda. V té době už vznikala rozsáhlý areál úřednické a dělnické kolonie v bezprostřední blízkosti.

Tím byly výraznější zásahy do vnější podoby původní, nyní dvoupatrové výpravní budovy de facto u konce. Úpravy z následujícího období, kdy nádraží provozovala společnost Rakouská severozápadní dráha, se omezily na přízemní přístavky (konkrétně na jejich prodloužení v letech 1884 a 1896). Kapacita výpravní budovy byla na přelomu století i tak opět nedostačující a opakované

Pohled na výpravní budovu od severozápadu na počátku 20. století. Veranda se otvírala do kolejiště, které osvětlovaly lucerny.

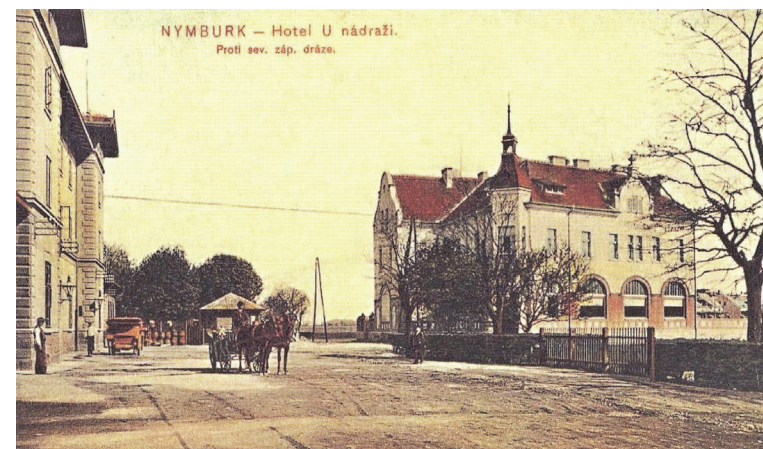
Soukromá sbírka

Východní část výpravní budovy sloužila a dodnes slouží jako restaurace. Snímek z verandy dokládá tehdejší vysokou úroveň a společenskou prestiž jak cestování po železnici, tak samotného restauračního zařízení kolem roku 1900.

Soukromá sbírka

Ve východní části přednádražního prostoru byl ve vazbě na cestování po železnici vystavěn Hotel U Nádraží. Za ním se rozprostírala směrem k cukrovaru pole, na nichž později vyrostla nová zástavba. Počátek 20. století.

Soukromá sbírka







Výpravní budova s přednádražním prostorem od jihozápadu v první polovině 20. století. Po vybudování nádraží se kolem rozprostírala pole, později před budovou vznikl úhledný park, který pak vystřídalo méně přívětivé autobusové nádraží. Jeho část byla později přeměněna na parkoviště.

Polabské muzeum –  
Vlastivědné muzeum  
Nymburk



Ve východní části výpravní budovy se v druhé polovině 20. století nalézalo kulturní středisko pro cestující. Nepůvodní zábradlí na verandě se dochovalo dodneška.

Soukromá sbírka

podněty ze strany města vyvolaly vznik projektu na rozsáhlou přístavbu směrem k městu, který byl ministerstvem železnic schválen v roce 1912. Jeho autorem byl vídeňský architekt Emerich Richter, známý mj. svým podílem na budově tamní továrny Kronenbrotwerke. Realizaci přístavby ale zabránila 1. světová válka. Masivní využití železnice v jejím průběhu nedostatečnou kapacitu nymburské výpravní budovy ještě zvýraznilo. Stala se tak dokonce předmětem poslaneckého návrhu v říšské radě, aby byla postavena zcela nová moderní výpravní budova a stávající využita pro ubytování zaměstnanců.

Areál železniční „kolonie“ fungoval v období Rakousko-Uherska jako svébytné město ve městě. Byl do značné míry soběstačný v hospodářských i jiných otázkách (na začátku 80. let 19. století byla např. pro děti části zaměstnanců otevřena německojazyčná škola), formálně ale v běžných správních záležitostech podléhal místním úřadům. Složení obyvatelstva nymburské železniční kolonie přinášelo i národnostní spory, zejména česko-německé. V ekonomickém, urbanistickém a demografickém ohledu ale hrála přítomnost významného železničního uzlu v rozvoji města zásadní roli. Jen samotný počet obyvatel Nymburka se ze tří tisíc na počátku 70. let 19. století do vypuknutí světové války takřka ztrojnásobil. Rakouská severozápadní dráha byla v roce 1909 zestátněna; v té době dráhy v Nymburce zaměstnávaly přes 700 úředníků a plně kvalifikovaných zaměstnanců. Spolu s pomocným personálem a rodinami zaměstnanců tak počet osob vázaných na železnici dosahoval několika tisíc.

V meziválečném období zprvu nymburské nádraží spadalo pod ředitelství státních drah v Hradci Králové, které připravovalo výstavbu nové výpravní budovy. Tyto plány

přerušily administrativní důvody (převedení tohoto úseku dráhy pod ředitelství státních drah Praha-jih). Nové vedení přišlo posléze s vlastním projektem, počítajícím s rozšířením stávající budovy směrem do města a de facto se tak vracelo k předválečnému návrhu. Tehdy (1928) také ve věci projektu nové výpravní budovy intervenovalo nymburské obecní zastupitelstvo na ministerstvu železnic. Po srovnání předpokládaných nákladů na stavbu nové budovy a rozšíření stávající budovy (varianta s novostavbou vycházela jako více než čtyřnásobně dražší) ministerstvo rozhodlo pro levnější variantu, ani ta však vzhledem k hospodářské krizi v následujících letech nebyla realizována.

Situace historické výpravní budovy tak od konce 19. století představovala jakési trvalé provizorium. Podobně ji asi vnímal i Bohumil Hrabal, když v létě 1938 začínal svůj článek o Nymburce pro Nymburské listy následovně: *„Přijedeš-li do Nymburka na takzvané hlavní nádraží, vystupuješ jaksí zaražen. Ani potuchy po nádražní flóře, která tě vítá i v nejmenších stanicích a zpřijemňuje tak cestu; jen učouzené holé zdi s pochmurnou vizitkou NYMBURK tě lákají k jedinému: sednout si na nejbližší vlak a jet domů.“*

Tehdy ještě Bohumil Hrabal nevěděl, že ho o několik let později práce u dráhy zachrání před totálním nasazením a že scénou odehrávající se u pokladen na nymburském hlavním nádraží začne svou existenciální novelu Kain, předobraz pozdějších „oskaro-vých“ Ostře sledovaných vlaků. Ostatně ani další a rozsahem menší přestavba výpravní budovy plánovaná právě v roce 1938 se vzhledem k mnichovským událostem a okupaci nedočkala realizace. Již v průběhu války byl pouze postaven přízemní objekt mezi poštovním skladištěm a nádražní restaurací, do něhož byli přemístěni vlakvedoucí s tranzitem.

Současná podoba výpravní budovy a přednádražního prostoru. Obojí čeká na kvalitní obnovu a rehabilitaci, jež vytvoří kultivované prostředí velmi frekventované a důležité části města.

Foto: Jiří Teper

Kolejiště, výpravní budova, část „kolonie“ a čtvrť města, která vděčí za svůj vznik právě železnici a na ni navázaným průmyslovým podnikům.

Foto: Jan Ritter ml.





Od poloviny 20. století do okolí výpravní budovy nejvíce zasáhlo zrušení přilehlého parku v místech dnešního autobusového nádraží a parkoviště, a dále pak stavba podchodu a dvou zastřešených nástupišť na přelomu 70. a 80. let. Srovnáme-li ale nejstarší fotografie s dnešním stavem, snadno zjistíme, že samotná hmota výpravní budovy za téměř 150 let nedoznala větších změn. Horší je to v detailech – pod nánosem pozdějších vrstev zmizelo (částečně dosud existující) bosované zdivo, přibýly luxfery místo oken s původními dřevěnými rámy nebo nevzhledný přístřešek u hlavního vchodu. To jsou ovšem prvky, s nimiž by si citlivá rekonstrukce dokázala hravě poradit. Výpravní budova nymburského hlavního nádraží se navzdory komplikovaným dějinám dochovala bez zásadnějších stavebních úprav, jež by zanechaly stopy na jejím vnějším tvaru. O to více vyniká její autenticita a symbolický význam jako nejstarší součásti kdysi rozsáhlého železničního areálu, který Nymburku přinesl prosperitu a vzhledem k urbanistické a architektonické význačnosti „kolonie“ i proslulost.

Co by asi o příjezdu na nymburské hlavní nádraží dnes napsal mladý literát, který město dobře zná, jako Bohumil Hrabal na konci 30. let? Je dost pravděpodobné, že by měřil velmi podobným metrem. A co bychom chtěli, aby v blízké budoucnosti napsat mohl?

## Použitá literatura:

Bohumil Hrabal, Také Nymburk, in: *týž, Básnění. Sebrané spisy*, sv. 1, Praha 1991, s. 195–197.

Bohumil Hrabal, Kain, in: *týž, Židovský svícen. Sebrané spisy*, sv. 2, Praha 1991, s. 7–37.

Emil Hrabánek, Nymburská železniční kolonie, in: *Stopou dějin našich tratí. Průvodce výstavou lokomotiv*, Nymburk 1982, s. 55–73.

Mojmír Krejčířík, Nymburk hlavní nádraží, in: *týž, Česká nádraží. Architektura a stavební vývoj, díl IV.2*, Litoměřice 2005, s. 91–96.

Karel Kuča, *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, díl IV.*, Praha 2000, s. 524–538.

František Kulhánek – František Mikolášek, *Královské město Nymburk v minulosti a přítomnosti. Zvláštní otisk z díla Poděbradsko I.*, Nymburk 1911.

Jakub Pavel, *Nymburk. Historický a stavební vývoj města*, Nymburk 1970.

Michal Plavec, *Kapitoly z dějin královského města Nymburka. Od nejstarších dob do roku 2009*, Cheb 2010.

Otakar Rykr, *Vzpomínám na Nymburk*, Nymburk 1946.

Jan Řehounek, *Sto padesát let železnice v Nymburce*, Nymburk 2020.