



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1



Telefon: 257 085 111
DS: 8spaur
E-mail: epodatelna@mk.gov.cz

Rozhodnutí nabylo právní moci: 11. 7. 2025
za správnost: Mgr. Ivana Brožová

V Praze dne 23.6.2025
Č. j. MK 52710/2025 OPP
Sp. zn. MK-S 5603/2023 OPP
Vyřizuje: Mgr. Ivana Brožová

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
Nové Město
11000 Praha 1

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče 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, prohlašuje objekt „výpravní budova s vodárnou č. p. 103“ za kulturní památku. Kulturní památka sestává pozemku p. č. st. 116, k. ú. Lhota za Červeným Kostelcem, obec Červený Kostelec, okres Náchod, Královéhradecký kraj, jehož součástí je objekt výpravní budovy s vodárnou č. p. 103.

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je účastníkem řízení Správa železnic, státní organizace, sídlo: Dlážděná 1003/7, Nové Město 110 00 Praha 1, IČO: 70994234.

Nedílnou součástí výroku tohoto rozhodnutí je příloha s orientačním zákresem umístění kulturní památky do kopie katastrální mapy. Nedílnou součástí rozhodnutí je příloha se dvěma identifikačními fotografiemi kulturní památky.

Odůvodnění

Ministerstvo kultury obdrželo dne 11. 5. 2023 podnět k prohlášení výpravní budovy s vodárnou v Červeném Kostelci. Tento **podnět** podal _____ a jako odůvodnění uvádí: „Budova byla vybudována při stavbě tratí někdejší Jiho-severoněmecké spojovací dráhy z

Pardubic do Liberce, s odbočkou z Jaroměře do Svatoňovic. Úsek trati z Jaroměře do Svatoňovic byl otevřen v roce 1859.

Většina staničních budov uvedené železniční společnosti byla časem zrekonstruována, přestavěna či nahrazena. V Červeném Kostelci, ale díky tomu že v roce 1924 byla vedle dokončena nová staniční budova, starší budova zůstala skoro v původním stavu. Nebyla zrušena, protože v prostřední zvýšené části se nachází vodní nádrže, které byly potřeba pro doplňování vody během provozu parních lokomotiv (do 70.let 20.století). Tyto nýtované vodní nádrže jsou stále součástí objektu.

V nedávné době probíhaly úpravy v areálu zdejší železniční stanice a již byl zbourán objekt někdejších uhelných skladů, který byl také postaven roku 1859.

Uvedená Jiho-severoněmecké spojovací dráha byla třetí železniční společnost, která na území dnešní České republiky postavila parostrojní železnici.

Myslím si, že by bylo dobré podobné zajímavé objekty zachovat a následně prezentovat třeba ve spolupráci s nedalekým Železničním muzeem výtopna Jaroměř. Proto si dovoluji předložit uvedený návrh na prohlášení uvedené stavby za kulturní památku. “

Ministerstvo kultury následně požádalo dopisem č. j. MK 31467/2023 OPP ze dne 12. 5. 2023 o odborné zpracování tohoto podnětu **Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Josefově**. Ten ve svém návrhu č. j. NPU-362/29448/2024 ze dne 2. 4. 2024 prohlášení předmětné věci **doporučuje** a uvádí následující důvody: „*Jedná se o poměrně autenticky dochovanou realizaci méně obvyklého řešení výpravní budovy s vodárnou používané akciovou společností Jihoseveroněmecká spojovací dráha. Projekt byl vytvořen pro výpravní budovu s vodárnou v Jeřmanicích (okres Liberec), která však prošla výraznou přestavbou. Kvůli navýšení obou křídel objektu se nezachovalo ani její původní hmotové uspořádání, vodárenská technologie byla navíc kompletně odstraněna. Nádrže dochované v Červeném Kostelci nejsou původní, ty byly nahrazeny těmi současnými v polovině 90. let 19. století za účelem zvýšení kapacity vodojemu. Při té příležitosti došlo i ke změně dispozice centrální věžové části stavby. Dochované uspořádání je díky tomu cenným dokladem technologického vývoje drážních vodojemů, který reagoval na zvýšenou spotřebu vody pokročilejšími lokomotivami. S tím souviselo i vybudování čerpací stanice u dnes již zaniklého rybníka Rybničná. 20. léta 20. století přinesla změnu užívání křídel budovy po vybudování nové výpravní budovy severně od stávající. Z dopravní kanceláře a čekáren se staly byty, byt přednosty stanice byl adaptován pro potřeby pošty. Vodárna v té době přišla o čerpací stanici, takže se nadále musela spoléhat na parní stroj, záhy nahrazený elektromotorem (strojní vybavení se nezachovalo). Vodárna ve staré výpravní budově v Červeném Kostelci svému účelu sloužila spolu s vodárnou ve výpravní budově v Mostku (okres Trutnov) až do konce parostrojního provozu na dráze v roce 1981. Také v Mostku se díky tomu zachovaly totožné nádrže, jedná se však o jiný typ výpravní budovy s vodárnou, která navíc úpravami provedenými v 60. letech 20. století pozbyla památkové hodnoty. Samostatné vodárny bez přímé vazby na výpravní budovu (Ústí nad Labem – Střekov r.č. ÚSKP 104623, Rosice nad Labem r.č. ÚSKP 102175), nebo se samostatnou čerpací stanicí mimo areál nádraží (Jaroměř r.č. ÚSKP 44860/6-5474) mezi kulturními památkami nalezneme, stejně jako výpravní budovu původně kombinovanou s vodárnou (Ústí nad Orlicí město r.č. ÚSKP 45425/6-3768), v tomto případě však již byla odstraněna vodárenská technologie a architektonické pojetí stavby je odlišné. Lze však konstatovat, že dochování výpravní budovy s vodárnou v podobě, jakou známe z Červeného Kostelce, navíc s částí technologie nemá přinejmenším na území Královéhradeckého kraje obdoby a je tedy vhodným kandidátem na památkovou ochranu. Také Alena Borovcová v publikaci Průmyslové dědictví: Jihoseveroněmecká spojovací dráha (Pardubicko-liberecká dráha) zařadila starou výpravní budovu s vodárnou v Červeném Kostelci mezi památkově hodnotné objekty s navrhovanou památkovou ochranou. “*

Popis, slohové, časové a autorské určení a současný stav předmětných objektů dle Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Josefově, č. j. NPU-362/29448/2024 ze dne 2. 4. 2024:

Popis:

Exteriér:

Jedná se o budovu s třípodlažní věžovou částí uprostřed a přízemními křídly na severní a jižní straně. Západní fasáda obrácená ke kolejišti je desetiosá, východní fasáda obrácená do ulice je třináctiosá.

Na křídlech je severní fasáda dvouosá a jižní slepá. V 2. NP a 3. NP na obou štítových stranách po dvou okenních osách. Ve třech štítech jsou malá kruhová okénka, na jižní fasádě je zazděné. Na publikované fotografii z roku 2008 jsou ještě v přízemí objektu zachycena dvoukřídlá šestitabulková okna, dnes jsou však všechna okna v přízemí s výjimkou severního průčelí a nejsevernější okenní osy východního průčelí vyměněna za jednokřídlá plastová. Na tamtéž publikovaném evidenčním plánu mají okna segmentové záklenky, které se dochovaly jen v 3. NP. Okenní osy 2. NP jsou vyplněny dvoukřídlými šestitabulkovými okny. Vstupní dveře do obou křídel objektu i centrální části jsou dvoukřídlé plastové, jen do služební severní části severního křídla vedou z ulice dvoukřídlé dřevěné dveře a od kolejiště dvoukřídlá dřevěná vrata. Křídla objektu kryje sedlová střecha s falcovanými plechovými pásy, věž vodárny taktéž sedlová střecha s eternitovými šablonami lemovanými plechem. Krovky jsou krokevní konstrukce. Na objektu se zachovaly tři cihlové neomítané komíny, po jednom uprostřed hřebene střechy každého křídla a jeden komín vodárny vystupující ze severní zdi blíže k západnímu průčelí. Tento komín je zakončen profilovanou římsou a opatřen kovovou vložkou.

Interiér:

V prvním nadzemním podlaží se nachází vstup od kolejiště do bývalé strojovny s dochovanými zbytky vodárenské technologie. V podlaze jsou dva otvory kryté ocelovými pláty, jeden zajišťuje přístup ke studni, druhý k potrubí vedoucímu ze studny k nedochovanému čerpadlu. V místnosti je umístěn vodoznak pro odečet hladiny vody v nádržích. Prostor je dnes přehrazen dřevěnou přepážkou, za níž jsou dvě dřevěné kóje skladu uhlí zřejmě pro bytové jednotky v křídlech objektu. Mezi kójemi je průchod do zadního (východního) traktu. Do 2. NP vede dřevěné lomené schodiště. V zadním traktu se nachází prádelna s vodovodním kohoutkem, výlevkou, kotlem na vyváření prádla a třemi toaletami. Z prádelny lze projít do bytů v jednotlivých křídlech. Západní trakt je plochostropý, východní segmentově zaklenutý. Severní polovina severního křídla je využívána zřejmě jako sklad pro účely provozu nádraží, v jižní polovině přiléhající k vodárně se nachází byt (pravděpodobně třípokojový). V jižním křídle se nachází pětipokojový byt s kuchyňským koutem a koupelnou.

Druhé nadzemní podlaží vyplňuje jedna prostora s dřevěnou podlahou, z níž je možné obsluhovat výpustní ventily nádrží na vodu. Strop místnosti tvoří dna nádrží uložených na ocelových profilech. Do 3. NP vedou velmi prudké dřevěné schody se zábradlím, z místnosti je také přístup na půdu obou křídel objektu. Boční zdi jsou vyztuženy čtyřmi slepými klenebními oblouky (po dvou na každé straně).

Třetí nadzemní podlaží vyplňují dvě nádrže na vodu o odhadovaném objemu 2 x 30 m³. Podlahu tvoří dřevěná prkna, místnost je otevřená do krovu. Omítky jsou na několika místech narušené.

Slohové, časové a autorské určení:

Budova byla postavena v roce 1859 podle projektu staniční budovy v Jeřmanicích od inženýra Františka Riesemanna z roku 1857 v romantizujícím slohu s prvky novogotiky. Výzdobné prvky se však do dnešní doby nezachovaly.

Současný stav:

Stav objektu je v zásadě uspokojivý, pouze střecha vodárny vyžaduje naléhavou opravu či spíše výměnu. Byty v křídlech prošly rekonstrukcí včetně výměny oken za plastová. Ve vodárně se zachovaly původní nádrže na vodu, vodovodní potrubí i vodoznak.

Přílohou podání byl i zápis z 13. jednání **Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy** ze dne 16. 6. 2023, kde byl projednán i návrh na prohlášení předmětné výpravní budovy s vodárnou v Červeném Kostelci za kulturní památku. Komise **doporučila** prohlášení posuzované věci za kulturní památku.

Dále bylo přílohou podání vyjádření **Metodického centra průmyslového dědictví** (dále jen „MCPD“) k návrhu na prohlášení předmětného objektu za kulturní památku. MCPD také **doporučuje** toto prohlášení a uvádí: „*Výpravní budova s vodárnou v Červeném Kostelci byla na základě vyhodnocení výsledků podrobného archivního a terénního průzkumu tratí společnosti Jihooseveroněmecké spojovací dráhy a její dceřiné společnosti Rakouské severozápadní dráhy, který MCPD dokončilo v roce 2023, vytipována jako významný typologický zástupce do Ústředního seznamu kulturních památek ČR.*

Výpravna s vodárnou postavená v roce 1859 je zachována v původní hmotě z doby výstavby odbočného křídla SNDVB a měla by být chráněna jako doklad architektonického i funkčního řešení staveb této trati. Významnou hodnotou je autentický interiér věže vodojemu s dřevěným schodištěm a dvěma nádržemi, které vypovídají o technologickém vývoji ve vazbě na zvyšování kapacity nádrží s výkonem lokomotiv.“

Ministerstvo kultury si následně dopisem č. j. MK 40138/2024 OPP ze dne 3. 5. 2024 vyžádalo vyjádření příslušného krajského úřadu a obce s rozšířenou působností.

Městský úřad Náchod, odbor výstavby a územního plánování, ve svém vyjádření č. j. MUNAC 155302/2024 ze dne 19. 11. 2024 **doporučuje** prohlášení předmětné věci za kulturní památku a uvádí: „*Předmětem posouzení je stará výpravní budova vlakového nádraží v Červeném Kostelci, která již neslouží svému původnímu účelu, ale byla zčásti adaptována na bydlení a ke dnešnímu dni je bez využití. Stavba souvisí s rozvojem Jihooseveroněmecké spojovací dráhy a vznikla jako odbočka hlavní trati mezi Josefovem a Libercem, která se v úseku Josefov – Svatoňovice stavěla v letech 1856-1859. V místě nádraží má trať severojižní směr, výpravní budova z roku 1859 (autor Franz Riesemann) je obdélného půdorysu a umístěna rovnoběžně s tratí. Představuje hmotově souměrnou stavbu se střední vyvýšenou třípodlažní věží vodárny a postranními přízemními křídly se sníženým půdním prostorem. Dispoziční členění bylo jednoduché – věžní trakt byl rozdělen příčně na téměř stejné dvě místnosti, zatímco křídla tvoří čtyři, do kříže uspořádané místnosti se vstupní chodbou vedenou podél věžní hmoty. Původním smyslem stavby bylo integrovat zásobování vodou ve střední převýšené hmotě, vytvořit obytné prostory pro personál železniční stanice v jednom křídle a v druhém křídle pak zřídit zázemí pro vlastní drážní provoz a cestující. Za tímto účelem bylo celé jižní křídlo vyčleněno na obytnou funkci staniční posádky o čtyřech pokojích (třípokojový byt přednosty a společná velká obytná místnost posádky), zatímco severní křídlo bylo provozní – obsahovalo na vstupní straně kancelář přednosty a dopravní kancelář, na drážní straně pak pokladnu a čekárnu cestujících s východem na perón. Do těchto místností se z ulice vstupovalo chodbou, která nouzově sloužila jako čekárna cestujících nižších tříd. V přízemí věže byla na drážní straně zřízena samostatně přístupná strojovna se studnou, čerpadlem a schodištěm, zatímco v západní, menší části se nacházela průchozí komora – kuchyně s oddělenou latrinou. Následující dvě podlaží pak obsahovala směrem k dráze vlastní vodárnu a na protější straně pak v patrech nad sebou rozložený dvoupokojový byt čerpadláře.*

Stoupající frekvence parní dopravy s sebou nesla zvýšené nároky na zásobování vodou, proto byly původní čtyři menší vodní nádrže v podstřeší demontovány a na podpůrnou ocelovou konstrukci osazena jedna masivní nýtovaná válcová nádrž s konvexním dnem. Následně ani to nestačilo, takže k roku 1893 došlo k zesílení zdiva na vstupní straně a osazení téže druhé nádrže. Byt čerpadláře byl tak zrušen a celé 2.-3.NP věže získalo v zásadě dnešní podobu.

Původní rozvržení stanice bylo plně podřízeno nákladnímu provozu a příliš se nezabývalo osobní dopravou a zázemím pro ni, což se stalo opakovaným terčem obecních stížností evidovaných z let 1901-1904. Cestující nižších tříd se tísnili spolu se zavazadly v jedné čekárně a vstupní chodbě, na vážení zavazadel, jejich uskladnění i prodej lístků se nedostávalo prostoru. Drážní společnost na nárůst osobní dopravy nejprve reagovala přeuspořádáním využití místností na úkor posádky, kdy byla kancelář přednosta přemístěna na místo dopravní kanceláře, a tak zřízeny samostatné čekárny 1. - 2. třídy a 3. třídy. To však znamenalo neúměrný zásah do provozních prostor, protože nároky na provoz se také stupňovaly. Zřejmě proto je následně doložen záměr celkové přestavby a zásadního rozšíření nádraží z roku 1904, nebo výstavba nové samostatné vodárenské věže severně od nádraží (1907) a několik podrobně rozpracovaných návrhů adaptace stávající vodárny na obytnou funkci. Z roku 1909 pak pochází návrh na prodloužení severního křídla o další čekárny. Podobu kolem roku 1906 pak zachycuje výkresová dokumentace – celé jižní křídlo zabírá čtyřpokojevý byt přednosta stanice, obytné místnosti ostatních zaměstnanců jsou zrušeny, severní křídlo zůstává v konfiguraci 2 čekárny, kancelář a pokladna. K mnohokrát navrženým, výše popsáným, zásadním změnám původního řešení nedošlo a stavba se tak ve hmotách dochovala přes doložené enormní tlaky v původní podobě. K této podobě náleží i vrcholná vodárenská konfigurace, zásobovaná z rybníku Rybníčná, který se až do roku 1922 nacházel na katastru Červeného Kostelce v prostoru ulic Husova – Na hrázi – Zemědělská a je zachycen na mapách stabilního katastru. V následujících letech se realizovala nová nádražní budova a původní tak ztratila své hlavní využití, byla postupně adaptována na bydlení a služby.

Správní orgán provedl dne 16.5.2024 za účasti zástupce vlastníka objektu a zástupkyně krajské památkové péče obhlídku stavby a provedl zde fotodokumentaci. Mimo to již dříve z NPÚ obdržel skenovanou původní výkresovou dokumentaci. A od zástupců města informaci a materiály k proběhlé architektonické soutěži na adaptaci objektu, v které zvítězil Ing. Arch. Karel Prášil, Praha 6, IČO 71448543.

Výpravní budova s vodárnou je hmotově postavena na křížení obdélné, severojižně orientované, přízemní, sedlově zastřešené hmoty a převýšeného, věžovitého, třípodlažního rizalitu. Ten je do přízemní hmoty vložen v ose, půdorys přesahuje pouze mírně a je sedlově zastřešen v kolmém směru – západovýchodním. Hmotové řešení je původní a ve vazbě na zjištěné skutečnosti je s podivem, že bylo zachováno takto nedotčeně.

Architektonické řešení tvořilo pravidelné a souměrné rozmístění segmentově ukončených otvorů: Na uliční straně měly mít postranní křídla čtyři okenní osy a k věži přimknuté vstupní otvory. Rizalit obsahoval v přízemí tři otvory, v patrech pak dvě okenní osy, pod hřebenem pak kruhový otvor, vše souměrně umístěné. Na drážní straně mělo řešení kopírovat vnitřní dispozici – dvě okna do každé ze dvou místností, tedy čtyři pravidelné osy v každém křídle. Rizalit v přízemí totožně rozmístěné otvory, jako na druhé straně, avšak v ose přízemí vstupní dveře do strojovny. Jižní čelo obsahovalo pouze kruhový otvor do podstřeší, nyní zaslepený, zatímco severní čelo člení dva otvory a kruhový otvor do podstřeší. Výplně otvorů jsou v dochovaných dokumentacích vždy důsledně osmitabulkové. Členění ploch mělo být lizénovými rámy, šambránami i podokenními římsami, hmoty ukončené profilovanými podstřešními římsami.

Dochovaný stav je značně pozměněn, avšak stále jsou znatelné stopy původního řešení – zde se projevil bouřlivý stavební vývoj, množství stavebních úprav a adaptací, které však zásadně nepozměnily vnější tvář budovy. Původně realizovaná stavba se jeví jako nejvíce dochovaná pouze ve vrchním podlaží věže, kde jsou umístěna nejstarší, převýšená, segmentová dvojitá okna

na zděnou špaletu, dvoukřídlá, s dovnitř a ven otvíravými jednotabulkovými křídly a s neotvíravým nadsvětlikem. Okolí otvorů hladké, bez členění. Přesah střechy bez římsy, otevřený do střešního pobití. Nad střechou z eternitových šablon a s plechovými sněhovými zachytávací profilovaná hlavice komínu z režného zdiva. Postranní křídla zřejmě kryta také eternitovou krytinou. Následná větší úprava vnějšího pláště zřejmě proběhla až v meziválečných letech první republiky: zbývající otvory byly zbaveny segmentového záklenku, zmenšeny a vybaveny novějšími, hlouběji osazenými, dvojitými okny do zděné špalety, vždy se dvěma dovnitř otvíravými šestitabulkovými křídly. Severní uliční okno bylo zvětšeno a osazeno dvoukřídlými dveřmi. Možná v této době byly také navazující místnosti na severním okraji stavby propojeny a na drážní stranu zřízen větší otvor vybavený dřevěnými dvoukřídlými vraty, namísto dvou dosavadních oken. Upravované otvory byly pouze na uliční straně doplněny mírně vystouplými šambránami v okrové barvě okolní fasády. Stejnou šambránou byl ještě doplněn kruhový otvor v severním čele, s členěním neotvíravé výplně do kříže. Drážní strana domu byla ponechána bez šambrán, hladká. Následně byla zřejmě v etapách opravována střecha. Původní šablony byly sneseny a na severní straně realizována falcovaná plechová krytina. Zřejmě až následně bylo jižní křídlo zakryto plechovými šablonami. Spolu s obnovou střech byly také nově vyzděny obě nadstřešní hmoty komínů. V souvislosti s adaptací na bydlení byla většina přízemních oken v porevolučních dobách vyměněna za plastová; původní okrová fasáda s vlnovými lizénovými rámy byla na jižním křídle upravena na bílou s hnědými doplňky.

Dispoziční řešení bylo výrazně adaptováno změnou účelu stavby ve 20. letech 20. století. V severní části budovy se nachází samostatné skladiště / garáž. Ve zbývajícím prostoru severního křídla se nachází bytová jednotka, celé jižní křídlo pak zabírá druhý, větší byt. Obytné prostory jsou značně adaptovány: výplně otvorů včetně zárubní, povrchové úpravy, obklady, podlahové krytiny jsou poválečné, dispozice je doplněna novými příčkami, otvory mnohde přebourány. Avšak původní stěnové konstrukce zbourány nejsou a původní dispoziční schéma tak lze v prostoru jednoduše nalézt. Podobně původní dřevěné konstrukce podlah jsou lokálně zachovány, avšak narušeny vlhkostí nashromážděnou pod neprodyšnými pozdějšími krytinami. Střední část interiéru v přízemí věže je naproti ostatním částem přízemí hodnotně zachovaná k závěru 19. století, byt v uliční části následně dodatečně doplňovaná. Původní komora obsahovala v oddělené jižní části latrínu a kout, možná obsahující umývatko. Při posílení zdiva pro druhou nádrž (1893-4) byla tato oddělená část téměř kompletně prozděna a nové, obezděné WC zřízeno v jihovýchodním koutu komory. Naproti němu se nachází plechová, zřejmě meziválečná výlevka s vodovodním kohoutem. Později byly značně provizorním způsobem doplněny i dvě oddělené, prkenné WC kabiny v severovýchodním koutu komory a zřízeno zděné topeniště obsahující nádobu pro vyvážení prádla. Tyto úpravy spadají nejpozději do meziválečné doby. Podlaha zde je původní, betonová, gletovaná, stěny a strop omítnuty a obíleny, elektroinstalace vedena nad povrchem.

Drážní strana středního traktu byla původně zcela oddělena nosnou stěnou a pouze odsud byla přístupná následující patra. Po roce 1909 byl z přední komory probourán dveřní otvor na drážní stranu, do strojovny, která byla v prostoru dvouramenného dřevěného schodiště rozdělena prkennou příčkou s dveřmi a zde doplněno schodišťové rameno na mezipodestu původního schodiště. Ve zbývajícím, nově zřízeném prostoru byly zřízeny prkenné kóje. Původní strojovna má podlahu z kamenné dlažby, vyspravovanou hrubě hlazeným betonem. Pod její úrovní se ve středu místnosti nachází původní, kamenem vyzdívaná, kruhová studna, krytá plechovým překrytem. Při jižní straně se pak nachází horizontální šachta, vyvedená na drážní stranu, která obsahuje původní litinovou vodovodní armaturu i nové hadicové vodovodní přípojky. Odsud je do středu traktu napojeno svislé přírodní potrubí. Ve středu severní stěny se pak nachází vybírací branka a přípojovací příruba kouřovodu topeniště parního stroje čerpadla.

Následující dvě podlaží obsahují vlastní vodárnu. V podstřeší jsou na dvou ocelových

rozpěrných rámech na půdorysu osmiúhelníku umístěny dvě kovové, válcové, vzájemně propojené nádrže z konvexními dny, nýtované z jednotlivých ocelových plátů. Doplněné jsou o společné přívodní litinové potrubí s plovákovými uzávěry a souběžnou zpátečku a nezávisle vedené svislé havarijní potrubí zabraňující přetečení vody. V úrovni podpůrného ocelového rámu se nachází trámová stropní konstrukce s prkenným ochozem, spodní lic nádrží je tak volně přístupný z 1. patra. Jsou zde viditelné jak kovové záplaty dna, tak dnové výtoky vybavené uzavíracími armaturami, svedené do svislého napájecího potrubí k vlastním vodním pumpám. Nezávisle je ze dna západní nádrže vyvedeno potrubí svedené k vodorysce v severozápadním koutu strojovny. Vlastní 1. patro má také prkennou podlahu na trámech, po stranách je vymezeno šestici sklenutých pilířů, které nesou tíhu nádrží. Vznikají tak dvě dvojice slepých arkád, kdy na drážní straně je oblouk původní, na uliční straně dodatečně přizděný pro druhou nádrž. Pod oběma původními oblouky se nachází přístup do půdního prostoru obou křídel, uzavřený prkennými dveřmi.

Krov nad křídly je zachovalý, vazníkové konstrukce na pozedních trámech. Vždy šest vazníkových polí nese horizontální krokve se svislým prkenným pobitím. Podlahu půdy tvoří půdovky. Krov věže je otevřený do 2. patra. Ačkoli podle výkresů měl být řešen stejným konstrukčním způsobem jako na křídlech, na věži je dochována klasická stojatá stolice: na vazných trámech je uprostřed na sloupcích s pásky vynesena vrcholová vaznice, na sklonitých krovkách leží horizontálně kladené prkenné pobití. Je tedy otázka, zda krov na věži nebyl například ve vazbě na instalaci druhé nádrže přebudován. V místě komínu střechu prolamuje dřevěný výlez zasklený drátosklem.

Technický stav objektu je z hlediska základní statiky a stability a s přihlédnutím k věku stavby dobrý. Trhliny ve zdivu se s výjimkou jižní strany věže nevyskytují. Výplně jsou s výjimkou podstřešního okna na drážní straně věže funkční. Plechová krytina křídel, zdá se, také plní svoji funkci dostatečně.

Za nejzávažnější poruchy lze označit dožívající a odpadávající omítku především na věži a především stav střechy věže, kde je eternitová krytina dožilá, chybí hřebenáče i mnoho jednotlivých šablon při okrajích střechy i v ploše. Problém zatékání je viditelný na podstřešních částech pláště stavby v degradující omítce. Větrací potrubí v hřebeni střechy nejsou osazeny stříškami. Okapový systém dožívá a je již zčásti vyměněn v pozinkovém materiálu.

Na základě proběhlého šetření i výše uvedených materiálů a podkladů lze zhodnotit, že stavba je zvláště výjimečná svým zachovalým původním hmotovým a konstrukčním řešením, které se navzdory mnoha adaptačním záměrům dochovalo v cenné původní podobě a je tak výjimečným historickým dokladem vývoje v prostředí drážní architektury. Technické zařízení stavby je pak dochováno ve své vrcholové konfiguraci a v kompletním stavu statické infrastruktury. Stavba tak má potenciál doplnit a obohatit řadu drážních staveb již dříve prohlášených za kulturní památku a vhodným způsobem prezentovat architektonickou i technickou úroveň drážní výstavby let 1859–1930. Dochovány jsou původní projektové dokumentace, z kterých lze čerpat při korektní obnově stavby a její adaptaci na vhodnou funkci.“

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor památkové péče, ve svém vyjádření č. j. KUKHK-15666/KP/2024-6 ze dne 20. 5. 2024 také **doporučuje** posuzovaný objekt prohlásit za kulturní památku. V tomto vyjádření konkrétně uvádí: „Předmětná stavba se nachází při severozápadním okraji města a je součástí souboru budov vlakového nádraží Červený Kostelec. Stavba je dokladem rozvíjející se sítě železniční dopravy v našich zemích. Železniční stanice Červený Kostelec je jednou ze stanic tzv. jihoseveroněmecké spojovací dráhy spojující Pardubice a Liberec. Stavba této trati spadá do počátku druhé poloviny 19. století. Celá hlavní trať z Pardubic do Liberce, včetně odbočky z Jaroměře do Svatoňovic, byla uvedena do provozu v roce 1859. Provoz byl v režii soukromých subjektů. K zestátnění dráhy došlo až v roce 1909. V době zahájení provozu měla trať celkem 17 stanic a 10 zastávek. Převážná část pozemních

staveb dráhy byla vystavěna podle projektu inženýra Franze Riesemanna. Stavební práce byly realizovány firmou Bratři Kleinů a Adalbertem Lannou. Jednotlivé stavby byly řešeny jako typové, tedy hmotově i svým architektonickým řešením podobné. Nicméně bylo přihlíženo i k místním specifikům. Členění fasád bylo obvykle řešeno pásy lizén a obloučkovými vlysy. Kolem oken byly provedeny šambrány (viz BOROVCOVÁ, Alena: Jihoseveroněmecká spojovací dráha (Pardubicko-liberecká dráha). Ostrava 2023, s. 13-74.).

Specifickým typem staveb byly nepochybně výpravní budovy spojené s vodárenskými nádržemi. Jednalo se o stavby s převýšenou centrální částí, v níž byl umístěn vodojem, a dvěma přízemními bočními křídly, v nichž se obvykle nacházely čekárny a pokladna, ale také zde byly byty zaměstnanců stanice. K takovým stavbám patří i výpravní budova s vodárnou v Červeném Kostelci. Budova byla vystavěna podle návrhu již zmíněného Franze Riesemanna v roce 1859. Středová část o třech nadzemních podlažích měla v západní polovině, přístupné z prostoru nástupiště, umístěno zařízení vodárny, včetně nádrže v nejvyšším podlaží. Ve východní polovině se nacházel byt správce čerpadla. Vstup do bytu byl ve východním průčelí přes vstupní chodbu do kuchyně. V každém z dalších podlaží pak byla vždy jedna obytná místnost. V severním přízemním křídle byla ze vstupní chodby přístupná čekárna 1. a 2. třídy a rovněž čekárna 3. třídy, z níž bylo možno vejít přímo na nástupiště. Dále se v tomto křídle nacházely dvě kancelářské místnosti. Jižní křídlo bylo zcela využito k bydlení. Ze vstupní chodby byl přístupný byt přednosty s kuchyní a dvěma pokoji a dále jednopokojový byt pokladního. Interiér budovy byl členěn pravidelným rastrem pravoúhlých prostor. Dle dochovaného původního návrhu byly venkovní fasády jednoduché, členěné lizénovými rámy. Okenní a dveřní otvory byly osazeny do segmentově zaklenutých otvorů. Prostory 2. a 3. NP středové části byly prosvětleny sdruženými okny. Zděná stavba byla zastřešena sedlovými střechami (viz dochovaná původní plánová dokumentace – poskytnuto Národním památkovým ústavem, územní odborné pracoviště v Josefově). V návaznosti na rozvoj průmyslu ve městě, a tedy i význam dané železniční stanice, bylo plánováno rozšíření výpravní budovy. Vše však zůstalo pouze v úrovni záměru. V roce 1894 však bylo realizováno rozšíření kapacity vodárny. V horním patře byly v souladu s normami Rakouské severozápadní dráhy instalovány dvě válcové nýtované nádrže s vypouklými dny. Nádrže byly položeny na zdivo a nově vložené ocelové nosníky. Provedením úprav tak došlo ke zrušení dosavadních obytných prostor správce čerpadla ve 2. a 3. NP. K dalším úpravám budovy došlo ve 20. letech 20. století, kdy bylo, v návaznosti na vzrůstající počet cestujících a jejich zvyšující se nároky na komfort cestování, rozhodnuto o výstavbě nové staniční budovy. Původní budově zůstala funkce vodárny ve středové části a boční křídla byla kompletně adaptována na obytné prostory. V bytě přednosty byla umístěna pošta. Středová část s vodárnou byla v provozu až do 90. let 20. století (viz BOROVCOVÁ, Alena: tamtéž, s. 169.) Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, oddělení kultury a památkové péče, provedl dne 16.05.2024 obhlídku předmětné původní výpravní budovy s vodárnou a pořídil její aktuální fotodokumentaci. Obhlídka proběhla za účasti zástupce stávajícího vlastníka a zástupce místně příslušného úřadu obce s rozšířenou působností (MěÚ Náchod).

Budova je situována jižně od nové výpravní budovy a její hmotové i půdorysné řešení je doposud zachováno. Budova je stále zastřešena sedlovými střechami. Střechy bočních křídel jsou pokryty falcovaným plechem, střední část je opatřena krytinou z eternitových šablon. Členění fasád je výrazně zjednodušeno. Jedná se v podstatě pouze o část lizénových rámu. Původní šambrány kolem okenních otvorů jsou odstraněny. Některé okenní otvory jsou rámovány novodobými jednoduchými šambránami. Okenní i dveřní otvory jsou upraveny. Došlo k zrušení některých otvorů, a naopak k proražení otvorů nových. Výplně otvorů jsou především v bočních křídlech novodobě vyrobené z plastu. Pouze v severní části severního křídla je několik starších okenních výplní a dvoukřídlé dveře pocházející pravděpodobně z úprav ve 20. letech 20. století. Ve středové části jsou dochovány dřevěné výplně okenních otvorů

ve 2. a 3. NP. Tato okna rovněž pocházejí až z úprav ve 20. letech 20. století, avšak kontinuálně navazují na předchozí řešení okenních výplní. Jedná se o okna dvojitá na zděnou špaletu, která mají ve 3. NP vnější křídla ven otvíravá. Interiér středové části, v níž se nalézá vodojem, je téměř intaktně zachován, a to včetně potřebného vybavení. Pod úrovní podlahy v 1. NP jsou dochovány prostory studně a původní vodovodní potrubí. Podlaha středové části 1. NP je z litého betonu. Prostory jednotlivých podlaží jsou propojeny dřevěnými schodišti, která jsou zjevně dochována buď z doby výstavby, případně z doby pozdějších přestaveb. V části 1. NP byly později zřízeny úložné prostory pro potřeby obyvatelů bytů. Vymezeny byly dřevěnou přepážkou. Podlahy ve 2. a 3. NP středové části jsou z dřevěných prken. Ve 3. NP se nacházejí obě nádrže instalované zde na konci 90. let 19. století. S výjimkou pohonné jednotky jsou veškeré součásti vybavení vodárny dochovány a jsou v odpovídajícím stavu. Z 2. NP středové části jsou přístupné podkrovní prostory obou bočních křídel. Prostory jsou z větší části volné. Podlahy jsou tvořeny keramickými dlaždicemi, tzv. půdovkami. Krov pochází z doby výstavby. Ve východním průčelí jsou vstupy do současných obytných prostor v 1. NP. Tyto prostory jsou v současnosti vyklizeny (dle informace zástupce vlastníka jsou prázdné asi 3 roky). Byly zde dvě bytové jednotky - v každém z bočních křídel jedna. Každá z jednotek měla vytvořen samostatný vstup. Další vstup byl z centrální části. Tato část byla přebudována pravděpodobně ve 20. letech 20. století. Podlaha je betonová. Nachází se zde topeniště a jsou zde tři samostatné toalety. Do obou bytů se vstupuje předsíní částečně dochovanou z původní dispozice. V jedné z předsíní je starší podlaha z keramické dlažby. Prostory bytů mají upravenou dispozici pomocí druhotně instalovaných příček. Jsou zde novodobé podlahové krytiny, ale pod nimi jsou v některých místnostech dochovány původní prkenné podlahy.

Současný stav objektu odpovídá tomu, že není již využíván, avšak nejsou zde patrné závažné stavebně technické závady, které by nebylo možno, dle názoru Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, oddělení kultury a památkové péče, řešit.

Dle informace zástupce stávajícího vlastníka by měl v současné době probíhat majetkový převod předmětné budovy. Novým vlastníkem má být město Červený Kostelec. Dle aktuálních informací na webových stránkách zamýšlí město realizovat celkovou úpravu prostoru u vlakového nádraží, a to včetně bývalé výpravní budovy s vodárnou. Z architektonické soutěže vzešel vítězný návrh, který počítá se zachováním centrální věžové části s vodárnou, včetně zde dochovaného zařízení, avšak předpokládá ubourání obou bočních křídel a jejich nahrazení novostavbami v obdobné hmotě.

Na základě provedené obhlídky Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, oddělení kultury a památkové péče, konstatuje, že předmětná bývalá výpravní budova s vodárnou je zachována ve své původní hmotě a částečně i v povrchové úpravě a dispozičním řešení. Její z hlediska architektonických, historických a památkových hodnot nejvýznamnější částí je středová věž se zařízením vodojemu, které je téměř intaktně dochováno. Boční křídla jsou novodobě upravena, avšak tvoří spolu se středovou částí nedilný celek a jejich vhodná rehabilitace je dle názoru Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, oddělení kultury a památkové péče, možná, aniž by bylo nutné je ubourávat. Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, oddělení kultury a památkové péče, je toho názoru, že hodnota daného objektu spočívá nejen v dochované středové vodárenské části, ale právě ve skutečnosti, že je zde prezentována celá výpravní budova s vestavěnou funkcí vodárny. K tomu je třeba poznamenat, že samostatně stojící vodárny sloužící provozu na železnici již jsou ve stávajícím konvolutu kulturních památek zastoupeny. Jako celek je předmětná budova významným dokladem typizovaných drážních objektů s kombinovanou funkcí a dokladem historie výstavby naší železniční sítě na počátku druhé poloviny 19. století. Pozdější úpravy budovy (myšleny jsou úpravy provedené na konci 19. století a následně ve 20. letech 20. století)

jsou pak zároveň svědectvím o přeměně města Červený Kostelec v důležité průmyslové centrum. Po zvážení výše uvedených skutečností dospěl Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, oddělení kultury a památkové péče, k závěru, že předmětná bývalá výpravní budova s vodárnou, obec Červený Kostelec, splňuje požadavky kladené na věci, které jsou kulturními památkami ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, a proto doporučuje prohlášení uvedené věci za kulturní památku. Nicméně znovu poznamenává, že, dle jeho názoru, má její památková ochrana smysl pouze v případě, že bude zahrnovat danou budovu jako celek, nejen její centrální, byť nejlépe dochovanou část. “

Ve smyslu ustanovení § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byl o zahájení řízení o prohlášení předmětné věci za kulturní památku dopisem č. j. MK 91465/2024 OPP ze dne 26.11.2024 vyrozuměn účastník řízení, 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. **Účastník řízení** této možnosti využil. Dne 7. 1. 2025 obdrželo Ministerstvo kultury jeho písemné vyjádření č. j. 208/2025-SŽ-SŽF-TSPS ze dne 6. 1. 2025 k shromážděným podkladům, ve kterém uvádí: „*V důsledku toho, že město Červený Kostelec projevilo zájem získat výpravní budovu pro svoji potřebu, žádáme Vás o přerušování řízení ve smyslu § 64 zákona č. 500/2004 Sb., a to do doby, než budou předmětné nemovitosti převedeny do majetku města Červený Kostelec. Budoucí vlastník budovy tím bude moci sám aktivně uplatnit své požadavky ještě před samotným rozhodnutím tak, aby rozhodnutí o prohlášení bylo v souladu s jeho záměrem na budoucí využití objektu. V případě, že od převodu nemovitostí bude z jakéhokoliv důvodu upuštěno, budeme Vás neprodleně o skutečnosti informovat. Obec ve vztahu k předmětné budově již zahájila konzultace s orgány památkové péče tak, aby stavební úmysl byl v souladu s památkovou ochranou.*

Vzhledem k tomu, že objekt výpravní budovy bude v důsledku modernizace železniční sítě již pro drážní potřebu nevyužitelný a bude tedy ve vztahu k drážní dopravě neobsazen, ale v dotčeném území je plánováno provést investiční akci, která povede k zlepšení podmínek provozování železniční dopravní cesty, žádáme Vás, aby rozhodnutí o prohlášení historické výpravní budovy s vodárnou neomezovalo svým obsahem přilehlé území, jež bude dotčené plánovanou investiční akci.

Žádáme Vás o důkladné zvážení naší žádosti a stanoviska ve vztahu k předmětné výpravní budově s vodárnou tak, aby byly chráněny nejen zájmy památkové péče, ale i zároveň mohly být plněny požadavky ekonomicky obhajitelné správy nemovitostí v péči SŽ. “

Ministerstvo kultury souhlasí s účastníkem řízení, že pro kulturní památku je vždy nejlepší, když o ni pečují vlastníci, který pro ni má zároveň vhodné využití. Úkolem památkové péče je ale chránit všechny objekty, které splňují přísná kritéria kulturní památky, a to bez ohledu na aktuální vlastnické vztahy, či přímo nesouhlas vlastníka. Proto v tomto případě Ministerstvo kultury nevyhovělo žádosti vlastníka a nepřerušilo řízení do doby, než dojde k připravovanému záměru prodeje posuzovaného objektu Městu Červený Kostelec.

Po vyhodnocení všech výše uvedených podkladů jednotlivě i ve vzájemných souvislostech dospělo Ministerstvo kultury k následujícímu závěru:

Posuzovaná výpravní budova s vodárnou č. p. 103 byla postavená v roce 1859 na tzv. jihoseveroněmecké spojovací dráze, spojující Pardubice a Liberec, na odbočce z Jaroměře do Svatoňovic. Napojení Červeného Kostelce na síť železnic umožnilo zde sídlícím, především textilním a barvířským podnikatelům, lepší možnosti obchodu. Posuzovaný objekt tak nepřímo

napomohl dalšímu průmyslovému rozvoji a vzestupu města a stal se nedílnou součástí místní historie.

Vodárny byly dříve pro provoz parních lokomotiv nezbytné a tvořily součást základního vybavení mnoha železničních stanic. Dnes jsou tyto stavby, vzhledem k technologickému pokroku a následnému ukončení parostrojního provozu železnic, dochovány ojediněle a s minimálním množstvím původních technologií. Posuzovaná výpravní budova s vodárnou se však do dnešní doby, vzhledem k nikdy nerealizovaným plánovaným zásadním přestavbám, zachovala ve svém původním hmotovém i konstrukčním řešení. Větší úpravy posuzovaného objektu nastaly až po výstavbě vedle stojící nové výpravní budovy v r. 1924. Původní budova z r. 1859 tím částečně (vyjma vodárny) ztratila svoji prvotní funkci a byla postupně adaptována na bydlení a služby. I přes tyto úpravy lze i tyto prostory objektu považovat za autenticky dochovanou součást provozu vodárny a železniční stanice Červený Kostelec s původními stavebními a architektonickými prvky a dispozičním členěním.

Velmi cenná je pak částečně dochovaná vodárenská technologie, která dokládá uspořádání a fungování vodárny. Tato technologie se nachází v bývalé strojovně v prvním nadzemním podlaží (otvory zajišťující přístup ke studni a k potrubí vedoucímu ze studny k nedochovanému čerpadlu, je zde také vodoznak pro odečet hladiny vody v nádržích). Dále ve druhém nadzemním podlaží, do kterého vede dřevěné lomené schodiště, jsou výpustní ventily nádrží na vodu. Dna těchto nádrží tvoří strop jedné z místností. Samotné nádrže, uložené na ocelových profilech, vyplňují třetí nadzemní podlaží, do kterého vedou strmé dřevěné schody se zábradlím. Tyto nádrže nejsou původní z doby výstavby, ale pozdější z poloviny 90. let 19. století. K výměně nádrží došlo za účelem zvýšení kapacity vodojemu, a to vzhledem ke zvýšené spotřebě vody pokročilejšími lokomotivami. Vodárenskou funkci budova plnila až do konce parostrojního provozu na dráze v r. 1981.

Stavba z výše uvedených důvodů dokládá nejen architektonickou úroveň drážní výstavby, ale ojediněle dochované uspořádání s částmi původní vodárenské technologie prezentuje i samotné technické fungování vodárny včetně jeho vývoje.

Pro své hodnoty historické, technické, dokumentační a architektonické, jako významný doklad historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti a jako projev tvůrčích schopností a práce člověka splňuje posuzovaná výpravní budova s vodárnou 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 zastížen, 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 doručení 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

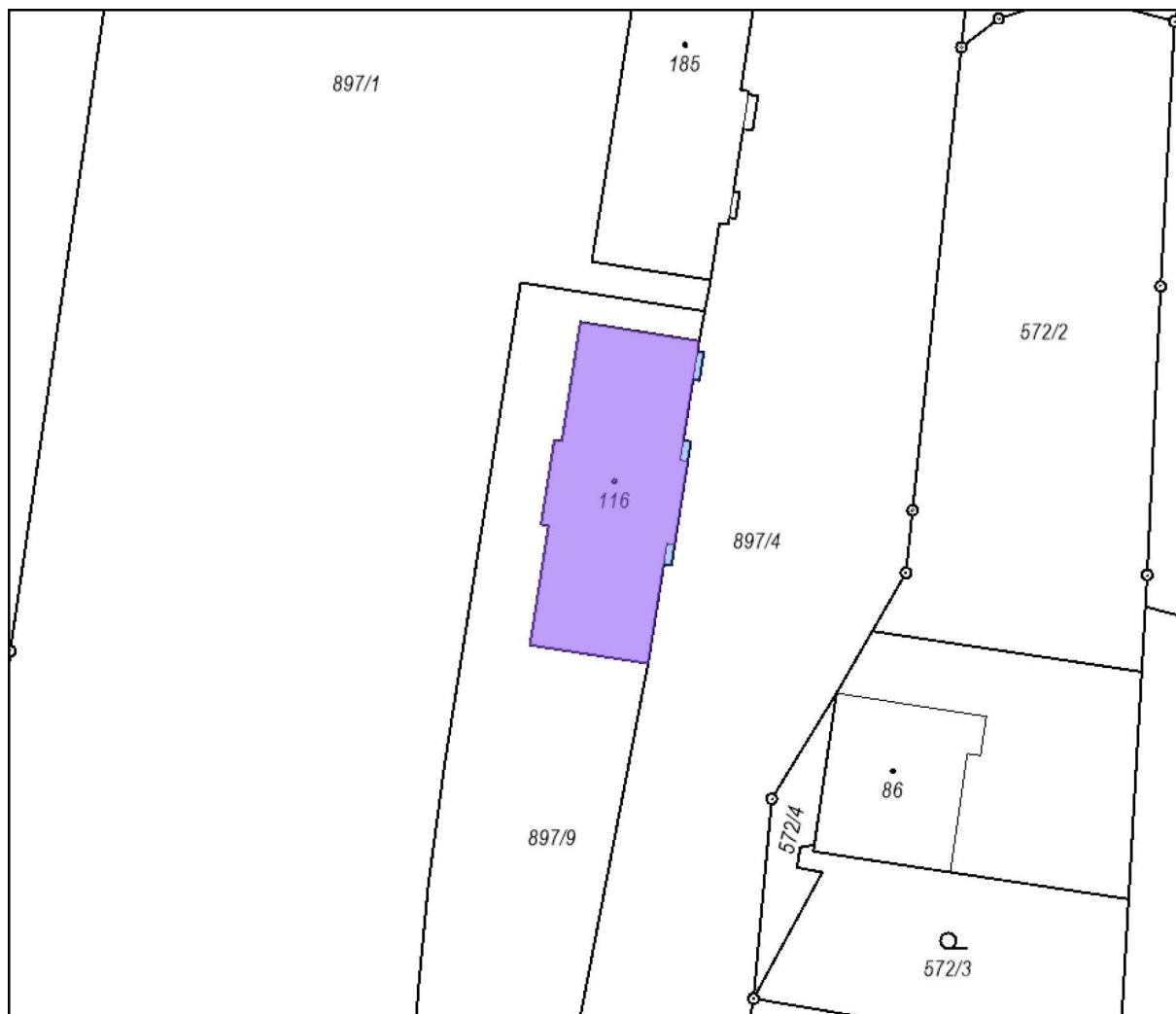
Stejnopis rozhodnutí:

Národní památkový ústav, generální ředitelství
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Josefově
Městský úřad Náchod, odbor výstavby a územního plánování
Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor památkové péče

Příloha:

- I. Orientační zakres umístění kulturní památky do kopie katastrální mapy
- II. Dvě identifikační fotografie kulturní památky.

Příloha č. I.: Orientační zakres umístění kulturní památky do kopie katastrální mapy – nedílná součást výroku rozhodnutí č. j. MK 52710/2025 OPP ze dne 23.6.2025.



Příloha č. II: Dvě identifikační fotografie kulturní památky – nedílná součást rozhodnutí č. j. MK 52710/2025 OPP ze dne 23.6.2025.

1. Celkový pohled od severovýchodu

