

Článek se věnuje železniční kolonii v Nymburce – okolnostem jejího vzniku, původní podobě, proměnám v průběhu 20. století i perspektivě další existence jejích dnešních pozůstatků. Kolonie vznikla v letech 1872–1876 jako obytný soubor pro zaměstnance Rakouské severozápadní dráhy, která měla ve městě jeden z dopravních inspektorátů a rozsáhlý areál dílen s výtupnou. Kolonie ve své původní podobě fungovala jako téměř samostatná osada pro 800–1000 obyvatel s centrálním zásobováním, prádelnou, restaurací a později i školou. Do současnosti se zachovaly úřednické obytné domy, budova inspektorátu, prádelna, restaurace (škola), park a uliční síť.

Klíčová slova: Nymburk – kolonie – Rakouská severozápadní dráha – ÖNWB – Carl Schlimp – Rudolf Frey

Railway Colony Traces in Nymburk

The article deals with the railway colony in Nymburk – the circumstances of its origin, its former appearance, its changes during the 20th century, and the perspective of the future existence of its remaining structures. The colony was established in the years 1872–1876 to house the employees of the Austrian Northwestern Railway that had a transport inspectorate in the town and an extensive compound with workshops and a locomotive shed. In its original look, the colony was an almost independent settlement for 800–1000 inhabitants with central supplying, laundry, restaurant, and later a school. The residential houses of office workers have survived as well as the inspectorate building, laundry, restaurant (school), park, and street network.

Keywords: Nymburk – colony – Austrian Northwestern Railway – ÖNWB – Carl Schlimp – Rudolf Frey

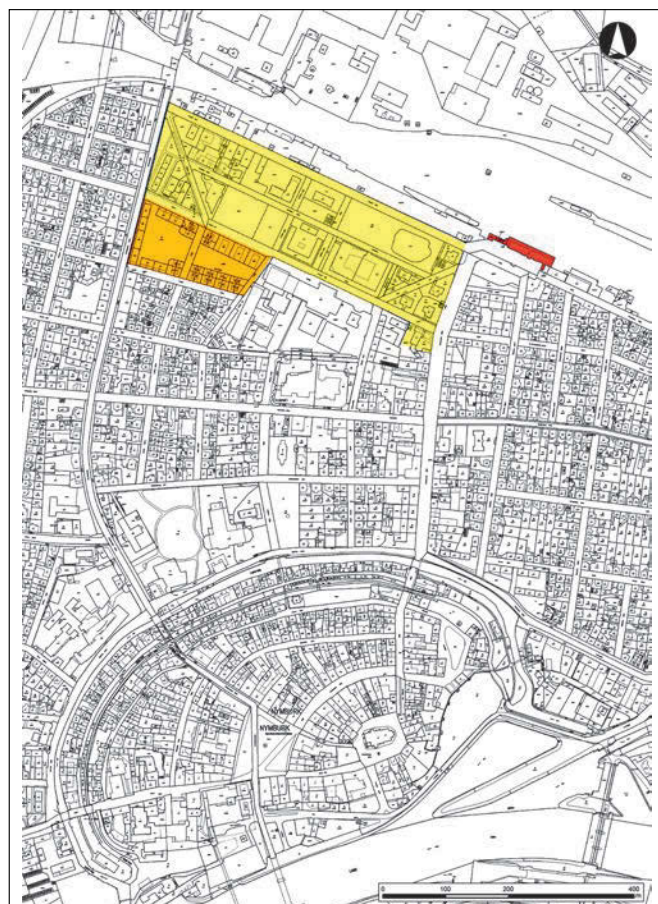
doi.org/10.56112/psc.2022.1.04

Úvod

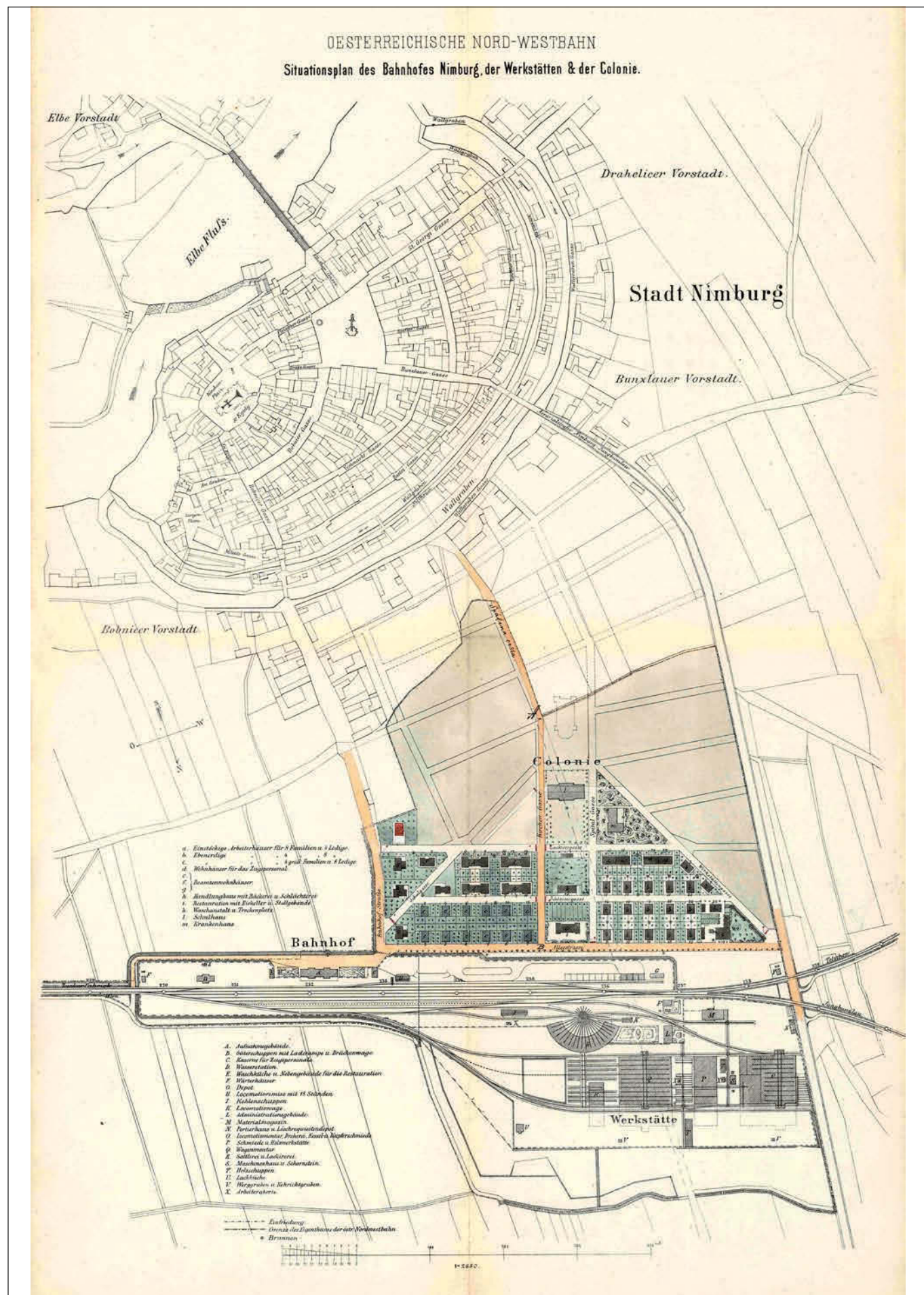
Železniční kolonii v Nymburce je myšlen soubor obytných budov, občanského vybavení a veřejných prostorů ležící západně od železniční stanice Nymburk hlavní nádraží mezi Bolešlavskou a Palackého třídou a ulicemi Nádražní a V Kolonii, přibližně 800 m severně od historického jádra města (obr. 1). Jednalo se o téměř samostatně fungující osadu plánovitě založenou a vystavěnou pro zaměstnance Rakouské severozápadní dráhy na počátku 70. let 19. století, později rozšířenou a sloužící původnímu účelu do počátku 60. let 20. století. Od 70. let 20. století jsou obytné budovy postupně demolovány a nahrazovány novostavbami. Zbývající stavby a veřejná prostranství někdejší kolonie se v současnosti nacházejí v různém stavu zachování a otázka jejich budoucí existence je značně nejistá. Přitom se jedná o prvořadou památku na počátek významné etapy novodobých dějin Nymburka a vzácné pozůstatky ojedinělého urbanistického počínu, předchůdce prvních zahradních měst v Čechách.

Tento příspěvek je shrnutím poznatků získaných při zpracování návrhu na prohlášení tří obytných inspektorských domů někdejší kolonie za kulturní památky v roce 2021. Jeho cílem je v první řadě předání ucelené (ale ne vyčerpávající) zprávy o vzniku, podobě a fungování kolonie v době její přímé vazby na dráhu. Ve druhé řadě si text klade za cíl představit dnešní pozůstatky kolonie a zamyslet se nad možnostmi a smyslem jejich dalšího zachování.

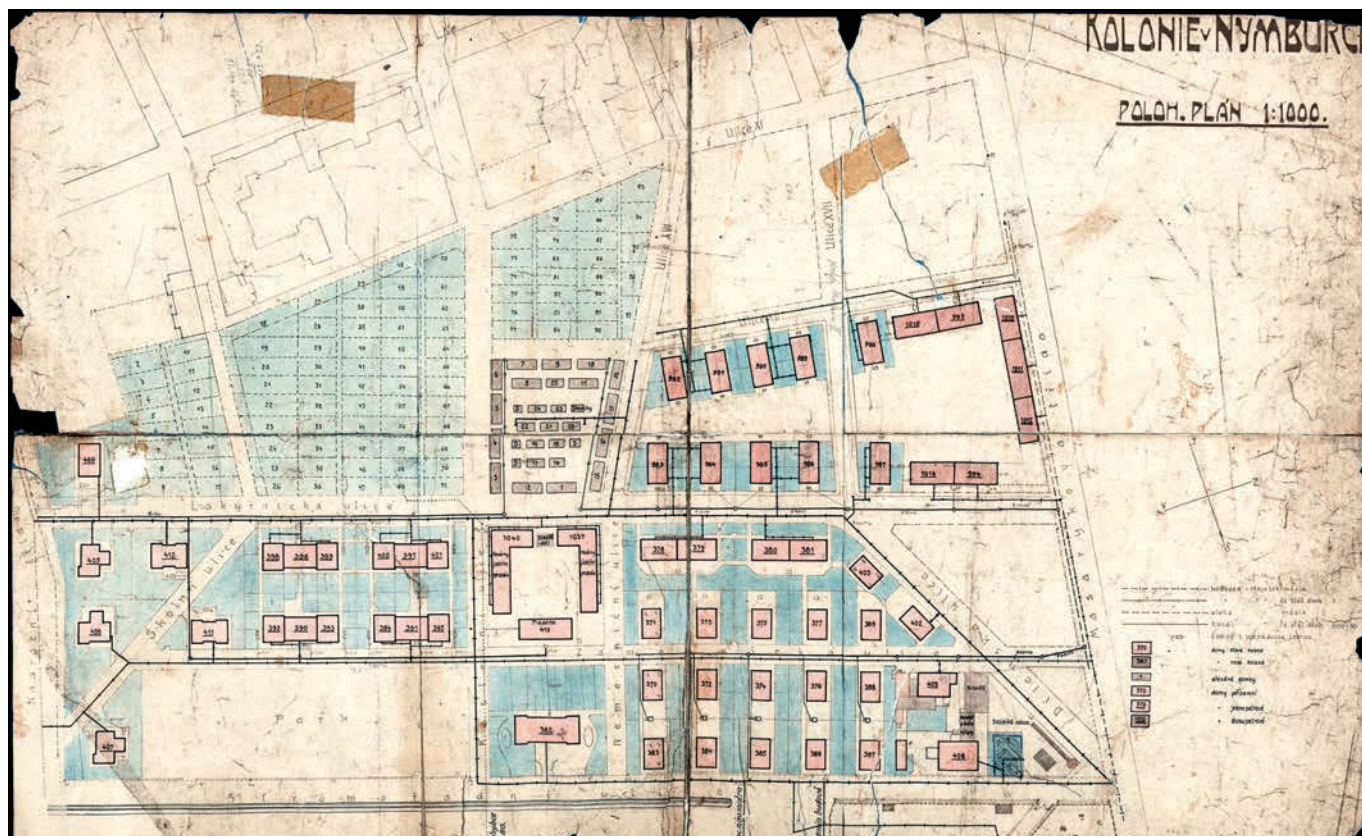
Text a vybraný obrazový doprovod vychází ze studia tuzemských archivních zdrojů, literatury týkající se Rakouské severozápadní dráhy i kolonie a několika osobních návštěv lokality.¹⁾ Za zcela zásadní pomoc při nasměrování na příslušné archivní zdroje děkuji panu Zdeňku Hrdinovi. Za překlad vybraných archiválií děkuji kolegyni Aleně Nachtmannové. Za pomoc děkuji také panu Františku Sýkorovi, správci sbírek Polabského muzea – Vlastivědného muzea Nymburk.



Obr. 1: Nymburk – výřez katastrální mapy s vyznačením původního rozsahu kolonie ze 70. let 19. století (žlutě); rozšíření v letech 1919–1920 o tzv. novou kolonii (oranžově) a výpravní budovy nádraží (červeně) (mapový podklad: <https://cuzk.cz>, zakres autorka).



Obr. 2: Situační plán nádraží, dílen a kolonie v Nymburce, nedatováno (počátek 70. let 19. století), orientace k JJZ (NA, o. c. v pozn. 1, kart 17).



Obr. 3: Plán kolonie rozšířené o tzv. novou kolonii a nouzovou dřevěnou kolonii, nedatováno (po roce 1920), orientace k JJZ (sbírka Polabského muzea).

Rakouská severozápadní dráha

Původcem a stavebníkem kolonie byla Rakouská severozápadní dráha (Österreichische Nordwestbahn, dále jen ÖNWB). Tato akciová společnost vznikla jako dceřiná společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, dále jen SNDVB), která v roce 1868 získala koncesi ke stavbě a provozování dráhy spojující Vídeň s Mladou Boleslaví přes Znojmo, Jihlavu a Nymburk. Úsek se stanicí Nymburk byl uveden do provozu 29. října 1870.

Podobně jako řada dalších soukromých tratí té doby vznikla ÖNWB jako nezávislá síť paralelní s již existujícími trasami. Její hlavní vizí bylo v začátcích spojení Vídně s klíčovými centry severu Čech a potenciálně i s Berlínem.²⁾ V květnu 1871 získala ÖNWB koncesi pro tzv. Polabskou dráhu z Nymburka do Děčína s odbočkou na Prahu v Lysé nad Labem. Odbočka byla do provozu uvedena 4. 10. 1873.³⁾ S výstavbou Polabské dráhy se z Nymburka stal významný železniční uzel a ÖNWB se sem rozhodla přesunout své provozní centrum s výtopnou, dílnami (1874) a posléze i provozním inspektorátem (1875) a úřadem vozové kontroly (1876).⁴⁾ Kapacity malého polabského města nemohly přílivu nových pracovníků stačit, a proto dráha přistoupila k vybudování dělnické a úřednické kolonie v těsném sousedství železniční stanice a dílen.

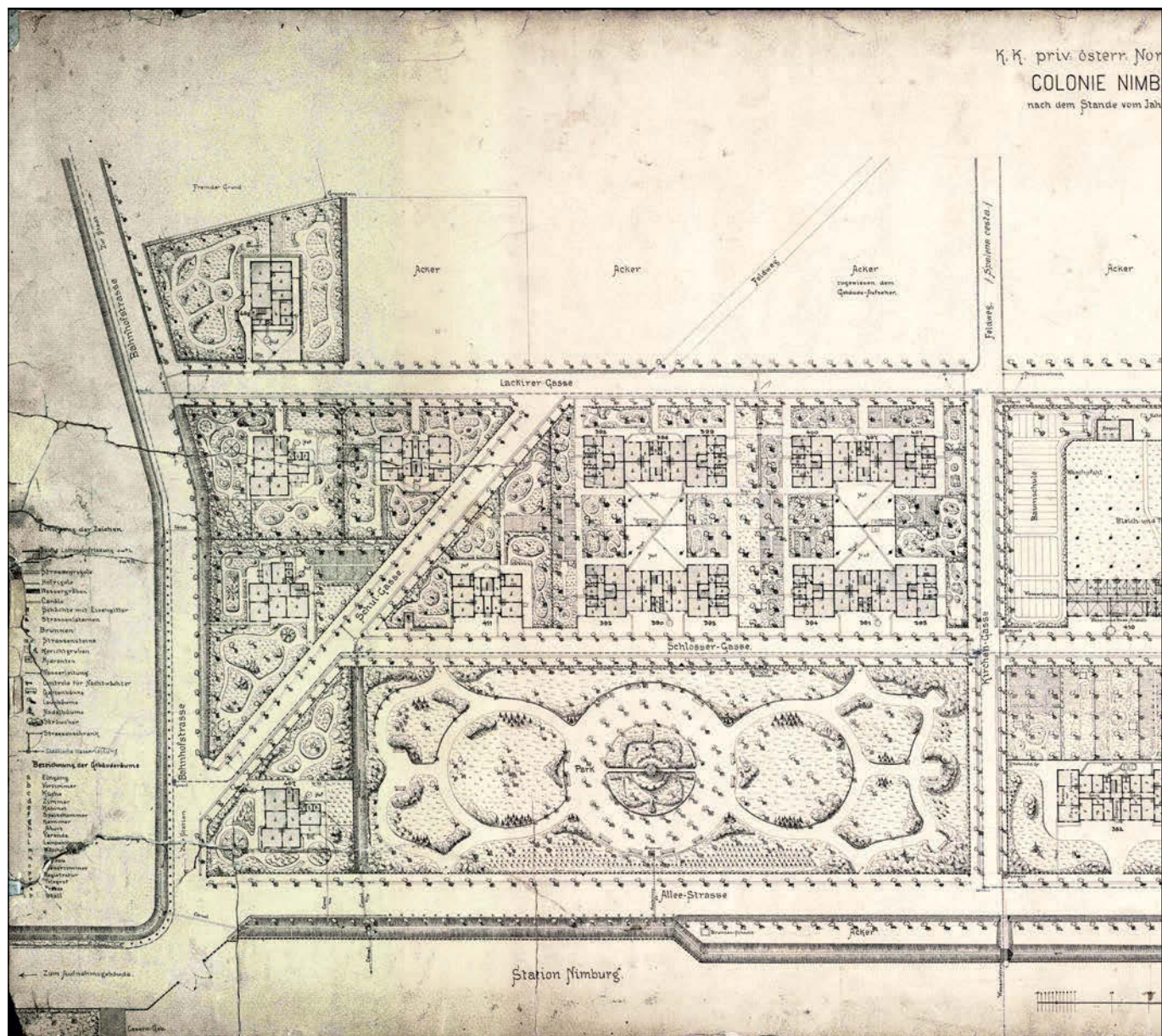
Stavebním ředitelem ÖNWB byl v letech 1869–1875 Wilhelm Hellwag. Funkci přednosty oddělení pozemních staveb zastával v letech 1868–1873 architekt Carl Schlimp, který vytvořil soubor typových plánů (normálií) pozemních staveb pro celou dráhu a také projekt koncového pražského nádraží – proslulé výpravní budovy na Těšnově.⁵⁾ Carla Schlimpa vystřídal ve funkci v roce 1873 rakouský architekt Rudolf Frey.⁶⁾ Právě jeho jméno nesou plány většiny budov v kolonii. Protože ale pracoval v oddělení ještě před převzetím vedoucí pozice, je možné, že na navrhování staveb pro kolonii v Nymburce se

podílel ještě pod Schlimpovým vedením, anebo ve spolupráci s ním. Pro zjištění přesného autorského podílu zmíněných architektů by bylo nutné provést důkladnější archivní rešerši. Carl Schlimp se po odchodu z funkce přednosty oddělení pozemních staveb podílel na výstavbě nymburské kolonie jako stavební podnikatel (vystavěl celou kolonii s výjimkou domu čp. 469) a v Nymburce realizoval i několik staveb mimo kolonii včetně vlastního domu.⁷⁾ Prozatím nevyřešenou otázkou je autorský podíl architekta a urbanisty Camilla Sitteho na projektu kolonie.⁸⁾

Přesná data vzniku projektu kolonie ani zahájení a ukončení její výstavby prozatím nejsou známa. Z literatury a prostudovaných archivních pramenů vyplývá, že kolonie vznikala postupně v letech 1872–1876, přičemž jako první byly postaveny dělnické domy a až po nich budovy občanské vybavenosti.⁹⁾ Financování výstavby bylo zajištěno z penzijního fondu definitivních zaměstnanců ÖNWB, do kterého společnost přispívala stejným dílem jako zaměstnanci.¹⁰⁾

Colonie Nimburg

Dělnická a úřednická kolonie v Nymburce byla projektována jako samostatná osada přímo navazující na dráhu a nádraží, oddělená od dílen a výtopny pouze kolejíštěm. Měla jasný regulační plán a velkorysé rozvržení se symetrickou sítí přímých ulic, mezi kterými se nacházely soliterně umístěné objekty několika různých typů: přízemní dělnické čtyřdomky, patrové dělnické domy, patrové domy pro vlakový personál, patrové úřednické domy, inspektorské vilové domy, budova inspektorátu, prádelna, obchod a restaurace (později škola). Jeden celý blok zaujímal park (obr. 2–4). Protáhle obdélný půdorys s jedním okoseným rohem byl podélně vymezen třemi rovnoběžnými ulicemi: Stromořadní (dnes Nádražní), Zá-



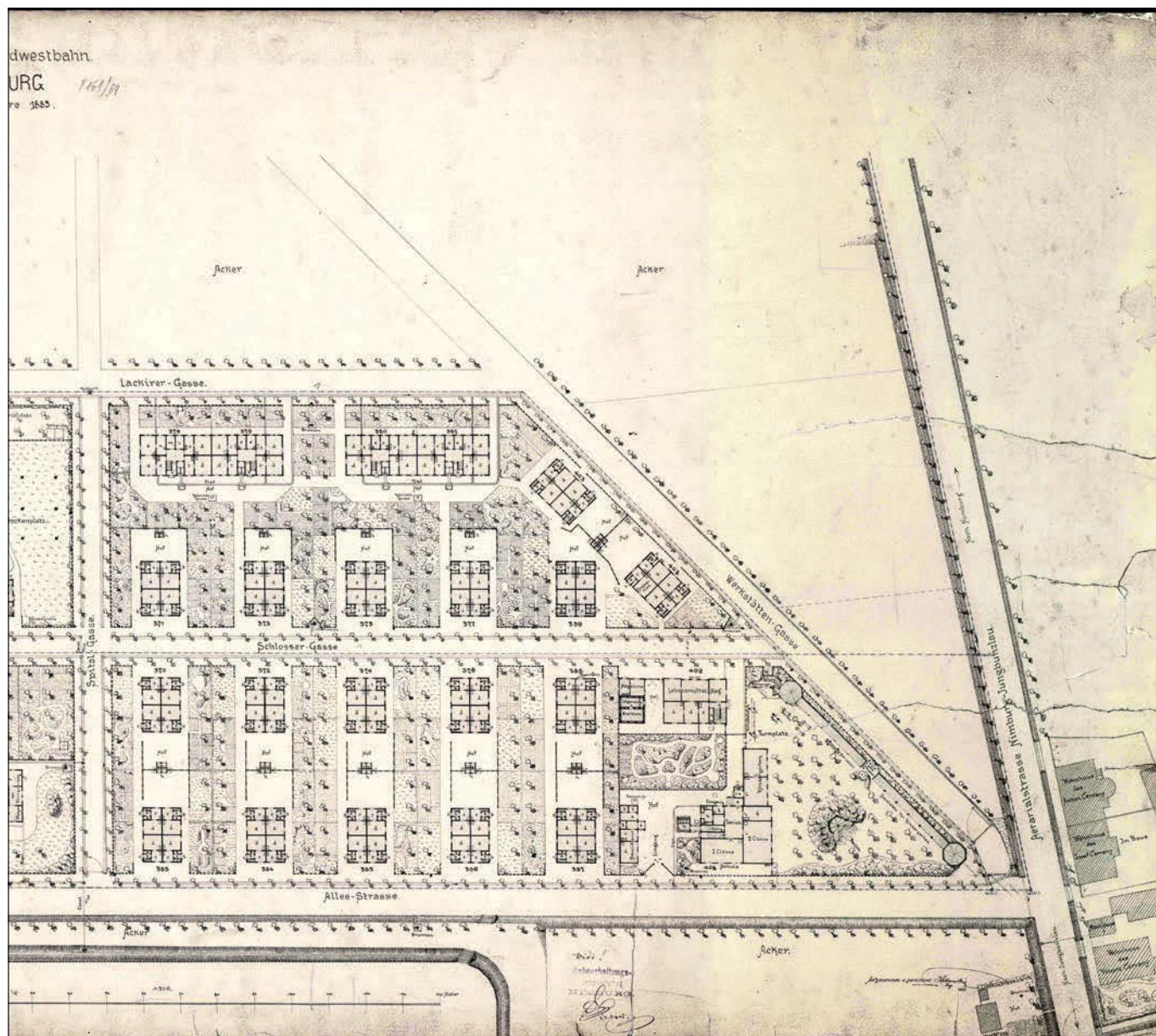
Obr. 4: Plán kolonie kreslený podle stavu v roce 1885, Ing. J. Adamski (?), 1885, orientace k JJZ. Jedná se pravděpodobně o nejceněnější obrazový dokument původní podoby nymburské železniční kolonie (sbírka Polabského muzea).

mečnickou a Lakýrnickou (dnes V Kolonii) orientovanými ve směru SZS–VJV. Směrem od západu pak území příčně členily ulice Nemocniční (dnes U Prádelny), Kostelní (dnes Kotlářská) a šikmá ulice Školní. Všechny tři pojmenované paradoxně po budovách, ke kterým měly směřovat, ale které nakonec ve vrcholu půdorysného trojúhelníku kolonie nebyly realizovány (obr. 2). Ze západu vymezovala kolonii šikmá Dělnická (nebo Dílenská – Werkstättergasse) ulice, z východu pak Nádražní ulice (dnes Palackého třída).

Pozoruhodný důraz byl při plánování a výstavbě kolonie kladen na zeleň. Nejen, že všechny ulice byly po obou stranách osázeny stromy a přibližně šestinu plochy kolonie zaujímal veřejně přístupný park, ale ani zahrady nebyly privilegiem domů nejvyšších úředníků, jak by se dalo předpokládat. Zahrádku s alespoň dvěma ovocnými stromy měl každý byt i těch nejskromnějších dělnických obydlí. Kromě plánu kolonie z roku 1885 (obr. 4) a jedné pohlednice (obr. 34) tento stav dokumentují i paměti jednoho z někdejších obyvatel: „Nemohu přenést přes srdce jako dobrý pamětník, abych nezmínil, že kolonie byla po několik desetiletí opravdu zahradním městem. Zahrádky, obklopující domy, hýřily květinami, mezi

nimi převládaly růže, park byl udržován v pořádku, i skryté dvorky musily být čisté a ničím nezastavěné. Jaký to rozdíl proti dnešku, kdy vidíme tu místo upravených zahrádek jen samé dvorečky, přeplněné posadami, kurníky a chlívků, park zničen přímo vandalsky – celek připomínající spíše zaostalou vesnici nežli zahradní město.“¹¹⁾ Podobně líčí původní vzhled kolonie i další autor: „A tak se stala vlastně celá kolonie se svými alejemi a zahradami jediným velkým parkem, prvním zahradním městem u nás – a to jako projekt, nikoliv jako záležitost pozdějšího vývoje.“¹²⁾

Vztah Nymburka a nově vzniklé kolonie nebyl bez komplikací. Z původně plánované nezávislosti, vlastní samosprávy a odděleného číslování domů kolonie sešlo pro nesouhlas města i pražského místodržitelství.¹³⁾ Přesto si kolonie jistý odstup udržovala, a to v několika ohledech. V první řadě šlo o prostou fyzickou vzdálenost od města. Jinými slovy – kolonie stála zpočátku za městem v polích. K postupnému propojení zástavbou došlo až na počátku 20. století. V dalším plánu se jednalo o rozdíly národnostní. Do téměř bezvýhradně „českého“ Nymburka se s dráhou přistěhovaly desítky německých úředníků a kromě českých také několik italských, maďarských



a chorvatských dělníků.¹⁴⁾ Obyvatelé kolonie tvořili pestrou a nepříliš soudržnou skupinu, která se s nymburskou společností sblížovala jen pozvolna. Třetím důležitým faktorem odlišujícím kolonii od města byla její samostatnost v zásobování základními potřebami, potravinami a vodou.¹⁵⁾ Okrajově by se dala za odlišující prvek považovat urbanistická struktura kolonie se sítí přímých ulic, tak rozdílná od rostlé struktury historického Nymburka (obr. 2).

Obytné domy

Jak bylo uvedeno výše, primární funkci kolonie – ubytování pro rodiny zaměstnanců ÖNWB – zajišťovaly objekty několika různých typů. Jednalo se o sociálně a profesně rozvrstvené skupiny obydlí zahrnující prosté domky pro zaměstnance dílen, patrové objekty s byty pro vlakový personál i reprezentativní úřednické a inspektorské domy. Jako zhotovitel plánů všech obytných staveb je uveden architekt Rudolf Frey.

Přízemní **dělnické čtyřdomky**, objekty obdélného půdorysu kryté nízkou sedlovou střechou, byly podélně i pří-

ně děleny na čtyři byty se samostatnými vchody. Byt sestával z před síně, kuchyně a pokojů v přízemí a jednoho pokoje v podkrovní.¹⁶⁾ Ke každému náležel malý sklep pod před síní a suchý záchod na konci dvora. Domky byly solitérně umístěné na částečně oplocených pozemcích s dvorem a zahrádkami pro každý byt (obr. 7, 8, 34).

Architektonicky se jednalo o jednoduše řešené domy podobné strážním domkům u trati. Hladce omítané fasády domů byly kromě oken s šestitabulkovými výplněmi a dveří členěny pouze odsazeným soklem a cihelnými záklenky nad otvory a lemováním štítů.

Celkem se v kolonii nacházelo 17 těchto domů (čp. 370–377, 383–389, 402, 403), přičemž jeden pravděpodobně sloužil jako ordinace lékaře a ošetrovna.¹⁷⁾ Domky stály v severozápadní části osady v Zámečnické a Nádražní ulici – nejbližší kolejišti a vstupu do dílen. V tomto typu domů se nacházelo 64 bytů, které mohlo obývat přibližně 400 lidí. První nájemníci zde bydleli od června 1874.¹⁸⁾

Západní polovinu kolonie doplňovaly dvě dvojice patrových **dělnických domů** v Lakýrnické ulici (čp. 378–381), opět s nízkou sedlovou střechou a protáhle obdélným půdo-



Obr. 5: Výřez leteckého měřického snímku kolonie z roku 1961 s vyznačením jednotlivých typů objektů: žlutá – přízemní dělnické čtyřdomky; oranžová – patrové dělnické domy; červená – patrové domy pro vlakový personál; fialová – patrové úřednické domy; modrá – inspektorské domy; zelená – přízemní čtyřdomky a činžovní domy nové kolonie (mapový podklad: <https://czuk.cz>, zářez autorka).

rysem. Vnější podoba domů není známá ani z dostupných archivních pramenů (nalezeny byly pouze půdorysy) ani z historických fotografií (výjimku tvoří obr. 31). S největší pravděpodobností ale byla průčelí domů pojezdána podobně jako u přízemních dělnických domků. Spojením dvou domů vedle sebe vznikly výrazně podélné objekty s šestnácti okenními osami na delších stranách a pouze dvěma okénky ve štítu kratších stran.

Každý z domů byl koncipován pro bydlení osmi rodin v jednopokojových bytech a čtyř svobodných dělníků v samostatných místnostech. Toalety se nacházely uvnitř domu, vždy dvě na podlaží. Ke každému bytu patřila sklepní kóje a zahrádka v blízkosti domu. V těchto domech mohlo bydlet celkem přibližně 150 osob.

Mezi Zámečnickou a Lakýrnickou ulicí jižně od parku se nacházely čtyři mohutné bloky patrových **domů pro vlakový personál** – strojevedoucí a topiče (čp. 390–401). Každý dům sestával ze tří objektů obdélného půdorysu se samostatnými čísly popisnými, přičemž prostřední byl orientován rovnoběžně s ulicí a dva po stranách přisazené kolmo. Natočení se týkalo i nízkých sedlových střech, takže boční „křídla“ bloků se do ulice obracela štítů. Fasády objektů byly už řešeny náročněji než u předchozích dvou typů. Členily je kamenem obkládané sokly, cihelné římsy a záklenky nad otvory a prořezávané panely ve vrcholech štítů (obr. 9 a 10).

Prostřední domy měly v přízemí i patře čtyři stejné jednopokojové byty s průchozí kuchyní, samostatnou toaletou přístupnou z chodby a přiděleným půdním prostorem. Boční domy měly v každém podlaží dva větší dvoupokojové byty, rozšířené oproti prozatím zmíněným o předsíní a spíží. Menší z po-

kojů je ve velkém plánu kolonie označen jako „Kabinet“ (větší „Zimmer“, obr. 4), což u předchozích typů domů značilo ubytování svobodného zaměstnance, který zřejmě sdílel s rodinou kuchyni. Ke každému bytu náležela toaleta přístupná z chodby a celá čtvrtina půdního prostoru. Samozřejmostí byla u všech bytů zahrádka vedle domu. První nájemníci se do těchto domů stěhovali od podzimu 1874 do léta 1875.¹⁹⁾ Celkově mohly tyto domy poskytovat ubytování přibližně pro 300 osob.

Východně od domů pro vlakový personál byly postaveny dva patrové **úřednické domy** (čp. 411 v Zámečnické a čp. 412 v Lakýrnické ulici). Objekty obdélného půdorysu se strmými sedlovými střechami měly na stranách podélných průčelí mírně vystupující rizality s kolmo nasazenými střechami s osově umístěnými vikýři. Vyššímu sociálnímu postavení obyvatel odpovídalo i náročnější architektonické řešení domů. Fasády členily kamenem obložené sokly, cihelné římsy a záklenky nad dveřmi a okny i prořezávané dřevěné panely ve štítech. Jako nový prvek se objevují sdružená okna v ploše rizalitů a celkové zvýraznění vertikál (vysoká a úzká obdélná okna, vyšší sklon střech). Na plánech je poprvé naznačeno užití pálené střešní krytiny s výraznými hřebenači (obr. 11). Domy se nacházely v poměrně rozlehlých uzavřených zahradách, opět rozdělených mezi jednotlivé byty.

V přízemí a patře se nacházely vždy dva třípokojové byty, přičemž jeden z pokojů byl opět označen jako „Kabinet“. V podkroví jsou v půdorysech naznačeny dva byty o třech místnostech bez rozlišení funkcí (patrně služebnické). Každý z bytů disponoval samostatnou toaletou a přiděleným sklepem a půdním prostorem. Obývány byly od října roku 1875.²⁰⁾ Mohly poskytovat bydlení přibližně 50–60 lidem.



Obr. 6: Výřez katastrální mapy s vyznačením dochovaných staveb a veřejných prostranství kolonie: a – inspektorské domy; b – úřednické domy; c – prádelna; d – inspektorát; e – obchod; f – restaurace (škola); g – park; h, i – čtyřdomky a činžovní domy nové kolonie; světle zelená – původní plochy zeleně; světle žlutá – uliční síť (mapový podklad: <https://cuzk.cz>, zákres autorka).

Poslední skupinou obytných objektů byly tři patrové **inspektorské domy** (čp. 405 v Lakýrnické a čp. 406 a 407 ve Školní ulici) rozmístěné v zahradách při východním okraji kolonie. Jedná se o budovy se sedlovými střechami, postavené na obdélném půdorysu, ze kterého na kraji jedné z delších stran vystupuje mělký rizalit završený štítem a uprostřed protilehlé delší strany pak kratší křídlo s verandami. Architektonické členění inspektorských domů opakuje prvky již použité na jiných objektech (kamenem obložený sokl, cihelné záklenky a římsy, vyřezávané prvky ve štítech) a obohacuje je o nové – nepravidelné půdorysy, kombinace různých sklonů střech, zdobenější detaily štítů a dřevěné verandy (obr. 15–18). Spolu se zasazením do rozlehlých zahrad v exponované poloze při hlavní třídě spojující město s nádražím tak vznikl v rámci zaměstnanecké kolonie typ téměř vilové architektury.

V přízemí a patře domů se nacházely čtyřpokojové byty se samostatnou toaletou, spíží a komorou. V podkroví se nacházel byt pro služebnictvo. Inspektorské domy mohlo obývat přibližně 40 lidí.

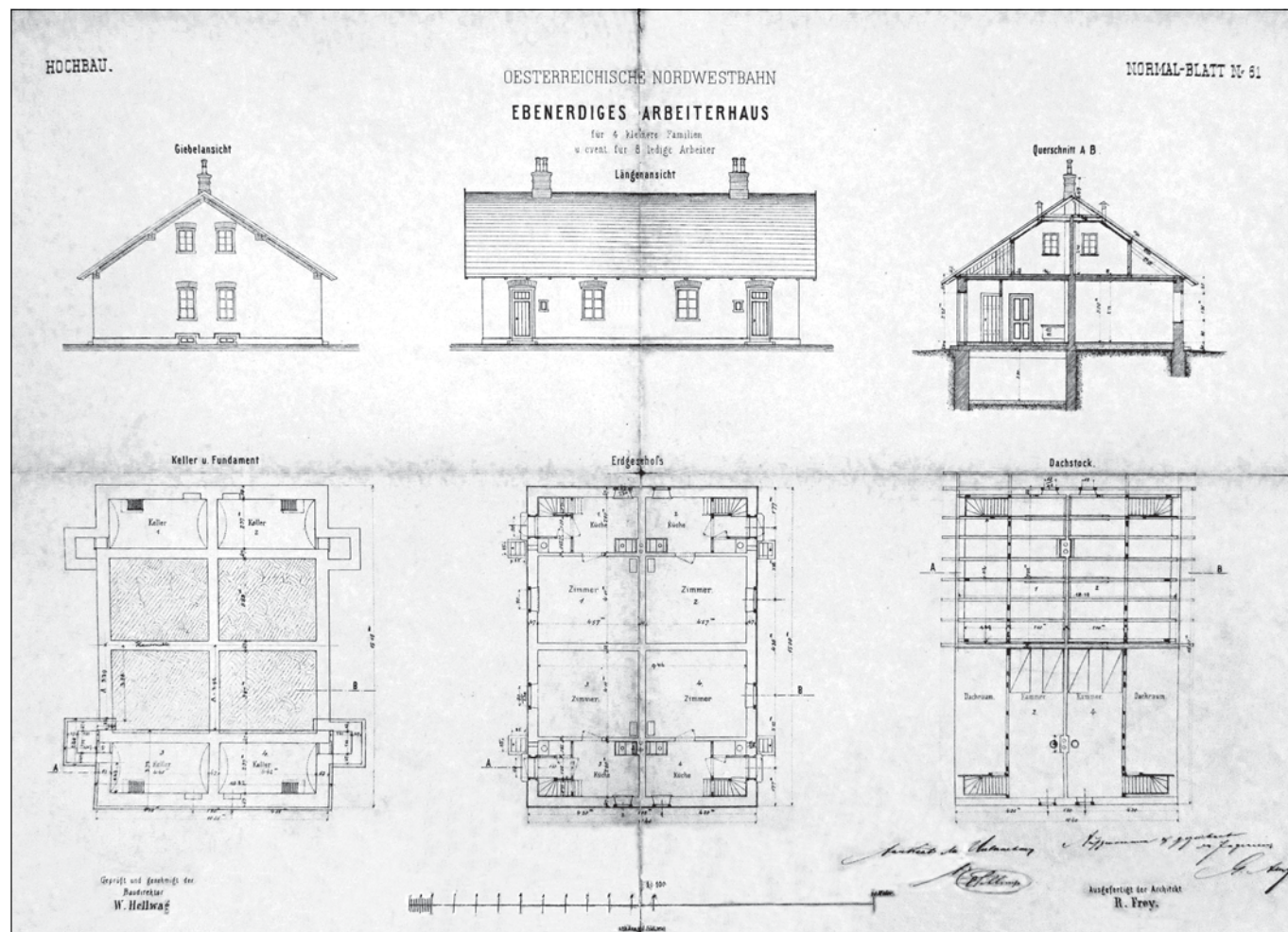
Před rokem 1885 byl přistavěn ještě patrový **dům pro přednostu a náměstka dílen** (čp. 469 na dnešní Palackého třídě). Jednalo se o dům obdélného půdorysu, s nízkou sedlovou střechou, výrazně bosovaným přízemím a nárožními patry. V každém podlaží se nacházel pětipokojový byt se salonek a pokojem pro služebnictvo. Zhotovitelem plánů byl W. Hakenegger (?), stavitelem místní podnikatel Josef Červený.²¹⁾

Občanská vybavenost

Velkou míru samostatnosti kolonie zajišťovalo centrální zásobování jejích obyvatel potravinami a základními životními potřebami prostřednictvím vlastního **obchodu (konzumu)**, který byl pobočkou vídeňského závodu *Lebensmittelmagazin für Bedienstete der ÖNWB*. Zaměstnanci dráhy v něm nakupovali za výhodné ceny a na dluh, který se jim strhl z následující výplaty. Pro nymburské obchodníky a živnostníky šlo o nevídanou konkurenci. Filiálka podniku, který centrálně zásoboval všechny zaměstnance ÖNWB, měla oproti nim výhodu volné dopravy zboží a nabízený sortiment byl navíc poměrně pestrý.²²⁾

Budova obchodu byla postavena na západním konci severní strany Zámečnické ulice podle plánů Rudolfa Freye.²³⁾ Patrový objekt obdélného půdorysu s nízkou sedlovou střechou měl oproti obytným domům segmentově završené otvory a výraznější členění fasád (obr. 20). V přízemí se nacházel krám se sklady a masný krám se samostatným vchodem. V patře potom třípokojový byt vedoucího obchodu se služebnickým pokojem, místnost pro řeznického sluhu a v podkroví jedna obytná místnost a volný půdní prostor. Sklep skýtal oddělené prostory pro lihoviny a petrolej, ovoce a zeleninu, víno a uhlí. K obchodu náležela ještě budova se skladem a lednicí na dvoře východně od budovy (obr. 4).

Dalším ze zařízení občanské vybavenosti kolonie byla společná **prádelna** postavená uprostřed jižní strany Zámečnické ulice.



Obr. 7: Plány (normálie) dělnického čtyřdomku, Rudolf Frey, nedatováno (SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 27).

Prizemní objekt obdélného půdorysu o rozměrech 10 × 27 m s vysokým prizemím a půdní nadezdívkou charakterizují vysoká půlkruhově zakončená sdružená okna v přízemí a vertikální členění podélných průčelí cihelnými pásy. Ty neměly pouze estetický význam – jednalo se o přiznaná komínová tělesa s profilovanými korunami (obr. 23). Obvodové stěny půdního polopatra tvořily dřevěné rámové výplně s žaluziemi (obr. 24).

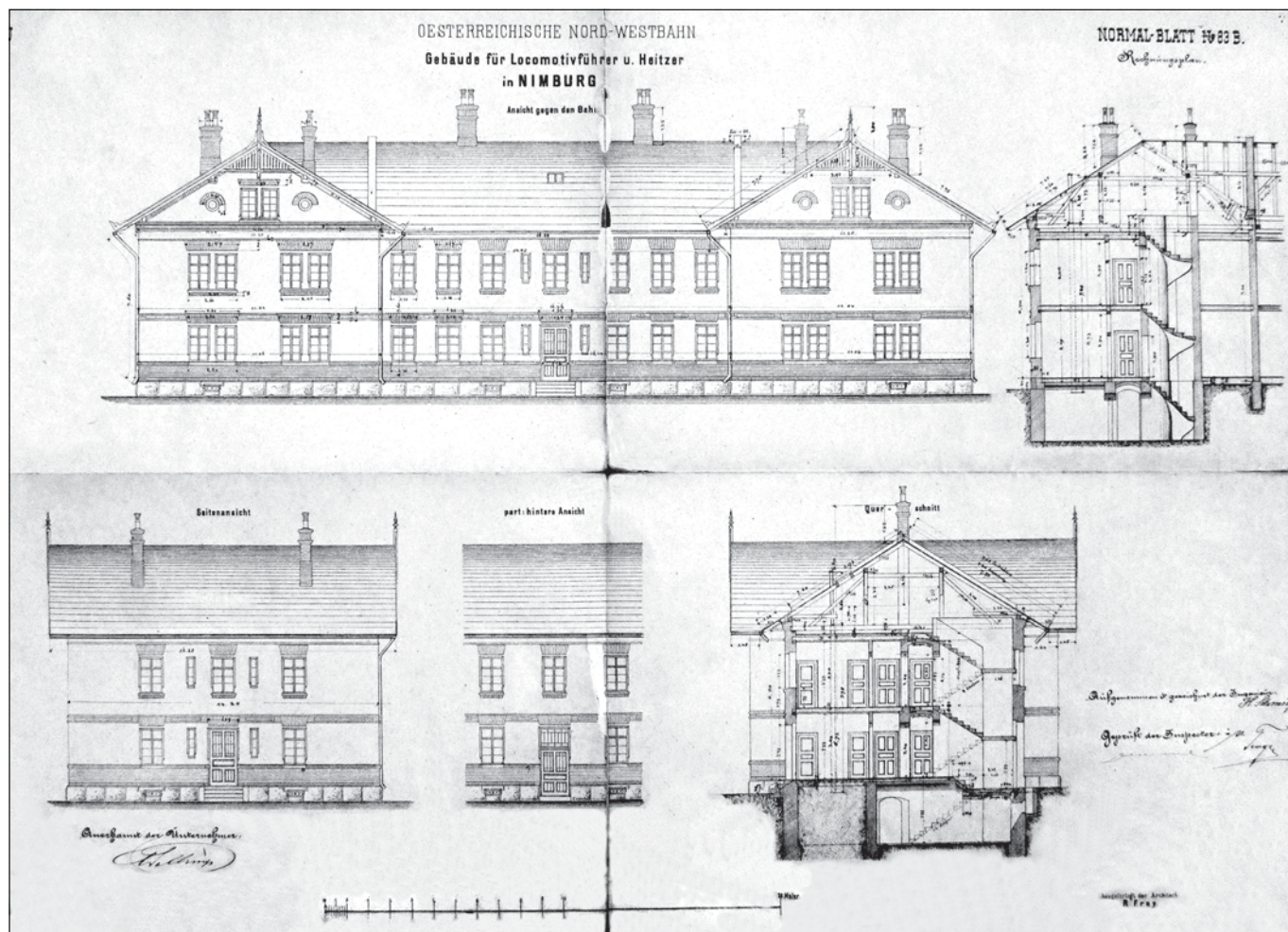
Vnější plášť budovy naznačoval vnitřní uspořádání. Deset komínů odpovídalo deseti pracím kójím v přízemí, z nichž každá disponovala kotlem na ohřev vody, výlevkou a prostorem pro praní. Na půdě se pak nacházel prostor na sušení prádla, provětrávaný přirozeným prouděním vzduchu skrze žaluzie. Na plánu z roku 1885 (obr. 4) jsou zřejmé dispoziční změny oproti dokumentaci: tři kóje byly přepaženy a rozděleny na šest menších, z jedné kóje vznikly přepažením dvě koupelny, z další se stal mandl. Prádelna se nacházela na rozlehlém oploceném čtvercovém pozemku vyplňujícím celý blok mezi ulicemi Zámečnickou, Lakýrnickou, Kostelní a Nemocniční. Jeho větší část sloužila k sušení prádla, na třetině fungovala ovocnářská školka a zbývající část sloužila jako sklad materiálu. Z dochovaného plánu prádelny není jasné, kdo je autorem jejího návrhu.

Důležitým objektem pro společenský život kolonie byla **restaurace**, zřízená výhradně pro zaměstnance dráhy. Patrová budova se nacházela na západním konci Stromořadní ulice. Vnitřní prostory byly přísně rozděleny na část pro dělníky a část pro úředníky, tzv. club.²⁴⁾ Díky dochovanému výkazu zařízení si lze vytvořit velmi plastický obraz interiéru.²⁵⁾ Sklep byl rozdělen na pивní, vinný, uhelný a zeleninový. V přízemí se nacházela předsíň, chodba, dělnický sál se šenkovnou, kuchy-



Obr. 8: Dělnický čtyřdomek čp. 402 v Dělnické ulici, pohled od západu, nedatováno, asi počátek 70. let 20. století (sbírka Polabského muzea).

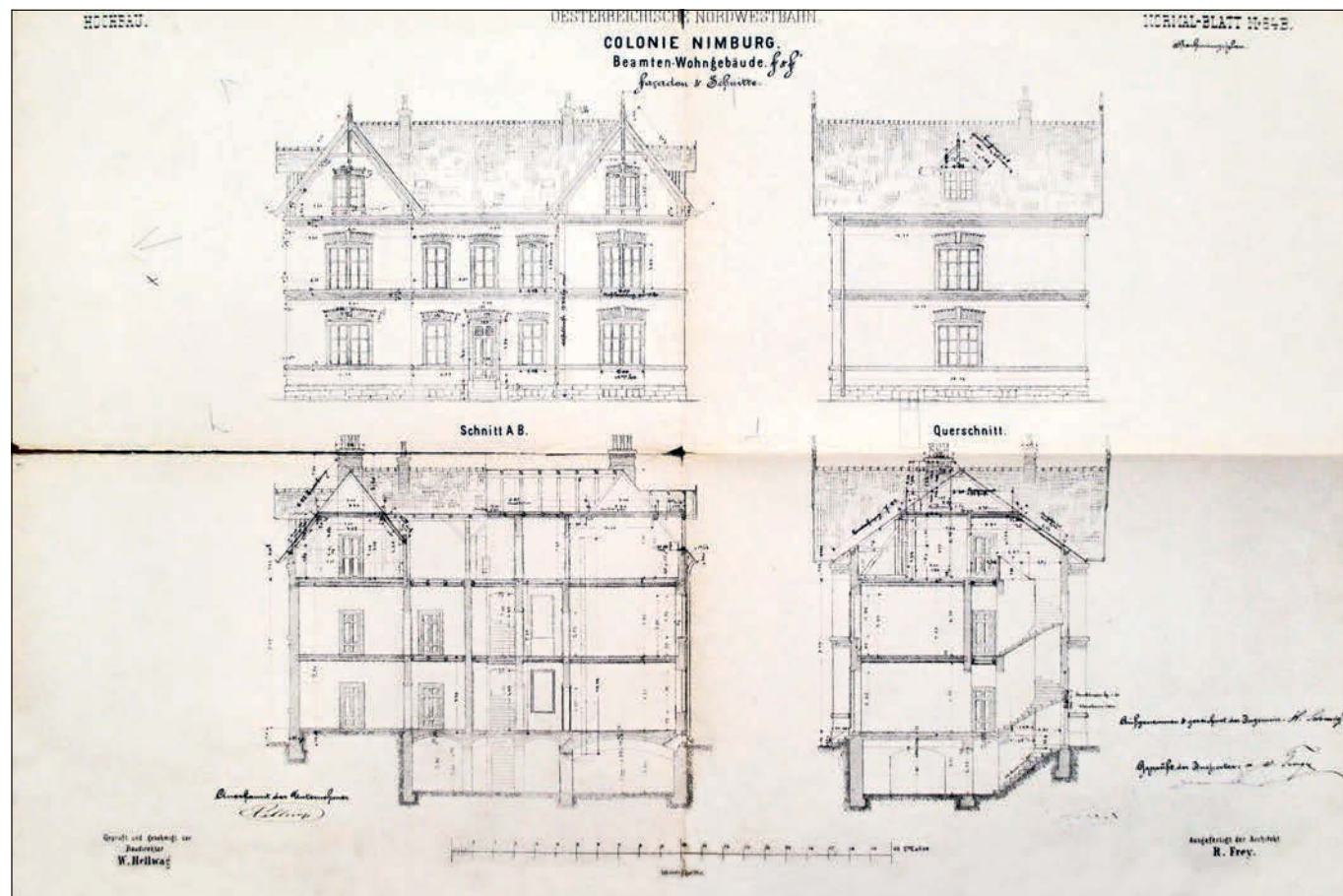
ně s přípravnou, jeden pokoj a toalety. Patro sestávalo z před-síně, úřednického sálu, dvou pokojů, bytu hostinského, pokoje pro služebné a toalet. V podkroví se nacházel pokoj číšníka a půda, na dvoře pak stáje, chlévy, lednice a sklady. Zahrada poskytovala prostor pro venkovní posezení hostů a dvě kuželkářské dráhy s pavilony – jednu pro úředníky, druhou pro dělníky. Z dokumentace se dochovaly pouze plány kuželníků a krovu restaurace. Stejně jako u prádelny ani zde nelze určit autora návrhu.²⁶⁾ Před rokem 1885 byla v budově zřízena čtyřtřídní soukromá německá škola.



Obr. 9: Plány (normálie) domů pro vlakový personál v Nymburce, Rudolf Frey, nedatováno (SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 27).



Obr. 10: Historický snímek domů pro vlakový personál v Lakýrnické ulici (dnes V Kolonii), pohled od západu, okolo 1934 (soukromá sbírka, převzato z: <https://www.facebook.com/Pohledy-na-starý-Nymburk-a-okolí-285129701670255/photos>).



Obr. 11: Plány (normálie) úřednických domů pro kolonii v Nymburce, Rudolf Frey, nedatováno (SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 27).



Obr. 12: Pohled do Lakýrnické ulice (dnes V Kolonii) od východu. Zleva dva štíty domu pro vlakový personál, úřednický dům čp. 412, část inspektorského domu čp. 405, nedatováno, asi počátek 70. let 20. století (sbírka Polabského muzea).

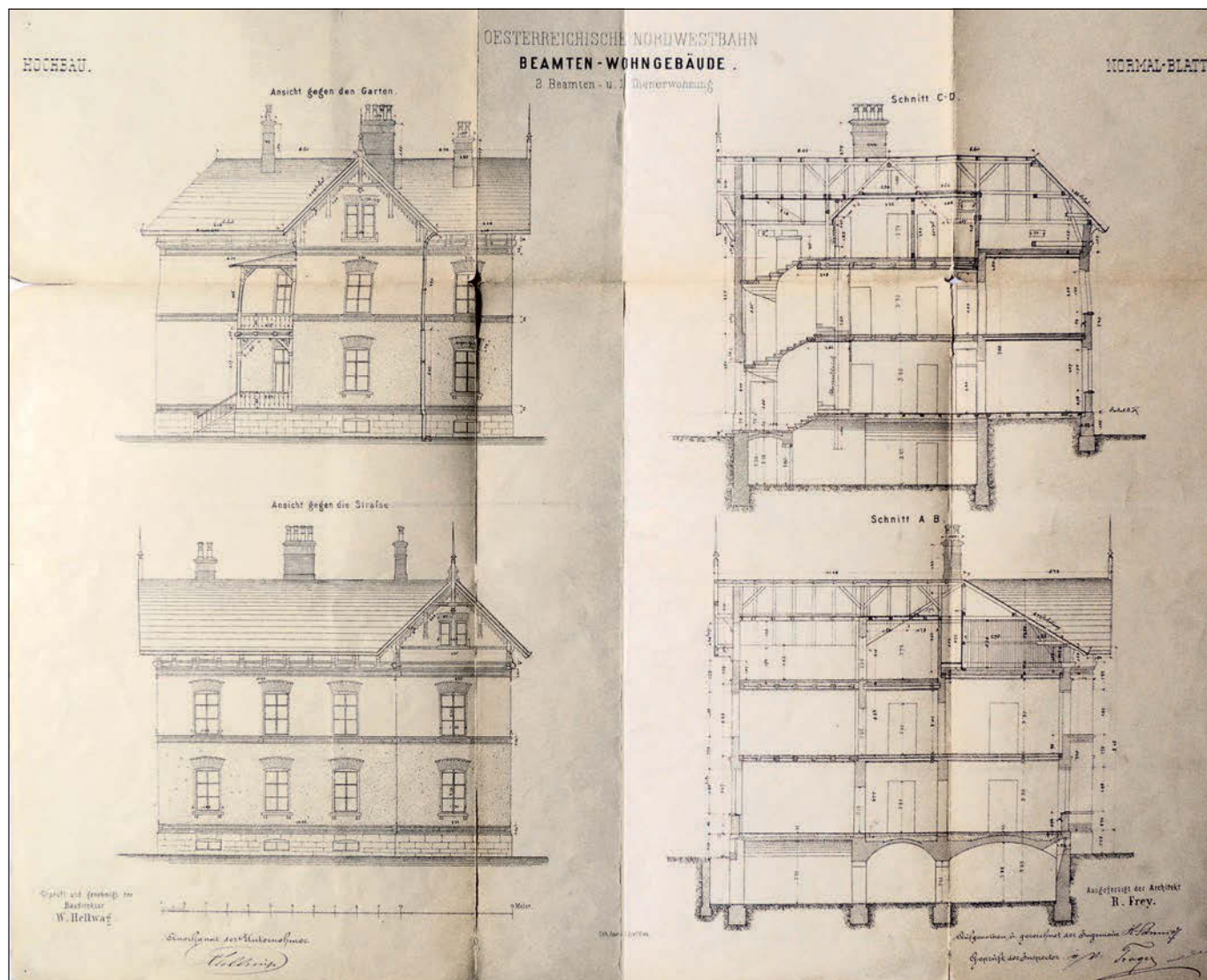


Obr. 13: Bývalý úřednický dům čp. 411 v Zámečnické ulici, pohled od severu (všechny současné snímky A. Jankulíková, 22. 7. nebo 24. 8. 2021).



Obr. 14: Bývalý úřednický dům čp. 412 v ulici V Kolonii, pohled od severu.

Mezi objekty občanské vybavenosti lze zahrnout také veřejně přístupný **park** s centrálním pavilonem, symetricky rozvrženými cestami a lavičkami, osázený listnatými i jehličnatými stromy a keři. Podle jednoho ze zachovaných časných plánů kolonie (obr. 2) představoval také záložní (ale nikdy k tomuto účelu nevyužitou) plochu pro výstavbu dvanácti přízemních dělnických čtyřdomků. Mezi prvotní nezbytné vybavení kolonie patřila také síť **studní** s pumpami. Vedle zachovaných plánů na jejich zřízení je svědectvím o jejich existenci také zachycení na velkém plánu kolonie z roku 1885 (obr. 4) a nález několika z nich přímo na místě (obr. 33).²⁷⁾



Obr. 15: Plány (normálie) inspektorských domů, Rudolf Frey, nedatováno (sbírka Polabského muzea).



Obr. 16: Bývalý inspektorský dům čp. 406 ve Školní ulici, pohled od severu.



Obr. 17: Bývalý inspektorský dům čp. 407 na rohu Palackého třídy a Nádražní ulice, pohled od severovýchodu.



Obr. 18: Pohled na východní část kolonie s úřednickými a inspektorskými domy, vlevo dole část domu pro vlakový personál, nedatováno, asi počátek 70. let 20. století (sbírka Polabského muzea).

V centru kolonie uprostřed Stromořadní ulice se nacházela administrativní budova dopravního **inspektorátu** ÖNWB (obr. 26–28). Patrová budova protáhle obdélného půdorysu se svým vzhledem blížila domům pro vlakový personál (obr. 9), pouze s tím rozdílem, že příčně položená boční „křídla“ byla navržena užší, jednotraktová. Budova zamýšlená původně jako obytný dům pro úředníky se po přestěhování inspektorátu do Nymburka v roce 1875 přizpůsobila nové funkci. Prostory sloužily jako kanceláře úřadu, který měl sekci dopravní, vozovou a udržovací: „Byla to jakási expositura ředitelství určená ke kontrole služby exekutivní a ke styku bezprostřednímu se stranami, hlavně českými: nárazník mezi správou dráhy a občanskou veřejností.“²⁸⁾ V roce 1876 k inspektorátu přibyl ještě úřad vozové kontroly.

Století kolonie

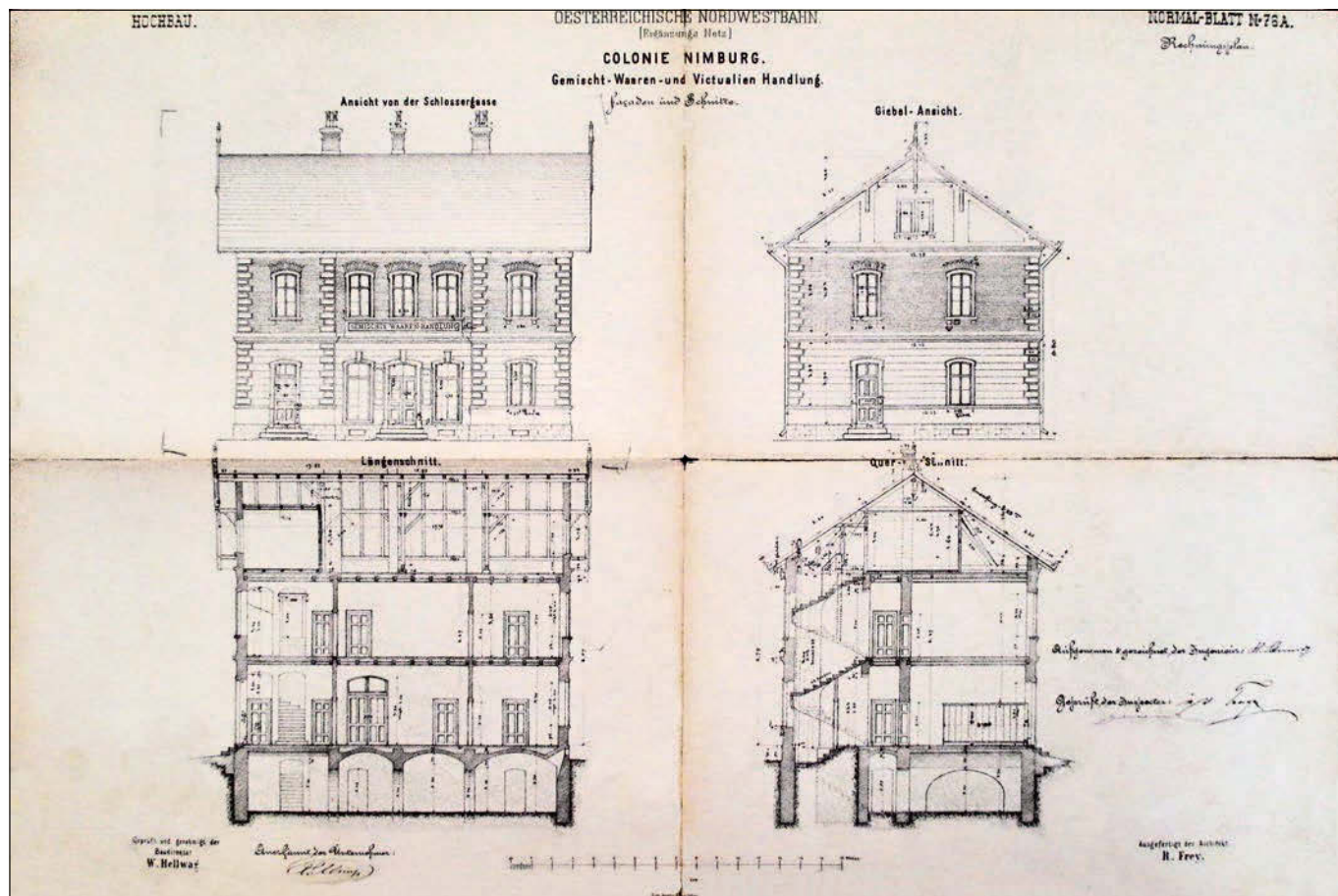
Nymburská železniční kolonie existovala v popsané podobě téměř sto let. Z mnoha změn, které prodělala v průběhu této doby, zmíníme jen ty nejzásadnější. V roce 1909 došlo k zestátnění Rakouské severozápadní dráhy. Roku 1916 byla jižně od středu Lakýrnické ulice postavena nouzová dřevěná kolonie přízemních domků (obr. 3, 29), využívaná za války jako vojenský lazaret a po ní jako ubytování pro čekatele na řádný byt v kolonii. Jako hygienicky nevyhovující byla zbořena v roce 1932.²⁹⁾ Mezi dřevěnou kolonií a prádelnou také na počátku 20. století vznikly nocležny jízdního personálu – dva přízemní objekty na půdorysu písmene L (obr. 3), později propojené do jednoho souvislého ve tvaru písmene U (obr. 5).



Obr. 19: Bývalý úřednický dům čp. 469 na Palackého třídě, pohled od severozápadu.

Sloužily jako krátkodobé ubytování pro průvodčí vlaků, kteří v Nymburce museli trávit den předepsaného odpočinku.³⁰⁾

Významným krokem bylo rozšíření kolonie jihozápadním směrem, postavení tzv. nové kolonie. Jednalo se o soubor deseti přízemních čtyřdomků a tří velkých činžovních domů vystavěných v letech 1919–1920 (obr. 1, 3, 5, 6, 31). V 50. letech k nim přibýly ještě čtyři velké činžovní domy při Boleslavské třídě. Tím se kolonie rozrostla do svého největšího rozsahu. V roce 1957 byl ve východní polovině parku zřízen dodnes existující protiatomový kryt.



Obr. 20: Plány (normálie) obchodu pro kolonii v Nymburce, Rudolf Frey, nedatováno (SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 27).



Obr. 21: Budova obchodu, pohled od západu. Původní funkce objektu je kupodivu zachována i po více než 140 letech.

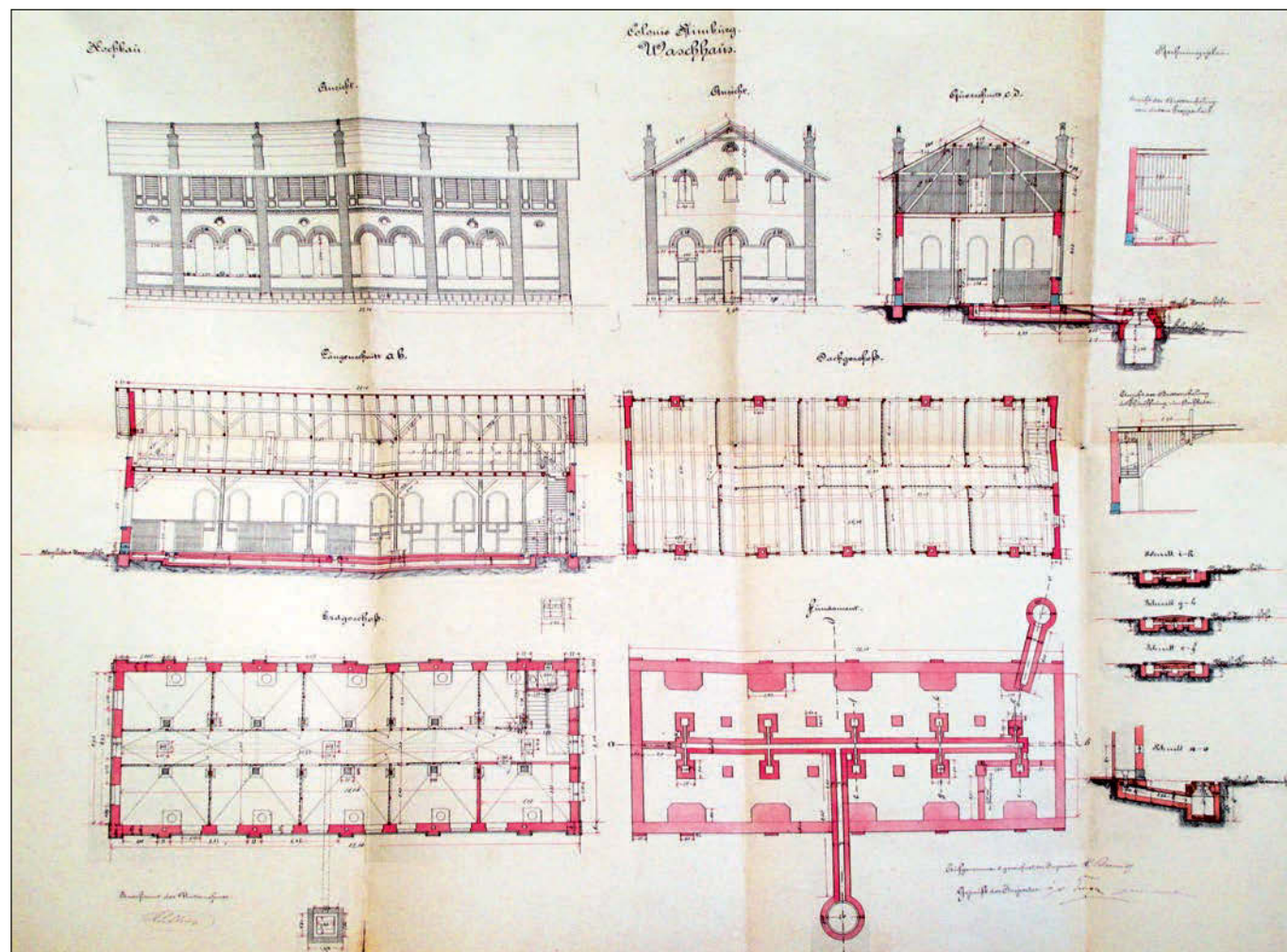


Obr. 22: Budova bývalé restaurace a školy čp. 408 v Nádražní ulici, pohled od severozápadu.

Zásadní předěl představuje rok 1961, kdy přešel celý obytný soubor pod domovní správu Městského národního výboru Nymburk. Zrušení vazby kolonie s dráhou předznamenovalo její pozvolný zánik. Od roku 1972 – téměř přesně sto let od svého vzniku – začala být původní kolonie postupně bourána. K nové plánové výstavbě však nedošlo. Volné plochy po demolovaných dělnických domcích jsou zastavovány až do současnosti. Poslední z dělnických domů v ulici V Kolonii naproti čtyřdomkům nové kolonie byly zbourány teprve po roce 2006.³¹⁾ Právě na jejich místě nyní vzniká developerský projekt Nová Kolonie se třemi čtyřpatrovými bytovými domy.

Současnost

I přes rozsáhlé demolice zůstala do dnešní doby zachována řada objektů a prostranství původní kolonie (obr. 6). Jedná se o inspektorské obytné domy (V Kolonii čp. 405, Školní čp. 406 – obr. 16, Palackého třída čp. 407 – obr. 17), úřednické obytné domy u nádraží (Zámečnická čp. 411 – obr. 13, V Kolonii čp. 412 – obr. 14 a Palackého čp. 469 – obr. 19), budova prádelny (Zámečnická čp. 410 – obr. 25), administrativní budova inspektorátu (Nádražní čp. 382 – obr. 28), budova obchodu (Zámečnická čp. 409 – obr. 21), budova restaurace, později školy



Obr. 23: Plány prádelny pro kolonii v Nymburce, výkres Ing. H. Schmig (?), autor návrhu neznámý, nedatováno (SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 27).

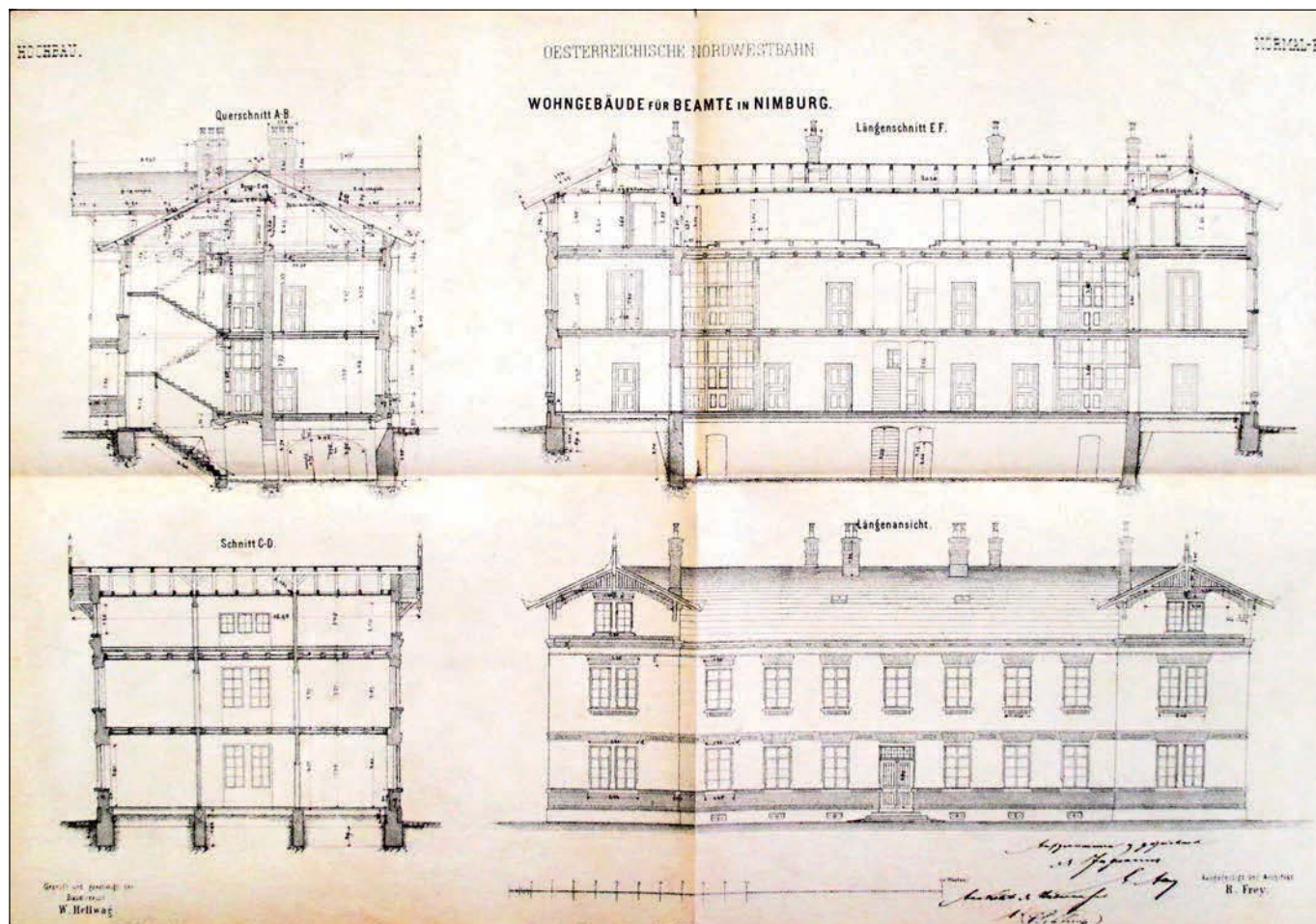


Obr. 24: Prádelna, část jednoho z podélných průčelí v původní podobě, nedatováno (sbírka Polabského muzea).



Obr. 25: Prádelna čp. 410 v Zámečnické ulici, pohled od západu.

(Nádražní čp. 408 – obr. 22), soubor deseti čtyřdomků a osmi bytových domů tzv. nové kolonie spolu s parkem mezi ulicemi Husova, V Kolonii a Boleslavskou třídou (obr. 30), park mezi ulicemi Nádražní a Zámečnická (obr. 32), kompletně zachovaná uliční síť a několik studní (obr. 33).³²⁾ Za důležitou součást celku lze považovat také řadu letitých dřevin na celém území někdejší kolonie (především jasan, dub a jirovce), které jsou živoucí připomínkou toho, jak důležitou roli měla zeleň v urbanismu kolonie.



Obr. 26: Plány (normálie) obytné úřednické budovy, později sídla inspektorátu ÖNWB, Rudolf Frey, nedatováno (SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 27).



Obr. 27: Historický snímek budovy inspektorátu a vozové kontroly čp. 382 v Nádražní ulici, pohled od severozápadu, nedatováno (sbírka Polabského muzea).



Obr. 28: Budova bývalého inspektorátu a vozové kontroly, pohled od severovýchodu.

Perspektiva

V roce 2021 byl Národním památkovým ústavem, územním odborným pracovištěm středních Čech podán návrh na prohlášení tří inspektorských domů za kulturní památky. Stalo se tak na podnět nymburského architekta Jana Rittera. Inspektorské domy představují hodnotný a dobře dochovaný příklad obytné zástavby pro vyšší drážní úředníky, postavené podle železniční normálie přizpůsobené jednotlivým parce-

lám. Stojí typově na pomezí unifikovaných drážních staveb s charakteristickými výzdobnými prvky a vilové architektury nabízející komfortní bydlení v samostatném domě obklopeném zelení. Typologicky se jedná o zcela unikátní objekty – a to v celorepublikovém měřítku. O tom svědčí i fakt, památková ochrana domů byla projednávána již v roce 1973, kdy ještě kolonie z větší části existovala. Výbor závodní pobočky Čs. vědecko-technické společnosti při železniční stanici Nymburk a následně Vlastivědné muzeum v Nymburce požádaly



Obr. 29: *Dřevěná nouzová kolonie, kolem roku 1925 (sbírka Polabského muzea).*



Obr. 30: *Pohled od jihozápadu na čtyřdomky tzv. nové kolonie v Husově ulici.*



Obr. 31: *Pohled od východu na tzv. novou kolonii – deset přízemních čtyřdomků a navazující činžovní domy. Vpravo dva bloky patrových dělnických domů původní kolonie. Nedatováno, pravděpodobně přelom 60. a 70. let 20. století (sbírka Polabského muzea).*

Státní ústav památkové péče a ochrany přírody o odborné vyjádření a doporučení návrhu na památkovou ochranu inspektorských domů. Ačkoli odpověď SÚPPOP byla souhlasná, k zapsání objektů do Ústředního seznamu kulturních památek tehdy z neznámých důvodů nedošlo.³³⁾

Otázka dalšího postupu péče o dědictví železniční kolonie v Nymburce je otevřená. Navržení památkové ochrany se zvažuje u relativně autenticky dochovaných objektů prádelny a obchodu, v širším pojetí všech dochovaných staveb původní kolonie. Další možností je plošná ochrana celé kolonie v rámci rozšíření městské památkové zóny Nymburk.³⁴⁾ Její realizace je vzhledem ke složitosti takového procesu velmi málo pravděpodobná, ale představovala by ideální řešení. Především

proto, že by se do sféry památkové péče dostala i dochovaná prostranství, uliční síť a zeleň.

Hodnota pozůstatků železniční kolonie spočívá v reprezentaci a připomínce zcela unikátního urbanistického počínu spojeného s příchodem železnice do města. Fenomén kolonie má významné místo jak v novodobé historii Nymburka, tak v dějinách dělnických aglomerací v rámci celé republiky. Nymburská kolonie předznamenala s náskokem několika desetiletí vznik zahradních měst a ceněných dělnických kolonií (například památkově chráněné kolonie železničních zaměstnanců v Lounech postavené ve 20. letech 20. století podle staršího projektu Jana Kotěry). Zachované stavby nymburské kolonie jsou v českém památkovém fondu typologicky výji-



Obr. 32: Pohled od západu do někdejšího parku kolonie, dnes parku Wilhelma Hellwaga.



Obr. 33: Dvě z deseti studní zřízených zároveň se vznikem kolonie – vlevo u budovy bývalé restaurace, vpravo vedle budovy bývalého inspektorátu. Jejich poloha odpovídá plánu z roku 1885 (srov. obr. 4).



Obr. 34: Pohlednice s velmi vzácnými snímky nymburské kolonie. Vlevo nahoře průhled některou z ulic, pravděpodobně Školní, kde vysoké ploty mohly patřit zahradám inspektorských a úřednických domů. Vpravo nahoře pohled do Zámečnické ulice s dělnickými čtyřdomky po obou stranách. Vlevo dole může jít o pohled na altán uprostřed parku kolonie. Nedatováno, přibližně přelom 19. a 20. století (soukromá sbírka, převzato z: <https://www.facebook.com/Pohledy-na-starý-Nymburk-a-okolí-285129701670255/photos>).

mečné. I přes řadu dispozičních a vnějších úprav je hmotná podstata těchto staveb do velké míry zachována. V následujících měsících a letech proto bude třeba se zasadit o jejich zachování – ať už cestou státní památkové péče nebo „jen“ poucením veřejnosti.

Vzhledem k množství dochovaných a zdaleka ne vyčerpaných archivních pramenů je téma železniční kolonie v Nymburce a okolností jejího vzniku širokým polem pro další badatelskou práci. Nejdůležitější prozatím nezodpovězené otázky

se týkají autorství projektu kolonie, podílu jednotlivých zúčastněných osobností a jejich inspiračních zdrojů a vzorů. Cenné by bylo i nalezení dobové prezentace projektu a srovnání s tehdy vznikajícími koloniemi v rámci Rakousko-uherské monarchie, případně okolních států.³⁵⁾

Mgr. Alžběta Jankulíková (jankulikova.alzbeta@npu.cz)
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště
středních Čech v Praze, Sabinova 373/5, Praha 3

PRAMENY A LITERATURA

Prameny

Národní archiv Praha, fond Ředitelství pro tratě bývalé společnosti Severozápadní dráhy, kartony 16, 17, 47, 59, 80, 307, 314, 348.
Národní archiv Praha, fond Sběrka staničních kronik (1887) 1902–1961, inv. č. 810, kart. 38, Pamětní kniha dopravního úřadu Nymburk [online]. Dostupné z: <https://vademecum.nacr.cz>.
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště středních Čech, spisový archiv, kart. Nymburk, rok 1970.
Státní oblastní archiv Praha, fond České dráhy, a.s., soubor č. 12 Rakouská severozápadní dráha ÖNWB (1869) 1870–1909 (1939), kartony 15, 20, 23, 24, 25, 26, 27.
Polabské muzeum – Vlastivědné muzeum v Nymburce, sbírka fotografií a plánů.

Literatura

V. Haas, Rakouská severozápadní dráha. Praha: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, 2021, s. 100–102.

E. Hrabánek, Nymburská železniční kolonie, in: Stopou dějin našich tratí – průvodce výstavou lokomotiv, Nymburk, 1982, s. 55–73.
E. Hrabánek, 100 let nymburské železniční Kolonie, Železničář XXXII, 1982, s. 234.
Š. Koukalová, Železniční kolonie v Nymburku, in: Ester Havlová, Jiří Junek, Šárka Koukalová, Zdeněk Lukeš, 100 staveb – moderní architektura Středočeského kraje, Praha 2006, s. 22–23.
M. Krejčířík, Česká nádraží – Architektura a stavební vývoj IV/2. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2015, s. 91.
O. Rykr, Vzpomínám na Nymburk. Nymburk: vlastním nákladem, 1947, s. 90–107.
K. Rys, L. Jaurys Kolmanová, Z. Hrdina, Inventář souboru č. 12 fondu České dráhy a.s. – Rakouská severozápadní dráha ÖNWB (1869) 1870–1909 (1939), Státní oblastní archiv Praha, Ústí nad Labem 1963, Praha 2009, 2012, s. 1–2.
J. Řehounek, Sto padesát let železnice v Nymburce. Nymburk: Jan Řehounek – Kaplanka, 2021, s. 73–84.

POZNÁMKY

1. Archivní prameny (listiny i plánová dokumentace) týkající se kolonie v Nymburce jsou uloženy v Národním archivu Praha (dále jen NA), fond Ředitelství pro tratě bývalé společnosti Severozápadní dráhy, kart. 16, 17, 47, 59, 80, 307, 314, 348; Státní oblastní archiv (dále jen SOA) Praha, fond České dráhy, a.s., soubor č. 12 Rakouská severozápadní dráha ÖNWB (1869) 1870–1909 (1939), kart. 15, 20, 23, 24, 25, 26, 27; Polabské muzeum – Vlastivědné muzeum v Nymburce, sbírka fotografií a plánů. Další archiválie se nacházejí v Státním dopravním archivu ve Vídni, fond č. 37 (viz K. Rys – L. Jaurys Kolmanová – Z. Hrdina, Inventář souboru č. 12 fondu České dráhy a.s. Rakouská severozápadní dráha ÖNWB (1869) 1870–1909 (1939). Ústí nad Labem 1963; Praha 2009; 2012, s. 4). Literaturu vztahující se přímo ke kolonii zastupují pouze texty Ing. Emila Hrabánka: E. Hrabánek, Nymburská železniční kolonie, in: S. Hendrych – E. Hrabánek – J. Motýčka, Poříčany – Nymburk – Jičín: Průvodce výstavou lokomotiv. Edice Stopou dějin našich tratí. Nymburk 1982; *týž*, 100 let nymburské železniční Kolonie, Železničář XXXII, 1982, s. 234. Kolonii se okrajově zabývají mimo jiné tyto publikace: J. Řehounek, Sto padesát let železnice v Nymburce. Nymburk: Kaplanka 2021; M. Krejčířík, Česká nádraží – Architektura a stavební vývoj IV/2. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury 2015, s. 91; Š. Koukalová, Železniční kolonie v Nymburku, in: E. Havlová – J. Junek – Š. Koukalová – Z. Lukeš, 100 staveb – moderní architektura Středočeského kraje. Praha 2006, s. 22–23; V. Haas, Rakouská severozápadní dráha. Praha: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy 2021, s. 100–102.
2. K. Rys – L. Jaurys Kolmanová – Z. Hrdina, o. c. v pozn. 1, s. 1–2.
3. M. Krejčířík, o. c. v pozn. 1, s. 5.
4. NA, fond Sběrka staničních kronik (1887) 1902–1961, inv. č. 810, kart. 38, Pamětní kniha dopravního úřadu Nymburk, s. 22–24 [online]. Dostupné z: <https://vademecum.nacr.cz>.
5. Wilhelm Konrad Hellwig (1827–1882), německý železniční inženýr, stavitel zejména alpských tratí (mj. Brennerské trati Jiho-rakouské dráhy a Gotthardské trati ve Švýcarsku). Carl Schlimp (1834–1901), inženýr, architekt, stavební podnikatel a majitel továren. Po studiu v Praze a Vídni působil v oddělení pozemních staveb společnosti Jižní dráhy a ÖNWB. Navrhl a realizoval řadu staveb ve Vídni i českých zemích, mj. byl v letech 1879–1898 majitelem šatovské továrny na keramické zboží. Viz Österreichisches Biographisches Lexikon und biographische Dokumentation [online]. Dostupné z: <https://biographien.ac.at/oebl>.
6. Rudolf Frey se autorsky podílel mj. na nádražních budovách v Děčíně a Ústí nad Orlicí, jeho životopisná data nejsou známá.
7. Mělo by se jednat o domy čp. 602 a 603 v Komenského ulici, dům čp. 533 v Havlíčkově ulici a dům na Boleslavské třídě čp. 416. Viz J. Řehounek, o. c. v pozn. 1, s. 12.
8. Ačkoli je jeho účast na projektu zmiňována v literatuře (viz J. Řehounek, o. c. v pozn. 1, s. 11; M. Krejčířík, o. c. v pozn. 1, s. 91; O. Rykr, Vzpomínám na Nymburk. Nymburk 1947, s. 91; E. Hrabánek, Nymburská železniční kolonie, o. c. v pozn. 1, s. 60) a také ojedinělost koncepce železniční kolonie vypovídá o účasti výjimečného tvůrce, nepodařilo se prozatím pro tuto informaci najít oporu v archivních pramenech.
9. NA, o. c. v pozn. 1, kart. 314, čj. 16893, dopis hlavní administrace ÖNWB a SNDVB ve Vídni ze dne 4. 9. 1873 Stavebnímu ředitelství rakouské severozápadní dráhy ve Vídni.
10. O. Rykr, o. c. v pozn. 8, s. 91.
11. Tamtéž, s. 92.
12. E. Hrabánek, Nymburská železniční kolonie, o. c. v pozn. 1, s. 60.
13. J. Řehounek, o. c. v pozn. 1, s. 77.
14. „Kolem nádraží oživovala malá Kolonie. Byla v ní velepestrá směs lidí. V čísle 408 byl hostinec zřízený přísně podle tehdejšího kastovníctví. V prvním patře místnost pro klub úředníků (vesměs Němců), dole zvláštní místnost pro podúředníky a „Formanka“ pro zřízence a dělníky. Život v Kolonii byl neklidný – sváry na denním pořádku a soudy velice časté.“ NA, o. c. v pozn. 4, s. 21.
15. O. Rykr, o. c. v pozn. 8, s. 93–94.
16. Podle rozpisu na plánu kolonie (obr. 2) byl podkrovní pokoj určen ubytování dvou svobodných dělníků.
17. Zachoval se nedatovaný plán stavebních úprav jednoho z domů na nouzovou nemocnici – SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 15.
18. NA, o. c. v pozn. 1, kart. 59.
19. Tamtéž.
20. Tamtéž.
21. SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 15.
22. Viz NA, o. c. v pozn. 1, kart. 59, Pravidla provozování obchodu. Podle nich mohl nájemce obchodu prodávat veškeré druhy zboží vyjma piva, vína a pálenky – zejména potraviny a životní potřeby všeho druhu. Uveden je také seznam zboží, které nájemce musel mít na skladě: máslo, chléb, 3 druhy kávy, 2 druhy čokolády, brambory, 2 druhy octa, filky, maso, zeleninu, běžné druhy koření, sýry, prášky proti hmyzu, 4 druhy mouky, makaróny, citrony, mandle, mléko, mák, ořechy, několik druhů oleje, pomeranče, 3 druhy rýže, petrolej, povidla, polenta, prášek na čištění, velmi dobrý rum, salámy a šunka, různé druhy nakládaných ryb, pisek na mytí nádobí, sůl, kyselé zelí a nakládaná řepa, potřeby na psaní, čisticí na boty, různé druhy mýdla, několik druhů hořčice,

- líh, 3 druhy škrobu, modřidlo na praní, soda na praní, sultánky a vanilka, vinné hrozny, 3 druhy cukru, švestky, zápalky.
23. SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 20, Výpočet nákladů na postavení obchodu podepsaný 30. 11. 1874.
 24. NA, o. c. v pozn. 4, s. 15; *J. Řehounek*, o. c. v pozn. 1, s. 77.
 25. Viz NA, o. c. v pozn. 1, kart. 59.
 26. SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 24.
 27. Plány se nacházejí ve SOA Praha, o. c. v pozn. 1, kart. 24.
 28. NA, o. c. v pozn. 4, s. 24.
 29. *J. Řehounek*, o. c. v pozn. 1, s. 80–84.
 30. Tamtéž, s. 75.
 31. Viz ortofotomapy dostupné na: <https://mapy.cz/letecka-2006>.
 32. Park nese v současnosti jméno stavebního ředitele ÖNWB Wilhelma Hellwaga.
 33. NPÚ ÚOP středních Čech v Praze, spisový archiv, korespondence zmíněných institucí z listopadu 1970.
 34. Viz plošný průzkum Program regenerace městské památkové zóny Nymburk Ing. arch. Jana Pešty, 2018, výkres Mapa památkové ochrany, Legislativní mapa MPZ (soukromý archiv autora).
 35. V rámci výstavby ÖNWB se prozatím nabízí pouze srovnání s kolonií zaměstnanců dílen společnosti ve vídeňském obvodu Floridsdorf, části Jedlese, která vznikala patrně v mírném předstihu před nymburskou kolonií. Několik zbývajících obytných domů kolonie se nachází severovýchodně od křižovatky ulic Koloniestraße a Lokomotivgasse. Viz WebApp Historical Maps & Development of the City of Vienna [online]. Dostupné z: <https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=1dffe80d1aff495ab09a07975ce689317>.

Die Spuren nach der Eisenbahnkolonie in Nymburk

Der Beitrag befasst sich mit Geschichte und Gegenwart der Angestellten-Wohnkolonie der Österreichischen Nordwestbahn (ÖNWB) in Nymburk (Nimburg). Die Gesellschaft ÖNWB baute ab 1868 die Bahn zwischen Wien und Mladá Boleslav (Jungbunzlau) und ab 1871 noch die sog. Elbetalbahn aus Nymburk über Děčín (Tetschen) zur sächsischen Landesgrenze mit Zweigbahn nach Prag. Die Station Nymburk wurde zum Knotenbahnhof, wohin die ÖNWB ihr Betriebszentrum mit Werkstätten, Heizhaus und Inspektorat verlegt hat. Als Urheber der Pläne für Mehrheit der Bauten wird Architekt Rudolf Frey angeführt, seit 1873 ÖNWB-Hochbauabteilvorstand. Baumeister der Kolonie war Architekt und Bauunternehmer Carl Schlimp.

Die Kolonie wurde in den Jahren 1872–1876 als eine selbständige, an die Bahn und Bahnstation Nymburk Hauptbahnhof anschließende, ca. 600 m nördlich vom historischen Stadtkern entfernte Ortschaft angelegt. Sie hatte einen klaren Regulationsplan und großzügige Anlage mit symmetrischem Straßennetz, in das freistehende Bauten von mehreren Typen eingesetzt waren: kleine ebenerdige Vierspännerhäuser für die Arbeiter, einstöckige Arbeiterhäuser, einstöckige Häuser für das Zugpersonal, einstöckige Beamtenhäuser, villenartige Häuser der Inspektoren, Inspektoratsgebäude, Wäscherei, Geschäft und Gastwirtschaft (später Schule). Einen ganzen Block nahm der Park ein, die Straßen waren mit Bäumen bepflanzt. Zu jeder Wohnung in der Kolonie gehörte ein Gärtchen mit zwei Obstbäumen. Die Kolonie darf somit für einen frühen Vorgänger der Gartenstädte gehalten werden.

Die Kolonie war 1961 unter die Stadtverwaltung übergegangen, ab 1972 wurde sie sukzessiv demoliert. Bis heutzutage sind die Beamtenwohnhäuser, das Inspektoratsgebäude, die Wäscherei, Gastwirtschaft (Schule), der Park und das Straßennetz erhalten. Drei Häuser der Inspektoren wurden 2021 zur Erklärung für Kulturdenkmäler vorgeschlagen, der gleiche Vorgang wird auch bei weiteren verhältnismäßig authentisch erhaltenen Bauten von Wäscherei und Geschäft erwägt. Eine weitere Möglichkeit stellt der denkmalträchtige Flächenschutz dar, der ideell wäre, aber mit Rücksicht zum komplizierten Prozess er darf kaum als wahrscheinliche Variante angesehen werden.

Abb. 1: Nymburk (Nimburg) – Katasterkarte, Ausschnitt mit ersichtlich gemachtem ursprünglichem Ausmaß der Kolonie aus den 1870er Jahren (gelb), ihrer Erweiterung um die sog. neue Kolonie in den Jahren 1919–1920 (orange), und dem Abfertigungsgebäude des Bahnhofes (rot – Kartenunterlage <https://cuzk.cz>, Zeichnung der Autorin).

Abb. 2: Nymburk, Hauptbahnhof, ÖNWB-Werkstätten und Kolonie, Lageplan, nicht datiert (Anfang der 1870er Jahre), nach SSW orientiert (Nationalarchiv [NA], s. Anm. 1, Karton 17).

Abb. 3: Nymburk, Plan der durch die neue Kolonie und die hölzerne Notkolonie erweiterten ÖNWB-Kolonie, nicht datiert (nach 1920), nach SSW orientiert (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 4: Nymburk, k. k. ÖNWB Kolonie Nimburg nach Zustand 1885, Ing. J. Adamski(?), 1885, nach SSW orientiert. Wohl das wertvollste darstellende Dokument der ursprünglichen Gestalt der Nimburger Eisenbahnkolonie (Sammlung des Polabské Muzeum [Elbland-Museum]).

Abb. 5: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Ausschnitt des Luftmessbilds, 1961, mit Auszeichnung einzelner Gebäudetypen: gelb – ebenerdige Vierspännerhäuser für die Arbeiter, orange – einstöckige Arbeiterhäuser, rot – einstöckige Zugpersonalhäuser, violett – einstöckige Beamtenhäuser, blau – Inspektorenhäuser, grün – ebenerdige Vierspännerhäuser und Mietshäuser der neuen Kolonie (Kartenunterlage <https://cuzk.cz>, Zeichnung der Autorin).

Abb. 6: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Ausschnitt der Katasterkarte mit ersichtlich gemachten erhaltenen Bauten und öffentlichen Räumen der Kolonie: a – Inspektorenhäuser; b – Beamtenhäuser; c – Wäscherei; d – Inspektorat; e – Geschäft; f – Gaststätte (Schule); g – Parkanlage; h,i – Vierspänner- und Mietshäuser der neuen Kolonie; hellgrün – ursprüngliche Grünflächen; hellgelb – Straßennetz (Kartenunterlage <https://cuzk.cz>, Zeichnung der Autorin).

Abb. 7: Ebenerdiges Arbeiterhaus, Vierspännerhaus-Normalie, Rudolf Frey, nicht datiert (SOA [Staatliches Regionalarchiv] Prag, s. Anm. 1, Karton 27).

Abb. 8: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Arbeiter-Vierspännerhaus Nr.-Konskr. 402 in der Dělnická G. Blick von Westen, nicht datiert, wohl Anfang der 1970er Jahre (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 9: Nymburk, Gebäude für Locomotivführer und Heizer (Zugpersonalhaus) Normalie, Rudolf Frey, nicht datiert (SOA Prag, s. Anm. 1, Karton 27).

Abb. 10: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Lakýrnická (Lackierer-) G., heute V kolonii, Blick von Westen, gegen 1934 (Privatsammlung, übernommen aus <https://www.facebook.com/Pohlady-nastary-Nymburk-a-okolí-285129701670255/photos>).

Abb. 11: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Beamten Wohngebäude Hof Garten u. Schuppen, Normalie, Rudolf Frey, nicht datiert (SOA Prag, s. Anm. 1, Karton 27).

Abb. 12: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Blick in die Lakýrnická G. von Osten. Von links vier Giebel der Zugpersonalhäuser,

Beamtenhaus Nr.-Konskr. 412, Teil vom Inspektorenhaus Nr.-Konskr. 405, nicht datiert, wohl Anfang der 1970er Jahre (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 13: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, das ehemalige Beamtenhaus Nr.-Konskr. 411 in der Zámečnická (Schlosser-) G., Ansicht von Norden (alle heutigen Fotos A. Jankulíková, 22. 7. oder 24. 8. 2021).

Abb. 14: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, ehemaliges Beamtenhaus Nr.-Konskr. 412 in der Gasse V kolonii, Ansicht von Norden.

Abb. 15: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Beamten-Wohngebäude (Inspektorenhaus, Normalie), Rudolf Frey, nicht datiert (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 16: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, ehemaliges Inspektorenhaus Nr.-Konskr. 406 in der Školní (Schul-) G., Ansicht von Norden.

Abb. 17: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, ehemaliges Inspektorenhaus Nr.-Konskr. 407 an der Ecke der Palacký und Nádražní Str., Ansicht von Nordosten.

Abb. 18: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, östlicher Teil mit Beamten- und Inspektorenhäusern, links unten Teil des Zugpersonalhauses, nicht datiert, wohl Anfang der 1970er Jahre (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 19: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, ehemaliges Beamtenhaus in der Palacký Str. Nr.-Konskr. 469, Ansicht von Nordwesten.

Abb. 20: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Gemischt-Waren und Victualien Handlung, Normalie, Rudolf Frey, nicht datiert (SOA Prag, s. Anm. 1, Karton 27).

Abb. 21: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Geschäftsgebäude, Ansicht von Westen. Die ursprüngliche Funktion ist erstaunlicherweise auch nach mehr als 140 Jahren beibehalten.

Abb. 22: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Gebäude der ehemaligen Gastwirtschaft und Schule Nr.-Konskr. 408 in der Nádražní Str., Ansicht von Nordwesten.

Abb. 23: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Waschhausplan, Zeichnung Ing. H. Schmig(?), Autor des Entwurfs unbekannt, nicht datiert (SOA Prag, s. Anm. 1, Karton 27).

Abb. 24: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Waschhaus, Teil einer der längsorientierten Hausfronten in ursprünglicher Gestalt, nicht datiert (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 25: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Waschhaus Nr.-Konskr. 410. Ansicht von Westen.

Abb. 26: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Wohngebäude für Beamte, Normalie, der spätere Sitz des ÖNWB-Inspektorats, Rudolf Frey, nicht datiert (SOA Prag, s. Anm. 1, Karton 27).

Abb. 27: Nymburk, Gebäude des Inspektorats und der Wagenkontrolle Nr.-Konskr. 382, Nádražní Str., Ansicht von Nordwesten, nicht datiert (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 28: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Gebäude des ehemaligen Inspektorats und der Wagenkontrolle, Ansicht von Nordwesten.

Abb. 29: Nymburk, hölzerne Notkolonie, gegen 1925 (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 30: Nymburk, sog. neue Kolonie, Vierspännerhäuser in der Husova G.

Abb. 31: Nymburk, sog. neue Kolonie, Ansicht von Osten – zehn ebenerdige Vierspännerhäuser und anschließende Mietshäuser. Rechts zwei Blöcke der einstöckigen Arbeiterhäuser der ursprünglichen Kolonie. Nicht datiert, wahrscheinlich gegen Wende der 1960er und 1970er Jahre (Sammlung des Polabské muzeum).

Abb. 32: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie. Die einstige Parkanlage der Kolonie, Blick von Westen (heute Park Wilhelma Hellwaga [Wilhelm-Hellwag-Park]).

Abb. 33: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, zwei der zusammen mit der Entstehung der Kolonie errichteten zehn Brunnen – links der beim ehemaligen Gastwirtschaftsgebäude, rechts der neben dem ehemaligen Inspektoratsgebäude. Ihre Lage entspricht dem Plan aus dem Jahr 1885 (vgl. Abb. 3).

Abb. 34: Nymburk, ehemalige ÖNWB-Kolonie, Ansichtskarte mit sehr seltenen Fotos der Kolonie. Links oben z. B. Durchblick durch eine der Gassen, wahrscheinlich der Školní (Schul-) Gasse, wo die hohen Zäune den Gärten der Inspektoren- und Beamtenhäuser haben angehören mögen. Rechts oben Blick in die Zámečnická (Schlosser-) Gasse mit Arbeiter-Vierspännerhäusern an beiden Seiten. Links unten möge es sich um den Altan inmitten des Kolonieparks handeln. Nicht datiert, gegen Wende des 19. und 20. Jahrhunderts (Privatsammlung, übernommen aus <https://www.facebook.com/Pohledy-na-starý-Nymburk-a-okolí-285129701670255/photos>).

(Übersetzung J. Noll)