

# Nákladové nádraží Žižkov stojí už 90 let

02.03.2026

Mělo trvání jednoho lidského života, zásobovalo Prahu potravinami i uhlím. Jeho přeměnou získají domov tisíce lidí.



Největší dochovanou průmyslovou funkcionalistickou stavbou v Praze je Nákladové nádraží Žižkov. Začalo se rodit už kolem roku 1910, kdy c. k. úřady zmínily potřebu revitalizace přetíženého pražského železničního uzlu. První republika pak dala projektu zelenou a umístila ho na hranici Žižkova, Strašnic a na pozemky velkostatku Červený dvůr, jemuž vévodila usedlost Direktorka. Ta stávala v jižní části budoucího areálu asi v polovině dnešní ulice U Nákladového nádraží, která se směrem na východ napojuje na ulici K Červenému dvoru. Dnes jde o jednu z posledních historických stop po staré usedlosti. K ní patřila od středověku velká vinice a polnosti, v okolí pak byly i vinice menší, už tehdy často uváděné jako dílem zpustlé a vodou vymleté. Mohlo za to zdejší podloží. Území bylo historicky bažinaté rozvodí, ze kterého odtékala voda do Olšanského potoka a skrze žižkovské rybníky do Karlína a dál do Vltavy, na druhou stranu stékala voda k dnešnímu Jarovu a dále do Hrdlořez, kde se vlévala do Rokytky, která končí ve Vltavě v Libni. Název Direktorka se objevuje koncem 18. století. Jednopatrová barokní usedlost a několik menších budov rozmístěných kolem obdélného dvora zmizely při výstavbě Nákladového nádraží, což byl ve své době světový unikát.

Mimořádná dopravní stavba patřila k nejlepším v celé Evropě. Budovat se začalo roku 1928 a na realizaci se podílely nejvýznamnější prvorepublikové firmy. Rodící se nádraží mělo zásobovat Prahu — hlavní město nového samostatného státu, které potřebovalo obrovské množství potravin. Vynikalo promyšlenou vertikální logistikou, výtahy, etážovými sklady nebo podzemními tunely — vše dokonale propojené tak, aby byla logistika co nejrychlejší. Základem byly tři budovy — nejmenší administrativní a dvě obří haly — sklady, mezi nimiž bylo kolejiště. Jedno křídlo skladů bylo pro zboží, které přicházelo do Prahy a překládalo se na silniční dopravu, druhé pro zboží město opouštějící. Vlaky zajížděly po kolejích mezi budovy a vše se překládalo na dlouhých rampách. Budovy skladů se značily obrovskými písmeny, každý sklad měl pak své fochy — sklo, porcelán, textil atd. Pro maso, zeleninu nebo ovoce dokonce fungovaly speciální chlazené komory — torzo chladicí strojovny stále stojí u pravého křídla blízko vchodu z ulice Želivského.

Kromě zásilek přicházelo i palivo — uhlí a koks. Z nádraží ho rozvážely nákladní automobily, na počátku ještě i koňské povozy. Uhlí se skladovalo severně od budov skladů vedle ulice Malešické, koks naopak jižně, vedle ulice U Nákladového nádraží. Za skládkou koksu byl ještě sklad brambor. „To byly časy. Brambory se balily do pytlíků nebo jsme je po Žižkově a Vinohradech rozváželi v pytlích do obchodů a domácností. Ve vagoněch bylo i exotické ovoce, věčně u něj stáli policajti, protože vagony měly pootevřená vrata — sice zajištěná pletivem — jenže tam se dalo dosáhnout rukou a někdo si vždy buď cestou na nádraží, nebo z nádraží přilepšoval a snažil se získat pomeranče, banány nebo mandarinky,“ vzpomíná jeden z pamětníků. Další vzpomínka je pak na tramvajové napojení. „Poblíž nádraží, asi 200 metrů, byla dokonce v letech 1938—1961 tramvajová odstavná kolej.“ Vyhlášená byla i architektura.

Například třípatrová administrativní budova, dokončená v roce 1934, dostala unikátní fasádu z tzv. kabřince, cihly pálené skoro až k bodu tání, která je značně odolná proti vodě i kyselinám. Používala se k dláždění kanalizací, později právě jako obklad vnějších zdí domů Nákladové nádraží potřebovalo i široké a dlouhé městské bulváry, které unesou jeho kapacitu. Vznikla tak ulice Olšanská — přímá spojka s ulicí Táboritskou, nebo v roce 1930 třída s názvem Mladoňovicova. Jméno dostala podle Mikuláše z Mladoňovic, významného husitského kronikáře, autora hlavního pramenů o procesu s Janem Husem. V roce 1937 Mladoňovicovou poprvé projely tramvaje a roku 1951 se přejmenovala po husitském kazateli Janu Želivském. Pravidelný provoz nádraží byl zahájený 1. března 1936, tedy přesně před 90 lety. Po válce však jeho dopravní význam postupně upadal. V roce 1966 se otevřelo nové potravinové přecladiště ve Strašnicích, tehdy taky začala prudce růst silniční nákladní doprava, byla flexibilnější, levnější a nepotřebovala složitou železniční infrastrukturu. To, spolu se zahuštěním žižkovské zástavby, stálo za koncem Nákladového nádraží. Provoz se ukončil roku 2010, část budov byla vyhlášena jako kulturní památka a dnes se celý areál mění na rezidenční čtvrť, kterou by už příští rok měla protnout nová tramvajová trať se zastávkami Nový Žižkov nebo Nákladová.

## Stáhněte si



foto retro5

01. 03. 2026

3 MB

[Stáhnout](#)

## Galerie

2 fotografie

