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 podzemími 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 vagonech 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 překladiště 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 vyhlášená 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



