

## Denisovo nádraží

**Denisovo nádraží (Praha – Těšnov)** patřilo ke trojici koncových nádraží pražského železničního uzlu v období 1875–1972. Bylo vybudováno v letech 1872-75 jako konečná stanice tehdy dostavěné Rakouské severozápadní dráhy, která spojovala Vídeň s Berlínem. Její trať původně Prahu míjela a vedla z Nymburka přes Starou Boleslav a Mělník do Děčína, později byla vybudována odbočná trať do Prahy.

Nádraží bylo předáno provozu 10. května 1875 jeho původní název byl **Praha – severozápadní nádraží**. Během své téměř stoleté existence svůj název několikrát změnilo. V roce 1919 bylo pojmenováno po významném francouzském historikovi, politikovi a slavistovi E. Denisovi **Praha – Denisovo nádraží**. Za okupace se jmenovalo **Praha – Vltavské nádraží** (*Moldau Bahnhof*). V roce 1945 byl obnoven název **Praha – Denisovo nádraží**. Ale po únoru 1948 tento název opět nevyhovoval, komunistický režim nepřál prvorepublikovým názvům a E. Denis patřil k buržoazním politikům a tak v létech 1953 – 72 neslo nádraží svůj poslední název **Praha-Těšnov**.



Těšnovské nádraží v časech své slávy  
Rytina časopis Světozor 10/1876, autor: František Chalupa

Budova nádraží, tvořená komplexem novorenesančních budov, byla dílem českého architekta K. Schlimpa, který v sedmdesátých letech 19. století působil jako profesor na vídeňské technice a vyprojektoval většinu staveb Rakouské severozápadní dráhy. Tato společnost byla investorem a na stavbě rozhodně nešetřila. Střední trojkřídlá monumentální budova o délce 115 m, která byla vstupem do odjezdové haly nádraží, byla vyzdobena triumfálním římským obloukem s dvěma postranními oblouky s korintskými sloupy, nad kterými stály alegorické sochy znázorňující **Obchod, Vědu, Průmysl a Hospodářství**. Na vrcholu budovy pak bylo umístěno alegorické sousoší **Austrie**, po stranách **Orba a Průmysl**. Stěny, římsy a stropy interiéru měly štukové dekorace, zdobily je závěsné lustry. Boční křídla byla bez vnějších ozdob, o to dekorativnější však byl jejich interiéru: Pravé křídlo s bohatě zdobeným reprezentačním salonem a čekárnou bylo ukončeno čtyřpodlažní budovou, v přízemí byla restaurace. Levé křídlo sloužilo jako příjezdový a kancelářský trakt.. Odjezdová hala s věšadlovou stropní konstrukcí byla vyzdobena portréty měst, jimiž procházela někdejší Rakouská severozápadní dráha. Interiéru doplňovala v litině provedená sochařská výzdoba.

Toto nádraží bylo považováno za jednu z nejkrásnějších nádražních budov střední Evropy. Nádraží mělo tři koleje, doplněné blízkým manipulačním kolejištěm.

Nádraží sloužilo veřejnosti téměř sto roků. Když bylo v 70. letech rozhodnuto o výstavbě Severojižní magistrály vedoucí přes střed města (o tom, jak šťastné to bylo rozhodnutí vypovídají dnešní dopravní problémy), došlo ke kolizi její trasy se severozápadním nárožím budovy nádraží a to muselo "ustoupit pokroku". Studie na záchranu budovy jejím pootočením a následným využitím nebyly uskutečněny. A tak 1.7.1972 odjel z nádraží poslední osobní vlak a stanice byla dopravně zrušena spolu s celým traťovým úsekem až do Vysočan. Uzavřené nádraží pak postupně chátralo.

Počátkem 70. let bylo zbořeno severní křídlo budovy. V roce 1978, téměř na konci své existence, bylo nádraží **Těšnov** pro své výtvarné hodnoty zapsáno do I. kategorie Státního seznamu nemovitých kulturních památek. Marné však bylo úsilí o záchranu a dostavbu budovy a o její využití pro muzeum nebo archiv. Přes protesty odborníků i veřejnosti bylo nakonec bylo rozhodnuto o likvidaci objektu. B.Borovička, hlavní architekt města Prahy, zdůvodnil v polovině osmdesátých let rozhodnutí "zodpovědných orgánů" takto : *"Naším společným cílem je památky zachovat. Ale kromě jejich uměleckohistorických hodnot se zkoumá i schopnost zapojení těchto objektů funkčním způsobem do soudobého a budoucího života"*. Před definitivní demolicí byl sice objekt odstrojen a byly odmontovány předměty umělecké a architektonické výzdoby a přeneseny do depozitářů, ale tam asi také skončí. A pak, 16. března 1985 byl tento zločin na architektuře města dokonán. 400 kg trhaviny přeměnilo tuto krásnou budovu v hromadu troskek a **Denisovo nádraží** se stalo už jen symbolem nesmyslné likvidace historických památek a snad i mementem do budoucnosti.





Dnes jezdí v těsné blízkosti místa, kde nádraží stávalo, tramvaj spojující jeden břeh Vltavy s druhým. Na malé travnaté ploše, kde byla umístěna část nádraží, je pár laviček a jinak nic. Většina lidí, kteří tam chodí už ani neví, že tam ještě před několika desetiletími stálo nádraží.

M. Jacura z Fakulty dopravní ČVUT říká : *"Centrální budova Těšnova a jižní křídlo mohly klidně zůstat zachovány až do dnešní doby. Tyto budovy nepadly kvůli magistrále jako severní křídlo, ale kvůli nezájmu, lhostejnosti a nedostatku tehdejší politické vůle"*. Sice se uvažovalo o tom, že by v bývalé budově nádraží mohla být zřízena vysokoškolská menza nebo nějaké muzeum, ale to byly spíše akademické úvahy.

Odstřel byl nakonec nejjednodušším řešením. Když se něco zbourá, tak už s tím nejsou problémy a nedá se to vrátit zpět. Lidí nějakou dobu brblají a nadávají ale pak se na to zapomene. Možná, že podobný osud čeká nádraží Vyšehrad. Jeho secesní budovu už koupil od Českých drah jiný majitel, který objekt ani neopravuje, ani neudržuje. Jak dlouho může trvat než bude muset být zbourána, „aby neohrožovala okolí“ ? A to neplatí jen pro tuto stavbu.

Ing. Jiří Valenta