



Komunisté mají ve svém životopise mnoho odporných zločinů, které odnesly miliony nevinných lidí. I v bývalém Československu vraždili nepohodlné lidi. Moc jedné rudé strany se však neomezila pouze na šikanu nepohodlných osob, její kroky jsou patrné i v architektuře. Jedním z nebolavějších zásahů byla demolice nádraží Praha-Těšnov.

Radikální řešení komunistické diktatury byla denním chlebem. Ať už se jednalo o lidi, nebo budovy. Známe obrázky z malých měst, kde **uprostřed historického náměstí** trůní necitlivě vložená třeba nákupní centra. Ne všechny budovy měly tak kvalitní architektonická měřítka jako například [Kotva](#). Komunisté stavěli, ale také hodně bořili. Jednou z obětí stavby dálnice uprostřed centra Prahy bylo [nádraží Těšnov](#).

Nejen jedno jméno

Nádraží Praha-Těšnov bylo jedním ze tří železničních uzlů pražské vlakové dopravy. Spolu s Hlavním nádražím a [Masarykovým nádražím](#) se stalo **důležitým prvkem** dopravním, ale i urbanistickým. Nádraží měnilo své jméno, stejně jako se měnila politická moc v zemi.

Po většinu své existence bylo nádraží rozděleno na hlavní dva prostorově oddělené, nicméně funkčně provázané celky – prostor nádraží na západ a na východ od Negrelliho viaduktu. Prostor východně od viaduktu sloužil po většinu existence stanice jako nákladové nádraží o sedmi dopravních kolejích a jedné koleji pro příjezd do osobního obvodu.

Za Rakouska-Uherska neslo obyčejné označení: Praha – severozápadní nádraží. Od roku 1919 byla projevena čest francouzskému **historikovi Ernestu Denisovi** tím, že nádraží dostalo jeho jméno. Za okupace se přejmenovalo na Praha – Vltavské nádraží, aby se po válce znovu změnilo na Denisovo nádraží. Poslední jméno získalo v roce 1953, kdy už je všem známé pod názvem nádraží Praha-Těšnov.

Architektonický poklad

Budova nádraží byla postavena v novorenesančním stylu. Jejím architektem byl Čech Carl Schlimp. Monumentální budova byla dlouhá 115 m a vstupní hala byla vyzdobena římským obloukem a **dvěma**

Památka před posledním resetem: Komunisté poslali k zemi nádraží, které bylo pýchou Evropy. Magistrála měla přednost | 2

menšími postranními oblouky s korintskými sloupy. Nad sloupy bylo možné vidět čtyři alegorické sochy, které reprezentovaly Obchod, Vědu, Průmysl, Hospodářství. Vrchol budovy nesl sousoší Austrie a po stranách Orba a Průmysl.

Interiér budovy byl vyplněn krásnou štukatérskou dekorací, kterou doplňovaly krásné závěsné lustry. Odjezdová hala byla vyzdobena **obrazy měst**, kterými projížděla Rakouská severozápadní dráha, a v interiéru byla také krásná sochařská výzdoba. Nádraží tak bylo hodnoceno jako úplně nejkrásnější ve střední Evropě, ne-li na světě.

Bolavé bourání

Nádraží bylo otevřeno v roce 1875 a nechybělo mnoho, aby se dožilo alespoň stovky let svého provozu. Bezcitnost vůči významné památce se naplno projevila v roce 1972. V tomto roce **naposledy odjel vlak z nástupiště ve 23:40 do Lysé nad Labem.** Budova následně pouze chátrala. Nejdříve bylo zbořeno v rámci stavby tramvajové trati severní křídlo. Se zbytkem historicky cenné stavby se v některých návrzích počítalo jako s muzeem nebo archivem.

Nic podobného se nakonec nestalo. I přesto, že byla budova prohlášena za kulturní památku, nezdálo se, že by měl být problém ji definitivně odstranit. 16. března roku 1985 byla po přenesení všech vzácných soch do depozitáře **Národního muzea budova odstřelena.** Výstavba pražské magistrály byla důležitější, než nechat vzácnou a architektonicky unikátní stavbu nadále žít. Dnes se v těchto místech představuje nekonečný proud automobilů a po nádraží není ani památky. Zbyla jen vzpomínka a několik fotografií.

Zdroje: redakce, Česká televize, kniha Zbořeno

~~~

Zdroj:

<https://www.msn.com/cs-cz/zpravy/other/komunist%C3%A9-poslali-k-zemi-n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD-kter%C3%A9-bylo-p%C3%BDchou-evropy-magistr%C3%A1la-m%C4%9Bla-p%C5%99ednost/ar-AA1fxNcl>

**Sdílet**