



Obr. 14 – Dejvícký tunel pohled ze Stromovky Foto Josef Schrött

Jednokolejný Dejvícký tunel se nachází v kilometru 2,023 – 2,127 od nádraží Praha-Bubny. Jeho délka je 104 metrů. Do provozu byl uveden 27. dubna 1868 a je používán dodnes.

Dejvice

V průběhu času měnilo nádraží svoje jméno:

1863–1919	Sandthor (v překladu Písečná brána)
1919–1924	Praha (Bruska)
1925–1939	Bruska Dejvice
1939–1941	Dewitz / Dejvice
1941–1945	Prag-Dewitz / Praha-Dejvice
1945–2022	Praha-Dejvice



Obr. 15 – Nádraží Písková brána

Sbírka Karel Pohle

Je to vlastně nejstarší pražské nádraží. Původně zde začínala Lánská koněspřežka pro nákladní dopravu, která od roku 1830 sloužila zejména pro dopravu dřeva z křivoklátských lesů. Byla to v Čechách druhá koněspřežní dráha. Stanice byla umístěna vně města u křižovatky cest za Píseckou bránou. Aby bylo s centrem města zajištěno vhodné dopravní spojení, byla zbudována Chotkova silnice. Původní nádražní budova z doby vzniku nádraží, z r. 1831, stojí za kolejištěm naproti současné budově v již trochu upravené podobě. Nádraží se stalo pražským překladištěm kladenského uhlí. Společnost Buštěhradská dráha v roce 1863 přestavěla železnici na parostrojní provoz s normálním rozchodem 1435 mm.

Od roku 1868 byla trať od Písecké brány prodloužena přes tunel v Královské oboře do nádraží Praha-Bubny, kde se napojila na trať Rakouské společnosti státní dráhy, a vlaky tak v té době mohly přes Negrelliho viadukt dojíždět i na Státní nádraží, dnes Masarykovo nádraží. V šedesátých letech 19. století byla nejprve přestavěna původní budova, poté byl v roce 1872 přistavěn vodojem a v roce 1873 byla postavena nová budova nádraží.



Obr. 16 – Nájezd pro kočáry k prezidentskému salonku

Foto Josef Schrött

V období první republiky využíval nádraží Bruska Dejvice prezident T. G. Masaryk pro cesty do lánského zámku. Za tímto účelem byl v roce 1927 zřízen prezidentský salonek s příjezdovou rampou a samostatným nástupištem. Nádraží Praha-Dejvice se nachází v Praze-Dejvicích v městské



Obr. 17 – Nádraží Praha Dejvice v roce 2022

Foto Josef Schrött

části Praha 6 na adrese Václavkova 169/1 na trati Praha – Rakovník. Nachází se nedaleko stanice metra Hradčanská a nádražní budova stojí v čele Bachmačského náměstí.

Praha-Veleslavín

V průběhu času měnilo nádraží svoje jméno:

1863–1919	Weleslawin
1919–1939	Veleslavín
1939–1941	Weleslawin / Veleslavín
1941–1945	Prag-Weleslawin / Praha-Veleslavín
1945	Praha-Veleslavín

Když byla v roce 1863 Lánská koněspřežka nahrazena železniční tratí s parostrojním provozem, byla zde vybudována stanice Weleslawin. Nádraží se nachází mezi nádražími Praha-Dejvice a Praha-Ruzyně na 7,7. traťovém kilometru od nádraží Praha-Bubny. Původně se na dejvíckém zhlaví stanice nacházelo stavědlo St. 1, které obsluhovalo výhybky číslo 2 a 3, a druhé stavědlo St. 2 se nacházelo na ruzyňském zhlaví. U stavědla St. 1 byl železniční přejezd se závorami, který je tam dodnes, s tím rozdílem, že dnes je přejezd vybaven výstražným světelným zařízením se závorami namísto závor mechanických. Původně byly do stanice napojeny dvě vlečky, jedna do místní teplárny a druhá do bývalé továrny na šamotové a hliněné zboží směrem do Prahy doleva, která byla zrušena po druhé

světové válce. Vlečka do místní teplárny odbočující směrem do Prahy doprava byla zrušena v roce 2008.

Stanice získala na důležitosti po prodloužení linky metra A, kdy se stala přestupním uzlem mezi metrem trasy A stanice Nádraží Veleslavín,



Obr. 18 – Nádraží Praha Veleslavín

Foto Josef Schrött