


Katastrální území	VRŠOVICE	
Připojeno ke Praze	1922	
Městská část	Praha 4, 10	
Správní obvod	Praha 4, 10	
Obvod hl. m. Prahy	Praha 4, 10	
Údaje o linkách k datu 31.12.2023		
Textový popis k roku 2004	Počet obyvatel: 37 394	
Poslední úprava obsahu: 25.12.2023 15:04	Rozloha: 293,5 ha	

Linky MD VRŠOVICE			
linka	*	†	
tr-220	14.12.1871	30.09.1992	stanice od 01.03.1880
tr-210	01.03.1882	30.09.1992	
d-2	01.07.1899	06.04.1901	noční
d-1	07.04.1901	16.06.1919	
d-1	13.10.1919	12.08.1978	
d-20	14.09.1924	12.03.1961	
a-101 (A)	21.06.1925	15.04.1942	
d-4	01.06.1926	30.11.1930	
d-13/III	01.12.1930	30.06.1933	
d-4	01.07.1933		
d-A	30.11.1942	17.01.1945	
d-1/n	17.12.1945	08.05.1974	
a-101 (A)	15.09.1947	11.07.1987	noční
t-54	01.09.1950	23.01.1967	
t-60	01.11.1954	03.09.1968	rekreační
a-201/n	31.01.1959	01.05.1966	
d-24/III	31.08.1959	01.09.2002	
a-126	03.10.1960	22.11.1990	
a-127	03.10.1960	22.11.1990	
d-7/VI (27)	13.03.1961		
d-22	13.03.1961		
t-62	25.09.1961	02.09.1962	
a-111/II	02.05.1963	02.01.1966	
d-28	03.06.1963	03.11.1963	
a-54 (226)	13.06.1964	05.09.1976	
a-135	02.11.1964		

a-136	19.07.1965		
a-145	30.05.1966	17.12.1967	
t-51/II	24.01.1967	04.07.1972	
a-52 (XB)	16.04.1967	01.01.1975	rekreační
a-128/II	31.03.1969	19.12.1980	
a-137	31.03.1969	19.12.1980	
d-41 (33)	05.06.1971	15.09.1974	rekreační
d-32	30.08.1971	04.09.1977	
a-175 (275)	31.01.1972	19.12.1980	
a-180 (X128)	02.05.1972	30.11.1977	
a-176	16.10.1972	19.12.1980	
a-X127	06.11.1972	09.02.1973	
a-174 (274)	02.01.1973	11.08.1978	
a-X101	19.02.1973	08.05.1974	
d-6/II	14.01.1974	12.08.1978	
d-18/n	09.05.1974	12.08.1978	noční
d-22/n	09.05.1974	02.11.1985	noční
a-106/II	09.05.1974	22.11.1990	
a-512	09.05.1974	22.03.1976	polonoční
a-213	16.03.1977		
d-7/IV	13.08.1978	18.12.1980	
d-11/II	13.08.1978	03.07.1983	
d-24/n	13.08.1978	02.11.1985	noční
d-28/III	13.08.1978	15.12.1978	
d-1/III	19.02.1979	31.08.1980	
a-199	12.02.1980	22.03.1982	
a-142	20.12.1980	05.04.1981	
a-155	20.12.1980	11.07.1987	
a-206/II	20.12.1980	11.07.1987	
a-224/II	20.12.1980	11.07.1987	
a-139/II	06.04.1981	30.06.1987	
a-175	06.04.1981	03.11.1984	
a-148	06.09.1982	12.07.1987	
a-238	04.11.1984	12.07.1987	
<i>a-424</i>	19.11.1984	30.06.1992	Šk
a-138/II	02.09.1985	08.05.2008	
d-6/III	03.11.1985	29.06.2012	
d-95 (55)	03.11.1985		noční
d-97 (57)	03.11.1985		noční
a-431	06.10.1986	30.06.1989	Šk

a-234/II	12.07.1987	29.08.2008	
a-272	12.07.1987	26.02.1993	
a-270	01.04.1988	17.11.1995	
a-260/III	02.06.1989	31.08.2009	
d-19	23.11.1990	29.08.2008	
d-59	23.11.1990	25.03.1991	polonoční
d-60	23.11.1990	25.03.1991	polonoční
a-124	23.11.1990		
a-139/III	23.11.1990		
ž-S8 (tr-210)	01.10.1992		
ž-S9 (tr-220)	01.10.1992		
a-106/II	27.05.1995	31.08.2012	
d-34/II	29.05.1995	08.11.1998	
d-23/III	09.11.1998	29.08.2008	
d-31/III (XA)	20.08.2002	17.01.2003	ND povodeň
d-24/III	09.11.2002	04.06.2021	
ž-S3	14.12.2003		
d-99 (59)	01.07.2004		noční
a-134/II	03.10.2006	28.11.2009	
a-101	09.05.2008		
a-175/II	30.08.2008		
ž-S29	14.12.2008	11.12.2010	
ž-S88 (80)	14.12.2008		
a-150	01.09.2009		
a-193	01.09.2011		
d-6/V	28.08.2016		
d-13/VII	25.03.2017		
a-913	08.10.2017		
d-19/II	05.06.2021		

VRŠOVICE

Vršovice patří mezi ty obce, které při svém připojení ku Praze v roce 1922 měly statut města a na rozdíl od jiných s pražskou aglomerací urbanisticky už prakticky splývaly. Jejich historie je velmi stará. Jejich nestarším doloženým vlastníkem je vyšehradská kapitula. Uvádějí se v její zakládací listině, která se váže k roku 1088, ale je ve skutečnosti falzem z 12. století, jak jsme již několikrát uvedli u jiných obcí. Jazykoví odborníci tvrdí, že jméno původní vesnice je odvozeno od staročeského osobního jména Vrš nebo Vrša. Souvislost se známým rodem Vršovců podle nich nebyla prokázána, stejně tak se považuje za nepravděpodobné často uváděný původ od slova vrše, čili proutěné pasti na chytání ryb.

Vyšehradské kapitule Vršovice patřily až do začátku 13. století. Od té doby se tu vystřídalo mnoho majitelů – patřil mezi ně například řád německých rytířů, Pražané, Granovští z Granova, Trčkové z Lípy, Šternberkové, Párové, Jakub Wimmer a další. V době, kdy vršovický statek vlastnili Buquoyové, vznikly v roce 1849 novodobé obce. Obec Vršovice byla

začleněna do okresu Karlín a v roce 1878 převedena do nově ustaveného soudního a 1884 i politického okresu se sídlem na Královských Vinohradech. Již roku 1869 zde byla zřízena pošta. Nejvyšším rozhodnutím císaře z 22. února 1885 byly Vršovice povýšeny na městys a dalším nejvyšším rozhodnutím z 2. března 1902 byly povýšeny na město, což bylo oznámeno c. k. místodržitelstvím 22. října 1902 vyhláškou č. 34 z. z. V roce 1904 byl zřízen samostatný soudní okres vršovický. V té době měly Vršovice přes 13 tisíc obyvatel a jejich počet rychle vzrůstal. Jádrem obce byla zástavba jižně od dnešního Vršovického náměstí. Činžovní domy rychle rostly jak směrem podle hlavní ulice (dnešní Francouzské), tak východním a jihovýchodním směrem. Z hlediska poměru polí k celkové rozloze obce byly Vršovice zemědělskou obcí, ale dařilo se tu i četnému různorodému průmyslu. Nejslavnějším vršovickým podnikem se stala Waldesova továrna, založená v roce 1902 a světově proslulá svými patentními knoflíky známými pod značkou Koh-i-noor. Zajímavou a důležitou stavbou vršovické městské infrastruktury se stal věžový vodojem, který však nenajdeme ve Vršovících, ale v Michli na Zelené lišce. Býval zásobován z vlastní vršovické vodárny v Braníku. Stavbou, sloužící dopravě, byly autobusové poštovní garáže v ulici U seřadiště, které se začaly stavět v roce 1926 a byly uvedeny urychleně do částečného provozu po požáru provizorních garáží na Vyšehradě. Objekt, nyní ve vlastnictví soukromé dopravní společnosti, slouží svému účelu dodnes.

Po připojení k hlavnímu městu vytvořily Vršovice společně se Záběhlicemi, Hostivaří a Strašnicemi Prahu XIII. V té době výstavba postupovala také směrem k vršovickému nádraží. V té době bylo možné na vršovickém katastru spatřit známý a rozlehlý zábavní park Eden s četnými atrakcemi. Sloužil od roku 1922, ale po roce 1932, kdy vypršela nájemní smlouva, začal chátrat.

Od 1. ledna 1947 byla provedena úprava vršovických katastrálních hranic. Malá část území byla připojena ke Strašnicím a část jižně od vršovického nádraží připadla Nuslím. Naproti tomu Vršovice získaly poměrně velkou část katastrálního území Michle v oblasti železniční výtopy, část Bohdalce a území vršovického hřbitova. Po reorganizaci správního členění v roce 1947 tvořily obvod Praha XIII. jen Vršovice a část Záběhlic (bez Zahradního Města). Od roku 1949 existoval obvod Praha 13, tvořený Vršovícemi a částmi Záběhlic a Michle. Ve druhé polovině čtyřicátých a v padesátých letech 20. století probíhala intenzivní výstavba především ve východní polovině katastru, kde vzniklo sídliště Vršovice. V roce 1953 byl předán do užívání nový stadion Slávie (celý areál byl významně rozšířen především v letech 1966–1967).

Po další reorganizaci správy města, která proběhla v roce 1960, byly Vršovice začleněny s řadou dalších katastrálních území nebo jejich částí do nového obvodu Praha 10, jen nepatrná část katastru příslušela do roku 1983 ku Praze 4. V letech 1972–1977 bylo postaveno nové vršovické sídliště Vlasta na pozemcích někdejších vozatajských kasáren, ležících proti Waldesově továrně. Dnes patří Vršovice k městské části Praha 10, ustavené v roce 1990 z té části stejnojmenného obvodu, kterou přímo spravoval tehdejší Obvodní národní výbor. Na počátku roku 2001 ve Vršovících žilo 37 357 obyvatel.

Z vršovických památek jmenujme například kostel sv. Mikuláše, jehož historie sahá až do doby románské architektury; pozdější gotický kostel byl zničen za husitských válek, teprve v roce 1704 byl obnoven v barokní podobě a později byl několikrát přestavován. Modernější kostel sv. Václava na nám. Svatopluka Čecha byl dokončen v roce 1930 podle návrhu slavného českého architekta Josefa Gočára. Další známou stavbou je například tzv. Rangherka, často zvaná vršovickým zámečkem, jež byla léta vršovickou radnicí. Původně zde ale bývala manufaktura na výrobu hedvábí a patřily k ní velké morušové sady.

Hlavní silniční spojení s Prahou vedlo dnešní Francouzskou třídou přes Královské Vinohrady. Do města se vstupovalo buď Žitou branou (existovala v letech 1694–1875) nebo Koňskou branou (1690–1831), resp. Novou koňskou branou (zbořena 1876). Směrem na jih bylo spojení do Michle (dnešní Petrohradská) Teprve před první světovou válkou začala vznikat západní polovina tř. krále Jiřího (dnešní Vršovická) směrem do Nuslí. Na vršovickém území najdeme také několik důležitých mostů přes Botič.

Od 14. prosince 1871 vedla přes vršovické území významná železniční trať – dráha císaře Františka Josefa, ale teprve 28. října 1880 bylo ve Vršovicích zřízeno i nádraží, původně pojmenované Nusle-Vršovice. Od roku 1912 neslo název Vršovice-Nusle a od roku 1941 má současné pojmenování Praha-Vršovice. V roce 1902 na vršovickém nádraží zastavovalo šest párů vlaků. Jízda vlakem do Prahy, na nádraží císaře Františka Josefa (Praha Hlavní nádraží) trvala jen asi 7 minut. Ve Vršovicích, ve stejném železničním areálu, bylo od roku 1882 také nádraží známé modřanské lokálky, na které v roce 1899 zkoušel František Křížík svůj akumulátorový vůz.

Na tomto místě poněkud předběhneme chronologii dopravního vývoje Vršovic a připomeneme, že zde 31. prosince 1919 zahájilo provoz významné seřadovací nádraží, jehož rozsáhlé kolejiště se po dokončení táhlo od Botiče za vršovicko-nuselským nádražím až téměř k Hostivaři! Jeho stavba si už v roce 1913 vyžádala zřízení přeložky vršovicko-záběhlické silnice a charakteristické přemostění železničních kolejí pod Bohdalcem. V současnosti už jen málokdo ví, že původní silnicí z Vršovic do Záběhlic nebyla dnešní Moskevská, ale Křeslická ulice, na které byl úrovňový přejezd.

Když pronikla v roce 1884 do sousedních Vinohrad koněspřežná tramvaj, začaly slílit hlasy, aby byly na systém pražské městské hromadné dopravy napojeny i Vršovice. Příliš opatrná a neochotná společnost Pražská Tramway, která koňku provozovala, zavedla na přelomu let 1892 a 1893 omnibusovou linku k bývalé usedlosti Prkénka, tj. k ulice Máchově. Vlastního vršovického území tak nedosáhla, a protože nezdolávala nejstrmější úsek komunikace, byla málo využívána a už 3. května 1893 byla zrušena.

Jakmile začaly městskou hromadnou dopravu v Praze provozovat Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, objevil se mezi jejich prvními projekty i návrh tramvajové tratě do Vršovic, ačkoliv zde nebyly příliš příznivé směrové, a především sklonové podmínky. První tramvaje do Vršovic do konečné Na kovárně (dnešní Vršovické náměstí) přijely 1. července 1899. I když byla z původního záměru uskutečněna jen část, (trať měla pokračovat přes Nusle pod Vyšehrad a na Karlovo náměstí), znamenalo to zásadní změnu v dopravní obsluze Vršovic. Tramvajovou linkou, která nebyla označena číslem, ale poznala se podle toho, že její vozy byly zelené s červenými tabulkami a reflektory a na jízdenkách písmeny Sp, bylo možné jet přes Karlovo náměstí do Spálené ulice. V roce 1901 ji nahradila jiná linka, která jezdila kolem nádraží císaře Františka Josefa na Žižkov, později jen k Bolzanově ulici, od roku 1903 k Prašné bráně a od roku 1910 (to už jezdila pod číslem 1) přes Můstek a kolem Národního divadla do Podolí. Její interval se pohyboval kolem 4 až 5 minut. Později byla trasa dál upravována, například od roku 1914 „jednička“ jezdila z Vršovic na Pohorelec.

V roce 1913 byla tramvajová trať prodloužena na Čechovo náměstí a do třídy krále Jiřího (na dnešní nároží Vršovické a Minské), takže dobré dopravní spojení získala i dolní část Vršovic. Bohužel světová válka přinesla úsporná opatření a v letech 1917–1921 se jezdilo opět jen do stanice Na kovárně, pak alespoň na Čechovo náměstí. Teprve v roce 1926 tramvaje opět dojížděly až do třídy krále Jiřího. Současně byl zahájen provoz na nové trati Nusle – Vršovice a na blokové smyčce u Čechova náměstí. Vršovice tak získaly důležité alternativní spojení s centrem Prahy linkou číslo 4 přes Nuselské údolí.

Vršovice vstoupily do historie pražské městské hromadné dopravy významně také tím, že odtud od 21. června 1925 jezdily městské autobusy na první lince moderního období označené písmenem **A** do Záběhlic, později prodloužené až do Hostivaře. Od roku 1929 „áčko“ zajíždělo i do vnitřního města a poskytovalo další možné dopravní spojení, i když dražší než tramvaj. V té době byly Vršovice obslouženy již třemi tramvajovými linkami. V roce 1935 byla uvedena do provozu nová tramvajová trať do Strašnic, čímž bylo v zásadě dokončeno budování tramvajové sítě ve Vršovicích. „Jednička“ patřila mezi linky s nejkratším intervalem v síti. Pro zajímavost si uvedme, že z Čechova náměstí bylo možné cestovat na Staroměstské náměstí tramvajovou linkou č. 1 i autobusovou linkou A. Jízda tramvají stála 1,20 Kč a trvala asi 26 minut při intervalu 4 minuty, zatímco cesta autobusem s intervalem 10 minut trvala jen 20 minut, ale stála 2,50 Kč. Druhá světová válka měla za následek nejdříve trvalé zrušení vnitroměstského úseku linky **A**, později i omezení autobusové dopravy na vršovickém území.

Nová bytová výstavba na východním okraji Vršovic byla po druhé světové válce obsloužena nejen po stávajících tramvajových tratích prodlouženými či novými linkami, ale také pomocí trolejbusů. Nejdříve se docházelo na křižovatku ke Zdravotnímu ústavu, ale od 1. září 1950 dojížděly trolejbusy Ruskou ulicí až k Průběžné a od 1. listopadu 1954 byla v provozu i trať v Bělocerkevské ulici. V této souvislosti připomeňme, že trolejbusová vozovna a pozdější autobusová garáž známá všeobecně pod jménem Vršovice, vždy ve skutečnosti ležela a dodnes leží v Michli. Typickými vršovickými trolejbusovými linkami byly především „čtyřiapadesátka“ a „šedesátka“.

V roce 1960 nastala nová etapa rozvoje autobusové dopravy na vršovickém území. Byly zavedeny dvě nové linky č. 126 (Čechovo náměstí – Vysočany) a 127 (Nusle, Kloboučnická – Vysočany), které zajistily dopravu nejen do vysočanské průmyslové oblasti, ale současně zlepšily dopravní obsluhu části Vršovic v oblasti Kodaňské. Významné posílení ve stejné oblasti představovala linka č. 135, zavedená v roce 1964 v trase Nádraží Velešlavín – Spořilov.

V pozdějších letech autobusových linek i změn v linkovém vedení tramvají a autobusů na vršovickém území přibývalo jak v souvislosti s okamžitými nároky města, tak s ohledem na rozvoj sídlišť na okraji města, ale také v závislosti na postupném rušení trolejbusové sítě. Trolejbusy opustily Vršovice definitivně až 5. července 1972. Další četné změny ve vedení linek MHD i ve Vršovicích pochopitelně přineslo zprovozňování jednotlivých úseků metra. Ačkoliv na území Vršovic není žádná jeho stanice, velký význam mají především ty, které leží na trati A, především Náměstí Míru, Flora, Želivského a Strašnická.

