

NOVÉ VRŠOVICE

HISTORIE, VÝVOJ A SOUČASNOST
JEDNÉ PRAŽSKÉ ČTVRTI

Klement Valouch



NOVÉ VRŠOVICE

HISTORIE, VÝVOJ A SOUČASNOST
JEDNÉ PRAŽSKÉ ČTVRTI

Klement Valouch

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.



**Městská
část
Praha 10**

Knihy vychází s podporou Městské části Praha 10

Ing. arch. Klement Valouch
NOVÉ VRŠOVICE

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
www.grada.cz
obchod@grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 8324. publikaci

Odpovědná redaktorka Eva Škrabalová
Fotografie a obrazové podklady archiv autora, není-li uvedeno jinak
Fotografie na obálce Adam Ehl, Coinspire Esolutions s.r.o.
Sazba a grafická úprava Martin Dubský
Jazyková korektura Dominik Bárt

Počet stran 120
První vydání, Praha 2021
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2021
Cover Design © Grada Publishing, a.s., 2021

ISBN 978-80-271-4648-2 (pdf)
ISBN 978-80-271-3466-3 (print)

ÚVOD	7
VYMEZENÍ ÚZEMÍ NOVÝCH VRŠOVIC	10
PŮVODNÍ STAV PŘED URBANIZACÍ NOVÝCH VRŠOVIC	11
VÝVOJ OD KONCE 19. STOLETÍ DO OBDOBÍ PO VZNIKU VELKÉ PRAHY	12
POČÁTKY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ NOVÝCH VRŠOVIC, ČINNOST STÁTNÍ REGULAČNÍ KOMISE PRO HL. M. PRAHU A JEHO OKOLÍ	17
ROZVOJ ÚZEMÍ NOVÝCH VRŠOVIC PŘED 2. SVĚTOVOU VÁLKOU	18
POVÁLEČNÉ OBDOBÍ A VZNIK NOVÝCH VRŠOVIC	23
TRAMVAJE, TROLEJBUSY, AUTOBUSY	39
ARCHITEKTURA NOVÝCH VRŠOVIC – BYTOVÁ VÝSTAVBA	43
ŠKOLSKÉ STAVBY NOVÝCH VRŠOVIC	55
ARCHITEKTURA NOVÝCH VRŠOVIC – NEBYTOVÉ STAVBY	58
VILY NOVÝCH VRŠOVIC	64
ARCHITEKTI A STAVITELÉ NOVÝCH VRŠOVIC	67
AUTOŘI VÝTVARNÝCH DĚL ARCHITEKTURY NOVÝCH VRŠOVIC	82
HOSPODY, PRODEJNY A DALŠÍ VYBAVENOST NOVÝCH VRŠOVIC	84
NĚKOLIK POSTŘEHŮ A ČRT NEJEN Z BĚŽNÉHO ŽIVOTA NOVÝCH VRŠOVIC	90
STAVBY NOVÝCH VRŠOVIC S VYZNAČENÍM ČÍSEL POPISNÝCH, DOBY JEJICH REALIZACE, PROJEKTANTŮ A STAVEBNÍKŮ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ	100
LITERATURA	116
JMENNÝ REJSTŘÍK	117
O AUTOROVĚ	120

ÚVOD

Narodil jsem se v roce 1953 — kde jinde než v Nových Vršovicích. Prožil jsem tu dětství a dospívání v domě čp. 864 v Archangelské ulici č. 2. Ani poté, co mě život zavál do jiných končin, jsem s Vršovicemi neztratil kontakt. V našem původním bytě zůstala bydlet moje starší sestra, a protože byl v rodině jednoznačně největší a měli jsme k němu všichni stále citový vztah, konala se tu různá pravidelná i příležitostná rodinná setkání. Po letech jsem se okruhem přes Černošice, Nusle, Jižní Město a Holešovice opět vrátil do Nových Vršovic do bytu v Litevské — dříve Kremelské — ulici.

Impuls k sestavení pojednání o Nových Vršovicích vzešel při příležitosti 50. výročí dokončení základního vzdělání ve škole v Omské ulici (chodili jsme střídavě do pavilonů v Bajkalské a do ŽŠ v Omské) ze spoluúčasti na přípravě srazu bývalých spolužáků v roce 2018. Pro toto setkání jsem připravil jakési album nebo sborník školních fotografií, ke kterému jsem přidal pár historických fotografií z vlastního archivu a dalších, které se mi podařilo sehnat jednak z různých webových stránek, ale hlavně z archivu Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. V archivu jsem objevil také celou řadu urbanistických plánů, dokumentujících historické (často nere realizované) záměry výstavby a rozvoje Nových Vršovic a spoustu dalších zajímavých materiálů. Pro srovnání jsem nafotil to, co z doby našeho mládí ve Vršovicích dodnes zůstalo v autentické podobě, i to, co se za ta léta radikálně změnilo.

Po čase jsem se k tomuto materiálu vrátil a rozhodl se doplnit ho o text, další podklady a fotografie, které se mi podařilo porůznu sehnat. Z původní představy článku do časopisu se práce poněkud rozrostla, až postupně nabyla rozměrů knihy. K odborné tematice, která je samozřejmě nosnou částí celého pojednání, jsem se rozhodl — možná trochu nesystémově — zařadit i několik postřehů nebo vzpomínek ze života Nových Vršovic v době jejich vzniku a prvních desetiletí pro odlehčení a zpestření přeci jen trochu suchopárného odborného textu. Nezabývám se programově

problematikou Starých Vršovic, tedy oblastí kolem bývalého historického jádra obce a pozdější výstavby z doby před 2. světovou válkou západně od Nových Vršovic. Na toto téma existuje celá řada knih a publikací, dokumentující poměrně podrobně historii, vývoj, život i architekturu této části Vršovic.

Nyní bych chtěl na tomto místě poděkovat za poskytnutí podkladů a pomoc při jejich vyhledávání především panu Mgr. Ladislavu Monzerovi a jeho spolupracovníkům z archivu IPR Praha, dále pracovním archivu Stavebního úřadu městské části Praha 10 paní Dagmar Müllerové a Karle Větršíškové za trpělivost a ochotnou pomoc při vyhledávání údajů k jednotlivým stavbám, svým sourozencům za pomoc při oživování přeci jen už poněkud zamlžených vzpomínek na časy dávno minulé a v neposlední řadě své manželce Jiřině za pochopení, pomoc a podporu při mé práci.

Velice děkuji Ing. arch. Zdeňku Lukešovi za příznivý lektorský posudek i za cenné rady, připomínky a podněty k doplnění nebo úpravě textu.

Knihou vychází také díky sponzorské podpoře soukromé architektonické kanceláře VHE a spol., s.r.o., zabývající se ve své praxi dlouhodobě pražským urbanismem a řadou významných rozvojových studií a projektů.

Pokusili jsme se dohledat autory všech použitých fotografií a grafických příloh a vypořádat se řádně s autorskými právy. Pokud se to u některých snímků — zvláště získaných z webových stránek — nepodařilo, jsme připraveni vypořádat se s autorským právem dodatečně.

Ing. arch. Klement Valouch
červen 2021





VYMEZENÍ ÚZEMÍ NOVÝCH VRŠOVIC

Městským celkem Nové Vršovice rozumíme území urbanizované především v 50. a 60. letech 20. století ve východní části katastru Vršovic (s malými přesahy do katastru Strašnic). Toto území lze přibližně vymezit na severu ul. 28. pluku a Ruskou třídou, na východě ul. Pod Rapidem, V Předpolí a Na Vrších, na jihu železniční trati Praha–Benešov a na západě náměstím Svatopluka Čecha a Moskevskou ulicí. Nejedná se o oficiálně definovaný název, přesto lze toto území považovat za samostatnou specifickou a svébytnou městskou čtvrť s vlastní historií, s osobitým charakterem, strukturou a typem zástavby, s charakteristickými veřejnými prostory a významnými stavbami.



1. Vymezení oblasti Nových Vršovic

PŮVODNÍ STAV PŘED URBANIZACÍ NOVÝCH VRŠOVIC

Vršovice, stejně jako sousední Strašnice, bývaly zemědělské vsi v předpolí hlavního města Prahy, ležící mimo hlavní dostředné komunikační trasy. Zatímco Vršovice byly sídlem poměrně rozsáhlým, s vlastním kostelem sv. Michala, farou a dosti početnou zástavbou, Strašnice byly typickou zemědělskou obcí pouze s několika selskými grunty, doplněnými několika domkářskými chalupami.

K rozvoji Vršovic dochází přibližně od poloviny 19. století (zejména po zrušení pevnostního statutu Prahy v roce 1866) a postupně se mění jejich charakter z venkovského na příměstské sídlo. Přispěla k tomu nesporně i stavba železnice císaře Františka Josefa, která zde od roku 1882 měla zastávku. V roce 1855 byly Vršovice povýšeny na městys a v roce 1902 na samostatné město. V roce 1922 se podobně jako další samostatná města pražského předpolí stávají Vršovice součástí Velké Prahy (zároveň se sousedními Strašnicemi, Záběhlicemi a Hostivaří) jako obvod Praha XIII.

Stav území z doby kolem poloviny 19. století zachycuje císařský otisk stabilního katastru z roku 1840–1842. Prostor dnešních Nových Vršovic je vyplněn v převaze polnostmi, v jižní části je patrný pás luk podél toku někdejšího Strašnického potoka, na němž v minulosti bývalo i několik rybníčků a vodních nádrží. Svědčí o tom pomístní názvy Na Horním Rybníce, Nad Rybníkem nebo Na Louži a pozdější název ulice Na Hrázi ve Strašnicích.

Území na mapě stabilního katastru je protkáno sítí místních cest. Jednou z nich je spojnice mezi Vršovicemi a Strašnicemi (přibližně v trase současných ulic Moskevská, Vršovická a V Olšínách), ze které odbočuje zhruba v místě dnešního Čechova náměstí cesta směrem na jih přes vrch Bohdalec do Nuslí a Záběhlic v trase dnešních ulic Moskevská, Křeslická a Bohdalecká. Další významnou trasou je cesta od pražské Ječné brány na Strašnice, kde se větví na Hostivař a Dolní Měcholupy — přibližně sledující linii ulic Benešovské a Ruské. Těsně před Strašnicemi obchází cesta původní jádro vsi v trase ulice Pod Rapidem, Na Hrázi a Gutova a je zjevné, že se zde vyhybala vodní ploše na Strašnickém potoce. V severojižním směru kříží území cesta z žižkovských Olšan, v trase východně od nejstarší části Olšanských hřbitovů přes bývalé usedlosti Horní a Dolní Stomka (při dnešní ulici Na Stomce a v areálu Zdravotního ústavu v sousedním katastru Královských Vinohrad) a pokračující k jihu napříč územím do dnešních ulic U Slávie a U Vršovického hřbitova směrem na Bohdalec. Území dnešních Nových Vršovic tedy leželo na mírném jižním svahu mělkého údolí Strašnického potoka mimo hlavní dálkovou komunikační trasu — tou byla větev staré zemské stezky (později nahrazené Černokosteckou císařskou silnicí), vedené od Koňské brány na Kostelec nad Černými Lesy a Kutnou Horu v trase dnešních ulic Vinohradské a Černokostecké.



2. Císařský otisk stabilního katastru 1840–1842 (Geoportál ČÚZK)



3. Mapa III. vojenského mapování (Geoportál ČÚZK)

V podobném stavu nalzáme oblast Nových Vršovic i na mapě III. vojenského mapování z konce 19. století, kde v podstatě přibývá pouze trasa železniční dráhy císaře Františka Josefa z Prahy na Benešov, Tábor, České Budějovice a Vídeň. Zajímavá je tehdejší trasa pokračování hlavní ulice Vršovic — dnešní Moskevské — jihovýchodním směrem na Záběhlice. Podobně jako dnes obcházela z východu návrší Bohdalec, ale od Starých Vršovic vedla zcela jinou trasou napříč územím kolem dnešních ulic Na Louži a Přípotoční, železnici křížila (samozřejmě úrovně) zhruba v místě ukončení současné slepé ulice Křeslické a v její trase se teprve stáčela kolem svahu Bohdalec do dnešní trasy ulice Moskevské a Bohdalecké.



4. Vozatajská kasárna v polovině 60. let 20. století — pohled z třídy SNB (<https://www.facebook.com/vrsovicka6080/photos/kas%C3%A1rny-na-jejich%C5%BE-m%C3%ADst%C4%9B-vyrastlo-po-r1970-s%C3%ADdl%C5%AIt%C4%9B-vlasta-a-đo-jeho%C5%BE-admin-budo/1546517618925606>)



5. Roháčovy kasárna v době před vznikem Nových Vršovic — pohled od dnešní Ruské třídy od severozápadu (<https://www.valka.cz/Praha-Vrsovicke-pechotni-kasarny-tl20069>)



6. Pohled na továrnu Waldes a Feigl od severu — počátek 20. století (https://img.blesk.cz/img/1/full/3281289_praha-koh-i-noor-vrsovice-galanterie-waldes-tovarna-prodejna-v0i.jpg?v=0i)



7. Logo Miss KIN (<https://www.waldes.cz/>)



8. Koh-i-noor — pětipodlažní budova od Ing. Polerta z Vršovické ulice

VÝVOJ OD KONCE 19. STOLETÍ DO OBDOBÍ PO VZNIKU VELKÉ PRAHY

V letech 1880—1890 byl v katastru Vršovic postaven rozsáhlý areál Vozatajských kasáren, kde původně sídlil 3. c. k. Vozatajský prapor, od roku 1918 Československý vozatajský prapor č. 1 a později 1. Čsl. automobilový prapor. Kasárenský areál Vozatajských kasáren byl zbourán počátkem 70. let a na jeho místě postaveno panelákové sídliště Vlasta — příznačné je, že investorem této výstavby byla armáda a byty sloužily jako náhrada vystěhovaným rodinám vojáků posádky Milovice, jejichž obydlí zabrala sprátcemá okupační armáda SSSR.

V letech 1887—1890 byla ve Vršovicích Pražskou obcí postavena Vršovická pěchotní kasárna — později nazvaná Jana Roháče z Dubé neboli Roháčova kasárna. Zprvu zde sídlil c. k. pěší pluk Albrechta Württenberského č. 73 a mezi lety 1918—1955 28. pražský pěchotní pluk, později přejmenovaný na pluk Tyrše a Fügnera. Dvacátý osmý pluk se proslavil tím, že v roce 1915 padl v podstatě celý do ruského zajetí — tehdejší velení rakousko-uherské armády to přičítalo zradě velení pluku, který údajně přešel na ruskou stranu za zvuků plukovní kapely během bojů na Dukle a pluk byl za trest vyškrtnut ze seznamu rakousko-uherských branných sil. Nebyla to tak docela pravda, za zajetím dvou praporů 28. pluku byla především neschopnost armádního velení, které při ruském útoku ponechalo pozice pluku zcela bez podpory. Vojáci bývalých částí 28. pluku se později vyznamenali v dalších bojích, zejména na sočské frontě, pluk byl rehabilitován a byl mu vrácen plukovní prapor uložený ve vídeňském arzenálu. Blok Roháčových kasáren od 50. let sloužil vojenské správě a policii, konaly se tu technické prohlídky vozidel, v letech 2003—2006 byl areál přestavěn na moderní justiční palác Na Mičáncích — autory projektu jsou Vladimír Kružik a Petr Olexa, rekonstrukce původních budov projektovali Luděk Havránek a Veronika Kubátová.

V roce 1902 zahájila nejprve v Holešovicích výrobu továrna Koh-i-noor Waldes, vyrábějící špendlíky, patentky a různou kovovou galanterii. Název firmy, který v překladu znamená „hora světla“, odkazuje na jeden z největších diamantů na světě o hmotnosti 105 karátů, zasazený do britských korunovačních klenotů. Výroba Koh-i-nooru se v roce 1907 přestěhovala do areálu ve Vršovicích na rohu dnešní Vršovické a Moskevské ulice. V letech 1912—1917 byla postavena nová čtyřpodlažní tovární budova v Kavkazské ulici podle projektu architekta Ladislava Škrivánka, v letech 1919—1921 pak další pětipodlažní budova ve Vršovické ulici, jejímž autorem byl Ing. Jindřich Pollert. V roce 1939 byl Jindřich Waldes zatčen gestapem (byl židovského původu) a vězněn v Dachau a Buchenwaldu, v roce 1941 ho jeho rodina za 8 milionů korun vyplatila — zemřel však ještě v témže roce v Havaně. S názvem Koh-i-noor souvisí i takzvaná Miss KIN, což je dívka v logu společnosti, která má v oku černou patentku vyráběnou ve vršovické továrně. Její podobu na přání Jindřicha Waldese ztvárnili František Kupka a Vojtěch Preissig — logo se stalo světoznámým symbolem továrny a slouží dodnes.

V sousedství Koh-i-nooru vznikla v roce 1912 továrna obuvnické firmy Švagera a Heller — Helia. Budovu projektoval (podobně jako dostavbu Koh-i-nooru) Ing. Jindřich Pollert a realizovala ji firma Hruža a Rosenberg. Roku 1916 bylo přistavěno přízemní křídlo. Od roku 1925 vlastnila továrnu firma Kanold a vyráběla tu smetanové bonbony. Od roku 1950 zde sídlila pobočka strašnické továrny národní podnik Tesla s elektronickou výrobou — ve Vršovicích se vyráběly především elektronky a další vakuová technika. Následníkem je dnes Tesla Electrontubes, s. r. o., s novým působištěm v Říčanech u Prahy, vršovický areál byl v minulých letech přestavěn na bytový komplex, jehož projektantem byla architektonická kancelář David Chmelař architekti.

Další vršovickou továrnou bývala Feiglovka, vyrábějící košile a jemné prádlo značky Zvon na nároží Moskevské a Vršovické ulice, která patřila Josefu Feiglovi a byla postavena v roce 1906. Název Feiglovka se později přenesl i na budovu školy naproti přes

Vršovickou ulicí. Továrna byla v 80. letech zbourána a nahrazena obytným blokem od architekta Františka Novotného.

Za železničním mostem na Moskevské ulici vznikla v areálu Československé zbrojovky ve 30. letech karosářská dílna jako pobočka brněnské továrny. Pod vedením karosáře Jindřicha Dostála zde byly vyráběny zejména speciální originální karoserie pro náročné klienty – např. pro Vlastu Buriana, Jaroslava Marvana nebo Věru Ferbasovou. Karoserie byly montovány na podvozky vyráběné brněnskou Zbrojovkou, zejména na typ Z4, tehdy velmi oblíbený – v současnosti existuje jen několik málo těchto veteránů. Žádný vůz z této výroby nebyl úplně stejný, a přestože zachovávaly v základních rysech typické vzezření „zetka“, v různých detailech a technických vychytávkách byly vždy originální. Provoz karosárny byl po válce ukončen, dnes jsou zde prodejní prostory a autoservis Glausol – alespoň tak zde byla zachována původní meziválečná tradice.



9. *Továrna Tesla – původně Helia na Vršovické ul. před zbořením* (<https://www.industrialnistopy.cz>)



10. *Nároží Vršovické a Moskevské s původní továrnou Feigel a srovnání se současnou zástavbou* (<http://srovnacifotky.blogspot.com/2014/01/vrsovice-praha.html>)



Významným počinem v oblasti průmyslových staveb se stal areál firmy T & A BĚTA, a. s., realizovaný v roce 1927 v dnešní Moskevské ulici severně od železničního viaduktu. Jednoduchý čtyřpodlažní objekt se skeletovou železobetonovou konstrukcí, cihelnými vyzdívkami parapetů a prosklením průmyslovými dělenými okny v mnohém připomíná pozdější zlínské realizace Vladimíra Karfíka – ten však autorem návrhu tohoto objektu nebyl, pro Baťu pracoval až od počátku 30. let. Na plánech z roku 1926 je podepsán za firmu Architekt a stavitel Matěj BLECHA, s. r. o., Rudolf Utěšil, jeden z členů vedení společnosti. Zda byl také autorem projektu se nepodařilo



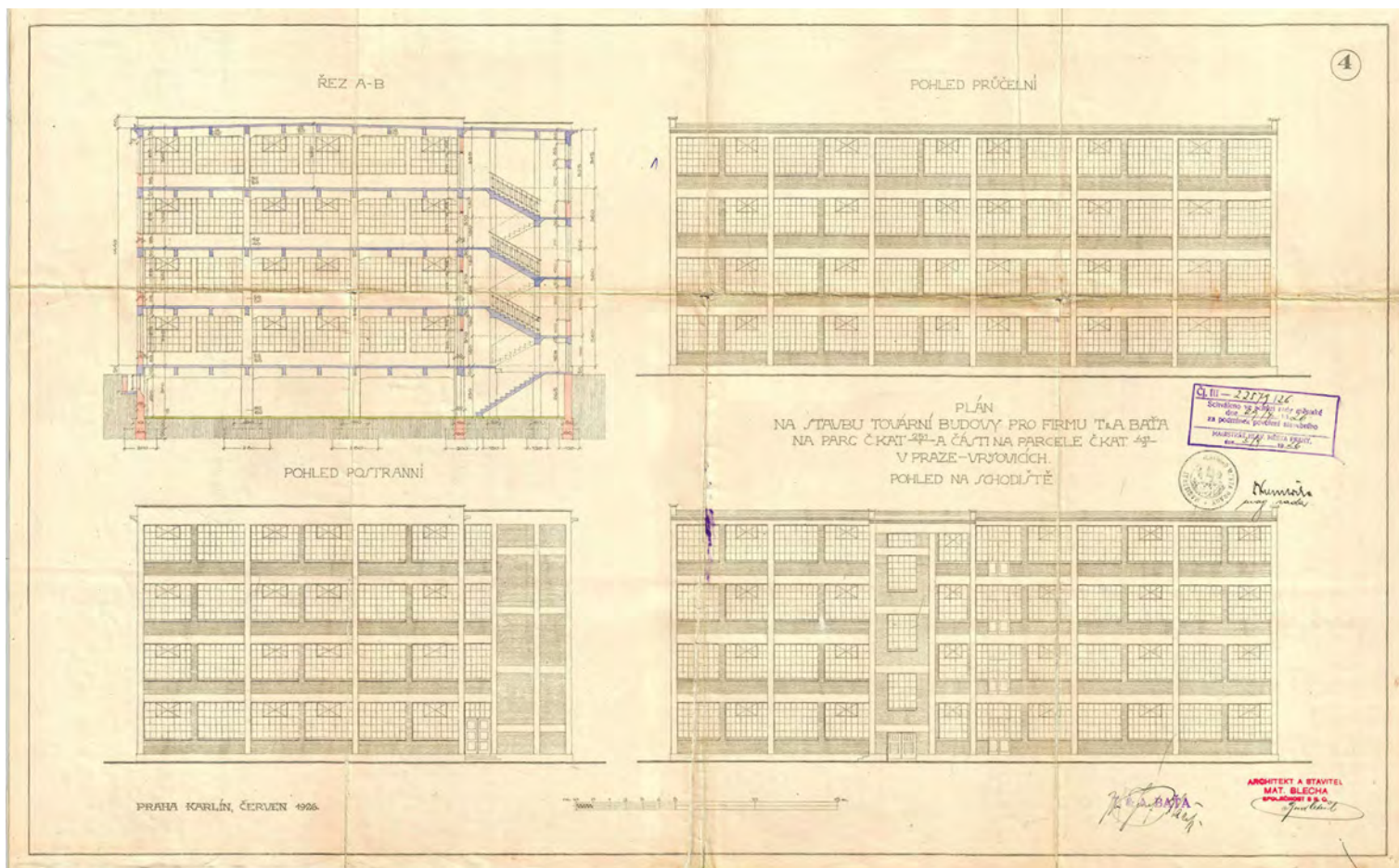
11. *Osobní vůz ČZ – typ Z4* (https://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Zbrojovka_Brno_Z4_V_serie_side.jpg)



12. *Fotografie původního stavu Batovy továrny čp. 949 v dnešní Moskevské ulici* (Archiv hl. m. Prahy)



13. *Fotografie současného stavu Batovy továrny čp. 949 v Moskevské ulici*



14. Původní průmyslový vzhled fasád objektu Baťovy továrny č.p. 949 v Moskevské ulici — projekt (archiv stavebního úřadu MČ Praha 10)



15.—17. Dobové fotografie zábavního parku Eden (<https://www.prahaneznama.cz/praha-10/vrsovice/lunapark-eden-dnes-ani-pamatky/>)

dohledat, spíše to vypadá, že stavbu jako vedoucí Blechovy firmy pouze řídil — i když mimo to působil také jako projektant. Navrhl např. dnes již neexistující lázeňský komplex v tehdy nově budovaných Klánovicích. Baťův objekt ve Vršovcích soužil jako centrální opravna bot a punčoch, po roce 1948 byl zestátněn, ale tato činnost zde probíhala i nadále, jen pod jinou hlavičkou — nejprve n. p. Obnova, později Kožedělný podnik hl. m. Prahy. V současnosti po rekonstrukci bohužel zcela ztratil svoji původní podobu a charakter.

V místech dnešního sportovního areálu Slavia — tehdy na samé periferii Prahy — byl v roce 1922 postaven komplex zábavního parku Eden. Vzorem pro něj byl tehdy populární vídeňský Prater s řadou velkolepých pouťových atrakcí. Dominantou ústředního



prostoru Eden se stal rybníček na tehdejší Strašnickém potoce zvaný Laguna, kde bylo možno povozit dámu na lodičce, byla zde dokonce plovoucí divadelní scéna a další vodní atrakce. V areálu nechyběla impozantní horská dráha, dlouhá přes 5 km, různé kolotoče, tobogány a další podobné atrakce. Pro občerstvení, relaxaci a zábavu sloužilo několik restaurací, terasovitá kavárna a obrovská tančírna zvaná Koloseum, kde se pořádaly také karnevaly a tomboly, byl zde velký cyklostrom Čertovo kolo, napodobenina domorodé vesnice, kde předváděli své tance a obřady praví mouřeniní z Habeše. Celé toto povyražení stálo 1,20 Kč celodenního vstupného a park byl proto z počátku velkou atrakcí nejen pro dělnice z vršovických továren a vojáky z blízkých kasáren, ale doslova pro všechny Pražany, chtivé lehké zábavy a oddechu. Jediným hendikepem byla poněkud odlehlá poloha na pražské periferii — návštěva Edenu byla zejména v počátečních letech celodenní záležitostí, zejména o nedělích a svátcích.

Eden nakonec na svou odlehlou polohu doplatil (tramvajová trať v tehdejší třídě Krále Jiřího — dnes Vršovické — byla zavedena až v roce 1935), další „vadou na krásě“ bylo nepříliš vábné sousedství několika kolonek nouzových domků a zahrádek s velkou koncentrací různých nekalých živlů, které vznikly po 1. světové válce v těsném sousedství zábavního areálu. Zájem Pražanů postupně uvaldal, takže v polovině 30. let byly zbořeny některé atrakce a těsně po 2. světové válce dal hygienik Eden pro nevhovující stav uzavřít. V prostoru Edenu vznikl později sportovní areál s fotbalovým a atletickým stadionem Dr. Václava Vacka Dynamo — nyní Slavia Praha. Sportovní tradice místa je ale ještě o něco starší — na ploše zrušeného Edenu vzniklo po válce fotbalové hřiště a v sousedství vršovických zahrádek tenisové kurty.

Nejstarším sportovním „stadionem“ Nových Vršovic bylo AFK — pozdějších Bohemians Praha, což byl škvárový plácek přibližně v místech dnešního panelového věžáku na rohu Kodaňská a Vršovické ulice u budovy MŽP. Toto původní hřiště, jemuž se už tehdy přezdívalo Dolíček (podle polohy v zářezu svažitého terénu), bylo slavnostně otevřeno již v roce 1914 — jeho výstavbu a provoz sponzorovala firma Waldes — Koh-i-noor a Občanská záložna ve Vršovicích. Současný tzv. Damerův stadion Bohemky, na který se přenesl i lidový název Dolíček, vznikl v dnešní lokalitě u Botiče až v roce 1932.

Dalším sportovním klubem, působícím v oblasti Nových Vršovic, byl SK Union Vršovice, založený v roce 1913, který však kvůli válečným podmínkám zahájil skutečnou sportovní činnost až v roce 1919 na svépomocí vybudovaném hřišti mezi Vozatajskými kasárnami, železniční tratí a dnešní ulicí U Slávie. Po několika peripetiích se klub přestěhoval v roce 1976 do ulice Na Vrších v sousedství plaveckého areálu Slávie, v původním místě za OC Eden jsou dnes pouze tenisové kurty oddílu Sokol Vršovice.

S Novými Vršovicemi těsně souvisí také areál tenisových kurtů na Rapidu při ulici Nad Primaskou. Klub a tenisový oddíl vznikl zde už v roce 1922 — tehdy pod hlavičkou Meteor Vinohrady, k počátečním třem kurtům brzy přibyly další tři, a později dokonce fotbalové hřiště (východně od dnešních kurtů). Po válce převzala areál TJ Stalingrad a v roce 1968 se oddíl přejmenoval na Rapid Praha. Fotbalové hřiště bylo zrušeno v polovině 50. let v souvislosti s výstavbou Nových Vršovic a s protažením komunikace ulice Nad Primaskou podél dnešního parku Pod Rapidem do Ruské a Murmanské. Kromě sezónního tenisu se zde v zimních mrazivých obdobích kurty polévaly a občané sousedních Nových Vršovic si tu mohli v klidu a za pár korun příjemně zabruslit. Tenisu slouží kurty Pod Rapidem dodnes, došlo dokonce k pokusu obnovit tradici bruslení, což ale díky mírné zimě moc nevyšlo.

Po 1. světové válce, a zejména ve 20. letech, vznikaly na periferii Prahy různé nouzové kolonie provizorních domků, obývaných nejhudšími sociálními vrstvami. Jednou z prvních z nich byla i kolonie Zahrádky, která vznikla v místech mezi areálem



18. Původní hřiště AFK na leteckém snímku z roku 1945 (<http://app.iprpraha.cz/apl/app/ortofoto-archiv/>)



19. Tenisové kurty Sokol Vršovice



20. Hřiště Meteor (Rapid) na leteckém snímku z roku 1945