

NIEKTORÉ PROBLÉMY PRI BUDOVANÍ ŽELEZNICE VESELÍ NAD MORAVOU–NOVÉ MESTO NAD VÁHOM A SPÔSOBY ICH RIEŠENIA

Karol Janas, *Povážská Bystrica*

Po vzniku Československej republiky v roku 1918 bolo potrebné vyriešiť niekoľko závažných problémov, ktoré znižovali efektivitu riadenia a fungovania nového štátu. Jedným z najdôležitejších bolo zlepšenie dopravného spojenia medzi českými krajinami a Slovenskom. Osobitným problémom bol stav železničnej dopravy.

Československá republika musela už krátko po svojom vzniku riešiť niekoľko závažných problémov.¹ Jedným z nich bolo aj zlepšenie spojenia medzi českými krajinami a Slovenskom. Skvalitnenie dopravy malo napomôcť lepšej integrácii Slovenska do nového štátu a zároveň umožniť zvýšenie obchodnej výmeny medzi všetkými časťami republiky. Dôležité bolo aj vojenské hľadisko. Na zabezpečenie obranyschopnosti republiky bolo potrebné výrazne skvalitniť cestnú, no najmä železničnú dopravu medzi Moravou a Slovenskom. V r. 1918 bolo spojenie Slovenska s českými krajinami zabezpečené najmä Košicko – bohumínskou železnicou a Vlárskou dráhou Brno–Trenčianska Teplá. Okrem nich boli v prevádzke tri pre silnejšiu prevádzku nevyhovujúce lokálky: Břeclav–Kúty, Hodonín–Holíč a Sudoměřice–Skalica.² Pre zlepšenie spojenia bolo rozhodnuté zmodernizovať trať Břeclav–Kúty a vystavať úplne nové trate Púchov–Horní Lideč a Veselí nad Moravou–Nové Mesto nad Váhom. Všetky trate mali pre budovanie štátu veľký význam. Z hľadiska obranyschopnosti mala osobitné postavenie trať z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom, ktorá zo svojej cieľovej stanice umožňovala rýchle spojenie s celým územím Slovenska. Jej význam spočíval i v tom, že výrazne odľahčovala dotedy málo priepustnú Vlársku dráhu z Brna do Trenčianskej Teplej.

O začatí stavby sa rozhodlo v roku 1921. Ministerstvo železníc v Prahe informovalo Krajiniskú správu politickú v Brne, že nechalo vypracovať generálny projekt na výstavbu železničnej trate z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom.³ Žiadalo súčinnosť s nižšími zložkami štátnej správy. Projekt sa týkal aj Slovenska, a preto ministerstvo železníc doporučovalo, aby sa Krajiniská správa politická spojila so Župným úradom v Nitre, pod ktorý spadalo príslušné slovenské územie. Oba úrady štátnej správy mali začať spoločné rokovania ohľadom budúcej trasy.⁴ Samotná stavba sa začala, hoci ešte nebol vypracovaný generálny projekt a ani nebola presne určená trasa železnice. Slávnostné otvorenie prác sa uskutočnilo v nedeľu 8. júla 1923.⁵ Zúčastnil sa ho minister železníc Stríbrný a predstavitelia miestnych orgánov politickej správy.⁶ Prvým úsekom bola stavba tunela na Polanke. Po jeho ukončení sa malo v prácach pokračovať podľa generálneho projektu, ktorý mal byť vypracovaný a dopĺňaný až počas stavebných prác. Vypracovanie generálneho projektu bolo obsiahnuté v stavebnom programe päťročnice v rokoch 1921–1925.⁷ Práce na projekte trvali takmer štyri roky. Až v roku 1924 zaslalo ministerstvo železníc projekt budúcej trasy na Krajiniskú správu politickú v Brně. Súčasťou detailného projektu boli aj dve nariadenia pre zemskú politickú správu:

1. Vykonať revíziu trasy a ustanoviť staničnú komisiu na trati od 1,0–6,0 km.
2. Vykonať politickú pochôdzku po celej trati spojenú s vyvlastňovacím konaním, stanovením protipožiarnych opatrení a úradným prejednaním otázok týkajúcich sa príjazdnych ciest.⁸

Pochôdzka sa konala v apríli 1924.⁹ Po vykonaní pochôdzky sa začali objavovať prvé

problémy, ktoré sprevádzali stavbu trate až do jej ukončenia. Môžeme ich rozdeliť do troch skupín:

1. Problémy so schválenou konečnou podobou trasy.
2. Problematika príjazdových komunikácií.
3. Riešenie oprávnených nárokov obcí a miestnych obyvateľov, ktorí boli výstavbou trate poškodení.

Prvé problémy s vedením stavebných prác sa začali hneď po politickej obchôdzke. Obce v kraji, po ktorom mala viesť železnica, stavbu bezvýhradne podporovali, no s konečnou podobou projektu neboli oboznámené. Predstavu o priebehu trasy získali až vďaka politickej pochôdzke v apríli 1924. Na slovenskej strane trasy sa nevyskytli takmer žiadne problémy, čo bolo spôsobené aj nemožnosťou alternatívnej trasy. No o to väčšie problémy sa začali na moravskej strane. Projektanti uvažovali o dvoch variantoch stavby na moravskej strane. Prvý mal viesť obcami Velká Blatnica–Lipov, druhý obcami Hroznová Lhota–Tasov. Podľa schváleného generálneho projektu mala definitívna trasa na moravskej strane viesť obcami Velká Blatnica–Lipov. V zdôvodnení projektantov bolo, že schválený projekt obsluži viac obcí a to: Velkú Blatnicu, Blatničku, Louky, Boršice a rozširuje sa ňou i abstrakčný projekt stavby. Trasa Hroznová Lhota–Tasov podľa projektantov tieto obce nezahŕňala a vyhovovala len obciam Hroznová Lhota, Kozejídka a Žerovice.

V Hroznovej Lhote a okolitých obciach vyvolalo rozhodnutie veľké pobúrenie. Z iniciatívy predstaviteľov Hroznovej Lhoty napísali 30. apríla 1924 na Ministerstvo železníc do Prahy protestný list, v ktorom požadovali opätovné posúdenie oboch variantov stavby. Pod protestný list sa podpísali zástupcovia obcí Hroznová Lhota, Tvarožná Lhota, Malá Vrbka, Velká Vrbka, Tasov, Kněždub, Žeraviny, Kozejídka a Kuželov.¹⁰ K listu bol pripojený odborný posudok, ktorý potvrdzoval oprávnenosť požiadavky dotknutých obcí. Vypracoval ho vrchný železničný radca Ing. Jan Brodl na žiadosť sekretariátu Zväzu železničných zamestnancov. Na sekretariát Zväzu železničných zamestnancov ako na nezávislý odborný orgán sa obrátili predstavitelia Hroznovej Lhoty so žiadosťou o odborný posudok. Ing. Jan Brodl, ktorý ho vypracoval, v úvode posudku prehlásil, že nebol a nie je v príbuzenskom ani priateľskom pomere s nikým zo zainteresovaných. Odborný posudok vypracoval na základe štúdia špeciálnych máp a osobnej pochôdzky po oboch predpokladaných tratiach. Prišiel k jednoznačnému záveru, že schválený projekt cez Velkú Blatnicu–Lipov je nevýhodnejší. Jeho dĺžka je takmer o 4 km dlhšia ako cez Hroznovú Lhotu–Tasov. Na trase vedúcej cez Velkú Blatnicu–Lipov sa nachádzalo aj viac dlhých oblúkov, v ktorých bude lokomotíva prekonávať väčší odpor, čo bude mať za následok väčšie prevádzkové a udržiavacie náklady. V odbornom posudku vyvrátil aj predpoklad o väčšej obslužnosti obyvateľstva schválenej trasy. Odborný posudok však už nemal žiaden vplyv na rozhodovanie Ministerstva železníc, ktoré protest obcí 11. júla 1924 zamietlo ako neodôvodnený. V dotknutých obciach sa ihneď začali šíriť chýry, že komisie nerozhodovali podľa výhodnosti pre štát a kraj, ale že sa podriadili vôli miestnej vrchnosti z Veselí nad Moravou. Tá prevádzkovala miestnu železnicu Malodráhu Choryňského, ktorá mala konečnú stanicu v obci Tasov. Malodráha Choryňského zabezpečovala prevádzku 1 200 vagónov cukrovej repy pre cukrovary v Hodoníne a Bzenci. Ak by bola schválená trať železnice z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom cez Hroznovú Lhotu–Tasov, bola by z väčšej časti kopírovala trasu Malodráhy Choryňského a tým by pripravila panstvo vo Veselí nad Moravou o zisky z jej prevádzky, ktoré sa odhadovali na 160 000 Kč ročne.¹¹ I keď sa vplyv panstva z Veselí nad Moravou nepodarilo dokázať, je nepopierateľné, že im projektanti trasy vyšli v ústrety takmer vo všetkých sporných bodoch, či už išlo o umiestnenie novej stanice v Tasove, ktorá sa napájala na konečnú Malodráhu Choryňského alebo pri schvaľovaní náhrad za škody vzniknuté pri stavbe železnice. Podozrenia existovali, no nič už nezmenili na trase stavby, s ktorou sa začalo koncom roka 1923.

Podobné problémy sa objavili aj na slovenskej strane. Okresný náčelník v Novom Meste nad Váhom dôverne oznámil obecným radám v Starej Turej, Novom Meste nad Váhom

a Čachticiach, že sa dozvedel informácie o pripravovaných zmenách v stavebnom pláne železničnej trate. Podľa okresného náčelníka mala byť železničná trať postavená podľa pôvodného plánu len v úseku Veselí nad Moravou - Myjava. Ďalej sa malo pokračovať lacnejším variantom cez Brezovú pod Bradlom a Vrbové, odkiaľ už existovala lokálna prípojka na hlavnú železničnú trať do Piešťan. Plánovaná zmena by obišla celé územie okresu Nové Mesto nad Váhom, s ktorým sa v pôvodnom pláne počítalo. Informáciu okresného náčelníka potvrdzovalo i to, že Ing. Novák, ktorý bol poverený dozorom nad výstavbou trate v úseku Myjava–Nové Mesto nad Váhom odriekol v Novom Meste nad Váhom ubytovanie a presídlil na Myjavu. V rozhovore s okresným náčelníkom sa vyjadril, že ho v Novom Meste nad Váhom nebude treba. Okresný výbor v Novom Meste nad Váhom sa na popud okresného náčelníka uzniesol na protestnej rezolúcii, ktorú adresoval Ministerstvu železníc. Požadoval v nej, aby sa v stavbe pokračovalo podľa plánu, ktorý prijala ministerská rada, a ktorý bol zaručený zákonom. K prijatiu podobnej rezolúcie, prípadne k vyslaniu deputácie do Prahy, vyzýval okresný náčelník aj obecné rady v Starej Turej, Novom Meste nad Váhom. Zdôvodňuje to významom trate pre okres a obce a najmä hospodárskou budúcnosťou regiónu, ktorá by bola jeho obídením ohrozená.¹² Nevedno, aký mali deputácie a protestné rezolúcie vplyv na rozhodovanie Ministerstva železníc, no v stavbe sa nakoniec pokračovalo podľa pôvodného projektu s cieľovou stanicou v Novom Meste nad Váhom.

Zákazku na stavebné práce získali na moravskej strane trate dve firmy. V úseku 1. od 0,00 km do 10,60 km firma Podnikateľství staveb – Ing. Jaroslav Jáchymek, Brno. V úseku 2. od 10, 60 do 18,11 km firma Podnikateľství staveb – Ing. František Schön a synové, Praha. Zákazku na stavebné práce v úseku 3 od 18,11 do 25,033 km získala taktiež firma Podnikateľství staveb – Ing. František Schön a synové, Praha.¹³ Obidve firmy pracovali podľa predložených plánov a s ich prácou vládla spokojnosť, i keď sa museli prispôbovať novým požiadavkám, ktoré projektanti aktualizovali v priebehu stavby. Príčiny boli objektívne, išlo najmä o problémy s pôdnym podkladom a odvodmi vôd menších vodných tokov, ktoré viedli pozdĺž trasy. Taktiež bolo potrebné pri trati vybudovať nevyhnutné obslužné stavby ako skladišťa, rampy na palivo a náradie a studne v staniách Blatnica nad Moravou, Lipov, Velká a Vrbovce. Firmy realizovali aj pozemné stavby v staniách Blatnica, Lipov, Velká, Vrbovce a strážne domky pri trati v obciach Veselí nad Moravou, Lipov, Velká a Javorník.¹⁴

Druhým problémom, ktorý museli zástupcovia železníc riešiť, bola stavba a údržba príjazdových ciest. S tým úzko súvisela aj náhrada za poškodenie a obmedzenie prevádzky v prípade ciest, ktoré viedli súběžne s traťou, prípadne ich trať pretínala. Postihnuté obce žiadali vo všetkých prípadoch náhradu. Ministerstvo železníc sa snažilo s obcami dohodnúť na náhradných riešeniach, no v prípade neústupnosti muselo prikróčiť aj k finančným náhradám, či zmenám v projekte. I keď bolo možné pôdu na trase železničnej trate na základe verejného záujmu vyvlastniť, bola snaha o iné riešenia vyhovujúce všetkým stranám.¹⁵ V rokoch 1924–1934 prišlo v projekte k niekoľkým doplnkom. Na základe požiadaviek obce bola vo Velkej nad Veličkou odstúpená časť železničného pozemku za účelom zlepšenia smerových pomerov pri zaústení súběžnej cesty¹⁶ (po súhlase Ministerstva financií) a v obci Javorník predĺžené zábradlie nadjazdu pri súběžnej ceste. V obci Louka bol zmenený plán pre nadjazd v mieste priesečníku s miestnou komunikáciou.¹⁷ Pre nespokojnosť miestnych obyvateľov a problémy pri realizácii nadjazdu v obci Louka bol plán nadjazdu v roku 1927 opäť zmenený.¹⁸

Najväčšie problémy mala Železničná stavebná správa so sídlom v Spišskej Novej Vsi,¹⁹ ktorá zmeny v projektoch schvaľovala a zadávala s postojom zástupcov Veselí nad Moravou. Odmietla schváliť úpravy cestných komunikácií v obci a schválila len finančné náhrady. Na úpravu súběžnej cesty so železnicou 1 000 Kč a na úpravu cesty č. 3703/2, do ktorej sa stavbou železnice zasiahlo, 500 Kč.²⁰ Obec s finančnou náhradou nesúhlasila a vznikol z toho spor, ktorý presiahol hranice regiónu. Obec dostala od Železničnej stavebnej správy úradné vyznamenie. No keďže vedeli, čo je obsahom listín, odmietli ich prevziať a ani ich nevrátili späť na Železničnú stavebnú správu do Spišskej Novej Vsi, prípadne na Myjavu. Do sporu musel



1. Na moravsko-slovenskom pomezí museli stavitelia prekonávať náročný horský terén.



2. Počas stavby železnice sa vybuďovali mnohé nové staničné budovy.



3. Víťanie prvého vlaku, ktorý absolvoval trať Veselí nad Moravou–Nové Mesto nad Váhom.

zasiahnuť Okresný úrad v Uherskom Hradišti, ktorý požadoval od obce Veselí nad Moravou prevzatie listín. Obec Veselí nad Moravou v liste na Okresný úrad do Uherského Hradišta vysvetľovala svoj pospoj a obhajovala sa tým, že podala rozklad a odvolanie k Ministerstvu železníc v Prahe a žiadala odklad vykonania rozhodnutia. Okresný úrad v Uherskom Hradišti v tomto zmysle informoval aj Železničnú stavebnú správu. Vysvetlenie okresného úradu bolo Železničnou stavebnou správou odmietnuté. V liste na Okresný úrad v Uherskom Hradišti jej zástupcovia oznamujú, že postup Veselí nad Moravou je právne neúčinný, lebo rozklad ani odvolanie k ministerstvu železníc nebolo možné podať. Veselí nad Moravou sa mohlo do šiestich dní od doručenia výmeru (14. februára 1930) odvolať na Najvyšší správny súd. To však neurobilo a tak výmer nadobudol právnu moc a nebolo možné ho zmeniť. Predstavitelia Veselí nad Moravou sa odmietali rozhodnutiu, ktoré podľa ich názoru obec poškodzovalo, podrobiť a urobili tak až v roku 1931 pod hrozbou rozpustenia mestskej rady.²¹

Problémy s príjazdovými komunikáciami boli na slovenskej časti stavby. Na Myjave museli železnice upraviť cestný príkop, na vlastné náklady udržiavať cestu k strážnemu domku a zriadiť neštrkovú 2,5 m širokú cestu, ktorú dali do užívania súkromnej osobe Pavlovi Černákovi, ako náhradu za stavbou zničenú komunikáciu. V obci Vadovce museli upraviť súběžnú cestu so železnicou na vzdialenosť 3 m. Na slovenskej strane sa uskutočnila dodatočná pochôdzka v dňoch 10.–12. októbra 1934. Vynútili si ju ešte dodatočné zmeny v projekte. Zodpovední predstavitelia železníc spolu s predstaviteľmi miestnej politickej správy prešli celý úsek trate na slovenskej strane, ktorý prechádzal katastrami obcí Vrbovce, Myjava, Vadovce, Kostolné, Stará Turá, Vadovce, Hrachovište, Višňové, Čachtice a Nové Mesto nad Váhom. Počas pochôdzky schválili vybudovanie viacerých podjazdov a nadjazdov potrebných na hnanie dobytky a vybudovanie odvodov vody odpadovými priekopami. V Starej Turej schválili aj prevedenie potoka cez železnicu.²²

Osobitné problémy s komunikáciami musela železničná stavebná správa riešiť na Morave v Tasove. Tu komunikácie patrili alebo boli v užívaní súkromnej Malodráhy Choryňského, ktorej nájomci taktiež predostreli svoje požiadavky. Ako už bolo spomenuté, všetky boli kladne vyriešené. Železničná stavebná spoločnosť musela časť malodráhy preložiť, lebo využívala v niektorých úsekoch jej trasu. V miestach preloženia prevzala na seba všetky budúce záväzky, ktoré by majiteľom vznikli vďaka prevádzke na novej trase.²³ Bola povinná upraviť

prejazd novej trasy malodráhy cez miestnu komunikáciu tak, aby vyhovoval predpisom. Musela upraviť príjazdnu cestu k cintorínu tak, aby nepretínala malodráhu v oblúku. Pri vjazde malodráhy do stanice v Tasove musela odstrániť na križovatke pri štátnej ceste stožiar primárneho elektrického vedenia a výusť novej cesty a zberné pásma pri stanici upraviť tak, aby drenáž v prevádzke Malodráhy Choryňského neutrpla.²⁴

Poslednou skupinou problémov bolo riešenie oprávnených nárokov miestnych obyvateľov a obcí na kompenzáciu, či prípadnú nápravu škôd, ktoré vznikli pri stavbe železničnej trate. Problémy boli rovnaké na Slovensku i na Morave. Išlo najmä o zriaďovanie a udržiavanie odpadových príkopov, zriadenie a udržiavanie dláždenných žlabov. Železnice to zväčša vyriešili zriadením 30 cm širokého príkopu, s dláždenným dnom a bokmi do výšky 15 cm. V prípade, keď tento spôsob poškodenému nevyhovoval, riešila sa kompenzácia finančnou náhradou. Veľmi často sa objavovali žiadosti o zriadenie železných zábradlí, prípadne o výmenu drevených za železné. Železničná stavebná správa takýmto žiadostiam takmer vždy vyhovel a prikázala na nové zábradlia použiť staré kolajnice. Schvaľovali sa aj žiadosti na odvedenie vôd z blízkosti železničnej trate, prípadne o zmenu ich toku na druhú stranu násypu trate. Problémom bolo odstupovanie pôdy vo vlastníctve železníc v prípade, ak stavba trate zabránila miestnym obyvateľom v prístupe k vlastným pozemkom. I tu sa snažila Železničná stavebná správa v spolupráci s Ministerstvom financií postihnutým vyhovieť. Ak to nebolo možné, vydávala trvalý súhlas k „služobnému prechodu“ cez pozemky, ktorý umožňoval majiteľom slobodný presun cez pozemky vo vlastníctve železníc.²⁵ Osobitné požiadavky predostreli opäť nájomci veľkostatku a Malodráhy Choryňského. Požadovali zmeniť stavebné plány stanice v Láne tak, aby koľaje boli nahradené výhybkami. Žiadali odstúpiť železničnú parcelu pri štátnej ceste u Zarazíc výmenou za parcelu vo vlastníctve veľkostatku pri novej vjazdnej koľaji a ponechať starú vjazdnu koľaj aj po vybudovaní novej pre vlečkové účely.²⁶ Opäť sa žiadostiam takmer v úplnosti vyhovel.

Po skončení hlavných stavebných prác bola železničná trať koncom roka 1934 pripravená na skúšobnú jazdu. Jej cieľom malo byť zistenie únosnosti trate a vyžiadalo si ju Ministerstvo národnej obrany. Termín jazdy bol určený na 22. januára 1935 a zúčastnili sa jej zástupcovia Ministerstva železníc, Ministerstva národnej obrany, krajských úradov v Bratislave a Brne a okresných úradov zo zainteresovaných okresov. Vlaková súprava vyrazila z Veselí nad Moravou a šťastne prešla celú trasu až do Nového Mesta nad Váhom. Ani úspešná skúšobná jazda však neznamenala koniec stavebných prác. Tie pokračovali až do roku 1937, keď bola železničná trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom definitívne odovzdaná do prevádzky.²⁷

Poznámky:

- 1 K o v á č, D.: *Slováci – Česi – Dejiny*. Bratislava 1997, s. 67–72.
- 2 R y c h l í k, J.: *Česi a Slováci ve 20. století. Česko-slovenské vztahy 1914–1945*. Bratislava 1997, s. 97.
- 3 Trať prebiehala po území moravskoslezském od 0,00 do 24,449 km a na slovenskom území od 24,449 do 42,727 km.
- 4 Státní okresní archiv (SOkA) Uherské Hradiště, fond Okresní úřad (OU) Uherské Hradiště – technické oddelení (TO), 4783/1921.
- 5 Slovenský denník, 10. júla 1923.
- 6 Štátny okresný archív (ŠOKA) Trenčín, fond Okresný úrad (OU) Nové Mesto nad Váhom, 485/1923 prez.
- 7 SOkA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 7500/1921.
- 8 SOkA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 7308/1924.
- 9 Úřední list pro správní obvod Zemské správy politické v Brně, 18. marca 1924.
- 10 SOkA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 12254/1924.
- 11 SOkA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 12254/1924.

- 12 ŠOKA Trenčín, fond OU Nové Město nad Váhom, 262/1925 dôv.
- 13 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 15500/1924.
- 14 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 17946/1926.
- 15 Vyvlastnenie prebiehalo hlavne v prípade poľnohospodárskej pôdy a dialo sa na základe zákona z 18. februára 1878 r. z. č. 30. Vyvlastnenia vykonávali do r. 1928 Zemská správa politická v Brně a Ředitelství státních drah v Brně. Po roku 1928 vyvlastnenia vykonávala Ústřední stavební správa v Praze.
- 16 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 17946/1926.
- 17 Změna plánu nadjazdu musela být schválena v Brne na zemskej správe politickej. Pozri Úřední list pro správní obvod Zemské správy politické v Brně, 13. augusta 1926.
- 18 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 3541/1927.
- 19 Železničná stavebná správa so sídlom v Spišskej Novej Vsi zriadila pre potreby stavby železnice z Veselí nad Moravou do Nového mesta nad Váhom expozitúru na Myjave.
- 20 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 3376/1930.
- 21 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 3376/1930.
- 22 ŠOKA Trenčín, fond OU Nové Mesto nad Váhom, 17784/1934 adm.
- 23 Původná trasa vedla poza humná domov a preložená trasa priamo ulicami Tasova, čo dávalo predpoklad budúcich sporov s miestnymi obyvateľmi.
- 24 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 3379/1930.
- 25 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 3577/1930.
- 26 SOKA Uherské Hradiště, fond OU Uherské Hradiště – TO, 3376/1930.
- 27 Po necelých dvoch rokoch prevádzky prišlo k rozpadu Československej republiky a vzniku slovenského štátu a protektorátu. Na trati Veselí nad Moravou–Nové Mesto nad Váhom vznikol ďalší problém, s ktorým projektanti v čase tvorby plánov trate nemohli počítať. Bola to potreba riadneho colného a pasového odbavenia. V hraničnej obci Vrbovce vznikla kuriózna situácia, keď obec ležala na Slovensku a železničná stanica v protektoráte. Vďaka tomu sa na hranici vykonávala len pasová kontrola a colná kontrola sa vykonávala až vo Veľkej nad Veličkou. Situácia sa čiastočne vyriešila po tom, ako slovenský štát získal pri rozhraničovacích prácach s Nemeckou ríšou stanicu Vrbovce výmenou za iné územie. O problematike bližšie pozri: R y c h l í k, J.: *Vývoj veřejné dopravy na Břeclavsku a Hodonínsku v letech 1938–1939*. In: Malovaný kraj, 4/1985, s. 6.; J a n a s, K.: *Rozhraničovacie práce na moravsko-slovenskej hranici v rokoch 1939 – 1943*. In: Malovaný kraj, 4/2002, s. 9.; J a n a s, K.: *Niekoľko poznámok k vývinu slovensko-českých vzťahov na moravsko-slovenskom pomedzí v rokoch 1939–1943*. In: Slovácko, XLIV, 2002, s. 271.

PhDr. Karol J a n a s (n. 1970), absolvent Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre. V súčasnosti je doktorand v Historickom ústave Slovenskej akadémie vied. Venuje sa slovenským a českým dejinám v 20. storočí.

Some Problems that Occurred During the Building of the Railroad Line Veselí nad Moravou–Nové Mesto nad Váhom and the Ways of their Solving

A b s t r a c t

Following the founding of the Czechoslovak Republic in 1918, a need arose to address a few serious problems that decreased efficiency of management and functioning of the new state. One of the most pressing issues was the inefficiency of transportation connection between the Czech lands and Slovakia. The state of railroad transportation was a problem onto itself. Until the formation of the new state, the connection was ensured mainly by the line connecting Košice with Bohumín and the Vlára railroad connecting Brno with Trenčianská Teplá. besides these main lines, there were just three additional local lines Břeclav–Kúty, Hodonín–Holíč a Sudoměřice–Skalica In this state of affairs, a decision was taken to build a new railroad line from Veselí nad Moravou to Nové Mesto nad Váhom. The purpose of this line was to take away some traffic from the Vlára line. The decision to build the line was taken in 1921 and the actual construction was to be commenced in 1923. During the works, several arguments concerning the best way of the line took place. Some of the villages, both Czech

and Slovak, that were failed in their hope to acquire railroad connection, addressed their protests to the highest authorities. This testifies to the importance of the new railroad for the whole region. It meant an economic upgrade and elevation of the whole region. The first test drive on the line took place in 1935 and the whole line was ceremonially opened in 1937.

Einige Probleme beim Bau der Eisenbahnstrecke Veselí nad Moravou –Nové Město nad Váhom und ihre Lösung

Zusammenfassung

Nach der Entstehung der Tschechoslowakischen Republik im Jahre 1918 mussten einige gewichtige Probleme gelöst werden, die den Leistungsgrad der Leitung und Wirkung des neuen Staats senken ließen. Eine der wichtigsten Aufgaben war die Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen den tschechischen Ländern und der Slowakei. Ein besonderes Problem stellte der Zustand des Eisenbahnverkehrs dar. Bis zur Bildung des neuen Staats verkehrten die Züge auf den Eisenbahnstrecken Bohumín –Košice und Brno –Trenčianská Teplá (sog. Vlára-Bahn). Außerdem wurden drei unzulängliche Lokalbahnen betrieben: Břeclav –Kúty, Hodonín –Holíč und Sudoměřice –Skalica). Daher wurde beschlossen, eine neue Eisenbahnstrecke Veselí nad Moravou –Nové Město nad Váhom zu bauen, um den Verkehr auf der Vlára-Bahn zu entlasten. Die Entscheidung wurde 1921 getroffen und eigentliche Arbeiten wurden 1923 begonnen. Während der Arbeiten wurde mehrmals Streit über den Verlauf der neuen Strecke geführt. Die betroffenen Dörfer auf der mährischen sowie slowakischen Seite protestierten bei den höchsten Staatsbehörden. Auch diese Tatsache bezeugt, dass die Eisenbahn für die gesamte dafür vorgesehene Region von großer Bedeutung war. Sie wurde zum bedeutenden wirtschaftlichen Beitrag für die genannte Region. Die erste Probefahrt auf dieser Strecke wurde 1935 unternommen und die fertig gebaute Eisenbahn wurde 1937 in Betrieb gesetzt.