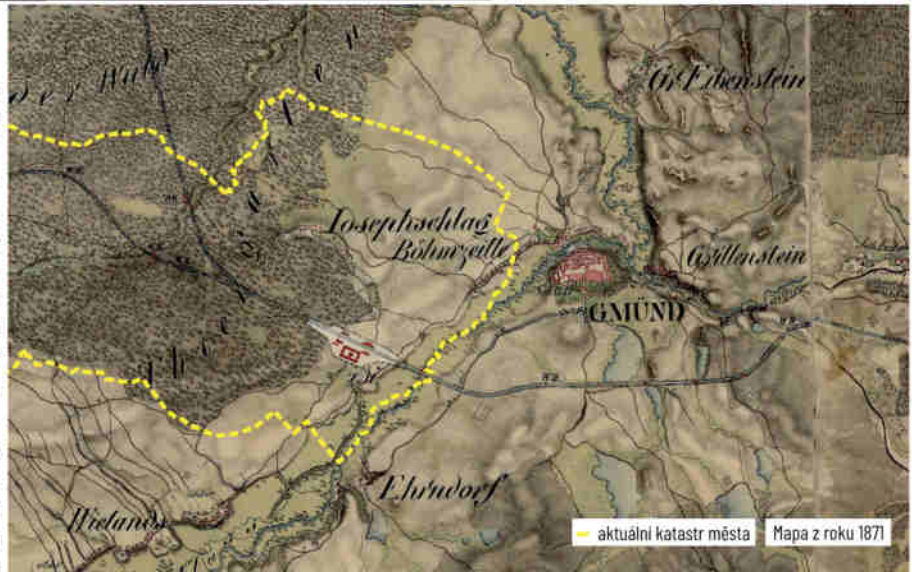


Historie města

Do 12. století bylo území kolem řeky Lužnice prakticky neobydlenou pustinou pokrytou mohutným močálovým pralesem. Chudé písčité půdy a rašeliniště k osidlování příliš nelákaly. Německá kolonizace z jihu i česká ze severu postupovala do těchto míst velice pomalu. Nепropustné lesnaté území bylo nejprve protnuto několika průseky, kterými vedly obchodní stezky. Zmínované přírodní podmínky se odrazily i v místním pojmenování. Celá oblast byla nazývána Silva nortica (severní les), velké části tohoto území se dodnes říká Waldviertel (lesní čtvrť), Češi údajně používali název Podlesí.

Za počátky místní historie můžeme považovat vznik panství rodu Kuenringů kolem hradu Weitra. Tento šlechtický rod své území rozšiřoval a zakládal v okolí další důležitá sídla. Velký význam pro dějiny našeho města mělo vybudování strážního hradu jménem Gmünd (Cmunt). Středověké jádro této hraniční pevnosti bylo postaveno nad soutokem řeky Lužnice a Branau (Skřemelice) a obeháno kamennou hradbou se dvěma vstupními branami. V bezprostřední blízkosti Gmündu byly postupně zakládány malé osady. Tři z nich prakticky tvoří základ osídlení našeho města. Rolnická ves Böhmeitz (Česká Cejle), která vznikla údajně roku 1280 jako řada 24 domů podél staré cesty vedoucí do Čech. První zmínka o další osadě se vztahuje k roku 1369. Jedná se o obec Wielands (Bělenec, Velenice), která byla vybudována asi čtyři kilometry západním směrem od Gmündu a později byla rozdělena na dvě části (Horní a Dolní). Až rokem 1870 je datován vznik třetí vsi, dřevařsko - tkalcovské osady Josefschlag (Josefsko).



Vznik našeho města

Novodobá historie našeho města a blízkého okolí se začala psát roku 1919. Přesněji 10. 9. 1919, kdy v Saint Germain byla podepsána mírová smlouva, která oficiálně vyjasnila situaci v pohraničí. Rakousko tehdy uznalo nezávislost Československé republiky a odstoupilo našemu státu část území o rozloze 118 km². Naše historické prameny používají pro tuto oblast název „České Vítorazsko“. Rakušané mají zažitý termín „13 odstoupených obcí“.

Jedná se o tyto obce a osady: Česká Cejle (Josefsko), Dolní Velenice, Nakolice, Vyšné, Trpnouze (Obora), Nová Ves nad Lužnicí (Žofína huť), Halámky, Krabonoš, Kunšach, Dvory nad Lužnicí, Rapšach (Spáleníště, Londýn, Paříž, Ochůzky), Tuš (Nový York).

Vlastní zábor pohraničí byl stanoven na 31. července 1920. Delimitační komise neměla při vytyčování státní hranice jednoduchou práci. Zábor území našeho města musel být proveden ve třech intervalech.

Naše město vzniklo sloučením tří částí - Dolní Velenice, Česká Cejle a Josefsko. Nově vzniklá obec zaujímá 12 km² a v roce 1921 měla 4750 obyvatel. Dnem připojení k ČSR se začala označovat jako Cmunt v Čechách později Český Cmunt. Tento urbanistický celek nebyl ještě městem. Tím se stal až na podkladě výnosu ministerstva vnitra z 1. 12. 1922.



Stanoviště celní kontroly na pěším přechodu nově vymezené státní hranice



Z kroniky města

Sloučení obcí a povýšení na město

Výnosem ministerstva vnitra ze dne 1. prosince 1922, číslo 85.374 byly sloučeny obce Dolní Velenice, Česká Cejle a Josefsko v celek, povýšený na město a dáno mu úřední pojmenování České Velenice, jež jest do němčiny nepřeložitelné. (Správně se říká: ty České Velenice a ne, jak často se užívá, ta Česká Velenice). Obecní volby r. 1923 dosvědčily český ráz města, neboť ze 30 členů městského zastupitelstva zvolen byl jediný Němec. Městská rada má 10 členů a není v ní ani jediného Němce.

O vzniku jména města a o městském znaku

Město České Velenice povstalo sloučením dvou katastrálních obcí a jedné osady, a to Dolních Velenic, České Cejle a osady Josefsko. Nastala starost s pojmenováním města. Došlo mnoho různých rad a návrhů. Nejvíce bylo pro jméno Masarykova Vitoraz a Česká Vitoraz. Po dohodě s nadřízenými úřady sjednáno bylo pojmenování České Velenice a to bylo vzato z obou původních obcí Česká Cejle a Dolní Velenice. Nadřízené úřady toto pojmenování schválily.

Průmysl v Českých Velenicích roku 1927

Z průmyslu možno se zmíniti o dílnách Československých státních drah pro obnovu a doplnění provozního materiálu. Pan Matyáš Dryje má tu kruhovou cihelnu a cementárnu, firma Viliam Přim má výrobu nitěných knoflíků a firma František Lexa pilníkárství. Ostatní jsou tu pouze řemeslné výroby zámečnické, klempířské, kovářské a truhlářské.



Rozsáhlá třípatrová budova vlevo byla postavena roku 1924 pro zaměstnance ČSD. Oficiální název zněl Železniční dům, ale všichni místní dodnes používají pojmenování „parlament“. Celá budova má 4 popisná čísla 281 až 284, ve kterých mohlo žít asi 40 rodin.

Krajinská výstava

Největší kulturní událostí „Vitorazska“ meziválečného období se stala bezesporu Krajinská výstava českého jihu pořádaná v roce 1927 v Českých Velenicích. Prvořadým cílem realizačního týmu byla podrobná informovanost veřejnosti o celkové politické, hospodářské a společenské situaci vitorazského regionu. K tomu přispěla dokonalá propagace zmiňované události. Akce prezentovala nejen úspěchy a zdařilou činnost, ale poukazovala i na nedostatky a problémy zdejší oblasti. Výstava byla instalována v sedmi pavilonech na celkové ploše 32 000 m², probíhala od počátku července do konce srpna a navštívilo ji kolem 20 000 osob. Výstava přilákala mnoho návštěvníků nejen z blízkého okolí. Nicméně Rakušané se rozhodli akci bojkotovat a výstavu nenavštívili. Dali tím svým českým sousedům jasný signál. Bylo více než evidentní, že obchodní ani hospodářská expanze na rakouský trh, již si chudé Vitorazsko vysnilo, se nezdaří.



Krajinská výstava, Hold živnostnictva vlasti, České Velenice 1927



Krajinská výstava, stánek s občerstvením, České Velenice 1927

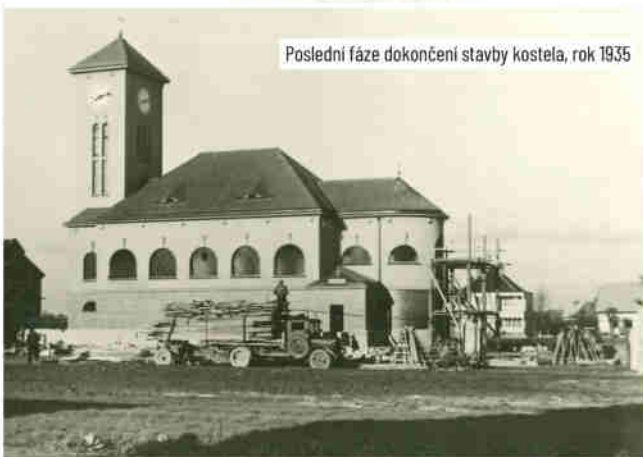
Kostel sv. Anežky České

Velenický kostel svatě Anežky České, zatím jediná kulturní památka našeho města, byl postaven roku 1935. Na jeho vzniku je snad nejzajímavější, že byl vybudován pouze díky úsilí místních obyvatel, kteří si po vzniku města České Velenice (1922) přáli mít vlastní kostel. Vznikl tak „Kostelní spolek“, který veškeré potřebné finance na stavbu našeho kostela vyprosil od soukromých dárců. Projekt kostela vypracoval pražský architekt Pílec. Vlastní práce zajišťoval stavitel František Stašek z Trhových Svinů pod dohledem českosobudějovického architekta Procházky. Celkové náklady činily 350 000 Kč. V květnu 1935 se provedly terénní úpravy, 16. 6. proběhlo posvěcení základního kamene a již 22. 12. téhož roku byla budova dokončena.

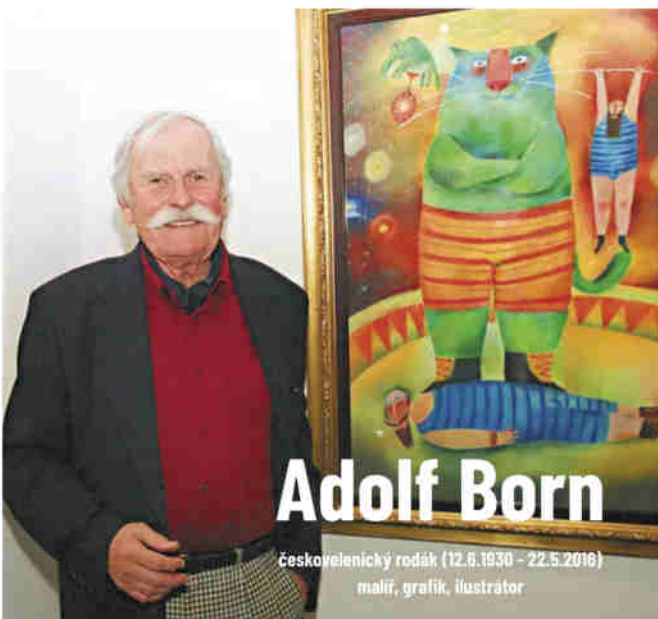
zdroj: Společná minulost Gmünd a České Velenice



Posvěcení základního kamene - 16. 6. 1935



Poslední fáze dokončení stavby kostela, rok 1935



Českovelenický rodák (12.6.1930 - 22.5.2016)
malíř, grafik, ilustrátor

Koupaliště



Pro převoz velkého množství hlíny byla použita důlní lokomotiva

Dne 23. června 1932 se městské zastupitelstvo usneslo na stavbě koupaliště. Pozemek musel být vykopen od rakouských občanů z Horních Velenic a Ehrendorfu. Projekt na koupaliště vypracovala firma architekta Stronera za 5000 Kč.

Během let 1932-1933 byla prováděna stavba koupaliště. Zemní práce znamenaly přesun 8000 m³ země. Původní rozpočet byl 173 286 Kč, ale po jeho úpravě byl náklad zvýšen o 100 000 Kč. Stavba byla zadána firmě Bukovanský za 213 186 Kč. Dotaci obdržela obec jen od ministerstva zdravotnictví ve výši 20 000 Kč a dar od třeboňské spořitelny ve výši 1 500 Kč. Dřevěné stavby byly zadány firmě Stašek Trhové Svině, oplocení pak firmě Drnek z Českých Velenic. Tyto práce firmy Stašek a Drnek byly mimo rozpočet firmy Bukovanský. Celkový náklad na stavbu činil asi 300 000 Kč.

Kolaudace koupaliště byla provedena 3. 6. 1933. Za první rok otevření koupaliště byl hrubý příjem 7 340,50 Kč a výdaje 2 295,15 Kč, čistý zisk tedy 5 045,35 Kč.



koupaliště

v Čes. Velenicích

Adolf Born se narodil v Českých Velenicích v rodině železničáře. Mezi jeho předky koluje také maďarská krev - dědeček byl coby zámečník na zkušené ve Vidni a oženil se tam s maďarskou kuchařkou. Řada Bornových příbuzných žije v dnešním Rakousku. Adolf Born je znám svou nostalgii po éře Rakousko-Uherska. Patří k ní mohutný knír a sbírka starých čepic. Ve své výtvarné práci se také dobou panování císaře Františka Josefa často inspiroval a s nadsázkou se označuje za jednoho z posledních žijících monarchistů. Lásku k podunajské monarchii získal, když si jako kluk četl v dědečkových knihách. Tam ho zároveň začaly přitahovat knižní ilustrace. K rozhodnutí stát se výtvarníkem ho přivedly obrázky Ludka Marolda a Zdeňka Buriana. V patnácti letech se definitivně rozhodl je následovat.

Po mnichovských událostech byl otec služebně přeložen do Prahy, kam za ním odešla i jeho rodina. Vychodil tam střední školu a v letech 1949-1950 studoval výtvarnou výchovu na Pedagogické fakultě Univerzity Karlovy. Odtud přešel na VŠUP k prof. Antonínu Pelcovi, který vyučoval karikaturu a ilustraci. Když Pelc odešel na Akademii výtvarných umění, jeho žák ho následoval. Studium ukončil v roce 1955 a téhož roku si se spolužákem z akademie Oldřichem Jelínkem zřídil ateliér a začal obcházet nakladatelství. Záhy si získal jméno jako velmi osobitý ilustrátor. Specializoval se zejména na humoristickou ilustraci, měl blízko k ironizujícímu stylu Krylova, La Fontaina a Ezopa. Často spojoval zvířecí a lidské rysy, aby charakterizoval postavu a její hodnotový žebříček. V roce 1959 měl první výstavu v pražské galerii Fronta.

zdroj: CSFD

Okupace, válka

Mnichovská dohoda 30. září 1938 definitivně rozhodla o osudu československého pohraničí, a tedy i Českých Velenic. Počátkem října byly téměř vylištěny, zůstalo pouze několik českých rodin.

8. října 1938 došlo k obsazení Českých Velenic německým vojskem, stejně jako téměř celého Vitorazska. Poslední úředníci a vojáci odešli v 6 hodin ráno, neboť zábor měl být proveden v 8 hodin.



Krátce po zabrání města byla zbourána už nepotřebná rakouská celnice

Několik týdnů po obsazení byl přístup do města z republiky zakázán. Pro vojenské účely byly zabráný soukromé objekty i městské úřady a školy. 20. listopadu byly podle Berlinské smlouvy definitivně upraveny hranice zabraného území, do kterého připadly i České Velenice, jež byly na celých šest následujících let přejmenovány na Gmünd III - Bahnhof.

Po okupaci města v roce 1938 bylo provedeno přejmenování všech ulic. Hlavní ulice a třídy byly pojmenovány na tehdejší dobu typicky. Revoluční byla přejmenována na Adolf Hitler Strasse, Čsl. legii na Strasse der SA a Vitorazská na Konrad Henlein Strasse. Několik bočních ulic za tunelem bylo označeno jen římskými číslicemi.

zdroj: Českovelenický poutník II



V roce 1941 byla provedena vojenská kontrola v železničních dílnách

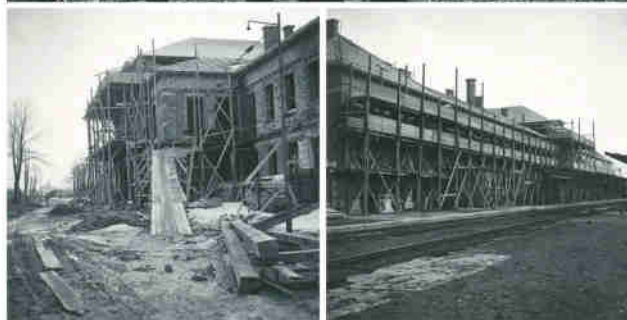


JZD

Dle kroniky města se 21. 10. 1948 konala ustavující schůze zemědělského strojního družstva u Václava Schreiba v Českých Velenicích. Dne 10. 4. 1949 bylo založeno jako jedno z prvních v okrese Třeboň. Následně na první valné hromadě 18. 6. 1949 byl zvolen předsedou V. Schreib.

Oprava nádraží

Jedním z prvních a nejdůležitějších rozhodnutí o obnově města zničeného náletem v roce 1945 bylo opravit nádraží a obnovit provoz na železnici. Oprava nádraží probíhala v letech 1945 až 1948. Původní fasáda z roku 1908 byla nahrazena moderní. Pošta, která stávala na druhém konci nádraží, byla postavena nová samostatně na jižní straně. Zastřešení nástupiště bylo také zmodernizováno.



Vítání partyzánů tábořského oddílu plukovníka Hobzy před rozbitou radnicí



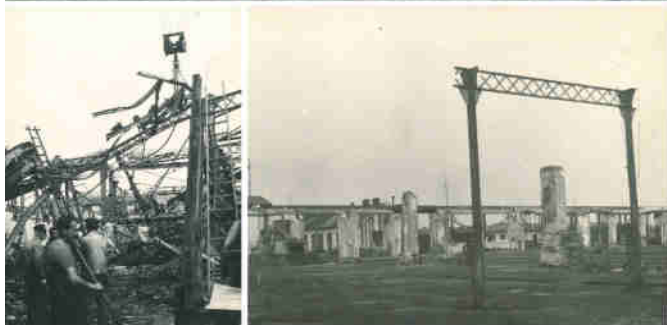
Příjezd prvního vlaku do Č. Velenic 23. 5. 1945 zvěnil pan Jaroslav Riedl. Na snímku zachytil před pobořeným nádražím českovelenické občany, vracející se po více jak 6 letech do svého města.



29. 7. 1945 se uskutečnila oslava 25. výročí připojení Vitorazska k Československu. Slavnostní průvod jde Husovou ulicí. V pozadí rozbitý „senát“ čp. 380. Vlevo koňský pavoz se sovětskými vojáky.

Požár vozovky

Dne 11. 6. 1955 v ranních hodinách vypukl v českovelenických dílnách ČSD rozsáhlý požár. Shořela celá hala pro opravu osobních kolejových vozidel a s ní přilehlá lakovna. Trvalo několik let, než byly postaveny nové. Do té doby se vagony opravovaly venku v provizorních podmínkách.



Hanzelka a Zikmund

V letech 1947 - 50 procestovali spolu v autě Tatra 87 Afriku, Jižní a Střední Ameriku. Po dvanácti letech se vydali na další společnou cestu, tentokrát do Asie, Indonésie, Japonska a Sovětského svazu. Cestu odstartovali v Praze na Staroměstském náměstí. Hranice Československa překročili 24. 4. 1959 v Českých Velenicích.



Železná opona

Železná opona se na české západní hranici začala vytvářet prakticky již od roku 1948, ovšem skutečně neprostupnou se stala až v letech 1952 a 1953, jako reakce na neustávající útoky některých lidí přes hranici. Po přijetí zákona o ochraně státních hranic dne 11. 7. 1951 byla celá západní hranice ohrazena ostnatým drátem. Českovelenická celnice je vpravo za stromem. Na sloupech plotu jsou vidět izolátory pro vysoké napětí elektrického proudu. Domy v blízkosti celnice byly postupně zbourány. V březnu 1953 byly už České Velenice obehnané ostnatým drátem celé. Bylo vytýčeno hraniční pásmo a zakázané pásmo. Město bylo vyjímáno z hraničního pásma 1. 6. 1959. Do té doby byla pořebo pro vstup do města propustka.



Českovelenická celnice v roce 1953



Pohled na celnici z rakouské strany, rok 1960

Vindobona

Vlak Vindobona byl v komunistickém Československu pojem. Jak napovídá latinský název, jezdil do Vídně. Od roku 1957 z Berlína přes Drážďany, Prahu, Tábor a České Velenice do stanice Wien Franz-Josef-Bahnhof. Vlak měl charakter západoevropské sítě Trans Europ Express, i když ve východní Evropě nemohl dosahovat rychlostí ani komfortu obvyklého na západ od Československa. Přesto ve srovnání s ostatními spoji byl podstatně rychlejší a pohodlnější



Pro tento spoj se stala legendární motorová jednotka VT 18.16 zvaná také Delfin a mnoho lidí si ji s názvem Vindobona identifikuje.

1922
2022 **100** České
Velenice

MĚSTO V ČASE

1960 - 1970

Modernizace ŽOS

V roce 1964 byla dokončena stavba nové haly vozovky, která shořela v roce 1955. Jen čtyři roky trvalo, než začala samotná stavba. Při její opravě byla nalezena 200 kg těžká nevybuchlá puma. Nová vozovka stála více než 14 milionů korun.



V roce 1965 začala výstavba kotelny za 17 milionů Kčs na pozemku, který dílny ČSD koupily od státních statků. Nová kotelná zásobovala nejen závod samotný, ale i přilehlé budovy ČSD a část nové městské výstavby. 8. 7. 1968 byla zapálením kotle uvedena do provozu.



1. máj - Svátek práce

Nejvýznamnější svátek komunistického režimu. Státní propagandou byl označován za oslavu práce a dělnické třídy. První máj byl dnem pracovního klidu. V tento den byly ve všech městech a obcích organizovány masové prvomájové průvody, kterých se museli povinně účastnit žáci, studenti a pracující místních závodů. Účast v prvomájovém průvodu byla povinná a zaměstnavatelé a učitelé měli nařízeno kontrolovat účast svých podřízených a žáků. Neúčast v průvodu byla vždy posuzována jako prohřešek.



Prezidentský salonní vůz

Salonní vůz byl vyroben ve smichovské firmě Ringhoffer. Je zajímavě konstrukčně řešený, mimořádně dlouhý - 25 m, váží 56 tun, má tlakový vodovod napojený na brzdové potrubí. Interiér je z hruškového dřeva. Hlavní místností je salon, po obou stranách jsou ložnice ve stylu druhého rokoka. V sekretářské je původní sklo český křišťál a karlovarský porcelán.

Vagon sloužil jako salonní vůz prezidenta republiky od roku 1930 do roku 1967. Roku 1969 byl zachráněn před sešrotováním a převezen do Českých Velenic, kde byl uložen. Do roku 1991 pomalu chátral, po změně režimu byl znovuobjeven a postupně kompletně restaurován do provozuschopného stavu. V současné době je uschován v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka.

První paneláky

Do nově opravené vozovky dílen byly převedeny opravy osobních vozů z celé republiky. V souvislosti s tím bylo třeba zajistit nové zaměstnance a poskytnout jim ubytování. V březnu 1965 započala výstavba prvních panelových domů naproti nádraží. V roce 1966 bylo předáno 63 bytů do užívání. Další 34 bytů bylo dokončeno v roce 1970.





Foto po opravě



Lávka do ŽOS

Dne 25. srpna 1972 byla slavnostně otevřena přechodová lávka spojující českovelenické nádraží s dílnami pro opravu vozidel. Lávka byla volně přístupná až k vrátnici. Bylo na ni zakázáno fotit. Uživatelé lávky byli povinni umožnit příslušníkům Pohraniční stráže nerušené střežení vlakových souprav.



10. prosince 1975 byla na Sídlišti Vítězného února v Revoluční třídě otevřena nová samoobslužná prodejna potravin Národního podniku Pramen (dnes Trefa Supermarket). Hodnota této stavby byla 350 000 Kčs.



Sportovní hala

Sportovní hala v Českých Velenicích byla slavnostně otevřena 8. října 1976. Otevření se zúčastnili zástupci krajských, okresních, státních i sportovních orgánů. Za dva a čtvrt roku tak vyrostlo dílo v hodnotě 4 300 000 Kčs. Součástí tělocvičny byla i sauna. Slavnostního zahájení se zúčastnili i sportovci z olympijských her v Montrealu.



Zahájení výstavby sportovní haly, duben 1974
zleva - předseda MNV Jindřich Michl, stavební dozor Jan Ornek, předseda kuželkářů Miloš Navrkal



Stavba sportovní haly 23. 9. 1974

Sídliště Vítězného února

V dubnu 1974 dokončil v prostoru bývalého sadu Národní podnik pozemní stavby České Budějovice výstavbu 169 bytů. Jednalo se o byty podnikové, družstevní i městské. Rozhodnutím rady dne 5. června 1974 bylo nové sídliště pojmenováno Sídliště Vítězného února (dnes sídliště Na Sadech).



Domov důchodců

Dne 17. prosince 1982 byl předán městu České Velenice a obyvatelstvu celého jindřichohradeckého okresu do používání komplex objektů domova důchodců, který co do provozního řešení a vybavení patří k nejlepším v Jihočeském kraji. Po čtyřletých stavebních úpravách s nákladem zhruba

5 000 000 Kčs byl získán domov pro 85 přestárých občanů. V novém domově jsou k dispozici jednolůžkové pokoje, pro manžele dvoulůžkové a v menším množství pak třílůžkové pokoje. V hlavní budově čp. 55 jsou umístěni chodící obyvatelé domova a v čp. 54 jsou oddělení ležících pacientů a oddělení pro mentálně postižené. Kromě zařízení pro běžnou zdravotnickou péči jsou zde i prostory pro rehabilitaci, kondiční tělocvik a elektroléčbu.

zdroj: noviny Štít 1983



Rekonstrukce hotelu



Od října 1987 probíhala rekonstrukce hotelu Konsul. V průběhu prací se zjistilo, že rekonstrukce bude rozsáhlejší než bylo původně plánováno. Bylo nutno vyměnit zastropení nad 1. poschodím a s tím přímo souvisela výměna celého krovu a krytí střechy. Dále se měnily stropy nad částí přizemí.

Sídliště se rozrůstá

V 80. letech minulého století se sídliště Vítězného února (dnes sídliště Na Sadech) rozrostlo o další panelové domy. První etapa skončila v roce 1982 a přinesla 172 nových bytů. Druhá skončila v roce 1988 a poskytla dalších 128 bytových jednotek.



Stávka v ŽOS



Velkým předělem v životě všech občanů v naší republice byl 17. listopad 1989. Demonstrovalo se ve všech větších městech. Někteří zaměstnanci ŽOS České Velenice jezdili demonstrovat do Č. Budějovic. Transparent s nápisem „Máme toho dost - zaměstnanci ŽOS“ byl viditelný na celém českobudějovickém náměstí a je také zaznamenán na televizních záběrech.

V našem městě se velké protestní shromáždění uskutečnilo při dvouhodinové celostátní generální stávce 27. 11. 1989. Stávka byla vyhlášena od 12 hodin. V tu dobu se u vratnice ŽOS shromáždili všichni zaměstnanci železničních dílen. Před vratnicí u závory, mimo areál ŽOS, se zúčastnili stávky ostatní obyvatelé města.

Konec železné opony

Velmi významným dnem pro naši republiku byl 4. prosinec 1989, kdy rakouská vláda zrušila vízovou povinnost pro občany ČSSR. Zde v Českých Velenicích jsme to přivítali zvláště radostně. Mohli jsme po 40 letech konečně volně navštívit naše rakouské sousedy. Na celnici se ještě vyplňovaly „statistické listky“, ale po čase už ani to nebylo třeba. Kdo měl pas, mohl volně cestovat. Poslední den v lednu 1990 vydalo Občanské fórum petici za zrušení hraničního pásma. V tu dobu už ale probíhalo odstraňování drátů - železné opony. Tuto práci prováděli ještě sloužící vojáci Pohraniční stráže od prosince 1989 do 30. března 1990. V druhé etapě do 30. listopadu 1990 probíhala likvidace hraničního pásma. Odstranily se cedule s nápisem Vstup zakázán a Vstup jen na povolení. Přímou na hranice byly dány jen cedule Pozor státní hranice. Volný vstup byl až k hraničním kamenům.

zdroj: Českovelenický zpravodaj



Nová celnice

15. dubna 1993 byla do užívání předána nově vybudovaná celnice na hraničním přechodu v České Cejli. V té době patřil tento hraniční přechod mezi 5 nejfrekventovanějších přechodů mezi bývalou ČSFR a Rakouskem.



Stánky v aleji

V roce 1993 schválila rada města stavbu dočasných stánků (prodejen) v kaštanové aleji. Drobní veleničtí obchodníci si tak mohli pronajmout pozemek k dočasnému užívání za účelem zřízení prodejního stánku na dobu deseti let. První stavební povolení bylo uděleno 15. května 1993. Postaveno bylo celkem 12 stánků. Po skončení nájmu musel stavební úřad až na pár výjimek nařídit zbourání dočasných staveb. Poslední byla odstraněna v roce 2005.



Hospodářský park

V 90. letech minulého století začal jeden z nejvýznamnějších projektů. Přímou na hranicích byla v roce 1996 vybudována společná česko-rakouská průmyslová zóna v celkové rozloze 83 ha. Hospodářský park České Velenice - Gmünd byl prvním úspěšným projektem, který využil spojení specifických výhod různých hospodářských regionů v jedné lokalitě.



Zahájení výstavby hospodářského parku na hranicích Československa a Rakouska 3. 4. 1993



Nové názvy ulic

Zasedání MěstNV 19. května 1990 schválilo tyto změny názvů ulic: třída Čsl. armády na třída Čsl. legií, třída Pohraniční stráže na Vitorazská, třída 1. máje na T. G. Masaryka. Sídliště Vítězného února ponese název sídliště Na Sadech.



Rekonstrukce silnic

V březnu 2009 proběhla rozsáhlá rekonstrukce ulic Revoluční a Čsl. legii.



Pocta Karlu Šloufovi

8. května 2005 byla na rohovém domě čp. 322 v Družstevní ulici slavnostně odhalena pamětní deska Karlu Šloufovi. Za přítomnosti starosty města Jaromíra Šlavy vzdal hold válečnému letci také Milan Malý, plukovník letectva ve výslužbě. Město České Velenice chtělo prostřednictvím pamětní desky připomenout hrdinství tohoto válečného letce. Deska je umístěna na domě, ve kterém žil Karel Šlouf přes 30 let. zdroj: Zpravodaj města



Rekonstrukce KD Beseda

V září 2009 byla dokončena rekonstrukce kulturního domu Beseda. Součástí této rekonstrukce byla výměna oken, výměna vchodových i vnitřních dveří, výměna dřevěného obložení sálu, výměna parketové podlahy i dřevěné podlahy na galerii a jevišti a zakoupení nových stolů a židlí. Celkové náklady činily 5 880 175 Kč.



Elektrifikace nádraží zdroj: ŽelPage

Vlastní rekonstrukce a elektrifikace stanice České Velenice, která probíhala jako stavba Optimalizace tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí, 1. stavba, byla zahájena 1. října 2008. Náklady na tento projekt činily 1 035 000 000 Kč, přičemž necelou polovinou částky přispěla Evropská unie z Fondu soudržnosti. Zhotovitelem stavby se stalo Sdružení České Velenice (společnosti Viamont DSP a Firesta). Optimalizace zahrnovala úsek od mostu přes řeku Lužnici na rakouském zhlaví Českých Velenic po vjezdové návěstidlo stanice České Velenice od Veselí nad Lužnicí a po předvěst stanice České Velenice od Českých Budějovic. V rámci zvýšení rychlosti na 100 km/h byl upraven poloměr oblouku tratě ve směru od Veselí nad Lužnicí a byla vystavěna přeložka tratě na České Budějovice o délce asi 500 metrů, která umožnila zvýšit rychlost z původních 60 km/h. V rakouském zhlaví, které je nově řešeno pro rychlost 80 km/h, došlo k rekonstrukci stávajících pilířů a výstavbě nové mostní konstrukce přes řeku Lužnici.

