

Ulehčilo se nám všem na Slovensku, a myslím že i Praze. Bude se moci pracovati pozitivně dále, bez záłudností a obav, kdo se do toho vloží a věc zintriguje. Teď je už čistý vzduch, kterého i politické orgány neměně potřebují, jako lidský organismus.

V pátek (22./II.) mám návštěvu u p[ana] min[isterského] předsedy Udržala. (Přijedu odpoledním rychlíkem do Prahy). Přednesu mu, co dále dělat na Slovensku, co ve straně a co s ľudáky? Také bych rád s ním promluvil o nástupci demisionovaného ministra.² Doporučil bych nejraději dr. inž. Bottu. Je to člověk čestný, korupci naprosto nepřístupný a na Slovensku požívá důvěry u všech stran. Už se o něm, jako o nástupci, mluví. Neměl-li to býti parlamentník, pak by se mohlo pomýšleti na dr. Okánika. Mohl by býti protiváhou klerikálům a působilo by to obrodně na kněžstvo, které myslí, že kněz může býti jen ve straně výslovně klerikální. (Protiváha Tisovi.) Nedoporučuji dr. J. Slávika, který byl Hodžou sanován z pozemkové reformy způsobem ne dosti přijatelným.³

Přál-li by Jste si nějakých informací, jsem Vám k dispozici v sobotu dopoledne a odpoledne do ¾ na 4, kdy odjízďím zpět do Bratislavy.

Poměry u nás se budou rapidně lepší; bude se pracovati za lid a stát a ne za osobní prepotenci,^a za výhody hmotné jedinců a za budování osobních klik, jak tomu bylo v posledních 3–4 letech.

Proto jsme Vám všichni vděční a radujeme se z příští radostné práce.

Přijmíte [!] můj srdečný pozdrav, vřaku a výraz hluboké úcty a oddanosti.

Váš

Dr. V. Šrobár

DOPIS

AÚTGM, f. T. G. Masaryk, sign. R, k. 416. Originál, rukopis.

a – Prepotence – nadvláda, převaha.

1 – Šrobár má na mysli zatčení ľudáckého poslance Vojtecha Tuky 3. 1. 1929 pro podezření z velezrady a špionáže ve prospěch Maďarska. Není ovšem známo, že by Tukovo zatčení inicioval sám Masaryk.

2 – Dne 20. 2. 1928 podal demisi ministr školství a národní osvěty Milan Hodža, který byl obviněn z korupce, což se však nepotvrdilo.

3 – Novým ministrem školství se stal Anton Štefánek.



Sdružení slovenských odborových organizací v Žilině T. G. Masarykovi^a
Žilina, 3. března 1929^b

/175

Shromáždění delegátů z 111 zborov Zväzu Slovenských Železničiarov; zástupci Združenia Slovenských Odborových Organizácií odboru: Profesorského, učiteľského, poštárskeho, administratívneho, súdobného, účetného, robotníckeho, roľníckeho, remeselníckeho, obchodného a živnostenského

na dnešnom protestnom shromaždení

po vypočutí odborných a hospodárskych referátov predstaviteľov spomenutých stavov, ďalej prejavov politických činiteľov a zákonodarcov vo veci vybraní pod správu riaditeľstva št[átnych] železníc v Košiciach trati Žilina–Čadca, Čadca–Makov a Čadca–Zvarďoň a pridelenia ich pod správu riaditeľstva št[átnych] železníc v Olomúci v prítomnosti zástupcov úradov a predstaviteľov slovenského politického života

jednohlasne a jednomyselne uznášame sa na tomto

PROTESTE:

1. Protestujeme proti ministerstvom železníc vydanému výnosu zo dňa 25. januára 1929 č. 32.010, ktorým je publikované vybranie pod správu riaditeľstva št[átnych] železníc v Košiciach tratí Žilina–Čadca, Čadca–Makov a Čadca–Zvarďoň¹ v prevoznej dĺžke 766 km a proti ich prideleniu pod správu riaditeľstva št[átnych] železníc v Olomúci.

2. Protestujeme proti farizejským dôvodom uvádzaným ministerstvom železníc v spomenutom výnose, akoby odtrhnutím týchto slovenských tratí od slovenského riaditeľstva a pridelením ich pod olomúcke, „usnadnilo sa docielenie racionálnejšieho železničného prevozu“.

3. Protestujeme proti porušovaniu zákona zo dňa 14. júla 1927, hlavne § 2 o organizácii politickej správy – proti porušovaniu krajinských hraníc v neprospech Slovenska, v tomto súvisе a proti porušovaniu administratívneho celku a proti porušovaniu slovenských riaditeľských obvodov železničných v prospech mimoslovenských, ktoré sa skutočne v tomto prípade deje pod rúskom „usnadnenia k docieleniu racionálnejšieho prevozu železničného!“.

Ďalej jednohlasne a jednomyselne uznášame sa na tomto

MEMORANDUME:

a) Trváme na okamžitom odvolaní ministerstvom železníc vydaného výnosu zo dňa 25. januára 1929, číslo 32.010, publikovaného v Úř[edním] Věstníku m[inisterstva] ž[elezníc] čís[lo] 5.1929 v tom zúžení, že trať Kúty ink. krajinská hranica ostane v spravovaní riaditeľstva št[átnych] železníc v Bratislave a trate Žilina–Čadca, Čadca–Makov a Čadca–Zvarďoň ostanú v spravovaní pôvodného riaditeľstva št[átnych] železníc v Košiciach.

b) Trváme na vybraní slovenských tratí Kúty–Holíč s odbočkou do Hodonína po krajinskú hranicu, Holíč–Skalica na Slovensku po kraj[inskú] hranicu a Teplá–Trenč[ianske] Teplice–Vlársky priesmyk pod správu riaditeľstva št[átnych] železníc v Brne a na pridelení ich pod správu pôvodného riaditeľstva št[átnych] železníc v Bratislave.

c) Trváme na pridelení pod správu riaditeľstva št[átnych] železníc v Bratislave novovybudovanej trati Nové Mesto n. Váh[om]–Veselí n[ad] Mor[avou] po kraj[inskú] hranicu.

d) Trváme na vybudovaní nového riaditeľstva št[átnych] železníc v Žiline, alebo v niektorom inom meste stredu Slovenska pokiaľ tomu zodpovie a podľa toho na vhodnejšom novom rozdelení riaditeľských obvodov slovenských železníc!

ODŮVODNENIE:

In specia:^c ad a) Nezodpovedá pravde, že by vybraním tratí Žilina–Čadca, Čadca–Makov a Čadca–Zwardoň spod riaditeľ[stva] košického a pridelením ich pod riaditeľ[stvo] olomúcke usnadnilo sa docielenie racionálnejšieho železničného prievozu. Tu proste nemôže byť reči o tom, že by sa čo len halier tým usporil, naopak vznikli by tým olomúckemu riaditeľstvu len zbytočné výlohy pravidelným nezbytným vydávaním vo svojom obvode rozkazov a úradných listov v dvoch rečiach; pre trate nachádzajúce sa na moravskom a sliezskom území v českej a pre trate nachádzajúce sa na slovenskom území v reči slovenskej. Striezlivých, racionálnych a úprimných dôvodov, ktoré by hovorili za odtrhnutie spomenutých tratí od riaditeľstva košického, tu po dobrom uvážení nejestvuje. Tu môže byť reč len o snahe istých činiteľov ministerstva železníc nenáhlym, ale sústavným, Slovensku neúprimným ba nepriateľským spôsobom zmenšovať obvody a právomoc slovenských železničných riaditeľstiev pridelením ich tratí riaditeľstvám moravským pod kepienkom^d zjednodušenia a racionalizácie služby železničnej. Ďalej ministerstvo železníc musí si byť vedomé, že k slovenským tratiam, ktoré by mali byť odtrhnuté od slovenského riaditeľstva, gravituje všetko obyvateľstvo z dvoch celých okresov čadčianskeho, kysucko-novomestského, ba čiastočne i zo žilinského. Keď by sa uskutočnilo toto odtrhnutie, v tom prípade by sa úplne otupil styk tohoto obyvateľstva s miestnymi úradmi železničnými, čo by prirodzene hatilo rýchle a úspešné pojednávanie rôznych verejných a súkromných záležitostí. Ostatne mimo nevýhodného železničného spojenia osobnými vlakmi do Olomúca padá tu tiež na váhu tá okolnosť, že na Slovensku sú dosiaľ väčšinou v platnosti zákony a nariadenia býv[alého] Uhorska, s ktorými činitelia olomúckeho riaditeľstva nie sú oboznámení ani teoreticky ani prakticky. Tiež im chýba znalosť miestnych pomerov, ktoré sú predsa značne odlišné od pomerov moravských. Tiež nastala by nutnosť, aby riaditeľstvo olomúcke malo v evidencii príslušné nariadenia a predpisy nielen zemského úradu v Brne, ale i krajinského úradu v Bratislave. Teda nie len, že by sa nič neusporilo, pridelením týchto tratí riaditeľstvu olomúckemu, ale by sa nato značne doplácalo.

Padá tu kriklave na váhu i chlebová otázka. Obyvateľstvo troch veľkých dolín, v ktorých sa táhá trať Žilina–Čadca, Čadca–Makov a Čadca–Zwardoň je náramne chudobné. Kým sa spracovávalo drevo – živilo sa ešte ako-tak furmanením pri ňom, potom na pilách, ďalej kým pracovala textilná továrňa v Čadci – ako však táto bola úplne odmontovaná a ako stagnuje drevársky priemysel – obyvateľstvo vyvandroväva za priemyslom drotárskym ďalej za hranice a za oceán. Zbytok obyvateľstva biedne sa živí roľníctvom po vrchovatých kopaniciach a zamestnaním u železnice na spomenutých tratiach. Keď by tieto trate pripadli pod riaditeľstvo olomúcke, úprimne môžeme povedať, že by s tým súčasne bola vyrvaná i tá posledná skyva chleba, ktorú biedne, takmer neludsky živo-riacemu obyvateľstvu na chudobnom kraji tieto trate poskytujú. Dnes, keď sú ešte spravované slovenským riaditeľstvom v Košiciach, len veľkou námahou vie sa tam uplatniť i živel slovenský a keď by boli spravované riaditeľstvom v Olomúci – Slováci by sa tam už nemohli uplatniť vôbec. To je predsa jasné, a ministerstvo železníc keď úprimne po dobrom uváži, musí nám dať za pravdu. Po tejto stránke, aby sme sa ušetrili vzájomného

rozhorčovania, my preto, že by sme konštatovali trpkú pravdu, ministerstvo železníc, že by ju muselo počuť – nejdeme sa púšťať do ďalších podrobností – zdôrazňujeme len, že odobraním týchto 766 km tratí pod riaditeľstvo v Olomúci, keď priemerne na 1 km trate rátať 10 zamestnancov, vyrval by sa tým kus chleba 990 slovenským zamestnancom, rešpektive] najmenej 990 slovenským chudobným rodinám.

ad b) Ohľadom vybraní pod správou riaditeľstva št[átnych] železníc v Brne slovenských tratí Kúty–Brodské kraj[inská] hranica, Kúty–Holíč–Skalica na Slovensku s odbočkou po kraj[inskú] hranicu, Teplá–Trenč[ianske] Teplice–Vlásky priesmyk, ktoré boli vzaté pod správou bratislavského riaditeľstva výnosom M[inisterstva] Ž[elezníc] zo dňa 15. X. 1923 č. 65-724-I 4 podal Sväz Slovenských Železničiarov svojho času memorandum minist[erstvu] železníc, tiež dve podania učinil klub poslancov a senát[or]ov Slov[enskej] ľudovej strany – ktoré poslal neboli vybavené – odvolávajú sa znovu na dôvody v nich prednesené – konsolidácia pomerov a čl. vzájomnosť vyžaduje, aby tieto trate znovu boli pridelené pod správou bratislavského riaditeľstva.

ad c) tu tiež odvolávame sa na podania obecnej rady v Novom Meste nad Váhom učinené na ministerstvo železníc a na zákonodárne zbory, ďalej sa odvolávame na správu poslanca Š[tefana] Surovjaka podanú v dopravnom výbore poslaneckej snemovne na základe pridelených mu spisov.

ad d) Riaditeľstvo št[átnych] železníc v Bratislave čo do veľkosti svojho obvodu je medzi riaditeľstvami št[átnych] železníc v ČSR na prvom mieste; spravuje 1237.590 km štátnych a 872.359 km miestnych čiže súkromných železníc, dohromady 2109.949 km. Riaditeľstvo štát[nych] železníc v Košiciach čo do veľkosti je medzi 8 riaditeľstvami štátnych železníc na 4. mieste; spravuje 959.086 km štátnych a 753.363 km súkromných železníc, dohromady 1716.449 km. V tejto súvislosti poznamenávame, že ministerstvo železníc len následkom toho, keď slovenské riaditeľstvá pomerne k riaditeľstvám mimoslovenským sú veľké; jedno na prvom, druhé na štvrtom mieste sa nachádzajúce, čo do prevozných diaľky – dochádza ministerstvo železníc k tomu presvedčeniu, že nie sú tieto trate dokonale racionálne spravované, preto systematicky znižuje ich obvody v prospech riaditeľstiev št[átnych] železníc na Morave. Medzi 8 riaditeľstvami, riaditeľstvo v Olomúci nachádza sa len na 6. mieste a riaditeľstvo v Brne nachádza sa dokonca až na poslednom mieste so svojimi 1315.079 km tratí. Ministerstvo železníc si je vedomé, že z praktického stanoviska bolo by potrebné zriadiť tretie riaditeľstvo štát[nych] železníc niekde v strede Slovenska, ono sa však z vysvetliteľných dôvodov zo zaujatosti k Slovensku nápadne vyhýba úprimne riešiť túto otázku a neúprimne, tendenčne proti záujmom Slovenska snaží sa potlačiť naše hospodárske, kultúrne a národné záujmy – pokúša sa oddialiť otázku zriadenia tretieho riaditeľstva na Slovensku v tom smysle, že odtrhuje kusy slovenských železníc od slovenských riaditeľstiev, aby ich zmenšilo a prideluje ich riaditeľstvám moravským. Toto riešenie však celé Slovensko a jeho úprimne zmyslajúce obyvateľstvo so záujmami a budúcnosťou ČSR, ako Slovensku a vôbec celej republiky neprajné a nepriateľské odmieta, odsudzuje a zatracuje!

Ministerstvo železníc má si byť aspoň toľko vedomé, že keď prirodzene sa vyvíjajúci hospodársky, kultúrny a národný život Slovenska potlačuje či už zo šovinistických, alebo

iných pohnútok, že potlačuje a brzdí konsolidáciu pomerov v celej ČSR, a že povážlivo kalí, priostruje antagonizmus medzi bratskými národmi Slováckmi a Čechmi vzájomne len na seba odkázanými.

Že pre veľké svoje obvody riaditeľstvá št[átnych] železníc na Slovensku nestačia sa náležite starať o potreby Slovenska spadajúce do ich kompetencií dokazuje i tá okolnosť, že prechod miestnych a súkromných železníc do majetku národného a štátneho za 10 rokov trvania ČSR nevidíme takmer žiadny, kým v ostatných častiach republiky, ovšem mimoslovenských, rapídne sa tak činí. Kriklavý nepomer v tomto zmysle dovedčujú tieto dáta:

1. V obvode riaditeľstva št[átnych] železníc v Bratislave je v správe 2109.949 km tratí; z toho miestnych a súkromných železníc 872.359 km.
2. V obvode riaditeľstva št[átnych] železníc v Hradci Králové je v správe 1962.555 km tratí; z toho súkromných železníc 176.175 km.
3. V obvode riaditeľstva št[átnych] železníc v Plzni je 1845.577 km tratí; z toho súkromných 35.444 km.
4. V obvode riaditeľstva štát[ných] železníc v Košiciach je 1716.449 km tratí; z toho súkromných 758.363 km.
5. V obvode riaditeľstva št[átnych] železníc Praha-Sever je 1589.918 km; z toho súkromných a miestnych 8.137 km.
6. V obvode riaditeľstva štát[ných] železníc v Olomúci je 1487.065 km tratí; z toho súkromných a miestnych 284.470 km.
7. V obvode riaditeľstva št[átnych] železníc Praha-Juh je 1373.566 km tratí; z toho súkromných a miestnych 16.615 km.
8. V obvode riaditeľstva št[átnych] železníc v Brne je 1315.079 km tratí; z toho súkromných a miestnych 127.146 km.

Kým v Čechách a na Morave vyvlastňovanie súkromných a miestnych železníc do majetku národného a štátneho pokročilo tak ďaleko, že posavád ostalo tam súkromných a miestnych železníc len 520.841 km, zatiaľ na Slovensku a Podk[arpatskej] Rusi nepokročila táto otázka ani o slepačí krok, lebo na Slovensku a Podk[arpatskej] Rusi z 3826.398 km je doteraz ešte súkromných a miestnych železníc 1631.752 km.

Keď teda ministerstvo železníc porovná koľko miestnych a súkromných železníc je na Slovensku a koľko v Čechách a na Morave s rôznymi tarifami, ktoré náramne komplikujú a zatažujú komerčnú službu železničných zamestnancov na jednej strane a zabijajú hospodársky život Slovenska na strane druhej – tak uzná, že po tejto stránke veľmi málo sa starajú o hospodársky život Slovenska slovenské riaditeľstvá a tým menej ministerstvo železníc.

Preto novozriadené tretie riaditeľstvo na Slovensku mohlo by si vziať na starosť tiež túto otázku, ďalej dokončenie výstavby ž[eleznice] Handlová–Hor[ná] Štubňa, Červ[e-ná] Skala–Margecany, ďalej výstavbu spojky Rajec–Nemecké Pravno a výstavbu iných nezbytných tranverzálak tak z dôvodov hospodárskych, tak i strategických. Ak sa nezriadi

teraz v najbližšom čase tretie riaditeľstvo železníc na Slovensku a bude sa čakať až si tak nevyhnutelne budúcnosť prirodzeným spôsobom vynúti, zmešká sa s tým mnoho a bude následkom toho zas len trpieť hospodársky život Slovenska, ktorý už beztak krváca.

In genere: Pripojujú sa k predloženému memorandu na patričné miesta klubom poslancov a senátorov Slovenskej ľudovej strany zo dňa 8. II. 1929, ďalej rezolúciám predloženým na ministerstvo železníc zbormi Zväzu slovenských železničiarov v Leopoldove zo dňa 17. II., v Skalitom zo dňa 13. II. a v Žiline zo dňa 15. II. 1929, ktoré dôvodne hovoria, že opatrenie ministerstva železníc, ktorým sa vyberajú slovenské trate spod správ slovenských riaditeľstiev a prideliť sa pod moravské – je nanajvýš mierumilovný slovenský národ poburujúce. Keď k starým, nezaceleným krivdám, k napolo vymretému, kedysi tak prekvitajúcemu hospodárskemu životu Slovenska mala by sa pridružiť nová najúžasnejšia krivda, na ktorú kedy len slnko zasvietilo; odtrhnúť 766 km trate od slovenského a prideliť pod moravské riaditeľstvo – vtedy vôbec stáva sa nám postrachom naša budúcnosť a len veľkou úzkosťou naplnený nedôverou ide jej slovenský národ s nevôľou v ústrety, čo môže osudne vyvrcholiť pre celú Čsl. republiku, pretože slovenský národ pri takomto pokračovaní a zachádzaní s ním nevidí v nej zabezpečenú svoju budúcnosť!

Žiadame patričných činiteľov o rýchlú a radikálnu nápravu a o výsledku správu.

Žilina, dňa 3. marca 1929.

Za protestné zhromaždenie:

Š[tefan] Suroviak,
poslanec a m. predseda ZSOO

Anton Hancko,
poslanec a predseda ZSOO

Juraj Slotta a Ferd[inand] Závodský,
zapisovatelia.

Za Klub poslancov a senátorov Slovenskej Ľudovej Strany:

Andrej Hlinka^f
predseda

za klub senátorov^f
dr. Ján Kovalik^f

Klub poslancov Slovenskej ľudovej strany

MEMORANDUM

AÚTGM, f. T. G. Masaryk, sign. R-3, k. 396. Originál, tiskopis.

a – Psáno na hlavičkovém papíře Združení Slovenských Odborových Organizací v Žiline. Adresováno: P. T. Prezidentovi Čs. republiky T. G. Masarykovi, Predsedníctvu vlády a ministerskej rade, Predsedníctvu poslaneckej snemovne a senátu, Ministerstvu čsl. št[átnych] železníc, Prezidium Krajinského úradu, Praha, Bratislava.

- b – Predmät žiadosti uveden v záhlaví jako: Protest a memorandum všetkých stavov sdružených v Z.S.O.O. z mohutného protestného shromaždenia konaného v Žiline dňa 3. marca 1929 vo veci vyberania železníc spod správ slovenských riaditeľstiev št[átnych] železníc a proti prideleniu ich pod správy riaditeľstiev št[átnych] železníc na Morave.
- c – In specia – konkrétne.
- d – Pod kepienkou – přeneseně pod pláštikem, pod záminkou.
- e – In genere – všeobecně, povšechně.
- f – Psáno vlastnoručně.
- 1 – Správně: Zwardoń, jde o pohraniční polskou stanici.



Š. Osuský T. G. Masarykovi^a
[Toulouse],^b 2. dubna 1929

/176

2. IV. 1929

Na velikonočnej ceste po francúzskom juhozápade spomíname si na Vás a srdečne Vás pozdravujeme.

Osuský
Pavla Osuská
Philippe Berthelot
Hélène Berthelot

POHLEDNICE

AÚTGM, f. T. G. Masaryk, sign. Kor-II-73. Originál, rukopis.

- a – Adresováno: Monsieur T. G. Masaryk, prezident ČSR, Praha Hrad, Tchecoslovaquie.
- b – Prezidentovi byla zaslána pohlednice s vyobrazením baziliky St. Sernin v Toulouse.



Š. Osuský T. G. Masarykovi^a
Paříž, 3. května 1929

/177

V Paříži dne 3. května 1929.

Milý pane presidente,
senátor a ředitel Revue des Vivants Henry de Jouvenel velice se zajímal o Váš rozhovor, který jste měl s výborem mezinárodní federace žurnalistů, která před několika nedělemi měla svoji schůzi v Praze.¹ Ptal se mne, zda byste své názory o krizi parlamentarismu, o níž jste žurnalistům vykládal, nebyl ochoten napsati pro jeho revue.