

Praha, 20. VI. 1930.

Pán Prezident,

dnes večer odchodíme z Prahy a, ačkoľvek neviem, či je to prípustné v tejto forme, nemôžem odolať, aby som Vám nevyslovil hlbokú svoju vďaku za všetku Vašu láskavosť ku mne. Nikdy nebudem môcť zabudnúť na ňu.¹

A ešte za jedno sa Vám chcem poďakovať. Od mladi zápasím s pesimizmom, ktorý som v sebe v študentských rokoch sýtil i z literatúry. Nič mi nepomáhalo von z toho babilónskeho zajatia tak, ako výsledok vojny, ktorý priniesol nový život Slovensku a niektoré životné princípy z Vašich spisov čerpané. Ony sú mi najbezpečnejším liekom i v recidívach, akým sa človek nevyhne.

Možnosť dlhšieho pobytu v Prahe bola mi veľmi vzácna. Mám úmysel vrátiť sa ešte na jeseň na niekoľko týždňov a pokúsiť sa i o rigoróza zo slovanskej filológie.

Značím sa Vám, pán Prezident, s hlbokou úctou a oddanosťou.

Štefan Krčméry

DOPISAKPR, f. KPR, inv. č. 808, k. 76. Originál, rukopis.^b

- a – Psáno na hlavičkovém papíře Tajomník Matice slovenskej.
b – Na dokumentu je kancelářská poznámka tužkou: „Dostal 8000 Kč podpory od p. prezidenta na studium v Praze.“
1 – Krčméry se 2. 6. 1930 zúčastnil schůzky spisovatelů u Karla Čapka v Praze a 4. června navštívil T. G. Masaryka v Lánech. 20. června odjel s manželkou na Slovensko, aby se 29. června zúčastnil odhalení pomníku Jána Hollého v Borském sv. Mikuláši. Viz KATUŠČÁK, D. *Slovo čisté. Život a díelo Štefana Krčméryho v dokumentech*. Martin 1979, s. 198.

Vysokoctený pán Prezident!

V mene celého turčianskeho kraja dovoľujeme si obrátiť sa na Vás, ako na hlavu nášho štátu, a úctive poprosiť Vás, abyste sa lás[avo] zaujali našich bolestí a ochránili nás od hroziacej nám veľkej hospodárskej katastrofy, ktorá by nezaslúžene mala zastihnúť tento výrazne slovenský kraj, zasluživší sa v nemalej miere o našu národnú slobodu.

Dovoľujeme si v krátkosti nastítníť vec, o ktorú ide:

Obec Vrútky, ležiaca pri vtoku Turca do Váhu a na križovatke dvoch hlavných premávkových čiar Slovenska: čiary povážsko-hornádskej a čiary Čadca-Lučenec, od začiatku sedemdesiatych rokov minulého storočia začala byť jedným z najvýznamnejších železničných uzlov Slovenska. Vrútocká stanica primerane tomu dostávala stále väčší a väčší význam, ako jedna z dispozičných vlakových staníc i košicko-bohumínskej dráhy i uhorských štátnych železníc. Dopravný úrad vrútockej železničnej stanice sa stále zväčšoval, vrútocká výtopňa (kuráreň) bola vždy viac a viac upotrebovaná pre celé množstvo rušňov nákladných i osobných vlakov, na Vrútkach bolo potrebné zriadiť dva odbory na udržiavanie trate so značným počtom zamestnancov, ako i hlavnú dielňu košicko-bohumínskej dráhy na opravu vozového parku a na opravu nákladných vozňov tejto železnice. Na Vrútkach pribudla neskôr i požičovňa vozňov tzv. „táralov“, takže Vrútky nadobudli ozaj veľkého dopravného významu, stávajúc sa súčasne mohutným hospodárskym prameňom turčianskeho obyvateľstva, ktoré následkom nepatrnej poľnohospodárskej prosperity turčianskeho kraja zrovna odkázané bolo na tento prepotrebný prameň svojej výživy.

Stvorením sa Československého štátu začala sa prirodzene reorganizácia železničnej správy na Slovensku a prevzatím košicko-bohumínskej železnice do štátnej správy¹ začalo sa i na Vrútkach nové obdobie životné, javivšie sa však nie vo zvelaďovaní doterajších investícií železničných, ale naopak v postupnom umenšovaní významu vrútockej železničnej stanice vo forme postupného „odbúravania“ jednotlivých pracovných odborov vrútockého zriaďovacieho nádražia.

Už vykonané „odbúranie“ vrútockých železničných hodnôt javí sa v krátkosti nasledovne:

Vozový park nákladných vozov pridelených bol železničným dielňam v Moravskej Ostrave. Všetky nákladné vlaky Vrútky-Bohumín, Žilina-Bohumín, dovtedy pridelené vrútockej výtopni, pridelení sa bohumínskemu, karvinskému, tešínskemu a jablunkovskému personálu, takže vrútocká topiareň (kuráreň) má dnes len jednu dvojicu nákladných vlakov po Bohumín a jednu po Čadcu. Požičovňa vozňov tzv. táralov bola zrušená. Vlakový personál vrútockej dispozičnej vlakovtornej stanice, podliehajúci košickému riaditeľstvu, bol postupne odbúrany a pridelený Žiline. Učňovská škola pre odbornú výchovu železničných strojuvodcov atď. zriadená na Vrútkach pod maďarským režimom ešte pred 35 rokmi, naším československým ministerstvom železníc bola bez všetkého zrušená. Kruh činnosti oboch odborov pre udržiavanie trate sa zmenšil zo súčasnou značnou redukciou počtu ich zamestnancov.

Takýmto pokračovaním našej československej železničnej správy vrútocké zriaďovacie nádražie stratilo veľký počet zamestnancov na veľkú hospodársku škodu nielen Vrútok, ale celého turčianskeho kraja, keďže títo železniční zamestnanci bývajú roztrúsene temer po všetkých obciach dolného Turca.

Hospodársku ujmu Turca, povstavšiu už dosiaľ z označenej vrútockej odbúravacej činnosti našej železničnej správy, dovoľujeme si obrazne znázorniť týmito číslicami:

Na Vrútkach zamestnané bolo zamestnancov železničných:

a) r. 1921

v doprav[nom] úrade 351 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 6 318 000.--
v topiarni 668 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 33 087 641.--
v hlavnej dielni 1368 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 27 509 702.--
v odbore I. 698 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 12 564 000.--
v odbore II. 986 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 7 888 000.--
spolu 4071 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 87 367 343.--

b) r. 1929

v doprav[nom] úrade 274 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 4 932 000.--
v topiarni 441 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 21 388 913.--
v hlavnej dielni 1124 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 22 671 748.--
v odbore I. 386 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 6 948 000.--
v odbore II. 428 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 3 424 000.--
spolu 2.653 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 59 364 661.--,

takže za deväť rokov zmenšil sa počet železničných zamestnancov na Vrútkach o 1 418, teda o celých 35 %, zapríčiňujúc Turcu *ročnú stratu*^a v sume Kčs 28 002 682, ktorá hospodárska škoda Turca zrušením požičovne vozňov tzv. „táralova“ zdvihla sa ročne asi o Kčs 3 000 000 (v požičovni vozňov bolo zamestnaných v sezóne asi 300 zámočníkov), ktorým činom poprievratové hospodárske poškodenie Turca zo strany čsl. železničnej správy činí ročne úctyhodnú sumu okružle 31 000 000 Kčs slovom: jedenatridsať miliónov korún čsl. *ročne*^{a!}

Už pri znázornení takejto značnej hospodárskej škody neveľkého turčianskeho kraja (za pravdivosť uvedených čífer ručíme) mohol by každý z nás právom zavzdychnúť si podľa slov našich otcov, že do zlých časov naše živobytie upadlo. Ale nie dost na tomto vzdychu, lebo kresťanská trpezlivosť turčianskeho slovenského ľudu má byť v najbližšom čase vyskúšaná novým útokom č[esko]sl[ovenskej] železničnej správy na hospodárske záujmy celého turčianskeho kraja vo forme projektu ministerstva železníc na zrušenie zriaďovacieho nádražia a topiarne (kurárne) na Vrútkach a na súvisiace vybudovanie veľkého moderného zriaďovacieho nádražia v Žiline nákladom asi Kčs 80 miliónov.

Zvest' o tomto projekte č[esko]sl[ovenskej] železničnej správy účinkovala v Turci ako neočakávaný ťažký úder hromu, keďže tento nový krok našej železničnej správy bol by už nielen pokračovaním doterajšieho „odbúravacieho“ procesu na Vrútkach, ale bol by dovŕšením ozajstnej hospodárskej katastrofy celého turčianskeho kraja následkom veľkého rozsahu tohoto najnovšieho „odbúrania“. Je totiž presne vypočítané, že zrušenie vrútockého zriaďovacieho nádražia a súvisiacej topiarne (kurárne) značilo by ďalšiu redukciu už dosiaľ značne zredukovaného počtu vrútockého železničného zamestnanectva o slušnú cifru: o 515 osôb, majúcich ročný príjem spolu Kčs 9 270 000, takže postupné hospodárske ožobračovanie Turca našou č[esko]sl[ovenskou] železničnou správou ukazovalo by teraz už takýto obraz:

Za 9 rokov zmenšil sa na Vrútkach počet zamestnancov železničných
o 1.418 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 28 002 682,^a

k tomu pribudla by projektovaná redukcia vrútockého železničného personálu o 515 osôb s ročným príjmom spolu Kčs 9 270 000, takže celý presný úbytok v stave vrútockého železničného zamestnanectva činil by od prevratu, teda za krátky čas 1933 osôb (blízko 50 % z počtu zamestnancov z r. 1921) s ročným príjmom spolu Kčs 37 272 682, ktorý ročný^a úbytok s pripočítaním zrušenia požičovne vozňov tzv. „táralova“ činil by okruhle Kčs 40 000 000.-- slovom: štyridsať miliónov korún čl.^a

aké hospodárske poškodenie nemohol by už na nijaký spôsob uniesť nevelký turčiansky kraj bez toho, aby roduverné masy turčianskeho ľudu už i vplyvom poľnohospodárskej krízy a výplyvom stagnácie malého turčianskeho priemyslu neboli vohnaté zrovna do zúfalstva, čo by nemohlo mať dobré následky nielen pre samý Turiec, ale ani pre celok nášho Československého^b štátu.

Vysokoctený pán Prezident! Naša Československá^b železničná správa odôvodňuje projekt zrušenia vrútockého železničného zriaďovacieho nádražia a vrútockej topiarne (kurárne) navonok racionalizáciou prevozu, šermujúc pri tom dôvodmi hospodárskymi a poukazujúc medzi iným na veľký význam železničnej čiarly Žilina–Bratislava a na údajný podriadený význam čiarly Vrútky–Filakovo–Plešivec. Nech nám je dovolené na tomto mieste poukázať na nedocenený železničný a strategický význam Vrútok, na výlučný konjunkturálny význam čiarly Žilina–Bratislava a na súvisiaci značný (opakujeme znovu: nedocenený) význam čiarly Vrútky–Filakovo.

Intenzita železničnej dopravy je na čiare Vrútky–Filakovo aspoň taká, ako na čiare tzv. považskej (Žilina–Trenčianska Teplá atď.). Kým tento posledný smer je východiacou poťažne konečnou stanicou pre 24 osobných a rýchlovlakov a 16 nákladných vlakov, smer Vrútky–Filakovo je vychodiacou poťažne konečnou stanicou pre 27 osobných a rýchlovlakov a 14 nákladných vlakov. Z tohoto vidieť rovnocennosť oboch železničných čiar, avšak s rozdielom, že kým doprava nákladných vlakov na čiare považskej podlieha zmenám dopravnej konjunktúry (najmä tranzit poľského uhlia), naproti tomu doprava nákladných vlakov na čiare Vrútky–Filakovo je v prevažnej čiastke stabilizovaná, ba čo viac v blízkej budúcnosti bude rozhodne značne zväčšená následkom vybudovania čiarly Handlová–Horná Štubňa výplyvom istej prepravy handlovského uhlia do stredného a východného Slovenska. Okrem toho trať Vrútky–Filakovo je dôležitou medzinárodnou cestou pre obchodné spojenie štátov: Rumunsko, Maďarsko a Nemecko, je prepravnou prevoznou cestou, zaručenou mierovou zmluvou, pre zásielky Rumunska do Nemecka, ustálenou cestou maďarského železiarskeho priemyslu do severonemeckých prístavov, hlavnou tepnou ťaziarskeho priemyslu stredoslovenského, stredo- a juhoslovenského papiernického priemyslu, rozsiahleho drevárskeho priemyslu súkromných i štátnych lesných správ a dobytkárstva na strednom a južnom Slovensku atď., atď., kým považská trať okrem cukrovaru v Trenč[ianskej] Teplej, cementárni v Ladcoch a v Lietavskej Lúčke (posledná na čiare Žilina–Rajec) nemá významnejších výrobných stredísk a dopravu na nej reprezentuje v prevažnej čiastke prevoz do dunajských prístavov a prevoz na Moravu

a do južných Čiech. Je pravda, že má istý medzinárodný význam najmä pre tranzit poľského uhlia, ktorý však v posledných dvoch rokoch značne sa zmenšil následkom príslušných výmienok obchodnej zmluvy Poľska s Maďarskom a vplyvom novšieho dirigovania zásielok poľského uhlia smerom na Sianky do Maďarska a čiastočne i do Rumunska. Vybudovanie trate Veselí na Morave–Nové Mesto nad Váhom tiež prispelo k istému poklesu dopravy na čiare považskej, takže donedávny konjunkturálny význam považskej trate stratil v posledných dvoch rokoch značne na svojej váhe, pričom netreba zabúdať, že prípadné uskutočnenie tzv. Baťovského^b projektu (trasa Česká Třebová–Púchov), nanajvýš prepotrebného pre rýchlejšie spojenie Moravy a Čiech so Slovenskom, ešte vo väčšej miere zmenšilo by význam považskej čiaru a najmä význam Žiliny, ako železničného uzla.

Čo sa týče intenzity záťaže, tá je – odhliadnúc od konjunkturálnych rokov – tiež omnoho priaznivejšia pre Vrútky, resp. pre trať Vrútky–Filakovo, ako pre Žilinu, resp. pre trať považskú. Kým intenzita dennej záťaže na považskej trati, pochádzajúcej zo smeru sever–juh činí najviac 5 000 ton (z čoho 90 % je poľský tranzit) a kým v opačnom smere do Žiliny prichodí maximálne asi 4 000 ton záťaže (z čoho 90 % sú prázdne uholné vozne), naproti tomu na trati Vrútky–Filakovo sa tonáž v smere Vrútky–Filakovo už od niekoľkých rokov stabilizovala na prepravu minimálne 4 000 ton a maximálne 6 500 ton, v obrátenom smere na 3 000 do 4 000 ton záťaže denne.

Čo je pritom povšimnutiahodné, je okolnosť, že dvojkolajná považská trať má menej pravidelných vlakov, ako jednokolajná trať Vrútky–Filakovo. A dovoľujeme si úctive poznamenať, že práve doterajšie maximálne napätie trati Vrútky–Žilina – pri dopravovaní vlakov na tomto úseku – malo by zrovna odstrašovať našu železničnú správu od projektu vybudovania veľkého zriaďovacieho nádražia v Žiline, keďže v prípade preforsirovaného uskutočnenia tohoto projektu počet dopravovaných vlakov na tomto úseku by sa zväčšil nad maximálnu výšku a pri terajšej jednokolajnej trati Vrútky–Žilina vytvoril by na tomto úseku železničnú jazdu, zahrávajúcu si nebezpečne so životom cestovateľov. Jestli naša železničná správa hodlá na tomto úseku naprávať naše železničné pomery, nech v prvom rade prikočí k vybudovaniu druhej kolaje na trati Vrútky–Žilina, lebo je to podľa našej skromnej mienky zrovna hazardovaním naším kapitálom, ako i životmi cestujúcich, pred vybudovaním druhej kolaje na trati Vrútky–Žilina pomýšľať na investície stomilionové výlučne len pre vytvorenie veľkého moderného zriaďovacieho nádražia v Žiline. Ale pri tomto všetkom, naša železničná správa púšťa zo zreteľa význam Vrútok, ako prvotriedneho železničného uzla i zo stanoviska strategického, uznávaného povolánymi vojenskými odborníkmi. Strategický význam Vrútok zplna dokázal sa počas maďarského boľševického vpádu r. 1919, počas mobilizácie r. 1921 z príležitosti návratu Karla Habsburského do Maďarska, a takýto ďalekosiahajúci význam Vrútok zväčší sa ešte v nemalej miere vybudovaním čiaru Handlová–Horná Štubňa², ktorým činom Vrútky stanú sa jedinou železničnou spojkou strategického významu i pre stredné Slovensko i pre východné Slovensko spolu s Podkarpatskou Rusou. A nech nám je dovolené na tomto mieste odvolať sa na slová predsedu našej československej vlády býv[alého] mnohoročného ministra vojenstva pt.^c

p. Františka Udržala, ktorý práve pred niekoľkými dňami (dňa 20. mája 1930) vyslovil sa bol pred deputáciou poslancov a senátorov turčianskeho kraja, že Vrútky sú veľmi ale veľmi dôležitým strategickým bodom. Nuž rušiť takýto dôležitý strategický oporný bod a otvárať bránu do južného, stredného a východného Slovenska pri prípadnom nábehu vojska nepriateľského štátu, nebolo by chválitebnou vecou a ozaj neposlúžilo by eminentným bezpečnostným záujmom nášho štátu.

Vysokoctený pán Prezident! My, Turčania, z kraja ktorých pošiel bol básnik takých vysokých vzletov, ako bol Ján Kollár, apoštol slovanskej vzájomnosti, zapamätali sme si najmä vzletné úvodné slová ústavnej listiny našej Československej republiky, vystrojené ozaj duchom básnickým, podľa intencie ktorých všetky zákony našej [Česko]sl[ovenskej] republiky majú prospieť „Všeobecnému blahu všetkých občanov tohoto štátu“. Ako sme si dovolili dokázať, náš turčiansky kraj od vynesenia našich ústavných zákonov výplyvom rozličných nariadení našej železničnej správy stihli už také materiálne straty, ktoré ani najmenej nedokazujú starosť príslušných vládnych činiteľov o „všeobecné“^a blaho *všetkých občanov*“^a, teda v našom prípade o všeobecné blaho obyvateľstva turčianskeho kraja. Turčiansky kraj následkom dokázaného postupného „odbúravania“ jednotlivých pracovných odborov vrútockého zriaďovacieho nádražia utrpel efektívnu materiálnu stratu dosiaľ v úctyhodnej výške asi

Kčs. 130 000 000.-- (stotridsať miliónov korún čl.),^a

čo je na 50-tisícový chudobný turčiansky kraj ohromnou ujmou, ktorú mohol v sebe dosiaľ udusiť a utuľtať len ozaj roduverný slovenský cit tohoto obyvateľstva, kážuc mu trpezlivo znášať všetky tieto priekory v nádeji, že pomery v tomto ohľade sa len predsa napraví a že duch múdrosti a spravodlivosti predsa len raz osvieti hlavy povolaných činiteľov našej železničnej správy. Ale nestalo sa tak, hrobové mlčanie turčianskeho obyvateľstva bolo považované, akoby za súhlas s doterajšími krokmi našej železničnej správy a táto hrobová tichosť nášho turčianskeho ľudu má byť využitá pre nové útoky železničnej správy na tento turčiansky slovenský ľud, ktorému takto sa má platiť za jeho všeobecne známu predvojnovú národnú vernosť, ktorého predvojnové národné zmýšľanie takto má byť trestané!?

Vysokoctený pán Prezident! Veľké sú bolesti turčianskeho kraja, veľká by bola krivda, ktorá sa nám nowa má stať. Primerane tomu osmelujeme sa prosiť Vás nielen ako hlavu nášho štátu, ale ako človeka spravodlivého, pracovavšieho cez celý svoj bohatý život v záujme pravdy, spravodlivosti a dobra, o láskavú pomoc v tejto našej bolestnej veci, dovoľujúc si súčasne pripojiť odpis prosbopisu, odovzdaného v mene 91 obcí turčianskych 20. mája 1930 pt.^c p. predsedovi vlády a pt.^c p. ministrovi železníc.³ My prosíme Vás, pán Prezident, aby Ste sa nás zaujali a zasadili sa na povolaných miestach o odvrátenie hroziacej nám hospodárskej katastrofy. Budte ubezpečený, pán Prezident, že za Vašu láskavú dobroprajnosť k nášmu kraju a za láskavé zaujatie sa tejto našej veci budú Vás požehnávať i naše detné deti.

Spravodlivosť je základom štátov (justitia regnorum fundamentum)! Vysokoctený pán Prezident! V najhlbšej úcte podpísaní prosíme Vás o túto spravodlivosť. Prosíme Vás: vzhľadnite svojou otcovskou láskavosťou na náš turčiansky kraj a zaujmite sa jeho bolesti v tomto úctivom spise označených. Nech Vám Boh dobrotivý odplatí Vašu láskavosť!

Spoliehajúc sa na Vašu spravodlivosť a láskavosť značíme sa
V Turčianskom Sv. Martine, dňa 21. júna 1930
v hlbokej úcte Vám oddaní:

Elena Šoltésová^d
Jozef Škultéty^d
Lad[islav] Thomka Markovický^d

DOPIS

AÚTGM, f. T. G. Masaryk, sign. R-4, k. 396. Originál, strojopis.

a – Podtrženo v textu.

b – Zachovaný pravopis originálu.

c – Pleno titulo – plným titulom.

d – Vlastnoručný podpis perem.

1 – Provoz na Košicko-bohumínské dráze (KBD) byl převzat státem s platností od 1. 2. 1921, byť KBD zůstala i nadále soukromou společností. Viz KUBÁČEK, Jiří a kol. *Dejiny železníc na území Slovenska*. Bratislava 1999, s. 235.

2 – Trať Handlová–Horná Štubňa byla vybudována v letech 1927–1931 jako součást programu výstavby nových železnic majících zlepšit spojení ve směru západ–východ a především lépe propojit Moravu se Slovenskem. Seřadovací nádraží bylo vybudováno v Žilíně–Tepličce teprve v 60. letech, ve Vrútkách však dodnes zůstaly železniční dílny a opravovny.

3 – Zmiňovaný prosbopis je přiložen k dopisu, viz AÚTGM, f. T. G. Masaryk, sign. R-4, k. 396.



K. A. Medvecký T. G. Masarykovi^a
Bojnice, 13. července 1930

/195

Bojnice, dňa 13. VII. 1930.^b

Pane Prezidente!

Ráčte láskave dovoliť, aby som Vám smel venovať I. sväzok mojej najnovšej práce¹ v znak neskonalej vďaky za všetko, čo Ste za naše oslobodenie vykonal a obetoval.

S výrazom hlbokej úcty sa Vám porúča: ,

K. A. Medvecký.

DOPIS

AÚTGM, f. T. G. Masaryk, sign. R-4, k. 396. Originál, rukopis.

a – Psáno na hlavičkovém papíře K. A. Medvecký, prepošt.

b – Dátace čiastočné predtlačena.

1 – Rozumí se první díl Medveckého práce. Viz MEDVECKÝ, Karol. *Slovenský převrat. Sv. I*. Trnava 1930.