

3. december 1938, Dobšiná.

Správa okresného úradu o hospodárskych, sociálnych a politických ťažkostiach štítnicko-slavošovskej doliny v dôsledku viedenského arbitrážneho rozsudku.

Situačná správa

O pomeroch štítnicko-slavošovskej doliny miestni činitelia predložili už memorandá vládnym miestam. Tieto memorandá neboli úplné a dosť systematické, ďalej zahrnujú rôzne problémy takým spôsobom, že administratívno-technicky nie je dobre možné, aby rôzne ministerstvá a ich odbory mohli poznať ich týkajúce sa dielcie úseky tejto doliny.

Tým cieľom po náležitom informovaní usiloval som sa túto správu zostaviť takým spôsobom, aby každý odbor, ktorému bude predložená, jednak získal prehľad o celkovej situácii, jednak mohol urobiť účelné opatrenia v správe navrhované.

Viedeňským rozhodnutím obce Štítник, Gočaltovo, Rozložná (notárstvo v Štítniku), Rožňavské Bystré, Genč, Rekeňa (notárstvo Rožňavské Bystré), Slavošovce, Ochtiná, Rochovce, Čierna Lehota (notárstvo Slavošovce), Roštár, Petrmanovce, Slavoška, Gecelovce, Markuška, Hanková (notárstvo Roštár) a Brdárka z notárstva Rejdová, spolu 17 obcí s 8.168 obyvateľmi, boli ponechané v Česko-Slovenskej republike. Južné obce štítnicko-slavošovskej doliny pripadli k Maďarsku.

Tým pre zmienených 17 obcí severnej časti doliny vznikli nasledujúce problémy:

Situácia po rozhodnutí

1. Spojenie železnicou cez Plešivec na Muráň, Dobšínú a Zvolen, ako aj spojenie hradskou zo Štítnika cez Rožňavské Bystré na Rožňavu a Dobšínú a cez Gočaltovo a Jelšavu na Muráň – Tisovec boli prerušené. Zbudli len spojenia poľnými a lesnými cestami Roštár – Petrmanovce – Nižná Slaná, Roštár – Hanková – Vyšná Slaná a Slavošovce – Kopráš – Chyžnianska Voda. Z týchto spojení „za najlepšie“ počíta sa spojenie na Vyšnú Slanú, po ktorom však jeden povoz odvezie najviac 4 q, vozu na mnohých miestach hrozí prevrhnutie, takže cestujúci musí vystupovať. Toto spojenie zo Slavošoviec do Dobšinej s dobrými koňmi trvá 5 – 6 hodín a prevádza sa skutočným trýznením zvierat. V snehu a za veľkého blata povozom nebude vôbec možné.

Za týchto okolností môžeme ustáliť, že spomenutých 17 obcí zostalo od sveta doslova odrezané. Dosah tejto dopravnej katastrofy ukazuje tá okolnosť, že dolina je eminentne priemyslová a ilustruje údaj, že zo stanic Slavošovce a Štítnik bolo naložené ročne 14.000 vagónov tovaru.¹

2. Továreň na papier účastinnej spoločnosti v Slavošovciach, ktorej účastiny má Moravská banka, účastinná spoločnosť v Brne, dňom 5. novembra 1938 zastavila prevoz vo svojej slavošovskej továrni. Továreň spotrebovala denne asi 10 vagónov uhlia, skoro 3 vagóny celulózy, ktorú odoberala z vlastného závodu v Gemerskej Hôrke a vyrábala denne 5 – 6 vagónov papiera. Zamestnávala 610 robotníkov zo Slavošoviec, Čiernej Lehoty, Rochoviec a menej z Ochtinej, Markušky a zo Štítnika. Teraz zamestnáva núdzovo 20 – 30 robotníkov.

Tu sa podotýka, že ako prostriedok k vymáhaniu ústupkov od maďarskej delimitačnej komisie môže byť použitá táto okolnosť. Celulóžka slavošovskej továrne v Gemerskej Hôrke, ktorá pripadla Maďarsku, spotrebuje mesačne priemerné 450 ton kyzu (pyritu), ktorý odoberala od Účastinnej

spoločnosti „Pyrit“ širokózové železo a medenorudné bane v Smolníku. Maďarsko by mohlo dostať pyrit z Jugoslávie, Talie a Afriky a je totiž odkázané na pyrit zo Smolníka tým viac, lebo pyritové zásoby v Gemerskej Hôrke už dochádzajú alebo došli.

3. Na odstúpené územie chodilo asi 250 baníkov z našich obcí doliny a to do baní Česko-moravskej zbrojovky v Rudnej, ktorá ich kúpila od štátu bezprostredne pred obsadením, ďalej do baní Rimamuránskej spoločnosti v Rudnej a v Rožňave. Títo baníci sú najviac z obcí Rekeňa, Rožňavské Bystré a Genč, pre ktoré baníctvo je hlavným zdrojom výživy, ďalej z Ochtinej, Roštáru a zo Štítnika.

Maďarské vojsko sice znovu povolilo, aby baníci chodili do Rudnej. Toto však nie je zmluvne zaistené a závisí len od benevolencie. Naši baníci dosiaľ nemôžu chodiť do Rožňavy. Do Maďarska chodiaci baníci stratili dávky nemocenského poistenia, lebo bratislavská bratská revírna pokladnica zakázala ich ošetrovanie tunajším lekárom, čo zvlášť zle postihuje rodinných príslušníkov baníkov.

4. Firma Dr. Szakáll a spol. magnezitový priemysel v Ochtinej tiež zastavila prevádzku. Pracovalo tam 30 – 80 robotníkov a tak stratilo priemerne chlieb 50 ľudí z Ochtinej. Dr. Szakáll býva v Číži, v Maďarsku. V súvisе s ním poukazuje sa ešte na bod 11 tejto správy.

5. Firma Baťa úč. spol v Zlíne prevádzala asi s 30 robotníkmi v Ochtinej a Rochovciach kutacie práce, ktoré boli zastavené. Ďalej štátne banské závody prevádzali kutacie práce asi s 20 robotníkmi v Ochtinej. Tieto práce boli zastavené ešte v auguste bežného roku.

6. Konečne zastavila prevádzku parná píla Vojtecha Lipplicha v Ochtinej, ktorá pracovala s 30 robotníkmi z Ochtinej a Roštára.

7. Doprava potravín – v normálnej dobe asi 5 ton denne – po terajších biednych lesných cestách bola takmer znemožnená. Tomu sa pomohlo tak, že vojenské a železničné orgány oboch štátov bez medzištátnej zmluvy vytvorili pre potraviny nákladnú dopravu ČSD po hradskej z Tisovca cez Jelšavu – Gočaltovo do Štítnika trikrát za týždeň. Táto doprava nie je však verejne vyhlásená, a preto niektoré firmy tovar, objednaný do tunajšej doliny, dodávajú len do Tisovca, odkiaľ železničiarri na vlastnú zodpovednosť dodávajú tovar znovu novými nákladnými listami. Týmto trpí istota dopravy a táto sa združuje.

8. Pre dolinu obvyklé dobytie jarmoky v Jelšave, Rožňave a v Plešivci sú ťažko dostupné a zbudli len 4 jarmoky v Štítniku. Podotýka sa, že štítnické jarmoky – za predpokladu peagnej dopravy pre odkúpený dobytok – majú veľký význam pre dolinu, lebo príhon dobytku z hronskej doliny dial sa lesnými chodníkmi a totiž štítnické jarmoky sú potrebné.

9. Dopravnou katastrofou doliny a jej obyvateľstvo aj v iných smeroch bolo postihnuté: nemôže odpredať svoje výrobky, takmer nemôže posilať svoje deti do stredných škôl, v prípade ťažkých nemocí alebo nutných operácií nemôže sa dostať do nemocnice.

10. Ústredná sociálna poisťovňa v Prahe prestala platiť do obcí tejto doliny starobné dôchodky a Zemská úradovňa pre poisťovanie robotníkov v Bratislave prestala platiť úrazové dôchodky.

11. Keď sa všetky opísané okolnosti razom zhrnuli na hlavu obyvateľstva, cítilo to ako katastrofu a si zúfalo. Keď k tomu uvážime, že obyvateľstvo je národne veľmi vlašné a ešte k tomu zahraničná agitácia maľovala mu situáciu za ešte horšiu, aká bola a za takú, ktorá sa dá napraviť len pripojením sa dolín k Maďarsku, nie div, že v dňoch 21. – 24. novembra 1938 prepuklo do nepokojov a vzbúr. Zdá sa, že zahraničná agitácia nepochádzala z úradných maďarských kruhov, naopak, susedné maďarské vojenské orgány vychádzajú nám s najväčšou ochotou v ústrety. Agitáciu riadil spomenutý Dr. Szakáll tým cieľom, aby svoje podniky, t. j. kúpele v Číži a bane v Ochtinej mal v jednom štáte. Pri týchto nepokojoch bolo zatknutých 11 osôb zo Štítnika, Roštára, Ochtinej

a Rekene. Horšie je, že asi 70 osôb, najmä z Ochtinej, Štítnika a Rekene skrýva sa v Maďarsku alebo v horách. Zatknutí a uprchlíci sú poľahky majú byť stíhaní pre trestné činy proti zákonu na ochranu republiky, najmä za rozširovanie výziev za pripojenie k Maďarsku, za násilie proti orgánom vrchnosti.

Dočasné opatrenia

Pán minister hospodárstva poukázal 100.000 Kč. a poukáže, koľko bude treba, na stavbu provizórnej cesty Roštár - Vyšná Slaná, prípadne Roštár - Nižná Slaná. Tieto práce dňa 28. novembra 1938 aj boli zahájené a podľa dispozície vyslaného zástupcu ministerstva hospodárstva pána hlavného technického komisára ing. Pavlíčka, ktorú učinil na mieste, nastúpi tam za dennú mzdu 18 Kč toľko robotníkov, koľko sa prihlási.

Slavošovská papierenň dňa 1. decembra 1938 vyplatila svojim robotníkom týždennú mzdu ako preddavok vo výške polovice vianočnej pomoci.

Ako bolo uvedené v bode 3., maďarské vojsko priateľsky povolilo, že naši baníci znovu chodia do baní v Rudníku. Do Rožňavy však nemajú povolené chodiť za prácou.

Ako bolo uvedené, bola zariadená doprava potravín.

Nutné opatrenia s cieľom zapojenia štítnicko-slavošovskej doliny do hospodárskeho života

1. Vzhľadom na pokročilosť jednaní o túto dopravu uvádzame ešte pre úplnosť do tejto správy:

Peážna doprava je najnaliehavejšou potrebou a jej zriadením bude vyriešená väčšia časť starostí. Treba však podotknúť vzhľadom na problematičnosť dnešnej osobnej dopravy lesnými cestami, ďalej vzhľadom na to, že provizórne spojenie na Vyšnú Slanú sotva môže byť hotové do jari a že definitívne spoje budú hotové snáď do dvoch rokov, je nezbytné, aby s Maďarskom bola dohodnutá peážna doprava osobná a nákladná:

a) železnicou Podkriváň - Lučenec - Plešivec - Štítnik

b) buď železnicou Chyžná Voda - Plešivec - Štítnik alebo autobusom a nákladným autom Chyžná Voda - Jelšava - Gočaltovo - Štítnik

c) Nižná Slaná - Rožňava - Plešivec - Štítnik

2. Tiež pre úplnosť sa uvádza, že pánom ministrom dopravy bolo rozhodnuté vybudovať hradskú Chyžná Voda - Slavošovce - Vyšná Slaná. Údajne sa uvažuje o stavbe železnice z hronskej doliny do Slavošoviec, k čomu sa poukazuje na už spomenutý údaj, že z doliny bolo dodané za rok 14. 000 vagónov tovaru.

So stavbou dočasného spojenia na Vyšnú prípadne na Nižnú Slanú treba pokračovať s najväčším možným urychlením.

3. S Maďarskom treba zmluvne zaistiť, aby robotníci z tejto doliny mohli pracovať v Rudníku a Rožňave v takom rozsahu, ako pracovali do 1. septembra 1938.

Treba sa postarať, aby títo baníci pracujúci v Maďarsku, mohli dostať u nás dávky nemocenského a vôbec sociálneho poistenia.

4. Magnezitové bane Dra. Szakálla treba súrne prevziať do nútenej správy a obnoviť prevádzku. V súvislosti s tým poukazuje sa ešte na bod 11. Nútenu správu bani a ich prevádzku najúčelnejšie by mohol obstaráť podnik štátnych bani spolu s pokračovaním v kutacích prácach, ktoré boli zanechané v Ochtinej.

5. Treba povoliť v Štítniku ďalšie 2 dobytčie trhy a v Slavošovciach 4 nové dobytčie trhy. Žiadosti sú už podané. Pre kúpený dobytok jarmočný treba zaistiť peágnu dopravu.

6. Potrebné je, aby Ústredná sociálna poisťovňa v Prahe a Zemská úradovňa pre poisťovanie robotníkov v Bratislave súrne ďalej vyplácali z neznámych dôvodov zastavené starobné a invalidné dôchodky.

7. Navrhuje sa, aby Ministerstvo pravosúdia dalo príkaz štátnemu zastupiteľstvu v Levoči, aby zastavilo trestné pokračovanie proti účastníkom nepokojov, pokiaľ títo boli zvedení. Jestli je trestné pokračovanie už pokročilé, odporúča sa amnestia. Individuálnym preskúmaním činov jednotlivých páchatel'ov dalo by sa ľahko zistiť pôvodcov, ktorí ľud zvedli a proti ktorým by bolo treba ďalej pokračovať. Pre tento návrh hovoria tieto dôvody:

Trestné pokračovanie pre politické delikty stráca na sile presvedčivosti, akonáhle je hromadné. Hromadné stíhanie bude ďalej znepokojsvať obyvateľstvo. Páchatelia vo veľkej väčšine dopustili sa činov v stave pochopiteľného zúfalstva a pod vplyvom agitácie, ktorá im nahovorila, že Maďarsko do slavošovskej doliny železničnú dopravu nikdy nepovolí a že jediná ich záchrana je pripojiť celú dolinu k Maďarsku.

Hlavný komisár politickej správy:
Koričanský

SNA, ÚRK, kart. 16, sign. B. 2. 2., inv. č. 38. Cyklostyl.

¹ Nová hraničná čiara určená viedenskou arbitrážou spôsobila komunikačné problémy aj v iných častiach južného regiónu:

Okresný úrad vo Zvolene 2. 11. 1938 hlásil, že „terajšia demarkačná čiara medzi Slovenskom a Maďarskom znamená pre komunikačné pomery na novom pohraničnom území krupinského okresu nasledujúce nevýhody: štátna cesta južnej magistrály, ktorá sa ťahne od obce Slatina do Pláščoviec a odtiaľ na Mackov vrch, je terajšou demarkačnou čiarou niekoľkokrát pretrhnutá, takže obce, ktoré sa nachodia v blízkosti tejto magistrály, budú celkom odrezané od terajších komunikácií smerujúcich na juh a ani po novej štátnej ceste následkom jej prerušenia nebudú prístupné. Týka sa to najmä obcí Hrušov, Čelovec, ktoré budú najviac postihnuté novou demarkačnou čiarou. Táto južná magistrála, ktorá čiastočne pripadne Maďarsku, pre Maďarsko nemá žiadny komunikačný význam, nakoľko spojuje jednotlivé obce v priečnom smere, t. j. pozul'ž hraníc od západu na východ. Maďarsko potrebuje cestné spojenie, ktoré smeruje od severu na juh“.

Nový okresný úrad v Lovinobani 26. 11. 1938 hlásil: „Z hradských spravovaných tunajším technickým oddelením v krupinskom okrese sú dnes všetky na území obsadenom maďarským vojskom a všetky komunikačné výhody sú na ich strane. Obec Hrušov malo doteraz dobré spojenie s vicinálnou cestou do Nekyjí. Dnes má jediné spojenie so slovenským zúzemím zjazdnu cestou len s povozom a kónským poťahom cez Táborisko do Drienového.“

Okresný úrad v Pukanci 21. 11. 1938 hlásil: „Demarkačná čiara je tak vedená, že hradská z Levíc do Šiah leží na maďarskom území až na úsek asi 4 km pri obciach Bory, Santov a Maďarovce. Spojenie Levice – Šahy Maďarsko nemá pre horeuvedené prerušenie.“ – SNA, ÚRK, kart. 16, sign. B. 2. 2., inv. č. 38.

5. december 1938, Budapešť.

*Odpoveď I. Csákyho, vedúceho Kabinetu maďarského ministra zahraničných vecí, česko-slovenskému vyslan-
covi M. Kobroví o výhradách maďarskej vlády k česko-slovenskému stanovisku týkajúceho sa vzájomnej výme-
ny obcí.*