

СТЕНОГРАФСКЕ БЕЛЕШКЕ ПРИВРЕМЕНОГ НАРОДНОГ ПРЕДСТАВНИШТВА СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА.

11. РЕДОВНИ САСТАНАК

ПРИВРЕМЕНОГ НАРОДНОГ ПРЕДСТАВНИШТВА

КРАЉЕВСТВА СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА

ДРЖАН 3. АПРИЛА 1919. ГОДИНЕ У БЕОГРАДУ.

ПРЕДСЕДАВАО:

Председник др. Драгољуб М. Павловић.

СЕКРЕТАР:

др. Јоца Манојловић.

Присутна сва гг. министри.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господо, отварам 11. састанак Народног Представништва.

Изволите чути протокол прошлога састанка.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ прочита протокол 10. састанка.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господо, има ли ко пита да примети на овај протокол? (Нема.) Прима ли се? (Прима.)

Изволите, господо, чути молбе, упућене Народног Представништву.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ саопштава ове молбе:

Молбу Петра Гајевића, учитеља из Д. Сабанте, срез крагујевачкога, да му се призна и уважи 29 година, проведених у служби учитељској у Македонији.

Молбу кућевласника града Котора, да им се опрости пореза од 1. августа 1914. до 31. децембра 1918. године.

Молбу Венпеслава Валента, држ. економа, округа битољскога, да му се уважи четири године, два месеца и 28 дана, проведене неуказне службе у указну службу.

Молбу Јоце Драгића, учитеља, за уважање учитељске службе у Босни за пензију.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господо, ове ће се молбе упутити одбору за молбе и жалбе.

Изволите чути два посланичка предлога.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ прочита предлог Адолфа Рибникара и другога

против криомчарења хране, стоке и сточне хране:

Zakonski predlog.

poslanca Adolfa Ribnikarja in tovarišev zoper tihotapstvo z živili, krmo in živino.

§ 1.

Kdor podvzame dejanja, ki po svojem namenu vodi do tega, da se predmeti, ki služijo posredno ali neposredno za preživljanje ljudi in živine, spravijo čez meje upravnega področja kraljevstva SHS, ako nima zato od pristojne oblasti dovoljenja, zakrivi kaznjivo dejanje tihotapstva

§ 2.

Ako se je izvršilo dejanje v špekulativne svrhe ali ako presega vrednost za izvoz namenjenih predmetov 500 dinarjev, ali ako se vrši dejanje brez ozira na vrednost predmetov organizirano ter v slučaju povratka, se kaznuje kot hudodelstvo z ječo od 6 mesecov do onega leta, pri posebno obtežljivih okolnostih od 1—5 let. Poleg tega se more izreči denarna kazen od 1.000—100.000 dinarjev.

§ 3.

V drugih slučajih tvori dejanje prestopak ki se kaznuje z zaporom do 6 mesecov s katerim se more spojiti tudi denarna globa do 10.000. dinarjev.

§ 4.

Obenem je izreči, da se predmeti ki se zasežejo ob izvrševanju tihotapstva ali pa se nabajajo sicer v posesti storilca, a je dokazano, da so namenjeni za izvoz, za zapadle v korist države.

§ 5.

Javni organi ki imajo po svoji službi skrbeti za prehrano, kakor tudi vsi prometni uslužbenci, čim naznanijo v svoji službi za označeno kaznjivo dejanje, so toga so krivi ako ne javijo svojega opazovanja nemudoma svoji službeni nadzorni oblasti.

§ 6.

Ta zakon stoji v veljano čim se objavi v Službenih Novinah.

§ 7.

Izvršitev tega zakona pristoji ministru za pravosodje v sporazumu z ministrom za notranje zadeve in z ministrom za prehrano.

Čast nam je predložiti Narodnom Predstavništvu zakon, ki kaznuje vsako dejanje, s katerim bi se omogočal oblastveno nedovoljen izvoz živil, krme in živine iz kraljevine SHS. Tihotapski izvoz blaga čez granice je eden največjih izrastkov medvojne družbe, ki pa postaja za našo mlado državo vsled svojih posledic tem bolj usodopolen, ker je naša kronovina obdana z državami, katerih življenski interes je podpirati za vsako ceno in z vsakim sredstvom izvoz našega blaga v kar največjih množinah. Razvoj razmer kaže, da smatrajo čim dalje bolj krščeni in nekrščeni tihotapci, ki naravnost preplavljajo naše ozemlje, za nekako kolonijo, katera naj bi bila določena zato, da se izsesa, izmozga in gospodarstvo že v kali uniči.

Sedaj tvori tihotapstvo pri nas ono največje zlo, iz katerega največ izvira zakotna in verižna trgovina, ono zlo, ki najbolj podpira nagomilavanje živil in navijanje cen, zlo, ki tako posredno najresnejše ogroža pretežno večino našega naroda, ustvarja pomanjkanje, gorje in nezadovolstvo. Četudi še ne spravlja v nevarnost obstoj države, vsekako neprijetno ogroža notranji mir in ovira naš razvoj in vspolet. Tihotapski izvoz živil, krme in živine pa spravlja v prav resno nevarnost tudi regeneracijo našega narodnega gospodarstva, moti in otežuje zlasti vzpostavitev rednega prometa in nam bi utegnulo zadeti smrtni udarec tudi na polju valutnega vprašanja.

Dosedanji zakoni in naredbe ne zadoščajo, da bi se resno moglo zatrei tihotapstvo, vsled česar je nujno potreben zakon, ki naj z vso strogostjo vpliva na nemoralno čutenje vseh onih, ki se nočejo zavedati svoje dolžnosti napram državi, zslati pa na ono vojnih spekulantov in oderuhov. Neobhodno je, da se tihotapstvo kaznuje kot zločin. Zakon mora biti tak, da zagrabi vse nesolidne storilce, da izpodnese temelje njihovega brezdomovinskega početja. Narod onaj vidi, da ima država najresnejšo voljo, zatrei tihotapstvo taku, kot vsako drugo hudodelstvo.

Zakon mora prisiliti v zasledovanje tihotapstva javne organe, ki imajo po svoji službi skrbeti za pre-

hrano, ter vse prometne uslužbence, ker je le tako mogoče, da bo uspeh boja proti tihotapstvu popoln.

V Beogradu, 1. aprila 1919.

Adolf Ribnikar
Dr. Kukovec
Ivan Kejžar
V Pribičević

Dr. P. Pestotnik
Voglar
Dr. Dinko Puc
Džamonja

Затим г. секретар прочита други предлог г. Илије Илића о накнади штете ратом причињене.

Народном Представништву.

Рат је оставио озбиљних и тешких последица и нанео штета нашим финансијама, нашем привредном газдинству, а Бугари су покушали начети наш народни морал и карактер. Многобројна села, или су у појединим деловима или у целини срушена, зиратна змљишта, плодне њиве и ливаде, митраљеским и топовским ђуладима, онкопима и маршевима изривена и ископана; стока, људска и сточна храна однета, успомене, предања и светиње оскрнављене. Осећа се општа пустош на свима пољима, свуда где се окренемо и бацимо поглед видимо другу Србију, сироту и пусту.

Не би се никад могло веровати да ће наш непријатељ, који се по својим научним и техничким проналасцима и резултатима, по мноштву великих умова и талената, убрајао у ред цивилизованих народа — повредити све основе међународног права и порушити темеље цивилизације вековима стваране и оличене у досадашњим умним и моралним тековинама.

Али се све то десило и ми по рушевинама нашим очима гледамо. Остаје нам да се после запрепашћености одамо послу око сређивања и рестаурирања свега што се да поправити и повратити.

Прикупљени су податци о општећењу нашег становништва, а знају се и финансијски извори, два услова за почетак рада на изради закона за репарирање материјалних штета причињених у овом рату, као продужењу балканског рата; с тога подносим Народном Представништву предлог, који садржи два одељка, први о мотивима и објашњењу унесених одредаба и резон њиховог постојања и други о самом законском тексту, који обухвата саме пове и оригиналне параграфе, остављајући да се сви стари поступци уреди по досадашњем судском поступку у грађанским парницама, грађанском и кривичном законнику за прекршај опште усвојених правних начела.

Празнине има попунити Државни Савет и Скупштински одбор.

Овај се закон распростире и на све територије нове наше Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца у колико има да се примени за штете панете непријатељском и савезничком војском.

Београд, 31. III. 1919. год.

Илија Илић,
нар. посланик.

Мотиви

за законски предлог о накнади штете ратом
причињене.

I.

У општем народном осећању и тежњи свих људи, да се угрожено право ревендицира и штета накнади, основа је закону, који се предлаже.

Право појединаца, као и посесија материјалних добара законом је заштићена. Њихова повреда у миру или рату даје права појединцима на повраћај и накнаду штете.

Ратна законодавства садрже такође одредбе, које предвиђају рестаурирање првацинства стања. Констатујући неизбежност рата и њихову историску нужност међународно право заштићује имовину. Ова општа начела усвојена су на међународној конференцији у Хагу 18. марта 1907. године, која у члановима: трећем, тридесетом, 31., 50. и 52. прописује забрану за уништавање имовине, колективне казне, реквизиције, и друге штете. Непријатељ, који би прекршио одредбе Хашког регламана биће дужан да да накнаду.

Одредбе међународног права засноване су на физиолошко-психолошким особинама појединаца и народа, синтеза дугогодишњег искуства. Одредбе предвиђају накнаду без обзира био непријатељ побеђен или победилац.

Из ових принципа само по себи се дегажира управо натура прва законска одредба, која би гласила: *сва штета у рату причињена мора се накнадити*, и друга: да сваки онај који је оштећен има права на накнаду.

II.

Ко има да плати накнаду штете?

На ово питање налазимо одговора такође у општем осећају народа и људи.

Нарушилац је дужан да да накнаду титулару поништенога правнога добра, а то су наши непријатељи Немци, Аустријанци, Бугари и Турци.

Али кад се има да приступи практичкој примени, онда се српски грађани имају обратити својој држави, мора се узети законска пресумпција, да је држава одговорна за накнаду штете.

Модерно друштво као културно-правна установа има разноврсне циљеве, али сви се у основи своде на рад за општи социјални напредак, па и рат било офанзивни или дефанзивни свака држава предузима по свом схватању и својој оцени, која може бити субјективна за опште добро.

Законска пресумпција о њеној одговорности за извршење штете јесте фикција.

Држава, као персонификација народа, има узвишени циљ, да брани свој интегритет и да унутра развија грађански живот. Све њене акције, па и рат конвергују том идеалу и зато су по правној теорији дозвољене, легалне. Примајући на себе дужност за извршење накнада, држава се у томе послу јавља као извршиоц воље свију.

Држава као морална личност може бити титулар права и посесор правног добра, и као таква бити и предмет грађанског потражиоца, али у овом случају не. Рат се води за све. Жалилац се овде јавља држави као јавној власти, која има да му накнади штету као члану заједнице, коју држава само представља и врши њене одлуке, с тога се и одговорност њена мора да моделира по прописима јавног и приватног права.

Прописи из грађанског закона и поступака не само што би били недовољни за нормирање новог реда ствари, но би било погрешно сматрати државу као грађански одговорну; с тога морамо узети нову основу, морамо модифицирати правно гледиште.

Реализовати накнаду само са гледишта позитивног закона, донело би користи појединцима, а интереси заједнице били би подређени.

Право је регулатор односа појединаца више с обзиром на одржање партикуларних интереса и оно управља своју акцију онде где су ти појединачни интереси повређени и кад су повређени, иначе оставља потпуну слободу.

То је поље уско. Индивидуалну слободу морамо жртвовати целини. Данас имамо праву пустош у свима правцима народне делатности. У питању није више сада појединац ни народ и социјални живот групе. Дужност је наша, да уништени културни, привредни и трговачки живот повратимо у колико се то може, а то ћемо учинити ако се сви посветимо заједници и ако наше посебне интересе њој потчинимо.

Кад питање о накнади штете не може бити само правно но и економско и социјално, онда се оно и не може решити са гледишта постојећих одредаба у грађанском закону и поступку. Оно мора бити постављено на ширу базу и његове одредбе морају да се конформирају тој новој погодби.

По правним схватањима накнада је еквивалент за претрпљену штету и она се даје у новцу по процењеној вредности оштећеног добра. Али интерес заједнице није у томе да се појединцу да накнада у новцу, но да се поврати имовина у пређашње стање. Појединцу, можда би, према новоствореним погодбама, било много рентабилније да прими накнаду у новцу, али то није у интересу друштва, које такође тражи да се користи. Инсталације и радioniце донос користе и појединцу, али и заједници. Као што је такође од општег интереса да сваки има свој ранији дућан и кућу, и ако би можда у моменту за појединца било корисније и боље да располаже одређеном сумом новца.

С тога стајемо сада на друго гледиште противно индивидуалистичком, и тражимо накнаду као довољну за обнављање предмета, што ће бити један од елементарних закона о накнади, да се покаже доказ о подизању етаблисманана и питање о редукацији накнаде за реконструисање добра. Уништени предмет мора се обновити у стању потпуне способности за рад и експлоатацију. На место старе куће сазидана нова, тако је и са дућаном и другим зградама. Нова реконструкција изискује веће трошкове, који прелазе суму вредности старог предмета. Зато се и покреће питање о редукацији суме, која се одмах у почетку мора дати сваком појединцу.

Кад би у погледу решења овог питања стали на правно гледиште, онда би потражилац имао да прими вредност порушеног добра у времену за обнављање истог. С тога се приступа другом принципу: да се накнада потребна у висини суме за потпуну реконструкцију с правом државе да доцније тражи вишак вредности.

За доказивање постајања штете и оцене вредности, морају се донети специјалне одредбе и оне се морају разликовати од одредаба у грађанском закону и грађанско судском поступку, како по форми решавања тако и по могућности извршења у финансијској моћи државе, да све накнаде сразмерно и једнако изврши.

III.

Шта се разуме под ратном оштетом.

У ред ратних оштета спадају штете проузроковане у рату и поводом ратних операција. У делокруг ратних оштета не долазе оштете, које су причињене добру било влашћу приватних лица или више силе.

Даље штета мора бити проузрокована на покретним и непокретним добрима у друштвеном саобраћају.

Штета мора бити материјална.

Штета мора бити проузрокована од непријатељских војска или непријатељске власти

Ту долазе поред разрушавања зграда и све врсте намета као: контрибуције; порезе, реквизиције и сви остали намети, којима буду подвргнути појединци или корпорације.

Морална лица могу тражити онако исто накнаду штете као и физичка, јер морална удружења и корпорације као: општине, заводи новчани, добротворна друштва имају имовину као и физичка лица, ако се штета докаже треба да се и исплати.

IV.

После општих постављених начела у § I.—III. позабавићемо се питањем: како има да се конструише нов закон о накнади штете у специјалним одредбама.

Прва би одредба била: ко има да досуђује накнаду? Одговор је: Специјални судови устављени искључиво за овај посао.

Изборни судови, који имају добру страну за решавање оваквих питања, овде се не би могли применити. Накнада штете после рата има да се изврши брзо и одлучно. Састав изборног суда је спор и несигуран. Да би се у ове специјалне судове унела добра страна изборних судова, потребно би било да у наименоваоцу судије узму учешћа и држава и самоуправни тела. Чланови самоуправних тела, као познаваоци конкретних случајева послужили би овим судовима, као једна врста поротника у давању података за сазнавање сушних спорова.

Ми би дали првенство судским органима као стручним за решавање свих предмета, где је потребна брза процедура и навика за доношењем одлука, које ће и поред других примена имати карактер судских одлука и бити засноване на коментарисању и тумачењу одредаба из приватног и јавног права.

Таквих специјалних судова треба да има онолико, колико и срезова. Њихов би састав овако изгледао: Председник и један судија, а из судске струке један из административне струке, један члан одбора оног општинског суда, који је надлежан за решавање спорова из своје општине и пети члан среског одбора онога среза, у коме се налази срески суд.

Четири члана овога суда били би стални, а петог члана општинског суда позива председник суда онда, када су на решавању спорова из атара његове општине.

Надлежност судова.

Ови судови надлежни би били да решавају правна и фактична питања.

а) Правна:

да одлучују о способности лица за рекламирање штете као и за доцније заступање н. пр.:

о заступању малолетника о правној вредности добра и т. д. као и за сва остала чисто законска добра.

б) Фактична:

Основ за решење фактичног питања био би: У основи доказа за постојење штета у оцени протокола комисије о вредности предмета, за који се штета тражи; о начину како ће се обновити покретна или непокретна ствар. Даље одређивање рока у коме има да се изврши накнада штете и да се репарира предмет. Услови под којима би се имало извршити репарирање; ако би постојало ослобођење од обнове; онда би и оно имало да се назначи и та околност, у ком би року потраживалац имао да накнади држави вишак вредности за реконструкцију добра.

Министар Правде дужан је да објави састав судова и почетак њиховог рада.

Потрошиоци, који по овом закону имају право на накнаду, дужни су да се јаве суду са актом у коме има да поднесу писмене доказе и именују сведоке, основ тужбе није битни услов. Суд не може да одбаци тужбу као неуредну. Пријавник је дужан да исправи све законске недостатке у присуству молиоца. Рочиште се не сме одбаћати због недостатка писмених доказа. У апелацији се могу подносити нови докази. Пре рочишта за расправу главне ствари, суд ће наредити процену штете по поступку, који ће прописати Министар Правде у сагласности са Касационим Судом.

Право грађана за тражење накнаде штете застарева за 6 месеци од дана могућности подношења тужбе.

Рок за жалбе је 8 дана од дана саопштења одлуке.

Министар Правде према сакупљеним подацима одредиће судовима рок за свршавање послова.

Судови су независни у извршењу пресуде, али за рад одговарају Министру, као и остали чиновници грађанског реда.

Један виши суд састављен из Касаације, Апелације, Државног Савета и Гл. Контроле треба да постоји, који би у последњем степену имао да касира предмете по жалби државног заступника или приватног лица пресуде нижих судова. У надлежности тих судова имала би да дођу правна питања, повреде законских одредаба, прекорачење надлежности и т. д.

Исто тако треба да постоји и једна виша комисија, састављена из правника свију струка, Државног Савета, Народне Скупштине, Индустријске, Трговачке и Занатске Коморе.

Надлежност ове више комисије била би, да у пленарној седници изради општи нацрт за оцену свију разорених предмета, а у појединим

одсецима да касира правна питања донета од комисија.

Докази.

Правосуђу треба да буде циљ, да у свима процесима пронађе и докаже истину.

Кривичном правосуђу постављено је широко поље за употребу доказа — писмених и усмених — као и начин употребе тих доказа.

Цивилном правосуђу то је поље у толико сужено, што се појединац мора да саображава како врсти доказивања, тако и начину и времену употреби доказа.

По нашем грађанском поступку, ако се у једном спору једна врста доказа употреби, друга је искључена. Докази се не могу допуњавати а морају се поднети на време законом одређеним.

Ова ограниченост доказаних средстава чини, да је у грађанским парницама супсумирана и подчињена истина вештини и обучености парничара, тако да се врло често дешава да парничар без доказа надјача парничара са доказима, вештом употребом и манервисањем законских одредаба. Једно са ових разлога, а друго и зато, што предмет за накнаду штете ратом причињену долазе у делокруг јавног права, ову теорију ограниченог доказивања, треба потпуно напустити, па усвојити гледиште, да је сваком парничару на сваком рочишту слободна употреба законских доказа, а судијама се оставља оцена њихове вредности.

За ове конкретне случајеве; морамо се послужити искуством из ранијих година. Како је рат уништио многе писмене исправе, мораћемо се служити усменим доказима — сведоцима. Ну, како су сведоци за многе случајеве неспособни да даду правилну оцену, било зато, што су неспособни да правилно оцене ствар, било зато што су подложни утицају средине, то морамо класифицирати сведоке по њиховој интелектуалној и моралној вредности.

У првом моменту морамо поклонити вере свима лицима, који су се у даном моменту на лицу места нашли по званичној дужности као: чиновници, самоуправни органи, председници судова, кметови, одборници, учитељи и свештеници и уопште они јавни службеници, који су положили заклетву; затим службеници јавних корпорација, приватних удружења, који би имали да утврде факта из круга њиховог рада. Сви побројани имали би по својој вредности доказивања да претходе приватним грађанима.

Све сведоке има да се оцењују поротски према свима околностима и моментима.

Писмени докази, уверења надлежних лица, званични изводи и све остало судиће се по грађанском поступку.

То би биле све специјалне одредбе, које би могли предвидети за нов закон о накнади штете.

Други одељак.

Пројект закона
о накнади штетаратом почињених.

ГЛАВА ПРВА.

Опште одредбе.

Чл. 1.

Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца изјављује готовост и солидарност у интегралној накнади штете свима својим држављанима.

Чл. 2.

Појам о накнади штете садржи и овај закон, обухвата следеће облике штета:

а) Непокретна добра делом или у целини уништена, као: куће, дућане, магаци, радионице, фабрике; све споредне зграде — стаје, амбаре, кошеве, штале и т. д.

б) Разривене и ископане њиве, поља, ливаде, упропаћени виноградни, исечени забрани и воћњаци.

в) Однета или реквирирана стока крупна или ситна, земљоделске справе и машине и занатлишки алати и оруђа. Даље, покућанство, кујнеке ствари и одело, као и сточна и људска храна.

г) Ратне контрибуције, порезе и новчане казне.

Чл. 3.

Штете се накнађују, ако су причињене у границама Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, без разлике народности, као и јесу ли причињене од српске, непријатељске или савезничке војске.

Чл. 4.

Право на накнаду имају сви грађани Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, као и морална лица: Окрузи, срезови, општине, задужбине и друге установе.

Чл. 5.

Штета мора бити извесна — доказана, материјална и директна у рату и за ратне циљеве причињена.

ГЛАВА ДРУГА.

Установе.

Чл. 6.

За процену и установу штета установљавају се комисије и судови.

Комисије су дужне да процене штете по пријавама на лицу места. За штете до 1000 дина доносе одмах своју одлуку, која је извршна, а преко 1000 дина издају молиоцу протокол оцене.

Судови су надлежни за штете преко 1000 дина. Њихове одлуке до 5000 дина су извршне, а преко ове суме шаљу се акта вишем суду по жалби интересоване стране.

Виши Суд, који се установљава у Београду специјално за ове спорове суди у највишој инстанци и фактична и правна питања.

Чл. 7.

При сваком суду постоји један државни заступник, који брани државне интересе и може се са парничним странама равнати.

Кад суд прими пријаву потражиоца, упућује је државном заступнику, који позива и са слушава молиоца по тражењу. Ако се не постигне равнање, враћа суду акта на даљи поступак.

Чл. 8.

Ближе одредбе о саставу комисије и суда, као и њиховом поступању одредиће комисија састављена од Министра Правде, Председника Касационог Суда и по једног Начелника Министарства Привреде, Финансије и Унутрашњих Дела.

Чл. 9.

Пре него што комисије приступе своме раду једно више тело састављено из 5 Народних Посланика, 3 члана Државног Савета, 2 члана Касације и 2 члана Главне Контроле, а према већ сакупљеним подацима категорисаће поједине штете, ради правичнијег и једнообразнијег оцењивања оштете.

ГЛАВА ТРЕЋА.

Поступак.

Чл. 10.

За извиђање и изрицање пресуда по обим споровима комисије и судови управљаће се по одредбама грађанског судског поступка, грађанских парница Краљевине Србије, у колико овим законом нису измењене.

Чл. 11.

У свакој пријави морају се назначити категорије оштета подвојено, морају се поднети докази, одредити вредност тражења, изјавити да ће се заклетва положити на тражење, као и обавезати се, да ће се примљена отштета употребити на репарирање уништеног предмета: куће, дућана или куповину стоке, алата и т. д.

Ако молиоц из важних разлога не може да обнови уништену имовину, онда је дужан да то наведе у пријави и да тражи разрешење од ове обавезе. Суд је дужан да и по овом питању донесе одлуку.

Чл. 12.

На рочишту је дужан присуствовати и државни заступник. Рочиште се може одложити само једанпут и то код важнијих и неодложних узрока.

Чл. 13.

За доказивање свога потраживања суд је дужан примити све врсте доказа, које ће слободно ценити по своме убеђењу.

Чл. 14.

Суд доноси своје одлуке у виду пресуде, коју саопштава парничарима, а не издаје их у препису.

Чл. 15.

Спорно питање о својини предмета не зауставља тражења накнаде штета.

ГЛАВА ЧЕТВРТА.

Специјалне одредбе.

Чл. 16.

Накнада се даје у циљу потпуног рестаурирања добра, и ако би требало, а према скупљим ценама, дати већу суму, но што је вредео предмет у времену уништаја.

Чл. 17.

Свака дажна пријава кажњава се затвором од једног месеца до пет година и новчаном казном од 2—3000 динара.

Чл. 18.

Кривоклество, лажно сведочење кажњавају се по казненом закону.

Чл. 19.

Пријаве и жалбе по овим предметима не подлеже плаћању таксе.

Чл. 20.

Овај закон ступа на снагу, кад га Краљ потпише, а обавезну силу добија кад се обнародује.

Трећи одељак.

II.

Упутства

за практичну примену овог закона.

Многобројност конкретних случајева и њихова разноврсност изискују да се закон про-

прати специјалним побудама, како би се судије у даном моменту могле лакше и брже да нађу.

За нас је потребно коментарисање и објашњење, а за земљоделца нарочито, јер су они као привредна грана за нас и најваљнији.

а) За пољопривреднике.

Српским пољопривредницима треба набавити стоку и све потребне алате за обделавање земље и чувања стоке.

Треба им дати толико хране, колико је потребно за једногодишње издржавање.

Нарочито подвлачимо потребу, да се нашим пољопривредницима накнади штета.

Ми имамо 80% земљоделаца и сви су ситни сопственици. 48% земљорадника је својинар са количином зиратног земљишта испод пет плугова или три хектара; 20% располаже својином испод 10 хектара, а остатак је 12% више од 10 па и 20 хектара. Закључак је, да ситни сопственик пољопривредник може успешно да обделава земљу само плугом и стоком; машином може да сврши само један део понеких послова, и то само могу становници у равници. У брдским пределима немогуће је за вршидбу жита употребити машине.

Као што је одбрана отаџбине у сељаку, тако је и економски живот у њему: он је ратник и радник. Поред губитака драгоцених живота својих синова, српски је сељак наоружао, спремио и издржао српског војника у петогодишњем рату.

Оскудна у транспортним средствима и храни Српска Војна Управа реквирирала је сву стоку српском сељаку, као и сву сточну и људску храну, тако да је он данас остао лишен најпотребнијих средстава за живот.

Да би се оваквом стању нашег сељака притекло у помоћ, потребно је да се при нашем уласку у земљу образују комисије, које ће сваком пољопривреднику, који нема стоке, одмах му дати пар волова или коња са потребним алатом за обделавање земље, а који то имају — не.

Пошто је дедуцирано из свега до сада наведеног, да у рестаурирању материјалног живота српског народа, мора се поћи у првом реду од српског сељака, на ком се мора највише милити и њему да се првенствено накнади сва штета, без обзира на испуњавање прописних формалности за доказивања постојања штете и општењих предмета способних за накнаду. Доказ је у општем нашем сазнању и сазнању свих савезника, да је српски сељак ратовао, да је свака сеоска кућа изгубила својих синова и поднела све материјалне жртве, које су од њега тражене и које су се код њега једино могле наћи. Трговац, занатлија и чиновник у мањој је мери

учесник у овом рату као војник, а још мање је учествовао давањем материјалних потреба у храни и стоци, јер по својим занимањима таквим потребама не располажу.

Исто тако не треба водити рачуна, је ли стока уништена или реквирирана од непријатељске, савезничке или наше војске. Главно је да је сељак лишен своје имовине за рат и поводом рата.

У опште мора се стати на једно гледиште, да се накнада врши сваком сељаку, сваком сеоском домаћину и пољопривреднику.

Само тако може се очекивати да се окрепи српско племе и да се оспособи да на рушевинама старог живота сазида лепшу будућност свога подмлатка.

Специјално сем непокретности зграда, стоке и т. д. има да се накнади и следеће:

1. Пољопривредне справе.
2. Стока за рад и приплод.
3. Намирнице пољопривредне, смештене у житницама и амбарима.
4. Непожневени принос.
5. Необрани виногради.
6. Воће и потребе.
7. Расади.
8. Земљиште оштећено у борби и ратом.

Све ове оштете треба накнадити у времену учињене штете.

б) З а н а т л и ј а м а.

а) Истима треба набавити потребан алат и материјал.

б) Ово исто тражим и за раднике.

Оба ова рада по имућству оба једнака заслужују накнаду интезном учешћу у рату.

За српске пољопривреднике давање накнаде штете има специјални карактер.

За пољопривреднике узећемо начело социјалне солидарности и социјалне помоћи, одступајући од општег усвојеног начела, да се накнада даје само ономе, који утврди да је претрпео штету у рату.

На ово нас нагоне рационални разлози: да се наша пољопривреда као и сточарство подигне, јер наш народни живот без тога се не може обновити.

Са ових истих разлога, треба накнадити нашем земљоделцу, а и свима осталим грађанима, занатлијама и трговцима све реквириране ствари и стоку, дозвољавајући широку употребу доказног средства па у недостатку писменог доказа примити и усмене: сведоке и клетву.

Српска државна управа није се побринула, да на случај рата, донесе закон о реквизицији са одредбама за предмете као објект реквизи-

ције и квантитета, као што се није предвидело ни изузеће сиромашних класа. У недостатку закона, војне власти реквирирале су све и потребне и непотребне предмете, било за војску или луксузнији живот војних старешина и то на начин противан Уставу.

Ред накнаде био би овакав:

1. Исплата стоке и земљоделских справа и занатлиског алата.

2. Порушене куће, стаје, амбари, кошеви и друге уз кућу потребне зграде.

3. Оштећене њиве, поља, забрани и друге непокретности.

4. Оштећење кухињских ствари, кућњег намештаја, покућанства, одећа и друго; за овим долазе остале исплате за разноврсне потребе које се овде не могу набрајати.

То су у главном одредбе и упутства непотпуна, али мислим да могу послужити као градиво за један потпунији закон.

Београд, 1. Марта 1919.

Илија Илић,
народни посланик.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господо, ова ће се два предлога упутити одбору за оцену умесности посланичких предлога.

Изволите чути молбе за одсуства.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ саопштава молбу Народног Представника др. Рикарда Крауса за 14 дана одсуства.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Одобрава ли Народно Представништво тражено одсуство? (Одобрава.)

Изволите даље чути две интерпелације.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ саопштава ове интерпелације:

1. Интерпелацију Ј. Гостинчара, Франа Смодеја и друг. на г. председника Министарства, г. министра исхране и обнову земље и на г. министра саобраћаја о прехрани.

2. Интерпелацију Славка Хенча и другова на г. министра војног и морнарице, због распродавања аутомобила као ратног плена.

(Ове интерпелације види на крају седнице.)

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Ове ће се интерпелације упутити дотичним министрима.

Изволите чути неколико извешћа госпде министара о одговорима на интерпелације.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ саопштава ове одговоре госпде министара:

1. Одговор г. министра саобраћаја на интерпелацију г. Пестотника и другова о слабој

контроли на возовима између Љубљане, Загреба и Београда и Загреба-Сарајева, да ће одговорити првог наредног четвртка, према решењу Министарског Савета.

2. Одговор г. министра унутрашњих дела, да ће на интерпелацију г. Васе Кнежевића и другова о забрани социјалистичких зборова у Банату и Бачкој одговорити, чим буде стављена на дневни ред и

3. г. министра унутрашњих дела, да ће на интерпелацију г. Васе Кнежевића и другова о конфискацији »Гласа Слободе« одговорити, кад буде прикупио податке.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господо, изволите сад чути једну оставку.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ прочита оставку Народног Представника др. Карла Трилера на посланички мандат, која гласи:

Beograd, 31. marta 1919.

P. n.

Predsedstvo Narodnog predstavništva

Beograd.

Ker mi drugi javni posli ne dopuščajo dalje bivanje izven Ljubljane, sporočam udano, da z današnjim dnem

odlagam

svoj mandat v Narodnem predstavništvu.

Z odličnim spoštovanjem:

Dr. Triller s. r.

narodni poslanec.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Ова ће се оставка упути Верификационом Одбору.

Изволите чути извештај Верификационог Одбора.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ прочита извештај Верификационог Одбора, да је накнадно послата пуномоћ г. Марка Даковића и г. Марка Матановића без икаквих протеста и као таква сматра се као уредна и неоспорена.

Извештај гласи:

Народном Представништву.

Верификациони одбор примио је накнадно пуномоћја г. Марка Даковића и Марка Матановића из Црне Горе.

Пошто против избора и пономоћја ових посланика није поднета никаква жалба и пошто се њихова имена налазе као изабрана у решењима надлежног бирачког тела црногорске Народне Скупштине, то верификациони одбор једногласно закључује, да се пуномоћја г. посланика Марка Даковића и Марка Матановића имаду сматрати као уредна и неоспорна.

Предлажемо стога, да Народно Представништво прва пуномоћја огласи за неоспорна.

У Београду, 31. марта 1919.

Председник
верификационог одбора
Д. Пећкић.

Секретар
Кризман.

Чланови:

Б. Ј. Поповић,
Н. Петровић, Др. Лончар,
Душан Томашевић, Урош Ломовић,
М. Мажурић. с. р.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Изволите чути један поздрав.

Секретар др. ЈОЦА МАНОЈЛОВИЋ прочита поздрав из Мохача, који гласи:

Народној Скупштини
Београд,

Мохач.

Срби Шокци из Градова, Пелуја и Околице сакупљени на великом народном збору у Мохачу 30. III. ов. године, шаљу Народној Скупштини срдачне поздраве и моле је да прими на знање да овај збор у данашњој резолуцији захтева присаједињење Србији заједно са градовима Печујом и Мохачом и Околицом као и да се већ оставе на својим положајима.

За Одбор
Председник Збора
Др. Тодор Андрић.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Реч има народни посланик господин Никодије Милетић, да стави једно питање.

НИКОДИЈЕ МИЛЕТИЋ: Ми смо, господо, зашли у једну неправилну радњу. Седнице скупштинске за интерпелације предвиђене су специјално за извесне дане. Да би се тај посао на тај начин могао успешно обавити закон тражи, да се она обична процедура, коју имаду да прођу дотични акти у седницама скупштинским пре дневног реда не врши и тражи, да се одмах пређе на дневни ред без обзира на претходне послове. О том јасно говори чл. 90. а) у другој тачки, која гласи: »На седницама, које су одређене за претрес интерпелација, тај претрес одмах почиње прелазом на дневни ред.« То је ради бржега посла и ради бржег свршавања послова, за које су одређене те седнице.

Зато молим господина председника, да се у будуће не ради, као што се је сада радило, него да се поступа по пословнику. (Приговарања.)

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господине посланиче, тако је по чл. 90. а). Тај чл. се међутим позива на чл. 67., који је

тако нејасно редигован, да даје право, да се овако ради, као што смо данас радили. По чл. 67. апсолутно нема изузетка. То је ствар праксе. Практиковало се је тако, као што ви кажете, али по чл. 67. може се практиковати и овако, као што смо данас. Мени је посве свеједно. Извесна господа посланици изјавили су жељу, да се поступа по члану 67., а у члану 67. нигде не стоји, да се одмах има прећи на дневни ред, већ се само ограничава време, колико то треба да траје, колико ови послови треба да трају пре прелаза на дневни ред.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Има реч г. Стојан Костић.

СТОЈАН КОСТИЋ: Имам два питања на г. министра финансија и желим, да ова питања учиним — иако г. министар финансија није присутан овој седници — а г. председника молим, да му их изволи доставити, те да ми г. министар на првој наредној седници одговори.

У исто време изјављујем, да је г. министар финансија у смислу пословника обавештен о томе, да ћу данас упутити му ова два питања и по томе требао је, да буде присутан седници.

Прво је питање ово: Краљевска српска влада за време свога бављења на Крфу — почев од друге половине 1916. године — давала је велике кредите, из којих се је преко Српског друштва »Црвеног Крста« и створеног извештајног бироа при Црвеном Крсту у Женеви слало плате и пензије чиновништву осталом у Србији, а такођер из тих кредита слата је инвалидска потпора и помоћ војничким и осталим невољним породицама у окупираној нашој отаџбини Србији.

Истим путем преко извештајног бироа у Женеви и многа друга избегла приватна лица слала су новчано издржање својим породицама у Србији.

Главна војна аустро-угарска окупациона управа дозвољавала је, у колико ми је познато, да се приспели новац предаје свима адресатима у оном делу Србије, који су Аустријанци посели и држали.

Али бугарске окупационе власти нису хтеле допустити, да се послати новац предаје лицима, којима је упућен у оном делу Србије, који је био под њиховом — бугарском управом.

Против таквих безпримерно нечовечних бугарских поступака улагани су протести и по некад су бугарске власти допустиле или саме вршиле испоруке тих новчаних пошиљака, но то је било у врло малој мери тако, да се поуздано може тврдити, да ни десети део приспелог новца у Бугарској није предат онима, којима је упућен.

У томе је Бугаре затекла капитулација њихове оружане силе и велика сума новца, послатог из Швајцарске неколико милијуна ваља да остало је код бугарске државне власти или њихових банака.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господине посланиче, то није кратко питање, већ дугачка мотивација.

СТОЈАН КОСТИЋ: Ја морам, да образложим своја питања, да би господин министар знао, на што да одговори.

Стављајући ово питање, молим г. министра финансија за одговор и обавештење, да ли је што предузимано за истраживање овог заосталог новца код Бугара и у опште шта мисли у овоме учинити; хоће ли се тај новац предати онима, којима је намењен био, као и то, може ли г. министар казати, колика је отприлике сума остала код Бугара и у каквој ће се монети сада тај новац примити?

Друго је питање ово: Инвалиди и инвалидске породице наших храбрих бораца престали су примати редовну своју инвалидску помоћ, мислим од октобра месеца 1915. године, од када је почело повлачење наше војске и евакуација наше државне управе; дакле три године и нешто више.

За то питам г. министра и молим, да ми изволи одговорити, да ли је и како регулисано издавање инвалидских потпора инвалидима и породицама инвалидским за оно време, за које им та државна помоћ није могла бити исплаћивана услед окупације наше земље и евакуације наше.

Са нешто мањом разликом у истом се стању као и инвалиди налазе и чиновници, пензионери, учитељи и други службеници, заостали у Србији, нарочито они, који су били у крајевима, које су Бугари држали. За то молим, да г. министар каже нешто и о регулисању њихових припадљивости за раније време.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Ваше ћу питање доставити г. Министру. Има реч г. Антон Кристан.

Poslanec Anton Kristan: Gospod predsednik! Pripetilo se je v zadnjem času već slučajev na naših železnicah, katere je treba nujno odpraviti. Prosil bi gospoda predsednika, da varuje narodne poslance, da bodo mogli mirno potovati in da jih ne bodo nadlegovali in inzultirali razni stražniki, oficiri in vojaki.

Ko smo se dne 28. marca vozili iz Zemuna proti Zagrebu, je prišel na postaji Inžija v naš kupe, v katerem smo sedeli dr. Kukovec, Čobal, jaz in dva kurirja, nek narednik, Miloš, kakor smo pozneje zvedeli, in zahteval prostora še za dva potnika. Na ugovor, da je prostora samo za enega potnika, nam je zaklical: „Šulite!“ Ko smo ponovno protestirali proti

njegovi zahtevi ter mu povedali, da smo poslanici in kurirji, nas je osorno napadel: „Što meni do toga, ja kurirje, poslance in ministre z batinami kuriram“. Kmalu je v spremstvu dveh vojakov v polni opremi privedel kmečki par (moža in ženo). Da ni kmet sam spoznal, da ni v tesnem prostoru več prostora nego za eno osebo in da vsled tega ni odšel ven — ne vem, do kakšnih spopadov bi bilo prišlo. Gospod narednik Miloš — piše se menda za Novakovića — je razbil še okno ter opsoval več drugih potnikov, med njimi kapetana naše jugoslovanske vojske.

Precej enak slučaj se je pripetilo poslancem dr. Pogačniku, dr. Schaubachu, Sušniku in drugim 21. marca tudi na postaji Inžija. Tam je vstopil v kupe zopet nek podporočnik z imenom Milan Cvetković ter izjavil, da je v kupeju prostora še za enga potnika in sicer med poslancem Sušnikom in ing. Kosmačem. Na ugovor, da so vsi prostori zasedeni, je enostavno dvignil ročno oporo, češ tu je prostor še za enega. Ko so gospodje protestirali proti takemu počenjanju, je zavihтел pasji bič, češ da je on tu gospodar in da dela, kar sam hoče. Upil je: „Šutite! Hoćete v zatvor?“

Ko smo se v ponedeljek vozili skozi Vinkovce, so vdrli v voz, kjer smo se nahajali samo poslanci, med njima Medaković, Špinčić, Gjalski itd., vojnaci z nasajenimi bajoneti ter se poslancu Špinčiću grozili z revolverji in bajoneti.

Gospodu Šurminu se je pripetilo, da so mu pometal v Zemunu prtljago iz voza. Tako se je dogodilo poslancu Čobalu in Kejžarju v Zagrebu.

Gospodje, to so slučaji, kakršni se ne smeje več ponoviti. Če mi Slovenci potujemo v domovino, se vozimo celo noć in pridemo šele drugi dan enkrat po noći domov. V Zagrebu ne dobimo niti sobe, niti priložnosti, da bi se mogli umiti, ter smo torej pač upravičeni zahtevati, da nas vsaj puste v miru potovati. Seveda velja to tudi za civilne potnike; o šikaniranju teh bo treba vložiti posebno interpelácijo.

Prosim gospoda predsednika, naj pove, kaj misli ukreniti, da se taki slučaji ne bōdo več ponavljali, da se bodo poslanci lahko v miru vozili domov in da jih ne bodo več šikanirali in maltretirali razni stražniki, vojnaci in oficirji, ker to ne gre, da bi sploh vojnaci v silo vdirali v vozove, razbijali šipe in insultirali mirne potnike.

Prosim in vprašam gospoda predsednika, kaj misli v tem oziru storiti?

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господо посланици, та су ми факта непозната, али ја ћу скренути пажњу Влади о томе и замолићу је, да узме у заштиту имунитет Народних Представника. Само молим господина посланика, да ми се изволи о овоме обратити једним актом.

Има реч господин Кристан.

Poslanec Anton Kristan: Jaz sem hotel gospoda predsednika samo prositi, da bi ukrenil vse potrebno, da bi se narodni poslanci na potovanju ne maltretirali in šikanirali. Povem mu, da sem bil na postaji v Zagrebu sam pričā, ko je vojak ubogi ženski plunil v obraz. To so razmere, ki se ne smejo več trpeti in ki jih je treba na vsak način odpraviti. Treba je ukreniti vse potrebno, da se bodo poslanci vozili kakor ljudje in da se ne bodo šikanirali od surove soldateske.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господо, прелазимо на дневни ред, али пре но што пређемо на дневни ред молим, да вам се саопшти извештај одбора за оцену предлога закона о изменама и допунама у закону о обустави извршења и обезбеђења као и тока рокова од 29. јуна 1914. године.

Изволите чути господина известиоца.

Известилац ПЕРА ЈОВАНОВИЋ чита извештај одбора, који гласи:

Народној Скупштини.

Одбор за оцену предлога Закона о изменама и допунама у Закону о обустави извршења и обезбеђења као и тока рокова, од 29. јуна 1914. год. прегледао је предати му пројекат и мишљење Државног Савета, па је, према учињеним примедбама, на које је пристао г. Министар Правде, нашао да треба предложити Народном Представништву на усвојење следећи:

Закон

о изменама и допунама у Закону о обустави извршења и обезбеђења, као и тока рокова, од 29. јуна 1914. год.

Члан 2. мења се и гласи:

Члан 2.

а) Сви постојећи (текући) закупи станова и зграда у опште, конституисани пре или у току рата, без обзира на уговорени рок и продају имања, продужује се да трају још за годину дана, рачунајући од дана истека полгођа (за селидбу) у коме је објављена општа демобилизација војске садањег рата.

Но код дугорочних (чији је уговорени рок дужи од године дана) закупа, ако закупац или ма ко од његове породице за извесно време није уживао закупе просторије услед ратне опасности, реквизиције, бегства или насилног одвођења (интернирања, конфинирања и др.) трајање његово продужује се после уговореног рока још и за износ неуживаног времена.

б) Изузетно од овог наређења, сви закупи, конституисани у току рата без знања или против воље закуподавца (његовог законитог представника, пуномоћника, татора, старатеља или најближе родбине), или са знањем овог, а на штету предратног закупца, кад је тај закупца оставио своје ствари у закупном добру, и уопште по свему није сам напустио ни прекинуо са тим својим закупом и сматрао се у току рата за постојећег закупца, — престају најдаље до конца маја о. г. и садањи закупца је дужан до тог доба уступити стан сопственику, односно предратном закупцу ако исти у том року тражи уселење, изузев ако је војни обвезник и на војној служби ван места закупног добра.

Исто тако иселиће се у исто време и онај закупца (било предратни било ратни), чији је газда (власник зграде) принуђен, да се усели у кираџијин стан или зато, што осим тих просторија нема други свој стан, или зато што је његов дотадањи стан бомбардовањем или иначе ратом постао неупотребљив за становање и не може се довести у ред најмање за време од шест месеца дана. Ово стање потребе или неупотребљивости утврђује полицијска власт преко два стручна грађанина увиђајем, на тражење сопственика зграде. Кад је случај да такав сопственик има више станова, право избора стана за уселење припада месном одбору по закону о помагању невољних у рату. Закупца нема права издати под закуп закупно добро за време важења овога закона; такав уговор ништи се.

При иселавању по овој одредби, или иначе при селидби, кад закупца дугује кирију, на позив сопственика стана, (његовог татора, старатеља, заступника, пуномоћника, или најближе родбине), надлежна месна власт (полицијска, а ако ове нема у месту, општинска); дужна је, у присуству два грађанина, пописати све ствари кираџине, узети реч од обе стране о трајању закупа и износу неплаћене кирије, па на потпис тога протокола предати те ствари кираџији под законском одговорношћу, са назначењем, да оне служе као првенствена залога за неплаћену кирију о којој је реч. Тај протокол могу стране код власти преписати и потврдити уз плаћање таксе.

в) Све кирије уговорене у току рата, било да су закупци приватна лица или јавно-правна лица, које се од 1. маја 1919. имају плаћати по овом члану, утврђују се на висину кирије, коју је дотично добро имало пре рата (прво полугође 1914. год.). Сем тога урачунаће се још и по један додатак и то:

1. У Београду:

за кирије мес. од	51 дин. до	100 дин. по	10%
„ „ „ „	101 „ „	200 „ „	15%
„ „ „ „	201 „ „	300 „ „	20%
„ „ „ „	301 „ „	500 „ „	25%
„ „ „ „	501 „ „	1000 „ „	30%
„ „ „ „	1000 „ „	па на више по	40%

2. У окружним местима и местима која имају првостепени суд:

за кирије мес. од	21 дин. до	100 дин. по	10%
„ „ „ „	101 „ „	150 „ „	15%
„ „ „ „	151 „ „	200 „ „	20%
„ „ „ „	201 „ „	300 „ „	25%
„ „ „ „	301 „ „	па на више по	30%

3. У осалим среским и сеоским местима:

за кирије мес. од	11 дин. до	100 дин. по	10%
„ „ „ „	101 „ „	150 „ „	15%
„ „ „ „	151 „ „	па на више по	20%

Но ако су извесне од закупних просторија услед рата постале неупотребљиве за уживање, онда ће се кирија смањити у сразмери неуживаних просторија.

г) Закупци су дужни плаћати уредно кирију од 1. маја 1919. г. па у будуће. Сопственику за ту неплаћену кирију стоје на расположењу сва законска средства обезбеђења и наплате. И надлежни судови дужни су, изузетно од осталих одредаба овог закона о мораторијуму, одобравати средства обезбеђења, доносити осуде и наређивати наплате по општим законским прописима, кад томе места има. Извршне власти дужне су, изузетно од овог закона о мораторијуму, такве осуде и наредбе извршивати и то док траје мораторијум само из покретности кираџије.

Неплаћене кирије за време од половине јула 1914. па до конца априла (по новоме) 1919. године, као и кирије оних закупца војних обвезника чији је годишњи приход испод 3000 динара, све до дана опште демобилизације, регулисаће се законом о ликвидацији мораторних обавеза.

д) Све спорове око трајања закупа, закупа, селидбе, уселења у други стан, неуживања у току рата, и сразмере смањења кирије (тачка в) овог члана) који наступе између сопственика и кираџија, расправљаће по одредбама свију тачака овог члана и аналогно њима, нарочити изборни суд, који руководи овим споровима без плаћања таксе. За случајеве из тачке б) овог члана захтев мора бити предат надлежном суду и у року за месец дана од дана објаве овог закона, јер после тога рока сматраће се, да су интересоване стране одрекле благодејања, која имају по овом закону изузев ако је војни оба-

везник и на служби ван места у коме је закупно добро.

Ови су судови састављени од председника и два члана, од којих је један сопственик а други купац.

Они се постављају у месту суда првостепеног, кад председник Првостепеног Суда учини образложено представку Министру Правде. Но ако је потребно за град Београд може се суд указом поставити за поједине квартове.

За 10 дана од дана обнародовања овог закона, Министар Правде одредиће председнике ових суда било од судија Апелационог Суда било од председника или судија првостепених суда.

У свакој општини на позив окружног начелника, а за град Београд на позив Управе града Београда, а најдаље десет дана по обнародовању овог закона саставиће се од стране општинског одбора једна листа сопственика и једна листа купаца. Из ових листа првостепени суд извући ће коцком двадесет сопственика и двадесет купаца, који ће по реду извлачења бити по петнајест дана судије. Сваки судија који је учествовао у раду два месеца, ослобођава се даљег рада.

У случају неизвињеног одсуства или у случају да неки члан одбије да суди, председник ће га осудити на плаћање новчане казне најмање 100 а највише 300 динара у корист касе Инвалидног Фонда. Ова је осуда одмах извршна.

Чланови суда примају дневницу од 20 динара а попутнину по закону о селидбеним трошковима државних чиновника из државне касе.

Министар Правде одредиће потребан број секретара за судове из броја судских чиновника.

Председник суда покушаће у сваком појединачном случају поравнање странака. Ради тога ће секретар, кад тужилац поднесе тужбу, позвати одмах туженога да у року од три до пет дана предстане суду а тужиоцу ће то одмах саопштити.

Ако на одређени дан тужилац не предстане, његов се спор брише и може се узети у пошту тек најдаље после осам дана:

Партије се могу споразумети за време покушаја измирења од стране председника, да повере председнику да им он сам реши спор као избрани судија у последњем степену и са разрешењем свих формалности. Одлука је у том случају извршна.

Ако се не постигне поравнање или тужени не предстане суду на дан који је одредио председник за равнање, секретар ће позвати органе

ради суђења водећи рачуна о року прописаном у чл. 2. к).

Сведоци, ако има места њиховом позивању, биће позвани на исти начин и у исти дан.

Ако је решење донето услед недоласка туженог, секретар ће изосталу партију препорученим писмом известити у року од три дана од кад је одлука изречена.

Рок за жалбе је 3 дана.

Рачунање рокова бива по грађ. суд. пост.

Пресуда суда се укратко мотивише и објављује се увек у јавној седници.

Против пресуде суда може се изјавити жалба надлежном првостепеном суду због прекорачења власти или због повреде закона. Нови докази не примају се у жалби.

Жалба се има дати најдаље 3 дана после саопштења пресуде од стране председника суда.

У року најдаље од 3 дана акта се имају послати надлежном првостепеном суду.

При суђењу примењиваће се између осталог и прописи §§ 151., 153., 154., 155., 213., 233., 234., 235., 236., 239., 241., 242., 251., 254., 259., 281. и 299 грађ. суд. поступка.

б) Забрањују се случајеви уговарања кирије веће од износа означенога у тачци в) овога члана.

При сваком већем уговарању, па ма у којој то форми било, сопственик зграде казниће се казном од 500 до 2000 динара, сем тога осуђује се још и на то, да уговорена кирија за све време трајања закупа припадне у корист касе инвалидског фонда.

Исто тако се казни свако привидно враћање предратног купаца у првобитни стан, који је он био у току рата са свим напустио, а кад је то управљено на штету садашњег купаца и у цели да се тај оштети. Такав уговор и однос поништава се. Казна се овде изриче према сопственику стана и предратном купцу.

Овај закон ступа у живот кад га Краљ потпише, а обавезну снагу добија кад се обнародује.

Потписани одбор моли Народно Представништво да изволи овај пројекат усвојити. Како су селидбе на прагу, то се моли Представништво да има на уму при своме раду ову краткоћу времена.

За известиоца одбор је одредио члана г. Вељ. Вукићевића.

Београд, 31. марта 1919. год.

Председник Одбора.
Д. Пећућ.

Секретар
Др. Ал. Мијовић (одваја се).

Чланови:

*Д. Васић (одваја се)**В. Вукићевић**Тод. Станковић**Јос. Бојиновић**Др. Мартин Мартић.*

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Прелазимо на дневни ред. Прва је тачка дневног реда одговор госп. министра саобраћаја на интерпелацију господина Пестотника и другова о слабој саобраћајној вези између Љубљане—Загреба—Београда и Загреба—Сарајева.

Молим госпуду интерпеланте, да мотивишу своју интерпелацију. Има реч господин Пестотник.

Poslanec dr. Pavel Pestotnik: Gospodje! Stvari, ki so razvidne že iz tiskane interpelacije, ne bom omenjal. Hočem biti kolikor mogoče kratek, ker vem, da je čas dragocen in da pride danes še druga snov na razgovor.

Glavni razlog, da sem stavil s tovariši to interpelacijo, je pereče vprašanje glede prehrane, kot drugi glavni razlog pride v poštev skrb za neoviran osebni promet med glavnimi mesti v Jugoslaviji; tretji moment je pa — da se tako izrazim — zunanje političnega značaja.

Gospoda! Ako hočemo, da je Belgrad upravno središče kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev, moramo skrbeti tudi za to, da je to središče neovirano združeno po dobrih komunikacijah z vsemi prestolnicami jugoslovanskim: Zagrebom, Sarajevom in Ljubljano. Dokler tega ni, gospoda moja, ni mogoče zahtevati, da bi se naše ljudstvo v upravnih ozirih z zupanjem moglo obračati do Belgrada.

Pravtako važno je vprašanje prehrane. Kaj pomaga proglasitev svobodne trgovine, ako pa niso dani pogoji, da bi svobodna trgovina prinesla to, kar se od nje pričakuje! Posledica proglasitve svobodne trgovine je bila tale: v Ljubljani so se dvignile cene na trikratno in štirikratno mero nasproti poprejšnjim cenam, in to iz enostavnega razloga, ker je za koristno svobodno trgovino predpogoj najprej zadostna množina blaga v deželi in drugič neovirana fluktuacija blaga v celem državnem ozemlju; oboje skupaj omogoči šele zdravo konkurencu in pošteno nivelizacijo cen za živila. Dokler pa promet ne funkcijonira, je iluzorna vsaka svobodna trgovina; idealni principi se postavijo v praksi na glavo.

Preidem h konkretnim točkam in slučajem. Prva točka govori o direktni zvezi Belgrad-Zagreb-Ljubljana. Gospoda moja! Že danes je padel v zbornici krepak medklic, da takih razmer, kakor vladajo danes na imenovani progi, ni mogoče trpeti. Vožnja iz Ljubljane v Belgrad z brzovlakom je trajala v normalnih razmerah 12—14 ur, danes pa traja 38 ur. Prenosišča

medpotoma ni dobiti. V Zagrebu je treba čakati na zvezo 6—8 ur.

Kje leži krivda? Gospoda moja, ne smemo biti krivični. Nekaj krivde leži gotovo v slabem transportnom materijalu, nekaj v pomanjkanju dobrega premoga z normalno kurilno močjo — toda za tako žalostne prometne razmere ni zadosten vzrok samo slab materijal, tudi ne pomanjkanje premoga, ampak premajhna službena energija direkcije v Zagrebu, pomanjkljiva kontrola na železnici in — nezanesljivost in površnost železniškega osoblja. (Odobranje.)

V interpelaciji predlagam, da se vpelje za prvo silo vsaj en večji direktni voz med Ljubljano in Belgradom. Nadalje se predlaga, da se sestavi takoj enketa interesiranih železnic, to je direkcije državnih železnic v Zagrebu in Sarajevu in obratno nadzorstvo južne železnice, ki naj napravijo tak vozni red, da bo vstrezal dejanskim potrebam sedanjega časa.

Preidem k drugi točki. Železnica Banjaluka-Dob柏林 je lokalna železnica; ena polovica je v upravi sarajevske direkcije, druga polovica (severno od meje Banovine) je pa v upravi zagrebske direkcije. To sta seveda dve različni korporaciji. Ker je to telo v upravnem oziru tako razdeljeno, je razdeljen tudi vozni red, tako da mora človek, ki hoče priti iz Bosne preko Banjaluke v Banovino, čakati od 12 ure opoldne do 7 ure zvečer v Volini (na meji) na zvezo, potem pa zopet ponoči v Sunji, da dobi zvezo s progo Zagreb-Bos. Brod — in to edino le radi upravnih ovir, ker je ta proga v upravnem oziru razdeljena! Tema dve-ma direkcijama ne pade v glavo, da bi se sestali in se domenili, kaj je treba ukrenuti, da se odpravijo nepotrebne prometne težkoče. Nujno potrebo je, da se naši upravni organi v centralah bliže interesirajo za dejanske potrebe potujočega občinstva.

Tretja točka je umevna sama posebi; zato je ne utemeljujem.

Četrta točka se nanaša na rezerviranje prostorov za uradne osebe, komisije in poslance. Gospoda moja! Medklic tovariša Kristana je popolnoma upravičen in soglašam z njim. Neznosne razmere so to! Naj navedem en sam slučaj! Pred dobrim tednom se je vračala iz Belgrada v Ljubljano uradna komisija sanitetnega sveta, obstoječa iz dr. Šlajmera, dr. Oražna in dr. Bleiweisa. Ko so prišli ti gospodje v Ljubljano, so poslali na ministrstvo za promet in na ministrstvo za narodno zdravje izjavo nastopne vsebine: Naročili smo telefonično v Zemunu voz za 9 oseb. Ko smo prišli na kolodvor, ni bilo rezerviranega kupeja nikjer. Letali smo od poncija do pilata, ne da bi nam vedel kdo povedati, kje je za nas rezerviran kupe. Na kolodvoru je prišlo šestoro voz: trije prazni so bili rezervirani za francoske častnike in zasedeni po dveh častnikih; na razpolago so bili še trije drugi vagoni, ki so pa bili ob našem prihodu na kolodvor že skoro popolnoma zasedeni. Sli smo k postajenačelniku in mu razložili svojo stvar, a on se zato ni nič brigal.

Bilo je že tik pred odhodom vlaka in grozila nam je nevarnost, da bomo morali prenočiti v Zemunu in se odpeljati šele drugi večer z osebnim vlakom; tedaj pa pravi postajenačelnik na našo ponovno energično intervencijo: „Morda so vaši prostori v drugem delu vlaka, ki je še izven kolodvora“. Res smo dobili tam kupe s šestimi prostori mesto naročenih 8 prostorov. V naš voz so prihajali še drugi potniki, tako da se ni mogel v veliki gneči nikdo ganiti in smo sedeli drug drugemu skoro na kolenih. — Imenovani gospodje izjavljajo: pod temi razmerami ne pridejo nikdar več v Belgrad! Tu moram poudariti še to, gospodje: Dr. Šlajmer in dr. Oražen sta dobra narodnaka, ki sta svoje moči in svojo sposobnost dala za turških bojev Srbiji za sanitetno službo na razpolago. Še se taki navdušeni Jugoslovani vračajo s toliko indignacijo v svoja mesta, moramo to močno vpoštevati; naša dolžnost, dolžnost Narodnega predstavništva in vlade je, da se vzroki za take pritožbe odstranijo in ne povrnejo nikdar več! (Odobranje.) Nujna potreba je, da se tistemu, ki potuje v uradnih poslih, da možnost, prostor rezervirati in se po človeško voziti. Za uradništvo, ki ne vrši svoje dolžnosti, obstojajo disciplinarni predpisi. Če se postajenačelnik tako malo briga za službene predpise, tak uslužbenec pod energično vlado jutri ni več na svojem mestu! To zahtevamo! (Ploskanje.)

Odkar se vozimo večkrat po Banovini, opazujemo tudi drugo zlorabo, da se namreč prostori predčasno zasedejo. Običajno se godi nastopno. Naš človek pride v Zagreb na kolodvor, stopi v čakalnico ter čaka, da se čakalnica odpre; na kolodvor je prišel zgodaj in pričakuje, da bo med prvimi v vlak. A ko hoče vstopiti v vlak, vidi — da je že vse zasedeno. Od kod je prišlo to občinstvo v vlak? Skozi razne stranske prostore, skozi pisarne in bogve kod. Kakšni oziri so bili pri tem merodajni za železniško osebje, ki je to omogočilo? Čisto navadno podkupovanje, osebna protekcija in drugačna nedovoljena osebna naklonjenost. Zahtevamo, da se vsi potniki brez izjeme zbirajo v čakalnici in da tam čakajo. Kdor prej pride, zasede prej prostor! Prosim, da gospod, minister za promet posveti tej zadevi v bodoče vso pozornost, da se ti nedostatki čim preje odstranijo.

Pri onem delu pete točke, ki se nanaša na kontrolo voznih listkov, moram opozoriti še na sprejemanje prevelikega števila potnikov v vozovih. Ker vozi dnevno samo en vlak iz Zagreba v Zemun in obratno, je umevno, da je na vseh postajah naval občinstva velik. Tudi to bi se dalo omiliti. Radikalno ozdravljenje teh razmer bi bilo seveda mogoče samo na ta način, da se vpelje še en lokalni vlak med Zemunom in Zagrebom. To je izvedljivo. Vozovni material je v zadostni množini na razpolago, lokomotivov je dosti in tudi potrebno množino premoga lahko dobimo; to bom dokazal pozneje. Toda vzemimo slučaj, da bi to ne bilo mogoče. V tem slučaju se pa mora osebni promet na imenovani progi brezpogojno omejiti in

dopustiti voznja iz Zemuna v Zagreb in obratno samo takim osebam, ki potujejo uradno ali iz drugega nujnega vzroka. Tako pa je nastal položaj, ki je neznošen; ljudje se vozijo po strekah, vse platforme, vsi koridori, vsi vozovi so prenapolnjeni s potniki in prtljago. Vsako gibanje potnikov v vozovih in vsaka kontrola voznih listkov je nemogoča. Sicer pa se med Siskom in Zemunom vozi polovica oseb brezplačno. (Res je!) Dogajajo se tudi taki slučajji, da kontrolni organi sploh ne nazirajo potujočega občinstva. Gospoda moja, to sega globoko v žep državne blagajne. Dogodil se je n. pr. slučaj, da se je nekdo izkazal z navadno francosko potno legitimacijo; to mu je veljalo za vozni listek. Takih razmer ne moremo in ne smemo trpeti pod nobenim pogojem v interesu znosnega putovanja, da je človeka vredno, in iz ozirov na državno blagajno. (Odobranje.)

Pri tej točki pa moram opozarjati še na drugo važno vprašanje, ki mu moramo posvečati vso pozornost. Na južnom Ogrskem v Brodu se je pojavila pegavica. Pravitako so se pojavili podobni simptomi v Sloveniji (n. pr. v Kamniku) in v nekaterih mestih Banovine. Ali je mogoče dopustiti neoviran promet ob takih razmerah, ko se tišči človek človeka in ko je dana največja prilika, da se prenaša bolezen in mrčes od potnika na putnika?! Že iz zdravstvenih razlogov so današnje razmere na železnicah nedopustne. Tu je treba najenergičnejših korakov, premišljenih ukrepov, ki jih je izpeljati z največjo strogostjo! (Odobranje.)

Kar se tiče vojaških organov, moram tudi v tem oziru soglašati z gospodom tovarišem Kristanom. Pred nekaj dnevi sem dobil brzojavko nekoga Slovenca, ki se je nudit tukaj in mi je iz Ljubljane po povratku brzojavil nastopno: Gospod poslanec! Sporočam Vam da sem bil sinoči zaradi besede: „Saprament!“ od vojaške straže v Indijiji napaden in tepen. Ogrizek“. Lahko je mogoče, gospodje da se kdo pregreši proti takozvanemu obratnemu reglementu. Toda vojaštvo in civilna oblast morata imeti natančno določeno delokrog. V notranje poslovanje železnice se vojaštvo nima vti-kati! Vojaštvo je asistenca, ki intervenira, ako zahteva postajenačelnik. Drugače se nima vmešavati v notranje posle, še manj pa ima pravico do podobnih dejanj, kakor je pravkar omenjeno. Če se je kdo pregrešil proti obratnemu reglementu, so zato druge kazni in drugačno postopanje, ne pa osebno telesne kazni. (Ogorčeni medklici.)

Moja interpelacija se nanaša tudi na vicinalke, ki prehajajo na glavno prugo Zemun—Zagreb. Obrat teh vicinalk je tako važen iz prehranjevalskih ozirov. V mislih imam tu proge, ki tečejo ob mestih z bogatimi zalogami živil, n. pr. Caprag, Novska, Kapela-Batrinja, Vrpolje, Vinkovci, Ruma, Šid. Te proge obratujejo danes za osebni promet enkrat na dan. O tovarnem prometu sploh ne moremo govoriti. Zaradi tega je naravna posledica, da nakupljenih živil ni mogoče spraviti na glavno progo in od tod preko Zagreba in drugih mest do namembne postaje. Vozovni material se na

vseh glavnih progah kopiči in odteza onim progam, kjer bi bili vozovi za Transporte nujno potrebni.

Naj navedem tu slučaj iz Trbovelj! Tam so največja nakladališča za premog, namenjena za naše železnice. Naenkrat zmanjka v Trbovljah vseh voz. Urgence v Zagrebu so bile zastoj. Taka neracionalna izraba vozovnega parka je nedopustna. Edina rešitev iz teh razmer je tale: treba je ustanoviti osrednji vozovni urad, ki regulira dispozicijo vseh voz, vseh vozovnih parkov v Jugoslaviji. Tako je v vseh urejenih državah. Tak osrednji vozovni urad naj se ustanovi ali v Ljubljani ali v Zagrebu in naj se vanj pritegnetā po dva Slovence, Hrvata in Srba, ki morajo biti seveda vsi strokovnjaki in ki bodo objektivno raspolagali z vozovnim parkom.

Čimbolj se bliža pomlad, tem večja bo potreba po smotreni uporabi transportnih sredstev. Danes pa se nalagajo brez premisleka vagoni z žitom in moko. brez preračuna, ali se bo moglo to blago spraviti v namenjeno postajo; vozovi stoje po cele mesece na enem mestu, izpostavljeni vremenskim izpremembam in — tatvinam. (Tako je.) S tem niso prikrajšani samo naši trgovci, ni ogrožena sama naša prehrana, ampak so zadeti in oškodovani, v ogromni meri tudi naši konzumenti: vsako podraženje transporta podraži blago, ker seveda vsak trgovec zvišanje nabavnih stroškov prevale na odjemalca.

Kar se tiče premogokopne produkcije, gospoda, je ta seveda padla. Najvažnejši predpogoji za dvig produkcije so: prehrana, stroji, petrolej, bencin. To so teška vprašanja, toda pri dobri volji se dajo tudi ta vprašanja, ugodno rešiti. Gospoda moja! Že danes stoji ta produkcija tako visoko, da sem prepričan: pri dobri razdelitvi, kontrolirani razdelitvi premoga bo odpadla zadostna kvota za vzdrževanje prometa v Banovini. Po mojih zanesljivih informacijah prihaja iz Slovenije vsak dan 90 vagonov premoga. Ta premog se odda centrali v Zagrebu, in sicer firmi Grünwald. To je gerent, ki mu je poverila ta posel trboveljska družba. Imenovana firma odkazuje premog industrijskim podjetjem in za krajeve mesne potrebe v Zagrebu, nakaj tudi železnicam. Kakor razdeljuje premog, to se odteza naši kontroli. Rečem samo to: ako prihaja iz Slovenije dnevno 90 vagonov in če dobi železnica za svoje potrebe le tretjino dobavljenoga premoga, vzdržujemo s temi 30 vagoni dnevno lahko skoro popolnoma železniški obrat v celi Banovini. Toda treba je postaviti razdelitev tega premoga pod strogo kontrolo, treba je paziti nato, da bo kvote, namenjene prvotne za železnice, železniški obrat tudi dejansko deležen.

Osma točka govori o podkupljivosti železniških uslužbencev. Tej točki mi dovolite nekaj besed! Podkupljivost — ali kako bi to imenovali: honoriranje — je prišlo tako v navado, da je danes nemogoče, dobiti v Slavoniji živila in jih transportirati brez velikih izdatkov, takovanih po stranskih diskrecij. Če pride semkaj naš trgovec, mora iti najprej v centralni pre-

kupni urad v Belgradu. Dasi ravno imamo prosto trgovino, ne more iti noben izvoz iz Slavonije, Srema ali Banata brez dovoljenja centralne oblasti. Ko pride naš trgovec na lice mesta, si mora preskrbeti spremnico. To daje tamošnja oblast. Po poročilih trgovcev, ki so prišli k meni, se to vrši občajno takole. Trgovec čaka na spremnico najmanj 5, redno pa 6—8 dni. Uradniki ga pošiljajo iz sobe v sobo, spremnice pa ne dobi nikjer. Vzrok temu ni morebiti neuslužnost uradništva, ampak to je nasilen pritisk na našega trgovca (Medklici: „Bakšiša je treba!“) Trgovca puste 6—8 dni, dokler ne pride do tega zaključka, da je treba odpreti denarnico in plačati 500—800, da, tudi do 1000 kron. Nato ima spremnico takoj v rokah. Na ta način smo Slovenci silno prikrajšani in oškodovani.

Podobne stvari se dogajajo na železnici. Ko si je trgovec na opisani način preskrbel spremnico, gre k postajenačelniku. Ta pravi: „Nimam vagonov!“ Trgovec čaka 2 dni, čaka 3 dni, a postajenačelnik odgovarja na vsako vprašanje po vozovih samo z: „Nimam!“ Četrty dan seže trgovec v žep, plača 500—900 kron in vozovi so takoj na razpolago. . .

Gospoda moja! Ti očitki ne valjajo samo eni kategoriji uslužbencev, ampak podobe nerednosti se dogajajo pri vseh kategorijah. Ti izrastki niso več posamezni slučaji, ampak tu imamo opraviti s sistemom koruptivnosti. Prosim gospode vseh resorov, da obračajo na ta sistem največjo pozornost. Nočem reči, da ni časnih izjem med uradništvom in posamezniki vseh kategorij. Toda v splošnem se to grasiranje koruptivnosti lahko označi kot sistematična korupcija. Treba je dati vsem oblastim navodila, da se vpelje najstrožja kontrola in da se odstranijo vsi sumljivi elementi iz železniške službe. Kjer je poboljšanje mogoče, naj se postupa obzirno; kjer bi pa bila ta možnost izključena, tam je treba iztrgati plevel s korenino in ga vreči stran. (Ploskanje.)

Gospoda moja! Rad bi se dotaknil še enega vprašanja, ki sicer ne spada v interpelacijo; tud se ne čutim poklicanega, da bi hotel kaj očitati ministru za promet; moje pripombe naj bodo samo opozoritve za bodoče delo, ki ga pričakujemo od ministru za promet. V mislih imam namreč vprašanje južne železnice, ki naj ga omenim čisto kratko.

Južna železnica je po svojih progah razdeljena danes takole: okroglo 500 km. proge leži v okupiranom ozemlju, ki so ga zasedli Italijani, okroglo 600 km. v Madžarski, isto toliko tudi v Nemški Avstriji, malo nad 700 km. v Jugoslaviji, 717 km. južne železnice se nahaja v Jugoslaviji. To je privatvo podjetje, privaten kapital. Dve tretjini kapitala je v francoskih rokah. Kar se tiče kapitala samega, znaša privatna glavica nekaj nad poldrugo milijardo frankov. Italija dolguje franceskemu kapitalu 585 milijonov in odplačuje ta dolg v letnih anuitetah po 30 milijonov. Zadnja 4 leta je ostala dolžna. Južna železnica dolguje franceskemu upravnemu svetu za vojno dobo 240 mi-

lijonov frankov. Danes znašajo pasiva južne železnice okroglo 120 milijonov.

Pred nekaj tedni so bili tukaj zastopniki upravnega sveta južne železnice na Dunaju in so povedali: Pomagajte nam! Mi stojimo pred katastrofo, mi moramo priti v konkurz. Naši redni dohodki dosežejo mesečno 5—7 milijonov, redni izdatki pa 25—30 milijonov. Ne preostane drugega nego da napovemo konkurz ali pa da nam pomagata vi. Nemška Avstrija je dala na račun 50 milijonov. Madžarska 15 milijonov. Od Jugoslavije zahtevamo z ozirom na toliko in toliko kilometrov železniške proge 30 milijonov posojila, dalje 3 milijone za kritje transportnih stroškov za vojaške transporte med revolucijo v novembru 1919. in 3 milijone za kritje bodočih vojaških transportov.

Ta prošnja je bila odklonjena. Jaz se v to ne morem vmešavati. Skupna vlada je imela gotovo tehne razloge za odklonitev. Glavna stvar je pri tem seveda zanesljivost garancije; na drugi strani pa pride v poštev tudi politični moment. Kaj je bolje za nas: ali nastop konkurza v zvezi z razdelitvijo celokupne uprave južne železnice po nacionalnih teritorijih ali internacionalizacija južne železnice? Zagovarjati se da eno stališče, zagovarjati se da drugo stališče. Recimo, da je imela vlada z odklonitvijo prav. Jaz se v to ne vtikam. Ali na nekaj moram opozoriti ministra za promet: za vsako ceno se moramo izogniti vsaki katastrofi v prometu! Opozarjam na to, da je cela uprava južne železnice danes na Dunaju. V Ljubljani je samo prometno nadzorstvo. Vsaka katastrofa v prometu bi pomenila katastrofo v narodno-gospodarskem oziru ne samo za naše dežele, ampak za celo državo. Transporti premoga iz Ljubljane v Zagreb in dalje so pravitako važni za naše pokrajine kakor za celo državo.

Konkurz nastopi lahko danes, nastopi pa lahko tudi čez en mesec. Z ozirom na položaj južne železnice moram vlado nujno prositi in jo opozoriti na nastopne stvari. Najprej naj se store vsi potrebni koraki za ustanovitev samostojne direkcije južne železnice v Ljubljani. V Nemški Avstriji imamo nagromadene vse sirovine, ki jih rabi južna železnica; tudi večina delavnic je na nemškem teritoriju. Ako se uprava južne železnice razdeli po nacionalnih teritorijih, moramo imeti za slučaj eventualne ločitve od Dunaja dovolj vsakovrstnega materijala za vse reparable in mostovne potrebštine na raspolago, če hočemo zadržati eventualno pretečo nevarnost, v 2 mesecih nam v slučaju ločitve od Dunaja zmanjka vseh teh potrebščin. Dalje opozarjam tukajšnjo vlado na to, da naj se da deželni vladi v Ljubljani navodilo, da se tudi v slučaju konkurza južne železnice našemu uradništvu nakažejo normalne mesečne plače. — Te tri točke se nanašajo na interes južne železnice, v kolikor smo mi pri tem tangirani.

Naše proge se v zadnjem času nekako militarizirajo. To naj so protisredstva proti eventualnemu železniškemu štrajku ali pasivne rezistencije. Tudi v tem oziru bi si dovolil izreči svoje pomisleke. Vojaške

straže so na svojem mestu za vzdrževanje reda. Velika pomota pa je, če kdo misli, da bi se z vojaštvom mogel danes preprečiti štrajk. Vojaštvo bi namreč moglo uspešno to storiti samo v slučaju, da ima v svojih lastnih discipliniranih vrstah zadostno število v železniški službi izvežbanih strokovnjakov, ki bi jih lahko postavilo na prazna mesta. Vojaštvo bi moralo toraj lastne delavne moči iz svojih vrst postaviti na mesta štrajkujočih. Takih strokovno izobraženih moči pa vojaštvo nima na raspolago in zato je misel, da bi se mogel danes štrajk preprečiti s silo, utopija. Znano je, da so vse moderne države, posebno zapadne države v zadnjih letih napravile marsikak korak proti takozvanemu koalicijskemu pravu železničarjev, ki jih smatrajo za državne uslužbence. Tako vidimo, da je sklenila Anglija leta 1893 svoj regulačni akt, ki ga je izpopolnila leta 1900. Politika v zapadnih državah je tale: koalicijsko pravo železničarjev se malo zniža na drugi strani pa se zviša zavarovalnina za železniške uslužbence, zvišajo se jim dohodki ter se na ta način zadovoljijo. Na eni strani se torej železničarjem prikrasajo politične pravice, v odškodnino pa se jim dajo gnotne dobrine. Toda z silo nastopati proti štrajku je nesrečna ideja. Jaz poznam železničarske razmere in bi to odločno odsvetoval, ker bi se ne dosegal uspeh, ampak baš nasprotno.

Kar se tiče gradbe novih prog, je seveda prva stvar, da se zopet upostavijo one proge v Srbiji, ki so bile že v rabi, a jih je vojna uničila. Ministrstvo mora obrniti svojo pozornost na novo orijentacijo, ki jo je prinesel naš čas; naš promet ima — če izvzamemo Solun — smer proti Adriji, proti Gruzju, Splitu in Reki. Mi smo danes v prometnem oziru orijentirani čisto drugače nego pred petimi meseci. Z načrti se lahko prične, kadar dovoli izvedbo načrtov naš finančni položaj. Toda tam, kjer su proge že v delu iz važnih ekonomičnih interesov in kjer manjka do izvršitbe proge samo 6—10 km. bi prosil gospoda ministra za promet, da naj se ne odlašaja. Poznam dva taka slučaja. Prvi slučaj je proga Rajhenburg-Rajhenštajn na južnem Štajerskem. V Rajhenštajnu je premogovnik, kjer se lahko dvigne produkcija na 300 vagonov dnevno. Od Rajhenburga je izpeljana železnica proti Rajhenštajnu že do polovice in manjkajo samo še trije ali štirje km. Naenkrat se je vse delo vstavilo. Premogovnik stoji, delo v nekem majhnem tunelu, ki bi ga bilo lahko prevrtati, tudi stoji. Tako je važno podjetje neizčrpano.

Podoben slučaj je med Rogaško Slatino in Krapino. Tam vodi železnica iz južne Štajerske do ogrske meje. Delo je skoro popolnoma dovršeno. Od ogrske meje do Krapine je — če se prav spominjam 13 km. Če bu ta proga dovršena, dobimo važno zvezo med južno Štajersko in Zagrebom; s tem bi se razbremenile ostale proge. Prosim gospoda ministra za promet, da posveti tem progam vso pozornost.

Dotaknem naj se še personalnega vprašanja naših železničarjev. Naši železničarji dobivajo poprečno 250

do 500 K mesečne plače. V zadnjih mesecih so dobili nekaj priboljškov, ki pa niso bili učinkovito v nobenem pravem razmerju s povišanjem cen za obutev, obleko in živila. Železničarji so opetovano prosili naj se jim pomaga. Povedati moram tudi to, da je naše železničarstvo glede dohodkov na slabšem nego železničarji v Banovini in Bosni. Čujem, da je celokupna vlada sklenila, da se prejemki naših železničarjev izjednačijo s prejemki njihovih tovarišev v Bosni in Banovini, da pa se je odklonila njih peticija po zvišanju plače in enkratnem nabavnem prispevku.

Gospodje, stvar je nadvse resna! Prepričan sem, da 5000 K enkratnega nabavnega prispevka kljub težavnemu finančnemu položaju, v katerem se nahaja naša država, še ne pomeni narodne katastrofe za nas. Moramo štediti, ampak gledati moramo, da povečamo tudi svoje dohodke. Gospodje, če danes dignemo tarif za gotov procent, ne samo osebni tarif, ampak tudi tarif za tovarni promet, sem prepričan, da dobimo toliko novih dohodkov, da bomo lahko ustregli opravičenim zahtevam službencev. Samoobsebi umevno je, da bi se tovarni tarif ne smel zvišati po kaki šabloni i od zvišanja bi morali biti izuzeti transporti vseh predmetov, ki so za življenje neobhodno potrebni, n. pr. transporti živil, pohištva i t. d. Gospodje, opravičenih zahtev železničarjev ne smemo pod nobenim pogojem omalovaževati! Gotovo je položaj vseh manj premožnih slojev težaven in vsi dobro vemo, da se grozne posledice nad štiriletne vojne ne dajo odstraniti čez noč.

Bodimo dobri patrioti, potrpite sami, širimo potrpljenje na vse strani, toda ultra posse nemo tenetur. Železniško uradništvo je danes skrajno slabo preskrbljeno. Če hočemo izenačiti slovensko železniško uradništvo z uradništvom v drugih pokrajinah, ga je treba izjednačiti tudi za čas, ko je bilo prikrajšano. To izjednačenje je treba izpeljati od 1. jan., ne pa šele od 1. aprila, ker bi le na ta način dobilo uradništvo nekako majhno gmotno zadoščenje za pretekle mesece.

Jaz bi le prosil narodno predstavništvo in vlado, da temu vprašanju posveti vso svojo pozornost in da v teh točkah nima skropuloznih pomislekov, če izda 2—3 milijone kron. Druge težnje so personalnega značaja, ki jih tu kratko omenim.

Če imamo iste dohodke v denarju, kakor na Hrvaškem, Bosni in Banovini, naj vlada skrbi, da bo imel ta denar tudi dejansko enako nakupovalno vrednost. To je prav tako in še bolj važno nego enakost plače. Pri nas so cene za živila mnogo večje, kakor na Hrvaškem ali n. pr. v Sremu, ter naj se torej skrbi za to, da se bodo tudi te cene izenačile.

Nadalje se zahteva, da se enkrat reši vprašanje v štetja vojne dobe. Južna železnica je vstela svojemuradništvu za vojno dobo 2 leti in pol, in sicer za napredovanje in za pokojnino. Na vse to čakajo tudi druge kategorije uslužbencev, ampak enkrat je treba to vprašanje definitivno rešiti. Istotako upravičena je

zahteva za ureditev pokojninskega fonda, bolniške blagajne in zavarovalnic.

Končna moja opazka velja še organizaciji ministrstva. Jaz sem prečital statute ustrojstva za organizacijo ministrstva in teoretično soglašam z njimi.

Toda glede dveh točk imam svoje pomisleke. Ti statuti govore, da ima ministrstvo saobračaja svoje rudokope in šume v lastni upravi. To je bilo v stari kraljevini. Po mojem mnenju naj železnica dobi to, kar potrebuje za svojo upravo od drugih resortov, nikakor pa ne spadajo po svoji naravi niti rudokopi, niti šume pod upravo železnic. Gotovo je, gospoda moja, da za te pomanjkavosti ne moremo osebno delati odgovornega sedanjega šefa saobračaja. Poznamo njegovo spretnost in dobro voljo, ampak pri tej pomanjkljivi organizaciji ministrskega urada — 5—8 gospodov — ni mogoče zahtevati, da bi bil kos velikim natogam, ki jih stavlja nanj danes naše mlada država. Zaradi tega bi prosil ministra saobračaja, naj prične čimprej z organizacijo svojega urada. Tej organizaciji je treba pritegniti veščake iz vseh pokrajin naše države Slovenije, Bosne, Banovine itd., kajti le potem mi lahko zahtevamo, da naše uradne vloge ne obtičijo v ministrstvih. Največjo nevoljo vzbuja okolščina, da ležijo uradne vloge v tukajšnjih ministrstvih po 6 tednov do 2 meseca popolnoma nedotaknjene in da se v nujnih zadevah ne dobi nobenega odgovora niti pozitivnega, niti negativnega. Zaradi tega je potrebno, da se te vrste nerednosti v bodoče odstranijo.

Zahljučujem moja izvajanja ter povdarjam samo še veliko politično škodo, ki jo imamo radi pogreškov, ki se vidijo pri saobračaju. Slovenci smo gotovo bili prvi, ki smo centralno vlado iskreno pozdravili, ki smo iskreno simpatizirali z ujedinjenjem, ki smo težnje po celosti in centraliziranju naše države podpirali ves čas z vnemo in zavestjo in ki smo se vedno izrekli za ujedinjenje treh plemen v en narod. Ampak vsled tega Beograd danes ni tisto središče, kakor smo si ga mi iskreno želeli, pa naj si bo to s kulturne ali ekonomične ali upravne strani.

To središče belgrajska prestolnica toliko časa ne more postati v praksi, dokler ni zboljššan naš saobračaj, t. j. železnice, telefon in poštne zveze. Dokler se te razmere ne zboljšajo, toliko časa je Beograd samo teoretično duševno, upravno in ekonomično središče naše države in mi imamo od tega velikansko politično škodo. Vsi oni, ki smo iskreni prijatelji zedinjenosti, nedeljivosti in osredotočenja vsega dela v Beogradu, to najbolj občutimo in najbolj trpimo pod semi vtisi. Sporočati moram, da so največji navdušenci centralne ideje, naša inteligenca na Slovenskem, danes v dvomu in kolebanju. (Tako je!) Bojim se, da centripetalne moči, ki so danes na vrhuncu, prehajajo v centrifugalnost.

Zaradi tega, gospoda moja, polagam veliko važnost na to, da se vsa sredstva saobračaja zopet vpostavi v pravi tek. S tem se uredi tudi tek političnih misli po intencijah parlamentarnega kabineta.

Danes ni več časa za razpravljanje in premissljevanje, ampak je treba takoj storiti energične korake. Želimo videti dejanja in to čim preje. Postavimo naj se na vsa mesta ljudje, od katerih se more z gotovostjo pričakovati, da bodo v resnici zboljšali obstoječe nezdrave razmere. S tem zaključujem. (Živahno odobravanje in ploskanje.)

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Има реч господин Министар Саобраћаја.

Министар саобраћаја г. ВЕЛИСАВ ВУЛОВИЋ: Ја бих замолио господу Народне Посланике, да ме изволе извинити, ако ми глас не буде довољно јак, да би ме могли чути. У исто време вас молим, да будете тако љубазни, да ме такођер извините, ако у своме говору будем ма и невољно мало дужи, но што би иначе требао бити, за то, што питање, која покреће интерпелација, спада по моме нахођењу; према начину, како је госп. Пестотник говорио, а такођер држим, да спада и по мишљењу целога Народног Представништва у једно од најважнијих и најпрешнијих питања. Од њега зависи све; од редовног правилног саобраћаја зависи редовно правилно снабдевање земље; од редовног и правилног снабдевања земље зависи добро расположење у народу, а од доброг расположења у народу зависи и напредак целе државе. Ја сам необично захвалан господи Народним Посланицима, који су били тако љубазни, те су покренули ово питање у интерпелацији и дали ми прилике, да не само одговорим на тачке, које су они поставили, него евентуално упознам Народно Представништво и са свим тешкоћама у саобраћају и мукама, са којима се борила Влада и Министар Саобраћаја, а у исто време, да обратим и пажњу на тешке муке и прилике и велику несрећу, које један део нашега Краљевства, Србија трпи, а о чему су, како изгледа, господа најмање обратила пажњу и најмање водила рачуна.

Г. Пестотник у име својих другова изложио нам је, господо, тачке, које су у интерпелацији поменуте, и поред тих тачака, којих има 8, истакао је још 5, које се не помињу у интерпелацији. По сваком правилном парламентарном раду и реду ван оних тачака, које су у интерпелацији поменуте, никад се о нечем другом не говори. Не говори се стога, што онај, на кога је интерпелација поднесена, треба да зна, о чему ће одговарати, да би прибрав и скупио податке, на основу чега би Народном Представништву дао обавештење.

Ја ћу се на њих дотаћи само у толико, колико је нужно, да покажем, како је у појединим тачкама г. Пестотник на погрешном путу.

Првом тачком тражи г. интерпелант директну жељезничку везу Земун—Загреб—Љубљана и Загреб—Сарајево. Том својом првом тачком не предлаже г. интерпелант само саму везу, него предлаже одмах и начин, како то треба да се учини; дакле већ и само решење, како треба да се та веза изврши. Према томе је готово и непотребно, да министар саобраћаја на то питање одговара, јер је то питање овде већ дефинитивно изнешено и решено. Међутим, господо, какви уопште услови треба да буду за један редован саобраћај, и који уопште услови морају да буду испуњени, да се до редовног саобраћаја уопште може доћи?

Први је захтев, да је у овој целој земљи редовно стање. Друго се захтева, да су управе, које жељезницама диригују, потпуно снабђевене и да потпуно располажу целокупним потребним персоналом стручним, спремним и вољним за рад. Треће је потребно, да такве дирекције располажу и са довољним бројем локомотива, са довољним бројем вагона, као што и са довољним бројем свега потребног материјала, као што је то угљ, зејтин и све остало, што је потребно, да би саобраћај могао правилно да функционише.

Даље је потребно, да напоменем господи народним посланицима, у каковом се стању налазе жељезнице у нашем краљевству, а да при томе оставим на тренутак границе старе Србије на страну, које су по несрећи опустошене по варварском непријатељу и некултурности оних, који су се морали повући са ове наше лепе земље и који су том пригодом упропастили све тако, да је много боље градити изнова, него ово, што је порушено, оправљати. Да се све то изведе у овој земљи, у старој Србији, која је толико много жртава допринела и поднела, за које ви сви добро знате, а за које знаду и наши савезници и цео свет, требало је и треба много великих напрезања и великих тешкоћа и великих непријатности. Али што је у оним деловима нашега краљевства, који су срећом и хвала Богу били поштеђени од тих варвара? Ви сте и сами имали две три ствари, за које врло добро знате, како је било. При повлачењу и бегању непријатељских трупа војска је по оној својој навици — да руши све, штогод јој под руку дође — разбијала прозоре, цепала вагоне итд., а што војска није довршила, то је по причању наше браће из Босне те Хрватске и Славоније довршио сам наш човек у оном пљеву мислећи, да се на тај начин свети другима, а он се у самој ствари светио самом себи.

И ви сте сви наишли на поломљене вагоне, на загађене и прљаве, како их ваљда свет никада није видео, без прозора, без врата, и т. д.

Оставили су вам локомотиве, али какве локомотиве. Да ли је ткогод од вас упитао стручњака, у ком су стању те локомотиве, којих можда има и велик број. То су, господо, локомотиве, које су радиле толико, да је њихова снага пренапрегнута, услед чега је њихова употреба скоро немогућа и да кукају и да траже, што пре и што рационалну оправку. Те локомотиве прелазиле су можда по две, три, четири стотине па и пола милијона километара, а ниједна локомотива у редовном стању не сме остати, да не оде на поправак, чим пређе 200 километара. Уместо бакарних цеви у казанима, које су реквириране у војне сврхе, остале су већином гвоздене цеви, за грејање тешке. Разуме се, да онда саобраћај бива испод критике и ви кукате и тражите оно, што сте имали у редовном стању, а ми овде у Србији кукамо и молимо Бога, да пустимо преко најобичнијих дрвених мостова воз, који иде по 10 до 15 километара на сат.

Господо, рекао сам, да треба угља. Господин предговорник био је тако љубазан, да напомене, да он има дубоко уверење, да наши угљени мајдани могу давати и да дају довољну количину угља, с којим би се могао да снабдева и врши потпуно цео наш саобраћај. Господо, могу казати, откако сам постао министар саобраћаја, да дан и ноћ, чини ми се, не радим ништа друго, него трчим, распитујем, депеширам и тражим угаљ, зејтин и мазиво, потребно за локомотиве. За саобраћај овакав, какав је данас, а он је скоро јадан, потребује жељезничка дирекција загребачка, која има 1800 километара жељезнице под својом управом, од прилике 1125 тона на дан. Продукција угља у мајданима по тражењу, које сам ја поднео још у месецу децембру у Босни, Хрватској и Словенији, а који је потребан бар за крајеве у Хрватској бановини овака је. Дозволите, да вас послужим мало са подацима. Рудник у Печују давао је прије 1300 тона, а данас не даје ни половину. Актом министарства војног број 2132 одговорено ми је 28. марта, »да је продукција у том мајдану спала испод половице, и да се према томе управља и министарство саобраћаја и министарство војно, да изда потребно наређење, да се продукција приведе на висину, која је била пре штрајка у Угарској«. Тако је слично и у свим осталим рудницима.

Ми смо тражили, да из ових мајдана дирекција може добити само из Печуја 30 вагона дневно, из Трбовља 50 вагона, из Красника 10 и из Јанковца 30, из осталих по 10 и 5, и ми то не можемо да добијемо. Тачно је то, да постоји некакав Гринвалд у Трбовљу, тачно је, да он носи 90 вагона за Загреб, али питање је, шта бива с тих 90 вагона прије, него стигну у

Загреб. Ја би био необично захвалан господину Пестотнику, да је био у могућности, да прикупи и те податке, али ако их није прибрао он, нека ми буде допуштено, у колико сам их добио од дирекције у Загребу, да кажем, како стоји ствар с тиме.

Уз пут господин Гринвалд, договорно са појединим индустријалцима, а може бити — као што рече г. предговорник мало час — и договорно са појединим шефовима станица, који повећавају своје приходе на тај начин, што их траже недозвољеним путевима, одкачи поједине вагоне и предаје уз пут индустријалцима. А ти вагони, и кад стигну у Загреб, онда их повереник за социјалну скрб узме и хоће да располаже њима. (В. БУКШЕГ: То није тачно.) То је тачно према извештајима, које сам ја добио; али кад госп. посланик каже, да није тачно, ја немам ништа противу тога, да ту ствар поново испитам.

Ја сам 4. марта замолио господина бана, да умоли господина повереника за социјалну скрб, да у будуће не узима учешћа у набавци угља, намењеног за словеначке крајеве. А ја такву представку њему не бих учинио, да ни сам имао података, да се тај угаљ тамо узима. Ако су, дакле, ти подаци и извештаји, који су мени поднесени, нетачни, ја ћу чиновника, који ми их је поднео, најстрожије за то казнити.

Уговором са г. Гринвалдом загребачка дирекција имала је трифаљски угаљ да добија по 40 вагона дневно. Међутим, она ни за пет дана није добијала ту количину угља. Господин Гринвалд је дошао у министарство саобраћаја у Београд, да начини један уговор за лифровање угља. Ја сам с њим преговарао — молим вас, слушајте добро — али не и закључио уговор, и то за то, што је он тражио исплату у динарима, а ја сам му казао, да је то немогуће и да ја лично не могу на то пристати све докле, докле ми Министарски Савет, по реферату министра финансија, не каже, да ли је то могуће. Г. Гринвалд је — и неизвестивши ме — слао некакав угаљ команданту станице у Земун. Командант станице — и незнајући ко му тај угаљ шаље — употребљавао га је за потребе војске и за потребе војних жељезница. (Г. КРИСТАН: Ми смо послали тај угаљ на Вас.) Ја бих молио господина посланика Кристана, да буде тако љубазан, да ме саслуша до краја. Ја немам ништа противу тога, да исправим податке, које сам навео, ако су они погрешни и дајем часну реч, да ћу наредити истрагу на основу овога, што је господин посланик сада овде изнео и испитати ствар, па ако донета ствар ова стоји, као што г. посланик износи, онда ћу ја најстрожије казнити чиновника, који ми је дао погрешне по-

датке. А, као што рекох, ја сада говорим само на основу тих података.

Господо, као што је познато и свима колегама у влади, још у новембру месецу осетила се силна потреба у угљу и ја сам преко Врховне команде молио, да се дејствује на врховног команданта источне војске господина Францхеа д'Еспереја, да што пре дођемо до кардијског угља, износећи, како нам је преко потребно, да тај угаљ добијемо, да бисмо могли, да одржимо правилан саобраћај. Ми смо тражили, да нам се ставља на расположење на Ријечи до 7 хиљада тона тога кардијског угља, јер угаљ, што га ми имамо, малих је калорија — 400—450 — и неподесан за казане наших локомотива и недовољан, да се може ићи оном брзином, која је потребна за брзе возове. Ми смо хтели, да тај угаљ мешамо са нашим угљем, те да на тај начин остваримо саобраћај онакав, какав је потребан.

Ми немамо, господо, ни данас извештај, да нам је енглеска влада могла дати ма какав угаљ. Почетком јануара месеца закључили смо са републиком Чехословачком преко једног изасланика те републике уговор, да нам она даје 2000 вагона угља из Островских мајдана, који је по каквоћи као стари шведски угаљ. Господо, чехословачка република није извршила тај уговор ваљда за то, што је делегат давао више, него што је влада републике у опште могла дати. После тога ми смо тај уговор обновили и редуцирали и она нам је имала да даје по 500 вагона месечно, а ми да им зато као компензацију дајемо свињско месо и маст. Тај је уговор закључен 18. јануара. Уговор је закључило министарство исхране и ставило мени угаљ на расположење. Изјављујем, да до данас ни један једини вагон тога угља нисмо добили и ако је Српска држава — односно држава Срба, Хрвата и Словенаца — одговорила својој обавези и републици издала огромне количине и меса и масти. Одмах по закључењу уговора за ових 500 вагона угља ја сам послао депешу нашем војном делегату г. Бодну у Пешту и молио га, да се вагони са угљем спроведу од стране наших савезника Француза, да не би исти нестао уз пут. Депеша г. делегата од 9. III. гласи, да ће од 15. марта отпочети пренос угља редовно свакога дана по 15 вагона. Међутим, господо, казао сам већ, да до данас ни један вагон угља није дошао. Ја сам преко министарства спољних послова молио нашег посланика у Прагу, да види, за што нам се угаљ не шаље. Господин посланик је одговорио, да је угаљ у 500 вагона прошао већ кроз Суботицу и ја сам одмах после тога послао депешу Суботици и Загребу. Суботици, да види, да ли је исти прошао, а Загребу,

да ли је тамо стигао. Депеша, коју сам добио јуче из Суботице, гласи, да ниједан вагон није дошао ни прошао кроз Суботицу. Према томе, као што видите, господо, угља нема. Наши га мајдани дају тешко, а да Вас не би морио свима подацима, које имам, верујте ми на моју частну реч, да сам чинио све, што се може, као и да је употребљено од мојих колега у влади све, који ме најенергичније потпомажу, да се угаљ што пре набави, те да се што пре и што боље подмире потребе. Да би те потребе што боље подмирили, ми смо ступили у погодбу и са Румуњском; она да нам даје угаљ, а ми да јој дајемо кукуруз. Ако и са њом буде ишло рђаво, онда нама ништа друго не остаје, него да се кубуримо и да своју потребу подмирујемо из наших угљених мајдана. Да је, господо, тешкоћа велика у угљу и да се све чини, поменућу само ово, да у Буприји из Сењског рудника имамо према извештају инжињера од 3—5 тона угља дневно.

Наредио сам, господо, да се половина тога угља, пазите, господо, узаном жељезницом спроведе за Зајечар, нормалном за Прахово, од Прахова шлеповима у Земун, од Земуна жељезницом у Загреб. Чини се, господо, све, што се може, али оно, што се не може учинити, не може нико учинити. (Чује се: Тако је!)

Тај је случај исти, господо, и са другим потребним материјалом: са зејтином. Неколико пута депеширано је свима румуњским фабрикама, које изобилују у разним зејтинима за локомотиве; неколико пута је депеширано у Америку и тражено је последњом депешом од 28. јануара 150.000 за вагоне и локомотиве, 100.000 за парне цилиндере, 50.000 за пару, 200.000 за осветлење. Ми смо тек после ургирања од 18. марта добили одговор, да ће за који дан стићи у Фиуму 1000 буради зејтина. До данас још није стигао. И онда смо морали прибегавати другим средствима, па смо се морали обратити још јединој фабрици у Босни, »Даници«, и ту је тражен зејтин, да би га употребили, и то онај, који у другим приликама не би смели, да употребљавамо за локомотиве, само да одржимо саобраћај. Има још других тешкоћа, о којима морам, да напоменем по првој тачци, па ћу после прећи на остале тачке ове интерпелације. Чули сте, господо; у једном питању, које је господин посланик усмено упутио о мешавини војске и суровом понашању појединих војних органа, било према Народним Посланицима, било према приватним путницима. Па, господо, ја верујем, да се то дешава. У сваком житу има кукоља. Могло се десити, да какав необуздани војник учини извештај изгред, али за то не треба осуђивати војску, не можемо је називати грубим именом солдатека. (Чује

се: Тако је!) Трнела се песница солдатака много тежа, па се опет није смела војска да вређа. Да је такав случај, господо, био достављен Министру војном или мени, ја вам изјављујем, да би дотични кривци били најстроже кажњени. Ја ћу да вам напоменем овај случај из Осека. Један од трговаца доставио ми је једну ствар о неправилној радњи једног официра. Ја сам с мјеста доставио ту ствар врховној Команди — војводи Мишићу и тај је официр за 24 часа уклоњен и одређена је комисија, да све његове злоупотребе испита. Дакле, господо, чини се све, што се може. Али, господо, не треба заборавити само једну ствар, да је по уредби од 1908. године код нас у Србији постојала једна одредба, по којој за време рата — слично као и у другим земљама — све жељезнице потпадају под војну управу.

Они су морали погодити можебити не на онакав начин, како су погодили, али се условно морало ставити све жељезничко особље и под војну команду и под војно српско законодавство, јер онда ни једна држава не би била у стању, да одговори свима војним потребама, ако тако не би било.

И по повратку, по ослобођењу наших крајева и уласку наше војске у наше заједничке крајеве садашње: у Босну, Херцеговину, у Банат, у Бачку, у Славонију итд., ко је први имао да одржи ред, ко је први имао да руководи са жељезницама, него они, који су први дошли, а то је војска. Она је морала да руководи тим пословима и она је руководила. Несумњиво је, господо, да мешавина војске, мешавина ма какве друге власти у послове чисто стручне, жељезничке, овима шкоди; али, господо, ми за то нисмо седели скрштених руку. Ја сам био овлаштен од мојих колега у Влади и ја сам Његовом Височанству Престолонаследнику упутио уредбу договорно са Министром Војним господином Рашићем и војводом господином Мишићем, по којој су све жељезнице имале да прешу и прешле су у ресор Министарства Саобраћаја. Та је уредба, ви сте је сигурно читали, изашла 26. децембра. Али као год што није било могуће и као што уопште није могуће једну ствар за тренут ока решити и рашчистити, тако исто је немогуће, да се до овога персонала, који је био под војном службом, дође за 5 до 10 и 20 дана. Уредба је таква, да је жељезнички сабраћај под војном власти и да су и жељезнички службеници под војном влашћу. И при оваквом саобраћају, какав је и поштански и телеграфски и жељезнички саобраћај данас, многи људи нису у стању ослобођење добити, па и кад добију ослобођење од војске, да могу ступити на своју

дужност, није могуће, господо, да се ми наједанпут ослободимо утицаја војске.

Ви знате, господо, да персонал, са којим је располагала раније наша жељезничка дирекција у Србији, да је тај персонал био довољан, да отправља успешно оним бројем километара, који су у земљи постојали. И кад би тај број људи могао доћи, пошто наше пруге нису у саобраћају, кад би тај број људи могао доћи, ми бисмо задовољили овај недостатак, који постоји у Хрватској, Славонији и другим местима. Али, господо, зар је кривда — као што рече господин Пестотник — до Министра Саобраћаја или до краљевске Владе, што је режим аустро-угарски годинама и годинама у жељезнице увлачио само оно, што је њега слепо слушало, ма то био Хрват, Србин или Словенац или што је највећим делом убацивао само своје мађарске и немачке послушнике?! Зар је кривица до краљевске Владе и до мене, што данас има 70% на хрватским жељезницама Мађара?! Је ли у стању један Министар Саобраћаја, па ма он био ма каква стручњак, је ли у стању заменити 70% чиновника, избацити све оно, што није Југославен и заменити другим људима? И, господо, да сте ви могли то урадити, зар не би ваша влада то учинила и зар не би она могла то учинити, кад сте имали владу и у Љубљани и у Загребу и у Босни?! Али ви то нисте могли учинити и паметно сте урадили, што нисте учинили; јер да сте то урадили, ми би остали и без овога, што имамо. (Гласови из Словеначких клупа: Ми смо их ишчистили!) Ви сте их чистили, господо и браћо, за то, што није био велики број, али да је био велики број као у Хрватској, ви их не бисте могли ишчистити. А да их не бисте могли ишчистити, ево вам доказа зато. Ја сам био дознао, господо, од посланика наших из Словеначке и од саме дирекције у Љубљани, да у Словеначкој има потребан број персонала, са којим би се могло попунити особље на прузи од Загеба до Земуна. Ја сам, не бојећи се, да ћу тиме увредити осетливост Хрватске, умолио љубљанску дирекцију, да ми одговори, да ли може послати тај персонал, да поседне сву ту пругу. Господо, пошто до данас нисам добио одговора, значи, да га ни они немају у довољној мери. (П. ЈОВАНОВИЋ: Јесте ли још гдегод тражили?) Упита ме господин посланик Јовановић, да ли сам покушавао и на којој другој страни. Хвала му, што ме је на то подсетио, па ћу одмах да вам одговорим, да јесам. У Босни је било остало отприлике 140 до 180 жељезничких чиновника и службеника из братске нам чешко-словачке републике. Министар јавних радња из Прага био је саопштио босанској управи, да се сви ти чиновници и службеници

имаду у року од три месеца вратити натраг. Ја сам морао да интервенишем преко министарства спољних послова, да република Чешко-Словачка буде толико љубазна, да бар у року од шест месеци пусти те своје чиновнике, док ми не нађемо своје особље, да их можемо заменити. Хвала им, они су на то пристали. Тражио сам даље потребан број ложаца и саобраћајних чиновника од њих, а они су ми казали, да ће и то учинити, али су ме најпре питали, под којим их условима примамо. Ја сам им тада одговорио, да они мене извештају, под којим ће се условима примити службе. До данас, господо, о томе још нисам добио никаква одговора.

Нека ми, господо, буде дозвољено напоменути, да какогод ми имамо још тешкоћа — поред најбоље воље врховне команде и министра војног, да се ослободимо уплива и мешања војске у жељезничке послове — и какогод то још писмо могли постићи из пуно и пуно разлога и као што поменусте малочас, да се дешавају и поједини испади на возовима, услед којих несамо да се успорава посао, него изазива и оправдан гњев код народа и народних посланика, тако исто господо ми имамо незгода и од саме војске наших савезника. Ја сам дубоко уверен, да наши савезници све мере, које предузимају, предузимају их у најбољој намери, не да нам сметају, него да нам помогну. Али и овде, као и на сваком другом послу, морају се дешавати незгоде, чим се на једном послу налази не једна, него две, три и више власти. Нека ми буде дозвољено, да Вам само напоменем, да се је од стране команде источне војске саопштило генералу у Флуми, комисији у Загребу, регулаторима у Земуну, Загребу и комисији у Темишвару, да би се правилно регулисала употреба редовних возова, да се број специјалних возова смањи и да жељезничке комисије и команданти станица не ће смети формирати никакве специјалне возове без претходног одобрења команданта француске источне војске.

И онда, господо, није никакво чудо, да се министар саобраћаја — радећи свој посао и диригујући поједине возове — нађе у чуду, кад од појединих дирекција добије одговор, како нема угља. Зашто немате, кад треба, да имате толико и толико? Морали смо пустити воз, који је наредио дирекцији француски командант или француски регулатор у Земуну и т. д. Јер, господо, они су имали право сигурно по уговору, који је закључен раније између наше и савезничких војска ради подмирења наших и њихових војних потреба, да могу сами наређивати возове, какви им кад требају и удешавати редове воза.

Поред овога, господо, да би појмили тешкоће, са којима се влада бори, морамо напоменути, да се — по одлуци министра војног у Паризу — шаљу поједини официри и образују поједине комисије, које имаду за циљ, да распоређују и да контролишу жељезнички саобраћај у Југославији, у Маџарској, у Трансилванији и т. д. Поред српских команданата на станицама, против којих се ја такођер борим, као и ви и који ће бити смањени и остављени само на најглавнијим станицама ради контроле, да не буде нереда, постављају се и француски команданти на извесним станицама. И онда, господо, није никакво чудо, ако је особље жељезничко збуњено и ако се нађе у чуду, кад једанпут добије наредбу од свога министра, други пут од команданата српске војске, а трећи пут од команданта француске војске. Није никакво чудо, што се онда не може учинити све и што би се могло учинити.

Ево, господо, да вам саопштим само једно наређење, шта би била дужност таквих комисија, које се постављају. Ту се каже: »Регулисаће све тешкоће, које се буду појавиле при транспортима, који се тичу мрежа, које су под контролом Румуна, Чехо-Словака или Срба. Оне ће осигурати употребу возног материјала, који пролази на овој територији за потребе савезничких војска. У ове комисије могу се — по потреби — додати делегати чехо-словачки, румунски и српски. Потребно војно и техничко особље упутиће се у Београд бригом министра војног из Париза, а такођер и рударски инжењери.

Према овоме ви видите, господо, да сам принуђен — као министар саобраћаја — свакога тренутка стајати у контакту и са властима наших савезника и старати се, да се на најљепши начин изврши све оно, што треба извршити.

Па, господо, у последњем моменту наилазим такође на тешкоће. Наши савезници — у најбољој намери, рекао сам и малочас, да помогну и нама у Југославији и да одговоре и обавезама хуманости, што морају учинити према обавезама, које су на себе примили, да исхране и онај свет, који је до јуче био наш непријатељ и који се и данас сматра као наш непријатељ; али који је у сваком случају човек и који треба да живи и кога не треба оставити, да умире од глади, као што су они нас остављали, због чега смо ми и протестовали — наши савезници дужни су дакле водити рачуна и о побеђенима: о Маџарима, о Немцима у Аустрији и Немцима у Немачкој, а тако исто дужни су, да се старају и о оним местима, где нема довољно хране. И зато је одређена једна нарочита комисија са својим седиштем у Трсту.

Само, господо, има једна ствар, која пада тешко свима нама и која пада тешко и свима вама, а то је то, што нам они на неки начин саопштавају, да им земље, које су биле под владавином Аустро-Угарском, морају дати потребан број локомотива, вагона, железничког особља и сав потребан материјал, а они ће тим возовима и тим вагонима руковати и превозити одмах тамо, где им треба.

Такви возови морају имати приоритет над свима нашим и према томе ми долазимо у позадину и нехотице. Наравна ствар, да је Краљевска Влада учинила све са своје стране; учинила је све потребне кораке и надати се је, да ће у том погледу доћи до згодног споразума, те да им држава даје све, што им треба и да буде једне контроле државне, која ће давати директиву и то контроле наше, Краљевске Владе Југославенске. Па ми је тешко, господо, пало, у том погледу баш, што се те мере не примењују на Италијанима у оном моменту и на оној територији, која је била такођер под Аустро-Угарском. Издваја се један савезник и нехотице, ја кажем, јер моје је дубоко уверење, да савезници и то не мисле, а најмање Америка, која је такође била у мисији, те се тако и нехотице вређа наш народни понос. То су, господо, све тешкоће, са којима се човек има стално да бори и да их савлађује, па могу да вам кажем, да смо до данас — у колико се могло — успели, да то, господо, и избегнемо и да испунимо у онолико, у колико се то испунити могло. Колика је оскудица у радничкој снази, у особљу и да је веома тешко заменити оно особље у Мађарској, које води пасивну резистенцију, у то сте, нема сумње, сви ви уверени. Путујући једном имао сам прилике у Славонском Броду, да наиђем на воз, који је стајао од 7 сати ујутро до 5 или 6 сати после подне. Кад сам стигао у Славонски Брод, баш су стигли тамо наши јадници, који су били интернирани по три и четири године у Немачкој и кад сам запитао, зашто је воз стао, они су ми одговорили: »Стојимо, господине, од 7 сати ујутра и како нам веле, поћи ћемо тек у 12 сати увече.« Они ни после толико сати нису отпутовали, него још и доцније. Шеф станице био је пијан, шеф ложионице био је пијан, а ја сам, господо, учинио, што сам могао. Депешом сам их разрешио и позвао сам једног чиновника одавле за шефа станице и једног машинског инжињера за шефа ложионице. Одонда иде мало боље, али не тако, као што би ја желео, јер онај други персонал више је мађарски. Видите, господо, на оном нашем делу, делу од Битоља ка Солуну и од Солуна ка Београду и од Солуна ка Дедоачу, те су железнице већим делом у грчком краљевству, али које још и данас експлоатише

српски железничар. Тамо је српски инжињер, тамо је српски машиновођа, тамо је српски ложаљач и тамо је српски чиновник на станицама. Приличан их је број. Молио сам, обраћао сам се, чинио сам све могуће, помаган најенергичније од наше врховне команде и министра војног, да дођемо до тог особља, али нисам могао доћи за то, што нам савезници одговарају, да ако нам уступе наше особље, које је њима преко потребно за одржавање саобраћаја, који се почиње постепено пуштати у Србију и који би могли, док се почне постепено пуштати саобраћај у Србију, заменити особље мађарске народности — да би саобраћај тамо престао. И кад је један део нашег особља услед слабости морао бити повучен с те стране, онда је дошао одговор овакве природе: »Због тога, што је наша железничка дирекција повукла ових дана део особља, укидање једног воза на прузи Солун-Битољ, Французи су нам предочили, да ће прекинути сваки саобраћај за Битољ и Скопље, ако људство и даље будемо повлачили.« Они дакле оскудевају у особљу, не могу га добити ни из велике Француске, ни из велике Енглеске, а ни из савезничке Италије и онда се задовољавају тиме, што ће један мали део 40 до 50 људи узети од малене Југославије, који ће вршити саобраћај неопходно потребан нашим савезницима и тиме и нехотице шкодити нама, да можемо наш саобраћај на нашим пругама одржавати.

Ја сам, господо, у колико ми је било могућно, на брзу руку, да не заморим ни вас, ни себе самога, изложио тешкоће, са којима се морамо борити, јер иначе бих могао говорити и пет, шест сати, да бих вам изложио све, што треба. Ви видите при свем том, да је прва брига министарства саобраћаја била та, да пусти брзи воз од Загреба до Београда, односно од Ријеке ка Београду. Можете, господо, веровати, колико ми је тешко било да се решим, да дадем само два пут недељно тај воз. Ја бих га волео дати сваки дан; волео бих дати два брза воза дневно; волео бих дати 10 особних возова дневно и 10 до 20 теретних возова. Али, господо, ја сам добро размислио о свему томе, знајући колико имам угља и зејтина, и смем ли пустити брзи воз свакога дана, па да га сутра дан укинем и ја сматрам, да би требало камповати онога, који би тако што учинио. Ја сам, дакле, рачунао са оним, што се може учинити и дао сам свега два пут недељно брзи воз. И, видите, господо, на какве се тешкоће ту наишло. Један од услова, од кога се није могло одступити, био је тај, да се у брзом возу одреде три вагона за савезничке официре. Ја сам, господо, разговарао и са пуковницима и са мајорима и са свима надлежним француским официрима. Рекао сам: дужност је

наша, да вам олакшамо путовање, коликогод можемо, али вас молим, немојте допустити, да ми ти вагони празни путују у возу, него да се само онолико места у купе-у заузима, колико буде путника; а кад се та места попуне, а друга остану празна, да се могу и наши путници ту пуштати. И речено ми је, да ће се тако и чинити. Ја верујем, господо, да је код француске команде постојала најбоља воља, да се то и учини, али и код њихових војника, као и код наших, као и код сваке војске, као и код других редова чиновничких има људи, који не поштују наредбе.

Ја сам добио извештај, да је једног дана један француски поручник — име му нису могли заснати — био сам самцат у вагону и није хтео допустити чак и једном енглеском мајору, да уђе у тај вагон. Ја вас питам, господо, може ли се жељезничко особље бити с тим људима? Може ли им оно што учинити? Ако поставите у возу српског официра, онда се међу њима нађе и такав, који је учинио погрешку, као што је мало час овде поменуо г. посланик и онда се каже: »Напоље са солдатеском!« Или једно или друго, господо. Жељезничко особље нема правни могућности, да избацује из воза ни српске, а камо ли стране официре и војнике. Мора војска војску да умири. И сада, код оваког стања ствари, кад су три вагона заузета за савезничке официре и кад свега још има три или четири, који путују у брзом возу и кад свет жељно очекује тај брзи воз, да би могао за 7, 8 или 9 сати стићи до Загреба, зар се онда може тражити, да се установи нека полиција, која ће пустити, да у вагоне уђе само онолики број путника, колико има места.

Ја сам, господо, по несрећи морао живети ван своје земље три године и више дана. И сва она госнода, која су имала прилике, да за то време буду у Француској или Италији, могли су видети, да по њиховим возовима има толико путника, да један другоме скоро на леђима стоје. У брзом возу од Нице до Париза и на главним њиховим линијама апсолутно је немогуће, физичка је немогућност била, да човек изиђе из свога купеја, јер је у ходницима било увек толико света, да се никако није могло проћи.

Па кад се деси код нас у овако скученом саобраћају, а тамо је било по три, четири, пет и десет дневно на једној линији, онда господо, како се може тражити од министра саобраћаја, од краљевске владе, да стану томе на пут, па кад се извесном броју путника, који путују, каже, да нема места у возу, онда то изазива незадовољство код масе и путник каже: Ја хоћу, да стојим у возу и ако нема места, пристајем, да

платим. Мера, господо, веома опасна, али веома тешка.

Несумњиво, да је неопходно потребно, да се постави и уведе што више путничких возова, основних возова.

Ја сам путово и видео сам, а из једног писма, упућеног мени, вели ми се: »Ви сте, господине министре, путовали засебним возом, а не обичним и нисте видели, какве су тешкоће у појединим класама.« Господо, ми имамо једну народну пословицу, која вели: »Ако нисам кумово, ја сам кроз плот гледао«. Ја сам тим возом путово, кад сам се враћао у своју земљу и видео све могуће тешкоће, које су биле. Ја сам видео, где је у вагонима толико света, да ја не знам уопште, како они федери на вагонима издрже. Многи путници стоје на басамацима, рескирају, да изгубе живот, али ипак хоће, да путују, јер морају, да путују. Неко путује, што му се у фамилији десила несрећа, други путује, што га посао гони, као чиновник било који други, трећи путује, што хоће, да лихвари било себе да задовољи, а највећи је део господо, оних, који хоће да лихваре. (Чује се: Тако је!) Сад, господо, на који начин спречити то? Кажете, треба да донесу уверење, зашто путују: па читали сте у новинама: изашло је уређење — мислим босанске владе, где сваки, који путује, мора да докаже, да је здрав — за то што је завладао пегавац, јер да је опасност врло велика и пре но што пође, треба да утврди, зашто путује и да има уверење од лекара, да је чист од инсеката и гада, који најлакше преноси пегавац. Па је, господо, била једна ужасна и страховита и повика и чак се у новинама говорило и писало, како се може до лекарског уверења лако доћи, кад се да извесна сума новаца. Господо, у том случају, кад се радило донест ради здравствених прилика, наше новинарство сишло је дотле, да је осудило лекара, говорило је, да су лекари лопови и да издају уверење онима, који нису здрави. Ја сам, господо, уверен, да би та мера омела сваки саобраћај или изазвала, ако хоћете, метеж и буну и нерасположење друштвено. Једини пут и начин је, угаљ и зејтин и што више возова и ствар је, господо, решена. И верујте, господо, ако влада буде у могућности, да до тога потребног материјала дође, она ће то питање брзо и правилно решити. Једна од највећих потреба — чини ми се, пре него ли ово путовање нас обичних грађана — јесте створити промет и дати могућност, да роба, потребе, благо и све остало може циркулисати што брже и сигурније из једног краја у други, да се изједначе прилике и да у Љубљани не буде скупље, него што је у Срему, да у Босни и Херцеговини не буде скупље, него

у Загребу, да у Загребу не буде скупље, него у Београду итд. итд. и да су пријашње цене тиме, што је саобраћај бржи, свуда подједнаке, да живот буде свуда подједнак.

Господо, ми то за сада још нисмо у стању, да учинимо. Верујем и надам се, да ћемо до тога доћи убрзо, ако нам ови преговори — које вршимо за угаљ уз накнаду са кукурузом и осталим животним намирницама — даду повољне резултате и да ћемо моћи тај саобраћај да вратимо и установимо.

Што се тиче, господо, једног брзог воза, који би везиво Загреб са Љубљаном, могу рећи, да један брзи воз постоји и он постоји од Земуна преко Загреба за Ријеку, а да се веже и добије та веза Загреба са Љубљаном, то не треба, господо, да ради министар саобраћаја, то треба да ради дотична дирекција и то су требале да ураде дирекције до данас. Ја само жалим, што то није урађено. Да је редовно време и да ја у своме кабинету имам редове возње за све железнице, ја бих видео, да нема везе и чинио би према нахођењу, шта треба. Ја сам, добивши интерпелацију, видео први пут, да нема директне везе између Љубљане и Загреба. Ја вам, господо, могу дати реч, да ћу наредити одмах дирекцији у Љубљани, да ступи у везу са Загребом и да се ред начини тако, да воз има доћи тачно из Загреба у одређено време, да би се могла добити веза.

Што се тиче везе за Сарајево, мени изгледа, да ће то бити много теже, много теже из овога разлога, што се овај ред возње брзог воза — овакав, какав је из Земуна за Ријеку — не може променити. Ми смо га, господо, студирали дуго и дуго времена и нашли смо, да је овако најподесније, да воз треба да стигне у Земун ујутру тако, како би путник могао, да добије везу убрзо са лађом, да може прећи у Београд. Он треба, да пође увече доцније тако, како би могао по свршеном послу у Београду добити лађу, а да неби преноћио у Земуну може утврдити полазак у 9, а долазак у 6.

Видите, господо, како би било незгодно, кад би овај босански воз имао везе у Броду за оне, који полазе из Ријеке и стижу у 11.50 у вече, кад би поставили везу, која ће везивати доле Сарајево.

Ја — право да Вам кажем, господо — не верујем, да ће бити много света, који ће баш сад у ово време поћи из Загреба у 7 сати увече, да путује до Брода и тамо да преноћи.

Према оскудици у угљу, која постоји, ја морам водити рачуна са дирекцијом, да бар покријемо ове расходе и трошкове тих возова, које имамо. Још је несигурнија веза, кад се пође из Земуна за Брод. Ја не бих унапред казао, да

нећу и не могу, јер дајем реч, да ћу дирекцији у Сарајеву дати наређење, да проучи све прилике, да се споразуме са Загребом и да се удеси све, што је могуће, да се добије директна веза са возом за Сарајево.

Што се тиче друге тачке: тражити измену возње на прузи Бања-Лука—Доберлин, ја ћу да Вам напоменем, господо, да сам био силно изненађен, кад сам учинио поједине распореде, како су пруге биле подељене раније под Аустро-Угарском владом. Сасвим природно Аустро-Угарска влада имала је за дужност или ако хоћете за потребу, да поједине покрајине одвоји. Она је одвојила Босну од Хрватске, Љубљану од Хрватске, Далмацију од Хрватске итд. Тако је, видите, једно чудо, да једна мала пруга нормалног колосека Бања-Лука стоји под управом Босанском, те не чак под Босанском управом, него под нарочитом засебном управом, да она пруга, која долази од Босанског Брода до Словенског Брода — од три и више — од 5 километара стоји под загребачком управом, а то је зато, да се Хрватска одвоји од Босне.

Ја сам предузео поступно све мере. Далмација, која има сто километара пруге, а има међутим засебну управу, предузео сам мере, да извршим поделу пруге овако, како је то најпотребније и у моме пројекту овако ће бити приближно, да све узане железнице — и оне у Босни и оне у Србији — подпану под једну дирекцију, која би се налазила у Сарајеву, пошто између нас нема и несме бити границе.

Данас, господо, нема граница међу нама и несме да их буде. Данас загребачка дирекција може да се пружа чак до Новог Сада. Одатле ће је прихватити дирекција, која је у Србији и т. д.

Према томе, господо Народни Посланици, и за овај део интерпелације изјављујем господи интерпелантима, да ћу учинити све, да се она жеља испуни, ако је умесна и оправдана, а ја видим да је потпуно умесна и оправдана.

На 3. тачку и сам је господин интерпелант одговорио сасма тачно. У колико буде продукција угља већа, у колико буду веће резерве, у толико ће бити већи и бољи саобраћај и према томе немам што више да на ову тачку одговорам.

О четвртој тачки, господо Народни Посланици, мени је веома тешко, да малко дуже говорим. То је питање, које се тиче господе народних посланика. Сасвим је тачно, да господа Народни Посланици треба да путују комотно, јер они из далеких крајева: из Љубљане и Загреба долазе овамо у центар. Знате, по нашем пословнику и по нашем привременом Уставу, да време, док Народно Представништво ради, Народни Представници треба да буду у месту,

где је седиште Народног Представништва. Они би требали по могућности да што мање путују. (Нар. Посланик др. ПАВЕЛИЋ: А да Представништво што више ради!) Тачно, господине Посланиче, а да Народно Представништво што више ради. То су међутим сада све изузетне прилике. Господа Посланици требали би, да што мање путују, требало би, да тај једини воз буде што мање оптерећен Народним Посланицима, требало би дозволити, да они, који кажу, да плаћају, могу што више путовати. (Приговарање. Нар. Посланик др. ДУШАН ПЕЛЕШ: То није тако! Узмите и од нас плаћу.) Ви сте ме, господо, рђаво разумели. Није ово пребацивање. И ја имам карту, као и Ви, па кад пристајем бити министар, користећу се њоме као и ви; дакле, кад би пребацивао вама, пребацивао би и себи. (Нар. посланик др. ЖИВКО БЕРТИЋ: Не путују посланици из објести.) Апсолутно не. Ја само кажем, да без тешкоћа не иде. Имате три вагона, задржана за војску; требало би да осигурам један вагон за посланике, па ипак, када би господа посланици путовали, неznam, да ли би добили место. Ја сам госпoду посланике умолио као колеге, кад хоће путовати, да ми благовремено на пет до шест сати јаве, а ја да ћу наредити, да се за њих уздржи нарочити купе. Ја сам, господо, изјавио и господин Медаковић ми је сведок, да кадгод се ко од госпoде посланика обрати, да ћу свагда издати посебно наређење, да им се омогући, да могу комотно путовати.

Ја, господо, за ово нисам знао, што се напомиње у интерпелацији, да се воз дели у Земуну, пак да три вагона иду овамо, а неки онамо. То не смије да буде. Кад ми се јави број посланика, који путују, ја ћу увек одредити, да се спреми толики број места и да се посланицима може допустити, да и пре, него што је време за полазак, могу заузети своја места.

Да ја, господо, забраним на некакав начин, да станице затварају чекаонице и не пуштају свет из чекаоница, то је врло тешко.

У последње време у Француској, не знам у Немачкој, али у Италији, у Енглеској сасвим је тако, да нема затварања у чекаоницама и путници се пуштају на два минута пред воз. Сваки путник зна тачно у Паризу, кад полази воз и на сат раније у Паризу пуштају у воз или бар на пола сата раније. Ко пре дође, заузме место, сасвим према оној изреци: »Ко пре девојци, онога девојка«. Изгледа ми ова мера затварања чекаонице старинска и врло тешка, па настаје страховито гурање, и, господо, већина случајева подмићивања дешавају се за то, да се заузме место раније, а то је баш оно, чега се бојимо.

Што се тиче брзих возова, ја сам дирекцији у Загребу издао наређење, да се у брзом возу нумеришу места, као што је у другом свету и као што је било у Аустро-Угарској, да сваки од путника на дан два раније може осигурати себи место. Ко би хтео да путује, кад нема места, може путовати у другом вагону. На тај начин дакле могу путници, који путују брзим возом, да осигурају себи место, а за то ће платити два, три динара више.

Употребити све мере, да одржим саобраћај, какав треба да буде.

Што се тиче подмићивања жељезничког особља, то је стара болест. Та болест не датира откада смо ми створили краљевство; та болест постоји, откако је железница; она је силна била у Мађарској и у Аустрији тако, да је човек могао да путује до Пеште и Беча за неколико форинти без карте. Гдегод сам путовао као инжењер, могао сам се уверити, да нема тога жељезничара света, који није узео, кад му се пружи. Увучена је корупција међу жељезничарско особље, коју ћу сузбијати, коликогод се може. То је продавање вагона унапред, то је отежавање трговине, као што рече господин Пестотник, да шеф станице по пет до шест дана вуче трговца, развлачи, док му не плати. Ја молим све, који се пожале, да буду јунаци и кавалери, да кажу име онога, који је подмићен и узео новац.

Ја сам 1909. године имао случај, да ми се један трговац жалио, да је уцењен од шефа станице. Казао сам му: дајем вам реч, да ћу најстроже поступити, ако ми дате име тога шефа. Знао сам, — вели трговац — али ја, господине министре, не ћу другипут добити вагон. То значи, да га сам трговац учи и квари. Изволите ми, господо, донети име шефа, који је подмићен и узео новац, па ако не буде кажњен, да ја будем одговоран пред вама. Ми ћемо се постарати, да донесемо закон, да буде кажњен онај који нуди мито, као и онај, који тражи мито.

Ја, господо, мислим, да сам у главном одговорио на све тачке интерпелације. Остало би још да напоменем једну. Мало час сам казао и молим госпoду интерпеланте, нарочито господин Пестотника, да ме не разумсју рђаво, малочас сам казо, да су господа интерпеланти учинили погрешку, што су поред питања, која су ставили у интерпелацији, истакли још извесна питања, која у интерпелацији не постоје и ја бих према томе имао потпуно права, да на та питања не одговорим. Али сам рекао, да та питања знам, те ћу одговорити у најкраћим потезима, молећи госпoду интерпеланте, ако мисле, да су питања врло важна, да изволе било путем питања, било путем интерпелације ставити сваку тачку на дневни ред, јер се о њима може и

мора говорити на дугачко и на широко. Прво је питање о јужним жељезницама. Подаци, које је г. Пестотник изнео, тачни су и у погледу коштања жељезница и у погледу дуговања и у погледу дефицита јужних жељезница и у погледу онога, колико је Аустро-Немачка дала, наиме 50 милијуна и Маџарска 15 милијуна. Али, велим, није било познато г. Пестотнику, да су јужне жељезнице тражиле од краљевске владе, да им дамо 36 милијуна овако подељених: три милијуна за рачун оних пошиљака и превоза трупа, који су учињени до тога и тога дана; три милијуна за оно, што ће се превозити и 30 милијуна тражили су, да буду аликвотни део, који ће пасти на Краљевство Срба, Хрвата и Словенаца за све трошкове и дуговања, које дугује стара аустро-угарска монархија за превоз трупа. Ја мислим, господо, да краљевска влада није могла, да пристане на то и да је морала одбити такову понуду. Уосталом, господо, ако крах наступи код јужних жељезница, нека наступи. Ми ћемо бити принуђени, да жељезнице примимо у своје руке и да их експлоатишемо. Кад сам ја разговарао са делегатима тих жељезница и питао их, за што не траже од Талијана, да плате, они су ми одговорили, да нису тражили зато, што они већ експлоатишу жељезнице сами и плаћају наше особље. Уступају нам жељезнице, да ми плаћамо особље и намете и од нас не траже ништа. Ми, Југославени, мислили смо, да приватном друштву не треба овршити одузимање жељезница, а међутим они налазе, да су Италијани поступали коректније, јер су одузели жељезнице и плаћају. Питање је толико дугачко, да бих о њему ја сам имао говорити пола сата и ви и многи други без сумње по толико, те вас за то молим, да преко тога питања ми сад пређемо.

Г. Пестотник је говорио о рђавом дејству, које је произвело милитаризирање пруга. Мени је као, што је г. говорник то напоменуо. Ја сам у првом делу свога говора рекао и споменуо, у колико је потребно, да се извесне војне мере употребе. Жељезничко особље стоји под мојом управом. Оно само за неизвршење наредба и за неке друге ствари потпада под војно-судске законе и то мора бити све дотле, док ви највећим делом имате жељезничко особље, које није наш поданик и које добија и данас преко појединих људи упутства из Будимпеште; које је готово, да врши штрајк, да врши пасивну резистенцију и да одуговлачи саобраћај. Али то је нужда и такво ће стање остати све дотле, докле ће и та нужда постојати.

У грађењу нових пруга — и то кратких пруга од по 8—13 километара — о којима је г. Пестотник говорио, ја не ћу говорити; а верујте

ми, да је немогуће знати, шта се је све радило у старој аустро-угарској монархији.

Ја знам за пругу од Огулина ка Книну; знам, да се иста ради. Ја знам и то, како је Аустро-Угарска дала, да се изграђује та пруга; знам, да је градња те пруге била скупља, него градња икоје друге жељезничке пруге на свету тако, да сваки километар дође на преко милијун динара. Да не остане недограђен преостали део те жељезнице дао сам, да се тај део до Книна изврши, а даље да се обустави, док не установим начина за даљу градњу. За оне пруге, за које је говорио г. заступник Пестотник, да се дограде, а састоје само још од неколико километара, тражит ћу обавештење жељезничке дирекције у Загребу, те чим добијем односне планове за то потребне и новац, ми ћемо тај посао довршити, јер могу рећи, да би било неразумно оставити тај део недоконан.

Што се пак тиче, господо, питања награда жељезничара, оно је тако компликовано и велико, да ћу ја бити кратак и то врло кратак у погледу тог питања. Откако сам постао министар за саобраћај, одузело ми питање жељезничарског особља највише времена, а није прошло ни 15 дана, а ено савеза једнога, па другог и трећег; ено савеза жељезничара, гдје подносе пријаве, молбе, представке, а врло често и ултиматуме, ако се у року од толико и толико дана не удовољи њиховим оправданим захтевима, да ће ступити у штрајк. Жељезничарима је већ и помагано у колико се могло и за време владе у Загребу и за време владе у Љубљани. Влада узима у претрес то питање и могу рећи, да ће оно бити решено за 4—5 дана, ако не и пре. Али га влада мора решити тако, да жељезничари буду задовољни коликогод се то може учинити тако, да то питање буде једном дефинитивно решено. Водит ће се при томе рачуна о покрајинским тешкоћама и скупоћама, али од оног момента, када једно особље — узмемо оно у Словенији — добива више, него жељезничарско особље у Босни, тражит ће и они из Босне, да им се даде оно, што имаду они у Словенији. (Заст. ЛАГИЊА: Требало би одредити толико и толико брашна по глави!) Ја знам, да треба брашна, а и пара; али знам и то, да држава такође треба и да постоји, јер ако ће једног момента држава са својим финансијама да стане, онда ће бити тешко нама, а и жељезничарима. Ја могу рећи, да данас ниједна дирекција не покрива својих издатака са својим приходима. За саму загребачку дирекцију треба 6,600.000 круна, за љубљанску дирекцију 2,500.000, за босанско-херцеговачку дирекцију 3,000.000, а ако добијемо Бачку, Банат и Барању 7,000.000; ако узмемо јужну жељезницу 3,000.000, а за

Србију 4,000.000, то нама треба издатака од 27,000.000, да издржимо све ово. Морамо се дакле озбиљно о томе замислити и водити озбиљно рачуна. Ако ћемо овако, а држава не буде могла даље финансијално да издржи, онда ће нам бити много теже, него ли нам је сада.

Пошто сам у главном одговорио на интерпелацију господина интериеланта, молим Вас још, господо, да ми дозволите неколико речи. Допустите ми, да укратко разложим и неприлике наших железница у старим границама Србије и да вам кажем, што је све урађено и када ћемо се евентуално моћи падати, да ћемо спојити Београд са Скопљем и са Солуном. Ја знам, да вас то све много интересира, да вас то интересира као грађане нашег краљевства, као нашу браћу, да знате, колико ми патимо. Ми имамо таквих места, где нисмо у стању дотурати храну ни на коњу, ни на магарцу, а камо ли железницом. Наше су пруге по ослобођењу Србије биле руинисане.

Ја сам малочас напоменуо, да је за сваког инжењера било лакше, да изврши градњу нових пруга, него да оправља старе пруге, јер се нове пруге граде у повољним приликама, када се има лопате, полуге, ашове и експлозивног материјала, те транспортних средстава и довољан број радника, једном речи свега, а највише јефтиног живота. Оправљати и реконструисати пруге у приликама, какве су данас, то је једна несрећа и огромна тешкоћа за саме железничке чиновнике и за инжењере, који раде, кад није било ни лопате ни полуге, ни ашове, кад се ослободила наша земља, а сви мостови упропаштени, када није било нигде ничега, чим се може послужити за оправку. Да вам наведем само један еклатантан пример довољно је, да кажем, кад се први шлеп имао овде да отвори, да би се из њега узео какав материјал, онда је начелник дирекције морао из свога џепа да извади 2000 динара, да би се набавио један француски кључ, којим се отворио шлеп, да би се из њега извадио материјал.

Под тим тешкоћама, господо, ми смо радили и почели да оправљамо пруге, али по несрећи нашој наш вечити непријатељ није био задовољан само тим, што нам је све порушио, него је ишао и корак даље, те је у својој грабежљивости пренио све, што смо имали овде, локомотиве, вагоне, скретнице, телефоне, телеграфске диреке и т. д. Требало је на неки начин са оне стране све пренети овамо. Најглавнији објект: мост на Сави непријатељ је порушио; остала је једна једина могућност за рад, а то је служење бродовима и шлеповима. На нашу велику срећу наша је јуначка војска у свом брзом налету запленила — пре но што су уопште ма какве трупе оста-

лих савезника стигле — велики број бродова и шлепова, али, као што вам је познато, господо, у војсци постоји један главнокомандујући и он је у прво време, кад је стигао овамо, сматрао потребним, да све пароброде и шлепове и остали материјал предаду енглеском адмиралитету. Бродарство је узето из наших руку и пренос је ишао тешко, врло тешко и несретно све до данас. Највећа је тешкоћа, изгледа, поглавито у том, што и енглески адмиралитет пати од несташнице угљена. У једном писму, којим ми је одговорио на моје питање, да ли могу добити потребан број шлепова, господин адмирал одговорио ми је, да и он сам не може добити ни од куда угља, него од његове владе из Енглеске и да баш очекује долазак 50 тона.

Ја сам, господо, уптеду у угљу, коју сам спремио у Смедереву, да бих могао одржати саобраћај до Крагујевца, дао адмиралу, да ме адмирал помогне са лађама и шлеповима, да одржим саобраћај на води. (Гласови: Под чијом је управом тај адмирал?) Под врховном управом господина Франша Деспереја.

Ја ћу, ако ми допустите, да вам прочитам неке податке из једног извештаја, из којих ће те видети какве су све тешкоће постојале око тога преноса. То је извештај једног инжењера, господина Радите Николића, који ми је поднет 4. новембра прошле године. Он у том извештају каже ово: Да је прешо у Бољевац, да одатле из шлепова повади сав материјал и да га пренесе преко пута Забрешја на другу страну. Тражио је шлепове и пароброде, тражио их је 4. новембра и није их добио све до 12. новембра. То своје тражење обновио је 20. новембра и није добио ништа. Под 5. децембром телеграфисао је, да је чинио све, што је могао, да добије потребан број локомотива и до 8. децембра није добио ништа. 8. децембра дошао је овде, отишао до адмирала и чинио све, што је могао, да то добије и добио је тек 15. децембра. Дакле, од 4. новембра па до 15. децембра; читав месец и по требало му је, да добије један шлеп са једним реморкером, да изврши овај пренос. Па кажите, господо, и сами, да ли се под овако тешким приликама може што успешно радити? Ја ово износим, господо, не за то, што сумњам у готовост и свакодневну предусретљивост адмиралову, да нам учини све, што може, него да утврдим тешкоће и незгоде, са којима се и он сам има да бори у оскудици угља и да једновремено истакнем оно, што сам и прошлога пута истакао, кад сам говорио о мисијама, о поступању Италијана према нама: да нам се чине неправде, које морају да нас — и то веома јако — заболе.

Чехо-Словачка република послала је изасланике, да с нама преговарају о установљењу

пловидбе између њихове и наше државе на Дунаву. Ти су изасланици дошли у Београд и поводом тога онај, који је био надлежан, позвао је из свих министарства по једнога делегата, да се састану са чешким делегатом. Једног сам делегата и ја послао као министар саобраћаја. Тај се је делегат вратио и саопштио ми, да је разговарао са неким чешким делегатима, али да главни чешки делегати нису тамо ни дошли, јер су отишли на разговор са енглеским адмиралом. Резултат тог њиховог разговора био је тај, да је енглески адмирал са представницима чешко-словачке републике закључио уговор, по коме се Чешко-Словачкој републици ставља на расположење 16 реморкера и 469 шлепова и неколико путничких лађа, реквирираних од непријатеља; даје им се потпуно право пловидбе од Пресбурга до Баје под његовом контролом с тим, да он пошаље једног делегата у управу чешко-словачку за пловидбу, а да ће једног делегата послати и Чехословаци.

Тако Чеси и Словаци добијају оно, што ми до сад нисмо могли добити, и ако смо те бродове запленили ми са нашом војском. То је, господо, оно, што нас тишти помало и што поред најбоље воље чини нам се нехотице неправда. Стараћемо се, да се ове неправде исправе и да добијемо и ми оно исто, што су добили Чехо-Словаци, да можемо и ми од Баје до Оршаве на чисто Југославенским деловима вршити саобраћај, па нека то буде и под контролом адмиралитета, али само да ми диспонирамо бродовима, да можемо њима управљати, да можемо путнике превозити, да ми приходе од истих примамо и да можемо пренос вршити, кад нама то буде потребно.

И поред свију тешкоћа, господо, а благодарећи само понављам најенергичнијој а доброј вољи Владе, која ме у свима питањима помагала, а нарочити г. Председник Министарског Савета и Г. Министар Финансија, који су моје предлоге, које сам тражио, одобравали тако, да могу да Вам кажем, да је сад ствар кренула бољим путем.

Пре него што сам ја примио управу саобраћаја, наши војници после седмогодишњег рата морали су, да раде тешке жељезничке послове не примајући ни једне паре као награду, него једино што су имали храну. Сматрао сам, да то не може да буде и поднео сам предлог Влади, а Влада је усвојила, да се сваком војнику плаћа по три динара дневно. Они су сад добили вољу за рад и удвојеним снагама раде. Пруга од Смедерева до Крагујевца ради од 1. априла. Нишка пруга, ако Бог да, моћи ће бити готова сутра или прекосутра, а најдаље до 5., а то је веза Солуна са нама. Сад је сва снага радна бачена

на део пруге Ланово—Ниш. Од Буџирије до Сталаћа, а то је неких 35 километара, воз већ иде и држим, да ћемо 20. маја, а најдаље концем маја имати готову пругу до Ниша. А из Ниша у Скопље, а из Скопља у Солун тако, да ће ова главна пруга ускоро прорадити и Србија ће данути душом, јер ће веза бити успостављена до тога дана. (Бурно одобравање и плескање.)

Ја вас, господо, молим да ме извините, ако сам у своме говору био мало дужи. Сматрао сам, да је потребно било, да вас са свима овим стварима упознам и ја вам благодарим на досадашњој пажњи, што сте ме саслушали. (Живео!)

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Има реч г. Букшег ради личне одбране, јер га је поменуо г. Министар.

ВИЛИМ БУКШЕГ: Г. министар саобраћаја у своме се је говору дотакао једног предмета и казао, да сам ја — као повереник за социјалну скрб — у Загребу реквирирао угаљ, који је пристизао у Загреб. Ја морам на то казати, да је извештај о тој ствари, који је поднесен г. министру, погрешан или да постоји чиста мистификација. Ја нисам имао посла ни са каквим угљем, нити диспонирао њим, нити је то спадало у мој делокруг, нити би се ја плео у туђе послове, нити ја верујем, да је то урадио неко из мога уреда за социјалну скрб. Толико сам имао да кажем.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Има реч господин Министар Саобраћаја.

Министар саобраћаја ВЕЛИСЛАВ ВУЛОВИЋ: Ја бих молио господина посланика Букшега, да ме изволи извинити, ако су ови подаци били погрешни; овако сам их добио од стране дирекције у Загребу. Ја ћу ствар извидети и не буде ли овако, као што сам ја добио извештај, будем ли обманут у овој ствари, ја ћу, као што сам казао, строго казнити дотичног чиновника. Мислим, да ће господин посланик Букшег бити са овим задовољан.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Има, господо, још три говорника и један је од господе изјавио, да ће говорити дуже. Касно је већ и требало би, да наставимо рад после подне, али је Влада заузета седницом и ради тога предлажем, да дебату у овој интерпелацији наставимо сутра пре подне у 9 сати. Према томе за сутрашњи дневни ред поред ових интерпелација, које су данас биле на реду као друга тачка, имао би доћи извештај верификационог одбора.

Др. ВЛАДИМИР ЋОРОВИЋ: С обзиром на то, да имамо на решењу два важна законска пројекта: један о киријама, а други о аграрној

реформи, предложио бих Народном Представништву, да на прво место дођу та два пројекта на решавање, јер је то непрепорно много нужније од верификационе дебате. С друге стране за који дан доћи ће овде и посланици из Македоније, па би свакако било згодније, да се и о њиховим мандатима решава заједно са осталима и да се верификација не врши на парче, него у целини.

ДРАГУТИН ПЕЧИЋ: Ја молим, господе, да Народно Представништво реши, да предлог закона о киријама буде стављен на претрес као друга тачка дневног реда разумевајући под првом тачком само наставак дискусије о овој једној недовршеној интерпелацији о жељезничком саобраћају, а ове друге интерпелације имају се ставити за други четвртак.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Има реч господин Председник Министарског Савета.

Председник Министарског Савета СТОЈАН ПРОТИЋ: Молим вас, господе, једна од ових интерпелација, која долази после ове, о којој је данас дискусија, јесте интерпелација

господин Шегвића и другова и она је ургирана два пута на мене. Ја бих молио, да се о том води рачуна, јер не бих желео, да примим у томе погледу икакав прекор. Ту су господа, па ако она изјаве свој пристанак, ја немам ништа против; иначе ја бих молио, да та интерпелација остане на дневном реду.

Председник др. ДРАГОЉУБ М. ПАВЛОВИЋ: Господин интерпелант Шегвић пристао је већ, да се за идући четвртак одложи његова интерпелација. Према томе идућу седницу заказујем са овим дневним редом:

1. продужење претреса само по овој интерпелацији о саобраћају (остале ће интерпелације доћи на дневни ред на идући четвртак);
2. претрес закона о киријама.

Прима ли Народно Представништво предложени дневни ред? (Прима.)

Данашњу седницу закључујем, а другу заказујем за сутра у 9 часова пре подне.

Седница је закључена у 12 и по часова по подне.

Видео секретар
др. Јоца Манојловић.

Интерпелације

11. редовног састанка

привременог народног представништва

држаног на дан 3. априла 1919. године у Београду.

Interpelacija

poslanca Jožefa Gostinčarja, Franca Smodeja in drugov g. ministru za izhranu i obnovu, oziroma g. predsedniku ministrskega sveta in g. ministru za železniški saobračaj v zadevi prehrane.

Kljub svobodni trgovini v nekatere pokrajine našega kraljevstva ni bilo mogoče spraviti najpotrebnejših količin živin in življenskih potrebščin. Tega so krive koruptne razmere, ki so ostale v nekaterih novih pokrajinah našega kraljestva in ki so dedščina koruptnega avstrijsko-madžarskega sistema; največ pa činjenica, da podrejene oblasti ne rešpektirajo ministrskih odredb. Tako so vsled proglasa svobodne trgovine cene življenskih potrebščin silno poskočile, da ih revnejši sloji ne zmorejo in vendar še ni bilo mogoče dobiti za Slovenijo najpotrebnejše množine živil, tako da v nekaterih krajih še vedno grozi glad in vsled tega nemiri, tembolj ker cene niso poskočile samo vsled svobodne trgovine, marveč še bolj vsled verižne trgovine, podpirane od posameznih organov pokrajinskih oblasti.

Razmere v Slavoniji.

Tako še vedno vladajo v Slavoniji koruptne razmere in se naredbe ministrstva ne uvažujejo. Vsled svobodne trgovine so odpravljene vse odpremne izkaznice, vendar pa zahtevajo posamezne gradjanske oblasti visoke svote za svoboden prevoz iz Hrvatske v Slovenijo. Za to imamo priče, dokaze in potrdila slovenskih nakupovalcev, ki niso prišli na Hrvatsko s spekulativnim namenom, ampak v imenu vlade, da odpomorejo bedi v Sloveniji. Tako sta morala plačati odposlanca za velikovski okraj Ludovik Šef in J. Mrkva za izvoz 2 vagonov masti gradjanski oblasti v Vukovaru 4.000 K za dovoljenje, nadalje je morala plačati državna železnica v Ljubljani, zastopana po svojem uradniku Andreju Mejaču 3.000 K za prevoz 1½ vagona masti. Mesto Osijek pa zahteva za prevoz masti in slanine 20% prevoznega blaga po maksimalnih cenah.

Kakšne težave se pri tem delajo in kako se prav nič ne upoštevajo naredbe ministrstva, pokazuje slučaj, da so uradni nakupovalci živil že pred meseci nakupili živila, ki jih pa še sedaj niso mogli transportirati.

Značilno je, da mora vlada v Zagrebu prositi pomoči pri centralni vladi v Belgradu, ker je drugače nevarnost, da v Zagrebu v najkrajšem času nastane glad, tedaj v deželi, kjer je bila vedno velika preobilica žita in koruze. Te vesti so prinesle belgrajske novine. Zelo ovirajo in otežkočujejo prevoz živil v Slovenijo železniške oblasti na Hrvatskem; po zatrdilu ministrstva saobračaja imajo pripravljenih veliko železniških garnitur in potrebno osobje izključno v ta namen, da se morejo prevažanja živil nesmetano vršiti; odposlanci naše vlade pa poročaju, da ni le nemogoče otpremiti celih vlakov z živil, temveč da je celo sreča, če morejo dobiti posamezne vagone, ne da bi bilo treba plačati madjarskim železniškim nastavljenecem bogatih nagrad. Vsled tega je nujno potrebno, da ministrstvo saobračaja ne ovira vožnje naših lastnih vlakov, temveč jih kar najbolj pospešuje.

Razmere v Vojvodini.

Razmere v Vojvodini so še veliko slabše, ker se poverjeništvu za izhrano v Novom Sadu na odredbe ministrstva za izhrano nič ne ozira. Ministrstvo za izhrano je v času vezane trgovine disponiralo pri poverjeništvu v Novom Sadu za Slovenijo blizu 1000 vagonov raznih živil. Od vsega tega ni Slovenija dobila niti ene desetine, dasiravno je ministrstvo za izhrano odpošiljatve opetovano urgiralo.

Da se razmere še danes niso izpremenile, dasiravno je bil odstavljen bivši poverjenik za izhrano v Novom Sadu dr. Kosta Popović ter vodi njegove posle odslej Narodna Uprava v Novom Sadu; priča dejstvo, da kljub trem naredbam, ki so izšle dosedaj v pogledu svobodne trgovine, trgovina z živili v Vojvodini dejansko še danes ni svobodna, ampak je vezana na odpremne izkaznice; narodna uprava v Novem Sadu dovoljenj ministrstva za izhrano ne uvažuje ter samovoljno daje nekaterim izkaznice, drugim pa odreka.

Poleg Narodne uprave se vmešava v prevoz živil tudi vojaška oblast. Skrajni čas je, da se uputi vrhovna komanda, da izda naredbe na vse poveljnike, da je svobodna trgovina proglašena ter da se ne sme vojaštvo vmešavati v prevoz živil.

Sladkor.

Osobito pri predmetih, kjer vlada veliko pomanjkanje, je nujno potrebno, da se zaloge sorazmerno in pravično razdele. Tak predmet je zlasti sladkor. Podatki sladkornih tovarn o njihovi produkciji, ki jih je dobila na zahtevo vlada, niso istiniti. Produkcija je najmanj še enkrat tako velika, kakor izkazujejo podatki tovarn. Sladkorne tovarne v veliki meri izvažajo sladkor v Madžarsko preko Temešvara, dočim ga pokrajinske vlade ne morejo odkazovati niti bolnikom. Ta nered je morala občutiti zlasti Slovenija. Deželna vlada v Ljubljani je dobila obvestilo, da je bilo disponiranih 75 vagonov sladkorja in sicer prvih 50 vagonov že za mesec februar. Poverjeništvu za prehrano v Novem

Sadu je sicer odkazalo za Slovenijo 25 vagonov v tovarni v Vrbasu, zaostalih 25 vagonov je pa zahtevalo od Slovenije kompenzacije v ugljenu. Nasproti temu postoponju je deželna vlada, zavedajoča se svoje dolžnosti, takoj odredila, da se odpošlje vsak dan 20 vagonov ugljena in to seveda brez vsake kompenzacije, ker se zaveda, da smo v ujedinjeni državi. Naša zahteva je, da se brez odlašanja takoj ugotovi cela produkcija sladkornih tovarn v naši državi ter se predpišejo sorazmerni kontingenti za posamezne pokrajine.

Čehoslovačka vlada ima za kraljestvo Srbov, Hrvatov in Slovencev že davno pripravljenih 300 vagonov sladkorja, a jih še do danes ni odposlala, ker še ni dobila potrebne dispozicije, kam naj sladkor odpošlje.

Vojni plen.

Koncem meseca oktobra ob razsulu avstrijske vojske so se zaplenile znatne množine živil, ki so se nahajale na vlačnih ladjah, ki so jih hotele Nemške in avstrijske vojne oblasti spraviti preko našega ozemlja. Naredba o svobodni trgovini z dne 26. februarja, ki jo je izdal minister dr. Petričić, izrečno povdarja, da je ta plen velik ter da bodo z njim razpolagale samo pokrajinske oblasti, oziroma njihovi oficijozni organi: centrale. Med ratnim plenom se nahaja baje 130 vagonov bencina. Vlada za Slovenijo je že opetovano prosila, da se ji nakaže vsaj toliko bencina, kolikor ga potrebujejo železnice, da obrat ne prestane, ter potrebni kontingent za kmetijske zadruge za poljedeljske stroje. Iz Bosne in Hrvatske se nam poroča, da so motorni mlini v nevarnosti za obstoj, ker nimajo bencina za pogon strojev. Ni pa znano, kdo je kompetenten za razpolaganje z bencinom iz ratnega plena.

Petrolej.

Glede petroleja je tako veliko pomanjkanje, da morajo uradi, ki nimajo električne razsvetljave, na večer prenehati z delom, ker sveč primanjkuje. Pomanjkanje petroleja je tudi veliki vzrok nezadovoljstva med našim delavstvom in seljaki. V Bosanskem Brodu imamo rafinerijo, ki je dovolj močna, da prečisti surovega olja (nafte) toliko, kar potrebujemo za celo državo.

Na podlagi teh dejstev vprašajmo, želeći odgovor v skupščini na sednici:

1. Hoče-li gospod minister za izhrano in obnovo ukreniti vse potrebno, da se bodo vse tozadevne ministrske naredbe izvrševale, hoče-li sporočiti skupščini, kaj so dognale preiskave glede produkcije sladkorja, koliko češkega sladkorja, da bo odkazano Sloveniji in če mu bo cena pod 3 K, kakor ga računa sedaj Češka za Slovenijo, kakšne zaloge vojnega plena so se ugotovile in kako se bo razdelitev izvršila?

2. Je-li gospod minister za saobračaj vse ukrenil, da se vožnje vlakov iz Slovenije ne bodo ovirale, marveč le pospeševale, da ne nastane kriza v prehrani?

3. More-li gospod predsednik ministrskega sveta sporočiti, kdo ima kompetenco v razpolaganju z benzinom iz ratnega plena in kakšne korake je dosedaj uprava državnih monopolov storila za uvoz nafte iz Galicije ali Rumunije?

Београд, dne 1. aprila 1919.

Dr. L. Pogačnik s. r.	Gostinčar s. r.
J. Vesenjак s. r.	Fr. Smodej s. r.
J. Brodar s. r.	J. Štrcin s. r.
Dr. Schaubach s. r.	Dr. Jos. Lovrenčić s. r.
Dr. Jos. Hohnjec, s. r.	Dr. Fr. Janković s. r.
Dr. Janko Šimrak s. r.	Dr. Korošec s. r.

Интерпелација

Славка Хенча и другова управљена на господина министра војног.

Пригодом узмака аустријске војске зауставило је мјесно Народно Вијеће у Руми међу осталим и множину теретних аутомобила и распродало тамошњим неким житељима уз смјешно ниске цијене од 1—3000 К. Ови купци продају те аутомобиле уз огромне добитке. Тако је један теретни аутомобил ових дана продан у Осијеку

за 24.000 К, а купљен је био за 3000 круна. Тај човјек је према томе само на једном том аутомобилу »заслужио« 21.000 К.

Обзиром на опће лоше саобраћајне и превозне прилике потребни су ти аутомобили за обнову земље, па ако их већ држава неби требала, то нису појединци власни да се богате неприпадно стеченим државним добром. Питам стога г. министра војног:

1. да ли му је то све познато;
2. да ли је вољан нужно подузети, да се ти аутомобили поврате држави односно да јој се изруче стечени сувишци, и
3. да ли је спреман повести истрагу и установити у коју је сврху употребљен новац добивен продајом тих и других државних добара задржаних по Народном Вијећу у Руми.

Београд, 29. ожујка 1919.

Вилим Букшег в. р.	Др. Милан Секулић в. р.
Јосип Петејан в. р.	Васа Клежевић в. р.
Чобал в. р.	Јова Шмитран в. р.
Славко Хенч в. р.	Др. Лончар в. р.
А. Кристан в. р.	

