

# STENOGRAFSKE BELEŠKE

## PRIVREMENOG NARODNOG PREDSTAVNIŠTVA

### SRBA, HRVATA I SLOVENACA

12. REDOVNI SASTANAK

## PRIVREMENOG NARODNOG PREDSTAVNIŠTVA

KRALJEVSTVA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

DRŽAN 4 APRILA 1919. GODINE U BEOGRADU.

PRESEDAO:

*Predsednik* dr. Dragoljub M. Pavlović.

SEKRETAR,

dr. Aleksandar Mijović.

Prisutni su sva gg. ministri.

Početak u 9 i 30 časa pre podne.

*Predsednik* dr. Dragoljub M. Pavlović: Gospodo, otvaram 12. redovni sastanak. Izvolite čuti protokol prošloga sastanka.

*Sekretar* dr. Aleksandar Mijović čita protokol prošlog sastanka.

*Predsednik* dr. Dragoljub M. Pavlović: Gospodo, ima li ko šta da primeti na protokol? (Nema.) Prima li se protokol? (Prima.) Izvolite čuti interpelacije.

*Sekretar* dr. Aleksandar Mijović čita ove interpelacije:

a) Interpelacija gospodina Antuna Sušnika i drugova na gospodina Ministra Poljoprivrede o nabavci plavog kamena i sumpornog praška.

b) Interpelacija gospodina Antuna Sušnika i drugova na gospodina Ministra Trgovina i Industrije o nabavci rasprskavajućih materija i produkata mineralnog zejtina.

c) Interpelacija gospodina Antuna Sušnika i drugova na gospodina Ministra za Rudarstvo i Šumarstvo o produkciji kamenoga uglja.

d) Interpelacija gospodina Jovana Šmitrana i drugova na gospodina Ministra Nutrašnjih Dela radi zaplene jednog dela knjige »Pesme Roba« od Svato-pluka Čeha.

e) Interpelacija gospodina Gjüre Džamonje i drugova na gospodina Ministra Poljoprivrede o snabdevanju poljoprivrednih orudja.

(Vidi ove interpelacije na kraju zapisnika.)

*Predsednik* dr. Dragoljub M. Pavlović: Ove će se interpelacije uputiti nadležnim Ministrima.

Izvolite čuti pozdrave, želje i proteste, upućene Narodnom Predstavništvu.

*Sekretar* dr. Aleksandar Mijović čita: a) pozdravnu depešu predsednika i tajnika Muslimanske demokratske stranke:

Predsjedništvu Narodnog Predstavništva

Beograd.

Banja Luka.

Jednoglasnim zaključkom na sastanku održanom 27. marta osjeća muslimanska-demokratska stranka osobitu radost, što može pozdraviti početak rada prvog Narodnog Predstavništva našeg ujedinjenog Kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca, a u vjeri da sudeluje u sagradivanju državne zgrade preko svojih delegata G. Lukića i drugova. Neka bude blagoslovljen rad Narodnog Predstavništva. Da živi naše mlado Kraljevstvo!

Muslimanska Demokratska Stranka.

Tajnik:

Husnija Đumrugdžić.

Predsednik:

Hivzo Bahtijarević.

Dalje čita: b) pozdravnu depešu gradskog narodnog odbora Velike Kikinde:

Narodnom Predstavništvu Beograda!

Gradski Narodni Odbor opštinskog predstavništva grada Velike Kikinde, sastao se danas 31. marta ove godine u prvu svoju skupštinsku sjednicu radi konstitucije i tom prilikom ne može propustiti priliku, a da ne pozdravi privremeno Narodno Predstavništvo i Parlamenat države kraljevstva Srba, Hrvata i Slovenaca, koji je sada na okupu u Beogradu — sa željom, da rad Narodnog Predstavništva bude srećnim i blagoslovljenim za svu državu i narod Srba, Hrvata i Slovenaca. — Za gradski narodni odbor grada Velike Kikinde

Luka Majniski.

Dalje čita: e) protest Muslimana iz Sanskog Mosta protiv agrarne reforme:

Predsjedništvo državnog vijeća

Beograd.

Sanski Most.

U štampi raširena vest da se ima agrar u što kraćem roku definitivno rešiti i to prema toj osnovi na štetu posednika što nas muslimane kao većinu koja je dosad bila u posjedu zemljišta uveliko zabrinjuje jer tom namuđenom osnovom ostali bi maloposjednici bez zemlje. Jugoslavenska muslimanska organizacija grada i kotara Sanskog Mosta najodlučnije protestira protiv te osnove kao i protiv tomu da se naplata haka za godinu 1918. otkloni do konačnog riješenja cijelog pitanja, tražimo da se pitanje haka za godinu 1918. odma uredi jer nemamo drugog sredstva za uzdržavanje, tražimo da nam se i sve štete počinjene na našim posjedima za vreme prevrata odmah nadoknade.

Tajnik Kondžić. Predsednik Sadiković.

Dalje čita: d) protest Jugoslavenske Muslimanske organizacije iz Dervente proti agrarne reforme:

Predsjedništvo Državnog Vijeća

Beograd.

55 Derventa 1228, 68, 31. 9. m.

Riješenje agrarnog pitanja naredbenim putem kako je to predviđeno u objelodanoj agrarnoj reformi smatramo nepravednim i ubitačnim po maloposjednika i zaprekom slobodnog gospodarskog razvitka pa zahtijevamo, da se maloposjednicima dodijele i produkti zemljišta kako bi mu se omogućilo što racionalnije obradivanje. Svako drugo rešenje je nepravedno u jednoj demokratskoj državi, jer bi isto donijelo sobom nove socijalne borbe. Za mjesni odbor Jugoslavenske muslimanske organizacije

Predsednik: Osman Begović.

Dalje čita: e) želju kmetova Sarajevskog Polja da se donese zakon potpunog oslobodjenja svih spahijskih robova bez ikakva otkupa ili odštete na njihov račun:

Narodno Predstavništvo

Beograd.

Sarajevo, 399 50, 15/20.

Kmetovi Sarajevskog Polja zaključili su jedno-glasno na današnjem zboru na Ilidži najenergičnije zatražiti od Narodnog Predstavništva, da odmah donese zakon potpunog oslobodjenja svih spahijskih robova bez ikakva otkupa ili odštete na njihov račun.

Stališa Bosilčić, Vuk Kuljanin, Jozo Vukadin, Simo Njego, Blaž Kramar ispred trista kmetova.

Dalje čita: f) protest Jugoslavenske Muslimanske organizacije iz Bosanske Dubice protiv štete, po-

činjene na muslimanskim imanjima za vreme prevrata i njihovom namirenju:

Predsedništvo Državnog Vijeća

Beograd.

Bosanska Dubica 13, 54, 1, 11/20.

Protestiramo protiv riješenja agrarnog pitanja, po kojem maloposjednici ostaju bez zemlje. Tražimo, da se hak za god. 1918. odmah isplati, jer se nemamo od čega uzdržavati; tražimo da se štete počinjene na muslimanskim imanjima za vrijeme prevrata odmah namire. Za jugoslavenske muslimanske organizacije:

Tajnik:

Omerbeg Kriki.

Predsednik:

Dr. M. Kadić.

Konačno čita: g) protest Jugoslavenske Muslimanske organizovane stranke u Prijedoru o nepravednom rešavanju agrarnoga pitanja:

Predsjedništvu Narodnog Predstavništva

u Beogradu.

Prijedor, 24, 63, 14 102.

Budući da se predhodnim mjerama agrarne reforme ugrožava egzistencija maloposjednika, tražimo da se taj naš socijalni problem reši pravedno po obe strane.

Protestujemo, što se tako važno pitanje nepravednim putem rešava, zastupamo stanovište, izraženo u agrarnoj predstavi, što je predano ministru u Beogradu po našoj delegaciji u februaru.

Odbor Jugoslavenske muslimanske organizovane stranke u Prijedoru.

Predsednik:

Selim Begović.

*Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:* Reč ima gospodin poslanik Čobal.

*Narod. posl. Melhijor Čobal:* Gospod predsednik! Dosedaj se delili v zbornici razni predlogi in druge stvari većinomama samo v cirilici. Pravtako so povabila, ki jih raznašajo uslužbenci v zbornici, kakor tudi naznanila na poslopijih većinomama pisana v cirilici. Ker smo mi Slovenci dosedaj poznali cirilico le od daleč (Poslanec dr. Puc: »Saj ni res!«), ker se je sedaj šele učimo (Poslanec dr. Puc: »Vi se je šele učite, mi ne!« — Poslanec Kristan: »Delavci je gotovo še ne morejo znati!«); bi prosil gospoda predsednika, da bi ukrenil, da se bodo v bodoče tiskali vsi predlogi, vsa povabila in naznanila tudi v latinici. Moje vprašanje gotovo ni naperjeno proti cirilici. Priznam, da je cirilica nujno potrebna za one gospode predstavnike, ki niso dovolj vajeni latinice. Prav tako je pa tudi za nas potrebna latinica.

Moje vprašanje izvira edino-le iz praktičnih oziror in zaradi tega prosim gospoda predsednika, da bi to ukrenil. (Poslanec dr. Puc: »Saj se lahko naučite cirilice!« — Poslanec Čobal: »To je vaša stvar!«)

*Predsjednik* dr. **Dragoljub M. Pavlović**: Gospodo, pre nego što predjemo na dnevni red, da vam saopštimo, kako su se sekcije konstituisale.

*Sekretar* dr. **Aleksandar Mijović** čita:

I. Sekcija:

*Predsjednik*: Don Juraj Biankini.

*Sekretar*: Stanko Banić.

II. Sekcija:

*Predsjednik*: Gjoka Braćinac.

*Sekretar*: Dimitrije Zakić.

III. Sekcija:

*Predsjednik*: Ljuba Babić-Gjalski.

*Sekretar*: Vojislav Besarović.

IV. Sekcija:

*Predsjednik*: Valerijan Pribičević.

*Sekretar*: Franc Smodej.

V. Sekcija:

*Predsjednik*: Milutin Mažuranić.

*Sekretar*: Gjorgje Pejanović.

VI. Sekcija:

*Predsjednik*: Josip Fon.

*Sekretar*: Dr. G. Andjelinović.

VII. Sekcija:

*Predsjednik*: Vaso Mračević.

*Sekretar*: Tripko Žugić.

*Predsjednik* dr. **Dragoljub M. Pavlović**: Gospodo, sad prelazimo na dnevni red. Prva je tačka dnevnoga reda odgovor gospodina Ministra Saobraćaja na interpelaciju. Ima još tri prijavljena govornika. Prvi je gospodin Mihajlo Blagojević. Ima reč gospodin Mihajlo Blagojević.

**Mihajlo Blagojević**: Gospodo narodni predstavnici! Naše je narodno društvo umoreno ratom i hipnotiziramo velikim istorijskim događajima i socijalnim promenama. Ono treba svakako brzoga ozdravljenja i treba da se brzo osnaži, jer će inače doživeti potpuno rasulo. Ovo Narodno Predstavništvo ima u prvom redu tu dužnost, da osnaži naše narodno društvo pozitivnim rezultatima svoga rada. Treba da dodju ličnosti na površinu, koje će svojim energičnim, snažnim radom da pljusnu svom snagom u svim pravcima narodnog života. Ovo narodno predstavništvo nosi u tome odgovornost, i za to mora u svakom pravcu da deluje, da oživi snagu naroda; ono nosi odgovornost za to, da dodju ličnosti, koje se mogu prilagoditi današnjem vremenu, u sve javne funkcije, tako da narodni život podje izvesnim jačim tokom. Prema tome ne može se nikako svaliti odgovornost za sve ono, što mi učinimo, na jednu jedinu ličnost. Danas je na dnevnom redu pitanje o saobraćaju. I juče se debatovalo o tome, kako je težak saobraćaj u zemljama našim: u Hrvatskoj, Sloveniji i Bosni, i gospodin ministar saobraćaja dotakao se i pitanja o

uspostavljanju željezničkih pruga u Srbiji. Ja ću biti tako slobodan, da iznesem neke primedbe u tome pravcu u dobroj nameri. Kako sam informisan preko svojih kolega inženjera koji su bili na pruzi Beograd-Niš, ova željeznička pruga ne će biti uspostavljena pre meseca jula i augusta ove godine. Govori se, da nema dovoljno radnih snaga, alata, gradje i prevoznih sredstava. Pre mesec dana imao sam prilike da vidim, kako obilaze Beogradom mnogi radnici; možda nekoliko stotina radnika iz Like, koji su tražili rada od Ponejusa do Pilata u Beogradu po raznim nadležnostima. Ti su radnici otišli svojim kućama ne našavši ni kakva posla. Sem toga radnici, koji su bili zaposleni na pruzi Beograd-Niš, jatovice su ostavljali svoja mesta na toj željezničkoj pruzi, jer nisu bili snabdeveni ne samo hranom, nego i prenočištem. Njima nije takodjer isplaćivana redovno nadnica i tek u poslednje vreme — pre dva tri dana — isplaćena je nekima nadnica, koju su zaslužili još u mesecu oktobru prošle godine. Govori se, da nemamo dovoljno alata, ali ja tvrdim, gospodo, da na dunavskom pristaništu i na centralnom magazinu u Beogradu leži jedna neizmerna zaloha alata svake vrste, samo nema ruku, koje će taj alat da pokrenu sa njegovoga mesta i da ga prebace odmah tamo, gde je potreban kao kora hleba. Govori se, da nemamo gradje, a medjutim velike i nepregledne gomile gradje leže u Gombošu već nekoliko sedmica, samo se odgadja, da se sastavi komisija, koja bi imala da preuzme tu gradju i da je dovede na svoje mesto opredeljenja. Govori se, da nemamo prevoznih sredstava, a poznato je gospodo, da ovde vojni teretni automobili leže neupotrebljeni u garažama po nelikoko dana. Poznato je takodje, da mnogi sopstvenici, privatna lica, mogu da dobiju od vojne uprave, da im se stavi na raspolaganje teretni auto za dan ili dva. Po tom možemo odmah oceniti, da ima svega, ali da nema snažne organizacije, koja će da raspolaze čitavim tim materijalom i ljudstvom, i koja bi se ustrojila tako, da brzo i energično svršava svoj posao. Poznato je, gospodo, da je senjski rudnik u rukama ministarstva saobraćaja. Taj senjski rudnik je u stanju, da snabde sa ugljom glavni deo željeznica u Srbiji u normalno doba. Medjutim gospodo, senjski rudnik je potpuno desorganizovan; radnici su ga napustili, i mesto, da taj rudnik gomila rezervu uglja na stanici Rudnik ili Čuprija, on čeka jednu gvozdenu ruku, gvozdenu energiju, koja će to da učini; on čeka vreme, koje mi ne možemo sami dovoljno strpeljivo da sačekamo. Gospodo narodni poslanici, ja ću biti ovde sasvim kratak i završiću. Veliki deo našeg naroda u Srbiji trpeo je goleme nevolje za vreme rata i mi gledamo da baš taj deo naroda našeg, koji je najviše trpeo, sada najviše oskudeva na svemu, a da mu ne možemo pomoći. Naš narod preživio je ratnu kartazu, on je trpeljivo podnosio ratne nevolje, ali se je uvek nepokoleljivo i tvrdó nadao, da će doći veliki dan posle velikog stradanja. Veliki dan je došao, dan

oslobodjenja i ujedinenja svih Srba, Hrvata i Slovence. Ovu našu državu ne može nam niko više oteti ili je raskomadati. Gospodo, veliki dan napornog rada takodje je tu, ali mi vidimo, da se s radom ne kreće, da rad nije došao u brz i energičan tok. Za to mi zahtevamo rad sviju, zahtevamo jednakost prava i dužnosti za sve. Samo tako će da zavlada pravda i pravедnost, koja je toliko puta opetovana u našim narodnim pesmama, pa i u našoj kraljevskoj himni. (Odobranje i pljesak.)

*Potpredsednik dr. Franc Janković:* Besedo ima gospod poslanec Kopač.

*Poslanec Josip Kopač:* Velespoštovani gospodje! Oprostite, da sem se oglasil k besedi v zadevi, ki se tiče železniškega ministrstva. Priglasil sem se zaradi tega, ker poznam razmere železničarjev, ker delam skoro ves čas kar živim med železničarji. Lahko rečem, da se pečam več kakor 22 let izključno z železniškim vprašanjem in zaradi tega mislim, da bo na mestu, da kolikor mogoče na kratko in jedernato povem vzroke, zakaj danes železnice ne funkcionirajo tako kakor bi lahko in kakor bi mi želeli.

Kdo pozna trpljenje železniškega osobja tako kakor ga poznam jaz, ta bo moral priznati, da je to osobje zlasti ob prevratu v navemberskih dneh i izvršilo svojo službo tako, kakor si je bilo le želeli. Ko se je namreč zlomila fronta in so se vse ogromne zbe-gane čete usule preko naše domovine smo delali vsi in sem se tudi jaz, daši civilist, ponudil v službo, da grem na železnico, ker uživam zaupanje med osobjem, da skušam z vsem svojim vplivom pomagati, da se ta fronta ki se je usula sedaj v naše kraje prevozi kakor hitro mogoče preko naše domovine — in ne napravi prevelike škode. Posrečilo se nam je da smo to srečno izvršili in da smo imeli pri nas prav malo škode. Ali železničar, ki je v stradanju — oprostite ta izraz — dosegel rekord, niti tisti slavni stradalac Suzzi ni mogel toliko stradati kakor naš železničar, je začel pešati. Pri železniški upravi so mu rekli: Hrano do-bite pri vojaštvu! Pri vojaštvu so mu pa zopet rekli: Kaj ti bom dal ko sam nimam! In tako se je dosti-krat zgodilo, da je železničar z lačnim želodcem od-hajal z doma in z lačnim prihajal domu. Aprovizacije so bile pomanjkljive in niso mogle veliko dati, ker ni bilo živeža na razpolago. Le s prav težkim trudom in za bajno visoke cene se je moglo dobiti tu pa tam kaj malega živeža.

Ti železničarji so imeli pa v stari domovini ne-kaka pravila, glasom katerih je bila njim zajamčena sedanost in bodočnost, preskrba za starost, onemo-glost in za slučaj nezgod. Ta službena pravila, ime-novana službena pragmatika je takorekoč izražala vse, kar mora ta uslužbenec izvršiti na železnici, ozna-čevala je pa tudi natančno vse njegove pravice. Z ve-likim veseljem so se železničarji priklopljili tisti ideji, ki nas je gnala že toliko let za združenje vsega slo-venskega naroda v skupni domovini, kjer ne bo več

prostora za tujca, ki nas je dosedaj tlačil. Mnogo je pripomoglo, če se je reklo: Saj bo boljše še malo potegnite pa bo šlo. Posrečilo se nam je, da se je pri nas vse še precej dobro izvršilo. Ali sedaj nastane vprašanje kaj je v naši novi domovini? Železničarji, ki so dobili po razsulu avstro-nemške fronte toliko pohval, da bi človek o njih lahko napisal debelo knjigo, povprašujejo: Kje je sedaj kaka odškodnina za naše trpljenje, kje je naša obleka, ki smo jo raz-trgali in obrabili v naši naporni službi tekom dolge vojne kje je naša hrana in drugo? Ali hočemo v novi domovini pravtako stradati kakor smo morali stradati v stari domovini?

Kakor hitro se je fronta zrušila, so se vsi razni prekupei in navijalci cen poskrili v brloge iz straha, da bi jih ljudstvo ne linčalo, ker so doma odirali dru-žine tistih vojakov, ki so dali na fronti življenje za domovino. Ali kakor hitro so opazili ti najhujši ško-dljiveci naše domovine, da je zopet mir in red, da vlada nima posebne volje prijeti teh gospodov za ušesa, so prilezli iz svojih brlogov in so začeli postajati od dne do dne še predrznejši in pogumnejši. (Tako je!) Naša vlada je 2 dni pred sestankom Narodnega predstavn-ništva izdala odredbe glede proste trgovine in ni mogla počakati, da bi Narodno predstavništvo rešilo to stvar, kar bi morala storiti ker se tiče ta zadeva celega naroda. Bila je popustljiva napram onim na-vijalcem cen, ki so vedno dražili vse življenske po-trebščine in napravili življenje neznosno nam revnim ljudem v prvi vrsti železničarjem in drugim delav-cem. In kaj je naravna posledica tega? Če jaz prodam svojo delavno moč, pa za svoje delo ne dobim toliko plačila, da bi si mogel kupiti kruha, potem je bolje, da držim roke križem, kajti čemu naj delam, če ne za-sluzim toliko, da bi mogel živeti. Naša vlada je prišla na tisto opolsko pot, ki vodi v propad. Vlada je bila popustljiva napram bogatim. Sedaj pa bo prisiljena poseči globoko v žep in dati svojim uradnikom in de-lavcem zvišane plače, da si bodo mogli kupiti vsaj nekaj živeža po teh zvišanih cenah, ako bo hotela, da ne bodo obupali.

Gospodje so tukaj povedali, kako bi se dalo mar-sikaj preurediti, moj spoštovani tovariš gospod dr. Pestotnik je označil tudi nekoliko, kako bi se dalo popraviti to življenje železničarjev in kako bi se dal narediti nekak red na železnicah. Na moje tozadevno vprašanje pa mi je gospod železniški minister odgo-ovoril: Teško je, ko imam 70% Madžaronov a ne vem kako naj jih nadomestim. Ne vem, ali je gospodu železniškemu ministru znano ali ne, najbrž ne, ker drugače bi moral kaj energičnega ukreniti, vem da imajo v Zagrebu pogodbo z ogrsko vlado, da vsi na-meščenci, ki so bili prej pod ogrsko krono ne morejo biti niti disciplinirani v Zagrebu ampak se jih mora disciplinirati v Budimpešti. To ima vsak uslužbenec v žepu črno na belem. Ali se torej čudite, da na naj-višjih mestih sedijo Madžaroni in pravijo: Vi nimate

pravice nas soditi, naše sodbe morate poslati v Budimpešto. Kdo je to pogodbo naredil in podpisal? Poverjenik za promet v Zagrebu. Če je to znano gospodu železniškemu ministru, me vem, ampak faktum je, da je pogodba tu, in imamo tudi uslužbence, ki to lahko dokažejo. Torej na podlagi te pogodbe so postali Madžari tako prokleta pogumni da pravijo, da nima nihče nič komandirati kako oni sami. (Poslanec dr. Čorović: »Nije tako!«) Je tako, gospodje, saj imamo tu zagrebčane, ki to prav lahko potrdijo.

Železniške uprave so že s 1. januarjem 1918. priznale svojim uslužbencem, da se vojna leta vstevajo 1½ kratno v pokojnino in v napredovanje. Do sedaj se je to izvedlo samo pri južni železnici in sicer s 1. januarjem 1919. medtem ko morajo jugoslovanski državni železničarji še vedno čakati kdaj jim bo dal železniški minister te po prejšnjih upravah zajamčene pravice, ki jim jih tudi mora dati, kajti pridobljenih pravic se nesme kratiti in odjemati. Sedaj imate n. pr. v Ljubljani državne železničarje in železničarje južne železnice. Eni južni železničarji imajo take prejemke, oni državni druge in pa manjše, in to vendar ne zato, ker so železničarji svobodne Jugoslavije itd.? Ali gospod železniški minister je naredil še nekaj hujšega. Oprostite, gospodje, da to pojasnim. Povem vam, da sem sam preiskal to zadevo in prišel do zaključka, da je resnična. Gospod železniški minister je rekel: »Draginja je tu«. To je tudi res, in ravno zaradi tega je njegovo ravnanje tembolj čudno. Gospod minister je namreč odredil, da mora železničar, če se hoče neslužbeno kam peljati, da si nakupi cenejše blago, plačati polno voznino. Gospod železniški minister je torej odvzel železničarjem prosto vožnjo, ki so jo imeli do sedaj. Železničarji imajo po tem novem ukazu prosto vožnjo samo za službene namene ne pa tudi za svoja zasebna potovanja in ona svoje družine. Gospodje, lahko si predstavljate, kako težko je zadela ta odredba železničarje, ki so na ta način prišli ob svoje dolgoletne pravice, ter se jim odvzela vsaka možnost, nabaviti se razne potrebščine po nižjih cenah. Ta odredba pač ni bila v korist ampak v veliko škodo našega prometa.

Dočim je vlada napram raznim verižnikom in spekulantom skrajno popustljiva in koncilijantna, postopa napram železničarjem z vso krutostjo. Tako imamo n. pr. militarizacijo na železnicah. Vidite gospodje, to je zopet velik vzrok, zakaj na železnicah ne gre tako kakor bi moralo iti. Če komandira na železnicah kak oficir ali kak narednik, potem ni čudno, če zastaja ves obrat. Vzemimo en primer. Mi imamo n. pr. stroje raznovrstnih serij. Serija pomeni koliko ta ali oni stroj lahko vleče. Temu stroju se ne sme dati več nego predpisana maksimalna teža. Tako se je pa zgodilo, da so obesili stroju, ki nosi 350 ton 600—700 ton. Naravno je, da ta stroj kurjen še s slabim premogom ne more prevoziti svoje teže, ima zamudo ter se mora ustaviti da se mu odvzame preve-

liko breme. Ali zopet gorje tistemu strojevodji ki je vodil vlak in ni mogel prevoziti tega, kar so mu preveč naložili. Gospod postajenačelnik — gospodu železniškemu ministru to najbrž ni znano — postaje Indjija je n. pr. postavil na stroj enega vojaka ter mu je rekel: Ako strojevodja ne bo speljal naloženoga tovara in bo obstal, ga ubij. (Medklici.) Prosim vas, gospodje, sedaj ko naj živimo v svobodni državi, se postavi strojevodji na stroj njegov krvnik, ki naj ga ubije! Vprašam vas, ali naj dotični strojevodja nadzoruje progo, ali naj gleda na to, kdaj ga bo njegov stražnik ubil. Da ne boste rekli, da morda pretiram in da govorim tja v en dan, vam povem ime dotičnega strojevodje, ki se mu je to pripetilo. Dotični strojevodja se zove Mayer in je tu v zbornici na galeriji navzoč. Dalje imamo slučaj strojevodje Farkeža. Strojevodja Farkež, ki je tu v Zemunu in se gospodje lahko prepričajo o istinitosti mojih navedb, je dobil mal stroj, kateremu so obesili preveč teže. Premog je slab, stroji so slabi in pokvarjeni ter se ne dajo popraviti. Ti stroji, oprostite gospodje, da povem po pravici, so pokvarjeni v prvi vrsti radi tega, ker postavljajo za strojevodje nestrokovnjake brez prave tehničke izobrazbe. Ker torej ta strojevodja ni mogel prevelikega bremena izpeljati, sta ga dva vojaka potegnili s stroja, ga položila na klop, ter mu jih naštel 25. (Poslanec Kristan: »Škandal!«)

Isto se je zgodilo strojevodji v Lekiniku. Strojevodja Pintar v Lekiniku je na postaji rabil eno uro in pol, da je pripravil stroj. Gospoda moja, kdor pozna stroje, ta si lahko predstavlja, da je to delo nemogoče v krajšem času izvršiti. Če pogledate danes železniški stroj dokler ne zakurjen, je videti še dosti dober in nepokvarjen. Ko ga pa zakurite, pa uhaja para na vseh koncih in krajih, ker ni gumija, da bi zadelali vse luknjice skozi katere vhaaja para in se mora fretariti z raznimi vojnimi izdelki. Torej ta strojevodja je moral počakati v Lekiniku eno uro in pol, da je dobil potrebno paro. Ko se je tako trudil, da spravi stroj v red, pristopita naenkrat k njemu 2 vojaka ga potegneta s stroja, položita na klop ter mu jih zopet naštejeta 25. (Klici: »Sramota, škandal!«) Ako se tako kurirajo lačni želodci naših železničarjev potem, gospodje, stojimo pred katastrofo, ki mora nastati na vseh železnicah. Kajti pri teh razmerah mora zgubiti železničar vsako veselje do dela. Dajte mu kruha, ter lepše ravnajte z njim, pa boste videli s kakim veseljem bo opravljal svojo težavno službo. Napravite pred vsem red v raznih direkcijah, ker je tam reda najbolj treba. (Medklici.) Gospodje, če pogledate v razne direkcije, boste videli, da sedijo notri še vedno ljudje, ki ne spadajo tja in bi jih bilo treba že davno spraviti čez meje. Mi socijalni demokratje nimamo te naloge, da bi preganjali delavce in uslužbence ter nam tega tudi nihče ne more predbacivati. Opozoriti pa moram merodajne gospode na obstoječe nerednosti, ki so največ krive, da železnice

danes ne funkcijonirajo tako, kakor bi morale. (Medklici in ugovori.) Gospodje, jaz sem vam dokazal, da imajo ti uslužbeni pogodbo s budimpeštansko vlado. Kdo jo je naredil? Vi sami!

Militarizacija na železnicah je čisto nepotrebna. Vlada pravi, da se morajo železnice za slučaj vojne militarizirati že po zakonu samem. Ali prosim vas gospodje, sedaj vendar ni več vojske. (Klici: »Je še vojska!«) Jaz mislim, da se je vojska že končala. Ali jo mar hočete imeti še par let?! Gospodje, železniški uslužbenec naj ne bo podrejen vojaški komandi, ampak vojak naj se prideli železničarju za asistenco, če jo potrebuje (Burni medklici in ugovori.) Prosim vas gospodje, pustite me vsaj mirno govoriti.

Gospod železniški minister je podal tukaj neke statistične podatke. Toda ta statistika ne odgovarja točno temu, kar je faktično res. Gospod minister je rekel, da je še 70% Madžarov, ki jih imamo izmeniti. Jaz sem se mučil včeraj in predvčeranjem, da sem zbral nekaj tozadavnega materiala ter sem izpraševal ljudi, ki poznajo razmere in ti so mi povedali, da je med uradništvom in poduradništvom približno kakih 50% tujih uslužbencev in od teh 50% se jih je takoj proglasilo 15% ter so izjavili, da hočejo ostati v novi domovini, ker znajo hrvatsko in imajo svoje otroke v hrvaških šolah. Torej bi bilo pravzaprav le 35% tujega uradništva in poduradništva med našimi železničarji. Kar se pa tiče delavstva, ni več nego k večjemu 10% tujih delavcev, ki bi se lahko zamenjali. Mi imamo v raznih koncentracijskih taboriščih železničarje s družinami, ki čakajo na nastop službe. (Tako je!) Pokličite te, pa bodo radi prišli delat. Oni čakajo. Tukaj imate že predlog, kako bi oni radi delali tudi na tej progi pošteno, kakor so delali na naših progah.

Če se ozremo na naš strojni in vozni park, vidimo, da bi se dal še precej hitro popraviti. Toda treba je sistematičnega dela, potrebno je da se ti stroji, ki se dajo lahko popraviti, spravijo kakor hitro mogoče v velike delavnice, kjer se bodo mogli v najkrajšem času popraviti, da bodo sposobni za promet. Oni del strojev, ki je nesposoben za službo in se ne da več popraviti, naj se razdene da se dobi material za druge stroje. Mi smo namreč na železnici tudi z materialom pri kraju. Če hočemo n. pr. popraviti en stroj, moramo razdejati enega do tri tenderje, da dobimo toliko materiala na razpolago, da moremo popraviti ostale stroje. Torej naj se stari stroji, ki so že zarjaveli in ne bodo nikdar več porabni, razdenejo in jim odvzamejo rabljivi predmeti, s temi pa naj se popravijo drugi stroji.

Gospod minister je v našo zadovoljnost povedal, kako kategorično je nastopil proti ljudem, ki so delali sabotažo; mislim, da je bilo to v Bosanskem Brodu, kjer je bilo baje vse pijano. Gospod minister je dotične železničarje kratkomalo odslovil. To je vsega priznanja vredno in mi — povem odkrito —

ne bomo delali gospodu ministru nikdar najmanjše preglavice, kadar bo kaznoval tistega, ki res zasluži, ki hodi pijan v službo ali ki misli, da je pri železnici le za to, da nagaja.

Toda, gospod minister, kakor ste na eni strani upravičeno strogi proti onim, ki delo ovirajo, ki samo nagajajo, ki so — kakor jih imenujete gospod minister — malomarneži, tako bodite naklonjeni proti tistim, ki upravljajo svojo težko službo z navdušenjem in veseljem!

Preračunite nekoliko, koliko mora človek zaslužiti, da lahko izhaja s svojo družino ob tej draginji. Hrvaški železničarji, so Vam, gospod minister, to tako jasno povedali v svoji spomenici. Ne vem, če ste že pregledali njihovo spomenico tako daleč, da bi brali koliko so stale neobhodne življenske potrebščine pred tremi meseci — danes so že veliko dražje — vse življenske potrebščine, ki jih rabi uslužbenec vsak dan. Tam je izračunano, da je za življenje posameznega železničarja nujno potrebno najmanj 600 K mesečne plače. Če železničar nima prilike, zaslužiti svojim delom 600 K na mesec, ne more izhajati, manjka mu obleke in hrane — in v lačnem človeku, gospodje, ne boste našli dobrega delavca, ampak samo večnega nezadovoljneža, ki bo slabo opravljal svojo službo, kar pa vendar ni v interesu cele države in nas vseh.

Kaj boste rekli gospodje, če povem, da imajo na progi Pragersko-Središče železničarji, ki vrše vrhovno službo, 2 K 40 v dnevne plače? Prosim, gospodje, 2 K 40 h dnevne plače ob času, ko stane četrt litra vina 3 K 50 v! Ali more tak delavec vršiti z zadovoljnostjo svojo službo? To so škandalozne razmere! Zakaj se jim ne napravi konec?

Kadar prihajamo s takimi pritožbami, se nam navajajo kot protitež plače, ki jih imajo posamezni kvalificirani delavci v delavnicah, ki seveda več zaslužijo. Gospodje, povejte pa tudi pri taki priliki, koliko zaslužijo nižje vrste delavstva, ki morejo vendar prav tako živeti. Ti ljudje so največji reveži in nimajo dostikrat doma niti toliko obleke, da bi poslali otroke v šolo! Njih otroci so bos; v februarju t. l. sem jih videl iti bosi v šolo. Prosim Vas, s kakim veseljem naj vrši železničar službo, ki mu ne nese niti toliko, kolikor potrebuje nujno za prehrano in obleko? Obleka stane dandaneč — in to obleka najslabše vrste — 7—800 K, za ženo seveda precej več. Ljudje si v 5 letih vojne niso mogli nikdar kupiti nobene nove obleke. Sedaj je vojska minula, a revni sloji ne morejo prav tako kupiti ničesar, ker nimajo sredstev. (Tako je!)

Železničarji iz Zagreba so svoj nevzdržljivi gmotni položaj gospodu ministru čisto natanko pokazali v posebni spomenici; samemu gospodu ministru je vloga ugajala, ko jo je pregledal, ker so bile tako jasno obrazložene in motivirane vse zahteve železničarjev. Toda gospod minister je rekel: Mi imamo

toliko in toliko deficita na Hrvaškem, toliko in toliko deficita v Slavoniji, toliko deficita v Sloveniji itd., kako bomo zmagali nove stroške?! Gospod minister! Tu morate vpoštevati tudi sledeče: Mi smo imeli poprej v Srbiji približno 510 km proge. Sedaj imate 3.000 km. proge. Na to lahko napravimo znaten kredit, da pomagamo železničarjem in obvarujemo državo nevarnosti. Z bajoneti ne bomo kurirali železnic, kadar kruli. (Veselost.) Je vse zastoj! Mi moramo poskusiti, da železničarja, ki trpi pomanjkanje vseh življenskih potrebščin, zadovoljimo. Nikakor ne mislim, da se morajo zadovoljiti morebiti kake pretirane zahteve, ki bi omogočale luksuriozno življenje. Toda, gospodje, če bi Vi videli prizore v stanovanjih teh revnih železničarjev, kakor sem jih videl jaz, ko je n. pr. pri obedu oče rezal kruh, pa je hotel kosček kruha vzeti s seboj, ker je moral 12—14, tudi do 16 ur potovati, ne da bi dobil kaj živeža na progi — pa so otroci rekli s solzami v očeh: »Za Boga, oče, ali boš nesel ves kruh s seboj?!« Tu moram mimogrede povedati, da se dobi pri nas kruh samo na krušne nakaznice, in to samo v kraju, kjer železničar stanuje, ne pa tudi na progi, dočim je pri Vas mogoče kupiti kruha povsod.

Vidite, gospodje, take razmere vladajo med železničarji. Jasno je, da boljši, bogatejši sloji tega ne razumejo, ker ne pridejo z revnejšimi sloji v dotiko in vidijo le sami sebe. Če bo gospod minister prišel v ministrski svet in rekel: »Jaz rabim n. pr. 150 milijonov dinarjev, da se izboljša položaj železniškega osebja«, upam, da ne bo naletel na odpor, upam, da bodo gospodje, ki so sedaj v vladi, razumeli, kaj je železniško osebje in kaj je treba storiti, da se mu nekoliko pomaga.

Mislim, da ni treba, da se spuščam v podrobnosti, ki jih obsega ta spomenica. Gospod minister bo tako prijazen, da bo spomenico predložil v ministrskem svetu in se dogovoril s tovariši o vseh željah, ki so notri izražene. Ali prosil bi: dajte hitro iztradanemu delavstvu to, kar je treba, da ne nastane katastrofa, ne morebiti iz hudobije, tudi ne od strani madžaronov, ampak od strani iztradanih in izmučenih železničarjev, ki so po mojem mnenju boljši Jugoslovani nego marsikdo, ki ima Jugoslavijo samo na jeziku, v resnici je pa le egoist, ki izkorišča revno ljudstvo in onemogoča, da bi prišlo do reda v državi, ki je šele nastala. Dobro razumem, da je nemogoče, da bi v državi, ki se je šele takorekoč rodila, že funkcijoniralo vse tako, kakor v normalnih razmerah. Ali tam, kjer se absolutno mora nekaj storiti, bi prosil gospoda ministra, da se to stori z vso hitrostjo.

Kaj zahtevajo slovenski železničarji? Malenkost — čeprav bo skupna svota velika, a na posameznika prika vendar zelo malo. Mi smo rekli tako-le: Bržkone v Belgradu ne bodo imeli tako pragmatike, ker poznamo razmere, ki so vladale pred vojsko na železnicah v Srbiji in vemo, kako je vojna vse uničila.

Mi imamo pa moderno pragmatiko na razpolago in zato smo sestavili takoj nekaj kot podlago za bodočo pragmatiko. S tem Vas ne bom mučil, dragi gospodje: hočem, namreč iz predložene spomenice pozvati le ono točko, ki se nam mora izpolniti železničarjem. To je točka 8. Gospod minister, ako nimate vloge železničarjev baš pri rokah, bom tako prost, da jo Vam bom dal tukaj na razpolago. (Govornik izroči prometnemu ministru Vuloviću en izvod vložene spomenice.) Ta točka zahteva nastopno: »Uprava ima nadalje s 1. aprilom« — to danes ne bo več mogoče — »izplačati vsakemu uslužbencu, delavcu in delavki, enkratni nabavni znesek brez razlike kategorije, in sicer 1000 dinarjev«. Gospoda moja, železničarji so zahtevali v dinarjih radi tega, ker je nemogoče hoditi okoli s našo krono. Če pride človek s krono h kmetu in hoče kaj kupiti, ne dobi ničesar. Če bi bila krona srebrna, bi se kaj dobilo, za papirnato krono pa nihče ne mara. Kmet stoji na stališču: ali proti zameni v blagu — ali za srebro! Dinar pa ima vendar še precejšnje veljavo danes, veliko večjo nego krona, kar vidim zlasti v Belgradu. To bi veljalo za samce in oženjene brez otrok.

Za oženjene in vdove z otroki bi se moralo plačati 2.500 dinarjev. Gospoda moja, to je enkratni nabavni znesek, s tem bi si nabavile železničarske rodbine sedaj, ko imamo svobodno trgovino, saj toliko življenskih potrebščin, da bi bile brez skrbi, da bodo imele preko najhujšega časa nekaj živila doma in da ne bo treba vedno drezati tukaj pri ministrstvu.

Dokler se želje, izražene v tej spomenici, popolnoma ne izvedejo, bi se plačevalo vsak mesec 300 dinarjev kot nekako nabavni pripomoček. Zakaj? Če kupi železničar dandanes eno obleko zase in za ženo, porabi že več nego 1000 dinarjev, ker so cene za obleko in obutev tako grozno pretirane. Za nakup živila mu od teh 1000 dinarjev ne ostane ničesar. Zato bi moral uslužbenec s tem denarjem kupiti živila (slanino, moko itd.), z ostalim bi si pa kupil vsak mesec kaj obleke in obutve, da ne bo hodil bos in nag.

Vojna leta naj se vštejejo uslužbencem pri državni železnici prav tako, kakor jih všteje južna železnica svojim uslužbencem. Mi vendar ne moremo trpeti, da bodo državni železničarji, ki služijo morebiti na isti postaji skupno s tovariši od južne železnice, na slabšem nego železničarji privatne družbe. Že naša čast zahteva, da ne plačuje naša država uslužbencev slabše nego privatno podjetje.

Izpregovorim naj pri tej priliki še par besed o naših ubogih upokojencih! Tos so reveži, ki so služili skozi celo vojsko, a so bili začetkom 1. 1919. upokojeni z majhno pokojnino. Gospodje, če bi Vi vedeli, kakšno pomanjkanje vlada v njihovih družinah — jaz sem to opazoval na lastne oči — bi gotovo storili vse, da se odpomore tej bedi in revščini. Tem bi se dal enkratni nabavni znesek 500 dinarjev. To ni veliko, ker upokojeni uslužbenci drugod ne pridejo ni-

kjer v poštev. Navajam to, ker vem, da je potrebno za mir in red na železnicah in da je od tega odvisno vse nadaljnje.

Železničarji hočejo praznovati 1. majnik; to, gospoda moja, ne bo stalo državo ničesar. Osebni promet se bo vzdrževal tudi ta dan z vso točnostjo; blagovni promet se pa ob sedanjih razmerah lahko ustavi za en dan bez najmanjše škode in brez vsakih stroškov za državo. Če se bo temu ugodilo, bo to precejšen prispevek za vzdržavanje mira in reda.

To bi bile točke, gospod minister, glede katerih Vas prosim, da odgovorite nanje po možnosti še danes, da ob povratku v domovino poslanci, ki su sedaj tu, lahko potolažijo naše železničarje. Prišli so in rekli: Storimo zadnji korak! Pojdimo v Belgrad! Prišli so in moja dolžnost je bila, da sem jih predstavil gospodu ministru, ker vem, da je g. minister strokovnjak, ki ve, kaj je železničar; prepričan sem, da bo storil vse, kar je mogoče, da ne pride do kakega čisto nepotrebne gibanja, ki bi bilo škodljivo državi in zasebnikom.

Gospodje, danes se ne da dobro železniško osebje tako lahko nadomestiti. Da je ta trditev resnična, je razvidno že iz tega, kar je povedal včeraj v svojem govoru g. minister: 70% osebja bi bilo treba izmeniti, pa ga ne moremo, ker ni nadomestila. Gre se torej pri tem vprašanju za najboljše delavne moči, ki jih bo Jugoslavija potrebovala, kakor lačni kosa kruha, posebno z ozirom na to, da je pri nas industrija že zelo razvita in se bo razvila še bolj. Ne povzročajmo, da bi ti ljudje zapuščali železniško službo in se udingali pri kakem privatnem podjetju, ki jim ponuja že danes večjo plačo. Naši železničarji bodo radi ostali pri železnici, kjer so preživeli mnogi polovico svojega življenja. Dajte jim še Vi tisto veselje, da bodo šli še z večjim navdušenjem na delo za blagostanje države! Prožite jim svojo desnico, podpirajte jih v kritičnem položaju, v katerem se nahajajo danes!

Tudi železničarji v Srbiji so predložili spomenico. Mislím, da o tej zadevi ni treba veliko govoriti. Oni zahtevajo povišanje draginjske doklade menda od 6 dinarjev na 9½ dinarja dnevno. Če morebiti gospod minister spomenice nima pri rokah, mu je tu en izvod na razpolago. (Govornik izroči ministru Vuloviću en izvod spomenice srbskih železničarjev.)

Sedaj, gospoda moja, pa dovolite, da se povrnem k izvajanju spoštovanega gospoda kolege dr. Pestotnika. G. dr. Pestotnik je zadnje čase opravljal službo poverjenika za promet. Mi smo šli žnjim prav dobro skupaj in smo ga prav tako vrlo podpirali kakor on nas. Toda njegovo mnenje je po mojem prepričanju napačno, ako trdi, da ni treba dati začasnih nabavnih zneskov in da naj se to odpravi. (Poslanec dr. Pestotnik in več drugih poslancev: »Saj tega nikdo ni rekel! Vi ste napačno razumeli!«) Oprostite, če sem napačno razumel; če g. dr. Pestotnik tega ni

rekel, nimam o tej zadevi ničesar pripomniti. Nabavni znesek je baš sedaj potreben, da se bo moglo kaj kupiti. Ali se bo mar moglo kaj kupiti meseca maja ali junija, ko ne bo nikjer ničesar dobiti? Takrat bo izključeno, da bi si mogel železničar kupiti kaj živil.

S tem sem v kratkem razložil našo spomenico in pridem k nastopni točki: k postopanju vojaških oblasti na železnicah. Gospodje, tu naj povem nekaj, kar sem pred nekaj tedni sam doživel, ko sem bil bolan, in je malo manjkalo, da me niso položili v grob. Imel sem dopust radi bolezní, kakor ve gospod podpredsednik dr. Jankovič, ki predseduje danes seji in ki me je sam ozdravil, da sem še tukaj. Prišel sem v Zagreb. Pri izhodu, kjer so se ljudje drenjali, sta stala dva vojaka. Jaz sem stal med zadnjimi. Kar na enkrat se obrne vojak, me zgrabi za prsi in sune v stran: »Tu nema izlaza!« Pa sem vendar videl nad vrati napis: »Izlaz«. Čakal sem, da je zadnji odšel, češ sedaj me bodo vendar pustili. Ko sem hotel iti vun, zakriči vojak nad mano: »Odlazite hitro! Što stojite tukaj na stanici?!« Zgrabil me je za prsi in vrgel v kot.

Naj se vendar tem sirovinam pove, da smo civilni ljudje in da se ne postopa tako proti potujočemu občinstvu, kar z obrnjeno puško, kopitom ali bajonetom! Ja — za vraga! — ne manjka drugega, nego da se še reče: »Roke kvišku, bom preiskal žep! (Medklic: »To nije istina!«) To je istina! Oprostite, gospod tovariš, Vi me niste razumeli. Jaz sem rekel, da ne manjka drugcega, nego da vojak še zaukaže, da dvignemo roke — nisem pa rekel, da se je to res zgodilo.

Videl sem v Zagrebu — tovariši Kristan, Čobal in drugi so priča — da je vojak, ko je ljudstvo sililo iz čakalnice, prijel ženo za prsi in ji pljunil v obraz. (Ogorčeni medklici.) To se pač lahko odpravi, da vojaštvo ne bo po nepotrebem ljudi trpinčilo in mučilo. Tako postopanje je pač nekvalificirano. Resničnost mojih besed lahko potrdijo vsi gospodje, ki so bili navzoči. (Klici: »Res je bilo tako!«)

Naj povem še drug slučaj, ker ne vem, gospod minister, ali je Vam znan ali ne. Na progi Zagreb-Belovar se je približno pred 6 tedni pripetil nastopni slučaj. Na sredi proge se je moral vlak ustaviti; pred stroj so postavili strojno puško in gospod činovnik (oficir) je odšel obiskat svojo ljubico. Vlak je čakal na mestu dve uri, dokler ni prišel gospod oficir nazaj. Tedaj so zapet vzeli strojno puško izpred stroja, jo dali v službeni voz in se odpeljali naprej. Gospodu ministru to gotovo ni znano. Naj da ta slučaj preiskati! Če si soldateska lahko dovoli na progi kaj takega, se nikarj ne čudimo, da pri železnici nimamo reda. (Poslanec Gjuro Džamonja oporeka in dela medklice. Podpredsednik dr. Jankovič zvoni in reče: »Prosim, da gospodje ne motijo govornika!«) Jaz imam prav tako pravico povedati pritožbe kakov Vi!



Jaz sem enakopraven kakor Vi in ne pustim, da bi se vmešavali v moj govor. Jaz sem rekel, naj gospod minister ta slučaj preišče. Moja dolžnost je bila, da to povem gospodu ministru, ker je potrebno, da se stvar na vsak način preišče. (Ponovni medkljci in rastoč nemir. Podpredsednik dr. Janković zvonil: »Prosim posluš! Prosim, da bi gospodje unolknili, da bo mogel gospod govornik nadaljevati«.)

Jaz sem navedel vzroke, v kolikor so mi razmere na železnicah znane, zakaj železnice ne funkcijonirajo tako, kakor bi morale. Dodati pa moram še to, da je strojevni park in vozovni park popolnoma uničen. Zato je seveda zelo težko, urediti razmere na železnicah tako, kakor želimo. A eno je gotovo: V naših rudnikih, ne le v Sloveniji, ampak tudi v Srbiji, je treba samo nekoliko več objekta nastaviti in urediti preskrbo delavstva z živežem, pa se bo produciralo toliko premoga in rude, da bo pokrila potreba naših železnic in bomo blago še lahko izvažali.

S tem sem prišel k novi točki, ki jo moram tudi kratko omeniti. Če se je že uvedla svobodna trgovina, naj se poskrbi tudi za to, da se bo dobilo izvozno dovoljenje za ono blago, ki ga doma ne potrebujemo in ga lahko izvažamo. Mi imamo celo vrsto industrije, ki je takorekoč v povojih. To industrijo lahko obdržimo, če hočemo pametno ravnati; na eni strani odajamo naše produkte, ki jih sami ne potrebujemo ali pa jih imamo v izobilju, v druge države, zato pa dobivamo v zameno produkte, ki jih nujno rabimo, kakor n. pr. olje, boljše vrste premoga i dr. Mi imamo n. pr. več takih podjetij, ki prosijo, da bi smele izvažati produkte, ki se ne morejo porabiti v lastni domovini. Mislite, da dobijo izvoznice? Izključeno! Kar pride v Belgrad, je pokopano. Noben človek ne upa več, da pride iz Belgrada kaka rešitev. To navajam radi tega, da pokažem na vire dohodkov za železnice, ki so nujno potrebni, če hočemo dati delavstvu in uslužbenstvu višje dohodke ter s tem vzdržati red in mir.

Mi vidimo vse težkoče, ki ovirajo, da naš promet ne more priti v normalen tir. A vse se da izboljšati, če pokaže vlada dobro voljo in da železničarjem potrebno podporo, da se zamorejo oskrbeti z živili in hrano; na drugi strani naj se pa odprejo meje in naj se zamenjava blago, ki ga imamo odveč, za tako blago, ki ga nam manjka. Tako n. pr. imamo pri nas tovarne za strojila (Gerbstoffe); ne vem kako jih imenujete Hrvatje in Srbi, ki prosijo za izvozno dovoljenje, a ga ne dobijo. Sicer se bo pa s tem vprašanjem počela posebna interpelacija. To bi se lahko napravilo, ne da bi se domovini škodovalo; obratno, mi bi imeli od tega samo dobiček, ker bi dotična podjetja florirala in bi lahko plačevala več davkov; seveda bi tudi železnica imela več dohodkov.

Gospoda moja! Oprostite, da sem Vas nadležoval toliko časa. Mislil sem da je bilo nujno potrebno, spraviti te stvari na razgovor. Še enkrat prosim g.

železniškega ministra naj natančno preštudira one spomenice, naj vpoštava tam stavljene predloge in naj nujno nekaj ukrene, da ne pride na železnici do katastrofe. Mi, ki organiziramo ljudstvo, bomo s svojo disciplino podpirali g. ministra pri tem poslu. Ali eno jamstvo moramo imeti: da bo namreč železničar vsaj toliko zaslužil, kolikor rabi za skromno življenje brez vsakega nepotrebnoega luksusa. Tukaj je 10 delegatov iz cele Jugoslavije: iz Slovenije, Hrvaške in Slavonije, Bosne in Hercegovine, in tudi iz Srbije enega. Vsi so predložili svoje prošnje. Upam, da bo gospod minister takoj ugodil vsaj onim točkam, ki sem jih posebe označil; za drugo bodo počakali, kolikor bo mogoče. Prosim pa gospoda ministra, naj nastavi v železniški službi strokovnjake, da bo vsak mož na svojem mestu, pa bo železnica veliko več producirala, bo veliko bolj aktivna in prišel bo čas, ko bomo lahko rekli: naše železnice so izborne, pri nas vozi železnica točno, pri naših železnicah je vse v redu! (Ploskanje.)

Da se to zgodi, je odvisno od Vas, gospod minister. Mi bomo skrbeli za to, da bodo železničarji vršili svojo težko službo z zavestjo velike odgovornosti, ki jo njih delo zahteva; in red bo zopet tak, kakor bi ga vsi radi in kakršnega težko pričakujemo. (Živahno odobravanje in ploskanje!)

*Potpredsednik dr. Franjo Janković:* Riječ ima gospodin Pera Jovanović.

**Pera Jovanović:** Gospodo, gospodin je interpellant svojom interpelacijom i svojim govorom uputio ovu stvar pravilnim putem, najme putem informativnim. Gospodin Ministar saobraćaja je također, odgovarajući na interpelaciju, sledovao tim istim putem i ja ću da se zadržim na ovom informativnom putu i dotaći ću se nekoliko stvari.

Gospodin ministar: — kao stari inženjer i kao dobar administrator, — vrlo je lepo pokupio razne referate i vešto manipulirao sa ovim aktima, te je njima upravo pokrio dosadnji nerad na saobraćaju. Vi vidite, da je posle ovih 5 meseci — u čemu smo se mi svi složili, a i ceo naš narod — ceo naš saobraćaj još mrtav, a gde ga ima, on životari. Ostaje nam još uteha, što nam gospodin Ministar obećava, da će saobraćaj uskoro krenuti napred i to vrlo brzo, pa je čak odredio i rok za saobraćaj u Srbiji, da će se to desiti već 20. maja. Da sačekamo i taj datum 20. maja. Zgodno je, što taj datum pada u isto vreme, kada nam je i drugi gospodin Ministar dao svoje obećanje, da će nam budžet podneti u toku meseca maja, tako, da ćemo tom prilikom imati prilike, da razgovaramo i raspravljamo i o opštoj našoj unutarnjoj i spolnoj politici i uspostavljanju saobraćaja.

Gospodin Ministar istakao je, da su za saobraćaj potrebna tri uslova, i to prvo: redovno stanje, drugo personal i treće sam materijal, kao lokomotive,

vagoni, ugalj, mazivo i t. d. Prva tačka niti je u našim rukama, a niti u rukama gospodina Ministra. Ali ovo drugo što se tiče personala ma koliko da su teške prilike, ipak je to donekle u našim rukama, odnosno u rukama gospodina Ministra. Ja nalazim, da on nije ipak iskoristio sve, što su predgovornici već izneli, i da ne bi ponavljao, ja ću navesti još neki primer.

On se upravo obratio tamo, odakle ne može baš dobiti velike pomoći. Pomoć će se tražiti samo onde, gde smo sigurni, da je ima, ko nam je može dati. On se obratio našim Slovincima. Slovenci, sve što su radili, što se tiče saobraćaja, radili su bolje nego što smo radili mi Srbi i Hrvati.

Oni su još prvoga dana, kad su se oslobodili, najurili sve, što se našlo na željeznici, a bilo je u mađarskoj ruci nekih 70% mađarona. Pa ne samo to, nego su oni učinili još i nešto više: oni su odmah obrazovali željezničke kursove i izbacili već dva kursa željezničara, mladih ljudi, koji će sutra ili prekosutra, kad saobraćaj predje u redovan tok, moći i nama da posluže; oni će moći, da nam pruže svoju pomoć. I kad su oni taj mađarski bagaž već zamenili svojim ljudima, to je od njih dosta i od njih ne treba ništa više ni tražiti.

Mi imamo jedan veliki izvor, iz koga erpe snagu cela naša Antanta. Taj je izvor Amerika. Ja znam, da će gospodin Vulović na to odmah reći: Pa dobro, ja sam već juče napomenuo, da mi imamo izvestan broj naših željezničara na solunskoj pruzi i na pruzi Bitolj-Dedeagač, i to jedan znatan deo; i kad bi oni imali dovoljno svojih ljudi, reći će možda gospodin Vulović, oni bi nam odmah pustili ove naše službenike. Ja mislim, da to nije baš tako. Amerika je godine 1916. imala milijun i sedam stotina hiljada saobraćajaca na pruzi i 360.000, koji su radili u biro-u. Tamo oko 10.000.000 stanovnika — duša živelo je od rada na željeznici. Pa kad su oni još tada imali toliki broj željezničara, ja pretpostavljam, jer nemam tačnih podataka, da su ga oni dočnije još mnogo povećali, kako to samo oni umeju sve poslove svršavati ubrzo i na veliko. Ja, dakle, mislim, da je taj broj sada jako uvećan. Pa kada već ostali naši saveznici, koji su mnogo veći i bogatiji od nas, koji imaju svega više, nego mi, kad oni kucaju na vrata te Amerike i obraćaju joj se raznim molbama, zašto onda da to mi ne učinimo? Kad je jedna Francuska mogla pre nekoliko meseci, da zakuca na njena vrata i zatraži, da joj Amerika da 6.000 policajaca, što joj je ona i dala, zašto da se mi ne možemo obratiti Americi, da nas u ovoj stvari pomogne. Ona, koja je svima saveznicima, a naročito Belgiji uvek izlazila na susret, uveren sam, da bi prema nama pokazala istu predusretljivost, samo kad bismo joj se umeli obratiti. Ako se dakle nismo tim putem odmah poslužili, ako nismo odmah na njena vrata zakucali, ja mislim, da to možemo naknadno učiniti i da će nam ona izaći na susret.

Ovo u toliko pre, što su dosada dolazili već više ljudi od tuda i raspitivali se od nas, šta nam treba. Ja sam cnomad napomenuo, kako je jedan naš prijatelj bio ovde, pa je otišao u Ministarstvo Iehrane, da se obavesti, šta nam je za ovaj mah potrebno. Kad se tamo s takvim pitanjem obratio, njemu je rečeno: Ministar je sada smenjen; vi ćete najbolje učiniti, da se za obaveštenje obratite gospodinu Lozaniću u Londonu. Dakle on došao odtuda, da se od nas o tome obavesti, a mi ga upućujemo u London, gospodinu Lozaniću! To je jedan skandal!

Za gorivo je takodje teška situacija. Izgleda mi, da je gospodin Ministar prema referatu, što su mu ga dali činovnici, učinio sve, što je mogao, ali, na kraju krajeva, mi ne samo da ga nemamo dovoljno, nego smo u stalnoj oskudici. I ja se bojim, da danas, kad smo naseli sa Česima, ne nasednemo i sa ovim drugima, koji su nam mnogo manje prijatelji, nego li Česi.

15. februara, kad sam prolazio kroz Suboticu, čujem, kako su Česi trebali da nam, prema ugovoru, zaključenom sa nama, ispošalju, mislim 500 vagona mesečno uglja, ali da to nisu učinili. Ti ljudi, kao dobri i savesni činovnici naše lepe i nove Države, očajavali su i dotrčali kod mene sa žalbom, kojima sam u to doba tamo dobro došao, računajući, da im mogu pomoći. Oni su me odmah zapitali, šta treba da rade. Šta sam mogao da im kažem, vodeći računa o poslaničkoj odgovornosti? Tražio sam prvo objašnjenje i oni mi rekoše: Česi su prema ugovoru kupili i ubili stoku i prvi transport odneli, a ugalj od njih nismo dobili. Posle toga su tražili i za drugi transport i uveravali nas, da će nam ove partije ugljena odmah poslati. Uzeli su i drugi transport, ali ugalj i opet nisu dali. Sad, kažu, hoće da kupuju, kolju, teraju i treći transport i pitaju, šta da rade. Ja sam im kazao: Znao ste, ja bih pustio, neka pokolju svu stoku, ali im ne bi dao da nose dotle, dok ne donesu ugalj, koji su dužni doneti, pa makar im u tom očekivanju propalo sve meso. (Odobranje. Vrlo dobro!) Šta su radili? Ne znam. Pa i ako su obećali, da će nam ugalj izlifrovati do 15. marta, oni još ništa od istog nisu doneli. Ja se za to bojim, da sad i sa ovim drugim susedima ne nasednemo i da oni ne upotrebe taj način do krajine tačnosti datim obavezama, te računajući na našu čestitost i odgovaranje, da ne izvuku pomoću zaključenih ugovora iz naše zemlje sve, što im treba, a da nama, što treba, ne dadu.

Ja ću da završim, gospodo, ali ne mogu da propustim, da se ne dotaknem jedne stvari, koja se zbilja mora istaći. Interpelant — pored ostalog — žalio se i na vožnju pojedinih vagona sa robom i šetnju tih vagona sa rampe na rampu, sa pruge na prugu, dok ne dodje jedan momenat, da ti željezničari ili većina njih ne budu zadovoljni.

Gospodin Ministar, odgovarajući na to, dao je jednu kvalifikaciju našim željezničarima, koju ne za-

služuju i koja ne sme da se upotrebi i čuje sa ovoga mesta. On je kazao, »da nema tog željezničkog sveca, koji ne će primiti, kad mu se ponudi«. Metnuo je sve željezničare u jedan ćup, a ja mislim, da to nije pravo, pa hoću, da uzmem naše savesne i premučenе željezničare u odbranu, jer među njima ima ljudi, čak i svetaca, koji to nikad ne bi uradili, pa makar se to dešavalo u celom svetu.

*Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:* Ima reč gospodin Ministar predsednik.

*Ministar predsednik Stojan Protić:* Ja bih želeo, gospodo, da u atar istine jednu stvar saopštim ovde parlamentu povodom jedne primedbe gospodina predgovornika. On je kazao, kako bi g. Ministar saobraćaja, a prema tome i Vlada, mogla doći lako do radne snage možda na taj način i relativnih mnogih opravaka, koje su tako zadocnile, ako bi se obratili Amerikancima.

Ja ne znam, kako stoje brojevi, koje je gospodin predgovornik pomenuo, ali, gospodo, znam ovo. Još, dok smo bili na Krfu; ja sam, se sâm lično obraćao na Amerikance, koji su ovde u Evropi i molio ih i tražio, da nam pošalju svoje poznate kolone željezničke, da bi što pre mogli doći do opravke naših uništenih željeznica, i ne jedanput, nego više puta i do ovoga časa nismo dobili odgovora.

*Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:* Ima reč gospodin Radoslav Agatonović.

*Radoslav Agatonović:* Gospodo poslanici! U ovoj je stvari govorilo već više govornika i ja ne bih voleo, da produžavam ovu debatu, nego ću samo, da se dotaknem sa nekoliko reči izvesnih stvari, o kojima do sada nije govoreno. Prirodna je stvar, gospodo, što je ovaj predmet izazvao ovako živu diskusiju. Jedno od najnužnijih sredstava u našoj oslobođenoj domovini doista je saobraćaj. Ako toga saobraćaja nema, ceo život državni i narodni ostaje ukočen. To najbolje osjećamo mi iz Srbije, mi, koji dolazimo iz unutrašnjosti. Kod nas, gospodo, u Srbiji, saobraćaj ne samo da je pokvaren, nego je apsolutno uništen; uništen je onako, kako nije nigde u svetu, pa čak ni na francuskoj fronti, gde su Nemci uništavali sve, što im je do ruku došlo tako, da se sve mora graditi iznova: i mostovi i magazini, i pruge i svi drugi potrebni objekti. To, gospodo, ne može, da se svrši za duže vreme ni u većim državama ni u normalnim prilikama sa većom količinom radnika a još manje kod nas u ovako teškom vremenu kada nemate ni radnika, ni potrebnog materijala za rad. Ja ne ću da branim gospodina ministra za to, što sam uveren, da će se on sâm najbolje odbraniti; u praznoj kući lako je bacati se kamenjem na svakoga, ali je isto lako i odbraniti se. Neprijatno mi je, gospodo, da čujem, da se na naše željezničare baca i senka sumnje, da oni svojim radom otežavaju pravilnost vršenja saobraćaja. Gospodo, trebalo je biti u Srbiji za vreme rata a i pre

rata za vreme najveće sezone izvoza, pa videti, koliko napora srpski željezničari izdržavaju bez zamene i bez odmora. Bivalo je slučajeva, da se po pet dana željezničar ne skine sa voza ili sa mašine. To, gospodo, rade ljudi, koji su patriote, koji su posvećeni svojoj dužnosti i vole svoju zemlju i koji za nju hoće da umru. (Odobranje.) Ali ima, gospodo, druga jedna nezgoda, a to je ta, što je broj takvih ljudi malen. Taj je broj jedva bio dovoljan i pre rata za ovih šest stotina kilometara u Srbiji; ali vi imate danas jedan veliki broj njihov rasporedjen po drugim delovima pruga po staroj Srbiji i Macedoniji, a imate i jedan deo, koji je otišao iz Srbije u proširenu domovinu našu, da pomognu i ostaloj braći našoj, gde se oseća jedan veliki defekt, u željezničarima. Prema tome, gospodo, što ima nedostatka i desaccorda u saobraćaju našem, najmanje se prekora za to može nabaciti na naše željezničare, koji su svagda pokazivali potpunu savesnost u vršenju svojih dužnosti. Ja mislim, da se ne može njima prebaciti za pojedine incidente, koji se dešavaju u našem saobraćaju, pa molim gospodina ministra, da bude dobar, te da obrati pažnju na jednu drugu stvar, koja je po mome mišljenju od vrlo velike važnosti.

Gospodin ministar nam je rekao, da ćemo imati glavnu prugu Beograd-Solun opravljenu do 20. maja. Ja mogu samo da kažem: »Iz njegovih usta u božje uši«, da ako nam i milostivi Bog i lepo vreme, a i naši prijatelji, snabdevajući nas s potrebnim materijalom, pomognu, da jedared dodjemo do tih naših pruga. Ja ću samo da obratim pažnju na ovu okolnost. I kad se opravi pruga i kad se veže Solun sa Beogradom, još to, gospodo, nije dovoljno. Mi danas imamo svega jednu prugu jednog kolosjeka, preko koje tu vezu sa Solunom održavamo, ali i ta pruga sa ovako malim voznim parkom nije u stanju i pri najpravilnijem funkcionisanju, da snabdeva potrebnim materijalom celu zemlju i da odgovori svima dužnostima saobraćaja i trgovine i da zadovolji sve potrebe za dovozu materijala u zemlju i izvozu iz zemlje. U tom pogledu naša je dužnost, da obratimo pažnju još sada gospodinu ministru saobraćaja ne zato, što mislimo, da on o tome ne vodi računa, nego što je i nama samima dužnost, da od svoje strane sve učinimo i postaramo se, da pre, nego što ova glavna arterija našeg željezničkog saobraćaja bude vaspostavljena, da se gospodin ministar postara za što veći vozni park. Ja znam, da mi imamo nešto toga u Solunu, ali, ako se dalje ništa na povećanju našeg voznog parka ne bi uradilo i ako se ne bi sve preduzelo, da nam neprijatelj vrati ono, što nam je oduzeo, onda ćemo tek imati velikih nevolja. I kod pruge i kod vozova mi ćemo biti bez vagona i bez mašina, pa prema tome čpet bez saobraćaja. Onda će tek biti nagomilavanje robe i muke i nevolje za pravilan saobraćaj, kada neće biti dovoljno vagona i mašina, da se sva roba na vreme otposlja. Za to molim gospodina ministra,

da nam da obaveštenje, šta je u tome pogledu do sada uradjeno i ako nije, šta misli uraditi, kad se prva linija bude pustila u saobraćaj, da ona može potpuno odgovoriti svojim dužnostima i potrebama zemlje.

Dalje, gospodo, uz vozni park potrebno je i ranije spremati ljude. Ako imamo i dovoljan broj mašina i dovoljan broj vagona, ali ako nemamo spremnih ljudi, onda saobraćaj ipak pada. Veoma je potrebno što pre brzim kursevima spremati spremne željezničke službenike. Onima, kojima se poverava život i imanje, treba se poveriti sa pouzdanjem i oni moraju biti spremni, da tačno odgovaraju svojim dužnostima.

Naše su ranije željezničke škole dale dobre rezultate. Tih škola treba danas stvoriti što više i ovde kod nas i tamo u Hrvatskoj i Slavoniji i preko Save i Dunava, gdje se odlaskom mađarskih željezničara oseća jedan veliki defekt u tome pogledu.

To je druga napomena.

Dalje, gospodo, imam da učinim i treću napomenu o jednoj stvari, koju mi u ovom delu naše domovine treba odmah da popravimo. Mi danas imamo vodeni saobraćaj do Prahova, a od Prahova do Negotina i Knjaževca imamo jedinu vezu sa unutrašnjosti Srbije sa Beogradom; i to je upravo jedno obilaženje kao obilaženje Kerabanovo oko Kavkaza; ali tek tim putem može se nekako doći od Beograda do Niša za 7—8 dana, svakako mnogo lakše nego ovim automobilima i kamionima, koji dao Bog nisu nikada sigurni. Samo, gospodo, što se u ovome momentu oseća, kod nas naročito, ono isto, što osećate i vi tamo, a to je jedna nesaglasnost između vodenog i željezničkog saobraćaja, nema nikakve saglasnosti u tarifama za pristajanje i odlazak ladja do Prahova i veze sa dolaskom i odlaskom voza iz Negotina. Meni se je desilo jedanput, a do sada već dva puta, da je ladja, tako reći, pred mojim očima otišla prazna, a voz je samo posle nekoliko minuta sa 400 vojnika i puno izbeglica došao. Drugi mi se slučaj isti takav desio, kad je ladja takodjer prazna otišla, a odmah posle 15 minut stigao je voz opet sa velikim brojem vojnika i izbeglica. Jedan gospodin pita me, tko je tome uzrok. Ja mu mogu odgovoriti, da po mome uverenju, uzrok je taj što izgleda, da je tamo druga neka ruka, druga neka vlast, koja rukovodi saobraćaj na vodi, a da samo željeznicama rukovodi ministarstvo, saobraćaja. Između te dve vlasti nema nikakve veze, da bi se saobraćaj pravilno regulisao, te da bi ladje mogle primiti putnike sa željeznica. Desila se onomad u Prahovu — po pričanju očevica — jedna nezgodna stvar, o kojoj ja ne mogu ovde detaljnije da pričam, samo ću napomenuti, da su se desila dva nesretna slučaja, da su se dva vojnika udavila skačući u ladju. To dolazi od otuda, što svakodnevno dolazi po 2—3 voza sa 3—400 putnika i vojnika, jer je, kao što rekoh, ceo saobraćaj od Soluna za Beograd upućen tim putem. Onda nije ni čudo, što njime putuje veliki broj vojnika, koji se vraćaju sa odsustva svojoj komandi. Ra-

zume se, svaki vojnik žuri, da što pre stigne u svoju komandu, a kako ladja ne može da primi veliki broj putnika, to se oni između sebe utrkuju, tko će pre ući i u tom skakanju, kao što rekoh, dva vojnika su se i udavila.

Treba nastojati svom snagom na tome, da se vodeni saobraćaj poveća, da se učesta što veća komunikacija ladja, pa ako ne može sve ladja da primi, neka se prikačinju šlepovi i u njih puštaju vojnici, materijal i putnici. Ja mislim, da tu vezu željeznice sa ladjom kod Prahova nije teško urediti i s toga treba gospodin ministar saobraćaja da nastane, da se ova nesaglasnost u vodenom i željezničkom saobraćaju popravi.

Drugo, što bi moglo da se uradi, a šta do pre nekoliko dana nije bilo uradjeno to je ovo. Na toj maloj željeznici, koja inače može pravilno funkcionisati, nemate, gospodo, ni fenjera, ni dovoljan broj vagona tako, da taj voz može samo danju putovati; noću ne može da putuje, jer se ide sve pored granice, koja nije bila sigurna ni ranije vreme, a još manje danas. Zbog toga vozovi zakašnjavaju i za jedan mali prostor od Zajčara do Negotina, koji se prelazio za 3—4 sata, putuje se danas ceo dan. Ja mislim, da se to može popraviti, te da bar s te strane pomognemo našim vojnicima i izbeglicima, koji dolaze u velikom broju, da im olakšamo, da mogu brže i komodnije putovati.

Još o jednoj stvari imam da obratim pažnju za vremena, a to je o putnom saobraćaju. I ako budu obnovljene sve pruge, opet će saobraćaj biti na svima našim prugama otežan zbog toga, što mi na celoj teritoriji Srbije imamo samo jedan kolosek uzdužni.

Za taj slučaj, gospodo, mi nemamo nikakvog voznog parka. Mi nemamo stoke, mi nemamo kola. Mi se ne možemo služiti starim rabadžijskim sistemom da vučemo materijal volovima. Za tu službu treba nam iz ranije spremati dve stvari. To su automobili-kamijoni koji jedino mogu, u neku ruku, zameniti naše vozove, a potrebno je spremati iz ranije i pobrinuti se za održavanje drumova da bi automobili mogli pravilno funkcionisati.

Po nesreći mi smo zadržali jedan turski sistem opravke drumova koji je postao nasleđem, sistem da se drumovi opravljaju kulukom. To je jedna preživela ustanova koja je osuđena u celom svetu i koju smo i mi sami osudili zamenivši je drugim sistemom. Ali pogreška je bila što se to i nije uvelo u život kako treba. Htelo se da se narod oslobodi kuluka a da se ne optereti velikim prirezom.

Posle ovako mučnih vremena kroz koja je naš narod prošao i posle svega ovoga što je video šta to znači kad se nemaju dobri putevi, ja mislim da u našoj zemlji neće biti nikoga više, koji bi bio protivu toga da se vladi odobre potrebni krediti za pravljenje i održavanje drumova.

To su, gospodo, primedbe na koje sam hteo ukazati pažnju g. Ministru i vladi. Ja ne napadam g. Ministra Saobraćaja koji veoma dobro poznaje našu saobraćajnu struku, ali sam ove primedbe i napomene učinio samo zato da ga umolim da se što pre i što intenzivnije nastane da dođemo do sredstava za dobri saobraćaj i da nemamo povoda da se žalimo i da kukamo zbog rdavog saobraćaja.

*Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:* Ima reč g. Čeda Kostić.

**Čeda Kostić:** Gospod. Ministar Saobraćaja je dao svoj odgovor na interpelaciju g. Pestotnika i drugova. Ali kako sam i ja u isto vreme uputio na g. Ministra jedno pitanje o opravi željezničkih pruga u Srbiji, smatram za potrebno da učinim neke kratke napomene na jučerašnji njegov govor.

Ja mogu vama, gospodo, koji ste podneli ovu interpelaciju reći, da vi možete biti zadovoljni stanjem željeznica u vašem kraju, prema stanju u kome su se naše željeznice nalazile u vreme povlačenja okupacione vlasti u Srbiji, jer mi, gospodo, nismo imali nikakav željeznički saobraćaj. Sve što god je bilo u našoj zemlji bilo je upropašćeno, a ono malo što je ostalo bilo je u takvom stanju, da traži racionalnu i veliku opravku.

Ja sam svoje pitanje uputio g. Ministru zbog toga, što sam želeo da nam on da sliku stanja, u kome se naš saobraćaj sada nalazi, i što očekujem od njega da će tome stanju što pre učiniti kraj.

Naša zemlja se nalazi u teškoj situaciji, jer je nemoguće doturiti u pojedine krajeve sve ono što je potrebno za život i ishranu naroda. I ja ovom prilikom hoću da skrenem pažnju g. Ministru da nije dovoljno, kako on misli, za uspostavljanje saobraćaja što su postavljene šine na tim prugama, nego je mnogo još što šta potrebno, da bi se naš željeznički saobraćaj doveo u red.

Na prvom mestu moram reći da mi u ovom trenutku nemamo ni lokomotiva ni vagona; i da je to što se sad zove saobraćaj slika saobraćaja.

Kad bi gospodin Ministar bio tako ljubazan, pa da pošlje koga svoga kontrolora ili činovnika iz direkcije na lice mesta gradjenja, pa da vidi, da ono, što je sad pušteno u saobraćaj, a što on naziva saobraćaj, da to, gospodo, nije saobraćaj. Ta bi njegova komisija morala konstatovati na licu mesta, da su mašine, koje sad vrše saobraćaj, sve defektne, koje vrše samo manevrisanje i za koje i sami činovnici, koji njima rukuju, kažu, da na svoju ličnu odgovornost i riziku sprovode njima saobraćaj. Onda se, gospodo, kad je tako stanje stvari, ne može reći, da mi imamo saobraćaj. Eto, gospodo, na smederevskoj pruži, gdje ima četiri lokomotive, koje su prebačene ne na inicijativu željezničke direkcije, nego na inicijativu jednog potpukovnika, koji je svojom dobrom voljom bio u stanju da iz Kovina preko Dunava prebaci neko-

liko lokomotiva na ovu stranu, a koje su sve defektne. (Ministar saobraćaja **V. Vulović:** Nije tako!) Tako sam izvešten. (Ministar saobraćaja **V. Vulović:** E, pa onda nemojte po onom: »Rekla — kazala«.) Medjutim vi imate vrlo veliki broj lokomotiva i vagona ne samo na zemunskoj stanici, to je fakt, pa takvih lokomotiva i vagona imate i u Subotici, i u Novom Sadu i svuda pored cele te pruge i to se dosada nije moglo prebaciti na ovu stranu. Ja znam, gospodo, da mi ne možemo od gospodina ministra očekivati, da nam da ono, što on ne može, ali on mora tražiti potporu cele vlade, kad je u pitanju ovako krupan posao, kao što je posao saobraćaja, od koga država mora neminovno da živi, jer bez saobraćaja nikakav posao u državi ne može se preduzimati. Da vam kažem, gospodo, i to, da sam saznao, da je bilo mogućnosti, da se dodje do uglja, da je bilo i uglja na izvesnim tačkama, gde se moglo staviti na raspoloženje. Gospodin ministar je juče kazao, da je u nemoćnosti, da taj ugalj i ceo vozni park prenese na ovu stranu, jer nema za to mogućnosti, nema dopuštenja od parobrodskog društva ili ne znam koga admirala dopuštenje, da mu ih stavi na raspoloženje. Ja mislim, da to gospodina ministra ne može opravdati, već da on treba da stvori mogućnost i način i da stvori to, pa makar to bilo po ceni njegove ostavke. Jedan ministar ne može reći, ja sam činio sve, ali nisam mogao uspeti, kad se zna, da tih sredstava ima. Njegova je dužnost da autoritetom svoga položaja dođe do rezultata i uspeha i da odgovori svojoj dužnosti na koju se zakleo. Ja smatram da ovo pitanje opravke željeznica ako se i dalje bude ovako protezalo, biće suva šteta po narodne interese i da mi nećemo doći do saobraćaja u onome roku, koji je gospodin ministar odredio. Ja to hoću da potvrdim, gospodo, time, što znam pozitivno, da mi ne možemo pustiti željeznice u saobraćaj sve dotle, dok nemamo ono, što je najpotrebnije za željeznice, a to je dok ne budemo imali uglja, kojim će se te željeznice ložiti, i vagona i lokomotiva kojima ćemo voziti. Saobraćaj na pruži Zabrđe-Valjevo morao se obustaviti posle nekoliko dana, jer nije bilo uglja, a nije bilo mogućnosti, da se taj ugalj prebaci i ako ga je bilo u neposrednoj blizini preko Save. Kad se dakle ne spremne svi ti predhodni uslovi, od koga saobraćaj željeznički zavisi, sve dotle, gospodo, ne može se ništa uraditi za saobraćaj naše zemlje. I ovo mogu da vam kažem: Gospodin ministar — i ako je uložio volje i truda — dosta je dockan počeo s tim radom. Njegove su komisije tek pre mesec dana izašle da inspiciraju, šta se radi na tim prugama. Meni su se žalili sami šefovi sekcija, kako je rad bio već u samom početku vrlo rdjavo organizovan na tim prugama, a rad je bio vrlo rdjavo organizovan na tim prugama za to, što nije bila upotrebljena radna snaga stručnih željezničara, nego zarobljenika, koje su Mađari stavili na raspoloženje. S tom radnom snagom šefovi komisija nisu mogli

ništa preduzeti sve dotle, dok se nije došlo na to, da se posluži naročitim radnicima za taj posao, plaćenim i to onima, koji su stručni za taj posao. Mađari su nam poslali učitelje i furundžije, i šefovi sekcija su mi govorili, da nisu smeli, da im povere nikakav posao zbog toga, što nisu stručni za te radove. Gde će furundžija da radi željeznice? Sa takvom radnom snagom ne mogu se željeznice opraviti.

Ako se, gospodo, ne stavimo na jedno pravilno gledište i ne počnemo raditi jednim pravilnim putem, mi ćemo imati u roku, koji nam je g. ministar izneo i odredio, postavljene samo šine, ali od šina nećemo imati nikakve koristi, nećemo imati saobraćaja.

**Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:** Ima reč gospodin ministar saobraćaja.

**Ministar saobraćaja Velislav Vulović:** Gospodo, ako bi pokušao danas, da odgovaram svakome od gospode predgovornika tačku po tačku, ja sumnjam, da bih mogao završiti danas u pet časova po podne. Mogu da napomenem, gospodo, da skoro nijedan od gospode poslanika, izuzevši g. Jovanovića, nije govorio o predmetu same interpelacije. Neka mi ne zameri g. predsednik Narodne Skupštine, što ću da učinim samo jednu napomenu, da je gospodu poslanike, koji su skrenuli sa tačke dnevnog reda i nisu govorili o predmetu same interpelacije, trebalo bar opomenuti, ako ništa drugo. Jedan od takvih govornika bio je naš uvaženi kolega g. Kopač. Ni jednom reči, ni jednim faktom g. Kopač nije govorio o onome, što su g. Pestotnik i drugovi izneli u interpelaciji. G. Kopač nam je govorio o svemu drugome, vrlo važnom i vrlo potrebnom, da zna Narodno Predstavništvo, ali, gospodo, o čemu danas nije bilo razgovora. Ako bi se htelo govoriti o tome, što su sve železničari uradili i kolika je njihova zasluga, ja uveravam g. Kopača, da bih ja, kao skoro tridesetgodišnji željezničar, sa mnogo više argumenata i sa mnogo više volje i fakata govorio o bednom stanju naših željeznica. (Narodni poslanik **Kopač:** A zar nisam govorio istinu?) Kad bude na dnevnom redu, dragi gospodine.

Gospodin nam je tvrdio, da su željezničari uradili toliko isto, koliko i vojska. Da, gospodo, i kod nas u Srbiji, u ono vreme, kad su se borbe vodile, govorili smo da imamo toliko i toliko armija, koje se bore, ali da ima još jedna armija, a to su željezničari, jer bez njih ni one ostale armije ne bi mogle ništa učiniti. Mi to, dakle, vrlo dobro znamo i mi odajemo željezničarima onu čast i onu pohvalu, koju oni zaslužuju i koje su dostojni. Za to, gospodo, ostavljajući im svu tu pohvalu, koju zaslužuju, ostavljajući im, da se u istoriji zabeleži njihov rad, mi ipak nećemo dopustiti, da sada, u ovo doba, željezničari mogu da traže i ono, što je nemoguće dati im. Sve, što se može uraditi, uradiće se. O svemu onome, što je g. Kopač govorio, ja neću sada govoriti, jer sada nije tome mesto.

Gospoda su imala priliku, da sa g. Kopačem i sa još dvojicom poslanika socijal-demokratske stranke pre dva dana dodju k meni sa celom delegacijom ili deputacijom željezničara iz svih krajeva: iz Hrvatske, Slovenačke, Bosne i Srbije i da mi dadu njihovu predstavku o poboljšanju njihovog stanja. Mi smo se objašnjavali o toj stvari i na dugačko i na široko. Oni su čuli moje mišljenje, a ja njihovo i posljednje reči njihove bile su ove: »Znamo mi vrlo dobro, da ćemo dobiti samo onoliko, kolik budemo jaki i da od buržoaskih stranaka ne možemo dobiti drukčije, nego silom«. A ja sam im na to odgovorio: da ćemo im mi, sa svoje strane, učiniti toliko, koliko zaslužuju i koliko možemo, da im damo. Vi vidite, gospodo, razliku između naših pogleda i pogleda socijal-demokratske stranke.

Vi ste, gospodo, videli malo čas, da je g. Kopač uporedjivao nagrade, koje dobijaju željezničari južnih željeznica Südbahn-a, i pomenuo je, kako nije pravo, da željezničari državnih željeznica imaju manje, nego ovi, jer su južne željeznice priznale željezničarima ratne godine kao duple i da zbog toga moramo, da im priznamo i mi.

Pa, gospodo, odmah posle toga u jednom drugom govoru pomenuo je, kako negde željezničari neki imaju samô po 2 K i 40 fil. dnevno, ali je prečutao reći, da je baš taj deo pruge kod južnih željeznica, da nije kod državnih željeznica i tada je gospodin izbegao pomenuti južne željeznice, da se nebi mogle uporediti i jedne i druge. Ja Vam kažem, gospodo, i Vi svi vrlo dobro znate, da se uvek, kod državnih željeznica ili kod države u opšte, jedan službenik plaća manje, nego što ga plaćaju privatna preduzeća, a da ga privatna preduzeća eksploatišu mnogo više, nego država i to, gospodo, vi svi vrlo dobro znate. Gospodin je izneo nekoliko fakata, na čemu mu ja mogu biti veoma zahvalan. Izneo je, kako mađarski službenici, koji se nalaze pri hrvatskim željeznicama, imaju u džepu nekakav ugovor, po kome za njihove izvesne krivice i stvari odgovaraju disciplinarnom sudu u Pešti. Gospodo, vidite, ako je ovo tačno, što gospodin Kopač kaže, ako su to naša braća željezničari znali pre toliko vremena, dozvolite, da kažem, da nije lepo od njih, što su čekali mesece, pa da nam to ne kažu, nego da dopuste sve ono što se nalazilo na željeznicama hrvatskim, a ako nisu znali pre toga, nego sada, onda nalazim, da im je bila dužnost i da im je bilo mnogo lakše, da su mi dostavili pismeni akt, i ja bih, kao Ministar Saobraćaja, vrlo brzo i rado te poslove svršio. Isto tako i za mašinistu Farkaša, koji je bio tučen od naših vojnika bilo stoga, što nije radio ili stoga, što mu mašina nije valjala, ja, gospodo, ta fakta ne mogu razumeti i o njima ne mogu da sudim. Ja ne mogu, gospodo, da razumem jednog čoveka, mašinovodju, koji je tučen na pravdi Boga, a da se taj ne požali svojoj starijoj vlasti, niti mogu da razumem, da bi ta starija vlast smela ostaviti takvo

delo neisledjeno. Zar gospodin mašinovodja Farkaš ili drugi, treći, nije imao u sebi toliko lične osetljivosti, pa da kaže: nedam se tući, ili, ako je tučen, da traži zaštitu, i ako je nebi dobio onda bi gospoda imala pravo da protestuju u Narodnom Predstavništvu. Ja izjavljujem, gospodo, da do danas nije niko, apsolutno niko, podneo žalbu niti je ta žalba došla k meni. Još je mnogo čudnovatije, kad se pre šest nedelja od strane jednog oficira mitraljeskog zaustavlja voz, da bi gospodin oficir mogao posetiti svoju draganu, pa se vraća posle dva sata i da celokupno osoblje i svi putnici čute i da novine ne donose ni jednu reč o toj stvari, dopustite, gospodo, da kažem, da je to jedna vrlo lepa izmišljena priča. (Zagor.)

Ja sam, gospodo, bio slobodan da juče pred Narodnim Predstavništvom iznesem nekoliko slučajeva, koji su onog momenta kad su bili dostavljeni Ministru saobraćaja odmah dati u isleđenje, da se s oficirima, ako je bilo pogreške, najstrožije postupi. Ja, gospodo, smem kao član vlade, u ime svoje i svojih drugova u vladi da izjavim, da vlada nije nikad dopustila i da neće nikad dopustiti da ma ko tera svoju volju i da pokazuje svoju silu i da će svakad prema svima onima, koji tu samovolju pokazuju biti najstrožija i najnepopustljivija ali naravno da to sve treba faktima i potvrditi.

Gospodo, primećeno mi je da moja statistika da ima 70% Madžara u službi železnica nije tačna i da je gospodin predgovornik Kopač za ovo vreme prikupio od svojih prijatelja i poznanika i došao do ovog podatka da ih ima 50%. Ja, gospodo, ostavljam da to ocene i svi ostali, a ja moram da verujem onima, koji mi podnose izveštaje, a te mi izveštaje podnose dotična željeznička direkcija i izaslanik koga sam ja odredio, i koga sam ja odredio da sedi u Zagrebu. G. Kopač dobio je te podatke od svojih prijatelja da ih ima ne 70% već 50%. Otkuda mogu ja, gospodo, od 5000 ljudi izterati 2500 da s njima dovršavam saobraćaj pred kojim stojimo.

Veli se, da od tih 50% madžarskih železničara ima ih 15%, koji su izjavili da hoće da ostanu i da uče srpski. Ja verujem, ali g. Kopač nije hteo da raspita i da zna da u železničkoj direkciji postoje čitava odelenja računska, u kojima počev od šefa pa na niže nijedan činovnik ne za srpski nego sve knjige vode na madžarskom jeziku, tako da sam ja morao poslati činovnika da izvidi da tamo nema zloupotreba pri poslovima. Pa je g. Kopač trebao da zna, da depeše oni šalju na srpskom i madžarskom jeziku samo zato, što je veliki deo službenika Madžara koji neznaju srpski. Sad je lakše. Ali, g. Kopač morao je saznati od svojih prijatelja kako stoji pravo stanje stvari.

Ja moram da zablagodarim g. poslaniku Kopaču na jednom lepom savetu, na koji način da opravljamo mašine i vagoni. Draga, gospodo, kod nas ima jedna lepa naučna poslovica u narodu, koju ne mogu da po-

menem ovde, da bi mogli dobiti jednu ispravnu lokomotivu moramo uništiti dve druge, ili ako bi dobili delove da pošaljemo u onu radionicu gde će se opraviti. Ali g. Kopač nije napomenuo tu radionicu; kad ja kao ministar saobraćaja ne znam, gospodin mi je mogao reći to je ta radionica, to je ta itd.

Gospodo, mi smo imali u Nišu jednu radionicu, koja je bila, da ne može biti bolja i u kojoj su se opravljale sve lokomotive i vagoni. Ali to je neprijatelj odvuкао do najmanjeg šrafa i sada nema ništa. Vi ste ih imali u Zagrebu, u Ljubljani, u Mariboru. U Mariboru ne možete izvršiti opravku, a u Zagrebu i ako hoćete, nemate potrebnog materijala. Sme li se lokomotiva, koja je dotrajala, poslati u Peštu ili Beč na opravku? Tražio sam da odgovori g. Kopač. Mi vršimo pregovore sa Čeho-Slovacima da njima pošljemo lokomotive na opravku, jer oni vele da ih mogu opraviti, ali te će lokomotive preći neprijateljsko zemljište i pitanje je da li će se opravljene nama vratiti sigurno, da ne bi uz put skrenule s toga pravca na drugi, pa da ih tražimo celoga veka.

Ja kažem, gospodo, žao mi je što je vreme kratko i što mi ne dopušta da na svaku tačku predgovornika odgovorim. Sad ću se zadržati na govoru g. Blagojevića, narodnog predstavnika i kolege i inženjera g. Jovanovića, takođe kolege sa nekoliko reči.

G. predgovornik je na sve ono što sam ja kazao da je belo kazao da je crno. Ja sam kazao da mi nemamo dovoljno radne snage, a gospodin predgovornik je tvrdio da ima i da su dolazili mnogi iz Like i tražili posla, pa se posle vratili. Ja sam kazao da po uveravanju onih koji vrše poslove na liniji i ako se dobije sve što treba, dakle predmeta i građe, da će pruga eventualno do 20. maja ili koncem maja biti gotova, ali povlačim reči, ako se ne dobije sve, što je potrebno. Gospodin predgovornik kaže neće biti gotova ni do jula, ni do avgusta. Ja sam kazao nemamo alata a gospodin veli, da je alata bilo i suviše, samo nema ko da prebači sa one strane Save i Dunava, itd., itd. Gospodo, to je striženo košeno, ja to ne mogu. Ja sam tvrdio da je sav alat i materijal bio s druge strane Save i Dunava, ja sam to kazao u svom govoru, ja sam napomenuo, da nije bilo mogućnosti, da nemamo sredstava da se prenese; ja sam kazao i pokazao ciframa da je trebalo mesec i po dana, dok se dobije jedan šlep ili lađa, koji će privući iz Kupinova ka Zabrežju, tu preći preko Save da prenese potreban materijal. Ja sam kazao kakvih teškoća imamo da prenesemo lokomotive, ugalj i građu. Ako bismo mogli građu i materijal prebacivati preko Save, da smo junaci kao što je bio Miloš Obilić i Kraljević Marko, da prebacujemo crkve topuzom, ja bih sve to prebacivao i lako učinio. (Pera Jovanović: niste dobili informacije u našem inženjerskom udruženju.) Ja to verujem g. Jovanoviću, može biti, ja bih molio da ta gospoda dođu, da opravljaju pruge. Što nisu

došla ta gospoda do mene, da im predam pruge da izvrše opravke.

Da, gospodo, to je tako isto, kao što je g. predgovornik tvrdio, da automobile dobijaju privatna lica, da privatna lica dobijaju automobile pre od Ministarstva Vojnog nego što ja mogu dobiti, kao Ministar Saobraćaja za prenos materijala. Tu nemože biti krivice do mene nego do onih, koji odgovaraju pismenim aktom, da automobila nema. Sekretar, odnosno kapetan američanski Rameten, koji je imao da putuje kao predstavnik američanske misije, da pregleda naše linije i da vidi šta fali, nije mogao da dobije 25 dana automobil, dokle nisam ja lično otišao da molim vojvodu g. Mišića, da se zauzme za ovoga oficira, koji ima potrebu da automobilom putuje i morao sam lično referisati. (**Pera Jovanović:** To niste trebali da radite.)

Gospodin Jovanović je bio u svome govoru potpuno korektan. On je prebacio jednu jedinu stvar, a to je, da nisam pristao a našta sam trebao da pristanem — nisam se obratio Americi. Gospodin Jovanović je to kazao u najlepšoj nameri. On nije znao da sam ja to učinio odmah od prvoga dana kad sam postavljen za Ministra Saobraćaja. Činio sam korak u Parizu da dobijemo za prvo vreme ono što je najglavnije vanredni puk inženjerskih trupa, da možemo pristupiti što pre opravei pruga u Srbiji. Ovih inženjerskih trupa bilo je vrlo mnogo u Parizu sa potrebnim alatom i svim ostalim materijalom. Kad mi je general Persin obećao da će mi učiniti sve, ja sam otišao kod našeg poslanika u Parizu g. Vesniću i odmah poslao depešu našem poslaniku u Vašingtonu. Koncem decembra ili početkom januara dobio sam depešu od našega poslanika u Vašingtonu, da su ta naša traženja u Parizu naišla na najveće, najjednodušnije odobravanje u Vašingtonu i svi me pitaju dali imate potrebu sem toga jednoga obećanog puka u Parazu i za jedan puk jugoslovenski, koji su tamo obrazovali pa da oba puka pođu sa gradom i drugim železničkim materijalom. Odmah sam odgovorio sa najvećom blagodarnošću, da sem onoga jugoslovenskog puka i onaj puk iz Pariza što pre dođe.

Gospodo, ko želi, može se uveriti. Depeša stoji u ministarstvu inostranih dela. Od prilike 29. januara ili 3. februara, ne sećam se tačno datuma, dobili smo odgovor, da nam se ne može poslati ni jedan puk, jer se ne izvršuje demobilizacija i prema tome ne može se na vojsku računati. Svuda je, gospodo, probano apsolutno sve, ali se nije moglo dobiti ne zato, što se nije htelo, no što su takve nesređene prilike u zemlji, što je trebalo snabdeći se, podmiriti se i umiriti narod u svojoj zemlji, pa onda pružiti pomoć drugome.

Gospodin Jovanović je izrazio bojazan o uglju, da ga nećemo dobiti. Hvala mu. Ja nisam juče smeo toliko da budem iskren i sâm da kažem, da ta bojazan i kod mene postoji. I ja verujem, da nećemo do-

biti lako uglja sa druge strane, ali ako ga ne dobijemo, neće biti greška do nas. Ovoga puta nije bojazan, da oni ne će održati ugovor, jer njihova ponuda i naš pristanak glasi, da će oni tek po prijemu od naše strane dobiti pravo da kupuju kukuruz i da ga izvoze. Ali je stvar u ovome, što 4—5 dana ne mogu doći do dozvole za izvoz, jer iako ministar učini sa svoje strane sve, ipak ima u administraciji da nešto zastane levo i desno, te da nismo u stanju da predamo ljudima ono, što im je potrebno, a bez čega će ugovor da padne. Ja sam danas izjavio molbu predjašnjem g. ministru, koji je zastupao g. ministra za ishranu i današnjem g. ministru i nadam se, da ću dobiti danas ono, što mi je potrebno, i u tome slučaju, ako ne dobijemo uglja, ne će biti krivica do mene i njih.

Ja bih bio najsretniji, gospodo, pošto je vreme u Narodnom Predstavništvu vrlo skupo, da ga možemo upotrebiti na ovakve razgovore, a često je puta medjutim čovjek u nemogućnosti, da kaže sve, što bi imao mozebiti da kaže, i ja bih se veoma radoval, kad bi gospoda iz pojedinih klubova — u mesto ovakve prepirke ili objašnjenja u Narodnom Predstavništvu — potražili, da dodjem u svaki klub, ma to trajalo i dan dva, i da iznesem detaljno i pokažem sve, što je na tome radjeno.

Gospodo, ostaje mi da odgovorim još na govore dva poslanika: gospodina Agatonovića i Kostića. Na govor Agatonovića nemam da učinim nikakvu primedbu. Sve, što je gosp. Agatonović rekao, rekao je tačno: i o duplom koloseku, i o voznom parku i o spremi ljudi i o vezi brodova i vozova, i o automobilima. Samo mogu da kažem da se na sveinu tome radi i da mi još ne možemo misliti na dupli kolosek sad, kad nemamo opravljen ovaj stari kolosek. Kažaću vam, gospodo, da ovaj kolosek ne može da odgovara i ne odgovara onome, što mi treba da imamo. Naši su mostovi pravljeni za lokomotive mnogo slabije, no što su sad u upotrebi i ideja o izmeni šina i pojačanju gvozdenih mostova ne datira se od danas i juče. To nije zasluga ni današnjeg ni jučerašnjeg ministra saobraćaja i ne će biti zasluga ni jednog ni drugog, jer se to pitanje tretira već više od 10 godina.

Mostovi su naši sad iskvareni i kad bi mi se obratila koja grupa i pitala treba li da se opravljavu mostovi ja sam rekao, da treba, ali da ćemo ih opravljavati s obzirom na to, da sad imamo mnogo teže lokomotive. Kad jednom budu ispravljeni mostovi, da mogu primiti teže lokomotive, mi ćemo pristupiti ovom poslu: podizanju drugog koloseka.

Vodilo se i vodi se računa o voznom parku i ja moram reći ono, što je učinjeno. Pre no što sam ja postao ministrom stara vlada je vodila računa o tome i ona je podnela memorandum Medjunarodnom Odboru u Londonu, u kome je tražila i lokomotive i vagoni i sve, što je potrebno. Kad sam ja otišao u London, ja sam uputio jednu molbu tražeći, da jedan deo



tih porudjbina bude gotov i stigne pre no što počne žetva.

Što se tiče spremne ljudi, mi tu spremu vršimo. U Zagrebu je jedna partija od 50 prošla kroz prve radove. Druga partija od 50 se sprema. U Ljubljani biva to isto, a za koji dan će se otvoriti škola ovdje u Beogradu. Ali, na žalost, mi nemamo ovdje dovoljno materijala i drugog, što nam je potrebno, jer ne možemo učiti ljude, da kucaju, kad nema tastera, koje mi moramo da tražimo ili iz Zemuna ili ovdje od poštansko-telegrafskog odeljenja.

Na svemu se gospodo radi i verujte, sve je to nemoguće izvršiti za tren oka.

O korespondenciji brodova i željeznica vodi se računa i čine se koraci u tome pravcu, ali kao što sam malo čas napomenuo i sam admiral Trubridž kuka i žali se, da nema uglja i da mora obračati veliku pažnju, da se saobraćaj ne prekine. On ga je prekinuo uz Savu, pa se je bojati, da ga ne prekine i niz Dunav, ako nema uglja. Učiniće se, gospodo, sve, što se može u tome pravcu.

Sprema se gospodo i saobraćaj automobilski i na njemu se radi. Ne samo da vozovi treba da dobiju veze sa brodovima, nego ti automobili treba na pojedinim stanicama da čekaju i vrše saobraćaj između mesta, koja nemaju veze sa železnicom. Ali, gospodo, traženje da se automobili poruče sad u ovo vreme na strani, je vrlo teško i smelo. Cene su velike, a budžet je naš veoma opterećen, te se pojedine ponude ne mogu primiti, i ostalo je da čekamo kad se saveznici naši budu uklonili iz naših krajeva. Po obaveštenju, koje sam dobio od g. Ministra vojnoga, oni će u najkraćem roku za 2 do 3 dana dobiti veliki broj teretnih automobila. Ja sam g. Ministra umolio i on mi je obećao 60 velikih teretnih automobila, i čim oni dođu pod moju upravu, uspostaviće se saobraćaj, koji je potreban. Ali nije dovoljno imati samo automobile; treba imati i šofere, a to je, gospodo, takodje jedno pitanje, o kome moramo voditi računa, jer i kad ih dobijemo, pitanje je, veliko, hoćemo li dobiti benzina.

Na govor g. Kostića neka mi bude dozvoljeno, da učinim samo dve napomene. Netačno je, da je jedan pukovnik iz svoje inicijative prebacivao nekave lokomotive. Sve te lokomotive na smeđerevskoj liniji prebacilo je naše željezničko osoblje, naši inžineri i to je sa takvim teškoćama skopčano bilo, da sam imao prilike reći u Ministarskom Savetu, da su šipovi popustili i izbijeni, da jedna lokomotiva kod Kovina leži u vodi i da treba da se izvadi. Bez sumnje taj pukovnik nebi priznao ovo drugo, kako se je ta lokomotiva utopila.

Drugo. Prevezene su, gospodo, u prvo vreme najlakše lokomotive zato, što su šleповi bili tako slabo armirani, da se nisu mogle propustiti teške i velike lokomotive, već su se prevozile obične, manevarske lokomotive, da se izvrše najpotrebniji i najpreči po-

slovi, da se prenese teret i ostalo. Naravna je stvar, gospodo, čim je pruga dovršena, najprirodnije bi bilo, da se upotrebe sve one lokomotive, i sav onaj materijal, koji će saobraćaj svesti u onaj tok, kako ga to želi gospodin interpelant. No do toga će trebati još dugo vremena, pa ćemo se dotle morati zadovoljiti sa onakvim saobraćajem, kakav jest. Ja zovem sve ono saobraćajem, što me od jednoga mjesta na drugo može da prenese i preveze brže, nego li da idem pješke.

Još je jedna tačka, koju sam hteo jučer da izbegnem, a to su mađžarski radnici. Sa mađžarskim radnicima i ja i vlada imamo muke sve od onog dana, od kad smo došli ovamo. Mađžarske radnike nismo tražili mi, nego su mađžarski radnici dobiveni po uslovima mira, koji je zaključen između antante i Mađžara. U tim je uslovima rečeno, da su Mađžari dužni dati 3000 radnika i potrebit materijal za opravku pruga. Ali pošto nisu kod tih ugovora bili inžineri, to se nije nigdje govorilo o radnicima i alatu. Potpuno je tačno, da je bilo tamo furundžija, da je bilo i šnajdera i šustera, samo nije bilo željezničkih radnika. Mi smo s tim radnicima imali velike kubure. Niti su oni inžinjere slušali, niti su ih mogli slušati, jer su dolazili bez alata.

I ja sam koncem decembra bio slobodan g. ministru predsedniku uputiti jedan akt, gdje sam mu saopštio cjelokupno stanje stvari, na što mi je g. ministar rekao, da će učiniti sve što može, samo da se olakša i poboljša stvar. Izjavljujem, da je g. ministar predsjednik doista i izradio sve što je mogao, i da mi je poslove doista olakšao. Ja sam kazao, ako ovo ne bi moglo biti, ja molim, da mi se ovaj akt smatra kao ostavka. Neka bude uveren gospodin poslanik Kostić, da ni ja, ni jedan od vas niti bi mario, niti bi želio, da bude ministar saobraćaja u današnjim prilikama. Danas biti ministar saobraćaja znači biti rob, znači odgovarati za sve ono, za što znate, da nije u moći jednog čoveka, ni vlade, pa ni celog društva. Najlakše je narodnom poslaniku kazati, za sve je kriv ministar saobraćaja.

Što se tiče moga položaja, ja ću da vam, gospodo, kažem samo ovo: Budite uvereni, ja ću raditi po svojoj savesti i ostati na tom mestu sve dotle, dokle budem mogao, da delujem na pravilnom toku stvari. Onog momenta, kad budem video, da to ne mogu, ja ću odstupiti, da iz poslaničkih klupa napadam budućega ministra saobraćaja.

**Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:** Rasprava je završena, treba pristupiti odluci. Gospodin interpelant ima motivisan predlog za prelaz na dnevni red, pa molim, da ga izvoli izneti.

**Dr. Pavel Pestotnik (čita):** Sada, kad sam čuo gospodina ministra saobraćaja zahvaljujem mu za njegova objašnjenja i predlažem, da se predje na dnevni red.

glednem času ni pričakoyati. Izhajati moramo samo z domačim premogom. Pa kako naj se brez škode razdeli to, kar imamo? V prvi vrsti pridejo v poštev najvažnejša in najnujnejša podjetja ter promet. Pa že to je preveč. Če bi promet delal normalno, bi železnice same rabile ves premog. Tako pa le težko izhajajo s premogom, ki jim je dodeljen; slaba kvaliteta premoga jim samo kvari stroje. Tudi parniki ne vozijo in motorji ne operirajo, ker manjka premoga. Industrija komaj da še živetari, ker ni premoga. Na Jesenicah deluje samo ena martinovka, v Štorah ravno tako; opekarne stojijo, ker ne dobe premoga, plinarne producirajo slab plin in vegetirajo od danes do jutri, elektrika je v vedni nevarnosti, kjer je njen vir premog. Nato šele pridejo okrajna glavarstva, mestni zastopi, šole, bolnišnice in dr. na vrsto za premog, privatni konsument pa le izjemoma in slučajno. V obeh slučajih pa je kolikor toliko vedno oškodovano splošno narodno gospodarstvo.

Tako je položaj našega narodnega gospodarstva, čigar glavna gonilna sila je premog, naravnost kritičen. In če pritisne zraven še pomanjkanje razstrelivih sredstev in produktov mineralnega olja — in ta nevarnost nam že tudi preti — potem je katastrofa gotova.

Zato vprašamo:

1. Ali je gospodu ministru znano, da se danes v Sloveniji producira tako malo premoga, da ga zadostuje komaj za eno tretjino domačih potreb?

2. Kad hoče gospod minister ukreniti, da se zviša produkcija premoga in tako odvrne nevarnost, ki preti našem narodnemu gospodarstvu?

3. Ali je gospod minister voljan takoj storiti korake glede uvoza tujega premoga?

Prosimo, da odgovori gospod minister na interpelacijo v zbornici.

Beograd, dne 2. aprila. 1919.

Dr. L. Pogačnik s. r.	Dr. J. Lovrenčič s. r.
Dr. Hohnjec s. r.	Dr. Fr. Jankovič s. r.
Fr. Smodej s. r.	Don Banić s. r.
Dr. Šimrak s. r.	Grafenauer s. r.
J. Brodar s. r.	Pišek s. r.
Štrein s. r.	J. Vesenjāk s. r.
Sušnik s. r.	

Interpelacija:

Jovana Šmitrana i drugova na g. Ministra Unutrašnjih dela.

Uredništvo Sarajevskog-Socijalističkog lista »Zvono« dalo je pre mesec dana u štampu čuveno pesničko delo českog pesnika Svatopluka Čeha »Pesme Roda« »Pisme otroka«, u prevodu poznatog našeg pesnika g. Alekse Šantića.

Delo je pisano pre 25 godina a ono je buntovni izražaj českoga naroda za slobodom, te ima pored tendencije za oslobođenje nacionalno, također i tendenciju (mora se tako shvatiti) i za oslobođenje socijalno. Pošto se u XVII. glavi tih pesama bune robovi protiv sili Gospodara (u prevodu rečeno spahija), i pozivaju bunu da uništi spahijsko pleme, videla je cenzura austrijskog Biro-a Bosanske vlade u toj glavi od pet stihova opasnost za javni mir i red, zaplenivši je u celosti, i ako je ta glava pre uvođenja cenzure u Bosni izašla u drugom broju »Zvona« o. g. i nije imala nikakvih rdavih posledica.

Pitamo g. Ministra unutrašnjih dela:

1. Zna li gospodin Ministar, da je to delo pre 25 godina za najreakcionarnije vlade austrijske izašlo u českom izdanju neoštećeno ispod cenzure i za vreme od 25 godina doživelo pod strogom austrijom 51 izdanje.

2. Hoće li gospodin Ministar dozvoliti da se mi ovde pokažemo reakcionarniji od biv. Austrije — upravo literarno reakcionarniji — i da ovo delo — biser českog poezije — izađe u našem prevodu osakaćeno, što bi kraj ostalih naroda koji su ovo delo preveli na svoje jezike, a naročito kod samih českih književnika vrlo loše karakterisalo naše shvaćanje literarne umetnosti.

3. Hoće li gospodin Ministar pre nego bi ova knjiga izašla osakaćena iz štampe brzojavno narediti Bosanskoj vladi da ovu zaplenu ukine i time nas sačuva jedne bruke među literarnim svetom.

Beograd, 3. aprila 1919. god.

Jovan Šmitran.  
A. Kristan.  
I. Kopač.

Vilim Bukšeg.  
Josip Petejan.  
Dr. Lončar.

Interpelacija:

Narodnog predstavnika Đure Džamonje, Mike Blagojevića i drugova na Ministarstvo Poljoprivrede o snabdevanju poljoprivrednog oruđa i dr.

Naši poljoprivrednici ostali su za vrijeme ovoga velikog rata bez potrebne sprežne i rasplodne stoke, kao i bez najpotrebnijeg poljoprivrednog oruđa. Neprijatelj, koji je skoro cijelog ovog rata bio u posjedu svih naših krajeva, jedne je potpuno uništio, a druge velikim dijelom. Rekvirirao je stoku bez ikakvih obzira na potrebe poljoprivrede i rasploda, a tako je uništeno i poljoprivredno oruđe. Već prošle jeseni opazila se je ogromna šteta usled pomanjkanja prežne stoke i poljoprivrednog oruđa a to se stanje do sad nije ništa popravilo pa i proletni radovi silno zapinju.

U nekim krajevima našeg Kraljevstva, kao što su Vojvodina, bjelovarsko-križevačka i varaždinska

lavcev, nimajo nobenega dinamita več. Če ne dobimo v kratkem dovolj dinamona in dinamita iz Čehoslovaške in Nemške Avstrije, se bodo morali ustaviti vsi važni obrati.

Ravno tako primanjkuje tudi razstrelilnih kopic in vžigalnih vrvic.

Nič manj obupen ni položaj glede produktov mineralnega olja. Surovin pri nas sploh ni; dobijo se le v Galiciji in Rumuniji. Večjo rafinerijo imamo sicer v Bosanskem Brodu, ki pa je navezana na tuje nafte in sploh nima nobenih zalog, ne bencina, ne petroleja, ne strojnega olja, ne parafina. Po celi Jugoslaviji se bodo morali ustaviti vsi motorji na bencin, surovo olje in drugo, če ne bo kmalu pomoči; velika večina jih že itak počiva. Železnicam manjka petroleja in parafina, pa ne samo za razsvetljavo — na temo po železniških vozovih smo se že skoro navadili — ampak manjka ga tudi naravnost za signalizacijo. In kaj bo posledica? Kaj lahko se zgodi, da se izognemo nesrečam, da se bo moral nočni promet na železnicah omejiti ali pa sploh opustiti? Še večja nesreča nas čaka v premogovnikih! Če tu zmanjka bencina, ki se rabi ravno pri motorjih, potem pride produkcija premoga sploh na nič in splošna katastrofa je tu.

Zato pa je akcija glede dobave produktov mineralnega olja nujna, silno nujna. Dobava iz Galicije bi bila sicer mogoča, a zelo otežkočena, ker bi bilo treba skrbeti za celo vrsto nakazil, izvoznice in prevoznice skozi Čeho-Slovaško in Nemško Avstrijo, kar bi pri sedanjih razmerah gotovo rabilo dosti časa. Tu pa je treba hitre pomoči. Bliže nam je Rumunija; mogoče bi se dalo od tam kaj dobiti. Na vsak način pa je treba hitro nekaj storiti, da se rešimo iz neznošnih razmer.

Zato vprašamo gospoda ministra:

1. Ali je gg. ministroma znano, v kakem položaju je naša država radi pomanjkanja razstrelilnih in gonilnih sredstev?

2. Kaj hočeta gospoda ministra ukreniti glede takojšnje dobave dinamona in dinamita ter produktov mineralnega olja?

Prosimo, da odgovori g. minister na interpelacijo v zbornici.

Belgrad, dne 2. aprila 1919.

Grafenauer s. r.

F. Pišek s. r.

Dr. Jos. Lovrenčič s. r.

J. Brodar s. r.

Sušnik s. r.

J. Štrcin s. r.

I. Vesenjāk s. r.

Interpelacija:

Poslanca Antona Sušnika in tovarišev na ministra za šumarstvo in rudarstvo radi produkcije premoga.

V Sloveniji (Kranjsko, Štajersko, Koroško) smo pred vojsko producirali, če je bila produkcija nor-

malna na leto 18,810.000 meterskih stotov rjavega premoga, t. j. dnevno 52.250 meterskih stotov ali 522 vagonov. Ta množina je za domačo porabo zadostovala, nekaj milijonov meterskih stotov smo še celo izvažali. Vkljub temu pa smo morali uvažati angleški in šlezijski premog ter koks. Naš rjavi premog je namreč novejše geološke formacije in nima toliko gorilne moči, kakor dober črni premog. Zato je v tovarnah, kjer se rabi močna toplota — kakor v plinarnah, pri železni industriji, pri parobrodstvu itd. — rjavi premog ali sploh neporaben ali pa le slabo nadomestilo; tudi lokomotive je le težko kuriti z njim. V take svrhe smo torej rabili tuj premog.

Danes je uvoz iz Angležke nemogoč; pa če bi bil tudi mogoč, je cena temu premogu naravnost strašna. Tona angleškega premoga stane nad 800 K, dočim stane tona domačega nekaj nad 80 K. Tudi Čeho-Slovaška država nam ne more dati veliko premoga. Če že obstoji s Čeho-Slovaško kak dogovor glede premoga, ni znano. Pa če bi se tudi z njo pogodili, bi nam ga le težko dobavila, ker je prevoz skozi Nemško Avstrijo radi slabih prometnih razmer silno otežkočen. Dejstvo je, da do danes še nismo dobili iz Ostrave niti ene tone premoga.

Tako smo navezani sami nase. Ker pa ima naš premog skoro polovico manj kalorij nego tuj (samo 4.000—5.000 proti 8.000) le v Kočevju in Zagorju je premog nekoliko boljši, bi morali naši premogovniki, če bi hoteli nadomestiti tuj premog in zadostiti istim potrebam kakor pred vojsko, povišati svojo produkcijo najmanj za eno tretjino. Toda zgodilo se je ravno nasprotno: produkcija je padla tekom vojske za več ko eno tretjino. Vzroki: slaba vojaška uprava bivše Avstrije, ki je izkoriščala samo dobre žile, slabe pa zanemarjala, pomanjkanje delavskih moči in materijala, slaba prehrana delavstva, zanemarjenost inventarja in tehničnih naprav, pomanjkanje gonilnih sredstev, resistencia tujega uradništva itd. Tako je prišlo, da se danes v vseh premogovnikih (Trbovlje, Hrastnik, Velenje, Zabukovec, Zagorje, Kočevje, Krmelj, Mirna, Prevalje, Rajhenburg) producira na dan povprečno komaj 270 vagonov, dočim je znašala pred vojsko produkcija dnevno okoli 520 vagonov.

Ta množina premoga bi zadovoljila komaj polovico potreb v slovenskem delu — naše države. Treba pa bi bilo zalagati s premogom tudi vse hrvatske in srbske železnice ter hrvatsko in srbsko industrijo. Že sedaj bi bilo treba poslati vsaki dan v Zagreb 55 vagonov in v Zemun 8 vagonov, kar pa je le redkokedaj mogoče vsled pomanjkanja blaga. Če prevdarimo vse to, lahko trdimo, da današnja produkcija zadostuje komaj eni tretjini domačih potreb.

To mora imeti nedogledne posledice, če ne bo kmalu pomoči. In pomoči za enkrat ni od nikoder. Od zunaj ni ne premoga, ne koks, in ga še tudi v do-

*Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:* O ovom predlogu za prelaz na dnevni red glasovat će se sedenjem i ustajanjem.

Ima reč gospodin ministar saobraćaja, da dađe izjavu u ime vlade.

*Ministar saobraćaja Velislav Vulović:* Izjavljujem u ime svoje i u ime vlade, da ovakav prelaz na dnevni red primam.

*Predsednik dr. Dragoljub M. Pavlović:* Ko je protiv predloga gospodina poslanika Pestotnika, da se predje na dnevni red, neka izvoli ustati, a ko je

za, neka izvoli sedeti. (Svi poslanici sede.) Izjavljujem, da je jednoglasno primljen predlog za prelaz na dnevni red.

Predlažem, da se zaključi današnja sednica, a buduća da se zakaže za sutra u 9 sati sa predloženjem istog dnevnog reda. (Prima se.) S time zaključujem današnju sednicu.

(Sednica je zaključena u 12 i 10 časova posle podne.)

Video sekretar:

Dr. Aleksandar Mijović.

## Interpelacije

### 12. redovnog sastanka

#### privremenog narodnog predstavništva

držanog na dan 4. aprila 1919. godine u Beogradu.

##### Interpelacija:

Poslancev Antona Sušnika, Ivana Vesenjaka in tovarišev na ministra poljoprivrede radi dobave modre galice in žveplenega prahu.

V Sloveniji (na Kranjskem in Štajerskem) imamo okoli 30.000 ha. vinogradov. Pred vojsko smo pridelali vsako leto približno 800.000 hl. vina in ga izvažali za okroglo 3 milijone kron.

Razvidno je, kako važen promet našega narodnega gospodarstva je vino, koliko ljudi se poča z vinogradništvom in se takorekoč preživlja z vinom. Zlasti naš mali kmet v vinorodnih krajih je popolnoma navezan na svoj vinograd. Z vinom plačuje dolgove in davke; z vinom kupuje druge potrebščine; če ne obrodi trta, izgubi prvi in zadnji vir dohodkov in pride ob svoj vsakdanji kruh. Od tod tudi tolika skrb in bojazen pri posestnikih vinogradov.

Spomladansko delo v vinogradih je že v polnem teku; čez par tednov bo že treba škropiti trto in preganjati peronospero.

Kmetijska družba v Ljubljani je v ta namen že koncem leta 1918. naročila proti kompenzaciji iz Čeho-Slovaške in Nemške Avstrije 75 vagonov modre galice. Ravnotako si je osigurala tudi v Trstu 26 vagonov žveplenega prahu. Blaga je že plačano. Toda pri dosedanjih odnošajih in čudnih prometnih razmerah, nihče ne more vedeti, kedaj pride blago. Velika nevarnost je, da sploh izostane, ali pa da pride šele prepozno. Najkasneje v drugi polovici aprila mora biti vsaj del galice v rokah vinogradnikov.

Našemu vinogradništvu tako preti velikanska nevarnost. Če naročeno blago ne prispe o pravem času, so naši vinogradi za letos in deloma še za drugo leto uničeni in tisoči ljudi pahnjeni v bedo in nesrečo.

Zato vprašamo g. ministra:

1. Ali je g. ministru znano, da se precejšen del prebivalstva v Sloveniji peča z vinarstvom?

2. Ali hoče g. minister takoj odrediti vse potrebno, da se naši vinogradni kraji obvarujejo največje nesreče s tem, da dobijejo pravočasno galico?

Prosimo, da odgovori gospod minister na interpelacijo v zbornici.

Belgrad, dne 2. aprila 1919.

I. Vesenjaka v. r.	A. Sušnik v. r.
J. Štrein v. r.	Dr. F. Janković v. r.
Fran Smodej v. r.	Fr. Pišek v. r.
Grafenauer v. r.	J. Brodar v. r.
Dr. Janko Šimrak v. r.	Dr. J. Lovrenčić v. r.
Dr. Jos. Hohnjec v. r.	Fon v. r.
Dr. L. Pogačnik v. r.	Gostinčar v. r.

##### Interpelacija:

Poslanca Antona Sušnika in tovarišev na gospoda ministra trgovine in industrije radi dobave razstrelilnih snovi in produktov mineralnega ulja.

Za produkcijo premoga se v premogokopih rabijo tudi razstrelila in gonilna sredstva. Kot razstrelivo se rabi smodnik, dinamon in dinamit, kot gonilno sredstvo pa posebno bencin.

Smodnik se izdeluje sicer v smodnišnici v Kamniku, a ta za rudnike ni porabon. Dinamona sploh ni, dinamita ima Slovenija v zalogi samo še kakih 100 kg. Prošli teden ga je zahteval Zagreb 1000 kg., a ni dobil nobene. Zahtevajo ga rudniki v Trbovljah, Kočevju in dr., pa ga ni mogoče poslati. V Borovljah, kjer dela 3000 de-

županija imade dovoljno sprežne i rasplodne stoke iz tih krajeva, pa bi se iz tih krajeva moralo bar nešto stoke uzeti i razdijeliti onamo, gdje nema.

Vojni erar bivše austro-ugarske monarhije imao je ustanovu za obrađivanje i sijanje raspoloživih površina zemljišnih, te je u velikim količinama nabavljao poljoprivredno oruđe, koje je sada po raznim mjestima uskladišteno bez svrhe.

Kako se iz svega ovoga vidi pretrpiće naša poljoprivreda ogromne štete, ako se ministarstvo Poljo-

privrede ne pobrine, da odmah ne pribavi najpotreb-  
nije oruđe, sprežnu i rasplodnu stoku.

Stoga pitam g. Ministra Poljoprivrede:

1. Jeli mu je poznato da naši poljoprivrednici nemaju potrebnog poljoprivrednog oruđa i stoke, da radi toga trpi naša poljoprivreda?

2. Ako mu je to bilo poznato koje je hitne korake do sada učinio da se nužno oruđe i stoka nabavi.

Beograd, 1. aprila 1919. god.

Đuro Đamonja.



