

STENOGRAFSKE BELEŠKE

SENATA

KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

XL-219
Sekretarstvo Skupštine SRJ
dokumentača

GODINA 6

BEOGRAD, 1937 GODINE

KNJIGA 1

XIV REDOVNI SASTANAK

SENATA KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

DRŽAN 23 MARTA 1937 GODINE U BEOGRADU

PRETSEDAVALI:

Predsednik

Dr. ŽELIMIR MAŽURANIĆ

i

Potpredsednici

MILAN SIMONVIĆ i Dr. MIROSLAV PLOJ

Sekretar

Dr. ĐURO KOTUR

Prisutni su sva g. g. Ministri

NASTAVAK SEDNICE U 16.15 ČASOVA



Predsednik dr. Želimir Mažuranić: Gospodo senatori, nastavlja se sednica. Na redu je pretres predloga budžeta rashoda, razdela XI — Ministarstva saobraćaja. Reč ima gospodin Ministar saobraćaja. (Uzvici većine: Živeo!)

Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaḥo: Gospodo senatori, u rasmatranju bužeta Ministarstva saobraćaja potrebno je увек имати у виду специјални значај установа и предузећа овог Министарства, где се нужне инвестиције расхода смеју да врше обазриво и разумно, јер се свака грешка и претеривање у том погледу одмах и не-

посредно осећа у националној привреди, а преко ове и у државним финансијама.

Саобраћајне су установе инструменти, којима се може веома повољно и ефикасно утицати на оживљавање привреде као год што се погрешном њиховом употребом може још више укочити зачмали привредни живот земље.

Ове чињенице су према постојећим приликама и околностима морале доћи до изражаја у овом предлогу буžета, чији укупни расходи и приходи изгледају овако:

Назив	Расходи и приходи:		Разлика за 1937/38 год. + или —
	Предлог расхода за 1937/38 год.	Предлог прихода за 1937/38 год.	
I. Управне установе:			
1. Министарство	2,956.781.—	—	— 2,956.781.—
2. Управа пом. и реч. саобраћаја	10,869.562.—	7,992.000.—	— 2,877.562.—
3. Дирекција пом. саобраћаја	16,208.190.—	421.200.—	— 15,786.990.—
4. Одељ. за грађење железница	208,867.290.—	—	— 208,867.290.—
Свега	238,901.823.—	8,413.200.—	— 230,488.623.—
II. Управа државних железница	1,898,901.377.—	2,045,000.000.—	+ 146,098.623.—
III. Дирекција речне пловидбе	92,413.310.—	85,433.310.—	— 6,980.000.—
Укупно	2,230,216.510.—	2,138,846.510.—	— 91,370.000.—

Укупан дефицит целог ресора Министарства саобраћаја износи, како видимо 91.371.000.— динара и већи је од дефицита предвиђеног у овогodiшњем буžету за (дин. 91.370.000.— мање 61.628.200.—) дин. 29,741.800.—.

Дефицит у целисти, као и овај вишак према текућем буžету, произлази из расхода одељења за грађење нових железница, који износе у целисти динара 208,867.290.—, или за 30,872.887.— динара више него што износе по буžету ове те-

куће године, стога, што у следећој години доспевају за исплату нови анuitети за грађење пруга по уговорима закљученим у 1931 и 1932 години.

Овај дефицит, који нема покрића у приходима установа и предузећа Министарства саобраћаја, мораће се подмирити из општих државних прихода. Али, при том ваља споменути, да у тим општим државним приходима постоје приходи који долазе од рада и обрта саобраћајних предузећа, у виду возаринске таксе, која се предвиђа у овом предлогу буџета у износу од 300.000.000 динара.

Прелазећи на објашњење буџета појединих установа Министарства саобраћаја, стављам на прво место:

А — Буџет државних железница

I Финансирање целог ресора базира углавном на железничким бруто приходима, из којих се по месечним обрачунима издваја возаринска такса и предаје Министарству финансија, а из остатка се подмирују расходи државних железница, као и расходи и вишкови расхода осталих установа у ресору. Вишак железничких бруто прихода износи по предвиђању у овом предлогу буџета око 440 милиона, од које суме отпада на возаринску таксу око 294 милиона, а на вишак нето прихода над расходима државних железница динара 146,098.623, како је већ у прегледу показано. Али не треба изгубити из вида, да се велики допринос железница за државну благајну може да постизава једино по цену исцрпљивања железничке имовине, пак у томе не сме да се иде даље него што национални интереси дозвољавају. Из тог разлога морамо да се побринемо и за благовремену обнову железничке имовине, те Краљевска влада предлаже поново, да се у Финансиском закону одобри овлашћење Министру саобраћаја, да може закључити зајам или кредитни посао у циљу обнове инвестиционих објеката и возног парка државних железница до износа од 400 милиона динара, јер овлашћење дато у овогодишњем Финансијском закону није за ту суму искоришћено.

На бази извршених калкулација у границама привредно-политичких мера Краљевске владе, транспортни приходи државних железница повећани су у односу на овогодишњи буџет за динара 38 милиона. Просечна сума него прихода државних железница за последње три године износи према томе динара 1.987.144.985.59.

Према резултатима у повећању прихода за првих осам месеци 1936 године можемо већ у овој буџетској години очекивати укупан приход од округло динара 2.050.000.000. Наше предвиђање прихода за 1937/38 годину у крајњем износу од динара 2.045.000.000, може се дакле с правом сматрати као реално, узимајући као основ сада постојеће околности нормалног развоја нашег економског живота.

На страни расхода у овом предлогу буџета Управе државних железница показује се укупно повећање, у односу на буџет тек. год., за динара 22,528.977. Анализа предложених расхода по њиховој основној подели на личне и материјалне показује, да се ово крајње повећање односи у целисти на личне расходе који се предлажу у већем износу за динара 22,591.962, него што је предвиђено у овогодишњем буџету, док је група материјалних расхода предложена у мањим одно-

сима за динара 62.985 него што је предвиђено у овогодишњем буџету.

Разлози повећања у групи личних расхода налазе се поглавито у пензионисањима, која се морају вршити по сили закона због старости, изнемоглости; даље у преведењу т.зв. крунских ренташа на динарске ренте; коначно још у регулисању породичних додатака.

Мада ће у 1937/38 години бити готово и предато експлоатацији 403,7 км. нових пруга, што према досадашњој експлоатационој дужини износи 4,4%, ипак се код Управе државних железница не предлаже повећање укупног броја службеника нити за једно ново буџетско место. Међутим, бројно стање целокупног особља наших државних железница није сразмерно толико, колико је у другим земљама, које располажу са свима потребним модерним уређајима који замењују људску снагу. Према томе мора се утврдити, да се наш железнички саобраћај ослања много више на пожртвовање нашег железничког особља.

Материјални расходи државних железница смањени су у појединим партијама за динара 62,450.244, а повећани су у партијама отплата дуга, који се односи на повећање сталне и обртне главнице за динара 62,387.259, тако да се у укупном износу показује смањење материјалних расхода у односу на овогодишњи буџет за динара 62.985.—.

У оцењивању потребе и величине кредита за материјалне расходе, довољно је истакнути две чињенице:

1) да је неопходно потребно држати у залихи нормиране резерве сваке врсте материјала за време одређеног по искуству и утврђеним прописима, а обзиром на интензитет саобраћаја.

2) да се услед недостатака кредита за набавку потребног материјала у ранијим годинама, недостатак набавака у многим врстама материјала не може више попуњавати из резерве, јер је она већ исцрпљена.

Једино с обзиром на овлашћење за закључење зајма за обнову успели смо да смањимо материјалне кредите на партијама за одржавање саобраћаја, предвиђајући да ће један део материјала и радне снаге, који би иначе морао да терети партије одржавања, бити подмирен из средстава зајма за обнову.

Без тога сигурност и ред у нашем железничком саобраћају не би могли бити са тим смањеним редовним кредитима обезбеђени у потребној мери.

О раду појединих службених грана треба поменути следеће:

II. Железничка управа руководила се је у току прошле године у робној тарифној политици императивом, по коме она мора првенствено да обезбеди нормално притицање прихода, ради обезбеђења нормалног финансирања експлоатације.

У погледу финансијског ефекта резултат је неоспоран. У погледу другог задатка, да се преко тарифске политике унапреди привредни живот у земљи, учинило се је такође све што се је према постојећим приликама и условима рада могло учинити.

Сарадња између железничке управе и Тарифског одбора, који је веран тумач жеља наших привредних кругова и установа, била је врло жива и захваљујући узајамном обавештавању и са-

ветовању пречишћена су уз помоћ Тарифског одбора многа тарифска питања.

Приступиће се темељној ревизији наше робне тарифе. Хитно ће се прерадити тарифе за денчане пошиљке, како би се прилагодила цена других превозних предузећа. У најскоријем времену приступиће се преговорима о елиминисању тарифске конкуренције са речним бродарствима и закључењу споразума о заједничкој колаборацији између железница и речног бродарства.

На пољу међународног робног саобраћаја железничка је управа развила велику делатност у току прошле године. Ишло је нарочито за тим, да се помоћу тарифских споразума са другим железничким управама осигурају југословенским државним железницама, према њиховом географском положају, што веће количине транспорта из међународног саобраћаја.

Делатност се кретала у три правца:

Са суседним железничким управама, и то са Грчком, Бугарском, Румунијом и Италијом наша управа има закључене тарифске споразуме. После ратификације трговинског уговора са Турском, приступиће се закључивању тарифског споразума са турским железницама.

По нарочитој жељи пољских привредних кругова, почело је ужурбаном да се ради на југословенско-пољској тарифи, која ће у већој мери допринети појачању међусобних привредних веза.

У току прошле године закључени су са успехом тарифски споразуми између железничких управа Чехословачке и Аустрије на једној страни и наше железничке управе са друге стране, који споразуми служе за израду директних лучких тарифа из тих земаља преко наших лука. Поуздано се очекује, да ће се са тим новим транзитом знатно подигнути рад у нашим лукама и рад нашег бродарства.

Израђена је директна југословенско-белгијска лучка тарифа за трговину са Енглеском.

Делатност наше железничке управе ишла је у прошлој години такође за тим, да се привуче транзитни саобраћај по могућству на наше пруге и успело се, да се на тај начин доста велики део транспорта, који је раније мимолазио наше пруге, привуче нашим железницама.

Осетно опадање извоза као и транзита у прошлој години проузроковано је, како вам је познато, санкционистичким мерама према Италији, али је то опадање, како се из ових података види, избалансирано повећањем локалног саобраћаја, тако да се ни у превезеним укупним количинама ни у приходима не показује мањак, него напротив вишак.

У погледу унутрашњег саобраћаја предузете су важне тарифске мере, као увођење повластица за викенд-путовања, реформа повластица за купалишна места, олакшање скупних путовања и организовање великих излета посебним возовима у туристичке центре, тарифа за комбиновани унутрашњи саобраћај између државних железница и поморских бродарских друштава.

Међутим, због великих повластица које сам на тражење привредних кругова морао одобрити робном саобраћају и због потребе да покрије за то нађем на другој страни, био сам принуђен да са 1. априлом 1936 године повећам возне карте у путничком саобраћају за просечно 10 од сто. Ово

повишење, које је за путнички свет било неосетно, постигло је своју сврху. јер је поред повећања броја путника остварено и повећање железничких прихода код путничког саобраћаја за просечно 14 од сто.

Сем тога, превезено је у 1935 години, путника са туристичким, чиновничким и радничким повластицама, за 38,90% више него у 1935 години.

Нарочито је потребно истаћи чињеницу, да је наша путничка тарифа, и после овог повишења, још увек најнижа од свију тарифа европских земаља, док се са друге стране не може тврдити, да су животни услови у нашој држави тежи од услова у свим осталим државама.

У погледу иностраног саобраћаја, нарочитим повластицама за појединачна и скупина путовања као и директним споразумима са иностраним железничким управама и путничким бироима постигнуто је велико повећање броја туриста у нашој земљи. Слични споразуми склопљени су и ове године, те је на тај начин обезбеђена наредна туристичка сезона у погледу прилива странаца, нарочито из Чехословачке, Аустрије и Мађарске.

III. Данас можемо рећи, да се наш железнички саобраћај вратио на предратно стање по уредности а претекао га је знатно по брзини. Признања за ово и домаћих и страних заинтересованих компетентних фактора и кругова су пуна и врло честа.

Упркос повећаног саобраћаја путника и робе, број возова у години 1936, према 1935, нешто се смањило (за 0.10%), док су се искоришћење и рад возова повећали од 81.1% на 85.8%, т. ј. за 4.7%. Нарочито су били у порасту мешовити и брзотретни возови.

Ситуација у теретним колима, како нормалног тако и уског колосека 0,76, била је у години 1936 повољна и оскудица се осећала једино у извесним специјалним колима, која је подмирена, узимајући их на послугу од страних железница.

Међутим су и наше железнице у току 1936 године (када су сопствену потребу потпуно подмириле) суседним железницама излазиле у сусрет и давале им на испомоћ у својим специјалним колима.

У години 1936 употребљено је за утовар робе 1,514.005 кола, од којих 1,427.294 кола у локалном а 86.711 у иностраном саобраћају.

Целокупан утовар у 1936 години повећао се према 1935 години за 3,84%.

Као врло важну појаву треба забележити, да је у 1936 години, још за 6% продужено повећање унутрашњег саобраћаја приватне споровозне робе, који износи готово 74.25% од укупног робног саобраћаја.

Извоз преко прелазних пограничних станица смањило се је у 1936 години за 20.96%, што се сматра као последица примене санкција, односно још неуређених трговинских односа са нашим суседом Италијом.

У структури извоза главних артикала дошло је до померања у правцу извоза воћа (свеже грожђе, свеже шљиве, суве шљиве), репних резанаца, свежег меса, свиња, а на рачун извоза кукуруза, хмеља, пернате живине, горивог дрвета, израђевина из дрвета, дрвеног угља и сирове робе. Извоз жита, дувана, крупне стоке није се знатно променио.

Транзит, који се у 1934 и 1935 години пове-

ћао, опао је за 10,91%, због примене санкција према Италији.

Сви возови саобраћали су у реду и са малим закашњењем. Уколико је тога закашњења било, то је већином било због прикључака из иностранства.

Задоцњење брзих, путничких и мешовитих возова смањено је у 1936 години за око 50% према 1935 години.

Судара возова у 1936 години било је свега три према 31 у 1929 години, те се и овде види бољитак.

Доста је урађено на унапређењу туризма и упознавању наше земље. Увођени су често возови за излетнике у разне крајеве земље са популарним ценама. Било је и много специјалних и туристичких возова из других земаља, а нарочито из Чехословачке. Пошто је туризам врло важна грана наше привреде, нарочито у пасивним крајевима, то железничка управа овоме посвећује своју највећу пажњу, и излази у сусрет до крајњих граница могућности.

IV. У току 1936 године у машинској служби учињен је знатан успех. Бољим одржавањем локомотива и великом марљивошћу машинског особља, смањен је број дефеката локомотива за 82 од броја дефеката 1935 године.

У току прошле године набављена су и пуштена у саобраћај троја већа и троја мања моторна кола за локални саобраћај. Примљено је 17 комада курсних кола, која претстављају последњу реч технике, како у погледу израде тако и у погледу удобности путника, а испоручиће се у току ове године још 10 комада, израђених у домаћим фабрикама. Набавком ових 27 нових курсних кола постиже се уштеда у курсној километражи, која се плаћа за страна кола, а осим тога подиже се и углед наших железница у међународном путничком саобраћају.

Код путничких кола за локални саобраћај предвиђено је, услед недостатака средстава за набавку нових кола, да се преправком добије већи број кола треће класе, да би се ублажио осетан мањак ових кола.

Знатна је оскудица у специјалним теретним колима, пак ће се поручити у Мађарској, на име компензације за извршење старих уговора, 75 кола најпотребнијих серија и резервног материјала за суму од 16,000.000.— динара.

Водећи рачуна о потребама наше извозне трговине, набављено је 28 кола-хладњача за превоз свежег меса.

Према обавезама међународног саобраћаја, наставиће се снабдевање теретних кола са водом за ваздушну кочницу и са појачаним квачилом.

Радионице су оспособљене тако, да потпуно отпадна оправка возних средстава по приватним фабрикама. Приступљено је израђивању потпуно нових возних средстава у нашим железничким радионицама и то јевтиније него ли на лиценцији.

У току прошле године предвиђени су, а делимично су још у раду, и извршени различити радови на побољшању инсталација по радионицама у суми од 6,000.000.— динара.

У току прошле године оспособљена је и пуштена у рад и радионица у Краљеву. У прво време вршиће се само оправка теретних кола, а у току ове године и оправка путничких кола.

Почело се је радити и на повећању брзине возова, а нарочито на смањењу времена путовања између Београда и Загреба.

V. Због редуције буџета, које су вршене почев од 1930/31 године па на овамо, највише је погођена грађевинска служба.

Предложено олашћење у Финансијском закону за набавку материјала на кредит односи се управо највећим делом на санацију пруга.

На многим пругама спроведено је повећање брзине. Саобраћај је у сталној еволуцији и све то ставља железничку управу пред све нове задатке.

Мада су кредити за редовно одржавање пруга, као и за обнову инвестиционих објеката, јако ограничени и ни из далека не подмирују стварне потребе, ипак можемо забележити и неке успехе који су се дали постићи рационалним радом и то у обнови важних колосека, оспособљавању за веће брзине, измене мостова, неке нове зграде и тако даље.

Б — Одељење за грађење железница

I. Преглед расхода.

Укупни расходи

Укупно предвиђени расходи за 1937/38 б. г. износе дин. 208,867.290.—

од тога за личне припадност предвиђени расходи за 1937/38 б. г. износе дин. 6,809.610.—

Материјални расходи

а) Редовни расходи:

Предвиђени расходи за 1937/38 б. г. износе дин. 667.680.—

б) Ванредни расходи:

Предвиђени расходи за 1937/38 б. г. износе дин. 201,390.000.—

и то свега дин. 30,872.887.— више него ли је било одобрено за годину 1936/37.

За ове расходе се не предвиђају никакви приходи ради покрића, већ се исти имају једним делом покрити из прихода Управе државних железница, а већим делом из општих државних прихода.

Оволико повећање буџета произлази поглавито из обавеза по уговорима са страним предузећима за грађење и финансирање нових железничких пруга, које се морају у свему испуњавати.

Ове обавезе појављују се сада и идућих година, у све већим ануитетима за исплату дуга.

Бројно стање службеничких места повећано је стога, што је услед обимног грађења железничких пруга предвиђених по Уредби Министарског савета Бр. 11690/36, настала потреба за повећањем броја регулисаних службеника (инжињера и техничара).

Повећање ванредних расхода долази из уговорних обавеза по уговорима за грађење и финансирање нових железничких пруга, тако да пројекат буџета предвиђа:

1) За продужење радова на грађењу пруге Пожаревац — Кучево; за експропријације и све што је с тиме у вези динара 15,300.000.—;

2) По уговору са „Европским друштвом“ из Париза, за грађење пруге Велес — Прилеп укупно динара 84,900.000.—;

3) По уговору са друштвом „Батињол“ из Париза од 1-X-1932 године и авенана од 30-XI-1935 године, за грађење пруге Приштина — Пећ и Бишаћ — Книн динара 73,000.000.—. За радове и на-

бавке у државној режији при грађењу пруге Би-
хаћ — Книн динара 2,000.000.—; за исплату акон-
тације, за исплату накнада за зграде и потрвене
уसेве, за исплату кирија привремено заузетих
земљишта, за пругу Бихаћ — Книн 7,000.000.—
динара свега 82,000.000.— динара.

Из предњег се види, да су све обавезе из уго-
вора закључених са страним предузећима, који се
расходи не могу смањити и услед чега произила-
зи повећање буџета за 1937/38 годину само за ове
расходе за динара 22,092.774.—.

4) Даље повећање по предлогу буџета за
1937/38 б. г. долази због радова предвиђених
Уредбом Министарског савета Бр. 11690/36 чије
ће се финансирање вршити по истој Уредби и то
ће повећање износити динара 10,400.000.—.

5) Довршење дефинитивног експропријацио-
ног поступка за већ довршене пруге свега динара
2,900.000.—.

6) На име дотације за израду пристаништа у
Београду по § 73 Закона о буџетским дванаести-
нама за 1935/36 б. г. динара 1,000.000.—.

Према напред изложеном произлази, да укуп-
но повећање свих расхода за 1937/38 год. за све
редовне расходе као и радове на изради желез-
ничких пруга, појединих објеката и осталих по-
треба, чије се подмирење предвиђа по новом
предлогу буџета према буџету за 1936/37 б. г. из-
носи динара 30,872.887.— или 17.3% више од укуп-
но одобрених расхода за 1936/37 годину.

II. Уредба о грађењу нових железница

Краљевска влада приступила је решењу на-
ших важних железничких проблема, те је по за-
конском овлашћењу донела Уредбу о трасирању
и грађењу нових железница.

Основна идеја Уредбе је, да се створи главна
артерија нормалне железнице средином наше др-
жаве, правцем са запада преко Карловца, Босне,
Србије на Ваљево и Чачак, везујући на тај начин
Ибарску пругу и долину Западне Мораве са пруга-
ма у јужним и источним крајевима државе. Ова
главна артерија претставља најповољније и нај-
безбедније решење, јер везује све централне кра-
јеве државе.

На ову артерију надовезују се пруга Ваљево—
Београд и Рашка — Рожај — Подгорица, чиме се
употпуњава систем нормалних пруга у крајевима
који су уопште без железница и ствара нови из-
лаз на јужне делове нашег Приморја.

За везу Словеначке и Хрватске међу собом,
као и повољнијег излаза на луку Сушак предви-
ђене су пруге Св. Јанж — Севница, која се налази
у грађењу и пруга Черномел — Врбовско.

За везу источних крајева државе предвиђена
је пруга Кучено — Дунавски мост, којом се по-
стиже и најповољнија веза са Румунијом, како је
то утврђено засебном конвенцијом 21 новембра
1936 године са овом савезном Краљевином.

Израдом пруге правцем Устипрача — Фоча —
Билеће и Билеће — Никшић — Подгорица упот-
пуњава се систем узаних пруга а са овим правцем
добија се најкраћа и најповољнија пруга ка мору.

Овај велики и важан програм, који је преду-
зела Краљевска влада, претставља један систем у
грађењу нових железница, и на основу овога про-
грама Краљевска влада сада ради на остварењу
финансијских средстава за извршење ове основне
идеје, што ће дати нашој држави нов значај у по-

гледу њеног привредног развитка и саобраћајне
повезаности појединих крајева у унутрашњем, а
за нове релације за страни транзитни саобраћај.

Све ове пруге предвиђене новом Уредбом нај-
већим делом пролазе кроз врло тешке пределе и
спадају у ред тежих планинских пруга. Пре извр-
шења ових пруга потребне су дуже и темељне
техничке и геолошке студије за припрему по-
требних елабората за грађење.

Тога ради, у Одељењу за грађење железница,
предузете су све потребне мере да се ове студије
темељно изврше на стручној основи.

На овом месту потребно је подвући, да Кра-
љевска влада води најозбиљнију бригу за желез-
ничке везе које су потребне, да би сви крајеви
наше државе били повезани једном савршеном
мрежом железница у циљу привредног и култур-
ног напретка, политичког уједињавања и народне
одбране.

Те жеље и настојања коликогод била одлучна
могу се најалост да реализују само постепено,
према расположивости огромних новчаних сред-
става, која за то долазе у питање.

С обзиром на затечене прилике пригодом ује-
дињења наша је држава већ до сада у том смеру
утрошила размерно велика средства народне имо-
вине, делом из буџетских средстава а још више
путем зајмова, који ће још читав низ година те-
ретити наше држављане.

И за нове још далеко неподмирене потребе,
за које се и у јавности а нарочито у Народном
претставништву стално подижу оправдани захте-
ви, ми смо у несташици редовних буџетских сред-
става и због немогућности да се са повећањем
пореза и дажбина нађе покриће, присиљени, да
рачунамо једино са новим зајмовима.

Проведење дакле намераваоног програма о из-
градњи железница зависи готово искључиво о мо-
гућности, да се такви погодни зајмови нађу и
реализују на светском новчаном тржишту.

Ту одлучну и доста тешко остварљиву чиње-
ницу треба првенствено имати у виду, јер се гото-
во једино у њој налази узрок зашто се многим и
неодложним потребама не може удовољити она-
ко брзо и успешно, како оне заслужују.

III. Стање на грађењу и трасирању пруга је следеће

1) **Грађење.** — Из унутрашњег зајма од 1 ми-
лијарде динара раде се, путем предузимача, пруге
нормалног колосека Вараждин — Копривница
дужине 41 км. и Св. Јанж — Севница дужине 12
км., као и мост преко Саве код Загреба, а за крат-
ко време расписаће се лицитација за израду пре-
ко Саве код Севнице. Ове две пруге завршиће се
у току нове буџетске године.

Из истог зајма граде се и пруге узаног коло-
сека Билеће — Никшић дужине 72 км. која има
да се доврши у пролеће 1938 године и Устипрача
— Фоча дужине 41 км. која има да се доврши кра-
јем 1938 године. Ове пруге налазе се у пасивним
крајевима, те се обадве граде у државној режији,
јер је на тај начин омогућено да радници добију
своју заслужену награду.

Сем ових радова, који се извршују на терет
зајма од 1 милијарде динара, налази се у грађењу
и пруга нормалног колосека Бихаћ — Книн дужи-
не 112 км., коју ради грађевинско предузеће „Ба-

тињол на кредит према уговору од 1 октобра 1932 године и авенану од 30 новембра 1935 год.

На свим пругама у грађењу било је упослено до 15.000 радника.

У току 1936/37 године довршена је и предата саобраћају пруга нормалног колосека Косово Поље — Пећ, дужине 82 км.

2) **Трасирање.** — У току 1936/37 године образоване су секције за трасирање и грађење свих пруга предвиђених Уредбом.

IV. — Ликвидација односа између државе и предузећа Лозингер и Комп. А. д. из Берна и довршење пруге Пожаревац — Кучево

Уговор о грађењу железничких пруга, који је 1929 године била закључила бив. пожаревачка област са фирмом Оријент-конструкт из Њујорка, пренесен 1931 године на предлог Министра финансија и Министра саобраћаја а у сагласности са Претседником Министарског савета на државу и предузеће Лозингер и Комп. из Берна. Приликом преноса учињене су измене и допуне, за које се доцније утврдило да су неповољне по државу. Због диференције у начину исплате предузећа децембра 1933 године искрснуо је спор пред Избраним судом који је окончан октобра 1934 године. Арбитражни суд предвиђен уговором пресудио је, да плаћања имају бити вршена у златним доларима или у швајцарској монети по курсу дана доспећа. У међувремену решењем Министарског савета од 30 јула 1934 године уговор је био раскинут као штетан по државу. Раскид уговора био је повод да предузеће новембра 1934 покрене понова поступак за састав Избраног суда и да тужбом од 25 фебруара 1935 године затражи испуњење уговора и накнаду штете. Пошто је државни правобранилац, будући да је уговор раскинут, оспорио надлежност Избраног суда, предузеће је преко Швајцарске владе спор изнело пред Стални Међународни суд у Хагу. Независно од спора предузеће је понудило споразум, али би по истоме и према првој пресуди Избраног суда, држава имала да плати 500 милиона динара. Под оваквим околностима и изгледима на решење спора, будући да су врховни државни правобранилац и заступници државе код Сталног Међународног суда у Хагу били мишљења да је исход спора крајње сумњив, приступљено је проучавању начина за мирно решење сукоба и ликвидацију односа. После дугих преговора постигнуто је поравнање, које је Министарски савет одобрио на седници од 7 септембра 1936 године. По том поравнању предузеће је без икакве резерве признало раскид уговора, а пресуду Избраног суда по питању златне клаузуле за неважећу, уз обавезу да врати 60 меница у номиналном износу од 4.103.164 долара и да предузме кораке код Швајцарске владе, да повуче тужбу поднету Сталном Међународном суду у Хагу. Држава са своје стране преузела је обавезу да предузме исплату 21 милиона динара, које му је дуговала за већ извршене радове и 22 милиона динара на име накнаде стварних издатака, (откуп меница које је заложио Оријент-конструкт, трошкови арбитраже, канцеларијски трошкови и др.) и раскида уговора — свега 43 милиона динара, без камате у месечним роковима до половине 1940 године, с тим да се радови на довршењу пруге повере инж. Ф. Ротилецу из Зарау — Швајцарска према уговору који се о томе има закључити између новог предузећа и Министарства

саобраћаја. Остатак меница у номиналном износу од 1,693.426 долара, које нису у власти предузећа, биће предмет посебне одлуке Краљевске владе. Преостале 24 менице изузело је и заложило осигуравајуће друштво „Феникс“. Извршујући ово поравнање, Министарство саобраћаја закључило је уговор са инж. Ф. Ротилецом о довршењу пруге Пожаревац — Кучево. Укупна вредност радова по утврђеном предмету и јединичним ценама износи 28,500.000 динара. Рок довршења пруге је 1 септембра 1938 год. Плаћање се врши у роковима за 2 и по године. Просечни материјал и прагове, телеграфске линије набавиће Министарство саобраћаја. Предрачуи за ове набавке и извршења износе 43,600.000 динара. Оцењујући повољност постигнутог равнања долази се до следећег закључка: Поред тога што је овим поравнањем избегнута могућност неповољне пресуде по државу и плаћање парничних трошкова, постигнута је уштеда у поређењу са Лозингеровим уговором за око 16,600.000 динара на трошковима самог грађења а укупно око 185,800.000 динара са трошковима финансирања. Ова се уштеда реализује, према садашњем стању ствари, а може да се још и повећа дефинитивним решењем још заосталих обавеза. Како сам имао част да у своме експозеу при расправи буџета Министарства саобраћаја за годину 1936/37, опширније изложим, постигнута је ревизијом уговора закључених са фирмом Батињол једна уштеда према првобитним уговорним обавезама и начину њихових извршења од прилике дин. 380 милиона и то услед добивених попушта на уговорним ценама, измењених услова плаћања и услед утврђења повољније валуте плаћања. Са горњом сумом уштеде код фирме Лозингер од динара 186 милиона реализовано је дакле побољшање државних обавеза у стварној суми од прилике дин. 570 милиона.

V. Управа поморства и речног саобраћаја

I. Речни саобраћај

Када се изврши преглед расхода ове установе види се њихово стално смањивање, тако да су према ранијим годинама опали скоро за половину. Редовно одржавање наше мреже речних и других унутрашњих пловних путева, дужине преко 2.000 километара са 275 пристаништа и 10 зимовника и надзор над поморством са оваквим буџетским средствима наилазе на све веће тешкоће, док се на потребна побољшања не могу учинити ни најскромнији издатци. За осигурање безбедне пловидбе и за правилан рад у нашим пристаништима, као и због велике важности наших пловних путева и нашег бродарства, морало се је за 1937/1938 б. г. предвидети незнатно повећање у износу од динара 379.114. То повећање је последица обавеза ове управе услед Уредбе о грађењу и уређењу београдског пристаништа и интернационалних конвенција о пловидбеној полицији на Дунаву.

II. Поморски саобраћај

Буџет Дирекције поморског саобраћаја смањен је у расходима за динара 2,283.387 и то: код личних расхода за динара 229.387, а код материјалних за динара 2,054.000. С друге стране пак смањен је буџет прихода за динара 6,492.000. Смањење материјалних расхода као и смањење прихода произилази из потребе да се грађење, уређење и оправка лука и пристаништа финансира

помоћу нарочитог фонда, у који ће притицати сви приходи од лучких такса, лежарина и закупнина и од отворених складишта у лукама. За образовање овог фонда постоје оправдани разлози у следећим чињеницама:

Данашње стање наших поморских лука не само да није задовољавајуће, него је оно заиста запуштено, те њихово одржавање и оправке изискују редовне издатке за које буџетска средства ни из далека не одговарају. Поред тога, сва пристаништа, а нарочито већа која су залезем везана жељезничким пругама, не одговарају данашњем промету, ни по простору изграђене обале ни по своме уређењу и опреми, те је ова неопремљеност узрок што велики део нарочито нашег увоза још увек к нама долази преко суседних страних лука.

Пошто моментано имамо најхитнију и највећу потребу да изградимо, оспособимо и уредимо луке, особито оне главне са жељезничком везом, које долазе у обзир за домаћи и страни транзит, и да набавимо најпотребније пловне објекте за одржавање лука и безбедност пловидбе а који се објекти константно траже, то се засебном Уредбом Краљевске владе образује један нарочити „Фонд за грађење и уређење лука и пристаништа на мору“, помоћу кога ће се моћи приступити систематским радовима на техничком, комерцијалном и навигационом оспособљењу главних наших лука за нове потребе, без да се тиме изравно и редовно терети државни буџет.

Предвиђена је нова партија за „одржавање и грађење зграда“ са сумом од 70.000 динара, што је обзиром на многе зграде, на 114 кула и кућица за обална светла и на нове такве куле које морамо да изградимо у смислу обавеза међународне конвенције о балисажи, и сувише скромно. Треба још истакнути да поред потребе главних лука има још 386 мањих лука, које чекају градњу пристана, или изграђених обала које су порушене, или у рушевном стању чекају обнову или поправак.

Ступањем на снагу Фонда за грађење и уређење лука и пристаништа на мору, биће, дакле, обезбеђено приступање радовима на оспособљавању главних наших лука. Али пошто тим радовима треба приступити у најкраћем времену и без одлагања, јер су најхитније природе обзиром на садање потребе привреде, као и обзиром на интензивније прекоморске везе које се стварају преко наших лука, предложићу једно нарочито овлашћење у Финансиском закону, да се у ту сврху може закључити зајам, с тим, да се ануитети тога зајма покривају искључиво из годишњих прихода којима ће располагати Фонд за грађење и уређење пристаништа на мору. Тако се надамо, да ћемо у току идуће буџетске године приступити градњи важних објеката у појединим лукама, почевши од Сушака, затим Бакар, Шибеник, Сплит, Неретва, Дубровник и Бока Которска. За те нове радове, те за одржавање несметаног приступа у поједине луке и уздржавања морских пролаза, набавиће се потребна и модерна пловна техничка средства која данас немамо, као што су багери и реморкери.

За годину дана наша трговачка морнарица порасла је за 29.142 бруто рег. тона, што за стање наше трговачке морнарице и за потребе нашег промета показује у садањим приликама један леп напредак.

У редовитој обалној пловидби упослено је 76 пароброда, који врше саобраћај на 90 пруга, на начин који служи на част нашој земљи. Улога коју врши наша трговачка морнарица у редовитом саобраћају са страним лукама веома је значајна. Наша морнарица држи девет таквих редовитих пруга, које су веома важне, јер омогућују еманципацију нашег извоза и увоза од посредништва страних лука и бродова туђе заставе. Те су пруге у знатној мери придонеле јачању међународног транзита преко наших лука. У том правцу има још важних потреба којима треба удовољити. И у овогодишњем Финансиском закону предложене су нове мере за даље олакшање приступа бродовима у наше луке. Ово ће бити врло корисно за даљи развитак нашег поморског саобраћаја, особито са северним европским лукама, и за одржање постојећих трговинских веза са осталим земљама, у првом реду у базену Средоземног мора.

У уској вези са трговачком морнарицом стоји бродоградња. Данас смо у том погледу већ толико унапредовали, да у земљи и са нашом радном снагом можемо удовољити свим потребама наше трговачке морнарице, што се тиче поправака и градње бродова. И са задовољством може се констатовати, да наши бродовласници углавном окривају своје потребе у домаћим бродоградилштима што се тиче поправака, а у најновије време и за новоградње путничких пароброда за редовиту службу.

Поморска управа нема сврху да у фискалном погледу доноси директне новчане приходе у државну касу, и она није нигде у свету буџетски активна, нити се то од ње тражи. Она је чисти израз државне управне власти, која се врши само у интересу јавног живота и потреба државе. Па и ако поморска управа не даје директних видљивих буџетских активних ставака, море је за економски и политички живот државе један веома велики активни фактор. Путем морског саобраћаја и помоћу националне трговачке морнарице, остварују се велики приходи, који дижу народно благостање и који небројеним и невидљивим каналима улазе у државну касу.

Г. — Дирекција речне пловидбе

Предлог буџета расхода дирекције Речне пловидбе за 1937/38 годину у износу од 92.413.310 динара показује повећање за 971.898 динара, према одобреном буџету расхода за 1936/37 годину, од чега долази на личне расходе динара 767.866 а на материјалне динара 204.032.

Повећање код личних расхода дошло је од тога, што се предвиђа 20 нових службеничких места, и то за посаду приновљених објеката и за законом прописана регулисања персонала.

Повећања материјалних расхода стварно не би било, да не постоји законска обавеза према којој Дирекција речне пловидбе има из својих прихода дотирати 500.000 динара за израду Београдског пристаништа.

Код прихода, предлог предвиђа смањење динара 1.672.381 према садањем буџету. Ово је последња нужне обазривости код процене и предвиђања прихода. Ипак, расходи и приходи изравњују се, узев у обзир, да разлика која се појављује између њих проистиче услед тога, што је у расходима предвиђен ануитет за отплату зајма Држав-

ној хипотекарној банци и да тај ануитет плаћа Министарство финансија из својих средстава.

Значај речног бродарства за привреду наше земље није потребно нарочито излагати обзиром на важност која се њему придавала још пре рата. Нашим ослобођењем и уједињењем значај речног бродарства још више се повећао, а уз то држава је као ратни плен добила велики пловни парк, који од пре 11 година експлоатише у сопственој режији преко Дирекције речне пловидбе.

За ово протекло време, државно речно бродарство имало је да се бори са великим тешкоћама услед оштре конкуренције страних дунавских бродарстава, и осетних финансиских и техничких недостатака предузећа.

Конкуренција осталих бродарстава изазивала је осетно снижавање подвозних ставова, што је неповољно утицало на приходе. С друге стране, радови на побољшању пловног парка и извршене извесне неопходне инвестиције изазивали су појаву летећих дугова, чији износ није био мали.

И поред свих ових тешкоћа, Дирекција речне пловидбе успела је да се афирмира као важан чинилац међу дунавским бродарствима, која су била у далеко повољнијем положају, и да нашој привреди учини великих услуга. Треба нарочито истаћи, да је она своје подвозне тарифе снижавала у више махова, да би се олакшао извоз домаћих продуката, и ако је то утицало на смањење њених прихода.

Краљевска влада још пре годину и по дана посветила је нарочиту пажњу државном речном бродарству, и предузела потребне мере за финансиску санацију Дирекције речне пловидбе. Дугови приватним повериоцима, чији износ није био мали, такође ликвидирани су. Обавезе створене у овој буџетској годни ликвидирају се и плаћају на време.

Остало је још неколико нерешених питања, која се нису могла одмах окончати, јер изискују или веће новчане издатке или дужу студију. То су обнова и модернизација пловног парка и подизања најпотребнијих инвестиционих објеката (зграда и магацина), ликвидација дуга фондовима, као и решење питања персонала доношењем нових прагматичких прописа. По свима овим питањима већ се ради и може се очекивати да ће и она бити повољно решена.

Општи привредни услови, који данас постоје, наметнули су извесну корекцију односа између дунавских речних бродарстава, тако да је између њих дошло до извесне сарадње. Дирекција речне пловидбе ступила је заједно са осталим домаћим бродарствима, најпре у сарадњу са бродарствима Мале антанте а од најскоријег времена постоји сарадња између свих важнијих дунавских бродарстава.

Дирекцији речне пловидбе је остављена пуна слобода у давању повластица Привилегованом друштву за извоз земаљских производа и да је 80% нашег житног извоза обезбеђено за домаћа речна бродарства. Ваља напоменути, да је заједница Дирекција речне пловидбе и Српског бродарског друштва, отворена пре три године, продужена и даље.

Осим међусобне сарадње речних бродарстава, постоји извесна њихова сарадња и са железничким предузећима, такође диктована општим привредним условима, и тенденција је да се та сарад-

ња појача. Из статистичких упоређења последњих година види се, да је задња година 1936/37 мање подбацила у тонама. Путнички саобраћај опада због отварања нових мостова у Београду и јаче конкуренције железница и аутобуса.

Дирекција речне пловидбе за нашу привреду има значај не само као саобраћајно предузеће, већ и као потрошач извесних артикала. Овде поглавито долази угаљ, грађа, разни гвожђарски и други за бродарство потребни материјал. За подмирење ових њених потреба увек су долазили у обзир домаћи производи где год је то било могућно. Шта више, домаћи угаљ искоришћава се и за саобраћај који се обавља ван граница наше државе.

Пловни парк Дирекције речне пловидбе састоји се из 68 бродова са укупном јачином од 35.000 коњских снага, од којих су 16 путничких а 52 теретна, затим из 39 танкова; 373 шлепа и 84 штека. Квалитет пловног парка није најбољи, нарочито има велики број старих и технички несавремених објеката. У 1936 години било је извесне принове у објектима.

Од осталих инвестиција, Дирекција речне пловидбе располаже са једном доста примитивном радионицом. Од 54 агенција само 7 њих су смештене у сопственим зградама.

Господо сенатори, трудио сам се да у што краћим потезима, уколико је то било могуће с обзиром на величину и значај повереног ми ресора, изнесем стање појединих грана у ресору Министарства саобраћаја.

Ја вас стога молим, да предлог буџета повереног ми ресора, на основу чињеница и разлога наведених у моме предњем објашњењу, прихватите онако како сам га и предложио. (Аплауз).

Predsednik dr. Želimir Mažuranić: Reč ima senator gospodin Frano Ivanišević.

Don Frano Ivanišević: Ја не бих имао, gospodo senatori, да држим какав велики говор, него бих имао да изложим само једну напомену. Г. Министар саобраћаја нани је само у главним потезима изнео стање нашег саобраћаја и на копну и на мору, и мислим да нас његов експозе може задовољити. Међутим, он није споменуо једну ствар, један детаљ, на име једну грану наше народне привреде која је тако ситна, малена, незнатна да се и не види скоро у буџету. Ту нам грану он није споменуо и за њу се не види никаква помоћ. Али за нас приморце она је врло важна у погледу njenog razvitka, и њој је потребна и морална и материјална потпора од стране државе.

Gospodo senatori, neću da vas nazivam kontinentalcima... (Један глас: Vodozemci! — Смех) ... али морам рећи: оно што је вана стоћарство, то је нама на мору рибарство, само с том разликом, да сте ви своје стоћарство врло лепо унапредили, искористили и за домаћу употребу и за ванјски извоз, док је ова наша грана тако млада, малена и ситна, да је нико и не спомиње, нити је има као такве у буџету. Она спада у ресор Министарства пољопривреде. (**Dr. Uroš Krulj:** Ne bi trebalo tamo da spada!) Ne bi trebalo, imate pravo. Dozvolite mi da malo intimno govorimo o tome. Vi znate šta je naše ribarstvo? То је као једно незаконито дете, оно не зна свoga pravoga oca, не зна коме Министарству припада. Има већ 18 година како оно не зна за pravoga oca. Lepo je rekao gospodin kolega da ne treba ribarstvo da spada u to Ministarstvo, već je zato potrebno da se stvori Ministarstvo pomorstva, jer bi se onda znalo kamo

pripada ribarstvo. Drže se konferencije, pišu se pretstavke a nedavno je u Splitu bila jedna interministerijalna konferencija, koja je trajala neko vreme, i na njoj je rešavano o tome kome će Ministarstvu pripasti ova nova stručna grana koja za nas Primorce ima osobite vrednosti.

Ministarstvo poljoprivrede kaže: to nije moj posao, tu nema poljoprivrede, šta tu ima Ministarstvo poslalo sa ribama i morem? Ono ima veze sa stokom, sa ovcama, ali nema nikakve veze sa ribama i Ministarstvo kaže: ja te neću. Treće, opet, Ministarstvo kaže: ja te hoću, ali pod tim i tim uslovima. I tako o pomorskom ribarstvu koje je za nas vrlo važno, niko da se brine!

Gospodo senatori, ja sam predsednik jednoga društva koje je nedavno ustanovljeno, kao neka vrsta prokuratora tog nezakonitog deteta, i ja vam iznosim da je važnost ovoga pitanja velika. Vi to znate, jer sam vam često puta o tome govorio ovde. Samo, daj Bože, da to sve ne bude bez koristi. Potrebno je da vam spomenem, da po statističkim podacima ima oko 20.000 ribara, pa računajući pet duša na svakog ribara, to iznosi 100.000 duša. To nisu sve profesionalci, jer od toga ne mogu da žive, ali većina živi od toga ribarstva. Mi, gospodo senatori, imamo na Primorju, osobito u južnoj i srednjoj Dalmaciji, neke specijalitete koje vi nemate ovde. Mi nemamo tamo oranice ni sijanice, ali imamo onu neizmernu poljanu, ono more, dubinu mora koja skriva jedno neizmerno bogatstvo. Ta grana privrede, to naše ribarstvo tek je u začetku, ali se razvija zahvaljujući našim emigrantima iz Amerike, koji su sa sobom doneli ne samo novac nego i američki duh. Oni su, mogu vam tačno reći, uložili oko 100 miliona dinara u taj posao, oni su kupili brodove i nove mreže i, što je najglavnije, oni su u taj posao uložili svoju energiju, svoj život i svoju budućnost. Međutim, gospodo, ni jedno Ministarstvo ne želi da vodi brigu o ovome pitanju; iako svi uviđaju veliku važnost njegovu, ipak ostavljaju to nezakonito dete krležavo i zapušteno. A kada neka molba dođe jednome Ministarstvu, ono odgovori da nije nadležno za to pitanje, drugo Ministarstvo isto tako, i tako ova naša vrlo važna privredna grana ostaje i dalje nerazvijena. Ja sam za to i želeo da se ovo pitanje malo makne s mesta, jer gledam trud naših ribara, — pa da se ovo naše neizmerno narodno bogatstvo iskoristi. Za ove naše specijalitete, za ribu sa našeg Jadrana već su čuli Italijani, i kada naručuju ribu iz Milana oni prave razliku, pa pitaju: »E il pesce del fango, o il pesce del sasso«, to jest, da li je riba iz gliba, to jest sa italijanske strane, ili je sa kamene strane, to jest iz našeg mora. Ta se riba uvozi i kod nas i ima ovde prijatelja u Beogradu koji vole ribu i kojima je riba tako draga. Međutim, ta se riba ipak ne troši mnogo ovde u Beogradu, i tu bi mogao gospodin Ministar saobraćaja da nam ide na ruku.

Ovim ribarima, kojih ima oko 20.000, ne treba neki veliki novac, njima se može izaći u susret i sa malom svotom. Zato je potrebno da se jednoga dana odluči kome će Ministarstvu ribarstvo pripasti tako da se ono brine o njemu. O važnosti ribarstva najbolje nam govore podaci, koji su poznati gospodi iz Ministarstva saobraćaja. Tu je u pitanju jedna velika količina ribe, preko 440 hiljada kilograma, koja ide u Sušak, Šibenik, Split, zatim i van granica Primorja, u Prag, Beč i Grac, pa čak i u Italiju, a kao delikatesa ide i u Paris. Dok se ceni ta naša riba, to je sreća. Sada nije kao što je prije bilo; da se riba sma-

tra kao gospodska hrana, već je ona postala jedan važan faktor narodne ishrane, tako da je potrebno da Ministarstvo saobraćaja, u čiji resor danas ribarstvo privremeno spada, povede brigu o ribarstvu i da mu se dade potrebna pomoć.

Ja neću dalje o ovoj stvari govoriti, nego ću samo preporučiti gospodinu Ministru ovo: ako se ne može dati više novčanih sredstava u tu svrhu nego što je predviđeno, da se bar ide sa druge strane na ruku. Eksportira se ribe blizu pola miliona kilograma, dok se na Jadranu lovi obično 7—8 miliona kg. ribe. U rijekama se lovi dvostruko, tj. oko 14 miliona kilograma, ali se ova riba bolje prodaje. Ja sam istaknuo u čemu je glavni razlog da se ova grana naše privrede tj. pomorsko ribarstvo ne može razviti. Kao što vidite još je nesredeno stanje i kod samog Ministarstva, jer se ne zna tačno koje Ministarstvo ima da vodi brigu o unapređenju pomorskog ribarstva. Kamo sreće, kada bi postojalo jedno novo Ministarstvo za pomorstvo, jer bi onda i ovo pitanje bilo mnogo lakše riješiti i naše pomorsko ribarstvo moglo bi se znatno više unaprediti. Ali danas se ipak može pružiti pomoć u toliko, da izvoz morske ribe dobije neka olakšanja, i to naročito u resoru Ministarstva saobraćaja, na železnicama, tj. kod vozarinskih tarifa.

Vama nije možda poznata narav ove trgovačke robe, tj. morske ribe u trgovačkom prometu. To je jedna delikatna roba. Kada se najviše lovi ribe? Evo sada, od 1 aprila do 1 septembra. U to vrijeme dolaze mase ribe, u čitavim jatama nalazi se u to doba morska riba po raznim pozicijama, i zato se to i zove riba jatarica. Ali taj period vremena, gospodo senatori, to je ujedno i sezona, koja je za ribu veoma pogibeljna, da se riba ne pokvari. Stotine puta sam video na vlastite oči, i da znate, kako je to teško delovalo na mene i svakoga onoga ko ljubi siromašni ribarski narod na našem moru, kada naši ribari uhvate u toj sezoni po 10 i 20 metričkih centi sardine, toliko uhvate da se više izloviti ne može, dođu na obalu puni puncati brodovi ribe i nastaje prodaja ulovljene ribe, ali samo do neke određene mere, jer kao što znate, grad Split nije London da može toliko ribe konzimirati. Tu se ova riba može prodavati od prilike do 9 i 10 sati, a čim prođe 10 sati, dolazi opštinski komesar i konstatuje žalosnu pojavu, da se ta riba već pokvarila. I tada onaj jedan ribar, koji se je čitavu noć mučio na morskoj pučini i uložio benzin za onu rasvetu; gleda na vlastite oči kako se baca u more velika količina ribe koju nije mogao prodati, a ne može se ni posoliti, jer nema soli. To je izmenjeno, slučajno, ove godine, kada nije bilo ovakvih pojava, i to zahvaljujući ratu u Španjolskoj. Uvijek jedno zlo donosi sobom i dobro. Ove godine sva se riba rasprodala po dobroj cijeni, jer Španija, koja je snabdevala čitavu Evropu sardinama, nije ove godine bila ozbiljan konkurent. I našim sardinama, koje su se mogle prodavati jedva po dva i tri dinara, maksimalno po četiri dinara, ove godine se cena popela do 8 dinara.

Kada je reč o našem izvozu morske ribe, ja ću se zadržati samo na pitanju prevoza naše ribe za naše unutrašnje pijace. Imate pijacu u Zagrebu, Beogradu, Novom Sadu, Subotici, a osobito u Mariboru. Kao što vidite iz gornjih izlaganja, riba nije više luksuzna hrana, to je danas jedna pučka hrana, a osobito kada u masama dođe na pijacu, jer se tada prodaje kilogram po dinar i dinar i po, samo da se ne pokvari i da se ne baca u more. Čim prođe pola sata, go-

spodo, riba se pokvari. Sada srećom ima leda, pak se može ona i konzervirati. Nama na Primorju je dakle glavno, da mi možemo lakše da opskrbljujemo sa našom ribom naše unutrašnje gradove, n. pr. Beograd, Zagreb itd. Ali vi se ovde u Beogradu tužite i imate pravo, što postoji takva nesrazmera između cijene ribe i cijene mesa. Naravno, tako velika nesrazmera nije u interesu kućne ekonomije, da n. pr. plaćate 3 do 4 puta više za ribu nego za meso. Ali ipak, gospodo, nisu za to krivi ribari. Naš ribar na Primorju prodaje ribu po jevtinoj ceni, on se gleda što prije osloboditi ribe, ali sada dolaze druge poteškoće. Tu su razne daće... (**Pajo Obradović:** I porednici.) ...i posrednici, to je tačno, ali najveća teškoća je vozarinska tarifa.

Vama koji se bavite domaćom ekonomijom, kada gledate kako stoje stvari na našoj pijaci, mora čudnovato izgledati, kad vidite, da onaj kilogram ribe koji dole na moru košta možda 5, 6 ili 10 dinara, ovde košta 20 ili 24 dinara.

Prodavac kaže: ja sam platio za brzi voz po kilogramu ribe 5 i po dinara. To je samo vozarina, a to je, gospodo, nemoguća stvar! To su previše skupe tarife. Onda dolazi opštinska trošarina 2 i po dinara po kilogramu, i sad računajte, koliko to iznosi!

Moja bi želja bila: ako se ne može dati novaca, ako se ne može pomoći, neka se bar ne odmaže, pa da se ne stavljaju ovakve teškoće i da se omogućí izvoz naše morske ribe. S toga treba izmeniti te nemoguće tarife. Kako se naša riba traži izvan naše države, naša statistika kaže da je lanjske godine izveženo 440 hiljada kgr. — mi možemo dići izvoz ribe i do 2 miliona kilograma, ali se tu nameće pitanje silne skupoće ribe zbog visokih prevoznih tarifa. Ja preporučujem gospodinu Ministru, da to ima u vidu.

Sa zadovoljstvom moram istaći ovde, i to služi na čast Ministarstvu saobraćaja, da se sprema poboljšanje u pogledu prevoza ribe. Ta riba dolazi u masama na Jadranu samo u letnjim mjesecima, i onda je najveća pogibel da se ne pokvari. To je vrlo delikatna roba, koja se brzo pokvari. Kako sam doznao iz pouzdanih izvora, od jednog inženjera Ministarstva saobraćaja, postoji namjera da se nabave posebni vagoni, specijalno napravljeni sa ledom, tako da riba može putovati više od jednoga dana bez brze tarife i bez brzih vozova, a da se ne pokvari i da dođe zdrava na određeno mjesto.

To je bilo i do sada, gospodo moja. Vi ste čuli za riječ »kontineri«. To je pravljeno u Americi. Ti »kontineri« to su naročiti sanduci, težine od 400—500 kgr., a sa ledom u unutrašnjosti. Ali to je bilo teško za promet, jer za jedan vagon ribe hoće se 10.000 kgr. Takvih pošiljaka je vrlo rijetko. Nego sada se rade kod Generalne direkcije železnica naročiti aparati: jedan se vagon pregradi u više odeljaka i tako uredi, da ono što se vode ocijedi od ribe, ide van i ne kviri drugu robu u vagonu. Pored toga napraviće se i t. zv. hladnjače u kojima će se riba u hladu držati i to po 50, 100, a najviše 150 kgr. U Zagreb se šalje 1000 do 2000 kgr., a u Beograd 300 do 400 kgr. svakog dana, ali će stajati posebno u hladnjačama tako da će se moći uzdržati sveže i doći na određeno mjesto.

Naši su izložili tu želju i ja molim gospodina Ministra da ovu želju uvaži. To mnogo ne košta. A o drugim važnim stvarima, gospodo moja, ja ću govoriti kasnije prigodom pretresanja budžeta Ministarstva poljoprivrede. Kaže narodna poslovice, da je nevolja naučila Marka vojevati. Tako je naučila i nas da se borimo.

Osim ove naše ribe, ovoga našeg specijaliteta, mi imamo još jedan, specijalitet naših južnih krajeva. Vi ste za njega već svakako čuli, to je karfiol. Ja sam u Splitu uživao, da smo otvorili novu granu trgovine i industrije, uživao sam, gledajući, kako naši zemljoradnici šalju karfiol čak do Berlina, osobito u Prag, a i u Švedsku, Norvešku i čak tamo do Hamburga. Ali, gospodo moja, i tu dolazi jedan veliki teret. Meni kažu, da za jedan vagon te robe do Beča ili do Praga moraju da plate 22.000.— dinara. Tu je teškoća, gospodo. A kad dođe u Beč ili Prag, njemu konkurišu Italijani sa njihovom robom, jer njihova vlada im daje besplatnu vozarinu i još u novcu premiju, samo da nama čine konkurenciju.

Ja vas molim, gospodine Ministre, da naša Vlada i Ministarstvo saobraćaja pokloni u buduće više brige tome pitanju, jer kad naš čovek potroši 22.000.— dinara na ime vozarine za jedan vagon robe, onda mu je time onemogućen i sam izvoz. Ja sam smatrao za dužnost da izjavim želju, da mi naše specijalitete, naše plodove i našu ribu što bolje iskoristimo, pa da oni naši blaženi pasivni krajevi, o kojima smo mi više puta govorili, ne budu više pasivni, i da ih ne hranite više kukuruzom nego da se sami prehranjuju, a naročito da se malo veća briga pokloni našem ribarstvu. Toliko sam imao da kažem. (Aplauz na desnici).

Претседник др. Желимир Мажурашић: Реч има сенатор г. др. Урош Круљ.

Др. Урош Круљ: Пре свега, господо сенатори, једну напомену: Овај говор о нашој железничкој политици био је припремљен за преклањску буџетску дебату. Али како је тада Народна скупштина била распуштена, а лане биле поднесене Народном претставништву само буџетске дванаестине, те и није било у правом смислу речи буџетске дебате, зато је и овај мој говор ево дочекао садашњу буџетску расправу. Како је овај говор више програматске природе, то исти није ни у колико застарео, него још увек савремен, тим пре што узима у обзир чињенице које су у међувремену настале.

Имамо пред собом резултате рада нашег Министарства саобраћаја од првих шеснаест година. Вредно је а и потребно учинити један преглед и критику тога рада, да се покаже какви су до сада резултати постигнути и да ли ти резултати одговарају великим државним интересима у овом погледу.

У овим разматрањима показашу, како се је за тих прошлих 16 година радило у овом погледу без једног плана, неполитички и нерационално. Зато ће овај преглед и ова критика бити по тај шеснаестогодишњи рад врло неповољна. Али је такве погрешке и пропусте потребно констатовати, да би се могли на време исправити.

О важности железничког саобраћаја држим да није потребно опширније говорити. Огромни развитак трговине и индустрије и општег економског и културног напретка и полета у другој половини XIX века у великим западним државама Европе и Северне Америке у уској је вези са изградњом опсежне железничке мреже у тим државама. Јасно је, да је развијен железнички саобраћај један од предуслова свакога рада и напретка и привредног и опште културног у свакој држави. Без њега нема правилног и издашног унутрашњег промета ни трговине, без њега се не може развити у довољној мери увозна и извозна трговина, правилно снабдевање појединих крајева,

без њега нема експлоатације шума и рудника, ни ти разгранатог туризма. У одбранбеном погледу он сачињава један од главних услова одбране земље ради транспорта војске, ратног материјала и снабдевања војске, ради брзог избацивања војске на границу и пребацивање с једног фронта на други итд. итд.

О томе дакле није потребно говорити. Једино је потребно овде подвући, да развитак и напредак аутомобилизма никако није разлог да се са изградњом железница престане или да се изградња одлаже. Саобраћајни научењаци утврдили су, да у погледу транспорта у маси, (у масовном робном саобраћају), у погледу временских непогода, а и у погледу коштања (западања) како особног тако и робног, до данас железници не може конкурисати ни једно друго саобраћајно средство, а камоли да је може сасвим елиминисати.

Поред свих ових општих вредности и важности железничког саобраћаја, има он за наше прилике и односе још једно нарочито значење. Један еминентно политички и национално-културни значај првога реда, што је овде вредно нарочито истакнути.

Као што је већ више пута поменуто, наша држава је склопљена из неколико покрајина, које су дуговременим непријатељским владавинама биле и политички и културно, а нарочито пак саобраћајно, тако једна од друге кроз деценије растављене као да нису суседне земље, и то све из добро смишљених политичких и економских разлога потлачивања и експлоатисања. Кома нису познате наше предратне саобраћајне прилике? У том погледу типична је била бивша граница на Дрини између Босне и Србије, као и сувоземна граница између Црне Горе и Херцеговине. Нигде моста или пута. Ономогућен је а и забрањен је био сваки саобраћај. Та граница је била прави кинески зид. Такозвани Санџак између Србије и Црне Горе био је као прави корпус алиенум, као кост у грлу, приступачан само из Босне, јер је Аустроја спојила путем бивше своје гарнизоне у Плевљима и Пријепољу. На старој граници између Србије и Угарске на Дунаву и Сави само један прелаз код Земуна као интернационални пут за Софију и Цариград. Слично је било и на Сави између Босне, Хрватске и Славоније. Далмација је била дуго времена приступачна само поморским путевима. Тек иза окупације Босне била је спојена на три места ускотрачном железницом са позадином. Уопште узевши, предратни саобраћај, поглавито железнички, између појединих делова наше државе, некадашњих покрајина, био је тако бедан, никакав или недовољан, да је он био ограничен или на најнужније интернационалне путеве, или на најмање потребе оне државе у чијем су се склопу те покрајине налазиле, без икаква обзира на међусобне односе и потребе самих тих покрајина.

Већ само та чињеница сама по себи сачињавала је основу за један обилан и сврси сходан програм нашега Министарства саобраћаја, и без осталих веома важних чињеница, потреба и услова за изградњу једног железничког програма. Али од свега тога нема ништа. 16-годишњи рад нашег Министарства саобраћаја обележава један рад приличног лутања без оријентације и циља, не

уознавши ни основне проблеме наше саобраћајне политике, а камоли да би их решило.

Да би у овом питању могли стећи правилан суд и мишљење, потребно је да учинимо један преглед, односно историјат поступака овог Министарства од почетка до данас у погледу стварања програма и саобраћајно-политичког схватања.

Већ 1920 год. маја месеца сазвана је од Министарства саобраћаја једна конференција за проучавање питања о изградњи нових железничких пруга. Та конференција предложила је изградњу 28 нових пруга. Тај се програм, изгледа, није много допао надлежнима у Министарству саобраћаја, те по њему није даље ништа ни поступано. Тим пројектом утврђивања једног програма наше железничке мреже нарочито се занимало Удружење југословенских инжињера и архитеката, јер се оно сматрало највише позваним за то. Ово Удружење је на својим конгресима и нарочитим конференцијама, а преко својих референата, веома детаљно проучавало ово питање, и већ маја 1921 год. на своме конгресу у Љубљани, доноси резолуцију по том питању. Ова резолуција предлаже што довршење започетих, што изградњу нових, у свему 24 железничке пруге.

Један веома важан корак у овом погледу учињен је 1922 године јула месеца, када је донесен у Народној скупштини Закон о Блеровом зајму у висини од 100,000.000.— долара, из којег се је имала изградити у првом реду „Јадранска пруга“: Београд — Ваљево — Вишеград — Никшић — Будва — Тиват — Котор, осим других. Успело се касније да се ова веома важна законска одлука потпуно осујети и измени. Тако је одржан исте године конгрес Удружења југословенских инжињера и архитеката, на коме је поново расправљано о железничком програму, на основу реферата инжињера г. Скакића, а с обзиром баш на Закон о Блеровом зајму, конференција изасланика свих секција Удружења месеца августа исте године предложила је да се уместо ове једне јадранске пруге саграде друге 22 пруге.

Како ни то није задовољило да се утврди план државне железничке мреже и „да се отклоне разни недозвољени упливи и самовоља појединаца“, како се у једном реферату каже, Министарство саобраћаја, најзад, сазива новембра месеца 1926 године велику железничку конференцију претставника привредних, војних стручних и осталих заинтересованих кругова. Та конференција имала је да изради дефинитиван програм железничке мреже, који би се озаконио као државни програм, којег би се придржавале и све будуће владе. Та велика конференција, услед своје гломазности, била је рестрингована у ужи одбор и радила је пуна два и по месеца. Овој конференцији било је предложено шест разних пројеката, на основу којих је требала та конференција да изради један заједнички пројект, односно програм. Та конференција била је, како рекох, превелика, разноврсна и по струци и по крајевима, те је далеко од тога да је могла донети нека програматска решења, него су превладали посебни интереси. Свако је настојао да угура коју своју пругу и тако је резултат испао компромисно, као што је било и очекивати. Та је конференција предложила изградњу 56 нормалног и 14 пруга уског колосека, у свему 70 железничких пруга.

Утврђен је био и приоритет т.ј. ред изградње ових пруга.

Тај програм, односно те пруге, које је утврдила та конференција, требало је према интенцијама тадашњег министра озаконити као државни програм изградње железничке мреже. Али уместо тога донесена је 14 маја 1927 године једна уредба о градњи нових железница са законском снагом. У ту уредбу унесено је из оног програма од 70 пруга велике железничке конференције у свему 25 пруга које су најхитније. Уредбу је потписао тадашњи Министар финансија др. Богдан Марковић.

Осим тога финансијским законом за 1928/29 годину (чл. 240) измењен је правац Јадранске пруге на Котор, који је био предвиђен Законом о Блеровом зајму. То је из онога времена када су се у Финансијски закон уносиле најразноврсније ствари, које апсолутно не спадају по суштини ствари у Финансијски закон и којим су се мењале и дерогирале најразноврсније, позитивним и специјалним законом утврђене ствари, што је стварало познату збрку и хаос у нашем законодавству.

Али како се је свима овим досадашњим пројектима, односно програмима железничке мреже са многих страна замерало, да нису предвиђене ове или оне пруге, да су неки крајеви запостављени и нису узимати довољно у обзир, то је 1933 године тадашњи Министар саобраћаја дошао на једну „срећну“ замисао и образовао је комисију, која је израдила један нови комплетан и дефинитиван план железничке мреже. У овај нови план унесено је ни мање ни више него 90 пруга у дужини од 9.000 километара, а чија би изградња запала преко 40 милијарди динара. То се доноси баш у јеку привредне и финансијске кризе и депресије. У том плану предвиђене су све могуће и немогуће пруге и удовољава се тим начином свачијим потребама и жељама. Ту су вам предвиђене чак и литоралне жељезнице, дупли колосеци, паралелност ускотрачних и нормалних жељезница на многим местима итд. итд. У том плану не говори се додуше откуд да се набави тај огроман новац, у ком ће се времену изградити те многобројне пруге, по којем реду и првенству, коју сврху треба да постигну итд. Створен је један програм за можда 200 година унапред, а унесене су и такве пруге, које се ваљда неће никад ни градити. Овај план, као што видите, прелази већ на хумористичку страну овог питања.

Веома би ме далеко одвело кад бих се ја упуштао у питању анализу и критику свих ових планова и пројеката. А то није ни потребно. Ја ћу се ограничити само на неке главне и генералне констатације. Сви овде наведени пројекти прављени су од такозваних стручњака т.ј. инжињера и архитеката, осим онај о Јадранској жељезници. А колико је тај назив оправдан видећемо касније. Сви ти стручни пројекти толико су опречни, разнолики, друкчијег схватања свих у обзир долазећих проблема, да је управо невероватно како могу стручна мишљења бити тако дивергентна. То је већ један од доказа да то стручњаштво овде није на свом правом месту. И господин Дака Поповић у својој брошури „Проблеми наше жељезнице“ разматравши све те пројекте пита се, од куд тако опречни крајњи резултати и држи да то произлази из опречног схва-

тања значаја наше Јадранске обале и њених лука. Међутим узроци су још много дубљи и разноврснији. Узрок лежи у несхватању целокупног проблема који је овде у питању, проблема наше саобраћајне политике, којег овакви стручњаци не могу ни решити, јер они заправо и нису стручњаци за оваква питања.

Сви ти поменути пројекти пуни су, како рекох, опречности и дијаметрално прстивних схватања. У сваком од њих додуше има и добрих ствари али и врло рђавих. Једни су за ове, други за оне пруге. Једни задржавају оба колосека уски и нормални, други нормализују ускотрачне пруге. Има их који прелазе и у комичност: Они су поделили земљу у сиромашне и богате крајеве, те предлажу да се у тим сиромашним крајевима граде ускотрачне, а у богатим нормалне пруге.

У тим пројектима покреће се и то питање „да ли да буде само један излаз на море или више“?

Наша морска обала дуга је у ваздушној линији 550 км. а територијална дужина услед разведености и изрећаности обале износи 1.563 км. И поред те огромне дужине и конфигурације тла наше земље поставља се још питање, да ли један излаз на море! Ово значи управо невероватно.

Од свих пројеката најгори су они од Дирекције за градњу нових жељезница (званични пројект) и пројект инж. г. Огњена Кузмановића баш зато, јер су „најстручнији“. Ова два пројекта су прављена са чисто техничко-саобраћајног и комерцијалног гледишта, не узимајући у рачун никакве друге обзире ни питања, која треба жељезничка мрежа да реши уопште, а наша нарочито. Оба ова пројекта не предвиђају везу Дунава са Јадранским морем, противе се јадранској прузи долином Дрине, задржавају оба система, ускотрачни и нормални. Овај званични непредвиђа ни трансверзалну линију, која спаја југоисточну са северозападном мрежом средином државе. Дакле, једном речју, оба ова пројекта, односно пројектанта нису схватили ни оне најосновније проблеме наше жељезничке политике. Још пројект г. Кузмановића кулминира у охолост „стручној“ ексклузивности, „да дискусију о жељезничком програму треба да воде војни, економски и технички фактори, који немају везе са парламентом“. Дакле, никако државници и политичари!

Услед тако погрешно схваћеног стручњаштва испало је да свима овим пројектима и плановима недостаје она друга, ако не важнија, а оно барем исто толико важна основа, а то је административно политичка, национално политичка и нарочито геополитичка основа.

Нећу да будем неправедан те признајем, да у неким поменутих пројектима има и таквих жељезничких пруга, који узимају у обзир поједине ове основе, али то је обрађено све тако несистематски да се не може говорити о једном и исцрпном програму, који решава све проблеме нашег саобраћаја.

Уопште узевши ишло се је при изради ових пројеката несистематски. Није главно наређати један број жељезничких пруга за које се уопште не наводи које циљеве имају и шта се њима хоће да постигне, него је много важније изложити основне линије, односно основне идеје и основне проблеме нашег саобраћаја, из којих онда извесне жељезничке пруге саме по себи произлазе и налазе потпуно своје оправдање.

Услед такве пометености и побрканости схва-

тања наравно да ни један од ових пројеката није могао послужити као утврђен програм, који у основи решава све проблеме нашега саобраћаја. Поједини Министри су покушавали да дођу у том погледу до једног утврђеног државног програма, али како су се брзо мењали један за другим, а они који су дуже остајали нису имали правилно схватање овога проблема, па је тако у раду преовлађивало мишљење оних главних чиновника у Министарству, који су ту стално радили. А како је то мишљење већ сам довољно истакао. Поједини Министри у својим експозеима нису обрадили целокупан овај проблем нашег саобраћаја, а који су то покушавали, било је само једнострано или само као извештај о раду у минулој години. Тако је на пример у буџетској дебати пре три године ондашњи Министар саобраћаја у Сенату држао један експозе, који је трајао тачно један сат и три четврти. Из тога експозеа „срећно“ смо сазнали, колико је у тој години утрошено кубика шљунка, колико је хиљада прагова измењено и колико километара шина постављено, шта више колико је жељезничарима раздвојено кошница пчела и садница разних воћака, и пуно још детаља техничко-саобраћајних и статистичких, као да је Сенат једно друштво техничара.

Ни једне речи о нашој саобраћајној политици и о проблемима нашег саобраћаја које треба решити, осим што нас у једној реченици извештава, не знам по који већ пут, да „између главних наших река и Јадранског мора постоји један читав систем Динарских планина, који је спречавао лако спровођење појединих праваца наших нормалних и главних комуникација“. Нису Динарске планине спречавале спровођење тих главних комуникација, како г. Министар вели, него су то спречавали људи који не схватају важност и значење тих комуникација.

Према ономе што сам већ раније рекао, ја нећу одмах наређати неколико жељезничких линија које би требало градити, као што поменути пројекти чине, него ћу покушати, да прво изнесем и установим извесне чињенице, извесне констатације, потребе и тежње, појаве и обзире из којих онда проиходи неминовна потреба грађење извесних жељезничких пруга. Другим речима, да утврдим елементе наше саобраћајне политике.

Пре свега наш географски положај, Балканско полуострво, је стара позната веза између Истока и Запада. Југославија заузима највећи део полуострва и то поседовањем долине Мораве и Вардара, његов централни део. Тиме заузима Југославија на Балканском полуострву доминантан положај. Тај наш географски положај, који нас обележава као спону између Истока и Запада на Европском континенту даје нам прилику да све сувоземне путеве између западне и средње Европе с једне стране и источне и југоисточне Европе с друге стране, и са Малом Азијом, дакле цели сувоземни саобраћај и промет између тих делова континента спроведемо преко наше територије. Такође и давно замишљена линија између јужних делова западне и источне Европе, линија Бордо—Одеса, треба да иде преко наше државе. Тај повољни опште географски положај наша саобраћајна политика мора да искористи у највећој мери.

С друге стране територијални састав наше државе као географске целине није повољан. Наше велике равнице на северу државе саставни су

делови велике Панонске равнице, која није у оквиру наше државе. Ти делови државе немају повољне природне везе са централним и јужним деловима државе. Осим тога где Југославије је изпретурано високим планинама, које су, ако се може рећи, неправилно расподељене у централним и јужним деловима земље. Нарочито је у овом погледу важан систем Динарских Алпа, које се пружају од северозапада према југоистоку од Истре до Албаније, тако рекућ паралелно са Јадранском обалом и релативно врло близу њој.

Из тих орографских чињеница резултују посебни хидрографски одношаји. Слив наших река у овом погледу није повољан. Док највећи део наших најдужих, највећих главних и пловних река стиче се у Дунав, а преко Дунава утиче у далеко, нама неприступачно Црно море, дотле само неколико омањих и кратких река утиче у Јадранско, односно Егејско море. Дужина и ток река у брдовитим крајевима је од великог значаја у саобраћајном погледу, јер се њиховим долинама спроводе жељезнице. Тај неповољни положај планина отежава знатно приступ Јадранском мору и само их на неколико места према мору растављају долине кратких река и то у првом реду Неретва, затим Морача са Зетом преко Скадарског језера и Бојане, онда Цетина и Крка. У том погледу најважније је и највише долази у обзир и по својој дужини и по своме положају Дрина, јер она са својим притокама Лимом и Таром, од којих и постаје, најдуже просеца ову брдовиту земљу и највише се приближује јадранској обали. Та два слива река, црноморски и јадрански, треба спојити, а ту вододелницу треба пробити саобраћајним путевима, нарочито жељезницама, онако како је на два места према Егејском мору пресечена вододелница Морава—Вардар жељезницама Ниш—Врање—Куманово—Скопље и Краљево—Рашка—Косовска Митровица—Скопље.

Једна даљна констатација је, да је Југославија, као што сам једном другом приликом већ подвукао, јадранска држава, осим што је балканска и средњевропска. Она се великим делом своје територије тако рекућ наслања на Јадранско море у дужини од неколико стотина километара, како сам већ споменуо, а само један мали део — слив Вардара — гравитира према Егејском мору.

Немам тек потребе да говорим о важности изласка на море и поседа морске обале за једну државу, и то обале као што је наша, разграната, са многим заливима, полуострвима и острвљем. Давно је речено, да је море за једну државу оно што су плућа за организам. Увозна и извозна трговина, јевтин превоз робе, саобраћај са целим светом само се преко мора може несметано и најлакше спроводити. То су све добро познате ствари. Пољска се поред највећих територијалних и политичких препрека борила да једним уским коридором нађе свој излаз на море, где је за неколико првих година створила из ничега једну поморску луку у Гдињи и спојила је жељезницом са осталом државом. Шта значи бити без изласка на море, најбољи је пример предатна Краљевина Србија, која је поред националних разлога водила толике ратове и за свој излаз на море. А она га ни до данас после 16 година, од како поседује дугу морску обалу, заправо још нема. Већ први поглед на географску карту, поменута дужина обале и посебни теренски односи, јасно нам говоре да тих изласка на море мора бити више. Ја с по-

хвалом и признањем истичем мишљење бившег Министра саобраћаја генерала г. Светислава Милосављевића, каснијег бана Врбаске бановине, који је у том погледу показао најбоље схватање. Он је пред Финансиским одбором Народне скупштине 1928 године заступао мишљење, да је за нашу државу потребно више Јадранских пруга, и то четири главне Јадранске пруге и да треба на свима једновремено отпочети рад. Онда је био говор о ефектуирању Блеровог зајма. То је једино правилно и исправно схватање овог проблема. Штета је да г. Милосављевић није остао дуже на том положају да то и спроведе.

А сада да узмемо у обзир наше трговинско-експортне и транзитне односе, што је такође за изградњу жељезничке мреже од одлучног значења. Про нашега извоза иде, поред Италије, још увек у земље Средње Европе. На то нас присиљавају и садашњи наши саобраћајни путеви, који су још увек заостатак прошлости, а који гравитирају према земљама Средње Европе. Ми тиме трпимо штету што смо везани само за неке пијаци, које онда нашу извесну робу препродају и тиме дижу ону корист, коју бисмо ми имали у директној продаји, кад бисмо ту робу превозили поморским јевтинијим путевима. Осим тога има још једна ствар, на коју бих овом приликом хтео скренути пажњу. А то су послератне аутархистичке привредне тенденције скоро свих држава. Аграрне земље се индустријализују, а индустријске се аграризују. Познат је житни режим у Италији, који је достигао да може у церелијама да подмири потребе земље, сада је на реду да то исто постигне у стоци и сировинама. Аустрија је знатно повисила производњу својих аграрних артикала; Чехословачка такође може скоро да подмири своје потребе својим продуктима. Немачка такође практикује иста настојања. Та настојања привредне аутархије имају додуше своје границе у климатским и телурским односима појединих земаља, али перспективе за нас у том погледу нису утешне и нама се намећу у том правцу извесне задаће и дужности. Најпре да изведемо преоријентацију производње наших аграрних продуката, а друго да спроведемо и преоријентацију нашег експорта.

Услед тих поменутих појава и тенденција у земљама Средње Европе, наши погледи морају бити упућени на земље Средоземнога мора, у Леванту и западним земљама овога мора, где наше експортне производе жељно очекују. Али је то у садашњим нашим саобраћајним приликама немогућно, јер немамо потребних жељезничких веза са нашим Јадранском обалом. Хоћемо ли чекати док нам се потпуно затворе врата на северу и западу, а да нисмо дотле пробали нова врата на југу државе. То су запазили и наши страни пријатељи, који прате и посматрају наше привредне прилике. Тако сам наишао у једном француском листу, у чланку г. Пјера Мандес - Франса на потврду овог мишљења. У том чланку, пошто је установио да највећи део нашег извоза иде у већ поменуте земље Средње Европе, констатује исправно, да је то стање нашег експорта последица наших саобраћајних прилика, јер осим Далмације на Јадранском мору и Вардарског басена на Егејском мору, сви путеви, све пруге и сви водени путеви гравитирају према Дунаву и централним силама. Износи се даље штетне последице таквог експорта и наш губитак при томе, констатује да

би се највећи део југословенских производа могао боље вршити поморским путем и да би тај превоз морем могао добро конкурисати жељезничком превозу. Али за ту нову привредну оријентацију, вели писац, није подесна данашња жељезничка мрежа у Југославији. У првом реду, каже, нема једне трансверзалне пруге према Јадрану. Овај странац је одлично уочио све недостатке и мане нашег саобраћаја и жељезничке мреже, много боље него наши „стручњаци“, јер, вели, да су то све остаци старе политике бивше Аустро-Угарске.

Зато би требало, кажем, да се цела земља веже заједничким пругама и добрим путевима према поморским лукама.

Што се тиче транзитних односа, треба констатовати, да се на северу наше државе налазе три државе без свога излаза на море. Чехословачка, Аустрија и Мађарска, а осим тога на истоку две суседне државе Румунија и Бугарска, које додуше излазе на Црно море, које лежи дубоко у континенту, затворено дугим мореузима, али својим западним деловима такође гравитирају на Јадран. При таквим околностима тврдити, као што неки од поменутих реферата чине, да на нашим јадранским пругама не би било транзита, у најмању руку је једна ничим заснована тврдња, када се поменуте државе на северу служе чак Хамбургом и Гдињом као извозном и увозном луком. Такви послови се уређују сврси сходно паметном спољно-трговинском и тарифном политиком, давањем разних привилегија и концесија, што привлачи и омогућује транзит на жељезницама.

О неповезаности појединих наших покрајина и крајева већ сам говорио, што је од највећег значаја за наше национално-политичке обзире међусобног упознавања, саобраћаја и стапања као и од великог административно-политичког значаја једне административно добро уређене државе. Београд као престоница и седиште централних власти досада је везан директно жељезницом са Загребом, Љубљаном, Новим Садом, Нишом и Скопљем. Са Сарајевом само ускотрачном пругом, са Сплитом и Бања Луком заобилазно преко Загреба, односно Суње, а са Цетињем никако. Треба да остане забележено у аналима Југославије да су лета господњег 1935, у месецу јануару, у 17 години иза уједињења, претседници Народног претставништва, Сената и Народне скупштине, кренули ради сенатских избора на Цетиње и то преко Загреба и Сплита, па одатле паробродом до Котора и да су ту и остали, јер нису могли даље на Цетиње услед снегом затрпаних путева, него се из Котора вратили натраг.

О нашим спољно-политичким односима говорио сам другом приликом и напоменуо, да је наш положај у том погледу за првих 15 година био прилично тежак, и захваљујући само нашим политичким савезима избегли смо можда тешким искушењима. Не налазим за сходно да улазим у детаље овога питања него само напомињем, да би ми у случају какве конфлорације били присиљени да избацимо своју војску не на све четири стране него можда на пет фронтова. Како ми изгледамо саобраћајно у том стратешком погледу, не желим да о том поближе говорим. Први поглед на карту објашњава све. Али је једно јасно, да ми и у том погледу морамо бити спремни за сваку евентуалност. Међу прве задатке саобраћајне по-

литике спадају без сумње наши обранбени интереси, а то је да омогуће лако и брзо пребацивање војника и ратног материјала са једне државне границе на супротну у свима правцима.

Ако хоћемо даље да посуђујемо питање нашег жељезничког саобраћаја и рада на њему кроз ових 16 година и да одређујемо и да оцењујемо нашу жељезничку политику, потребно је такође да видимо, како је било стање у почетку, тј. какву смо жељезничку мрежу затекли приликом нашег уједињења, и шта је главна карактеристика те постојеће мреже.

Већ при првом погледу на саобраћајну карту наше државе упада у очи неједнака расподела жељезничке мреже, каква не постоји ни у једној држави на свету. Главна наша жељезничка мрежа нормалног колосека лежи на периферији дочим је средина државе потпуно празна. Та мрежа је распрострајена од Ракека и Сушака по северним деловима државе, а то је по Словеначкој, Хрватској, Славонији и Војводини, па да одатле знатно сужена крене источним деловима периферије до Београда, дочим широке централне области наше државе, а то је Босна и Херцеговина, Црна Гора, Санџак, Јужна Далмација и западни делови Србије су тако рекућ без нормалне жељезничке мреже само неколико ускотрачних кракова. Оваква аномалија не постоји нигде на свету, и њу је требало стално имати у виду од почетка до данас.

Тако стање ми смо дакако затекли иза уједињења као наследство првашњих времена и прилика и једне политике која је имала друге циљеве и задатке а не унапређење и уједињавање југословенских крајева и југословенског народа. У том погледу треба утврдити ове чињенице:

1) Ми смо наследили у појединим покрајинама жељезничке мреже, које су раније припадале другим жељезничким целинама. Тако жељезничку мрежу у Словенији, која је била у склопу аустријских жељезница које су гравитирале према Бечу као центру с једне стране и према Трсту као излазу на море с друге стране.

Затим жељезничку мрежу Хрватске, Славоније и Војводине, која је била у склопу жељезница Краљевине Угарске, које су гравитирале у једном правцу према Пешти као центру, а у другом правцу према Риједи као излазу на море. Онда ретку мрежу Краљевине Србије са главним пругама према Солуну и Цариграду; затим ретку мрежу ускотрачних босанских жељезница које су излазиле преко Далмације на море.

2) Наследили смо двоструки жељезнички систем: ускотрачни и онај нормалног колосека, и

3) Наследили смо неколико приватних жељезница: аустр. Сидбан, оријенталну жељезницу и неколико индустријских и других приватних жељезница као у Војводини и Црној Гори (барска).

Све три ове ствари захтевале су одмах у почетку одређена програматска опредељења, о чему ћу мало касније говорити.

Поред свих ових досада набројаних односа и чињеница, који су меродавни за одређивање саобраћајне политике долазе још нарочито и геополитички обзири. Ови геополитички и раније поменути национално-политички и административно-политички обзири и јесу главни разлози који су ме нагнали да проучавам ово питање саобраћаја и да о њему говорим.

Из свега тога пружају нам се озбиљне поуке о којима наша државна политика мора водити рачуна. Ја сам једном приликом раније, говорећи о Балканском пакту, споменуо све те односе у прошлости. Рекао сам и подвукао зашто услед тих географских, теренских и геополитичких узрока није могло у току историје да дође до тотализације Балкана, до уједињавања у једну државу и стапања у једну нацију, као што се то догодило на Апенинском и Пиринејском полуострву. Шта више зашто се ни сродни југословенски народи нису у прошлости могли да споје у један народ и једну државу, него су у исто време у разним пределима Полуострва имали посебне државице. На томе проблему сломиле су се две царевине Турска и Аустрија, да и не спомињем односе из старијих времена. Тај задатак и ту историјску мисију има да изврши Југославија. У далекој прошлости биле су препреке несавладљиве: тешке теренске прилике, непроходне велике планине, одвојена морска обала, велике реке итд. Данас је техника савладала све те природне тешкоће и препоне. (Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо: Само техника не савлађује финансије! То је најважнија ствар!). И то се може савладати. Ми смо 1922 године закључили зајам од 100 милиона долара. (Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо: Само их нисмо добили). Ту се увек има у виду оно што је главно: провизије.

Тунели уклањају саобраћајно и највеће планине, а мостовима се саобраћајно пресушују најшире реке и језера. Од њене политике, од њеног схватања свих тих крупних проблема зависи, хоће ли она тај задатак решити, хоће ли ту историјску мисију испунити.

Политичко јединство само по себи није довољно. Оно сачињава само предуслов, оно даје само могућност да се изведе и изврши све оно друго, све оно остало, што сачињава битност и суштину једне органске државе, способне за живот за сва времена и за све прилике.

Ја сам већ напред споменуо, да Југославија не сачињава једну повољну географску целину. Додајем к тому, да Југославија нема ни све атрибуте једне органске државе, али не с обзиром само на наша три дела народа него ни с обзиром на односе у једном те истом делу народа. Тако ни Србија са Црном Гором не сачињава у свему органску целину као ни Хрватска и Славонија са Далмацијом. Можда је то за многе једно неугодно изненађење, али је потребно констатовати и упозорити на све недостатке и погрешке, да би се могле на време отклонити. Те околности искоришћују наши непријатељи, зато је наша дужност и најпреча брига да од Југославије створимо једну органску државу, а она то може постати, у првом реду ако се проблем нашег саобраћаја правилно реши.

Ко о свима овим стварима нема поимања и ко за све ове високе проблеме нема схватања ни разумевања, тај не сме као искључиви стручњак говорити о питањима нашег саобраћаја, а још мање њиме руководити.

Ја држим да сам изнео све оне моменте, све оне чињенице, околности и напомене који могу утицати и који су одлучни за одређивање и утврђивање наше саобраћајне политике. Сви ти поменути односи: географски положај, унутрашњи теренски и хидрографски одношаји, питање излаза на море, спољно-трговински (увоз и извоз) и

транзитни односи, привредни, нарочито пољопривредни интереси, унутрашњи промет и трговина, национално-политички и административно-политички обзир, национално-културни и привредно-културни, спољно политички односно стратегијски, онда поменути геополитички обзир и односи наслеђене односно постојеће мреже, — јесу фактори који утичу на одређивање наше железничке мреже. То су елементи наше саобраћајне политике. Ја опет истичем: за овај збир разноврсних питања и проблема могу ли бити надлежни стручњаци обични инжењери и техничари или је то предмет једног широког државничког и политичког схватања?! Тиме наравно није искључено да и техничари могу бити државници и политичари, као што је био на пр. пок. Пашић, а напослетку имамо и једног Министра нестручњака, али зато политичара, а тако и треба да буде.

Када су нам познати сви ови елементи наше саобраћајне политике, онда поједине железничке пруге проиходе саме собом из тих разних обзира и задатака које имају да реше. Зато ја и не намеравам да пођем истим путем као и они разни пројекти, него ћу да се држим начелних питања и ствари.

Одмах у почетку пред нама су стајала у саобраћајној политици отворена три питања и проблема:

1) постојећу железничку мрежу, која је била испрекидана, јер је била истргнута из других, туђих и посебних железничких мрежа, учинити многим краћим спојевима и мостовима једном органском целином, тако да сачињава једну нову јединствену мрежу према новим приликама и задацима;

2) требало је одмах заузети одлучно и дефинитивно становиште у питању двоструког система железничког колосека, ускотрачног и нормалног и према томе се у будућности равнати, и трећи, најважнији

3) проблем изградње нових железничких линија. У том погледу требало је утврдити основна начела и задатке, које има нова железничка политика да реши и према томе одредити и пруге које се имају и којим редом градити.

Што се тиче првог питања, односно прве констатације, да су поједини делови затечене односно наслеђене железничке мреже биле у склопу других туђих железничких мрежа или су сачињавале посебну мрежу, тако на пр. железнице у Словенији биле у склопу аустријских железница, железнице у Војводини, Хрватској и Словенији биле у склопу угарских железница, а железнице у Србији, Јужној Србији, Црној Гори, Босни и Херцеговини као и у Далмацији сачињавале своју посебну железничку мрежу, дакле без органске повезаности, један од првих задатака наше саобраћајне политике био је тај, да се делови тих некада страних или посебних мрежа појединим краћим пругама и извесним коректурама, као и краћим пругама са мостовима преко река повежу и уопчају у једну нову железничку мрежу наше државе, која би сачињавала једну органску целину, која има друге циљеве, друге задатке и другу оријентацију, него што су је имале пре, а нарочито оне које су припадале страним железничким мрежама.

Те спојне пруге, које су повезале постојеће у једну нову органску мрежу, јесу у главном ове,

идући од запада на исток (неке су од ових пруга сада у изградњи):

Кочевје — сушачка пруга. Има три варијанте. Ова би пруга везала железничку мрежу у Словенији најкраћим путем за сушачку луку.

Шент — Јанж — Севнаица, кратак спој од 12 км. за сврсисходнију унутрашњу везу у Словенији.

Рогатец — Крапина, као веза између железница у Словенији и Хрватској. Ова је пруга већ довршена.

Затим Вараждин — Копривница као важна веза у железничкој мрежи у Хрватској и Славонији.

Типичан пример како се води железничка политика је наслеђена мрежа у Војводини као саставни део железничке мреже предратне Краљевине Угарске. Све пруге у Угарској биле су дијагоналне, т. ј. све су ишле од центра државе, Будим Пеште, према периферији државној. Тек касније су направљене по где где трансверзалне пруге и то већином приватним капиталом као епизодичне пруге. Тако смо ми затекли, да између наших појединих крајева у Војводини, Бачке и Бачата, као и Барање није било ни једне везе, јер мађарској управи није било стало до тога, да су југословенски крајеви сврсисходно повезани железницама.

У том погледу је направљена веза са мостом преко Тисе Тител — Перлез — Орловат и веза код Сенте са привременим мостом, али је још у ту сврху неопходна веза Стари Бечеј — Нови Бечеј са мостом на Тиси, а мост код Сенте да се замени сталним. Осим тога потребна је веза између бачких и барањских железница код Бездана са мостом преко Дунава, као и веза са сремском железницом код Бачке Паланке — Илок — Шид са мостом преко Дунава.

У ту сврху потребне су даље везе са Србијом Смедерево — Ковин, Београд — Панчево, где је мост већ довршен, Кленак — Шабац, која је већ довршена, а са Босном Сремска Рача — Бос. Рача, где је мост довршен.

Код ускотрачне мреже осим већ извршеног важног споја Ужице — Вардиште преко Шарган планине неопходно је потребан спој Билећа — Гацко — Фоча — Устипрача, који скраћује пут Београд — Груж за неких 160 километара, сада у изградњи.

Даљи евентуални спојеви ускотрачне мреже кроз Црну Гору односно Зетску бановину зависили би од изградње нормалних јадранских пруга, о чему ћу касније говорити.

Са овим већином кратким спојевима и мостовима би се повезала наша железничка мрежа у једну органску целину, која би спречила дуготрајно вожење унаоколо и људи и робе, што поскупљује подвоз и повећава губитак у времену.

Ова тачка програма требала је бити најхитнија, коју је требало у целости спровести за првих 5—6 година. То би значило једно сврсисходно свесног циља спровођење наше саобраћајне односно железничке политике.

У погледу другог основног питања наше железничке политике тј. у погледу питања ускотрачних железница такође се погрешно поступало и лутало кроз ових 16 година, тако да ни ово питање није правилно ни дефинитивно решено. Шта више ми ни данас не знамо какво заправо гледиште у том погледу наше Министарство сао-

браћаја заузима односно на којем становишту стоји. Поменути пројекти такође нису сагласни у томе, али је Министарство морало за 16 година већ створити и усвојити једно мишљење.

Пре свега питање је погрешно постављено. Не ради се о томе да ли је уски колосек добар, довољан, рентабилан итд., него је питање да ли за вазда задржати двоструки жељезнички систем и нормални и ускотрачни. Није у питању ваљаност уског колосека него двоструки систем истодобно. Тако постављено питање изгледа сасвим друкчије и много је теже природе те зато је и захтевало већ одавно своје решење, што је нажалост до данас пропуштено.

Када су се у Босни и Херцеговини иза окупације по Аустро-угарској монархији почеле градити жељезнице уског колосека, онда је то било за ову покрајину од велике благодати. Те покрајине као периферијски део једне државе у пропадању биле су у најпримитивнијем економском и културном стању, без икаквих колских путева, а камоли жељезница, осим нормалне пруге Бања Лука — Босански Нови, о којој ће касније бити говора. Сва привреда на најнижем ступњу. Њене богате шуме и руде нетакнуте. За такву запуштену и запарљену земљу градња ускотрачне жељезнице била је велика добит и знатан корак унапред. Зато су оне кроз прве три деценије и могле извршити потпуно свој задатак и удовољити економским и саобраћајним потребама једне земље у таквом стању.

Није тако било у предратној Краљевини Србији. Тамо је већ постојала, и ако ретка, мрежа нормалних жељезница када је отпочела 1905—1912 и градња ускотрачне жељезнице. Борба се водила жестока око тога и нажалост победила је она страна која је била за градњу ускотрачне жељезнице. У том су играли претежну улогу, како каже г. инж. Васковић, финансијски обзира, „услед чега се дошло до најкрупнијих погрешака, до колизије уског и нормалног колосека. Многи претовари везали су руке организацији саобраћаја...”. Свакако да је на ту одлуку утицало и опстојање ускотрачне мреже босанских жељезница и замамљиве сугестије од стране Аустро-Угарске да спојем преко Мокре Горе може Србија добити свој „излаз на море”. Какав је то бедан излаз на море преко две велике планине (Шарган и Иван) са једним заобилажењем више од 140 километара, ускотрачном пругом делимично зупчаницом у релативно малену грушку луку — није потребно истицати. Да није тада у Србији учињена та велика грешка, питање ускотрачне жељезнице иза уједињења свакако би се лакше решило. У Бугарској је у своје време такође вођена жестока борба по истом питању, да ли да се уведе двоструки жељезнички систем, нормалан и ускотрачан. На њихову срећу у том погледу победила је страна за јединствен, нормалан систем.

Не ради се дакле о ускотрачном колосеку као таквом. Ствар је у том погледу јасна и позната: за једну примитивну, економски неразвијену земљу, где нема никаквих саобраћајних средстава, ускотрачне жељезнице су добро дошле и оне могу да задовоље све потребе у таквим приликама. Тако су и у Босни оне извршиле сјајно свој задатак. Г. инж. Кузмановић дакле није имао потребе да узима у заштиту и брани уски колосек. То је нама из Босне и Херцеговине још мно-

го боље познато. Али изгледа да г. Кузмановићу није било познато, да је још пре рата била донесена одлука у Босни да се ускотрачне жељезнице постепено нормализују. Босанско-херцеговачки Сабор 1912 г. био је већ прихватио за ондашњи босанско-херцеговачки програм, а био је одобрен и зајам за извођење тога програма, према коме је била предвиђена градња нормалне пруге Шамац — Добој и нормализовање пруге Добој—Сарајево тако да би се добила директна најкраћа веза нормалног колосека Пешта—Сарајево. С друге стране била је предвиђена изградња пруге нормалног колосека Бања Лука—Јајце и Бугојно—Рама, а нормализовање пруге Јајце—Бугојно и Рама—Мостар, чиме би се добила директна најкраћа веза Мостар—Рама—Бугојно—Јајце—Бања Лука—Загреб—Беч. Ова подела на две главне пруге нормалног колосека није наравно одговарала потребама Босне и Херцеговине, него је одговарала ондашњим приликама и захтевима обе поле бивше монархије Аустро-Угарске. Једна би била мађарска а друга аустријска пруга и утицајне економске сфере. Нас данас интересира само то, да се је већ и у Босни почело са нормализовањем ускотрачне жељезнице. И да је Светски рат избио само 4—5 година касније, те би пруге биле већ и изграђене. Привредни живот у Босни и Херцеговини толико се је био већ развио, нарочито експлоатацијом шума и рудника, с тим у вези шумска и рударска индустрија, увоз и извоз, да је капацитет ускотрачне жељезнице већ био претесан и премален, да се је морало приступити нормализацији ускотрачног система. Зато врло zgodно каже г. инж. Ђурић у своме пројекту „да су узане пруге само претходница нормалног колосека”. Када сам већ при томе, налазим за потребно да наведем нека мишљења и о апсолутној вредности и недостацима уског колосека. У погледу путничког (особног) саобраћаја држим да није потребно много доказивати, да уски колосек и по дугом трајању возње (30 километара на сат) и по комфору не може задовољити потребе данашњег путничког саобраћаја поред аутомобила и експресних возова нормалног колосека и да је он само за невољу. У погледу превоза робе довољна је чињеница, да је капацитет ускотрачне жељезнице много мањи од нормалних, те да је експлоатација уског колосека скупља од експлоатације нормалног колосека, па да нема разлога загревавати се за овај ускотрачни систем. Осим тога г. инж. Ђурић наводи да је „погрешно мишљење да је уски колосек увек знатно јефтинији од нормалног”. Осим можа у брдовитим крајевима.

Али понављам опет, главно тежиште лежи у двострукости система наше жељезничке мреже и највеће тегобе и сметње леже у томе т. ј. у колизији оба система ускотрачног и нормалног, која долази нарочито до изражаја у неизбежном претовару робе, који је скопчан са знатним губитком времена и поскупљивању транспорта, што је у трговинском погледу од одлучног значења услед повишења цена и губитка у комерцијалној брзини. Зато г. инж. Ђурић и долази до сасвим оправданог закључка, „да се наша главна мрежа има нормализовати, јер у једној држави нема места за две жељезничке мреже”.

С обзиром на све ове чињенице и констатације, једино правилно решење овога питања наше жељезничке политике било је, да се одмах с

почетка донесе једно начелно, програматско решење, којег би се онда Министарство саобраћаја имало у својем претстојећем раду придржавати. У том решењу требало је установити следеће: у погледу наше будуће железничке мреже усваја се и установљава једнолик железнички систем и то онај нормалног колосека. Али како у неким нашим покрајинама већ постоје пруге уског колосека, то ће се у најкраћем времену изградити само оне пруге уског колосека, које служе као спојеве постојећих пруга, тако да се тиме постојеће пруге повежу и укочају у једну јединствену органску целину, у једну железничку мрежу уског колосека, како би се постојеће пруге могле што боље искористити и одговорити сврси сходно новоствореним приликама. Нове железничке пруге уског колосека у другим правцима неће се више градити.

Ова овако повезана и установљена мрежа, односно пруге уског колосека трајаће све дотле, док се не укаже потреба, односно не настану такве прилике, да се те поједине пруге постепено нормализују.

То нормализовање имало би се спроводити у вези са изградњом нових пруга нормалног колосека. Чим би таква једна пројектована пруга пролазила делимично истим правцем где већ постоји ускотрачна пруга, тај део ускотрачне пруге имао би се нормализовати. На тај би се начин с временом и постепено цела ускотрачна мрежа претворила у нормалну. У поменутом пројектима предвиђена су таква нормализовања ускотрачних пруга на пример на пројекту пруге Београд—Сплит и Сарајево—Подгорица. На оним деловима пруге где би на овај начин пролазиле неко време обе железнице, и нормална и ускотрачна, поставио би се колосек са три шине.

Према томе утврђеном програму, имало се је приступити изградњи оних спојних пруга за комплетовање односно укупчавање пруга у једну органску мрежу уског колосека. У том погледу заиста је и на време извршена главна ствар: спајање ускотрачних пруга у Босни и Србији изградњом пруге Ужице—Вардиште преко Мокре Горе, као и изградњом пруге Београд—Обреновац успостављена је веза са Београдом. То је одиста учињено према овом плану и програму брзо и на време, што се мора похвално истаћи. Али се не може разумети ни опростити, што није у истом раздобљу изграђена и пруга Устипрача—Фоча—Гацко—Билећа, та давно жељена пруга, која би још више и сврси сходније употпунила ову мрежу ускоотрачне пруге и скратила железнички пут Београд—Море (Груж) за читавих 160 километара, тим пре кад се је било одустало од градње јадранске железнице Београд—Котор. Најзад се приступило сада изградњи и ове пруге.

У ову групу радова спада још веза Бугојно—Прозор—Рама, Билећа—Никшић—Грахово—Рисан—Зеленика са краком на Цетиње, Пожаревац—Петровац—Равна Река, евентуално Бугојно—Арежин Бријег—Синь, као спој са пругом Сплит—Синь.

Да ли треба остале кракове ускотрачне железнице као Лајковац—Ваљево, Шабац—Ковиљача везати и спојити са пругом Симин Хан—Тузла, даље да ли треба ускотрачну пругу од Прибоја продужити даље од Подгорице и спојити је са пругом Подгорица—Плавница, зависиће од из-

градње нормалних пруга у тим крајевима, о чему ће касније бити говора.

Остале ускотрачне пруге су индустријске железнице те имају локални карактер.

Potpresetnik dr. Miroslav Ploj: Gospodine govorniče, moram Vam skrenuti pažnju da govorite već jedan sat.

Др. Урош Круљ (наставља): Па јесте, али не могу још завршити.

Пре него што пређемо на трећу, најважнију тачку саобраћајно-политичког програма, изградњу нових пруга нормалног колосека, потребно је изнети још неколико констатација и чињеница о железницама уопште, њиховом задатку и сврси.

Саобраћајна наука је утврдила и она нас учи, да се ретко кад железничка пруга одмах исплаћује, него је она више година, а понекад и стално пасивна. Друго, не сме се у рачун узимати свака пруга за себе него све скупа, те се тако пасивност појединих пруга губи у целини. Из тога свега произлази; да се железничка мрежа, дакле железнице уопште, не могу и не смеју узимати ни третирали као једно комерцијално државно предузеће, које треба да се исплаћује или да држава вуче од њих неке приходе. То напоследку нема ни у једној држави. Довољно је само да се рационалним поступком и упрошћавањем администрације, нарочито рестринговањем персонала на потребни минимум, саобраћајни коефицијент што више смањује. Наравно да ни то не сме ићи на штету оне сврхе којој железнице служе. И зато баш што железнице служе веома разноврсним интересима државног и националног живота и рада: економским у најширем смислу речи; дакле пољопривредним, трговинским, експортним и импортним, индустријским, шумско-привредним, затим опште културним, национално-политичким, административно-политичким, одбранбеним и опште саобраћајним, напосе туристичким и многим другим, — не могу бити оне предмет за искоришћавање. Проф. г. Мија Мирковић у својој књизи „Саобраћајна политика“ нарочито вели „да железнице нису саме себи циљ, него само средство које има да служи народној привреди и уопште националној заједници“. Нико не пада ни на ум, да се на пример школство, судство, санитетске установе, а још мање јавна безбедност или војска исплаћује, него то све скупа служи интересима, просперитету и унапређењу једне социјалне установе или заједнице, као што је држава односно нација. То исто важи и за саобраћајну установу као што су железнице. Издржавање истих барем делимично мора се извршити индиректним путем и начином као и за оне друге државне установе.

Познато је врло добро, да тек изградња једне железнице подиже и унапређује пољопривреду, да омогућује искоришћавање шума и рудног блага, подизање купалишта и туризма, појачање измене добара, дакле трговине, у свему даје јаким импулса за привредни и опште културни напредак. Па кад је то тако, онда је врло депласирано говорити, да за економски неразвијене и примитивне крајеве нису потребне железнице или да се не исплаћује градити туда железнице, као што се нажалост код нас још увек говори и као разлог наводи. Овако резоновати значи бркати узрок и последицу, и према таквом схватању не би требало у економски неразвијеним, примитивним земљама уопште градити железнице, а без желез-

ница такве земље не могу се уопште економски и културно развити и тако доспевамо у један циркулус вициозус.

Још једну чињеницу с обзиром на наше прилике треба утврдити. Већ сам споменуо, да у оним пројектима има и таквих који заступају мишљење поделе земље на сиромашне и богате крајеве, те да у тим сиромашним нису потребне нормалне железнице. Та господа губе из вида чињеницу, да се баш ти такозвани пасивни, ја наглашујем, привидно сиромашни крајеви протежу од Истре до Албаније, да они услед таквог положаја затварају Јадранску обалу, да су се испречили између Јадранског мора и његове позадине. Према томе не би се смела уопште градити ни једна нормална пруга са излазом на Јадранско море. Они губе и то из вида, да нормалне железнице, које би пролазиле кроз те сиромашне крајеве, да то не би биле железнице искључиво за те привремено неразвијене крајеве, него би то биле железнице за читаву државу, а пролазе само делимично кроз те пасивне крајеве јер морају туда проћи, пошто другог пута за излаз на море нема.

Кад смо баш на томе питању пасивних односно сиромашних покрајина, хоћу баш да истакнем колико је то неоправдано мишљење у погледу Зетске бановине, оне покрајине за коју се може рећи да нема никакве железничке мреже.

У Зетској бановини постоје сви услови да од ове сада пасивне земље постане једна напредна покрајина. У њој се налазе велики комплекси прашума и наслага рудног блага, које се само због помањкања саобраћајних средстава не могу искористићавати. Ту се налазе неизбројна стада оваца на непрегледним планинским испашама. Осим тога малено али млечно говече и брдски коњ најбоље врсте јесу специјалитети ових крајева. Рибарство поморско, речно и језерско могло би се развити до завидне висине, а сада је то све у најпримитивнијем стању, јер без разгранатих саобраћајних средстава не може се развити. Постоје најбољи услови за развитак најразноврснијег и најплеменитијег воћа од лимуна и наранџе до лозе, шљиве и јабуке. По својој клими и телурским одношајима представља најбоље тле за културу индустријског и медицинског биља, а у вези с тим и за развитак пчеларства. Регулисањем кршевитих поља, Скадарског језера и дивљих потока ослободиле би се толике површине зиратног земљишта, да би се ова покрајина могла сама исхрањивати знатном храном. У туристичком погледу претставља Зетска бановина првокласни објект светске знаменитости. Зетско приморје је по клими и својим жалима најлепши део нашег Јадрана. Бока је један феномен светског гласа. Кршевити крајеви са подземним пећинама (шпиљама), са својим сталактитима и сталагмитима, подземним рекама и језерима, јесу такође врло интересантне туристичке атракције. Па онда високе планине са густим шумама (зеленгоре и црногорице) и планинским језерима пуним најукусније пастрмке и младице привлачиле би туристе из најудаљенијих крајева. Али, зар се може говорити о туризму без удобног саобраћаја и водених убикација? Све то нажалост још увек чека на изградњу овог првог предуслова, на изградњу саобраћајних средстава, железница и путева. Чека сво узалудно 16 година, па нека ми кажу та господа т. зв. стручњаци: на који начин ће се ови крајеви уопште привести привредном подизању и вишој култури?

А сада да пређем на ту трећу и најважнију тачку нашег саобраћајно-политичког програма, на изградњу нових железничких пруга.

Када се узму у обзир сви они задаци и сви они проблеми и питања, која треба наша железничка мрежа да испуни и реши, може се рећи генерално, да су нама потребне две врсте железничких линија: дијагоналне (попречне) и трансверзалне (уздужне) железнице. Под дијагоналним ваља разумети оне пруге које иду од североистока према југозападу, дакле железнице, које излазе на Јадранско море. Под трансферсалним пругама треба разумети железнице у противном правцу од северозапада према југоистоку, које дакле пресецају државну територију у правцу њене дужине. Од дијагоналних пруга осим постојеће сушачке и личке биле би потребне још четири пруге, а од трансверзалних осим постојећих северно од Саве и ускотрачне средином Босне и Србије још две пруге јужно од Саве.

Са ових неколико дијагоналних и трансверзалних пруга били би решени сви постављени проблеми и задаци наше железничке политике.

Држим да није потребно да сада набрајам поједине пруге које би требало градити, као што чине сви они поменути пројекти. Ја сам настојао да питање решим начелно, а из тих начелних констатација проиходи само собом које су пруге потребне да се постављени проблеми реше.

Ја ћу опширније да говорим још само о две ствари: о питању Јадранске пруге, коју сматрам као основни и главни проблем наше саобраћајне политике и о томе како се нерационално и без разумевања ових основних проблема радило до сада у изградњи нових железничких пруга.

Т. зв. Јадранска железница има свој историјат. Предратна Краљевина Србија била је континентална земља без излаза на море. Познато је какве су тегобе за њу проистикале из таквог њеног положаја у погледу извоза њених аграрних производа и у погледу увоза ратног материјала. Још нам је у памети царински рат између мале Србије и велике Хабзбуршке монархије. Да би била ослобођена тога зависног и несносног положаја, поникла је у то доба значајна идеја изградње Јадранске железнице, која би Србији омогућила излаз на Јадранско море. Почетак пруге на србијанском земљишту био је код Прахова на Дунаву, где се је мостом требала спојити са румунским железницама, а преко Румуније са Русијом. На другој страни пруга би са територије Србије прелазила на ондашњој граници код Мердара на тле Отоманске царевине, па долином Дрима да избије код Сан Ђовани ни Медуа (Св. Јован Медовски) на Јадранско море. На овом великом пројекту већ се је било почело и радити. Пруга Прахово—Ниш—Прокупље била је већ готова, а после уједињена продужена до Куршумлије. Настали ратови од 1912—1918 године зауставили су довршење ових радова.

Наравно да су се после ратова услед срећно измењених и проширених граница и одношаја у овом пројекту јадранске железнице знатно изменили. Није више било потребно да излаз пруге буде у Сан Ђовани ни Медуа, који се и данас налази на територији стране државе, када смо добили пространу, дугу и много повољнију обалу Јадранског мора у своје руке. Такође није било више потребно ни да пруга буде положена онако далеко на исток, него средином државе. Прилике

су се у овом погледу за нас врло повољно измениле, те је и идеја Јадранске железнице добила новог полета. И заиста, одмах у почетку иза уједињења, била је сва наша јавност заинтересована изградњом ове пруге. Писани су чланци и расправе. Било је разних мишљења. Једни су били за пругу Београд—Сплит, други за пругу Београд—Котор, а код ове пруге једни за варијанте преко Вишеграда и Црне Горе, а други преко Косовске Митровице и Пећи. Ствар је добро напредовала, јер је већ 1922 за градњу Јадранске пруге преко Вишеграда и Црне Горе на Будву—Котор закључен и од Скупштине усвојен Закон о Блеровом зајму и тиме изградња ове пруге озакоњена и финансијски осигурана.

Али, сада долази оно жалосно, да самозвани и т. зв. стручњаци и људи који нису схватили основни проблем наше саобраћајне политике осујете остварење овог законског и финансијски осигураног пројекта, који су хтели да остваре они велики државници који су руководили удесом Србије кроз њена најтежа искушења и перипетије и од мале Србије направили велику Југославију, и који су потпуно схватили и знали значај Јадранске железнице и хтели одмах у четвртој години иза уједињења да осигурају њено остварење. Данас, после 16 година нашег државног живота, ми смо још увек тако далеко од остварења овог пројекта као и у почетку, услед бесциљности и неоријентираности наше саобраћајне политике.

Када се узме у обзир оно што сам већ напред истакао, да је наша јадранска обала дуга неколико стотина километара као и теренску конфигурацију територије, јасно је, да ових дијагоналних (попречних) пруга, како сам их називао, са излазом на море, мора бити више. На горњем Јадрану имамо пругу Загреб—Карловац—Сушак, са излазом на луку Сушак и Бакар. На средњем Јадрану пројектовану Унску пругу са излазом на Сплит—Шибеник и већ постојећу личку и шипадову пругу. На јужном Јадрану осим ускотрачног излаза на Метковић, Груж и Зеленику, који имају више локални карактер као излаз Босне и Херцеговине на море — ми немамо таквог излаза на море једном железничком пругом. Може се слободно рећи, да, по прилици, једна трећина државне територије, и то они источни и североисточни делови њени, немају свога излаза на море.

Узевши у обзир све до сад изложене околности и суштину проблема наше железничке политике, нама су потребне још три ове дијагоналне т. ј. јадранске железнице, осим оне пројектоване Унске пруге. Прва и главна железница, коју је уједињена Југославија требала одмах да гради, као што је поменути закон из 1922 било и утврђено, јесте пруга Београд—Јадран а то је Дунав—Јадран. Та би пруга полазила од Београда према Дрини. Тамо негде код Зворника би се рачвала, те би један крак ишао уз Дрину, па долином Лима или Таре даље уз воду, да онда пређе у долину Мораче, па низ Морачу све до Подгорице. Одатле испод Сутормана на Приморје, а Приморјем на Будву, Тиват и Котор.

Други би крак прешао преко Дрине, па на Тузлу и Добој. Ту би се опет рачвао, да један крак иде преко Прибинића за Бања Луку, а други крак из Добоја преко Сарајева и Мостара за Сплит. Та пруга Београд—Котор и Београд—Сплит сачињава основни и најважнији проблем наше железничке политике.

Трећа оваква дијагонална пруга, на којој се нешто и радило, то је пруга Ниш—Прокупље—Куршумлија—Приштина—Пећ, која је делом довршена а делом у изградњи. Та пруга заправо у садашњим околностима и не би била она права Јадранска железница, него она сада има само ту сврху, да нашу железничку мрежу на истоку веже са Јадранском пругом. Па и ту је учињена кардинална погрешка, која се састоји у овом:

Ако неко можда мисли да је ова пруга замишљена Јадранска железница, онда тај не схвата значење и проблем јадранских пруга.

То је била пројектована Јадранска пруга за предатну Краљевину Србију, која је требала изићи на албанско Приморје у Св. Јован Медовски. Данас уједињењем Босне и Херцеговине као и Далмације са Србијом помера се и правац јадранске пруге кроз средину државе и најкраћим путем на море. Ова је пруга, како већ рекох, само спој средње-источне железничке мреже са јадранском пругом, и предвиђени спој са Румунијом и Русијом. Па и у том погледу треба имати раније поменути чињеницу, да железнице у сливу Вардара гравитирају поглавито Солуну као пристаништу Егејског мора, а Метохија по свом географском положају долином Дрима на албанској обали Јадранског мора. Зато ова пруга с обзиром на те чињенице не сме ићи јужније од Косовске Митровице и долине Ибра, како је и била раније пројектована. Железница Приштина—Пећ као саставни део ове пруге потпуно је неумесна, а ако се још мисли продужити ову пругу испод Чакора, Трешњевика и Вјетреника за Подгорицу или је заокренути на север преко Рожаја на Беране, а одатле у долину Таре и Мораче на Подгорицу, онда би то била једна фатална погрешка, која би нас коштала стотине и стотине милиона динара.

Професор инж. г. Ј. Алачевић, који се много бавио питањем изградње наше железничке мреже, такође се противи градњи пруге од Пећи испод три велике планине и близу државне границе и пледира као много повољнију трасу долином Ибра. Поред других великих техничких тешкоћа и близине албанске границе наводим, да би тунел испод Чакора био дугачак близу 9 километара, а градња да би трајала по прилици пет година, а тунел испод Трешњевика од прилике 7 километара.

Ако би пак пруга пошла од Пећи на север преко Рожаја на Беране, треба имати у виду и ову чињеницу: како се развијају прилике међу балканским државама може се рећи са сигурношћу, да ће у догледном времену доћи до изградње железница у Албанији, и да се те албанске железнице неминовно морају спојити са нашим железницама долином Дрима. Чим би то наступило, била би наша пројектована железница, и она испод Чакора и Трешњевика или она Пећ—Рожај—Беране, нарочито парализована и промет на тим тешким и скупим пругама био би раван нули, како вели г. Алачевић.

Дакле, једина сврсисходна, осигурана и технички најповољнија остаје пруга од Косовске Митровице долином Ибра на Беране као спој са Јадранском железницом. Или још боље: Рашка—Нови Пазар—Рожај—Беране—Подгорица, као што је сада пројектовано.

А сада да кажем неколико речи о важности јадранске пруге, њеном значају, и које проблеме има да реши и какве задатке има да изврши. Ја

дранска железница, а под том подразумевам само пругу Београд—Котор и Београд—Сплит има да изврши оно што до сада векови и разне државе нису извршили и спровели. Она има да пробије ону вододелницу Црнога и Јадранскога мора, она треба да споји Дунав и његове пловне притоке са Јадранским морем. Она треба да начини једној трећини, а то је североисточним деловима државне територије и њеним аграрним производима излаз на море. Она треба да припреми и омогући нову оријентацију наше извозне трговине, која ће неминовно морати да наступи. Она ће омогућити транзит неких суседних држава на наше море, а јасно је, да тога транзита мора бити. Она ће привести многе туристе северних земаља, жељних сунца и топлоте на наш Јадран. Она ће везати најкраћим правцем четири бановинска седишта са престоницом, а неке Бановине и поједине крајеве тесно повезати међу се. Она ће допринети знатно и много, да Југославија постане много повољнија географска целина, а у геополитичком погледу створиће услове да постане органска држава. Без ове јадранске железнице нема тотализације Југославије, а без тотализације не може бити ни органске државе. Ја нећу да изводим даље дедукције, него питам тако зване „стручњаке“, да ли им је потребно још који разлог да наведем и да ли они схватају у политичком погледу значење ових речи? Ова пруга је по мом схватању потребна у највећем државном и националном интересу и она ће се градити кад тад. Али чим пре тим боље, без обзира на финансијске жртве. То су оне ствари које се набављају пошто пото, јер су за живот и egzистенцију потребне. Кад се је у своје време градила трансибирска железница и онда су стручњаци тадањем Цару претстављали велике техничке потешкоће, те велике реке, те језера и мочваре, те непроходне шуме и велику удаљеност и да нису начисто којим би правцем железницу спровели. Онда је покојни Цар, кажу, узео географску карту Русије, лењиром саставио Москву и Владивосток, повукао праву црту оловком између Москве и Владивостока и рекао забезекнутим стручњацима: Ево, овуда треба да иде сибирска железница!

Мисао о градњи једне трансбалканске железнице није ни тако нова. Аустро-угарска монархија, чији државници су некада били на завидној висини, када је своје погледе и политику упутила према Истоку, а као прву етапу према Солуну, она је, проучавајући прилике и односе на Балканском полуострву, схватила ту важност саобраћајних линија, у првом реду железница као средства за пенетрацију и економску и политичку. Зато је она још пре окупације Босне и Херцеговине отпочела акцију за изградњу једне трансверзалне железнице преко полуострва, наравно у противном правцу него што је ми замишљамо, т.ј. од северозапада ка југоистоку, дакле у смеру њеног продирања и да ту железницу веже за своју железничку мрежу.

Можда је коме пало у очи: откуд у Босни и Херцеговини, где смо затекли изграђену једну мрежу ускотрачне железнице, откуд железница нормалног колосека Бос. Нови—Бања Лука? Та је пруга саграђена још пре аустријске окупације, дакле још за време турске владавине. С друге стране, откуд на некадањој турској територији железница од Солуна до Скопља и Косовске Митровице? Откуд да једна држава у пропадању

гради баш ове две железнице? То су два периферна дела једне те исте пруге, трансбалканске железнице коју је почело да изграђује Друштво оријенталних железница (Барон Хирш 1869 год.) ректе Аустро-угарска монархија. Градња је почела с оба краја и док је био повољан терен, у равници, изградња је ишла глатко и тако су довршене поменуте две пруге на оба краја. Да ли је даља изградња од Косовске Митровице преко Санџака—Сарајева—Травника—Јајца до Бање Луке прекинута услед великих техничких тешкоћа, те услед тога из финансијских разлога или пак из политичких разлога, ометањем од стране Русије — мени није познато.

И у погледу јадранске пруге у почетку поменути пројекти такође су толико опречни, толико недокументовани и ни најмање не узимају у обзир оне одлучујуће чињенице и проблеме за нашу саобраћајну политику, које сам овде навео — да се ти пројекти апсолутно не могу узети као реална и основана подлога за нашу железничку политику. На пример, као главни разлог противу градње јадранске пруге износе ти неки пројекти (службени) да неће на тој прузи бити транзита. Дакле, управо према оној грчкој хистерон-протерон! Као да држава гради железнице у првом реду ради транзита, а не ради својих унутрашњих потреба. А транзит то је тек онај плус, који је добро дошао за боље искоришћавање дотичне пруге. У погледу јадранске железнице опет је пројект г. инж. Васковића најбољи, који вели: „једино логично и рационално решење тога питања (изласка једне трећине државне територије на море) је комбинација трансбалканске железнице са дринско-лимском пругом. А пројект г. инж. Миленковића каже за пругу Београд — Дрина — Пива — Котор, да ће се том пругом најбрже и најјефтиније Београд везати за Јадранско море, јер да ће саобраћајни трошкови на тој прузи бити приближно равни годишњем ануитету. Колико су ти пројекти и „стручна“ мишљења непоуздана види се и по томе, да у самом једном таквом извештају има и контрадикција. У једној таквој расправници, која третира поглавито железнице у Војводини и чини преглед свих оних шест пројеката вели за јадранску железницу на стр. 32: „ми морамо уложити свој најоштрији протест (1) против тога, да поред уске мреже у догледно време градимо једну или више, јадранских нормалних пруга“. А већ на стр. 35 говорећи о железничкој мрежи у Војводини вели: „као даља потреба указује се што боље укупчавање војвођанске железничке мреже у разним правцима, а нарочито излаз Војводине на Јадранско море“. Дакле, тамо се најпре улаже протест против градње јадранске нормалне пруге, а овде се тражи излаз Војводине на Јадранско море.

Сви ти дакле пројекти, услед своје опречности, разноврсног схватања и оцењивања, у неким питањима и апсурдности и контрадикције, не решавају проблеме и питање нашег саобраћаја, јер нису уочили све оне чињенице, околности, прилике и питања на којима мора изградња нашег саобраћаја да почива. Само појединачно тј. само поједине ствари у неким пројектима схваћене су правилно, као што сам већ напоменуо.

А сада да пређемо на досадашњу изградњу нових железничких линија, па да се види како се нерационално, сврси несходно, и без икаквог разумевања основних проблема наше саобраћајне

политике поступало. Наводим као пример изградњу т. зв. личке пруге.

И ова пруга има свој хисторијат. Пројекат је постојао већ неколико деценија за време Аустро-угарске монархије. Користећи се својим географским положајем Угарска односно Мађарска држава хтела је овом пругом да преко своје територије веже Далмацију и увуче је у своју економску сферу, а уједно да заопколи Босну и Херцеговину и дугачку далматинску обалу као и Босну и Херцеговину привеже за своју територију и увуче у своју интересну сферу. Ривалство које је стално постојало између аустријске и угарске политике монархије дуго је ометало изградњу те пруге, а као протумера овом мађарском пројекту личке пруге искрсла је у Бечу одмах идеја, да се Истра веже Далмацијом једном трајектжелезницом и тако прикоча Далмацију железницом за аустријску територију и аустријске железнице и тако парализује мађарски пројект. Најзад је победио мађарски уплив и управа мађарских државних железница отпочела је са изградњом ове пруге.

Далмација је тражила сасвим оправдано другу везу. Још нам је у живој успомени како су сндашњи далматински народни посланици у бечком Рајхсрату стално тражили и сваке године понављали тај свој захтев, да се гради пруга Книн — Бос. Нови и да се тако веже Далмација најкраћим и најповољнијим путем преко босанске територије са Хрватском односно са Загребом а преко њега и са осталом царевином, Али је тај врло оправдан и природни захтев остао узалудан кроз деценије, јер је уплив мађарски био много јачи.

Што је тако било у Аустро-угарској монархији за нас није никакво чудо. Али је за дивно чудо и невероватно да ослобођена и независна Југославија наставља и довршује ту у мађарским интенцијама, интересима и по мађарском пројекту започету пругу, уместо да је одмах приступила изградњи много повољније и краће, а према нашим потребама пруге Книн — Бос. Нови. У томе лежи сва иронија и неразумевање! Треба ли можда личка железница, по мишљењу оних који су је градили, да буде излаз на море за оне области, пруга која се пење на висину од 1100 м. над морем и која је зими неколико недеља затрпана снегом дакле без саобраћаја?! Наводи се као разлог да је пруга већ била упола готова и да се је морала довршити. Држим да тај разлог апсолутно није оправдан. Могло се је врло згодно изграђени део пута окренути и наставити другим правцем према нашим новим приликама и потребама. Тако се је на пр. могла пруга окренути од станице Врховине преко Плитвичких језера на Бињаћ, која би поред унске пруге била много сврсисходнија и која би према нашем железничком програму сачињавала један део оне трансверзалне пруге јужно од Саве, пруге Огулин — Врховине — Бињаћ — Бос. Нови — Бања Лука — Прибинић — Добој — Тузла — Зворник — Београд. Од Добоја до Београда дакле јадранском пругом за Сплит.

Осим тога требало је имати у виду да на босанском земљишту постоји пруга ускога колосека Книн — Српница — Приједор, т.зв. Шипадова железница која такође веже Книн преко Бос. Новог и Сиска са Загребом. И сада долази оно најважније: поред ове две пруге, личке и шипадове, које вежу иста два места Книн — Загреб, Министарство саобраћаја закључује уговор и даје у изградњу и унску пругу, која лежи између ове две

споменуте, тако да ћемо за релативно кратко време, када се доврши унска пруга имати у једном релативно уском подручју тако рекућ једну поред друге у истом правцу три пруге између станица Загреб — Книн, док у другим широким и пространим областима немамо никаквих железница. Ја држим, да се овакав рад не може назвати рационалним ни праведним, нити је према општим државним потребама.

С обзиром на до сад речено о личкој и јадранској железници констатујем овде жалосну чињеницу, да је слободна и независна Краљевина Југославија одмах првих година свога опстанка наставила и довршила у мађарским концепцијама и интересима пројектовану личку пругу, а за пуних тих 16 година није била у стању да изгради и доврши једну пругу пројектовану у србијанским концепцијама, пругу од ванредне важности за целокупну нашу државу.

Све ове нерационалности, нецелисходности и погрешке у градњи железница проистичу из тога, што наше Министарство саобраћаја од почетка није имало једног одређеног правца, једног плана односно програма сачињеног на темељу правилног схватања, разумевања и знања свих проблема и питања наше саобраћајне политике. Да се је тако поступило одмах у почетку, резултати би били сасвим другачији.

У вези са јадранским пругама потребно је рећи коју и о нашим јадранским лукама. На горњем Јадрану имамо Сушак, на средњем Јадрану Сплит, Шибеник. На јужном Јадрану са ускотрачном железницом у Метковићу, каналом Неретве, у Гружу и Зеленици, у Котору без железничког излаза и у Бару са кратком, малом, ускотрачном железницом која је још увек у страним рукама. Сва ова пристаништа и луке на јужном Јадрану су врло малог капацитета и не би могле послужити као излазна тачка за замишљену јадранску железницу Београд — Будва. — Котор. Спомињат је Котор као излазна тачка, али будући да је Котор јако увучен као крајња тачка једног дугог залива те услед плићине и тескобе немогућно је проширити га у луку већег калибра. А за изградњу јадранске пруге према Боки неопходно је потребно као излазна тачка једна трговачка лука великог стила и калибра. За такву луку долази једино у обзир Будва куда ће да прође пројектована јадранска железница. Будвански залив има све услове да постане наша главна трговинска лука на јужном Јадрану. Заклоњен с југа повеликим, брдовитим острвом Св. Николе, које је одељено од копна само једним уским и плитким гребеном могао би се претворити у један пространи базен односно луку у којој би могли пристајати и највећи бродови. Будва и будвански залив имају још и ту предност, што леже у близини и управо наспрам Отрантском мореузу, а то је вратима Јадранског мора, те се много добија у комерцијалној брзини, јер у луке средњег и горњег Јадрана губе теретни бродови по два-три дана више путовања. Будва би била наша главна трговачка лука на доњем (јужном) Јадрану, а то је за једну трећину наше државне територије. Боко-которски залив и лука у Тивту остали би као база, склониште и лука за нашу морнарицу.

Досадашњи рад и поступак наше поморске управе најжалост такође не може задовољити. Поморска дирекција у Сплиту, као једино надлежна за нашу поморску управу, водила је бригу само

о лукама на горњем Јадрану. Приморје јужног Јадрана потпуно је занемарено. Од унутрашњег инвестиционог зајма утрошено је 65.000.000.— динара на уређење и изградњу лука. Све је то утрошено на луке од Сушака до Сплита. Нешто врло мало у Гружу и Котору, а даље од Боке до Бојане ни једног динара. Жалосно је погледати оно прекрасно Приморје без лука, без пристаништа, без саобраћаја. Улцињ, најлепше жало и приморско купалиште на Јадрану, нема ни пристана, где би могли пароброди пристати, а камоли једне луке. Петровац на мору, тако исто. Шта вреди оваква обала без луке и везе са позадином? Апсолутна је потреба да све три наше поморске бановине: Савска, Приморска и Зетска добију свака своју засебну дирекцију поморског саобраћаја са посебним буџетима и кредитима, а све три да буду наравно подређене Министарству саобраћаја.

Када бих сада на крају хтео да учиним један резиме или да кажем какав је биланс рада Министарства саобраћаја за 16 година, ја бих се изразио овако: Не може се рећи да је тај биланс пасиван. Учињено је заиста много, али то много што је учињено јесте само у техничком и у саобраћајно-техничком погледу. У саобраћајно-политичком погледу пак учињено је врло мало, скоро ништа. Није решено ни једно питање, ни један проблем наше саобраћајне политике — нису повезане оне испрекидане пруге нормалног колосека у једну хармоничну целину. Исто то и код уског колосека. Није решено питање, нити заузето становиште у погледу двоструког система колосека т.ј. која судбина очекује уски колосек, да ли је он само провизоран или сталан. И треће, у погледу изградње нових пруга не само да нису изграђене оне најважније линије за наше прилике, него није показано ни правилно схватање о најважнијим проблемима нашег саобраћаја, који су од животне важности по будућност наше државе. Ни у чему није се показала једна сврсисходност, једна смишљеност, једна националност, ни разумевање основних и главних проблема. Једном речју, радило се без једног унапред утврђеног плана и програма, који би происходио из једне добро смишљене саобраћајне политике.

Нећу рећи да је дванаести час, али велим да је крајње време, да се у том погледу пође другим путевима, као што се је, изгледа ми, и пошло.

У задње време почео је интензивнији рад на изградњи наших железничких пруга. Могу са задовољством констатовати, да су све те линије, може се рећи, у духу и смерницама овде изложеног програма. Нарочито трансверзална пруга Краљево — Чачак — Ваљево — Зворник — Тузла — Добој — Бања Лука, затим пруга: Рашка — Нови Пазар — Рожај — Подгорица, затим Пожаревац — Кучево — Штубик — Кладово, као веза са румунским железницама, затим пруга: Устипрача — Фоча — Гацко — Бијећа и још неки краћи спојevi; онда нормализовање пруге Добој — Сарајево, све су то пруге које одговарају потпуно овде изложеном програму.

Једино што запажам да се међу свим овим пругама не спомињу неки важни железнички спојevi у мрежи војвођанских железница, а то нарочито нигде се не види намера за ону пругу о којој сам овде нарочито говорио: о јадранској прузи Београд — Дрина — Тара (или Пива) — Подгорица — Котор. Сви остали пројекти не могу заменити нити надокнадити ову пругу, која је од

примарне важности национално-политичке и геополитичке. Један део ове пруге је додуше предвиђен Ваљево — Дрина и Ваљево — Београд, али о наставку долином Дрине, Таре или Пиве нема нигде спомена. Држим да је то недостатак, који се мора кад тад накнадити. Чим пре тим боље. Тиме завршавам. (Одобравање на левици).

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Reč ima senator g. Pavle Vujić.

Павле Вујић: Жао ми је што и сада, као и онама што је било, морам да говорим пред овако малим бројем колега. Ја нећу улазити у то, због чега је тако, али хоћу унапред да вам кажем, да ћу говорити врло кратко, јер знам да вам није лако слушати дуге говоре.

Пре него што пређем на питање, ради чега сам узео реч, хоћу да споменем две пруге, које ме интересују и које по моме мишљењу имају врло велики стратегијски значај, што нарочито подвлачим. Једна је пруга, која је и без интервенције нас сенатора требала већ прошле године да буде готова, то је пруга Куршумлија—Приштина. Мало је чудновато да је та пруга остала неизграђена, док су с обе стране готове и то једна до Куршумлије, а друга од Приштине до Пећи. Објашњење ће нам свакако дати г. Министар саобраћаја. Ја ћу поминути и још једну другу пругу, то је Прибој—Пријеноље—Бијело поље. И њу сматрам да је поред осталог и стратегијска. Хоћу прво да објасним зашто мислим да су обе пруге стратегијске.

Ко зна, господо, да у будућности ближој или даљој не буде Јужна Србија поприште борби са непријатељима. Ове две пруге уског колосека имале би споредан стратегијски значај, јер би доносиле или доводиле не само трупе него и материјал из позадине на поприште борби. Али обе пруге имају и други, економски значај, затим трговачки значај и тако даље.

Као Ужичанин мало ћу више рећи о прузи која нас Ужичане тангира, о прузи Прибој—Бијело поље. Ви знате да су ранији Министри изградили пругу Увац—Прбој и сасвим је природно да се та пруга продужи. Цео елаборат је готов, чак су и секције за градњу пруге биле на терену и остало је само да се ради та пруга (**Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо:** Само да се нађу паре, па да се ради!). Овде је долазила депутација из Санџака и Црне Горе. Било их је 40 на броју. И ја сам био умољен да се придружим тој депутацији. Нисам свугде ишао где су они ишли, али сам на неколико места, код неколико важних фактора и ја био. Тако сам био и код г. Министра саобраћаја, затим код г. Министра војске и морнарице итд. Међутим, сва обећања која су нам тада дали, остала су неостварена. Ни један динар није утрошен у ту сврху. Молили смо г. Министра саобраћаја, молили смо затим г. Министра финансија, а исто тако и г. Министра војске да бар ако ни зашто друго, а оно да се даде посла тој сиротињи, нека се барем који милион динара у ту сврху одобри. Међутим, ништа није урађено у том правцу. Секција је премештена, елаборати су израђени али се пруга не ради. Све наде оног сиромашног становништва да се нешто уради остале су узалудне.

Незгодно је, господо, и понављати оно што је већ и у штампи говорено, колико је та пруга важна бар са гледишта економско-трговачког. Али ја хоћу само две три мисли у том правцу да изразим. Цео тај крај, Санџак са Црном Гором, на свим желез-

ничким картама премазан је белом бојом. Мора човек да жали те људе колико је, ако хоћете и држава као и сви други фактори, који су дужни о томе водити рачуна, неправедна према читавом једном крају, да су га оставили без жељезничког саобраћаја. Још се путеви нешто и раде, али жељезнице се нажалост не граде.

Долина Лима, господо, то је долина у којој је никла стара српска култура. Долина Лима у доба Немањина била је једна од најплоднијих долина, то је крај један од најлепших и најдивнијих. Та долина је била у исто време, господо, гнездо одакле су излетали наши људи као орлови, крећући се на север. То су ти људи, за које сам рекао прошле године, да припадају динарском типу, људи, који су ишли на север и населили многе наше крајеве и дали живота целој западној страни наше земље. Али и ако су некада ти орлови излетали, данас је њихово гнездо, не велим пусто, али свакако запуштено. Нико о њима не води рачуна. Да то поткрепим доста је ово да кажем, господо, да се у тој долини Лима, колико се сећам, налази 15—20 рушевина старих манастира, налазе се остаци градова, јер је некада ту живот био јако развијен. Ето том долином требала је та пруга уског колосека да проструји, да тај живот подигне, да и тамо процвати мало благостање, и да онај народ тамо мало више осети да држава није према њему маћеха, како то сада изгледа.

Господо, сваке године у Сенату, ово је већ пети пут, говорим о тој прузи. Сви су Министри, и ранији и садашњи, обећавали, али ни један није учинио онолико колико је требало да се учини. Морам признати један изузетак у прошлости, да се има захвалити г. Андри Станићу, бившем Министру о коме ћу мало касније говорити, да је пруга Увац—Прибој направљена за неколико километара, па је тако једна гранична варош у Санџаку Прибој везана са овом пругом уских босанских жељезница.

Толико сам сматрао за дужност да кажем, молећи г. Министра пред вама свима и желећи да ми после одговори и обећа овако јавно, да ће барем ове године штогод учинити за ову пругу.

Из упадице, коју је малочас добацио г. Министар саобраћаја види се, да са себе скида одговорност. Ја у то не могу да улазим, јер сам синоћ рекао за нашега Министра финансије да је диктатор и да често не улази у суштину проблема које решава, него просто диктаторски одбија: ово хоћу, а ово нећу! Вероватно, да је и ту г. Министар финансија крив што пруга Прибој—Пријеполје није добила ни један километар.

Желим још да говорим о једној другој ствари.

Г. Министар саобраћаја дајући свој експозе, није урадио оно што је урадио пред Народном скупштином. Није одао пошту једноме моме пријатељу и земљаку г. Андри Станићу, није указао онолико пажње, колико је то учинио пред Народном скупштином, на чему му се ја пред свима вама, и ако вас нема много, захваљујем. Али кад већ он то није учинио овде у Сенату, ја морам да то учиним, јер је то моја дужност, не само дужност него и нешто више. То је и моја љубав према истини, љубав према вери и да истина мора да победи; и на крају и љубав према моме родном крају, из чије је средине изашао један тако честит човек и тако велики стручњак — г. Станић.

Господо, ви се сећате, како је преклане у Скупштини била једна тако страшна борба, један тако велики дуел између г. Станића с једне стране и ондашње Владе и читавога режима, а највише између г. Станића и г. Министра Радивојевића.

Тада, кад је он устао да брани државне интересе и саму државу нису му веровали да је у праву. Све се онда дигло, и наша и инострана штампа, да тврди, да г. Андри Станић није довољно обавештен и да није добро упознат са питањем о коме говорим, и чак му се пребацивало, да та његова акција погађа земљу.

Данас ми видимо — а то се види и из експозеа г. Министра, — да је г. Станић био у пуном праву и да је заиста бранио интересе државе.

Комисија, која је радила после — ви се, господо, који читате новине, сећате, — та комисија је нашла, да је држава оним уговорима била оштећена са 829 милиона динара. То је без прима, а са примом, т. ј. са оном разликом у валути, та је штета износила преко милијарду динара. Овим укидањем уговора, што је потврдио Министар саобраћаја, та је штета накнађена у суми од 570 милиона динара, значи да је опет наша држава штетила са оним уговорима близу пола милијарде динара.

Па, господо, заслужио је тај г. Андри, да му се барем и са овога места, у овом високом Дому, ода признање на оној борби, коју је скоро сам водио, на оној борби да убеди ондашње факторе, да треба кидати са тим уговорима који су штетни.

Господо, са ово неколико речи ја сам хтео само да помогнем г. Министру саобраћаја, па кад г. Министар није ту пошту одао г. Станићу овде у Сенату, ја сам то учинио, молећи га да и он коју реч каже поводом овог питања.

Ово је питање ликвидирано, јер као што сте сами чули из експозеа, жељезница ће се градити са другим уговорачима, земља је барем обештећена за преко пола милијарде динара. И на томе хвала и г. Андри, што је повео дискусију и борбу, и г. Министру Спахи, који је по дужности докрајчио, ликвидирао те уговоре.

Са ово неколико речи ја сам завршио овај мој говор.

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Reč ima senator gospodin Vojislav Protić.

Војислав Протић: Господо сенатори, у овој буџетској дебати досада није било уопште речи о потребама и приликама у нашим јужним крајевима. Ја ћу, уколико ми то ово кратко време дозволи, да вас забавим са једном крупном потребом нашег крајњег Југа, уколико она долази у компетенцију ресора који се овде претреса.

Господо сенатори, ја ћу да проговорим о потреби што скорије изградње пруге на релацији Битољ—Ресан—Охрид—албанска граница. Господо, не излазим са амбицијом да сигурно убедим г. Министра да сигурно предузме изградњу те пруге још у току ове године, али ако баш у томе не успем, успећу да га уверим да се огрешио што ове године на ту пругу и те крајеве уопште није мислио.

Ја хоћу ову прилику да искористим и зато да вас мало ближе и боље упознам са стањем привредним и социјалним на нашем Југу, а наполе у оном крају где треба ову пругу што пре изградити.

Ово питање не интересује само ресор Министарства саобраћаја. Оно је важно у толикој мери

да би требало да покрене интерес и пажњу читаве наше Краљевске владе, и ја жалим што није овде г. Претседник Владе и остала г. г. Министри, па да из овога што мислим пред вас да изнесем, за себе извуку — да не кажем наук — за себе извуку снаге; да више пажње обратите на привредне прилике и прилике уопште нашег Југа.

Ја сам, господо сенатори, говорио о овој ствари пре две године приликом начелне дебате о два наестинама, јула 1935 г. Тада сам потребу изградње ове пруге образложио са три момента: моментом народне одбране, моментом народне привреде и моментом национално-политичким. Немам времена да све то понављам у пуној опширности, јер хоћу да акцентирам онај актуелни разлог који ме је и побудио да се на ово питање код овога ресора вратим. Хоћу, господо сенатори, да подвучем онај социјално-политички разлог да се у овој години више него икада размисли и по томе нешто више уради. То је, господо сенатори, потребно, да се хиљаде беспослених, најалост и сељака земљорадника, упосли на један велики јавни рад, као што би била изградња ове пруге.

Господо сенатори, ја знам да наш г. Министар саобраћаја жели да свако наше село има железнице. Ја очекујем да ми приговори: да кад би било мало више пара, да би и на ту пругу обратио више пажње. Ја знам како стоји и по самоме буџету та ствар.

Али, господо, ја мислим да, обзиром на изражену привредну политику Краљевске владе и њене финансијске диспозиције, могу да нађем разлога, којима могу да утврдим, да ти приговори не би били у пуној мери оправдани. Ми смо чули, да је Краљевска влада у прошлој години обавила велике јавне радове. Видели смо да је на њих утрошила једну милијарду. Чули смо да она намерава и у овој години да предузме неке јавне радове. Она нам наглашава одлуку да нађе још једну милијарду. И, господо, кад се верује да се може наћи та милијарда, ја мислим да би се у тој милијарди могла наћи и једна мала сума за ову пругу, ако не да се цела изгради, а оно да се бар озбиљно започне. Приговор пак да у буџету таква један посао није обезбеђен финансијским ефектом може лако да се одбаци јер смо господо, из финансијског закона видели масу амандмана којима су озаконена решења по радовима обављеним изван буџета. И ја мислим, господо, ако би Краљевска влада уважила потребу изградње ове пруге, или бар почетак њеног изграђивања у овој години, она би могла да предузме тај посао на основу једног решења Министарског савета, па да, с обзиром на корисност тога посла, са сигурношћу очекује да јој тај посао законски буде одобрен идуће године. Сам Претседник Краљевске владе, на једном свечаном и добро посећеном банкету, приређеном у његову част у Битољу, обећао је нама Битољцима пуну готовост да изиђе у сусрет, у границама могућности, свима оправданим интересима нашега Југа уопште, а Битоља напосе. И ја сам хтео да искористим ову прилику да г. Претседника на то обећање потсетим, да га не заборави.

Кад сам, господо, претпрошле године о овој пруги говорио, приговорило ми се да се не разумем у стратегију, и да та пруга не може скоро да дође на ред зато што није од важности за народну одбрану. Приговорило се даље: да би она ишла вео-

ма близу албанске границе, тако рећи на домет албанских топова, и да, према томе, треба да се изграђују друге важније у војном погледу пруге. Ја нисам стручњак за војне ствари, и на томе терену не мислим да водим дискусију; али, ја мислим да поред разлога спољне одбране постоји и један разлог унутрашње одбране. И ја ћу вас, надам се, мојим разлагањем убедити: да у нашем крају постоји потреба да се тај рад предузме, да се сузбије и један унутрашњи непријатељ, кога ја видим у свима оним дефетистима, који налазе плодно поље за своју успешну пропаганду тамо где владају беспослица беда и глад. Приговор да би било опасно поставити пругу тако близу границе мени изгледа да ни војнички није добро постављен, јер данас аероплани стижу свуда, и нема пруге која се не би могла од непријатеља порушити. Према тој поставци, логично не би требало уопште више железничке пруге ни да се праве.

Ја сам, господо, овим у уводу моје речи отклонио, мислим, оне приговоре, који би ми се могли ставити против постављања захтева, да се са изградњом ове пруге одмах отпочне.

Ја ћу, господо, да, као што рекох, акцептирам онај социјално-политички разлог, који изградњу ове пруге неодложно диктује.

Ја ћу, господо сенатори, да вас проведем кроз оне крајеве, у којима та пруга треба да се подигне, да видите како се тамо живи. Ми често говоримо: наш лепо Битољ, наш велики Битољ, и доиста то је била једна велика варош, то је била варош са 80.000 становника, то је била варош пре Балканских ратова већа него Београд, то је био трговачки центар битолског вилајета, који је допирао са својом трговином до Скадра и до Драча и уопште свуда у западној половини Балкана. Тај град дао је за ослобођење и уједињење и највећу жртву. Дао је своју децу и своје материјално благостање, о чему сведочи две трећине уништеног града. Да не развлачим, господо, данас је Битољ једно велико село, у коме има 2.000 породица које уопште немају основа да се упосле, и који би морали или од глади да умру, или да из Битоља бегају, ако их општина или добри људи не би помогли. Ја сам то нагласио да видите да има око 2.000 беспослених људи у Битољу који траже рада и којима треба пружити рада и зараде. За ово је крив нехат свију Влада према Битољу.

У тој плодној Пелагонији око Битоља има читав низ села која су била до 1930 године веома напредна. То су села која су имала мало земље па су извор за живот добивала у раду у Америци. Они људи су лепо зарађивали па су изградили лепе куће и навикли тако на удобан живот. Али, од како је Америка ускратила нашим емигрантима одлазак, ти људи су остали без посла. И та села, некада напредна, сада троше последњи динар за куповину хране, а омладина у тим селима нема запослења и дане проводи у кафанама, где постаје плен сваке дефетистичке акције.

Има крајева око Битоља у којима се сваки трећи дан у недељи хлебац једе, који управо и није хлебац: то је нешто планинскога зеља помешано са брашном и нешто мало посољено, управо оно, што се у Дунавској и Савској бановини даје за храну пачића и свиња.

Таква је данас негда богата околина Битоља. Други део који би ова пруга имала да веже,

то је Преспа. Ту је једно од најлепших језера, ту је безброј напредних села. Та су села на исти начин била упућена на печалбу у Америку, постигла висок стандард живота. Научили су енглески језик, направили и себи и женама златне зубе. Ти људи су имали своје аутомобиле. Такво је стање било до 1929 г. док су могли ићи у Америку на рад. Од тада више не могу да иду у Америку остали су без рада и зараде.

И шта се догодило? Они, који су некада имали своје аутомобиле данас по 60 километара превале пешке да дођу у Битољ. Они који су некада вадили здраве зубе да би метнули златне, данас ваде златне зубе да би купили брашно.

То је слика негдашње богате Преспе.

Трећи базен охридски који треба да се веже с том пругом, не стоји ни мало боље. Тамо, то слободно могу да тврдим, постоји најлепше језеро у нашој земљи; Охридско језеро, које има 200 сунчаних дана у години. То најлепше језеро је доступно само за неког случајног залуталог странца. Многи од вас, господо, појма немају шта је оно у истини и колику општенародну вредност то језеро представља. Нажалост то није искоришћено само зато што нема једне жељезничке пруге која би омогућила и привукла странце да то језеро посете. А око тога језера мислите ли, господо, да живе неки имућни људи? Не, на оним њивама које су затрпане песком људи са муком извлаче нешто ражи са којом се једва прехрањују још од турског времена. И данас је тако и ја смело тврдим да они више немају национални лик, јер се толико са муком прехрањују.

Ето, господо, ја сам у кратким потезима указао на прилике у томе базену, који може да се обухвати са три речи Пелагонија—Преспа—Охрид и који је један свет за себе.

Господо сенатори, има много ствари тамо да се уради, па да се прилике поправе. Ја знам да све то не може наједанпут и тако лако. Али оно што може да буде и што ја овде наглашавам да је крајње време да се изради јесте план, један систем рада, да се у свима правцима до крајњих конвенција проведе, па ће ти заостали крајеви осетити благодети велике државе у којој живе. До сада ниједна влада ништа плански и по систему није радила. Тај систем и сада не видим. Зато је данас овакво стање, како сам изнео.

Господо, ја ћу да закључим. Свака влада дужна је да поклони највећу пажњу привредном подизању јужних крајева наше отаџбине, јер су они без своје кривице далеко привредно заостали према осталим напредним крајевима. Не може се замислити подизање привреде без битно важних жељезничких веза. Базен Пелагонија—Преспа—Охрид мора бити што пре везан за нашу главну жељезничку артерију која иде долином Мораве и Вардара. Изградња пруге Битољ—Охрид, Битољ—Ресан—Охрид—Струга постала је највећа потреба данас када се велики радови предузимају да се беспосленој сиротињи да рада и зараде. Тражим да се изградња ове пруге, без обзира на буџетске немогућности, предузме још у овој години. Новац се може наћи тамо где се налази за велике јавне радове. 20 милиона динара за најпотребније послове у овој години, за почетак радова на тој прузи, — то је најмање што се може дати да се запосле хиљаде људи у томе базену. Те људе треба запо-

слити, јер тамо има читавих села у којима се три пута у недељи једе.

Почетак изградње ове пруге улиће наду Јужним крајевима на боље дане. То ће уверити младе генерације да се мисли на њихову бољу будућност, и то је најбољи пут и лек да се сузбије сваки штетан утицај на те људе.

Господине Министре, господо сенатори, нека се она наша велика љубав за наш класични Југ претвори у нашу највећу бригу за добро и напредак тих крајева. Народ Југа ће нам ту љубав богато узвратити и то ће бити најјача гаранција за лепшу и сигурнију будућност целог нашег Југа и наше велике отаџбине. (Опште одобравање и усклици: живео!)

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Reč ima g. senator Ivan Hribar.

Ivan Hribar: Nameravan sam, gospodo, govoriti o važnosti pruge Černomelj—Vrbovsko, ali pošto je gospodin Ministar u svoje ekspezeu stavio na znanje, da je ova pruga prva između pruga koje će se izgraditi, ja radi toga odustajem da govorim o važnosti te pruge. Želim napomenuti samo to, da je ta pruga bila u planu za izgradnju već tada kada se uzimao Blerov zajam. Taj zajam se upotrebio u druge svrhe i na tu prugu narod toga kraja još uvek čeka. Pošto se gospodin Ministar izrazio o prioritetu izgradnje te pruge, ja ga molim da upotrebi sav svoj upliv u Vladi da se ta pruga, za koju su već izrađeni detaljni planovi, još ove godine počne graditi. Kako sam iz razgovora sa gospodinom Ministrom još prošle godine saznao, on misli da bi se ova pruga imala sagraditi iz tekućeg budžeta njegovog resora. Međutim, on danas govori da se ima podići jedan zajam za izgradnju železničkih pruga. Ja ga samo molim da ostane pri tome, da černomeljska pruga počne prvo da se gradi, i ako ne dođe do tog zajma.

Pored toga imam još jednu molbu ne manjeg značaja, koju preporučujem gospodinu Ministru na uvaženje. Udruženje jugoslavenskih narodnih železničarskih organizacija imalo je mnogo sastanaka i zborova, na kojima je opširno raspravljano o materijalnom položaju i službenim odnosima železničkih službenika na području ljubljanskog oblasnog odbora. Zaključke tih sastanaka i zborova udruženje je poslalo sa stručnim obrazloženjima Ministarstvu saobraćaja sa molbom, da ih u interesu službe uvaži, jer bi inače mogle nastati zle posledice po železnički saobraćaj. Išao bi i suviše daleko ako bi se ovde upustio u stvarno rasmatranje svih okolnosti i razloga koji su dali povoda za zaključke i molbe železničara, i zato se ograničujem na rezoluciju, koju molim g. Ministra saobraćaja da prouči i da rasmotri sve navode i pretstavke železničara. Rezolucija glasi:

«Gospodin Ministar saobraćaja poziva se da uzme u blagonaklon pretres pretstavke Oblasnog odbora udruženja jugoslovenskih narodnih železničarskih organizacija u pogledu poboljšanja materijalnog položaja i službenih odnosa železničkih službenika u oblasti Direkcije državnih železnica u Ljubljani, i da se najkasnije u državnom proračunu 1938/1939 postara za kredite, koji će biti u tu svrhu potrebni.» (Odobranje).

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Reč ima gospodin Ministar saobraćaja.

Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho: Gospodo, ja sam u prvom redu blagodarani gospodi senatorima, koji su uzeli učešća u ovoj diskusiji, na vrlo stvarnoj i objektivnoj kritici, koju su vršili nad radom u mom resoru. Ja mogu konstatovati sa zadovoljstvom, da ovde nije iznesena nijedna kritika s kojom se gotovo ne bih i ja složio.

U prvom redu gospodin senator Ivanišević govorio je o pomoći našem ribarstvu. Ja žalim da je ta pomoć tako malena, i ja ću se truditi da tu pomoć uvećam, ukoliko sretstva s kojima raspolažem budu dostizala. O tarifama prevoza riba sa mora u unutrašnjost naše zemlje ja ću voditi računa i nastojaću da ih što više snizim i prilagodim potrebama našeg ribarstva na moru. (Uzvici: Živeo!)

Gospodin senator Krulj izneo je ovde opširan program o čitavoj našoj saobraćajnoj politici, naročito o pitanju gradnje novih železnica. Ja mogu u potvrdu njegovog opširnog izlaganja sa zadovoljstvom konstatovati, da se zaključci koje je on ovde izneo u glavnim linijama slažu sa odlukama koje je Kraljevska vlada lanjske godine donela. I baš one pruge koje su unete kao primarne, kao neophodno potrebne u našoj zemlji, proizlaze i iz izlaganja gospodina senatora dr. Krulja i meni je naročito zadovoljstvo da to mogu konstatovati.

Druga dva govornika nisu se stavila na ono gledište, na koje se stavio gospodin senator Krulj tj. na ono opšte državno gledište, nego su prešli na lokalne obzire i ja smatram da treba da dam na to i odgovor.

Gospodin senator Vujić spomenuo je dve pruge: Kuršumlja—Priština i Priboj—Prijevolje. Prva pruga Kuršumlja—Priština u programu je Kraljevske vlade, a isto tako i Priboj—Prijevolje. Pruga Kuršumlja—Priština unesena je u ugovor sa građevinskim preduzećem Batinjol, a pruga Priboj—Prijevolje ima da se gradi po Uredbi iz zajma od jedne milijarde dinara. Vi znate, gospodo, da se taj zajam postepeno ostvaruje i da se ne može najedanput ostvariti i kako se on postepeno ostvaruje, tako se stavljaju i sretstva na raspoloženje za izgradnju pruga po toj Uredbi. Ja sam pitanje izgradnje pruge Priboj—Prijevolje još lanjske godine pokrenuo. Inače, ja se u svemu slažem sa gospodinom senatorom Vujićem o zapostavljanju ovih krajeva kroz punih 18 godina, i moj će predlog biti ne samo kao Ministra saobraćaja nego i kao političkog čoveka, da se tim krajevima pomogne i da se otpočne sa izgradnjom pruge Priboj—Prijevolje.

Ja, gospodo senatori, nisam smatrao za potrebno da u ovom Domu spomenem ime gospodina Andre Stanića i da mu odam blagodarnost zbog pokretanja pitanja ugovora o gradnji železnica iz 1931 i 1932 god. Nisam to učinio zato, jer to pitanje ovde nije nikada ni diskutovano. Ja sam smatrao da gospodinu Staniću treba odati priznanje onde gde je on tu svoju akciju razvio i koja je akcija, kako je gospodin Vujić dobro spomenuo, imala stvarno velikog uspeha.

Gospodo senatori, Kraljevska vlada u punoj meri poklanja svu svoju pažnju privrednim potrebama našega Juga, kao što poklanja brigu i ostalim krajevima naše zemlje. Pitanje izgradnje pruge Bitolj—Ohrid, jeste pitanje koje, nažalost, nije ušlo u program o gradnji železnica, ne zato što Kraljevska vlada ne bi uvidala potrebu izgradnje ove pruge, nego iz razloga što ima mnogo prećih pruga, koje su i sa ekonomskog i nacionalno-političkog gledišta potrebne, a što je najvažnije, koje su i sa gledišta

naše narodne odbrane mnogo potrebne. To je, gospodo, razlog što ta pruga nije mogla biti unesena.

Gospodo, ja moram gospodinu senatoru Hribaru da primetim, da je možda krivo razumeo naš razgovor, da će se pruga Černomelj—Vrbovsko graditi iz tekućih prihoda Ministarstva saobraćaja. To je, gospodo, i po Zakonu o državnom računovodstvu nemoguće, jer da se nešto troši, a naročito kada je u pitanju suma u većem iznosu, kao što je suma potrebna za izgradnju pruge Černomelj—Vrbovsko, treba da budu i krediti osigurani, da zato postoji pokriće. Mi ćemo, gospodo, prugu Černomelj—Vrbovsko, koja, kako je naglašeno, spada u najpotrebne naše pruge, morati graditi iz sredstava koja ćemo potražiti putem zajma.

Pitanje materijalnog stanja željezničkog osoblja, koje je pomenuo senator gospodin Hribar, meni je vrlo dobro poznato, i ja znam da su se od onog vremena, kada su smanjene prinadležnosti državnih službenika, 1935 god. pa do danas prilike kod nas promenile na štetu državnih službenika, a na korist naših proizvođača. Cene, gospodo, naročito agrarnih proizvoda popravile su se od toga doba znatno, i mi ćemo morati voditi računa da nademo sretstava kako bismo popravili materijalno stanje državnih službenika. (Odobranje na desnici i uzvici: Vrlo dobro!) Ja ću biti odlučan zagovornik toga poboljšanja.

Gospodo senatori, mislim da sam odgovorio na sve primedbe koje su pale u toku budžetske diskusije, pa vas molim, da izvolite primiti budžet Ministarstva saobraćaja. (Burno pljeskanje na desnici).

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Gospodo senatori, završen je pretres predloga budžeta rashoda razdela XI — Ministarstva saobraćaja, pa prelazimo na glasanje. Glasaće se sedenjem i ustajanjem po partijama. Molim gospodina izvestioca da pročita partiju 687.

Izvestiyc Fran Smodej pročita partiju 687.

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Ko prima pročitanu partiju 687, neka izvoli sedeti, a ko ne prima, neka izvoli ustati. (Većina sedi). Pošto većina sedi, objavljujem da je Senat primio većinom glasova partiju 687. (*Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho* obraćajući se levici: Niko nije govorio »protiv«, prema tome svi treba da budu »za«).

(— Za ovim je Senat, glasajući sedenjem i ustajanjem o svakoj pojedinoj partiji, u smislu čl. 102 Ustava i § 67 Zakona o poslovnom redu u Senatu, primio većinom glasova ceo budžet rashoda razdela XI — Ministarstva saobraćaja, i to od partije 688 do partije 751 zaključno.—)

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Gospodo senatori, objavljujem da je predlog budžeta rashoda Ministarstva saobraćaja primljen. Prelazimo na pretres predloga budžeta rashoda razdela XIII — Ministarstva poljoprivrede. Reč ima gospodin, Ministar poljoprivrede.

Министар пољопривреде Светозар Станковић: Господо сенатори, ово Министарство, како је опште познато, није досад најбоље пролазило у државном буџету. Важност ове гране не огледа се у пуној мери у државном газдинству. Буџет ове гране спао је био испод 1% целог државног буџета. И у новом предлогу он ће једва изнети 1%. Ово је несумњиво недовољно, нарочито у данашњим приликама кад свуда влада велика утакмица на тржиштима.

Ипак у предлогу новог буџета добили смо

повишицу од 14,586.000 динара и то 1,900.635 динара на личне и 12,685.000 динара на материјалне расходе. У овом буџету пољопривреда добија шест нових установа, веома корисних. Повећање личних расхода пада највећим делом на особље оних нових установа. Осим овога особља, повећан је број ветеринара, за десет па ће се моћи за толико више попунити срезови ветеринарима. Ако се исто толико повећа број ветеринара и у наредном буџету, онда ће готово сви срезови у држави моћи да добију ветеринара.

Повећање материјалних расхода распоређено је највећим делом на подизање задружних подрума са 5 милиона, на унапређење овчарства са 2 милиона, на подизање сушница за шљиве са 1 милионом, затим за нове установе, и најзад су расходи Државне пољопривредне закладе повећани за близу пола милиона у очекивању да ће се и приходи Класне лутрије толико повећати. Захвалан сам господину Министру финансија и за ова повећања.

Тражење ванбуџетских средстава

Немајући довољно буџетских средстава за разнолике потребе наше пољопривреде, почели смо да прибегавамо прибављању средстава путем разних такса на увоз и извоз као и на унутрашњи промет пољопривредних производа. Ово је урађено при уљаним плодовима и памуку, при свиленим производима и у малој мери практикује се то и при извозу стоке. Осим тога, учињене су припреме т. ј. донешени су правилници у смислу једног амандмана у овогодишњем Финансијском закону, да половина такса на сточне путнице (пасоше) иде у бановински сточни фонд за унапређење сточарства, а да друга половина иде у ветеринарски фонд. Изгледа као да ће се ова пракса показати добром. Она ће то несумњиво и бити под условом да се тако добијена средства рационално искористе за повећање производње и извоза пољопривредних производа. У сваком случају та је пракса бар засад једино могућа, ако нећемо да заостајемо иза других и ако нећемо да због малих уштеда у расходима на овај ресор трпимо велике штете.

Нове пољопривредне установе

У предлогу новог буџета ресор пољопривреде добија, како рекох, шест нових установа. То су: Завод за испитивање вуне у Београду, Државна ергела у Дравској бановини, Воћарски институт у Горажди, Институт за јужне културе у Тополици код Бара, Пољопривредна огледна и контролна станица у Сарајеву и Државни млекарски завод у Шкофјој Локи, код Љубљане. Ово су свакако значајне и корисне нове установе, са чијом организацијом и уређењем имаће да се бави поверени ми ресор у наредној години.

Пољопривредне коморе

Господо сенатори, ових смо дана добили Уредбу о пољопривредним коморама. Овим установама и земљорадници добијају своју сталешку организацију. И ово су важне нове пољопривредне установе. Пољопривреда је била данас једина привредна грана која није имала своје коморе за претстављање, одбрану и унапређење интереса пољопривреде, и ако је сталеж земљорадника код нас најбојорнији и најважнији. Са коморама појављује се и наша пољопривреда у јавности као ор-

ганизована привредна целина. И ово је значајан успех садашње Владе и повереног ми ресора. У пољопривредним коморама добијамо велику помоћ у раду на унапређивању земљорадничког сталежа. Одсад ћемо путем коморе не само сазнавати мишљење, жеље и захтеве земљорадничког сталежа у погледу на његове привредне интересе, него ће коморе и саме својим акцијама учествовати у раду на унапређивању сељачке привреде и тако бити активни помагачи државе и самоуправа.

Могу, господо сенатори, да кажем да раније нисмо видели једну сигурну и одређену оријентацију у нашој пољопривредној политици.

Зна се да је била фаворизирана индустрија, често на штету пољопривреде, зашто је видљив доказ био покушај да се и поред царинске заштите наше индустрије уведу чак и извозне царине на индустријске сировине пољопривредног порекла. Затим се у јавности знало и писало да нашу пољопривреду треба преоријентисати у вези са послератним аутархијским тенденцијама индустријских земаља и у вези са хиперпродукцијом житарица у целом свету. Тражила се у јавности т. зв. преоријентација наше пољопривреде у правцу знатног смањења производње пшенице, а да се на њено место појача производња индустријског биља, сточног биља, воћа и друго. Готово у исто време кад се то тражило, уводиле су се извозне царине на индустријске сировине, да би се овима у земљи смањила цена у корист индустрије, што је имало скроз супротно дејство од онога што се у јавности тражило у погледу преоријентације наше пољопривреде.

Ми смо, господо, покушали да поставимо главне правце нашој пољопривредној политици. Зна се да смо ми извозна аграрна земља и зна се да земље увознице наших аграрних производа свим силама раде на том, да своју аграрну производњу повећају до максимума, те да што мање увозе ових производа. На другој страни зна се, да ми увозимо велике количине аграрних производа. Шта нам се према томе намеће из ове две околности? Несумњиво ништа друго него ово: да гледамо по могућности смањити артикле извоза у корист артикала увоза, т. ј. намеће нам се потреба да на штету површине извозних култура повећамо површине увозних култура.

Рад и политику повереног ми ресора пољопривреде ми смо, господо, упутили у поменутих правцима. Нашу пољопривредну политику, у колико се она односи на аграрну производњу у вези са трговинском политиком, треба, како се види, посматрати са два гледишта: са гледишта извоза и са гледишта увоза аграрних производа. Тако посматрајући нашу аграрну политику ми улазимо у практично решавање проблема преоријентације наше пољопривреде.

Да би се могао остварити један шири програм рада била су ми потребна многа овлашћења која сам тражио и добио у Финансијском закону за ову годину. За извођење једног ширег програма требало је најпре створити потребне правне и финансијске основе, које се налазе у читавом низу овлашћења у § 72 до § 77 овогодишњег Финансијског закона.

На основу ових овлашћења, као и на основу општег овлашћења у § 98 Финансијског закона, требало је донети потребне законске прописе за сваку акцију око унапређења или санирања поје-

диних пољопривредних грана. Резултат овога рада види се у читавом низу уредаба и правилника, који су у току ове године израђени у повереном ми Министарству.

Активност повереног ми ресора најбоље се огледа на овом законодавном пољу. Тако је у прошлој календарској години израђено и примљено 14 уредаба и 12 правилника, свега 26, од кога броја су највећим делом уредбе и правилници из надлежности само овога ресора, а неки су у сагласности са другим ресорима, а из домена овог ресора. У овом броју није урачуната недавно донета Уредба о пољопривредним коморама. Осим тога спремљена је и вероватно још у току ове буџетске године донеће се Уредба о силосима. Од доласка садашње Краљевске владе, а у току 1935 календарске године, донета је још једна уредба и 5 правилника. Ако свему овом додам још да су за време ове Владе из повереног ми ресора поднета Народној скупштини на претрес још два закона: Закон о привредним задругама и Закон о сладководном рибарству, моћи ће да се види, колико је на овом пољу урађено за време од непуне две године.

Господо, да бих олакшао рад Сенату при претресу буџета у кратком времену које му стоји на расположењу, ја сам оштампао исцрпан експозе како у погледу праваца рада повереног ми Министарства тако и у погледу до сад извршених или пак започетих акција и послова у свима правцима и у свима гранама пољопривреде. У том штампаном експозеу изложено је, што је све из надлежности ресора пољопривреде учињено од доласка садашње Краљевске владе на управу земље, и што се још у ближем времену, а нарочито у наредној години намерава учинити.

Тај исцрпни штампани експозе ставио сам на расположење свима г. г. сенаторима путем секретаријата Сената пре претреса буџета Министарства пољопривреде, како би г. г. сенатори могли да се са њим упознају, да би могли о тим намерама и о том раду да даду своју оцену. Из тога експозеа мислим да се може видети, да програм повереног ми Министарства обухвата све гране сељачке економије у мањој или већој мери, али осим тога овај програм води једнаког рачуна о свима крајевима наше земље у подједнакој мери. Из овог програма елиминисане су све партикуларистичке и регионалне тенденције, у њему се води рачуна о укупности нашој, народној и државној.

Изложивши тако укратко основне правце политике повереног ми ресора пољопривреде и изложивши програм рада, као и оно што је до сад учињено, желим још да се још неко време задржим на аграрној реформи, а пре тога хоћу да дам неке напомене и о ветеринарству.

Господо сенатори, у прошлој години при стоци није било великих штета од сточних зараза. Једино свињска куга задаје доста губитака. Против ове заразе имамо, међутим, данас одлично заштитно цепиво које израђује наша приватна индустрија серума. Али се овим средством наш свет још мало служи. Са интензивнијом исхраном свиња и са поправком материјалног стања широких маса наших сељака као и са побољшањем услова набавке цепива народ ће у све већој мери моћи да се служи овим заштитним цепљењем свиња. У овом правцу иде старање повереног ми Министарства.

У Земуну се подиже Централни ветеринарски бактеоролошки завод и он ће у току ове године бити подигнут и уређен. Од овог завода очекујемо велике услуге нашем сточарству, јер ће он имати значајне задатке у погледу сузбијања сточних зараза и болести, као и у погледу рада на поправци хигијенских услова у нашем сточарству.

Број ветеринарских места у новом буџету повећан је, како сам већ рекао, са 10, те ће још врло мали број срезова остати без ветеринара. У наредном буџету за 1938/39 годину надам се да ће се попунити и овај остатак.

Да би се ветеринарска струка што боље оспособила за испуњавање својих задатака припрема се Закон о уређењу ветеринарске службе, који ћу ускоро поднети Народној претставништву на озаконење.

У погледу аграрне реформе част ми је изложити следеће.

Према статистичким подацима узето је за аграрне сврхе у северним крајевима од 714 великих поседа земљиште у површини од 1,004.506 к. ј. Од ове површине пре доношења Закона о ликвидацији аграрне реформе откупили су аграрни интересенти по чл. 38 Финансијског закона за буџетске дванаестине август — новембар 1935 године 225.841 к. ј. Остало је према томе да се ликвидира по Закону о ликвидацији аграрне реформе површина од 631.356 к. ј. пољопривредног земљишта, које већим делом уживају аграрни интересенти још од пре доношења Закона за ликвидацију, и 147.309 к. ј. шумског земљишта. Ово потоње је већ експроприсано по § 24 Закона у корист околних сиромашних земљорадника, села и колонија и тиме је експропријација шумског земљишта завршена.

Од површине 631.356 к. ј. експроприсана је до почетка 1936 године по § 56 Закона 21.012 к. ј. а факултативно по § 36 Закона откупљено 15.449 к. ј.

У току ове буџетске године закључно са 31 децембром 1936 године експроприсана је површина од 103.615 к. ј., а по § 36 Закона факултативно је откупљено 28.435 к. ј.

Из овога се види, да је ликвидација аграрне реформе у току 1936 године обављена на 132.050 к. ј. Остало је дакле да се још ликвидира 462.845 к. ј.

Треба знати, господо, да се ликвидација аграрне не врши брже, постоје такође сметње, које су изван делокруга подручног ми Министарства и које подручни ми органи не могу отклонити без сарадње органа и других власти.

Једна од таквих сметњи јесте примерице, спровођење извршених парцелација аграрног земљишта у земљишним књигама, јер су земљишно-књижни судови претрпани са својим редовним пословима и не могу на време и са оном брзином која се жели, да овакве парцелације спроведу у земљишним књигама. Без овога пак не могу аграрне власти да доносе експропријационе одлуке на таквим земљиштима. Спровођењем парцелације као претходне радње пре експропријације скопчано је и са променама култура и са осталим пословима, који у овоме погледу колаборирају између земљишних књига и катастра. Исто тако, када су сви послови готови и када су експропријационе одлуке постале правноснажне и као такве треба да се спроведу у земљишним књигама и

земља пренесе на аграрне субјекте, налази се поново на тешкоће, јер судови поред редовног посла, морају спровести по таквим одлукама земљишно-књижне преносе на аграрне субјекте и природно је, да са редовним особљем не могу овако обимне преносе извршити, већ се послови око преноса експроприсаног земљишта гомилају као несвршени. Због тога сам одредио, да особље подручних ми аграрних власти помаже судовима што више може. Осим наведеног постоји код provedбе експроприационих одлука у земљишним књигама чињеница, да се промене јавних добара — путева — не могу извршити без потребне законске одредбе. Ради овога сам замолио г. Министра правде да се ово регулише путем амандмана.

По члану 42 Уредбе за финансијску ликвидацију аграрне реформе предвиђена је исплата анuitета од 1 октобра 1933 године, а у ставу 4 члана 43 исте уредбе, предвиђене су 6% затезне камате за неблагоприятно плаћање анuitета. Према овим законским прописима аграрни би субјекти били обавезни да плаћају анuitет са затезном каматом почевши од 1 октобра 1933 године. Пошто су до сада приспела 4 анuitета, које су аграрни интересенти по досадашњим прописима дужни одмах да плате и експроприациона одлука буде проведена у земљишним књигама што је за њих немогуће, то сам вољан да у споразуму са г. Министром финансија путем амандмана издејствујем, да се рок наплате првог анuitета одреди од 1 октобра оне године у којој је донета експроприациона одлука, а да 6% затезна камата тече по истеку те економске године, јер аграрни субјекти нису криви што експроприационе одлуке нису донете пре 1 октобра 1933 године.

Господо, до сада је у Северним крајевима колонизирано 31.700 породица, од којих је 19.442 добровољаца. Колонизација је вршена све до пре 5 година, а тада је обустављена из недостатака расположиве земље за деобу. У подручном ми Министарству налази се данас неподмирених 7.361 добровољачких молби од којих је 1.566 добровољаца-усташа. С обзиром да Министарство војске и морнарице још није решило све молбе поднете за добровољачка уверења, претпоставља се да ће се број неподмирених добровољаца повисити још за 1.000. За подмирење ових добровољаца Министарство располаже са око 30.000 катастарских јутара у Панчевачком риту, на коме ће се подмирити око 4.000 добровољаца, а за остале који се не буду могли подмирити у Панчевачком риту, Краљевска ће се влада побринути, да се и ови добровољци подмире на други сходан начин.

На територији Јужне Србије аграрна реформа обухвата у главном послове колонизације и деобе земље аграрним интересентима по прописима Закона о насељавању Јужних крајева и ликвидацији господарских и обрађивачких (чивчијских) и њима сличних права и спорова по одредбама Закона о уређењу аграрних односа у ранијим покрајинама Јужне Србије и Црне Горе.

Од 1919 године, у којој су почели први радови на колонизацији, па до краја 1936 године, подмирено је земљом према статистичким податцима 34.528 аграрних субјеката (колониста, опаната, добровољаца, домородаца и других аграрних интересената) на површини од 177.494,20 хектара.

У буџетској 1936-37 години рад на додели земље колонистима и аграрним интересентима дао је

добре резултате, јер је само у току једне године подмирено земљом преко 6.000 аграрних интересената на површини од 48.744,20 хектара.

Рад на колонизацији Јужне Србије мора се наставити и у новој 1937-38 буџетској години, јер то захтевају наши економско-привредни, национални и политичко-социјални интереси. Ипак се настоји, да се колонизација што пре и потпуно заврши, па је у томе циљу у 1936-37 буџетској години извршено укидање аграрних повереништава у Штипу, Вучитрну, Плевљу и Ђаковици.

На ликвидацији аграрних односа радило је од 1 септембра 1933 до 1 априла 1936 године 8 средњих аграрних судова и виши аграрни суд у Скопљу. За убрзање ликвидације предвиђена су буџетом за 1936-37 годину још четири нова средња аграрна суда. Од 62 среза у којима постоје аграрни односи, завршен је рад у 22 среза, који су највећи према броју аграрних односа и спорова.

Досадањи рад аграрних судова у завршеним срезovima и у другим срезovima у којима рад још траје дао је ове резултате: примљено је и сређено 9.869 господарских и 29.523 обрађивачких пријава; проглашено сопственицима по чивчијском и сличном праву 20.457 породица на површини од 125.550,25 хектара; на располагање аграрним властима стављено 1.787,93 хектара; као лична својина остављено бившим господарима 1.168,46 хектара; премерено и пресуђено 135.179,77 хектара; премерено а још не пресуђено 19.095,93 хектара; и на 4.687 бивших господара досуђено на име накнаде 40.715.505,97 динара и на име 3% исплаћене ренте 10.400.738,42 динара а од 1919 до 1936 године издато је бившим господарима 140.600.000 динара на име ренте, која се плаћа све до извршености пресуде аграрног суда.

У програму рада за нову буџетску годину предвиђено је даље извођење најнужнијих техничких и административно правних послова завршене колонизације. Нарочита пажња посвећена је стварању потребних услова за економско-привредни опстанак и развитак насеља и насељеника. И поред скромних буџетских средстава настојаће се, да се она што рационалније искористе и да пруже најхитнију помоћ насељеним породицама у набавци хране и семена за прву годину насељења.

На исти начин биће искоришћена и буџетска средства која су намењена: за изградњу канала за наводњавање; изградњу путева, мостова и пропуста; подизање насељеничких кућа; набавку живог и мртвог инвентара за обраду насељеничке земље; и за куповину приватног земљишта за насељавање.

Куповини земље од приватних сопственика приступљено је у буџетској 1936-37 години, па је из закљученог зајма код Државне хипотекарне банке од 21.800.000 динара откупљено од самодосељеника у Повардарју преко 5.000 хектара обрађивачког и утринског земљишта. Послови куповине и преноса сад се довршују, а до пролећа припремиће се и сав потребан технички елаборат, да се у новој буџетској години отпочне и заврши насељавање око 300 земљорадничких породица. Избор насељеничког елемента извршиће се из оних крајева државе, који највише одговарају Повардарју по климатским и другим условима и приликама.

Упоредо са извођењем завршених колонизационих радова на слободним површинама расположивог и купљеног земљишта наставиће се и што је могуће пре завршити рад на дефинитивној ликвида-

цији аграрних односа. Потребно је напоменути, да у овоме раду аграрни судови наилазе на многе тешкоће техничке и административне природе. Скоро у свима срезovima њиховог подручја није спроведен катастар, па се мора вршити премер свих аграрних објеката, чак и најситнијих парцела. На лицу места по извршеном увиђају одржавају се судска рочишта за расправу компликованих господарских, обрађивачких и других имовинско-правних односа и спорова.

Овим радњама претходи прибављање нужних података и доказа од шеријатских и редовних судова, опште-управних, општинских и других власти. Док се не добију тражени подаци и докази, губи се доста у раду и експедитивности аграрних судова. Због ових чињеница морају се предузимати сталне мере за убрзање судског рада, па се стога и не може предвидети тачно време за које ће аграрни судови потпуно завршити рад на ликвидацији аграрних односа, али се ипак може рачунати да ће они са ликвидацијом бити готови до 1939-40 буџетске године.

На ликвидацији аграрне реформе и на територији раније Босне и Херцеговине ради се убрзано и надам се да ће се приметити беглучки спорови, уколико се налазе на решавању код Првостепених и другостепених аграрних власти, завршити до краја 1938 године. Уколико остане недоконаних спорова, остаће највећим делом они, који се налазе на решавању код управних судова по изјављеним тужбама.

У буџету за 1936-37 годину било је предвиђено издавање четврте емисије 6% беглучких обвезница у висини од 100 милиона динара. Ова је емисија израђена и пуштена у оптицај почетком децембра 1936 године, те се сада убрзано врше исплате, да би заинтересовани власници што пре дошли до својих потраживања.

Рад на израђивању оштетних решења за кметске шуме, шикаре и пашњаке из § 4 Закона од 12 августа 1933 године у главном је завршен. Остао је још мали број недоконаних оштетних решења код Банске управе на Цетињу, за које ће се настојати да се што пре доврше, и чим сва оштетна решења постану правоснажна, приступиће се исплати и ове оштете и суме од динара 50 милиона предвиђене Финансиским законом за 1936/37 годину. Обвезнице за исплату ових оштета налазе се у изради.

Ради правилне примене прописа беглучких закона у расправљању и ликвидацији беглучких спорова и доношењу оштетних решења а ла Кадик за кметске шуме, шикаре и пашњаке те ради отклањања евидентних злоупотреба на штету фискалних интереса, Краљевска је влада на основу овлашћења из § 38 Финансиског закона за 1936/37 годину донела Уредбу са законском снагом о изменама и допунама беглучког закона и прописала Правилник за извршење те Уредбе.

Проверавање кметских селишта и стечених беглука, односно пренос у власништво кметских селишта и по беглучким законима досуђеног и исплаћеног земљишта, не иде са оном брзином како би се желело из разлога тога, што надлежна средина начелства не располаже уопште са довољним бројем а поготову са спремним бројем особља за овакве послове. Предузео сам мере да се код ових беглучких земљишта, која су досуђена и исплаћена, изврши у земљишним књигама забрана отуђивања

и оптерећивања, док се таква земљишта не пренесу на нове власнике.

Ликвидацију аграрних односа у ранијој Далмацији обављају редовни судови. До краја 1936 године донето је 23.447 пресуда, од којих су исплаћене 20.663 пресуда у износу од 146,458.500 динара у 6%-ним обвезницама и 5,221.695 динара и 91 пара у готовом новцу. Од ове суме имају 10.835 тежака да у законом одређеном времену врате држави суму од 19,131.190 динара. Иначе у ликвидацији аграрних односа у ранијој Далмацији нема нових мената.

На основу овлашћења из § 72 Финансиског закона за буџетску 1936/37 годину израдио сам Правилник о изменама и допунама Правилника бр. 55848 од 3 октобра 1933 године. Овај сам Правилник данас потписао и послао на обнародовање Државној штампарији и за „Службене новине”. Доношењем овог Правилника надам се да ће се послови из §§ 9 и 10 предњег Закона брже решавати, јер ће са истим бити пренети трошкови премера на државу, у коју сам сврху у сагласности са г. Министром финансија унео у буџет за 1937/38 годину суму од 150.000 динара.

Молим Сенат Краљевине Југославије, да изволи гласати за буџет Министарства пољопривреде. (Аплауз).

Председник др. Želimir Mažuranić: Реč има senator gospodin dr. Oton Frangeš.

Dr. Oton Frangeš: Прошле године имао сам чашт овде истаћи као најважнији проблем наше пољопривреде цене наших пољопривредних артикала. Истакао сам како је потребно да се осигура рентабилитет бар у толиком опсегу за нашег пољопривредника да може да подмири своје производне трошкове, камате и амортизацију свoga капитала и награду за рад, рентабилитет који се добија спајањем нарави рада и капитала у једно предузеће.

Gospodo, pri tome sam naglasio da seljačko gospodarstvo nije предузеће, а ако је предузеће онда је предузеће »suis generis«, seljačko gospodarstvo је подлога економског опстанка seljačke obitelji, а није спекулативни објекат. Код нас је наша seljačka имовина, наша земља domovina нашег seljaka, у којој је пустио кoren и из те земље он се не да извадити, као ни билке што се не дају извадити и зато је потребно да му омогучимо egzistenciju, јер онај који је srastao са земљом тај је srastao и са Otadžбином, тај је истински patriota, а не као internacionalni radnik.

Ovo је био problem прошле године, који данас није више актуелан. Данас тај problem не постоји не ради наше заслуге него ради опште konstelacije, што су у свету залихе žита spале од 600,000.000 бушела на 150,000.000 dok је код нас žetva žита postigla takav rekord да га није било у stotinu godina. Ради падања stokova žита Argentina čak забранује извоз žита тако да ми možemo računati, да će ове и naredne године цене остати povoljne пак је сада ред да приступимо реšаванју ових problema који су vezани за то да их може seljak sprovoditi и на njима saradivati. Potrebna су rešenja ових problema, које је г. Ministar навео и razčlanio у svome odličnom експоу, којим се možemo ponositi, јер је то експоје који обухвата gotovo све probleme наше пољопривреде, које је г. Ministar унео у свој program, за који је želeti да се konsekventно sprovodi кроз 10 godina.

Gospodo, ovaj експоје, који је gospodin Ministar тако lepo izneo, осветљује и obraduje све те probleme који постоје код нас, али, gospodo, ја разумем

da g. Ministar, koji je toliko dinamičan, koji je ankete sazivao, odbore stvorio, da taj g. Ministar kraj toga velikog i uspešnog rada nije dospeo da povede računa i o ovim problemima koje ću ja sada navesti.

Prvi je problem, problem kućnih zadruga i seljačke svojine. Gospodo, naš se seljački posed drobi, kućne zadruge se dele, niko ih ne može obustaviti. Ova institucija, koja je imala svoje opravdanje u naturalnom gospodarstvu, danas u kapitalističkom gospodarstvu ona se ne da uzdržati. A kamo to vodi? Parcelacija, raspadanje zemljišnih poseda ide tako daleko, da to znači pauperizaciju seljaštva. Kroz dve tri generacije, mi ćemo imati na selu jedno stanje, za koje neće niko hteti da nosi odgovornost. Ali ono će zaista postojati.

Da vidimo deljenje kućnih ili obiteljskih zadruga. Kućne zadruge propadaju najviše radi toga, jer se terete dugom. Prigodom deobe dijeli se kuća. Ona se deli od gora po delovima, kako se cepaju obiteljske loze, pak se tako postavlja nova kuća. Nikada nije dovoljno sredstava za tu deobu, uvek treba za to kredita. Tim kreditima se zadužuje, opterećuje onaj mali posed od početka. 60% ovih poseda koji se dele propadaju, a 40% može da se odhrva. Nije sve jedno, ako je neko dok je bio u kućnoj zadruzi imao 3 para volova, a sada ore sa jednom kravom ili konjem. To su problemi koji duboko zasižu u život seljaka. Mi stojimo prema njima prilično neodlučno. Liberalizam je pomagao raspadanju ovih kućnih zadruga. Mi imamo jedan zakon, koji vredi za bivšu Hrvatsku i Slavoniju, dakle za Savsku banovinu, a koji dozvoljava deobu kućne zadruge bez prijave vlasti i bez dozvole vlasti samo do kraja 1936 godine. Gospodo, to se dalje deli. Ja sam bio ove godine izneo jedan predlog i molio da uđe u amandman, i gospodin Ministar, ne Ministar poljoprivrede, jer to ne spada u njegov resor, već Ministar unutrašnjih poslova izneo je taj amandman, ali skupštinski odbor ga je otklonio. Ja ga, gospodo, ovde iznosim opet i iznosiću ga kao posebnu zakonsku osnovu, jer nema mogućnosti da se unese u amandman. Tražiću da vlasti ureduju još i dalje, jer ne znam, šta će vlasti učiniti sa ovim spisima koji im dolaze i koji se nalaze na njihovom stolu, a koje po zakonu ne smeju i ne mogu da reše.

Drugi je problem zemljišne zajednice. Zemljišne zajednice su jedna ustanova, jedna ostavština naših dedova. To je zajednička zemlja, to je ona utrina, ona mera, koju svi uživaju, pleme kao takvo, to je njegova plemenština. Ne dolazi plemstvo od »nobilitas«, nego je to ono pleme naše staro ime, koje je imalo vlasništvo na toj zemlji, i koje je tu zemlju uživalo. Tu instituciju zajednice zemljišta spasili su naši ljudi, naš narod, kroz svo doba feudalizma Srednjega veka, kroz svo doba turskog vakt, kroz svo doba kasnijeg feudalizma, sve je to spašeno i sačuvano. Prigodom segregacije odlučeno je od zemljišta koje je zajednički uživano po seljacima i po gospoštiji, dio seljaku, te je otkupljena i njima predana na zajedničko uživanje. Te zajednice su kod nas uređene zakonom od 25 aprila 1894 godine. Taj zakon određuje kako se imaju konstituisati te zemljišne zadruge, kako se imaju birati odbori, kako se sastaje uprava, dakle kako se s njima treba upravljati, a zakon dozvoljava i da se dele. Zemljišne zajednice mogu svoj posed deliti, i to prema ovlaštenicima. Svaka kuća ima svoje ovlaštenništvo i prema tome, kad se delila zajednica, neki su participirali. Deli se na polovicu i trećinu, i na manje dijelove, ali to je sve uknjiženo i zna se, koliko kome pripada.

Sad se deli, a zašto? Jer u najviše slučajeva seoski birtaš i onaj mali seoski kramar, bakalin, katkada

i krvopija, taj daje ovlaštenicima kredit, katkada rakiju i duvan, ili šta drugo bez čega se može da bude, i što se najviše traži. On im daje kredit, i kad prikupi dovoljno toga, kad prikupi dovoljno ovlaštenništva, onda goni i traži da se deli zemljišna zajednica. I konačno dolazi do deobe zemljišnih zajednica.

Ima slučajeva, koje ću ovde da pomenem, kao kod Nove Gradiške, da je neki Fišer prikupio oko 200 jutara, a drugi jedan je prikupio oko 300 jutara. Neki državni činovnik je prikupio oko 130 jutara. To iz ruku našega naroda prelazi u ruke tuđih elemenata, odlazi u ruke onih kojima nikada nije bilo namenjeno. Naši dedovi nisu se zato borili, da to pređe u tuđe ruke! Ovu imovinu treba sačuvati, ali ne samo sa nacionalnog gledišta, nego i sa stanovišta očuvanja našeg seljaka.

Gospodo, da čujete, koliko ima tih zemljišnih zajednica. U samoj Hrvatskoj i Slavoniji 1,162.157 Kj (dana oranja) obuhvataju te zemljišne zajednice. Njihova je vrednost 1,406,959.000 dinara. To je narodna imovina. Od toga je obradio svega skupa oko 800.000 jutara, što oranica, što pašnjaka, livada itd.

Te zemljišne zajednice nisu danas iskorišćene, kao što bi trebale da su iskorišćene. Tu pase stoka, i niko ne gleda na to, da se te zemljišne zajednice valjano iskoriste, da se one melioriraju, popravljaju, nego svak uzima koliko hoće, jer je zajednica. A kada se razdeli, onda svaki lepo obrađuje svoju zemlju, svak ima koristi od toga i zato neguje, dubri itd. To je vrlo lepo!

Dok sam ja bio u hrvatskoj vladi, ja sam izradio zakonsku osnovu: treba ostaviti barem toliko, da sirotinja ima barem plandište za stoku; treba ostaviti komad zemlje za jedan voćni rasadnik, za sajmište i za javne svrhe. Ono ostalo neka se deli, ali ne kako to zakon dozvoljava da pređe u vlasništvo onog ovlaštenika, pa da on smije da proda trećem licu nego treba novim zakonom odrediti, da to ostane svojina zemljišne zajednice, i ovlaštenik s njome raspolaže kao da je njegovo, ali ne može otuditi. (Tomo Jalžabetić: To je po § 22...) Molim te, čuti, ti to ne razumeš. Ja znam nešto više!

Mi moramo da stvorimo jednu zakonsku novelu, po kojoj ćemo odrediti, da se ovo zemljište niti može otuditi, niti se može zadužiti, nego opet ovlašteniku, našem čoveku, i to ne onome, koji ima veliko gazdinstvo, nego srednjem seljačkom čoveku. Mi ćemo time ostvariti nešto, što se u drugim državama vrlo teško ostvaruje, ili nikako ne ide, ostvarićemo komestead. To je Srbija znala sačuvati kroz stotinu godina, ova je ustanova (pet dana oranja) sačuvala seljački stalež i po njemu Srbiji dala obeležje prave demokracije, ona je u Srbiji spasla narod da ne padne posvema u ruke čaršije koja je htela i mogla da ga ima u rukama, da nije bila sprečena zakonima.

I ova okućnica koja je neotudiva mogla bi da spase našeg seljaka u čitavoj državi. Nu mi ne možemo da prihvatimo u našim krajevima zakon od šest dana oranja i da se seljački posjed izluči iz kredita. To ne može više da se ostvari, to mi ne možemo učiniti, ali možemo da očuvamo ovo što imamo. Od ove svojine koja postoji tu, možemo da ostvarimo seljačko gazdinstvo (Glasovi sa levice: Treba doneti napredniji zakon). Jeste, napredniji zakon da donesemo. Treba da donesemo zakonsku osnovu, koju ćemo podneti ovome visokome Domu kao predlog da očuvamo ovu našu dedovinu za kasnija naša pokoljenja; da ostvarimo ono što je propustila da učini agrarna reforma,

da ostvarimo srednje seljačko gazdinstvo i da ih učinimo neotuđivim.

Ima još jedan mali problem koji ne izgleda tako važan, ali koji bi ipak pomogao seljaku. U našem selu niko ne zna kakve su cene i radi toga kad dođu trgovci sa stokom, živom itd. na sajam, oni se dogovore koje će cene davati i preko toga ne idu, a naš seljak nema odbrane protiv toga. U Švajcarskoj svaki put pred dan sajma telefonira se u dotično selo, kolike su tržišne cene proizvodima koji će se prodavati na sajmu, i kaže se: ovolika je cena pšenici, ovolika je cena kukuruza, ovolika stoci itd. Gospodo, naš seljak kad ima jednu orijentaciju, kad nanjuši po koju cenu može da proda svoje proizvode, on će onda znati da se opre onima koji hoće da ga eksploatišu.

Ova obaveštajna služba bila bi važna funkcija Ministarstva poljoprivrede, koja bi se mogla povezati sa statistikom. Ministarstvo poljoprivrede kasni svojim publikacijama. Statistika naše izvozne trgovine već je izišla, statistika poljoprivredna ne znam kada će izići, ali obično izlazi pod kraj godine ili iduće godine. U toj statistici pre je bio na kraju vrlo dobar tabelarni prikaz o lokalnim cenama pojedinih produkata u pojedinim našim krajevima. To je vrlo dobra orijentacija za kasnija vremena i proučavanje naših prilika. Dobro bi bilo da se daju ta obaveštenja. U internacionalnoj publikaciji o poljoprivredi, podaci o našim prilikama su tako nedostatni i površni, da se čovek mora u najvećoj meri tome začuditi. Bugarska iznosi podatke o svome seljačkom gazdinstvu u obilju, a takođe i sve druge države, a samo nas nigde nema. To je jedan veliki nedostatak, a publikovanje tih podataka moglo bi se sprovesti i ja bih molio da se to učini.

Ima druga jedna stvar koja malo podalje leži. Tiče se veterinarstva, tiče se zapravo Cigana. Veterinarstvo kraj ovakvih prilika kakve su danas i kraj Cigana uvek je izloženo pogibelji da ga se izigrava. Ti Cigani, ti gadovi koji se ne žacaju ničega, raznašaju po krajevima kroz koja prolaze i sakagiju i šap i druge slične bolesti na jedan najefikasniji način. Ta banda, koja svuda živi od krađa, kuda god dode učini samo zlo. Ti Cigani su ostali potpuno intaktni prema svemu onome što smo mi stekli na kulturnom polju. Za njih ne postoji ni zakon, ni red, ni rad. (**Jovo Banjanin:** O toj se stvari u smokingu govori! — Smeh). Kad sa Vama govorim ja naročito obučem smoking iz učtivosti.

Mi te Cigane puštamo da lutaju po zemlji bez ikakvog nadzora i reda. Najveća zločinstva na selu izvršuju Cigani, a njih je najteže uhvatiti, jer je Ciganin — Ciganin. Oni neprestano cirkulišu po zemlji. Tom ciganskom pitanju moglo bi se sa veterinarskog gledišta stati na kraj, kad bi se jednostavno odredilo da Cigani ne smeju držati konje. Treba im zabraniti držanje konja, jer oni konjima šire sve zarazne stočne bolesti. To im, dakle, treba zabraniti. Neće se njima time Bog zna kako naškoditi, niti će se oni time uništiti. Mi ćemo ih na taj način prisiliti ili da se nasele, ili da se rasele, da odu u Rumuniju, ili u Bugarsku. Neka idu daleko kuda god znaju, ali neka prestanu jednom kod nas širiti se i napastvovati sela i svakoga koji s njima dolazi u dodir. Ja bih molio g. Ministra da razmisli o tome: da li bi mogao takvom jednom uredbom da ukine ovu sredovečnu instituciju Cigana, koja je više nemogućna, i da joj se na taj način doskoči.

Molio bih još g. Ministra da se Poljoprivredna stanica iz Osijeka ne premesti u Novi Sad, kao što je

predviđeno u amandmanima, nego da se ostavi Banovini da ona njome upravlja. Grad Osijek zaslužuje da mu ostane Poljoprivredna stanica, jer je Osijek dao i zemljište i zgradu i novčani doprinos da se ona ostvari, a sada g. Ministar hoće da je premesti u Novi Sad. Ja ga molim da odustane od toga, jer se u amandmanima kaže: da može, a ne mora da izvrši taj premeštaj.

Mi čekamo na zakon o zadrugarstvu, na zakon o poljoprivrednim komorama i na nešto što nisam nikada do sada hteo da spomenem — na uredbu o provadanju Zakona o unapređenju poljoprivrede. Vi razumete zašto ja nisam do sada urgirao da se to učini, ali sada to činim.

Pošto imam poverenja u g. Ministra da će on sve to učiniti, ja ću i glasati za budžet Ministarstva poljoprivrede. (Odobranje na desnici).

Potpredsednik Milan Simonović: Ima reč, radi ličnog objašnjenja senator gospodin Tomo Jalžabetić.

Tomo Jalžabetić: Gospodin govornik me je apostrofirao rekavši, da ja to ne razumem. A da vidimo kako je on to razumeo kao Ministar. On je rekao, da je taj Zakon od 1896 godine, a Zakon je od 25 aprila 1894 godine. U § 22 tog Zakona kaže se: onaj koji hoće da proda zemljište, mora ga najpre prodati jednom ovlašćeniku iste zajednice, u drugom redu općinaru, a u trećem redu mogao je prodati jednome koji nije član zajednice; ali, prvenstvo ima ovlašćenik, pa onda općinar. I upravne vlasti imaju paziti na takve prenose. A ako bi sreska vlast dopustila da jedan spekulat kupi 200—300 jutara zemlje, ta bi sreska vlast spadala u zatvor. To, dakle, ne može postojati.

Toliko sam imao da kažem na ličnu primedbu.

Potpredsednik Milan Simonović: Ima reč senator gospodin Milutin Dragović.

Милутин Драговић: Госпоодо сенатори, изгледа ми да нећу доживети да једнога дана чујем господина Министра пољопривреде да каже са говорнице: свршио сам то и то, учинио сам то и то, и учинићу и предвидео сам да то буде у будућности. Требало би већ једном да чујемо да се хвали са својим радом, а не са појединим плановима, правилницима и предлозима шта треба учинити, а када сиђе са министарскога положаја на све то пада прашина.

Што се тиче рада господина Министра Станковића, када би по страни оставили политички рад његов, ја не бих имао разлога да се пожалим на рад самог Министарства пољопривреде, могао бих чак неке ствари и да похвалим, јер осећам да су врло добро вођене. Желео бих само да имадне толико снаге и моћи да издржи, јер знам да му се праве сметње и са стране његових другова у кабинету, да му се омета тај посао. (Један глас са левице: Ко омета?). Бојим се, ако би хтео да задржи положај Министра пољопривреде, да не одустане од тога рада, као што је на пример бацио у архиву Закон о задругама, и ако задругарство очекује тај закон са нестрпљењем.

Ја сматрам, да је дужност и Министра пољопривреде и једног и другог Дома народног представништва да се стара и да дадне кредите, да се сеоски дом подигне, да му се створе материјалне могућности да може да развије што боље своју пољопривреду и рад на своме поседу. Исто тако мислим да је од велике важности, и тражим од господина Министра пољопривреде да се забави тиме, да се поведе једна организована крсташка борба против увођења луксуза, господских оде-

ла, свилених чарапа и блуза у наше село, јер, господо, изгледа да ће 70% наших домаћина због луксуза који тражи омладина на селу и у сеоској кући, постати просјаци. Људи који немају шта да вечерају и да обуку, морају да продају волове или нешто друго па да купе свилену венчану аљину снаји или ћерки кад се удаје. Ми морамо да поведемо ту борбу и преко учитеља и свештеника и посланика и чиновника, преко Министарства пољопривреде и осталих, да се одстрани то зло, да се село врати на сеоску индустрију и да ради као што су радили наши стари, који су боље од нас живели и здравији и издржљивији били.

Што више теорије, књига и поуке, мени изгледа као за инат да има све више болести у стоци, да је мањи род у пољима, виноградима и воћњацима, да су земље све мршавије и посније. Ја нисам против школованих људи, пошто знам да је то све крв наше сеоске крви и кост наше сеоске кости, али они и сувише воле да пишу у канцеларијама да држе предавање и теоретишу, а мање да одлазе у народ, да одржавају састанке са сељацима и да им на пракси покажу и поуче их како треба да раде. Наш сељак хоће да их види на делу, и све оно што он види на делу, и што испроба да је добро, он ће и да прими.

Господин Франгеш, кога ја много ценим и поштујем, врло добро је изнео програм како треба то питање решити, и шта треба да се уради, па да се сељачке задруге одрже и очувају. Али ја кажем: требају дела, а не теорије, наредбе и расписи. Др. Франгеш је констатовао да се задруга све више цепка, да је све мање слоге у сеоским кућама, али није хтео да испита у чему је разлог и у чему је кривица. Господо, код нас је кривица у војним законима. Пре рата свака задруга, која је имала велики пораз, морала је да набавља комору и ради тога су се људи делили, да би избегли да дају коморе. Према томе, господо, није кривица у нашем народу што се задруге распадају и цепају, него је кривица до наших политичких људи и државне управе који такве законе доносе. Тако и данас видимо да је влада др. Стојадиновића, др. Корошеца и др. Снахе предвидела у овогодишњем буџету за унапређење пољопривреде, села и сељака, који чини 85% живља у нашој држави свега око 100.000.000 динара, а за жандармерију предвиђено је 460.000.000 динара. Је ли то народна политика, је ли то паметно и добро, да се грана, од које се црпе прирез, порез, снага и сировина, који брани и чува ову државу, запоставља и занемарује, а да се баца и расипа на оно што доноси само издатке и расходе, а никад приходе! И кад је тако, онда, господо, немојте да се чудите, што тај сељак не верује ни министру, ни посланику, ни сенатору, него сам хоће да брине своју бригу и да сам мучи своју муку, јер тај сељак види да он господи треба само онда када се тражи његово поверење, да их бира за посланике или да се упише у странку, а после на њега нико ни главе не окреће, колико крава на мртво теле.

Господо сенатори, господин Милан Стојадиновић, Претседник данашње Владе био је Министар финансија 1925 г. у кабинету који је донео један закон о задругарству за пољопривредни кредит. Тадашња влада и Народна скупштина увидели су, да сељака треба помоћи кредитом, да би могао на своме имању да увећа своје производе

и да повећа своје приходе, да би лакше могао подносити државне терете и лакше подмиривати своје животне потребе са својом задругом. Али не лези враже, тај исти господин Стојадиновић тадашњи министар финансија, као по неком проклетству, данас као Претседник Владе на предлог једнога народног посланика, опет брата задругара, — и ту би се могла применити једна народна изрека: „Ко ти ископа око? Брат. Зато је тако дубоко” — дакле, по предлогу народног посланика г. Животе Милановића, који само да би се одужио и осветио задругарству за пољопривредни кредит и напакостио му што је на челу тога задругарства Милутин Драговић и други људи које оно друго задругарство не трпи, подноси предлог и Влада, односно Министар пошта пристаје на то, да се томе задругарству одузму повластице и за пошту и за порезе и за таксе које је повластице уживало по једном закону. Поред тога што му је још раније одузет кредит уредбом о ликвидацији сељачких дугова, одузимају му се све те повластице, а свима у њиховим задругама задржавају не само све те повластице, већ им дају још много других помоћи и повластица, али они седе у данашњој влади и стубови су данашњег режима па им се све даје. Такав рад, господо, не води ни мало добру, нити служи стишавању страсти и побољшавању прилика у земљи и код наших привредника. И тако ми видимо да данас имамо много врста задругарства у разним савезима: Камо среће да се нађе неко који би све задругарство у нашој земљи могао да сконцетрише под једну капу и заведе ред у њему, као и да свакој грани задругарској да свој правац. То би био најбољи и најсигурнији пут, да се преко тога и таквога задругарства наш народ истински помогне, и онда не би било бољег и сигурнијег начина, да се међусобно приближе и Срби и Хрвати и Словенци путем задругарства.

Господо сенатори, у задругарству за пољопривредни кредит, на челу кога ја стојим, има и Срба и Хрвата и Словенаца и Муслимана и других вера које живе у нашој држави и сви живе као једна душа и никада се међу нама не ствара никакав раздор или несугласица. Ми радимо у слози задружне послове. Камо среће да се тим путем пође у нашем задругарству, које је и раније служило на понос нашем народу, и користило свима народним потребама и напретку народног живота на селу! Али од пре неколико година, од када је на управу оног другог задругарства дошло неколико људи који су се наметнули томе задругарству као беда на село, наше задругарство пошло је рђавим путем и свакоме другоме задругарству, које није у њиховоме савезу онемогућује се живот и рад на све могуће начине; не могу добити кредита ни код Народне банке, ни код Аграрне банке, докле се њима не пријаве и докле не дођу у њихова чланства. Ја сам са тим задругама примио најжалост борбу, а видите, господо сенатори, то задругарство не ради како треба. У том задругарству праве се разне крупне грешке и рђаве ствари. Нико од стране државе није могао да привири, да види шта се ту ради и како се воде послови. Напротив, када је бивши Министар г. Деметровић као надзорна власт хтео да одреди једну комисију, која је имала да прегледа рад те установе, он је због тога морао да сиђе са министар-

ског положаја. А када је баш претседник тога задругарства дошао за Министра пољопривреде, прва му је дужност била да пошаље комисију противничком задругарству. Два и по месеца радила је та комисија Министра пољопривреде. Ми нити смо се борили нити се боримо против контроле, јер када једна задругарска организација дође да тражи помоћ од државе, она мора да трпи и контролу. Ја сматрам да задругарство мора да буде слободно, да бира слободно свој управни одбор, свој надзорни одбор да располаже својом имовином слободно, да се слободно и несметано креће у својим пословима, али нипошто да закључа врата од сваке државне контроле и сваког надзора.

Видите, то је задругарство најзад, по несрећи, почело да иде и у политику. Чetrдесет и осам задругара за пољопривредни кредит, данас су чланови парламента, а ја мислим да више од половине припада партији Југословенске радикалне заједнице. Као што један свештеник, када је ван цркве, може да оде у кафану да попије које пиво, да седне чак и да одигра партију карата и да поразговори са људима, али када обуче у цркви епитрахил, има да служи само Богу и вери, тако исто ја сматрам, да ми задругари, када радимо у задругама, треба да служимо само њима и ничему више, када се изађе из њих, тада изволите у политику. Али тако мислимо ми, а не мисли друго задругарство и друге вође задругарства.

Господо, ја волим што је г. Министар Ђорђевић дошао овде. Остао сам му дужан један одговор још од прошле године, а не бих желео иза леђа да одговарам. Као што сам већ рекао, можда нећу више имати прилике да говорим у буџетској дебати, и због тога не бих желео да му не дам тај одговор. Он је овде казао да никада Арнаутовића није ни познавао. А ја кажем да му је он саставио листу на зеленом папиру у канцеларији његовог савеза и однео је господину Богољубу Јевтићу Претседнику изборне Владе. А тај исти господин Министар и господин Корошец на двадесет дана пре 6 марта били су заједно у Осјеку са Арнаутовићем на некој задружној конференцији. Тај господин Министар рекао је, да за њега и његове другове из савеза постоје две политике: политика до 6 марта, то јест до метка, и политика од 6 марта, т. ј. од метка. То је тачно, господо сенатори, за њега и његове другове постојала је политика до метка и 6 марта: да организује опструкцију у Скупштини и да напада и обори Владу Милана Стојадиновића пошто пото, а после 6 марта, од метка: политика доласка на Власт и честитања Др. Стојадиновићу на спасењу од Арнаутовића, који је са г. Министром Ђорђевићем до тога дана био у друштву. Господо, такво скакање у политици може само да шкоди задругарству и шкодиће задругарству.

Тај је господин за ове услуге добио 20 милиона динара од Владе за савез његовог задругарства, и то у доба кад се једном малом човеку, сељаку, који нема никаквих прихода, јер не заради као неки државни чиновник, а пољопривредни производи су подбацили, за дужну порезу продаје крива. За 300 динара продаје се сиротом сељаку кривица, а једној задругарској организацији даје се 20 милиона динара, али не да помогне селу и сељаку, него да подмири дефицит, који су та господа учинила.

Potpretседnik Milan Simonović: Opominjem Vas, gospodine Dragoviću, da ne upotrebljavate takve izraze kao što je deficit.

Милутин Драговић: Господине Претседниче, ја говорим зато тако, јер знам да је то истина и да то стоји. У Пословнику стоји, да свако ко у Скупштини или у Сенату говори и нанесе неке увреду или клевету, тај има права да га тужи суду, и у том случају посланик или сенатор нема права да се послужи својим имунитетом и ја изјављујем, ако ме туже да се нећу крити за имунитет, ако комисија ово што ја кажем не би утврдила.

Али, господо, и тих 20 милиона било је кратко. Чак 4—5 месеци њихови чиновници нису примили плату, јер нису имали одакле да их плате. Докле ћемо тако да расипамо народни новац и да упропаћавамо наше село?

Господо, сенатори, на крају крајева Влада г. Стојадиновића из те велике љубави према селу и сељаку донела је и Уредбу о ликвидацији земљорадничких дугова. После свега овога у новинама је јављено, и то у свима листовима са великим натписом да је 50% дуга поклоњено сваком сељаку. Али господо, кад се све то срачуна, ви ћете видети да му није поклоњено ништа. Ако му дуг износи 100 динара а поклоњено му је тобож 50, ту долази сад 12% камате и та отплата износи толико да он опет има и кад му се одбије тих 50 дин. од 100 дин. главног дуга, да плати 140—150 динара Аграрној банци за своје менице.

Господо, оно што је г. Стојадиновић са својом Владом дао селу и сељаку, то мени изгледа на ону причу у нашем крају још из доба Турака. Ишао тако једном један сиромаш Србин путем, па му се досадило и почео је успут да гледа у небо и да се моли Богу: Боже, дај ми једног коња да појашем да бих се одморио и дану душом. Али га у томе стигне један Турчин, који је јашио кобилу која се била ојдребила пре неколико дана, и како оно мало ждребе није могло више да иде, нареди Турчин овом Србину да га узме и да га носи. И тај јадник узне ждребе и онако носећи га под грашкама зноја, погледа у небо и рече: Боже, да ли ме не чу, или ме погрешно разуме, па ја сам тражио коња да га јашем, а не да га носим. (Смех). Ево тако је и ова Уредба о ликвидацији сељачких дугова, спутала је сељака да не може добити кредит и не може да отуђи ни једну парцелу своје имовине, ни он ни његови потписници, јер општински суд мора да попише сву његову имовину и парцеле као и парцеле његових јамаца и све то има да иде тој Аграрној банци. То значи да за 12 година сељак не може да прода ни једну парцелу, ни он ни његови јемци, док се не одужи или он или његови јемци.

Господо сенатори, још горе је погодило нашег сељака укидање § 471 грађанског законика, који је у нашој предратној Србији био заштитник села и сеоских задруга. Сељаку се није могла продати она земља коју предвиђа тај параграф. Једне године смо, мислим 1924 или 1925, то ће најбоље знати Министар г. Станковић, донели закон да се за државну порезу сељаку не може продати земља, него да се за неплаћену порезу ова земља преда под закуп неком другом да је овај обрађује и када плати дуговану порезу да је врати сопственику исте земље. Сада међутим укидамо § 471 и отварамо врата да се оствари оно што је створено меничним законом. Тим законом признато је право сељаку да потписује меницу. Овим пак законом о ликвидацији сељачких дугова и тумачењем Аграрне банке укинута је § 471. То значи да ћемо ми оваким радом кроз неколико година 70% становништва на селу имати пролетере без земље и прихода. А кад тако буде, питаћемо се једног дана,

како ће и од кога држава моћи да убере своје приходе и како ће се издржавати државне установе, и шта ће бити са толиким нерадницима и људима који немају ни крова над главом, ни коре хлеба? Ја мислим, господо, да Влада тим питањем треба да се позабави и да тражи бољи лек и боље решење овога питања, да више и правичније поведе рачуна о заштити села и сеоскога дома.

Господин Министар Станковић у свом врло лепом експозеу дотакао се и ветеринарства. Господо сенатори, ја тврдим, да је ветеринарство на селу на најнижем ступњу, не може бити толико због лекара колико због тога, што никада не можемо да добијемо на време лекове, које господа зову серумима. Када се појави сточна зараза, немамо лекова и док до њих дођемо, стока полипше. Ја ћу изнети један пример у Срезу јабланичком, где је због тога тамошњи народ оштећен за око 2 милиона динара. Стока им је угинула само зато, што пуних 20—30 дана нису могли да добију наручене лекове из фабрике. Министар пољопривреде требао би да нађе пута и начина, да донесе уредбу, када се већ данас лако уредбе стварају, и да створи могућности да код општина увек могу да нађу лекова, па ако не буду били потребни, да се врате фабрици, а овако сада стока угине јер лекова нема а кад лекови дођу онда је касно. То потсећа на онај начин, о коме је овде говорено, како се код нас води здравствена политика: да се подижу болнице, тамо где нема болесника, а где има болесника, нема болница. Тако и код нас долазе лекови онда, када више нема стоке, када она угине. Ето видите, и ту треба много ствари посвршавати и позабавити се озбиљно о свему што треба селу и сељаку да на време и кад му треба добије помоћ од државе.

Пошто је време поодмакло и пошто има доста говорника, ја нећу да одуговлачим, а како је г. Министар дотакао питање насељеника, хоћу ја да кажем неколико речи о томе. Господо сенатори, то је бедно стање. Не кривим ја зато само Министра г. Станковића. Ја кривим све министре од почетка до данас због погрешног извођења аграрне реформе. Они су радили оно, што ниједан пријатељ ове земље не би учинио. Они су трошили наше народно благо, насељавали људе на утрине, где не могу да живе насељеници, пошто нема добре воде. Често је пута потрошено 30—40 милиона за једно село докле се насели па се после 3—4 године констатовало да ту село не може да остане због nestaшице воде за пиће, и онда се приступало расељавању. Због оваквог рада налазе се насељеници у бедној ситуацији, јадни и сиромашни. Колико ја знам и познајем те крајеве наше државе, да је било памети и планског рада, могло се још два пута толико света да насели са истим парама колико се пара дало за ово досадање насељавање. Могло је да се приступи куповању земље од оних Муслимана и Арнаута, који су хтели да се селе у своју отаџбину, па да се та земља преда нашим људима да је они за 20 година обрађујући исплате и да она постане њихова својина. На тај начин дошао би већи број људи до зараде и своје земље, која би била и плодна и подесна за обраду, а поред добре и плодне земље наш би насељеник и колониста имао још и кућу и шталу и шљиву и авлију за живот и развитак својих потреба на имању, а не овако да изгледа прави бедник и просјак.

Наш је сељак добродушан и не тражи ништа да му се поклони. Он тражи да му се омогући да дође до зараде. Он ће да плати свакоме, што је ду-

жан. И тако, да је купљено имање од државе дато сељацима за један рок од 20 година, али под условом да плате држави колико је држава дала за то земљиште, сељаци би као што напред рекох имали на томе земљишту и воћњаке и куће и стоку и цео потребан алат за обављање земљорадње. Али тако није било. И шта видимо? После 15 година насељења, ми данас можемо у Метохији, у Призрену, на Косову, на Брегалници да видимо насељеника поцепаног и јадног, да нема плуга, да нема вола, да нема ништа, и кад дође фебруар или март, он трчи код Арнаутина са врећом да му да 50 до 100 килограма жита, да би могао исхранити своју породицу. Он нема са чим да ради земљу и да оре. Онај Арнаутин тамо потсмева му се и каже: Тебе је Југославија послала да ми покажеш како треба да радим пољопривредне послове. Држава, господо, кад је хтела подизати пољопривреду, морала је да створи пута и начина, да насељенику да што му треба, а да од њега тражи рад и приходе да би могао предњачити у погледу пољопривреде у крајевима где је насељен и где хоће државна управа да протури свест о бољем обрађивању земље и савршенијем раду.

Ето, видите, господо, ја сматрам да је дужност Владе, да се мало позабави и тиме, да се сеоски производи продају по што већој цени, да би сељак имао рентабилности од свога посла. Наш народ навикао је да ради, а не да се путем Уредбе и путем ликвидације дугова ствара некаква помоћ од које користи нема. Дајте му цене за његове производе, дајте му извоза за жито и дрво и друго, дајте му рада, он друго не тражи.

Ја сам, господо, из Округа врањског, који је био до 1876 године под Турцима. До 1876 године у Врањском округу имало је 4000 домаћинских кућа, које су производиле и сејале конопљу. Данас, место да има 8000 домова који производе конопљу, имамо их свега 400. Зашто? Зато што нема потрошње, нема оне рентабилности, које треба да има, јер нико не води рачуна о свему томе. Видите, и само Министарство војске за своје многобројне потребе тражи конопца и коноп од лана а не од кудеље и то се увози са стране. Министарство финансија не наређује управи монопола да узима џакове од кудеље, него од јуте, а јута се увози са стране. 4 марта била је једна лицитација у Управи државних монопола на којој је за 13 милиона динара требало набавити џаксва за со и одлучено је да се узму џакови од јуте. Кад сам отишао и казао: па, господо, шта радите и зашто купујете џакове од јуте кад се то узима и увози са стране, они су ми одговорили: мирше со на џак од кудеље! Кад сам питао докторе који испитују помоћу хемијске анализе састојке, казали су ми: Није истина, не мирше со на џак од кудеље, јер се то да отстранити, него мирше више провизија за страну јуту него за домаћу! Па онда, господо, казали су ми: скупљи је џак од кудеље него од јуте! Ја могу рећи да се џак од јуте употреби једанпут и баци, а међутим џакове од кудеље може сељак употребити 10—15 пута.

Џакове од кудеље Управа државних монопола продаје потрошачима соли, јер иначе сваки који узме џак соли мора да плати и џак и кад сељак тај џак купи, употребљава га за шпеницу, за жито и за све његове потребе и може му служити и 15 година. То су све за некога ситнице, али су

крупнице за нашу пољопривреду и треба се тим питањем позабавити.

Па, господо, и онај канан за везивање писама у Министарству пошта, све то траже од лана и јуте, а неће од кудеље. Зашто? Зато што је то наш домаћи производ; ваља да се узме онај производ са стране и да дамо новац на страну, а наша сировина и наши производи нека труну и нека се бацају и дају у бесцење, па ће народ, а нарочито сељак бити задовољан са таквим радом и таквим газдинством.

Господо, тргните се и вратите се сељаку и нашој домаћој индустрији и сировини, јер је то корист и селу и вама и држави.

Господине Министре, ја не могу да ти гласам за буџет, јер због Владе и њене политике морам да изразим неповерење и теби, али хоћу право да ти кажем, ценим те и поштујем, јер видим да добро радиш, и да ћеш нешто урадити ако ти се да да радиш слободно и несметано, али те молим, врати селу сеоску индустрију, учини да се у селу држи наша народна ношња, да се штити индустрија села, јер је то једини пут да Југославија буде велика и моћна, да сељак заволи своју земљу и да је чува и брани, као што смо је и ми бранили и чували од 1912 до 1918 године.

Potpredsednik Milan Simonović: Има рећ Министар без портфелја г. Војислав Ђорђевић.

Министар без портфелја **Војислав Ђорђевић:** Сенатор г. Милутин Драговић сматрао је за своју сенаторску дужност, да овога пута говори о моме раду и да ме не остави на миру. Ја му захваљујем, јер ми даје прилику да пред овим високим Домом изнесем чињенице, које потпуно супротно говоре од онога, што је он изнео. Сигурно је да овај Дом захтева пуну истину, сигурно је да се тражи истина и да се по њој суди.

Господин Драговић говорећи о једном амандману, који је један народни посланик, Живота Милановић, дао у Народној скупштини, није казао тачно ово: како стоји са тим амандманом.

Задруге за пољопривредни кредит, којима је на челу г. Драговић, уживају и једну привилегију, коју нема ни једно друго задругарство. Задруге за пољопривредни кредит уживају ту привилегију коју немају ни оне задруге у Словеначкој, ни оне у Хрватској, ни оне у Србији. Задруге за пољопривредни кредит чине најмањи, најслабији и најлошији део нашег задругарства. Они су уживали ослобођење од пореза и поштарине. Посланик г. Милановић у име своје и својих колега предложио је, да се остало задругарство изједначи са њима. Кад г. Министар пошта није хтео или није могао то да прими, кад то није могао да прими ни г. Министар финансија, онда је дошло изједначење, и оне су се само изједначиле са осталима, изгубиле своју привилегију коју су добиле на један начин и у једно доба које није било доба пуних слобода. У задругарству се тражи потпуна једнакост у правима и дужностима, не дозвољавају се привилегије, те су према томе они само изједначени са осталим задругарством.

Али постоји још нешто горе, теже, што је рекао г. Драговић, а што не одговара стању како је. Г. Драговић је поменуо, да остало задругарство у Србији не може да добије кредит, не може да се развија, јер га спутава то савезно задругарство, које има неку врсту монопола, или преко својих веза отежава му у кредиту и у пословању.

Господо, Главни савез српских земљораднич-

ких задруга, о коме је говорио г. Драговић, и у коме имам част и ја да радим, јесте најстарији задругарски скуп у нашој земљи. Тај Савез је најстарији савез у нашој земљи. Он има данас 3.000 земљорадничких задруга од 7.500 свих задруга уопште. У нашој земљи не постоји већа и снажнија социјална и економска институција од те институције. Благодарћи томе задругарству у крајевима који би ишли крајњој левици задржан је сељачки сталеж на својој земљи, задржан је на националној идеологији и задржан је у једном умереном духу.

То је задругарство учинило једну велику улогу и пре рата и после рата, а чини је још и данас. (Глас на левици: Пре рата био је Аврамовић!) Јест, пре рата био је Аврамовић. Њему част и слава. То задругарство од 1927 године, баш онда када је Аврамовић отишао, иде снажним темпом, далеко већим темпом, далеко већом снагом него што је икада ишло пре тога, и то задругарство не само да је цењено у нашој земљи него је оно много цењено и на страни. Колика је снага и способност тога задругарства може се видети по томе, што је то једини савез, који у највећим тешкоћама које су обухватиле све привредне организације није поклекнуо и није тражио заштиту као што су сви други тражили. Напротив, тај је савез исплаћивао све своје улоге и никада није било ни дана да није исплатио своје чиновнике, а не овако, како је г. Драговић казао, по пет месеци и не знам шта друго.

Сада, господо сенатори, постоји још једна нетачност, једна тврдња која не стоји. Говорено је о неких 20 милиона који су се поклонили и који су требали да попуне извештан дефицит. Никада није Главни савез српских земљорадничких задруга добио 20 милиона динара. Али програм Владе г. др. Стојадновића је тај, да се подигне сељачки сталеж, да се подигне сеоска привреда и Краљевска влада је прешла ка санирању Савеза и ка кредитирању савесних задруга којима је тај кредит потребан. Тако је саниран Савез хрватских сељачких задруга у Загребу, тако је саниран Савез српских земљорадничких задруга у Новом Саму, а Савезу у Београду дала је Народна банка 20 милиона динара кредита уз државну гаранцију, а држава је узела хипотеку на некретнине тога Савеза, које само у Београду износе цифру од 15 милиона динара. Кад се узме, да је Народна банка дала банкама, да је дала индустрији кредите који изнашају неколико стотина милиона или милијарду, онда је ово први случај да Народна банка даје сељачкој организацији и то је најплоднији новац који је она дала. Тај је новац употребљен не за отплату или за ликвидацију тих тешких обавеза, како је казано, него за велика пословања која тај Савез врши, јер он у својему чланству кредитира око 3.000 задруга, он кредитира све житарске задруге, он кредитира све сточарске задруге, он кредитира око 1.100 набављачких задруга и врши једну организацију коју у другим земљама врше други савези на терет државе.

О том Савезу, када се говори, треба говорити исто онако као кад се говори о најсветијим стварима и о најсветијим установама у нашој земљи, а то не зато што раде тамо људи које не волимо или које волимо, него зато, господо сенатори, што је то највећа тековина српског сељака, највећа тековина која га је у најтежим моментима очувала национално, подигла економски и задржала од социјалних непромишљености којима је сељак могао

да иде у тешким тренутцима пољопривредне кризе, нарочито каква је била пољопривредна криза прошлих година због опште привредних прилика које су биле врло тешке и због кризе у целом свету.

Господо, говорио је г. Драговић о другом задругарству, које је окупило све. Ја бих упитао г. Пуцеља, да ли је у Словеначкој окупило словеначко задругарство све друге задруге. Ја бих могао упитати г. др. Анђелиновића да ли је у Хрватској то задругарство окупило све друге хрватске задруге. Не, господо, томе задругарству, које је стварно једног тренутка имало политичку тенденцију, дало се 200 милиона динара а кад је учињена ревизија, нису се нашле ни књиге ни рачуни о оном коме су те паре ишле.

И ако сам био велики противник Аграрне банке, имао сам то задовољство, да је Богдан Марковић, претседник Привилеговане аграрне банке, јавно изјавио, да је најбоље задругарство, да најуреднији платиша јесте Главни савез земљорадничких задруга, а најлошије оно задругарство, које г. Драговић заступа и држи. Господо, оно што несумњиво мора да интересује овај високи Дом, мора да интересује сенаторе, јесте чињеница да је то задругарство данас ударано са крајње левичарске стране, као што га удара и група г. Драговића. Али у томе задругарству нема партизанства, јер ја бих могао да вам именујем и најугледније претставнике Југословенске националне странке и Удружене опозиције, и Радикалне заједнице, који седе на врху у самој управи. (Милутин Драговић: Када је било потребно, Ви сте их смењивали!) Говорило се, господо, о томе, како Савез не дозвољава ревизију. Тај Савез редовно је ревидиран од врховне задружне организације у земљи, оне која ревидира и све остале савезе, а то је од Главног задружног савеза. Тај Савез редовно је ревидиран од Народне банке, и редовно је ревидиран од Привилеговане аграрне банке, која је један од његових кредитора. Несумњиво је, да се тај Савез упростило једном политичком акту, који је један од министара хтео да учини. И ако је због тога тај министар морао да одступи, ја бих само могао да се поклоним великој Сени Почившег Краља, који је сам интервенисао да се та велика институција, та велика народна тековина не руши ћефом једнога министра.

Господо, још једну ствар морам да одбијем овде, и ако сам прошли пут одбио категорички, а то је по питању Дамјана Арнаутовића. Г. Драговић је прошлога пута и овога пута хтео да надовеже атентат Дамјана Арнаутовића са мојом личношћу и са политичком групом којој и ја припадам у Парламенту. Дамјан Арнаутовић није никада припадао оној странци, којој сам ја припадао, Земљорадничкој. Дамјан Арнаутовић није никада припадао Народном сељачком клубу у овом Парламенту, коме ја припадам. Дамјана Арнаутовића никада нисам знао, док није дошао у Парламенат, а кад је дошао, онда, несумњиво, са њим сам се упознао и познавао као и са осталим посланицима. Не оптужујем ни лево ни десно и никада нисам оптуживао клуб коме је припадао. Када је пуцао Дамјан Арнаутовић учинио је једно дело, које смо сви осудили, и ми у Супштини и ви овде у Сенату. Он је искриво законску казну. Ја о томе нећу даље да говорим, али категорички одбијам недозвољена тумачења појединаца, који хоће да доведу моју личност у везу са атентатом Дамјана Арнаутовића. Ја сам довољно куражан, господине Драговићу, да браним своје акте, и довољно куражан

да одговарам за све оно што учиним! То Ви врло добро знате, и онда кад нисам био народни посланик, а када сте ви били народни посланик, па кад сте нападали, а када сам ја Вама и Вашим друговима одговарао и борио се! И према томе, кад год будете оперисали са чињеницама и истином, верујем да ћете добити одобрење у овом Дому и са десне стране, а кад говорите без тих чињеница, и кад те чињенице не претстављате у правој светлости, моје је убеђење да нећете добити одобрење ни са ваше стране, левице, којој припадате, јер свима је прво савест, да бране истину и право, па тек онда сваког другог! (Аплауз на десници).

Potpretsednik Milan Simonović: Има реč ради личног објашњења г. Милутин Драговић.

Милутин Драговић: Господо сенатори, ја нећу да водим полемику са г. министром Ђорђевићем и нећу да му ма шта доказујем. Али господин Ђорђевић прво није одговорио, да ли је са Арнаутовићем био у Осјеку у једним колима. Друго, ја пристајем да се овде изабере једна комисија и ако не буде тачно оно што сам ја казао о његовом задругарству, ја ћу да положим оставку на сенаторски положај и пристајем да будем кажњен. Али, нека и он пристане, да се његов задружни савез прегледа од поштене комисије.

Potpretsednik Milan Simonović: Има реč ради личног објашњења Министар без портфелја господин Војислав Ђорђевић.

Министар без портфелја Војислав Ђорђевић: Господо, сенатори, питање Осјека нема никаквог значаја. То је исто као када би ја био данас у једној соби са г. Драговићем, па он учинио нешто што је непромишљено. Понављам, да не знам да ли сам био са Арнаутовићем у Осјеку. Могуће је, јер је тада био конгрес Главног савеза српских земљорадничких задруга. Био сам међутим, са њим и возио се са њим на Краљев гроб у Тополу, онда када сте се и Ви, господине Драговићу, возили у Тополу и када смо сви ишли. Ја сам случајно ишао тим колима.

Ја сам, казао, да сам ја Арнаутовића познавао као и остале посланике, али то не значи, ако сам ја био у Осјеку са њим, да сам учествовао у једном атентату.

Potpretsednik Milan Simonović: Има реč senator г. др. Josip Nemes.

Dr. Josip Nemes: Gospodo senatori, mi smo seljačka država, jer 80% našeg pučanstva su seljaci. Pa ipak našim poljoprivrednim školama nije posvećena onakva i onolika pažnja kako bi to odgovaralo seljačkoj državi.

Da vam to bude jasnije, dozvolite mi da vam prikazem statistiku poljoprivrednih škola u Jugoslaviji. Evo te statistike:

I. Srednje poljoprivredne škole: 1) Valjevo; 2) Bukovo — Negotin; 3) Križevci.

II. Niže poljoprivredne škole:

A) Trogodišnje: 1) Čuprija; 2) Kraljevo; 3) Aleksandrovac; 4) Prokuplje; 5) Zaječar, sve u Srbiji.

B) Dvogodišnje: 1) Maribor (vinarska in sadarska škola — bila je pre srednja, pa je degradirana na nižu, a ona u Bukovu dignuta na rang srednje); 2) Slavonska Požega; 3) Božjakovina — Vrtljarska (pola srednja, jer se za prijem u istu traži četiri razreda građanske škole ili gimnazije); 4) Božjakovina — Vinogradarsko-voćarska (isto kao pod 3); 5) Ada (Bačka); 6) Požarevac; 7) Vršac; (zadružno

vinarska škola); 8) Ilok; 9) Bitolj; 10) Tetovo; 11) Leskovac; 12) Šabac; 13) Banja Luka.

C) Jednogodišnje: 1) Rakička (pri Murskoj Soboti); 2) Grm (Novo Mesto); 3) Št. Jurij ob južni železnici; 4) Škofja Loka (specijalna mlekarška škola).

D) Niže poljoprivredne škole sa šestomesečnim tečajevima i specijalnim kraćim ljetnim tečajevima: 1) Glavica (Knin); 2) Palanka Smederevska.

E) Mješovite škole: zimski tečaj za seoske mladiće (pet meseci) i ljetni tečaj za seoske devojke (šest meseci): 1) Petrinja; 2) Gospić; 3) Butmir-Ilidže; 4) Sevojna-Užice.

F) Jednogodišnje poljoprivredne domaćičke škole: 1) Mala Loka; 2) Št. Jurij; 3) Božjakovina; 4) Paraćin; 5) Nikšić; 6) Njeguši.

G) Letnja šestomesečna škola za seoske domaćice: 1) Novi Vinodol; 2) Kanajt, (Krk).

Kako iz ove statistike vidite, mi imademo svega 39 poljoprivrednih škola, od kojih tri spadaju izravno pod Ministarstvo poljoprivrede, dok ostale spadaju u nadležnost banovina i na banovinski budžet. Od sviju škola kod nas se najmanje pažnje posvećivalo i najmanje materijalne pomoći ukazivalo baš poljoprivrednim školama. Dok u Nemačkoj, Švajcarskoj i Češkoj imade po jedna ili dvije poljoprivredne škole u svakom srezu, dotle ih mi imademo svega 39 na naših 15 miliona stanovnika.

Možda će ko prigovoriti što nas upoređujemo sa spomenutim naprednim državama, koje su u civilizaciji toliko odmakle od nas. Na takav prigovor molio bih da nas izvolite uporediti sa susjednom bratskom Bugarskom, gdje na 84 sreza imade 144 takozvanih »dopolnitelnih« poljoprivrednih škola. To su zimske poljoprivredne a istovremeno i domaćinske škole bez vlastitog imanja, a smeštene u kojem većem mestu, svaka sa priličnim nastavničkim personalom za razne struke. Osim ovih »dopolnitelnih« škola imadu braća Bugari i veći broj stalnih dvogodišnjih škola, koje su vrlo lepo uređene. A njihovi naučni poljoprivredni instituti, kojih imade razmjerno velik broj, uređeni su upravo uzorno. Braća Bugari, koji su još pred Svetski rat dolazili k nama na poljoprivredne škole, danas su nas pretekli.

Po broju poljoprivrednih škola, a možda i po njihovom uređenju u našoj državi, na poslednjem je mestu Savska banovina. Uzrok leži možda u tome što su škole današnje Savske banovine, tj nekadašnje Hrvatske i Slavonije, dosta dugo morale vegetirati bez pravoga budžeta, jer su se nalazile pod kompetencijom bivše pokrajinske uprave, koja je bila u likvidaciji; pa nije bilo pravog shvaćanja za poljoprivredne ustanove, koje su bile više manje prepuštene same sebi.

U Savskoj banovini postoji jedna Srednja poljoprivredna škola (na državnom budžetu), jedna dvogodišnja poljoprivredna škola, dve mešovite (sa zimskim tečajem za seoske mladiće i ljetnim za seoske domaćice), drže se dva šestomesečna domaćinska letnja tečaja: jedna vrtlarska i jedna vinogradsko-voćarska škola u Božjakovini, koje su na pola srednje i jedna jednogodišnja domaćinska škola. Dakle, u čitavoj Savskoj banovini imademo 8 škola: od kojih treba zapravo odbiti onu srednju i dve stručne, koje za opću narodnu prosvetu nemaju pravog i velikog značenja, jer odgajaju zapravo činovnike i pomoćno osoblje za državnu i privatnu službu.

Prema tome, ostaje za poljoprivredno prosvet-

čivanje širokih slojeva u Savskoj banovini samo 5 škola, što znači da na 2,600.000 stanovnika Savske banovine pripada na preko pola miliona stanovnika samo po jedna poljoprivredna škola, od kojih, kako smo videli, neke su samo šestomesečni tečajevi. Mora se priznati, da Savska banovina ulaže dosta žrtava za to svoje školstvo i za narodnu prosvetu. Njezino poljoprivredno odeljenje uzdržava svake godine veći broj pokretnih poljoprivredno-domaćičkih tečajeva, ali ti tečajevi ne mogu da zadovolje potrebe našeg naroda za prosvetom.

Kako je država veliki dio svojih tereta prebacila na banovine, ne može se od ovih tražiti da one ulažu velike svote u razne investicije, kao što je na pr. podizanje novih škola i novih poljoprivrednih ustanova, odnosno proširenje i kompletnije uređenje postojećih. Tu bi svakako država trebala da pomogne u sporazumu sa Banovinama.

Savska banovina dobiva iz državnog budžeta tako malo pripomoći, da je to skoro ništa i stoga Savska banovina ne može da razvije takovu delatnost, koja bi zadovoljila potrebe poljoprivrednih ustanova.

U Petrinji postoji poljoprivredna škola, mešovita, zimi za seoske mladiće, a leti za seoske devojke. S obzirom na rejon, u kojem se nalazi i na kojem imade da deluje, ta je škola od naročite važnosti, jer se ona nalazi u neku ruku na vratima tako zvane Banije i Korduna, kraja od davnine sistematski zanemarivanog, dosta zaostalog, a mnogo željna pouke i napretka.

Na prostoru između Save i Jadranskog mora imademo svega dve mešovite gospodarske škole. Poljoprivredna škola u Petrinji može da primi samo 24 učenika za čitav svoj prostor od 10 do 12 srezova. Pa kakav može da bude etekat rada te škole, pa bila ona i najbolje uređena, kad ona za toliki prostor može da primi samo 24 učenika.

Ispočetka je naš seljački svet na tu školu gledao sa nekom skepsom, no kad je za godinu-dve video krasne poslove te škole, nastala je prava jagma na ona 24 učenička mesta i direktor škole muku muči pri izboru učenika, jer mnogo je zvanih a malo može da bude odabranih. Ova poljoprivredna škola uživa odličan glas blagodareći požrtvovanom i stručnom radu direktora g. Slavka Kolara, koji ne žaleći truda i sa najvećom ljubavi ulaže svu svoju poznatu stručnu spremu za napredak te škole.

Tamošnji seljački svet, željan zdrave i korisne poljoprivredne naobrazbe, s punim pravom traži, da se ta škola dogradnjom i obilnom dotacijom proširi toliko, da će moći da primi do stotinu učenika. U tu svrhu uloženi kapital stotruko će biti vraćen podizanjem poljoprivredne spremlje i privredne sposobnosti čitavog onog velikog kraja od 12 srezova. Svaka štednja na tome polju znači ogromnu štetu za čitav onaj kraj. Banovina nije kadra da udovolji toj velikoj i hitnoj potrebi, i s toga sam slobodan da sa ovoga mesta apeliram na uvidavnost g. Ministra poljoprivrede, da bi našao sretstva potrebna za proširenje poljoprivredne škole u Petrinji. Prošle jeseni pokazao je onaj svet na stočarskoj izložbi u Glini, usprkos skućenih prilika i siromaštva, svoj napredak, jer smo na toj izložbi videli krasnu stoku, kojoj su stručnjaci odali svoje priznanje. Najbolja grla su nagrađena, a mnoga su i otkupljena i to uz lepu cenu, što je više podiglo intenzivnost rada u stočarstvu i narod tamo željno čeka drugu izložbu, na kojoj će

natjecanje biti još mnogo veće. Stavljam g. Ministru poljoprivrede na srce da i drugu izložbu što izdašnije pomogne.

Dižite poljoprivredne škole seljaci vas inole!

Gospodo senatori, sada mi dozvolite da vam prikažem nešto iz naše takozvane pasivne Dalmacije. Sinjsko polje iznosi površinu od 6 hiljada hektara ili 18 hiljada jutara sa stanovništvom od 50.000 duša, koje je polje podvodno. Vrednost današnje produkcije ovog ogromnog prostora iznosiće oko 3 miliona dinara. Kad bi se na ovom kompleksu sijale žitarice, povećao bi se prihod za kukuruz od prilike 10 miliona dinara, a za pšenicu 15 miliona dinara. Kad bi se samo jedna petina ove površine zasijala djetelinom, dala bi vrednost celoga prihoda današnje produkcije sena. Kad bi se uložilo samo 4 miliona dinara za otvor grla kod Trilje, prosušilo bi se skoro čitavo polje.

Da se Sinjsko polje kanalizira i pretvori u uzorno polje trebalo bi, po mišljenju stručnjaka, 20 do 25 miliona dinara. Ovakvo uređeno polje dalo bi mogućnost tamošnjem narodu da se bavi kudikamo rentabilnijim kulturama kao što su n. pr. riža, povrtnjarstvo, industrijska bilja. Prihod od dve normalne godine pokrio bi čitavu investiciju. Kako je danas Sinjsko polje pristupačno tek dva meseca u godini, nema vrednosti sa strateškog gledišta, dok bi presušeno bilo kadro da primi tako reći čitavu zračnu flotu Jugoslavije.

Presušanjem Sinjskog puta prestala bi emigracija; ljudi nebi bježali od svojih domova, kad bi kod kuće imali dovoljno rada i hrane. Podiglo bi se marvogojstvo, koje je danas na najnižem stepenu. Sinjski kraj ne samo da bi bio kadar da pokrije svoje potrebe, već bi bio kadar da prehrani čitavu Srednju Dalmaciju. Split, koji treba vagone zemaljskih produkata i skupo ih plaća, mogao bi svoje potrebe namiriti jevtinije iz Sinjskog polja.

Molim g. Ministra poljoprivrede, da izvoli i tome pitanju posvetiti potrebnu pažnju. (Odobranje).

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Reč ima senator g. Tomo Jalžabetić. (Nema ga). Onda ima reč senator g. Don Frano Ivanišević.

Don Frano Ivanišević: Kad je govor o poljoprivredi pa kad vidite jednog vašeg druga iz pasivnih primorskih vinogradarskih krajeva da dolazi na ovu govornicu, mislim da se već domišljate o čemu će biti govora. Biće govora, gospodo, o jednom tužnom pitanju, ali kratko, jer ću imati obzira na ovo kasno doba. Jedno tužno pitanje koje se vuče već godinama i još ne vidi svoje konačno rešenje. A da je to pitanje tužno, najbolji je svedok g. Ministar poljoprivrede, koji to takode priznaje u svom štampanom ekspozeu u kome veli: »Najteže stanje je, gospodo, u našem vinogradarstvu. Tu se prilike nikako ne popravljaju, nego se možda još i pogoršavaju, naročito u čisto vinogradarskim krajevima, u Dalmaciji i drugde. Vinska kriza i dalje traje.« Ovo su reči g. Ministra i istinito je rekao. Ja ću se večeras samo na to malo obzreti.

Ja sam ovih dana uživao svim srcem, kao i svi mi koji ljubimo ovu našu zemlju, našu domovinu i želimo njen napredak i njen kulturni razvitak, kada su g. Ministar finansija, pa i g. Predsednik Vlade dr. Stojadinović izkazivali u lepoj utešljivoj slici napredak stanja agrarnih proizvoda naše zemlje, kako je vanredno dobra godina i brojem i prirodom, a naročito sa izvozom i sa cenama, pak kad sam razmišljao kako

je ova godina dala tako obilan rod pšenice, i kako je ta pšenica bila lepo prodana kao i naša stoka i šljive, i kako se svuda to tražilo, ja sam se setio svoje uže domovine Dalmacije i promišljao sam: a šta je od našeg glavnog proizvoda vina? Stoji kod kuće i kuburi. Vi ste čuli te jadikovke i suviše, da su one došle ne do Beograda nego i do nebesa. Pa ipak vidite iz izlaganja g. Ministra da on sam potvrđuje, da se kriza još i pooštrava. Ja imam obzira na kasno doba noći i mislim da je suviše da o tome opširnije govorim, jer vi to već znate. Traži se samo lijek ovoj bolesti.

Vi znate da glavni naši proizvodi: žito, pšenica, dakle žitarice, a pored toga i loza, dakle vinogradarstvo traže toliko truda, novca i troška, ali daju i prilično ploda, naročito specijaliteti u vinu, koje nemaju naše druge pokrajine, obzirom na naše naročito pogodno podneblje, na naše sunce i na našu kulturu, zbog čega je naše vinogradarstvo bez sumnje savršeno. Ali to se vino ne može prodati, pa se mora potražiti uzrok tome zastoju.

Bilo je skupština u Vršcu, Beogradu, Splitu i Šibeniku, na kojima se raspravljalo to pitanje, podnšane su razne molbe, dizani su protesti, dolazile su delegacije i bilo je obećanja, pa se svi čude, kako se ne može naći tome leka. Ne govorim o ovoj godini, u kojoj nije bilo toliko molba, jer ono malo vina što je bilo proda se i popije, nego se traži uzrok, traži se dijagnoza, otkuda ta bolest i da li je izlečiva?

Glavni je bio jedan općeniti glas: ukinite trošarinu na vino, i onda će vino otvoriti sebi lakše put. Ali tu dolaze u obzir drugi interesi, banovine i opštine. Sa strane banovina nešto se kod nas poboljšalo, ali nijedna banovina i opština nije ukinula svoje prihode, samo da otvori put našem vinu. Ima opština, gde je trošarina dva i dva i po dinara, dakle puno više nego što se vino dole prodaje, jer se lani prodavalo po dinar i dinar i po. A sretan je onaj koji dobije tri ili četiri dinara po litru. Dakle, ta trošarina predstavlja glavnu smetnju.

Izgleda, da je Ministru finansija mučno zadirati u interese pojedinih banovina i opština, i ako to spada u njegovu kompetenciju, jer je Ministar finansija po zakonu ovlašćen, da pregledava proračune banovina, koji idu njemu na odobrenje. (**Ivan Pucelj:** On odobrava banovinske budžete). On odobrava banovinske budžete, ali oni nemaju obzira da uklone tu glavnu zapreku, jer tu stoji most, preko koga ne možemo preći.

Da spomenem samo Gradsko poglavarstvo u Zagrebu. Ono ima ništa manje nego 22 miliona dinara na godinu prihoda od takse na vino u svome budžetu. Svaka banovina i ustanova gleda da svoje finansije uredi, i ja se tome ne čudim. Ali, ja sam slobodan da večeras zamolim g. Ministra, u čiju dobru volju imam sasvim pouzdanja, da bi uzeo tri leka, kojim bi omogućili vinu veću produ i veću korist za proizvođače, te da ne kukaju više.

Neprijatelj je našem vinu jedna loza, hibridna loza ili »direktor«, koji je zakonom zabranjen, jer su lečnici znanstveno konstatovali, da je taj »direktor« škodljiv za zdravlje. Svakako to vino mnogo konkuriše. Na snazi je zakon, ali vrši li se taj zakon i zamenjuje li se ta loza, to će najbolje znati g. Ministar poljoprivrede, jer je taj »direktor« veliki neprijatelj našem vinu.

Što se tiče drugog leka, za koji ne znam da li je usvojen od strane Ministarstva poljoprivrede, ali koji

bi zadovoljio naše vinogradare na Primorju, taj se sastoji u tome, što bi se izvršila raspodela naših krajeva u reone, o čemu su malo pre vrlo lepo govorili g. Nemeč i neki drugi. Treba poštovati zakone prirode. Priroda je svakome dala i odredila njegov udeo. Potreba te raspodele bila je zaključena na više skupština naših vinograda, kojima sam i ja prisustvovao, jer je vinogradarstvo za nas životno pitanje, kao što je za vas životno pitanje pšenica ili stočarstvo. Dakle, taj drugi lek bio bi u tome, da Ministarstvo poljoprivrede izda naredbu, da se naša zemlja razdeli prema onome kakvu je kulturu sama priroda odredila pojedinim krajevima. Naši brdoviti krajevi su pogodni za odgajivanje loze i masline, za žitarice mi nemamo nikakve zemlje. Mi imamo svega 120.000 hektara oranice i one mogu dati u najboljoj godini hrane svega za 2 do 3 meseca, a godina ima 12 meseci. Sve na stranu, ali kruh je glavna hrana, a mi ga nemamo, nego ga moramo dovoziti iz vana.

Na skupštinama naših vinogradara zaključeno je, da se dopusti sadenje loze samo u onim krajevima krševitim, bregovitim, gde se ne može gajiti druga kultura, a da se gajenje loze ne dopusti u ravnicama gde se mogu gajiti kulturna žita. Može neko da kaže: zašto je potrebno to ograničenje? Digla bi se možda vika; zašto ja ne mogu da posadim na svome zemljištu ono što ja hoću? Ja shvatam da je Ministar poljoprivrede kao majka domaćica u jednoj kući, koja deli pogaču pravično, svakome onoliko koliko to ona oce- ni da je pravo. U ekonomskom pogledu, pravilna i pravična raspodela dobara prema onome kako je to priroda odredila, to je vrhunac domaće pametne politike. Treba razdeliti i dati svakome ono što mu je priroda odredila. Onde gde rodi žito treba ustegnuti sadenje vinograda ili bar da se ne daju nagrade za takve nasade. Kad bi se to prepustilo samo onim krajevima koji su određeni prirodom za takvu kulturu, onda bi se postigla neka ravnoteža. Načelo je zdravo i njegovo sprovođenje treba prepustiti g. Ministru. Raspodela naših proizvoda, to je vrhunac naše ekonomske politike.

Treći lek bi se sastojao u tome, što bi se svi oni, koji patvore vino imali da podvrgnu jednoj strogoj kontroli. Zdravoj trgovini sa pravim vinom najviše štode falsifikovana vina. Ljudi ne idu za vrsnoćom vina, nego za cenom, a oni koji patvore vino daju ga uz nisku cenu i to kvari cenu našem pravom dalmatinskom vinu. U mesecu avgustu prošle godine izvršena je jedna anketa u Zagrebu pod predsedavanjem bana Savske banovine. Tu se konstatovalo da je zaplenjeno mnogo patvorenog vina. Određena komisija je pronašla, da je samo u tri meseca u Zagrebu prokrijumčareno 6.000 hektolitara nezdravog vina od loze »direktor«. To je sve zaplenjeno i proživeno, jer su lečnici dokazali, da je to vino nezdravo. Dakle, ne samo da to smeta zdravoj trgovini sa pravim vinom, nego štodi i zdravlju. Kad bi se ta kontrola strogo vodila, kad bi se kultura loze tako raspodelila, kako je tu želju izrazio ogroman broj naših vinogradara na deset njihovih skupština, i kada bi se zabranila kultura loze zvane »direktor«, ja mislim da bi se nešto olakšalo našim vinogradarima. A g. Ministar finansija bi mogao učiniti neke olakšice glede taksa i trošarine na vino.

Gospodo, vina ima svuda u našoj zemlji, jer svi naši krajevi gaje lozu i troše svoje domaće vino. Ali, ima jedan naš specijalitet koji je sasvim zanemaren, a to je ulje. Mi trošimo na stotine i stotine miliona,

mislim 200—300 miliona na ulje koje uvozimo iz Grčke i Italije, a mi imamo podneblje i teren sasvim zgodan za gajenje maslina. Ja ne znam tačno, i biću harran g. Ministru poljoprivrede ako me ispravi, ako nešto netačno kažem, ali mislim da za ovih 18 godina nijedna maslina nije zasadena na terenu Jugoslavije. Ja sam pratio ove stvari, jer sam bio u raznim društvima i na čelu nekih ustanova, i mogu vam reći, da je ranije svaki kotar u Dalmaciji imao svoj rasadnik maslina. U Arbanasima kraj Zadra imali smo veoma finih maslina. Godine 1896 bila je izložba ulja, na kojoj je bilo ulja iz Francuske, Španije, Grčke i sa svih strana sveta, ali naše ulje je odnelo prvu premiju i svojom gustoćom i svojom masnoćom. Zašto da mi uvozimo sa strane maslinovo ulje, kad možemo trošiti naše domaće? U Crnoj Gori, na Primorju, nazad 30—40 godina, nijedan se mladić nije mogao oženiti ako nije posadio i uzgojio nekoliko maslina. Ja nisam bio u Baru ali sam čuo, da u Baru i uopšte na crnogorskom Primorju ima mnogo maslina. Svaki mladić tamo morao je dokazati koliko je maslina posadio, da bi se mogao oženiti. Tako je bilo i pod Mletačkom republikom, za vreme njene vlade u Dalmaciji. Međutim, za prošlih 18 godina nijedna maslina kod nas nije zasadena. Ljudi kažu: nemamo dotacije. Oni u Beogradu su nam sasvim izbrisali stavku za tu dotaciju.

Gospodo, ja sam malo pre, govoreći o budžetu Ministarstva saobraćaja spomenuo jednu stvar glede našeg izvoza, ali hoću da je ponovim. Nisam ja od onih ljudi koji sve očekuju od Vlade. Više puta vladina potpora ubije energiju pojedinih ljudi i učini više zla nego dobra. Ali, kad se ta energija probudi u čoveku, onda treba da dode državna pomoć, da tu energiju podrži i učini je uspešnom i efikasnom. Meni se srce oveselilo kada sam ovih dana video 60 vagona naše cvetače, našeg karfiola, kako ide za Hamburg i čak do Švedske i Norveške. Došao je neki trgovac iz Londona koji hoće da kupi još 50 vagona. Zašto ne bismo to pomogli? Ja sam uputio apel g. Ministru saobraćaja, da se pogodnim tarifama što više omogući i olakša naš izvoz karfiola. Od Splita do Trogira računa se da ima posadeno oko 2 miliona cvetača karfiola. Ima ih velikih i malih. Bilo je pravo čudo kada su videli jednu glavicu karfiola od 16 kilograma težine. To su specijaliteti našega Primorja, koje treba proizvoditi, jer, gospodo senatori, ja mislim da treba gajiti ono što i sama priroda pogoduje, a to je loza i maslina. To su dva produkta koja kod nas sasvim dobro uspeavaju, dok za ostalo nema prirodnih uslova.

Gospodo, naš seljak je još uvek patrijarhalan i nepoverljiv. Istom onda kada vidi da je nešto dobro, on na osnovu svoga zdravog kriterijuma ide za tim i prihvata ono što je dobro. Pre rata smo imali takozvanih putujućih učitelja-agronoma. Svake nedelje dolazio je putujući učitelj a bilo ih je 12—13 koji su dobijali samo putne troškove, i lepo je bilo videti kada župnik svrši misu, dolazi učitelj i pokazuje seljcima kako treba da se nasade stabljike. I sama školska zgrada imala je mali nasad, a kroz ovih 15—20 godina, gospodo, ja ni jednog putujućeg učitelja nisam video na selu. Kada sam pitao za razlog, odgovorili su mi da nema dotacije. Ovi učitelji nisu samo za to da budu u kancelariji, nego oni treba da više idu na teren.

Dalje, gospodo, ja sam ovih dana primio jednu molbu, koja će ići na Ministarstvo, a ja sam ju sa svoje strane preporučio. Radi se o ovome: Između Splita, Knina i Sinja nalazi se jedna mala čisto zagorska općina Muć, u kojoj su vrlo talentovani ljudi, pra-

va dinarska rasa. Oni su se pobrinuli da kupe jedno lepo imanje od 20 hektara, koje je bilo vlasništvo nekih plemića, da bi na tome imanju osnovali jednu uzornu stanicu kako bi seljaci mogli da dođu da vide svojim očima kako tu sve lepo uspeva i da imadnu od toga neke koristi. I, gospodo, oni nisu mogli ništa dobiti, jer banovina nije imala za to potrebnih kredita. Radilo se o svega nekih pola, do najviše jednog miliona dinara, i ja se bojim kada to dođe sa Banovine na Ministarstvo, da Ministarstvo, gledajući samo suve brojke, neće odobriti, a to bi bila velika šteta.

Gospodo, ja sam lanjske godine u Livnu, u zapadnom kraju Bosne, pažljivo razgledao poljoprivrednu stanicu. A, gospodo, Livno je bilo mesto hajdučko i poći u Livno značilo je staviti glavu u torbu, a danas možete da dodete u to mesto za dva sata iz Splita. Pa, gospodo, kada sam video, u tom starome mestu jednu poljoprivrednu stanicu, ja sam se zadio što tu sve imade da se vidi, — sve što najbolje može biti. Tu imate čitavu mlekarску industriju, tu imate oko 14 trgovaca koji na tome rade, koji su bili u Tirolu i na tome poslu se usavršavali. Pa kad naši ljudi sa Primorja dođu tamo, svako odatle ponese po jednu lepu uspomenu. To vam je jedna vrlo napredna škola, koja ima vanredno spremnog direktora stručnjaka. I ja bih želeo da gospodin, Ministar pomogne našem Zagorju — gde ima mogućnosti da se narodna energija probudi i gde živi naše najčistije zagorsko pučanstvo — podizanjem jedne takve stanice i škole za čije podizanje svi troškovi, mislim ne bi izneli više od 500.000 dinara.

Eto u Kninu imamo takode jednu stanicu, koja pokazuje vrlo lep uspeh i napredak kod seljaka. Ja mislim kada bi imali više takvih stanica, da bi to vrlo dobro bilo, i stoga molim g. Ministra, da tom pitanju pokloni što više pažnje.

Gospodo, povelala se je ovde riječ i o razdiobi zemljišta. To je nesumnjivo jedno veliko pitanje. Ja se sećam bivšeg pokrajinskog dalmatinskog sabora u Zadru, u kome je bilo svega 40 ljudi, a krediti su bili vrlo ograničeni i mali. Dalmacija je još za vreme austrougarske monarhije uvek smatrana kao pasivan kraj, pa ipak je za tu malu zemlju, koja nije mogla plaćati velike poreze, bilo dosta urađeno. Sećam se jedne knjige, koju je napisao neki Boreli 1868 g. o razdiobi zemljišta. Kao što vidite još onda se na to mislilo, dok se u našoj velikoj državi nije o tome još ništa ni mislilo ni uradilo. Ova zapuštena brda, gospodo, to je ipak teren na kome bi se moglo nešto uraditi, kao na pr. mogla bi se višnja i drugo voće odgajiti. Stoga bi trebalo nešto učiniti. Tu ima oko 400 hiljada hektara, pa da se to nekako razdeli, da ljudi obraduju kao svoju zemlju. Kao što rekoh za vreme stare uprave u Dalmaciji taj mali pokrajinski sabor učinio je nekoliko pokušaja u tome pravcu, i mi vidimo da u onoj takoreći Sahari ima po nešto zagrađene zemlje koja se gaji, i to je sve učinjeno iz doba kada je Dalmatinski sabor na tome radio. Mi smo danas u mnogo boljem položaju i finansijski mnogo jači te bi mogli nešto u tom pravcu učiniti, a uverili bi se brzo, da bi nam to donelo bogate plodove.

Neću da vas duže zamaram i da govorim o verešiji. Ja smatram da sanacija naših zadruga dolazi kao posledica pitanja likvidiranja seljačkih dugova. To ide jedno za drugim i g. Ministar je vrlo dobro učinio i učiniće što ulaže truda za saniranje Zadrugnog saveza u Sarajevu, Zagrebu i Splitu, jer je zbilja po-

trebno da se naš seljak pomogne, da mu se omogući da svoje dugove isplate na vreme, a zadruge su bile taj kanal i taj put, kojim se najbolje može izvršiti razduženje seljaka. Samo sam ja mišljenja, da pored Zadrugnog saveza treba da se sanira i Zadrugna banka u Splitu. Ako se to nebi sprovelo, bojim se da ćemo radi toga porušiti i onaj zadrugarski zanos koji smo primili od Čehoslovaka.

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Gospodine govorniče, upozoravam Vas da je Vaše vreme proteklo.

Don Frano Ivanišević: Molim, molim, već sam završio. To su moje napomene i ja nemam ništa drugo da kažem pošto imam potpuno poverenje u g. Ministra poljoprivrede i verujem da sa odličnim znanjem vodi svoj resor, pa ću glasati za budžet Ministarstva poljoprivrede.

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Ima reč senator g. Ivan Pucelj. (**Toma Jalžabetić:** Molim za reč). Vi ćete na kraju govoriti. (**Toma Jalžabetić:** Zašto na kraju? Ja nisam bio ovde i bio sam sprečen da govorim. Da li Senat dozvoljava da ja govorim? Ja sam pitao g. Potpredsednika a on je rekao: »pitajte Senat, ako dozvoli!« — Predsedavajući zvoni).

Reč ima g. senator Pucelj.

Ivan Pucelj: Gospodo senatori, juče, kod pretresa budžeta Ministarstva unutrašnjih dela, otišao sam kući zbog nekog hitnog posla i to mimo reda koji inače podržavam, pa nisam čuo svršetak debate oko Ministarstva unutrašnjih dela. Maločas sam pročitao današnji broj „Slovenca“, organa prijatelja g. Korošca iz Ljubljane. Tamo stoji, da sam ja juče kod Ministarstva unutrašnjih dela govorio, a da mi je na ovo odmah odgovorio moj senatorski drug g. dr. Đura Kotur. Čast mi je ovde konstatovati, da ja kod Ministarstva unutrašnjih dela nisam govorio i da prema tome naš senatorski drug i naš sekretar g. dr. Đura Kotur meni odgovoriti nije mogao. Finesa je utoliko veća, da je morao izvestilac „Slovenca“ sigurno znati da će meni g. Kotur odgovoriti, a vidite, ja nisam uopšte ni govorio pa mi odgovoriti nije mogao, što dokazuje da se g. Kotur po želji i uputstvima neke druge gospode pre toga spremao, ako je nešto uopšte odgovorio, da odgovori ne na moj jučerašnji govor nego na moj prvi govor u načelnoj debati ili na moj govor u debati Ministarstva prosvete (**Fran Smodej:** Ja mislim da je ovo resor Ministarstva poljoprivrede!) Jeste, ali ja nisam hteo da se javim radi ličnog objašnjenja nego sada o tome govorim (Glasovi sa leve: Ko predsedava sednici? Da li Fran Smodej?) Ja sam se onda kod neke gospode kolega raspitao šta je govorio g. Kotur pa mi je rečeno, da je on mnogo govorio o političkim prilikama u Slovenačkoj, a pošto znam da on o tome predmetu zna isto koliko o Afganistanu ili o Madagaskaru, ja mu ne mogu ukazati čast da o tome sa njim polemishem.

Nadalje sam čuo, da je g. Kotur počeo razračunavanje sa svojom nekadašnjom strankom, a osobito sa svojim bivšim klubom, i stoga zaključujem, da je u prvom redu kod razračunavanja sa svojim bivšim klubom on pre svega uredio blagajnička pitanja i da je svoj odnos prema klubu i njegovoj kasi uredio, pa ako je tako, onda njemu moja hvala. (**Jovo Banjanin:** Gospodine Potpredsedniče, može li biti sednice kad nema ni jednog sekretara? Ko prati tok sednice? Gde su sekretari?)

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Sad je izašao g. Kotur napolje.

Ivan Pucelj (nastavlja): Pošto je moj običaj da ja nikada nikome, a ne samo klubu, ne ostajem dužan, to sam morao i to da kažem, da smo tako na čistom i jasnom.

Gospodo, zadrugarstvo je najpodesniji oblik za sve one sitne privrednike koji se nalaze u materijalnoj nevolji. Valjda nema nijedno drugo sredstvo koje bi se moglo tako uspešno upotrebiti za materijalno i moralno podizanje najširih masa naroda kao što se to može učiniti zadrugarstvom. Ovo je iskustvo stečeno po čitavom svetu, što dokazuje i ogroman napredak zadrugarstva. U celom svetu ima već preko 300.000 zadruga sa više od 160 miliona zadrugara. To je svakako jedan fakat pred kojim niko ne sme da zavrta oči.

Takode kod Jugoslovena je na zadrugarstvu mnogo radeno. Naš najčuveniji zadružni trudbenik je Mihailo Avramović, otac srpskog zemljoradničkog zadrugarstva. Ali još davno pre njega počeli su kod Slovenaca braća Vošnjak stvarati kreditne zadruge Šulce-Delićevog tipa. Prve moderne kreditne zadruge ustanovljene su kod Slovenaca godine 1872 i 1873. Te godine dobili smo prve takve zadruge u Ljutomeru, Šent Jakobu u Rožu — to je u Koruškoj — i u Mozirju. Međutim, prvi jugoslovenski zadružni savez osnovao je Mihailo Vošnjak godine 1883 u Celju pod imenom: »Zveza slovenskih posojilnic«. Posle njih dolazi pok. dr. Janez Krek, koji je počeo raditi na razvijanju seljačkog zadrugarstva. Pa i u ostalim pokrajinama našli su se ljudi koji su počeli zadrugariti iz ljubavi prema onom siromašnom narodu, i iz ljubavi prema onima koji su se nalazili u nevolji.

Interesantno je ovo: zadružni pokret Mihaila Avramovića ima čisto nacionalno i socijalno obeležje. Isto važi i za pokret braće Vošnjaka. Dr. Krek je bio prvi koji je počeo razvijati zadrugarstvo sa čisto partizanskim ciljem. On je hteo da pomoću zadrugarstva u prvom redu koristi svojoj klerikalnoj partiji. Time je on naneo zadrugarstvu veliku štetu, pošto je danas opšte priznato, da partizansko iskorišćavanje jednoga tako plemenitog pokreta znači za samo zadrugarstvo veliko zlo. Nikada zadrugarstvo ne sme da služi partijama. Ako to radi, onda može proći samo tako, kako je prošlo zadrugarstvo dr. Kreka, kome posle njegove smrti stoji na čelu dr. Korošec.

I sa ovoga principa, gospodo senatori, ja koji sam sigurno imao posle rata jakog uticaja na Zvezu slovenskih zadruga u Ljubljani, nikada nisam kao aktivni političar u tim upravama zauzimao ni jedno vidno mesto, jer sam smatrao, da mi političari treba da prepustimo ovakva mesta ljudima koji ne stoje u prvim redovima političkim i koji nisu politički pronsirani.

U Jugoslaviji ima danas preko 8.000 zadruga, ne 7500 kako reče maločas g. Ministar Đorđević, od kojih spada u red seljačkih zadruga preko 90%. Zadrugara valjda ima već blizu 1 mil. Iz ovih cifara jasno se vidi, da taj pokret predstavlja u našoj zemlji jedan važan faktor, o kome treba ozbiljno voditi računa. U prvom redu treba o tome da vodi računa Ministarstvo poljoprivrede: prvo zbog toga, što oko 90% našeg zadrugarstva pripada seljaku, a drugo radi toga, što se moderna poljoprivreda bez zadrugarstva uopšte više ne može zamisliti. Naročito važi to za našu zemlju, gde je poljoprivreda oličena u sitnom i srednjem posedu, koji predstavlja najpodesniji elemenat za zadrugarstvo.

Ono što je malopre govorio naš kolega g. dr. Fraješ nije tačno, i po posleratnoj statistici u Nemačkoj dokazano je, da najveći procenat od većine proizvodnje seljačkog poseda ima takozvani srednji posed, a u Nemačkoj važi kao srednji posed onaj koji ima 13 do 16 hektara. (Obraćajući se prema g. Savi Ulmanskom): Dali dobro znam, gospodine profesore. Za vreme rata pokazalo se, da se baš kod ovakvih seljaka moglo najviše rekvirirati i žita i drugih stvari potrebnih za ishranu. Dakle, taj srednji posed daje od svog rada najveći plus i industriji i varošima, a s druge strane proizvodnja na jednom ovakvom posedu je najjeftinija, pošto se obično obrađuje radnom snagom jedne porodice, koja uz to sve čuva i svojim radom poboljšava, i u svemu je mnogo skromnija i sa malim zadovoljna.

Kreditno zadrugarstvo je stožer celokupnog našeg zadrugarstva. Ono je u našoj zemlji ubilo novčano zelenaštvo. Dok nije bilo kreditnih zadruga, naš seljak je plaćao za kredit 30% pa na više. Zelenaška interesna stopa išla je vrlo često čak i do 120%, dinar na banku mesečno, pa i na više. Te kreditne zadruge onemogućile su rad zelenašima i one su kod seljaka u celoj Jugoslaviji radi toga smatrane kao jedna velika dobit. Svakako bi bila dužnost sviju pravih patriota i sviju prijatelja seljaka da ove korisne ustanove, ove toliko korisne kreditne zadruge čuvaju i očuvaju. Šta se međutim, događa? Dogodilo se da najpozvaniji faktori sasvim mirno dozvoljavaju uništavanje seljačkog kreditnog zadrugarstva. Svi pravi zadrugari bez izuzetka misle naime, da je Uredbom o likvidaciji zemljoradničkih dugova seljačko kreditno zadrugarstvo u našoj zemlji potpuno uništeno. Ovako se pre svega govorilo čak i od najboljih prijatelja g. dr. Korošca na poslednjoj skupštini Glavnog zadružnog saveza u Kraljevini Jugoslaviji, gde je g. dr. Korošec predsednik. Ovako govore ljudi iz sviju saveza seljačkih zadruga u Jugoslaviji, pa i iz Zadružne zveze u Ljubljani, gde je isto tako predsednik g. dr. Korošec. Kad dakle prijatelji g. dr. Korošca govore da je seljačko kreditno zadrugarstvo uništeno zbog Uredbe o seljačkim dugovima, onda na stvari svakako mora biti mnogo istine. I još jedna stvar: ako se žale zadrugari van Dravske banovine, van Slovenije, u koliko više moraju se onda žaliti zadrugari iz Slovenije, koju danas u Vladi predstavlja g. dr. Korošec, Kreditne zadruge u Sloveniji naime nemaju samo dužnike, nego one imaju takode mnogo ulagača, a svi ulozi u tim zadrugama iznose 1 milijardu i 411 miliona dinara. Likvidacija zemljoradničkih dugova treba da se svrši za 12 godina. Dobro! Seljački dužnik platiće svoje dugove u roku od 12 godina. A da li će i ulagači čekati 12 godina na svoje uloge? Jasno je, da neće. Pošto, međutim, zadruge neće biti u mogućnosti da ranije odgovore svojim obavezama prema ulagačima, to će, razume se, kreditne zadruge potpuno izgubiti poverenje ulagača, a to na štetu seljaka. Tako se kod nas vodi seljačka privredna politika!

Zašto nije g. dr. Korošec i zašto nije g. Ministar poljoprivrede, koji isto tako spada u red takozvanih zadrugara, zašto oni nisu nešto više vodili računa o seljačkom kreditnom zadrugarstvu u momentu kada se radilo na donošenju Uredbe o seljačkim dugovima? Oni su dozvolili, da se zadruge tretiraju tačno onako kao što su tretirane razne zelenaške banke, iako je u dosadašnjem radu bila ogromna razlika između zelenaških banaka i seljačkih kreditnih zadruga. Jer, kao što sam rekao, zelenaške zadruge naplaćivale su

kamatu po 30—40%, a mi radeći altruistički na terenu, u Slovenačkoj, mi smo davali od uloga 5% a pozamjmljivali po 6%, a možda u poslednje doba po 7%. Zašto nisu tražili za kreditne zadruge jedan drugi, jedan pravedniji režim? Zašto nisu to tražili? Ima samo dva razloga, sa kojima se može objasniti ova zagonetka: ili je po sredi savršeno nepoznavanje stvari ili pak još nešto mnogo gore. Trećega razloga nema! Čuli smo ovde neke kako bih rekao maslinove grančice, koje je golub doneo Noju u barku, ima tu nekih glasova, koji bi imali da bude nadu, da će se pokušati spasiti naše zadrugarstvo (**Fran Smodej**: Mi na tome odavno radimo!) Pa ništa drugo ja nisam ni tvrdio nego da ste sve ovo, protiv čega smo se žalili, uradili. (**Fran Smodej**: A vi niste imali kuraži, da rešite pitanje seljačkih dugova. Kad bi to bilo lako, odavno bi vi to uradili!) Ukoliko sam ja oko toga saradivao, ovde su neki govornici utvrdili, a još više u Narodnoj skupštini, gde su bili malo govorniji od ove gospode ovde, da je bila poljoprivredna kriza u našoj zemlji na vrhuncu 1932 godine, pa onda ja kao član tadašnje vlade bio sam prinuden pristati na to, da smo obustavili egzekuciju seljačkih domova. To smo u ono doba morali učiniti. Gospodin kolega Smodej kaže: „Niste imali kuraži da to pitanje definitivno rešite”. (**Fran Smodej**: Odgadali ste ga od godine do godine!) Ne, mi nismo imali kuraži, ali vi ste imali kuraži. I zbog toga mi imamo danas ovakvo stanje! Jer mi smo bili toliko ozbiljni, da smo znali, da se ovakva pitanja ne lome preko kolena, a naročito ne onda kad je privredna kriza na vrhuncu. Mi smo čekali da vidimo, kuda će se sa krizom, i kakvi će rezultati biti pa onda kao savesni i ozbiljni ljudi da donesemo rešenje. Međutim, ja sam odavno, (obraćajući se prema g. Franu Smodeju) gospodine kolego, otišao i tri godine ne snosim nikakvu odgovornost. Ja bih mogao po receptu, koji su u našem političkom životu propisali gospodin Pretsednik Vlade Stojadinović i gospodin Ministar unutrašnjih dela Korošec, da se uopšte odrećem ma kakvih odgovornosti, pošto ja nikad nisam bio Pretsednik Vlade, sa istim pravom, sa kojim se odrekao političke odgovornosti gospodin Stojadinović za Vladu gospodina Jevtića, onaj g. Stojadinović, koji je čak finansirao izbore protiv tolikih žalbi, koji je govorio, — ja sam ga slušao na radiu u Ljubljani — na Jevtićevom zboru u Zagrebu, a to je interesantna činjenica, a gospodin Korošec ni najmanje neće da odgovara za ove, kao što se „Slovenec” izražava, najcrnje dane u našoj istoriji, za dane koje je proveo u diktatorskoj vladi. (**Fran Smodej**: Ako to nije cinizam, ja ne znam šta je cinizam. On je tada bio u konfinaciji. Stidite se toga akta o konfinaciji! — **Jovo Banjanin**: U državni sud za zaštitu države imao bi da ide! A Vi ste za vreme te konfinacije sedeli u Presbirou. — **Fran Smodej**: Ja sam tamo radio za dobro naroda i države, ja sam mnoge stvari sprečio!)

Potpretседnik Milan Simonović: Molim Vas, gospodo, da čujemo govornika.

Ivan Pucelj (nastavlja): Gospodine Pretsedniče, ja molim da mi ne ubrojite u moj govor ovo vreme ovih upadica, pošto sam ja nevin. Ali ja samo mogu da zablagodarim kolegi g. Smodeju što on govori. Vi ste, gospodine kolega, govorili nešto o cinizmu i o drugim stvarima. Ja konstatujem da mi je zgodno kad činite upadice, prvo zbog toga, da se malo odmorim, a posle da Vam malo pružim prilike da upotpunite svoje kvalifikacije za izvestioca. — Smeh. —

(**Fran Smodej** prigovara). Pa šta ja mogu? Ja ne mogu ni sa upadicama da napravim g. Smodeja duhovitijim nego što se je rodio!

Ja Vas, Gospodine Ministre, visoko cenim i smatram da ste u ovoj Vladi najbolji, ja to javno kažem; ako biste pristupili poboljšanju i spasavanju ove teške situacije, onda Vam kažem ovo: Nemojte nikako sa polovičarstvom. Ako Vi ne promenite uredbu za područje zadruga da mesto bonova date gotove pare, Vi tu ništa niste učinili. Više o tom pitanju neću da govorim. G. Ministar je dobar i pošten čovek, i ja mu to priznajem, i da je on sam, možda bih mu izglasao poverenje, ali ima drugova, zbog kojih to ne bih mogao nikako učiniti.

Kad bih ja, Gospodine Ministre, hteo da budem zloban ili nelojalan ili da se udvaram t. zv. ljudstvu, ja bih mogao na primer u ovom tonu da govorim: „Slovenačko pitanje... formalno smo slobodni u narodnom i jednakopravni u socijalnom i privrednom pogledu: Ali samo prividno, jer su stvarno neke koterije, pod maskom državnog centralizma i narodnog unitarizma sebi olakšale rad u tronarodnoj državi time, što su jednostavno negirali volju i slobodu Hrvata i Slovenaca i prezirale njihove etičke i kulturne posebnosti.

Ove koterije bile su od svoga početka u svojoj dubini samo velesrpski orijentisane što dokazuju sve najvažnije ustanove, koje su primile velesrpski značaj. Srpska je vojska, srpski su šefovi svih Ministarstava, srpska je policija, srpski je tajni štab svake upravne centrale i uopšte nema važnijeg mesta koga ne bi zauzimao Srbin ili ga bar kontrolisao! Najvažnija i za sve Slovence i Hrvate najsudbonosnija je činjenica, da zbog centralizma drže Srbi u svojim rukama svu privrednu snagu.

Srbi su prečane svesno izmoždali, posle 18 godina nalaze se Slovenci, Hrvati i prečanski Srbi na ivici privredne propasti. Novac neprestano teče u Beograd, a natrag se vraća jedva treći deo. Sve to se dešava još i danas. Živeli smo suviše dugo u patriotskoj iluziji, da je bilo slovenačko pitanje rešeno 1918 godine. Posle pada strašne diktature, otvaraju se sve više oči i svaki koji voli Jugoslaviju zna, da je hrvatsko pitanje takode i slovenačko i da sačinjavaju oba dva u suštini samo srpsko pitanje”.

Vidite, tako bih mogao ja da govorim. Ali ja tako ne radim, gospodine Ministre. To je jedan primer onih izveštaja prijatelja i dokaz njihove iskrenosti i lojalnosti. To je napisao „Tord” 6 februara 1937 godine. Zamislite se u to, pa da vidite u kakvom društvu sedite, da vidite koliko vam je predan vaš saveznik.

Da ne bi kasnije došao kakav cinizam na mojoj strani, pa da ne bi možda rekao: pa taj „Tord”, to je neki tiskovni otek, to su ljudi drugog ili trećeg ranga, onda se obratite meni, jer ja sve originale čuvam, pa će se onda videti, naročito u pasusu gde piše o budućem radu one konferencije u Atini, dakle u pasusu koji izdaje sve pisce za koje se može utvrditi na osnovu toga članka da ne mogu biti niti dva koraka daleko od ličnosti g. dr. Korošca.

Ali ja to kažem kao primer. Ja Vas poštuju, gospodine Ministre, ja sam iskren i lojalan, ja nisam Janus sa dva obraza, nego govorim istinu pa mi možete verovati.

Gospodo, g. Ministar za ovo ne odgovara, jer to nije u njegovom resoru, a morao bi na ovo što ću

sada ukazati imati nekoga uticaja. Tako da spomenem Poljoprivredno odeljenje u Ljubljani. Čim je došao ovaj novi režim, to je Poljoprivredno odeljenje tako razjurenjeno kako čini vetar sa pepelom. Ništa nije ostalo, akoprem gospoda ne raspolažu sa nekom ekipom u toj struci, koja bi mogla zauzeti ovo mesto, pa su se morali pomagati i inženjerima bez ispita, koji su čak postali i šefovi odeljenja. Vi poznate te ljude. Naprimera, Zidanšek vrlo je stručno lice, niko mu ne može ništa prigovoriti, jer je dobričina i poštenjačina, a da nije stručno lice ne bi ga imali u Ministarstvu i ne bi ga slali za šefa poljoprivrednog odeljenja u Banja Luku. I što je najinteresantnije za naše prilike i za dokaz moje teze, o kojoj sam govorio u načelnoj debati, taj inženjer Zidanšek je uz to vrlo pobožan i bigotan čovek. On ne bi propustio ni jednu nedelju da ne ide u crkvu na službu Božiju. Ali vera ne može spasiti nego samo kuglica. Možeš da živiš kako hoćeš, ako si naš, onda si naš, a ako nisi naš, onda si obična propalica. **(Fran Smodej:** Nije isto klerikalac i pobožan!) Ja to nisam rekao. On stalno operiše s time, kako ja nikada istinu ne kažem, kako ja izvrđavam, a zaboravio je da je meni i g. dr. Krameru rekao da lažemo, dakle upotrebljavao je reči za koje, mislim, da nisu parlamentarne i za koje bi ga g. Predsednik ukorio da je čuo. Ali ja i g. Kramer smo to ostavili pa čak i upadicu u stenografskim beleškama, da ostane dokaz sramote i za buduće.

Dakle, razjurili su tako nemilosrdno, kao n. pr. inženjera Sadara i Vernika, da su tako upropastili i osiroteli to odeljenje u Ljubljani, da nisu imali za ljubljanski radio, koji je u njihovim rukama, ni jednoga predavatelja punih tri meseca, koji bi mogao da održi neko predavanje. A zbog čega? Zbog toga što su ih mrzeli. Isto su radili sa sreskim referentima, onim mladima koji su jedva izašli iz škole, za koje se ne zna da li tačno znaju šta je politika. Tako su sreskog referenta Kopitara u Kočevju tako naivnog i poštenog čoveka, preko noći otpustiti. Zatim sreskog ekonomu u Konjicama i mnoge druge, ja neću da nabram, pošto se kaže: pa to su sitnice. Kad se ide u tako velikim razmerama sa otpuštanjem, to nije sitnica. Za mene nije moral, kad se jednom čoveku učini nepravda! **(Fran Smodej:** Da niste radili onako kada je Jugoslovenska nacionalna stranka bila na vladi, svega toga ne bi bilo!) Kad je Jugoslovenska stranka bila na vladi, nije na priliku u Dravskoj banovini ni iz Dravske banovine premešten ni jedan veterinar. Veterinari su stočarski, marveni lekari, i ja mislim da kod stoke ne treba politike. I kad je klerikalizam pobedio preko cele Slovenije davali su onda stočarima subvencije, i to samo onima koji su bili pristalice klerikalizma. Pa bilo je među nama čestitih, pametnih i kuražnih naših seljaka, koji nisu tražili subvencije. Oni su imali i bez subvencije dobre bikove. Pa ko je od tih gazda dobio subvenciju od toga zemaljskog odbora za svoga bika, taj bik nosio je ime klerikalni bik, a onaj drugi, koji nije dobio tu subvenciju, liberalni bik. (Smeh). Međutim, šta se dešava, gospodo, u Sloveniji, koja ima 26 srezova. U svakom srezu ima jedan veterinar, a 13 od njih premešteno je. Tako su premestili veterinara Rautera, koga Smodej poznaje, u Krk da leči morsku ribu. I taj, — Vi, Gospodine Ministre, niste krivi, pošto su gospoda tražili, a zaista tamo se nalazi Vaš potpis — veterinar otišao je na Krk, da leči morsku ribu **(Fran Smodej:** A ko je došao na njegovo mesto?) Drugi iz Škofje Loke, Go-

ljar, on je premešten u Donji Lapac! A pazite samo gde se nalazi Donji Lapac! Treći je otišao u Bosanski Petrovac, četvrti u Bugojno, peti u Preko, šesti u Gračanicu Vrbaske banovine. Sedmi je premešten u Konjic, osmi u Stolac, jedan u Sarajevo, a jedan na Cetinje. Za toga koji je premešten na Cetinje ja bih upozorio gospodu Crnogorce, jer su se oni za njega zauzimali, ali pošto je čovek vrlo dobar sokolski radnik, onima koji su se zauzimali odgovoreno je, da je on suviše radio za Soko. **(Fran Smodej:** A kako su vaši radili?) Ja konstatujem, da za vreme našeg režima ni jedan veterinar nije gonjen. **(Fran Smodej:** Mi smo ih samo vratili natrag, a vi ste ih bili poslali na sve krajeve sveta!)

Sada ću pokušati da budem bliže srcu g. Smodeja! Samo da mu pomenem pojedine ličnosti. Pomenuću Ravtera, koji je iz Koruške, ispod Dobrača, jedan veliki nacionalni radnik, koji je morao da pobegne, kada smo izgubili Korušku preko gora. Taj čovek se jedva spasao od mitraljeza. Njega vrlo dobro poznaje g. Smodej.

Ja ću ovom prilikom reći g. Smodeju, da je g. Smodej, kao nacionalni radnik u Koruškoj, do početka rata vrlo dobro radio i mnogo radio. I ako će njemu biti nešto dobro posle smrti ubrojano kao zasluga, sigurno će biti iz toga doba. (Glasovi na levisi prema Fran Smodeju: Vidite, kako Vas Pucelj hvali! — **Fran Smodej:** Ne trebam ja njegove hvale!) G. Smodej zna vrlo dobro te stvari. Ja sam bio poslednji Jugosloven, koji je posetio pok. Grafenauera. **(Fran Smodej:** To je bio jedan od mojih najboljih prijatelja, ali Vi, nažalost, niste!) Čekajte, g. Smodeju, nemojte me smetati! Ja ću apelovati na Vaše srce!

Potpredsednik Milan Simonović: Ja moram da upozorim gospodina kolegu Pucelja da mu je vreme isteklo. (Glasovi na levisi: On govori u ime grupe!)

Ivan Pucelj (nastavlja): Da, ja govorim u ime grupe!

Dakle, opština Brdo je bila poslednja naša granica u Ziljskoj dolini i tu granicu su držali Grafenaueri i nekoliko seljaka. Ja sam bio prošle godine u razgovoru sa ljudima kod Grafenauera i video kakvi su to ljudi, gledao sam čak njihovo „šehvanje“. Čovek bi se rasplakao kad ih pogleda. I jedan između njih je i otac pomenutog veterinara Ravtera. I kad sin jednog tako zaslužnog nacionalnog borca sa naše granice dode u našu zemlju mora se o njemu voditi računa. Ja priznajem da je sin njegov malo temperamentan, po malo liči na mene. **(Fran Smodej:** I na mene!) I na g. Smodeja, ali ne liči na veliku većinu većine! I pošto je on idealan i pošten čovek i tako dobar marveni lekar, išli su čak prijatelji g. Korošca, poznati klerikalci, i molili da se on ne premešta. Ali on nije više u Kamniku. Zašto? Zato što taj mladi čovek, on istina nije tako mlad čovek ali mlad izgleda, bio je već šest godina u Kumanovu, ima oko 20 godina državne službe, dakle ima oko 46 do 48 godina, taj čovek je vrlo dobar, njega vole seljaci, jer on kada se krava teli leži tamo ispod nje, na prostirkama čitavu noć provede, a izjutra, kada je sve gotovo, kada se krava otelila, on kaže seljaku: Ako imaš, daj mi dve banke, ako nemaš, ništa nije ni bilo, — i zato njega vole seljaci. Tako je radio i svi ga vole. **(Fran Smodej:** Osim onih koji su se žalili protiv njega!) Jeste, to je, gospodo, čuveni Nande Novak. Ali Nande Novak je narod u Kamniškom srezu! **(Fran Smodej:** Ko to kaže?!

Jedan čovek nikada nije narod!) G. Nande je tražio da on mora ići i on je morao otići.

Pa ako je morao, pošto nije bio Korošček čovek otići, ja molim g. Ministra da ga vrati u Slovenačku i omogućiti mu drugo mesto da može da živi (**Fran Smodej** upada u reč). Ako me budete izazivali, ja ću Vam i ovo reći. Drugi je po redu Šribar iz Celja. I on je nešto živ i temperamentan, ali pošten i čestit čovek i toliko vredan u svojoj struci da bi ga svako selo, svaki srez tražio. Prema statističkim podacima koje imam, on je održao 423 stručna predavanja. Meni je tačno poznat njegov rad; odkad se vratio iz Južne Srbije i išao je od sela do sela i od župe do župe (**Fran Smodej**: I držao političke zborove!) Za njega su intervenisali klerikalci i seljaci. Ali kad se gospoda zamole, može čovek da kuka i za njega nema samilosti. Znaete kako je! Sa ženom gore, deca u školi, a on siromah u Gračanici gde nema gotovo nikakvog posla.

Isto važi i za dr. Jerini, i Drolca iz Kočevja, koji su glasali za njih kod opštinskih izbora. Drolcu je obećao njegov školski drug g. Krek da će se za njega zauzeti, i za njega je čak molio i kod Kulovca Jože Marinko, moj komšija koji je inače klerikalac. Pa znate kako je on pomogao seljacima. Ja sam ga sam gledao, jer i ja imam jedno lepo imanje sa osam lepih montofonskih krava. Ja sam ga gledao sa koliko je muka lečio zarazu koja je zahvatila stoku, i to stoku sviju seljaka. A seljak je vrlo zahvalan. A kad je seljak zahvalan, onda se zna da je taj čovek zaslužan. Seljaci nisu dali mira g. Ministru, te ga molili da ga ne premesti u Stolac, ali ništa nije pomoglo. Žena i deca ostala su u Slovenačkoj i on ne može da ih vidi. Ako bi hteo da ih poseti, onda mu je najbliže 38 kilometara drumom do Čapljine, zatim železnicom do Metkovića, a onda parobrodom do Splita i onda železnicom do kuće. Kako se na njih gleda dozvolite da vam ispričam ovaj slučaj. Šribar je bio iz Gračanice pozvan na sud u Celje kao svedok povodom kupovine nekih konja. I neki prijatelj g. Korošca kad ga je spazio, odmah se obratio Ministarstvu i odmah je bilo naredeno Sreskom načelniku da ga vrati na dužnost u Gračanicu. On mu je tako i naredio! Vidite, oni su tako daleko išli da se to može nazvati detinjarijom! (Smeh).

Potpredsednik Milan Simonović: Vreme je već da završite govor.

Ivan Pucelj (nastavlja): Samo još jedan trenutak, ne mogu da završim kad mi smetaju. (**Fran Smodej**: Ja mu ne smetam, ja mu naprotiv pomažem!) Dakle, ako su ova gospoda bez ikakve greške i krivice morala u konfinaciju, nije moguće reći drukčije nego u konfinaciju — onda im bar zato treba dati da mogu da žive. Ja znam da su nekoji Ministri i to ljudi bez žene i dece i pored velikih ministarskih penzija, preko 10.000 dinara mesečno, primali za izdržavanje u konfinaciji oko pet i po hiljada dinara iz dispozicionog fonda Ministarstva unutrašnjih dela. Ali, g. Ministre, ako već morate da ih premestite, onda im bar dajte jedno takvo mesto da mogu da vide od vremena do vremena ženu i decu. I ja sam ranije bio tri godine Ministar poljoprivrede pa znam da se to može. Ja sam kao Ministar poljoprivrede svega jednoga premestio, i to onoga koga ste Vi sad premestili u Celje. Taj je imao nemačko ime, zvao se Beifuss, pa se posle prekrstio u Stupar. Njega sam premestio zbog pok. Zurca Josipa, stuba klerikalaca u Dolenjskoj. On je došao sa 30 vaših i 20 svojih seljaka

da bi ga premestio pošto je imao »cesarske tadle«. I ja sam to učinio. Ja Vas molim gospodine Ministre, da gornje ljude vratite da bi bili bliži svojim ženama i deci. Ja svršavam i imam respekta prema prezidiju, prema g. Simonoviću, koji je moja simpatija!

Samo još jedna stvar. U Ljubljani imamo „Kmetijsku družbu” o kojoj je već govorio moj prijatelj g. Kramer. Vi znate da se u sadašnje doba treba da drže seljacima predavanja, kako treba da poboljšaju svoje proizvode, jer to sadanje doba traži. Mi taj aparat imamo. Ali ako hoćemo da istinski i efikasno spremimo i pomognemo seljaka, on mora da poboljša svoju robu i da izdrži konkurenciju sa strane, da bude „konkurrenzfähig”, to je jedna od onih glavnih komponentata. Ali ono što je glavno u današnje doba, jeste osigurati prodaju i izvoz, i mi smo, kad smo videli da „Kmetijska družba” u predašnjoj formi ne odgovara svome zadatku, mi smo je pretvorili u zadrugu, i tako omogućili da je ona počela izvoziti i seno i stoku i svinje i krompir i voće. Mi nemamo pšenice. Počeli smo čak da izvozimo pečurke i lekovito bilje, i ako se dobro sećam imali smo u 1935 godini promet od oko 272 miliona dinara. Ali oni ne daju nikome da živi na našoj teritoriji ako nije njihovog mišljenja, i g. Ban se umešao u zadrugu sa policijom i hteo je da je pretvori u nekakvo društvo, kako je ona bila nekad ranije, i da spreči ono što sam malopre izneo. Ali policija nema prava da se tu meša, jer će tu sudovi da progovore i tu će sigurno pravda da pobedi.

A ja bih molio g. Ministra da se kao zaštitnik za drugarstva za to zauzme, i kada pregovara sa gospodom onko: „Wir Mädels unter uns” — da im iskreno kaže: Hands off! Seljačku zadrugu seljacima! (Pljeskanje i odobravanje na levlci).

Potpredsednik Milan Simonović: Reč ima senator g. Tomo Jalžabetić.

Tomo Jalžabetić: Gospodo, već je vrijeme poodmaklo, ali bumo napeli sve sile kako se bude dalo.

U ekspozeu g. Ministra poljoprivrede čitao sam između ostaloga i to, da će uvesti osiguranje od tuče na plodove i vinograde. Sve što sam mislio više reći, već su gospoda govornici rekli, pak neću da opetujem ono, što su oni već kazali. Navesti ću jedan specijalni slučaj. (**Dr. Josip Nemeč**: Čujmo!) Kad je donesen taj zakon od 10 februara 1931 godine, ja sam odmah predviđao ono, što je danas fakat, pak sam odmah bio spremljeno jednu interpelaciju na g. Ministra poljoprivrede. Naslov te interpelacije, koja je bila upućena Predsedniku Senata, glasi: „Čast mi je predložiti Naslovu da se Zakon, o obveznom obezbedenju usjeva i plodova od grada od 10 februara 1931 godine izmijeni donošenjem zakonske novele, kojom će se zamijeniti riječ „obvezatno” za rečju „dobrovoljno”. Inače u zakonski tekst dalje ne diram. (**Mihaiio Đurić**: Ko hoće, a ko neće ne mora!) Pa naravski, jer je to princip svih osiguravajućih društava. Na ovu moju predstavku dobio sam odgovor od 2 jula 1935 godine. Neću sve čitati u tom odgovoru mi se veli, da će na moju interpelaciju o izmjeni Zakona o obaveznom obezbedenju usjeva i plodova od grada odgovoriti g. Ministar kada pitanje interpelacije bude proučio. Dakle, mijenja se samo jedna riječ pa su za to potrebne duge studije!

Stvar se je zavukla i ta interpelacija nije došla na dnevni red. Ja sam opet opominjao zbog ove interpelacije i dobio sam drugi odgovor od 1 septembra 1935 godine, gde se veli: „Čast mi je izvjestiti

Vas, da je g. Ministar poljoprivrede obavestio Senat, da će na Vašu interpelaciju po dobrovoljnom obezbeđenju usjeva i plodova od grada odgovoriti, kad ista bude stavljena na dnevni red Senata”.

Zatim sam dobio još jedan odgovor putem Pretsjedništva Senata od 30 novembra 1935 godine. Tu se kaže: „Na Vašu predstavku od 1 septembra ove godine u pogledu obaveznog osiguranja useva od tuče tražio sam podatke od Kraljevske banske uprave u Zagrebu i dobio sam odgovor od Zavoda za osiguranje useva i plodova od tuče Savske banovine u Zagrebu koji Vam u prepisu pod /./ dostavljam”.

Ja sam na to odgovorio g. Ministru pismeno: „Najpre Vam hvala na pošiljci predstavke Zavoda za osiguranje useva i plodova od tuče, u kojoj je Zavod istakao razloge kojim brani Zakon o osiguranju useva i plodova od tuče. Time mi je dana prilika braniti moju tezu i volju narodnih masa, jer se Zavod zalaže za veći priliv novca, što je i razumljivo, a ja branim najsiromašniji dio naroda od finansijskog opterećenja”.

Gospodo, to izvješće Zavoda za osiguranje useva malo je opširnije, ali molim za vašu strpljivost da izvolite saslušati. Ono glasi (čita):

„Zavod za osiguranje useva i plodova od tuče Savske banovine — Zagreb.

Predmet: Jalžabetić Tomo, senator iz Đurđevca; Zakon o osiguranju useva i plodova od tuče — izmena. 4 novembra 1933 godine.

Kraljevska banska uprava Savske banovine, Poljoprivredno odeljenje, Zagreb.

Predlaže se sa sledećim mišljenjem:

Zakon o obaveznom osiguranju useva i plodova od tuče od 10-II-1931 godine je jedan od najboljih i po seljaka-poljoprivrednika bez sumnje jedan od najkorisnijih socijalnih zakona, jer se njime zaštićuju, odnosno pomažu tučom postradali poljoprivrednici i uz plaćanje upravo minimalnog i neostvarljivog paušalnog uloga za osiguranje. Ovaj je zakon donešen upravo zato, da se zaštite seljački gospodari od samovolje i izrabljivanja privatnih osiguravajućih ustanova, koje za osiguranje useva i plodova od tuče zahtevaju daleko veće osigurateljne premije, nego što iznosi paušalni ulog, propisan na osnovu spomenutog zakona.

Premije privatnih osiguravajućih društava su tako visoke, da se po mišljenju ovog Zavoda kod tih privatnih osiguravajućih zavoda ne bi moglo osigurati niti 2% svih seljačkih gospodara u Savskoj banovini. Dok je primjerice kod privatnog osiguravajućeg društva „Jugoslavije” kod jednog slučaja u općini Osiječki Antunovac iznosila premija za osiguranje sa svim onim troškovima osiguranja za 541 kat. jutro i 1112 khv. kukuruza din. 44.115.— to bi za tu površinu iznosila paušalna osigurnina po propisima o obaveznom osiguranju usjeva i plodova od tuče samo din. 2.709.— što znači, da je privatno osiguravajuće društvo za istu površinu propisalo za 1.628% veću osigurninu nego ovaj Zavod. — Kod drugih oraničnih kultura ova razlika je još veća.

Da je kod obaveznog osiguranja usjeva i plodova od tuče ovako niska osigurnina moguće je, to samo radi toga, što su obavezno osigurane sve oranice i vinogradi na području Savske banovine, koje su kao takve uvrštene u zemljišni katastar i nadalje radi toga, što ovaj Zavod čitavi fond za osiguranje upotrebljava prema pravilniku isključivo u svrhu isplate otšteta tučom postradalih lica.

Režijski troškovi kod ovakove organizacije obaveznog osiguranja, kakova je provedena na osnovu pomenutog Zakona te Uredbe i Pravilnika o obaveznom osiguranju usjeva i plodova od tuče, jesu vrlo maleni i neuporedivo manji nego bi iznosili kod „dobrovoljnog” osiguranja koje se traži u gornjoj predstavci — i nego to iznose kod privatnih osiguravajućih ustanova.

Svi troškovi oko provedbe obaveznog osiguranja kao što su plate činovnika i službenika Zavoda, kancelarijski troškovi Zavoda, putni troškovi procjenitelja, nadprocjenitelja i kontrolnog osoblja Zavoda, te dnevnice općinskih odbornika iznose godišnje jedva 2,5% od sveukupne propisane osigurnine, dok prema informacijama ovoga Zavoda iznose samo troškovi procjene kod privatnih osiguravajućih društava preko 10% od osigurateljne premije, a da se pri tom i ne spomenu plate nameštenika i drugi troškovi tih privatnih osiguravajućih Zavoda«.

Gospodo, ovde se kaže: 2½% kod njih, a kod drugih 10%, a ne kaže se kolika je glavica u kojoj je taj postotak obračunat, jer bi se tek onda videlo koliki je taj trošak. Ali, doći ćemo i na to.

Dalje se kaže ovo (čita): »Ovi troškovi Zavoda podmiruju se djelomično iz banovinskog budžeta, a djelomično iz kamatovnih prihoda ovoga Zavoda tako da se uopće u Fond pri tom ne dira. Prema tome, jasno se vidi da je posve beztemeljna tvrdnja g. senatora Jalžabetića: da će, za slučaj da se i nadalje ostavi Zakon o obaveznom osiguranju useva i plodova od tuče, ovaj Zakon pogodovati onima koji u Zavodu upravljaju, a seljaku da će isti biti stvarno na štetu. Da je pomenuti Zakon naprotiv samo poljoprivredniku na korist, dokazuje prva poslovna 1934 godina Zavoda, kada je ovaj Zavod isplatio u ime otštete oko 15 miliona dinara«.

Zapamtite, gospodo, ovu svotu, jer će vam ona trebati na kraju. — Zatim se dalje kaže (čita): »Te je, prema tome, sredstva Fonda upotrebio isključivo za isplatu otštete. Od ove otštete dobili su poljoprivrednici samo baš sa područja sreza Đurđevačkog dinara 398.346,50, dok će poljoprivrednici toga Sreza za štetu od tuče u godini 1935 primiti vjerovatno dvostruko veću takovu otštetu. Kada bi se, prema traženju rezolucije odnosi Zakon o obaveznom osiguranju novelom izmjenio — izmjenio utoliko, da se osiguranje usjeva i plodova provede »dobrovoljno«, onda tog posebnog Zakona o osiguranju ne bi trebalo biti, jer se takovo »dobrovoljno« osiguranje može na osnovu postojećeg Trgovačkog zakona provesti kod privatnih osiguravajućih društava, kojih se gledište na obavezno osiguranje, što je naročito interesantno da se podvuče, poklapa u glavnome sa tom rezolucijom«.

Ja sam priložio bio prvaj interpelaciji izvadke rezolucija triju općinskih zastupstava i triju općina, a naknadno sam poslao rezoluciju od 1 septembra, kada smo držali u tom smislu zbor u Đurđevcu, na kome je bilo preko 5.000 ljudi, i svi su jednoglasno bili za to da se to dokine.

Dalje se kaže (čita): »Osiguranje bi kod ovakve vrste dobrovoljačkog osiguranja bilo, kako je napred rečeno, za seljake gospodare upravo nesnošljivo, te bi vrlo maleni broj seljaka-gospodara dao osigurati usjeve i plodove i time bi najveći broj poljoprivrednika posve stradao za slučaj štete od tuče«.

Dakle, gospoda se bolje brinu za seljaka da ne strada, nego sami seljaci!

Zatim se nastavlja (čita): »Konačno se pripomi-

nje da je obavezno osiguranje useva i plodova od tuče pokrenuto u našoj državi 1928 godine, i to ponajprije za područje bivše Primorsko-Krajiške oblasti, gde su oblasni poslanici, koji su bili gotovo sve sami zainteresovani seljaci gospodari, a ne intelektualci, sa velikim oduševljenjem prihvatili uredbu o obaveznom osiguranju useva i plodova od tuče na području Primorsko-Krajiške oblasti.

Prije donošenja ove uredbe bili su stavljeni upiti na sve opštine Primorsko-Krajiške oblasti, te se ogromna većina općina izjasnila za ovo osiguranje.

Kada je zakonom o banovinskim upravama osnovana Kraljevska banska uprava Savske banovine, koja je preuzela i poslove Oblasnog zavoda za osiguranje useva i plodova od tuče, bilo je ponovno pokrenuto pitanje shodnosti osiguranja useva i plodova od tuče, i to je pitanje raspravljano na konferenciji predstavnika svih odjelenja Kr. banske uprave pod predsjedanjem samoga bana.

Na toj konferenciji su se svi prisutni izjasnili, da je obavezno osiguranje od tuče usjeva i plodova jedno od najboljih upravnih akata bivše Krajiške oblasti, te da paušalna osigurnina od 5 dinara po jednom katastarskom jutru oranice ne pretstavlja nikakvo naročito opterećenje za seljaka, obzirom na veliku korist koju seljak ima od toga osiguranja u slučaju da mu usjevi budu oštećeni tučom.

Pored ovoga bile su prije donošenja banovinske Uredbe i Pravilnika o obaveznom osiguranju usjeva i plodova od tuče za područje Savske banovine konzultovani svi sreski i općinski poljoprivredni odbori, te se je i ovde ogromna većina tih odbora izjasnila za ovakovo obavezno osiguranje. Te na osnovu toga, kao i na osnovu svestranog proučavanja shodnosti obaveznog osiguranja prisupilo se je provedbi obaveznog osiguranja za cijelo područje Savske banovine, a djelovanje te ustanove već u prvim počecima poslovanja dalo je povoljne rezultate i opravdalo potrebu postojanja takve ustanove.

Na osnovu svega gore izloženog ovaj Zavod je mišljenja, da je prednja rezolucija bestemeljna i po opće interese širokih seljačkih slojeva neprihvatljiva, te se moli, da se ista u cijelosti odbaci.

Potpredsjednik dr. Miroslav Ploj: Gospodine senatore, Vaše vreme od pola sata je isteklo. Molim Vas da završite.

Tomo Jalžabetić (nastavlja): Ovo je sad što dolazi najvažnije i ja moram razjasniti u čemu je stvar. Ovim je jedna strana dala svoju izjavu, a sada ću vam ja pročitati rezoluciju. Ja sam vam već naglasio, da sam priložio svojoj interpelaciji i tri zapisničke rezolucije sela Đurđevac, Jurje i Kloštar. Evo kako glasi rezolucija:

»Na zboru održanom dana 1 rujna 1935 g. na crkvenom trgu u Đurđevcu raspravljalo je žiteljstvo o Zakonu od 10 februara 1931 o obaveznom obezbedenju useva i plodova od grada (tuče), te je nakon svestranog pretresa donesena ova rezolucija:

Umoljava se g. Ministar poljoprivrede da podnese predlog Ministarskom savetu, kojim se ima ispraviti Zakon od 10 februara 1931 g. tako, da se zakonskom novelom na svim mjestima zamjeni reč »obvezatno« sa rečju »dobrovoljno«. Tom ispravkom ne dira se svrha pomenute ustanove, već se brani princip sličnih ustanova, koje su sve osnovane na dobrovoljnom pristanku za osiguranje.

Narod poljoprivrednog staleža opterećen je sa 13 vrsti poreza i prisilnih izdataka, koje ne može sve

podmirivati, pa ima pravo tražiti, da se prisilno osiguranje pretvori, zakonitim putem, u dobrovoljno osiguranje.

Nakon toga ja sam poslao g. Ministru poljoprivrede pismo ovoga sadržaja:

»Ministarstvu poljoprivrede — Beograd.

Na cijenjeni dopis od 30 novembra 1935 g. br. 79837/V, kojim mi je dostavljena pretstavka Zavoda za osiguranje useva i plodova od tuče sa njegovim mišljenjem i predlogom, čast mi je odgovoriti sledeće:

Poznata je stara rečenica »sit gladnom ne veruje«. Pogledamo li na stvari kojegod prirode, opazimo da svaka stvar ima dvije strane, bolju i lošu.

Zavod za osiguranje usjeva i plodova u Zagrebu prikazao je dobru stranu svoga preduzeća, a tu stranu vidimo i mi interesenti, kojih se ova stvar i tiče. Zato mi i ne prigovarano pomenutom zavodu i principu, već tražimo izmjenu jedne riječi »obvezatno« u »dobrovoljno«.

U mojoj interpelaciji priklopio sam izvadke iz sjedničkih odborskih zapisnika upravne općine Virje, Đurđevac i Kloštar podravski, a naknadno sam predao i rezoluciju donošenu na javnom zboru u Đurđevcu dne 1 septembra 1935 u prisutnosti oko 5000 prisutnika, koji svi jednoglasno izjaviše želju i potrebu da se zakonskom novelom zamjeni reč »obvezno« sa rečju »dobrovoljno«.

Ne znam, da li gospoda intelektualci drže, da je cijeli ratarski stalež tako neprosvijetljen, te nezna razlučiti zla od dobra i korist od štete, pa mu se prisilno nameće više dažbina, nego ih može svojom privredom namiriti. Priznajem da imade u svakom većem mestu gospodara koji bi mogli bez štete snositi nametnute im novčane terete. Takovi su valjda i bili prisutni na anketama. Ali, gospodo, zavirite malo po manjim selima u toj tobože »bogatoj« Podravini i naći ćete jednu trećinu ratara koji žive na dva do tri jutra zemlje. Tomu siromašnom seljaku nedostaje privreda ni za prehranu sebe i obitelji. Moglo bi se na to prigovoriti: pa takovi nemaju mnogo ni platiti. To je istina, kao što je i to istina, da kod takovih porezovnika kod ovršnog utjerivanja poreza ovrhovoditelji najviše natovare kola.

Gospodo, mi imamo zakon koji zabranjuje plijeniti i na dražbi prodavati zadnju kravu u kući, potrebno oruđe i posude, zadnju količinu žita za hranu i tako dalje. Žalibože taj zakon se ne poštuje i ne primenjuje. Ovrhovoditelji, naročito općinski za općinske daće, izvuku i zadnju kravu i privežu za kola, oduzmu posude, na primer kotlove kuhinjske i za rakiju, oruđe kao kola, burad, pile itd. a naročito posteljenu i sječ-karnice. Kada bi se pomenuti zakon poštovao, ovrhovoditelj bi došao u općinu praznih kola, jer imućni plate a kod siromaha ne bi imao šta zaplijeniti.

Bio sam svjedokom u selu Mičetincu, kada je ovrhovoditelj (egzekutor) jedinu kravu iz štale dao izvesti i za kola privezati. Kada su ta kola uveče krenula prema Đurđevcu, žena, čija je bila krava, gorko je zaridala koliko joj je grlo moglo i ja sam tu kravu spasio ispod zapljene. Sličnih prisilnih dražbi zbog narodu nametnutih tereta imade i više. Ja govorim u interesu siromašnog dijela naroda, koji zbilja ne može privrediti ni za najnužnije životne potrebe, dok Zavod za obavezno osiguranje usjeva i plodova brani interese bogatih, koji posjeduju više stotina jutara zemlje i ne trebaju sav prirod za svoju životnu potrebu, pa mogu kako hoće.

Moj odgovor g. Ministru završio sam ovako (či-

ta): »Pošto mi ne tražimo likvidaciju Zavoda, već samo da se u tom zakonu izmijeni jedna riječ, to inučinima ostaje sloboda da svoje usjeve osiguraju. Ako se uprava Zavoda boji, da veliki dio naroda neće htjeti da si useve osigura, onda je time očito dokazano, da u općem smislu Zavod nije narodu toliko koristan koliko je štetan.

Iz navedenih razloga molim da se narodnoj volji udovolji i da se u Zakonu od 10 februara 1931 godine o osiguranju usjeva i plodova zakonskom »novelom« zamijeni riječ »obvezatno« sa rječju »dobrovoljno«.

Primate, gospodine Ministre, i ovom prilikom izraz mog osobitog poštovanja«.

Gospodo, iz ovoga vidimo da gospodin Ministar ili ne zna ili neće da zna za onu rečenicu: vox populi vox Dei — glas naroda je glas Božji!

Ovde imam drugo pismo koje su mi poslali, ali ga neću da čitam. To je pismo od 10 marta 1936 godine, — uvek sa istom molbom i istom pesmom.

Onda je došlo treće pismo od 6 maja 1936. Evo odgovora. Ovde mi odgovara Senat: »Čast mi je saopštiti Vam, da je g. Ministar poljoprivrede aktom svojim od 11 maja izvestio preko Pretsedništva Senata da će na Vašu interpelaciju o obaveznom obezbedenju useva i plodova od grada, odgovoriti kada bude stavljena na dnevni red sednice Senata«. Dakle uvek ono isto »kad bude stavljena na dnevni red«. Gospodo, ja sam išao tako daleko da sam zbog ove stvari htio tražiti audijenciju kod Kneza-Namesnika. Morao sam se prijaviti u Dvoru. Kad sam razgovarao sa gospodinom Ministrom Dvora, on me je odvrćao da ne idem tamo, pošto će to učiniti Senat. I dobio sam od g. Ministra Dvora odgovor, u kome mi piše: »U vezi Vaše intervencije po interpelacijama o izmeni Zakona o obezbedenju useva od grada, čast mi je izvestiti Vas, da sam danas dobio sledeći odgovor iz Kabineta Ministra poljoprivrede: »Na prvu interpelaciju saopšteno je Senatu aktom od 27 jula 1935 god. da će gospodin Ministar poljoprivrede dati odgovor, kad interpelacija bude stavljena na dnevni red Senata«.

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Gospodine senatore, Vi govorite već jedan čitav sat, molim Vas da vodite računa da Vam je vreme prošlo.

Tomo Jalžabetić (nastavlja): Dakle, i opet je stigao odgovor da će g. Ministar odgovoriti »kad bude interpelacija stavljena na dnevni red«. (**Dr. Josip Nemec:** Treba dugo živeti da bi se to dočekalo). Posle ovoga pisma informiran sam da su žitelji iz Đurdevca prijavljivali kako su bili prilikom procene štete od tuče (grada) na licu mesta i kako im je šteta priznata sa 30%, a kad je bila isplata, nije ih bilo u spisku. Tada su poslali Banu Savske banovine ovu pretstavku (čita): »Gospodinū Banu Savske banovine. Potpisani žitelji opštine Đurdevac...

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Gospodine senatore, ja Vas još jedanput molim, da skratite svoj govor i da završite, jer Vam je već vreme prošlo.

Tomo Jalžabetić: Gospodine Pretsedniče, Vi me prekidate baš na pola puta (Smeh).

Dakle, gospodo senatori, ja ću vam ipak pročitati ovu pretstavku upućenu Banu Savske banovine u Zagrebu, koja glasi (čita):

»Potpisani žitelji općina iz sreza Đurdevac podnašamo slijedeću pretstavku:

Dana 22 svibnja 1936 godine oko 6 sati poslije podne postradala su od elementarne nepogode padanjem tuče (grada) naša zemljišta, koja su bila u to

vrijeme zasijana žitaricama kao pšenicom, raži, ječmom i zobi, te su te žitarice bile uništene najmanje za 75%.

Zainteresovani žitelji čije su žitarice oštećene prijavili su slučaj nadležnoj teritorijalnoj općini, tj. općinskoj upravi u Virju, i to pravovremeno, te su bili svi prijavljeni interesenti pozvani na lice mesta prigodom procjene po komisiji, koja je u tu svrhu izišla od strane banske uprave, a koja je komisija izišla tek nakon kojih dva mjeseca od vremena kada se dogodila elementarna nezgoda padanjem tuče, dakle u vrijeme, dok se već tragovi samog oštećenja nijesu toliko mogli ustanoviti kao odmah iza same nezgode, jer komisija nije nikako mogla nakon izminuća dva mjeseca znati kakva je kvaliteta pojedinih žitarica bila prije same elementarne nepogode, te je tada komisija procjenila štetu na maksimum od 20—30% pojedinih žitarica.

Medutim neki su oštećeni žitelji pred kratko vrijeme i primili procjenjenu štetu, dok nijesu primili nikakovu odštetu slijedeći žitelji: 1) Valent Jakupović kbr. 1229, 2) Mijo Neznaneć, 3) Martin Peroković, 4) Štefo Peroković kbr. 548, 5) Alojz Peroković kbr. 348, 6) Martin Peroković kbr. 125, 7) Jozo Švazo kbr. 484, 8) Mara Ferenčić kbr. 414, 9) Ana Marić, 10) Štefanec Ivan kbr. 129, 11) Dora Matosović kbr. 188, 12) Ivan Klikić, 13) Martin Balatinec, 14) Štefo Balatinec kbr. 378, 15) Štefo Štefančić kbr. 378, 16) Fabijan Horvat kbr. 824, 17) Mato Martinčić, 18) Suvlasnici Martinčić, 19) Tereza Martinčić, 20) Mato Krušec, 21) Sofija Jurišić kbr. 600, 22) Štefo Zlatec kbr. 124, Ivan Štefanov, 24) Matočec Mijo.

Napred navedeni interesenti prijavili smo u isto vrijeme da su i naše žitarice postradale od nepogode isto kao i neki interesenti koji su primili otštetu, pa nam nije jasno na temelju čega možemo mi koji plaćamo osigurninu da budemo prikraćeni pripadajuće nas otštete.

Evo ovdje se vidi rezultat tog osiguranja kada se oštećenje prijavi pravovremeno, a oštećenici koji sa svoje strane udovoljavaju zahtjevima plaćanja osiguracije, ne primaju nikakovu odštetu, već vjerovatno usljed iscrpljenja osiguracionog fonda po ranim oštećenicima ostaju bez naknade otštete.

Iz napred navedenih razloga potpisani interesenti podnašamo ovu predstavku, i molimo da nam se već dospjela otšteta naknadi, a u koliko nam ne bi to moglo uvažiti, tada molimo da se riješimo tog prisilnog osiguranja, koje na taj način nije nam od koristi već na štetu.

U Đurdevcu, dne 18 siječnja 1937«.

Na kraju slede potpisi.

Gospodo, eto vidite, ja znam u Đurdevcu jednog malog gostioničara, čiji je vinograd često puta bio oštećen. On je uvijek pohvaljivan i nagrađivan, ali je gostioničar, pa je i nagrade više primao, a vidite li, šta se radi sa rajom.

Na osnovu toga, ja sam poslao novu interpelaciju Pretsedništvu Senata.

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Molim Vas, gospodine senatore, da završite, jer je Vaše vreme proteklo.

Tomo Jalžabetić: Ne, čekajte, videćete kako se postupalo dalje sa mnom. Čekajte, čućete rezultat. Nije dugačka interpelacija.

Gospodo, provedba Zakona o obaveznom osiguranju usjeva i plodova od grada (tuče) od 10 februara

ra 1931 godine u praksi je dokazala štetno djelovanje kod ogromnog djela ratarskog staleža i golemu nepravdu koju počinjaju njegovi provadači na štetu siromašnog djela ratarskog staleža. Zato sam podneo ovu interpelaciju, koju neću sada čitati. Kažem da sam prošlog četvrtka govorio sa g. Ministrom i molio ga, da se ta interpelacija stavi na dnevni red, pošto se g. Predsednik Senata izgovorio, da ne može bez privole g. Ministra to učiniti. On ne može, a g. Ministar neće! Moja interpelacija ne bi oduzela mnogo vremena prigodom njenog raspravljavanja u Senatu. Međutim došla je interpelacija g. Marjanovića prije moje interpelacije i tako sam opet ja vučen za nos, i smatram ovaj postupak g. Ministra kao ignoriranje mene i Senata.

Gospodo senatori, vama je poznat čl. 68 Ustava koji kaže: »Svaki senator ima prava stavljati Ministrima upit i interpelaciju«. A § 72 Poslovnika kaže: »Ima se staviti na dnevni red i dotični Ministar o tome obavestiti«. § 73 Poslovnika, koji govori o hitnosti interpelacija, ima dodatak koji glasi: »Vlada ima prava da bude pre o tome obavještena«. To je doslovan tekst. Šta je sada uzrok i na temelju čega se s tom interpelacijom tako postupa? Ja mislim zbog toga što sam čitao u ekspozecu g. Ministra, da se kani taj blagotvorni zakon protegnuti na celu državu. Gospodo, kad nam kuća gori, ne gorimo prste! Dokle se zakon ne izmeni, ne dajmo da se dalje širi ta vatra.

Ja smatram da se je g. Ministar ovde oslonio na zadnji dodatak § 73 Poslovnika koji kaže: »Vlada ima prava da bude saslušana«. Gospodo, ako ona ima prava da bude saslušana, što ja ne negiram, ali za to nema prava da osujećava da interpelacija dođe na dnevni red. (Dr. Oton Franjš: Je li to o budžetu Ministarstva poljoprivrede?)

Gospodo, Senat je vlast legislativna, koja donosi zakone, a Kraljevska vlada je vlast egzekutivna, izvršna. Ona ima da izvrši što je Senat odredio. U konkretnom slučaju stavlja se egzekutivna vlast nad legislativnu. Ja zameram g. Predsedniku Senata što si je dao ruke svezati i nije stavio ovu interpelaciju na dnevni red. U smislu i duhu zakona, on je bio dužan staviti na dnevni red moju interpelaciju, i g. Ministra poljoprivrede o tome obavestiti. I bez obzira na to da li će doći ili ne na sednicu g. Ministar, moglo se o mojoj interpelaciji raspravljati. Tako se ima tumačiti zakon. Ako vi svi, gospodo senatori, dođete u sličan položaj, u kome sam ja, mi smo onda igračka u rukama ministarskim. Mi smijemo činiti što nam zakon dozvoljava. Ako Ministri sebi dozvoljavaju ovakve postupke, tome treba tražiti leka. Molim Vas, Gospodine Ministre, da se moja interpelacija stavi na dnevni red iduće sednice. (Pljeskanje).

Potpredsednik dr. Miroslav Ploj: Reč ima senator g. Džafer Sulejmanović.

Dr. Džafer Sulejmanović: Gospodo senatori, pošto je na dnevnom redu današnje sjednice Senata pretresanje budžeta Ministarstva poljoprivrede, osjećam se dužnim, i kao građanin Jugoslavije i kao musliman sa juga naše države, da progovorim nekoliko reči o načinu izvođenja agrarne reforme kod nas na jugu.

Izvođenje te reforme ide samo na štetu muslimana, na štetu našeg zemljoradničkog staleža, tako da se oduzima zemlja našim težacima, koji su je od uvek obrađivali, a na te se zemlje naseljavaju ljudi, koji nikakvog prava na to nemaju. Za oduzeta zemljišta ne daje se gotovo nikakva naknada ili se daje

posve neznatna, da s tom naknadom uopšte nije moguće nabaviti drugu zemlju. Tim povodom su činjene intervencije kod nadležnih faktora i upućivane mnoge peticije, ali je to sve ostalo bez ikakva uspeha.

Gospodo, mene, iako u pogledu agrarne reforme nijesam lično zainteresovan, boli u duši, da se ovako postupa sa ispravnim i lojalnim građanima, i da im se oduzima i zadnja njihova dva do tri hektara zemlje, i tako se od njih prave beskućnici i stvara prolétarijat i onemogućuje onaj najprimitivniji život tim našim težacima i njihovim porodicama.

Ja apelujem ovdje na g. Ministra poljoprivrede da prestane sa izvođenjem ove agrarne reforme na jugu, i da uzme u zaštitu naše težake, koji doista svojim ispravnim i lojalnim držanjem to zaslužuju i molim Kraljevsku vladu, da sa takvom politikom prestane i da uzme u zaštitu težake.

Predsednik dr. Želimir Mažuranić: Ima reč g. Ministar poljoprivrede.

Министар пољопривреде Светозар Станковић: Господо сенатори, нека ми је дозвољено, да са неколико речи одговорим овде на примедбе које су се чуле приликом дискусије о буџету Министарства пољопривреде.

Г. др. Франгеш у својој критици замерио ми је, што нисам амандманом регулисао питање овлаштеничког права код земљишних заједница. Господо, ово питање несумњиво је врло компликовано и врло деликатно и ја сам сматрао да та материја није згодна да се евентуално амандманом решава. А у колико треба ово питање регулисати, ја мислим да то питање треба добро проучити и да би га требало законодавним путем решити. (Др. Отон Франгеш: Врло добро) И ја молим господина сенатора да он, користећи се својим правом који има као сенатор, изволи у том погледу поднети свој конкретан предлог, и онда ће Краљевска влада по том даље да решава. (Др. Отон Франгеш: Хвала лепо!)

Што се тиче пољопривредне Огледне станице у Осијеку, г. др. Франгеш замера што се ова станица преноси из Осијека у Нови Сад. Ја у вези са овом замерком хоћу да приметим, да је овај амандман, који је ушао у Финансијски закон, у ствари један рецитирани амандман из лањског Финансијског закона и могу да обавестим и да утешим г. др. Франгеша, да ми не желимо да Огледну станицу из Осијека преносимо.

Овде се ради о следећем. Савска бановина има две државне Огледне станице. У Дунавској бановини нема ни једне. И ми, према нашем плану, желимо да у свим нашим пољопривредним станицама установимо овакву једну Огледну станицу. (Др. Отон Франгеш: Државну?) Да, државну. Уколико пренесемо Огледну станицу из Осијека, она ће ипак тамо остати, али неће бити државна него ће бити бановинска.

Што се тиче продаје оног имања и других ствари које су с тиме у вези, то је за сваки случај унесено, и ја уверавам г. др. Франгеша да се ми нећемо користити тим правом, него да ћемо уредити Огледну станицу у Новом Саду без штете ове станице у Осијеку.

Г. Драговић ми је замерио, да сам бацио у заборав Закон о привредним задругама. Изгледа, да г. Драговић није добро обавештен, јер је могао читати у листовима, уколико није чуо од својих колега сенатора или посланика, да је тај предлог Закона у парламентарном одбору претресен и

да је поднесен Народној скупштини извештај тога одбора, тако да ће тај Закон већ, рачунам, маја месеца бити стављен на дневни ред у Народној скупштини, а после тога и овде у Сенату, па ћемо онда имати прилике да о томе подуже поразговарамо и да га убедимо, да нису умесне све његове рекриминације, које је он овде мало час изнео пред Сенатом.

Даље је г. Драговић критиковао Уредбу о ликвидацији сељачких дугова, као да је том Уредбом уништен кредит нашег сељака: Ви знате, господо сенатори, ви се сећате, да је пре доласка Владе г. др. Стојадиновића уредбеним путем заведено једно мораторно стање, и ако је неко убио кредит нашег сељака, ја мислим да је у првом реду то мораторно стање убило тај кредит. А ова Уредба није више Уредба о заштити сељака, него је то Уредба о ликвидацији сељачких дугова, та Уредба хоће ово питање дефинитивно да реши, да га скине са дневног реда и да аутоматски врати кредит сељаку. Није циљ Уредбе само тај, да омогући сељаку да лакше исплати дугове или бар да му се исти смање, него уједно решава и питање будућег кредита нашег сељака. Ми смо морали, господо сенатори, ово да свршимо и могу вам рећи, да је решење тога питања нанело велике терете и велике тешкоће Краљевској влади. Али ми смо увидели и увиђали тешкоћу и важност тога питања и ми смо загазили у његово дефинитивно решење, примајући на тај начин велике терете на целину. Ја мислим да ми овом Уредбом нећемо убити кредит, него ћемо напротив вратити кредит, и привести оздрављењу целокупни наш кредитни организам у земљи.

Спомињао је г. Драговић и § 471: Господо, тај § 471, као што вам је познато, докинут је још Законом о Аграрној банци. И тај параграф 471, као што знате, важио је само на територији предрагне Србије и требао је да послужи као једна заштитна мера од бивших зеленашких банака, које су у оно време у Србији биле. Пошто Аграрна банка није зеленашка банка, већ је то једна алтруистичка установа, то сматрам да није потребна та замерка г. Драговића, да смо на име ми укинули § 471.

Г. Немец говорио је нарочито о пољопривредној настави. Ја сам о настави у свом штампаном експозеу доста опширно говорио, а на онај апел г. Немеца, где тражи од мене да скренем пажњу на Петрињу, т. ј. на Нижу пољопривредну школу у Петрињи, ја могу да изјавим то, да ниже пољопривредне школе спадају у надлежност Бановине а Министарство помаже ниже пољопривредне школе само код њиховог оснивања, а после оснивања оне прелазе на буџет Банске управе. У свом говору дотакао се г. Немец Сињског поља и мелиорације Сињског поља. Нажалост морам овде да изјавим, да је хидротехничка служба из Министарства пољопривреде издвојена још пре 5—6 година и пренета на Министарство грађевина. Према томе ми у том погледу немамо никакву ингеренцију, нити иницијативу, коју може бити замишља г. Немец; али као ненадлежан Министар могу да кажем у погледу Сињског поља то, да би то питање морало да се прво и прво покрене одоздо, т. ј. од самих интересената, т. ј. од власника тих поплавлених површина и да је погрешно ако се мисли, да се мелиорациони радови обављају на трошак државе. Ту се мора примењивати онај принцип из Закона о водним пра-

ву по коме држава притиче у помоћ само онда, ако инвестициони послови премашају рентабилитет тих земаља; иначе имају те трошкове да носе власници тих земаља, јер се не може очекивати да неком држава поправи земљу и да се вредност те земље подигне на трошак државе, него треба у првом реду они сами да допринесу вредности своје земље. Али у колико рентабилитет тих земаља не би могао да издржи те инвестиционе трошкове; у том случају треба држава да дође и да даде онај плус. Дакле, господо, у колико се жели да се ради нешто у том погледу, морало би се на једној задружној бази покренути то питање, да би се приступило мелиорационим радовима. Иначе, ако остане овако ја сумњам да ће се нешто дочекати.

Г. Иванишевић је говорио о санацији виноградарства у Далмацији. Ја могу да скренем г. сенатору пажњу на оне одредбе у Финансиском закону; где смо ми на хибридно лозу ставили извесне таксе, тако да ми на тај начин желимо да сузбијемо хибридно лозу. Што се тиче оног другог захтева, где се говори о реонирању виногорја, ја морам да скренем господину сенатору пажњу на мој писмени експозе, у коме сам ја то нарочито подвукао на једном месту где сам рекао, да би се ограничило бескрајно проширење винограда и да би се они ограничили на њиховом природном терену. Спремљена је једна уредба која би имала ово да изведе. Као што видите, господо сенатори, у Министарству пољопривреде о овоме се води рачуна, и ако то мени, као Војвођанину, није од неке користи, него напротив, али с обзиром на опште добро ми ипак радимо у том правцу.

Што се тиче сађења маслина ово спада, господине сенаторе, у дужност Бановина. Оне воде рачуна о расадницима. Министарство само даје помоћ, а Бановине помажу расаднике.

Што се тиче огледне станице у Далматинском Загорју ту сте, господине сенаторе, свакако мислили на расадник. (Дон Франо Иванишевић: Да, на расадник!) Јер иначе у погледу огледних станица Министарство пољопривреде израдило је један план и помаже огледне и контролне станице. Ове године подижемо још последњу у Новом Саду и у Сарајеву. Иначе, подигли смо ове станице у Сплиту, Љубљани и Загребу. Сада из Осјека хоћемо да пренесемо станицу у Нови Сад, а имамо станице и овде, у Топчидеру, као и у Скопљу. Кад то све извршимо онда ћемо, после тога, приступити згушњавању мреже огледних и контролних станица у земљи.

Г. Пуцел је тврдио да ова уредба уништава задругарство у Словенији. Ово је подвукао и г. Крамер, упадајући у реч да је исто то тврдио и у Финансиском одбору. Ја овом приликом могу и овде, у пленуму Сената, да изјавим; да мени, господо, није познато, да је Уредба о ликвидацији сељачких дугова упропастила задругарство у Словеначкој. (Др. Алберт Крамер: А ко каже?). Тако сте рекли Ви. (Др. Алберт Крамер: Тако кажу задругари!) Ми, господо, нисмо ту уредбу донели у Министарству без споразума, и то пуног споразума са вођством задругарства. Мени је, као Министру пољопривреде, познато, да словеначко земљорадничко задругарство, кредитно задругарство није ликвидно. Али ликвидност и ликвидација сељачких дугова није једна иста ствар. То је ствар која спада на сасвим једну другу страну.

Ја могу да вам изјавим, да је то један предмет који врло озбиљно проучавам у Министарству пољопривреде: на који начин да се и ликвидност кредита задруга реши. (**Иван Пуцељ:** Дајте паре!)

Што се тиче Кметијске дружбе коју је г. Пуцељ споменуо, у томе погледу постоји једна интерпелација у Народној скупштини. Та је ствар у току. Ту је пала првостепена одлука. (**Иван Пуцељ:** Полиције!) Да, полиције и против тога решења има могућност жалбе. Та ствар није окончана (**Иван Пуцељ:** Ја сам молио за посредовање, како не би кредит те задруге трпео!).

Господо, господин Јалжабетић оштрим речима ме је напао због тога што ја, не одговарајући на његову интерпелацију, као да игнорирам и господина сенатора и читав Сенат. Господо, кад ми је та интерпелација била достављена, ја сам известио господина Претседника Сената да сам спреман да у Сенату дам одговор кад се стави на дневни ред. Ја мислим да ја нисам могао више шта да рекнем и према томе, господо, ствар зависи од Претседништва (**Томо Јалжабетић:** Али господин Претседник Томашић је рекао, да не може без Ваше приволе. Неко је крив од Вас двојице!) Господин Јалжабетић ми је пребацио што у своме експозеу нисам тангирао то питање. Међутим, он је после у своме даљем говору ипак казао, да сам ја у своме експозеу тангирао то питање и нека ми је дозвољено, господо, да тај пасус овде изнесем онако како гласи у моме експозеу. Ја мислим да ће г. Јалжабетић, ако пажљиво саслуша, уједно добити и одговор на своју интерпелацију, али изјављујем и то, господо, да не бежим да то, ако он жели, и на дан претреса интерпелације поновим у пленуму. Дакле, господо, тај пасус гласи:

„Сваке године обраћа се народ из разних крајева земље за помоћ због страдања усева од града. Како Министарство пољопривреде нема кредита за овакве помоћи, молбе се морају упућивати Министарству социјалне политике и народног здравља. Али и кредити овога Министарства су врло оскудни према великим тражењима. Обезбеђење од града постало је уопште један проблем. Држава би морала имати великих кредита ако би она давала помоћи за штете од града, јер су те штете у целој земљи врло велике. Оне иду и у стотине милиона. Зато нам се намеће обезбеђење усева од града сваког дана све више и више. За ово постоји један оквирни Закон од 10 фебруара 1931 године, по коме бановине треба да изведу обавезно обезбеђење усева и плодова од града свака својом засебном уредбом и правилником. До сад је ово спроведено само у Савској бановини, и то непотпуно, и у још мањој мери у Приморској бановини. Остале бановине донеле су само уредбу и правилнике али их нису спровеле, а Дравска и Дринска немају још ни тога. Бановине се боје новог оптерећења народа, а и Министарство финансија се раније према овоме држало врло пасивно. Ја сам прошле године покренуо акцију да све бановине спроведу ово обезбеђење али тако да режијски трошкови буду што мањи. У том случају ће се оно што народ буде плаћао народу и вратити и то добиће они који буду оштећени. У осталом, кад је реч о овом оптерећењу оно не мора бити толико колико су укупне штете у пуној вредности усева него се могу усеви осигурати и са мањом вредношћу, али би

тада, разуме се, и отштете биле мање а не би биле у пуном износу читаве штете.”

А оно што г. сенатор жели да ми укинемо реч „обавезно”, па да метнемо „добровољно”, то би значило, господо, исто што и укинути тај закон... (**Томо Јалжабетић:** Е, онда је све то против народне воље!) Међутим ја мислим да је ово интерес сељачког народа. За доказ ја наводим само овај случај.

Ја сам ове године из Словеначке добио молбе и жалбе због града, да се тражи помоћ од неких 19 милиона динара, а из Савске бановине нисам добио никакву молбу. Зашто? Зато јер постоји ово обавезно осигурање. Исто тако сам добио један читав низ молби и жалби из Јужне Србије и осталих крајева наше земље, и ја мислим да је баш у интересу нашег сељачког народа, да се ово обавезно осигурање спроведе, јер само онда ако је обавезно оно је и најјефтиније. Што се тиче приговора да држава односно банска управа то ради са својим чиновништвом он отпада стога, што то само тако може бити, јер би иначе свако друго обезбеђење на приватној основи било скупље, пошто би се ишло за зарадом. На основу свега овога молим господина сенатора да не инсистира на томе, да ми ово укинемо, а молим и читав Сенат да ово моје становиште као Министра пољопривреде изволи примити знању (**Томо Јалжабетић:** Кад не би грешници то спровађали, али грешници су они који то спровађају!)

Господин Цафер Сулејмановић критиковао је рад аграрних власти на југу и спровођење аграрне реформе, јер се плаћају малене отштете. Господо, ја не могу у вези са том примедбом да рекнем друго него то, да се држим строго закона и сав тај рад који се тамо обавља, обавља се строго по закону који су прописале пређашње владе, а не ова влада. Што се тиче отштете, ви врло добро знате да је прописано, да се читава отштета има исплатити у износу од 100 милиона динара. Судови тамо сада то спровode. Истина да ми се многи жале да је то малена отштета, али с друге стране је и ово тачно, да према свима знацима до окончања спровођења аграрне реформе неће се од тих 100 милиона дозначити више од 40 до 50 милиона, а у закону има једна одредба која каже: У колико та отштета досуђена буде малена, како је тамо прописано, онда ће се накнадно опет пропорционално све то расподелити на интересенте и власнике. (**Цафер Сулејмановић:** Ја сам само тражио да се не прекорачи закон!). У колико има прекорачења закона, јавите конкретан случај, а ја ћу учинити са своје стране што треба да се закон заштити.

Претседник др. Желимир Маџураић: Завршен је претрес предлога буџета rashoda razdela XIII — Министарства пољопривреде. Прелазимо на гласање. Гласаће се по партијама седенјем и устајањем. Молим г. известиоца да прочита партију 781.

Известилац Фран Смодеј прочита партију 781.

Претседник др. Желимир Маџураић: Господа која примају прочитану партију 781 нека изволе седети, а господа која не примају, нека изволе устати. (Већина sedi). Пошто већина sedi, објављујем да је Сенат већином гласова примио партију 781.

(— За овим је Сенат, гласајући седенјем и устајањем о свакој појединој партији, у смислу чл. 102 Устава и § 67 Закона о пословном реду у Сенату, примио већином гласова ceo буџет rashoda razdela XIII

— Ministarstva poljoprivrede, i to od partije 782 da partije 857 zaključno —).

Sada prelazimo na pretres predloga budžeta rashoda razdela XIV — Ministarstvo trgovine i industrije.

Reč ima Gospodin Ministar trgovine i industrije.

Ministar trgovine i industrije dr. Milan Vrbanić: Gospodo senatori, po pitanju samog predloga budžeta Ministarstva trgovine i industrije za god. 1937/38 držim da u cifarskom pogledu nisu potrebna neka naročita objašnjenja, pošto taj budžet prema prošlogodišnjem ne pokazuje nikakvih specijalnih razlika. On je kod totalne sume od din. 45,350.828.— veći tek za din. 346.058.— od prošlogodišnjeg. Bilo bi bez sumnje za preporuku da se izvesne pozicije budžeta povećaju — a mislim tu u prvom redu na stručnu nastavu i turizam, za čije se svrhe predviđaju kao i do sada srazmerno vrlo male sume, koje ne dopuštaju da se u tom pravcu uradi ono što je najhitnije i najpotrebnije. No, s druge strane, prilike nam nameću najrigorozniju štednju u državnom gazdinstvu i, vodeći računa o tom najmerodavnijem principu, kod sastavljanja budžeta, moralo se je ostati u onom istom okviru u kojem se je budžet kretao, nakon prethodnih vrlo osetnih smanjenja, u ove poslednje tri godine. Ispod toga minimuma nije bilo moguće da se ide, a povećanje mnogih pozicija preko toga minimuma treba da bude ostavljeno za iduće godine. Mislim da je opravdana nada, da će stalno poboljšanje privredne konjunktura, a s time u vezi i povećanje državnih prihoda dopustiti vrlo skoro, da se izvesne pozicije bolje dotiraju.

Dozvolite, gospodo senatori, da koristim ovu priliku i da učinim neke napomene o pojedinim važnijim granama privrednog rada u zemlji, o kojima treba da vodi brigu resor trgovine i industrije, kako biste iz toga prikaza dobili što jasniju sliku i o općem stanju naše privrede u prošloj godini i o merama preduzetim i primenjenim sa strane Kraljevske vlade u cilju sređivanja i unapređivanja naših ekonomskih prilika.

U prvom redu dozvolite, gospodo senatori, da se osvrnem sa nekoliko reči na našu trgovinsku politiku u god. 1936. U pogledu metoda i taktike mi smo u tom domenu bili, ako smem tako da kažem, u defanzivnom stavu, jer smo produžili da postupno i povodeći se za drugima zavodimo sistem dirigovane privrede u pojedinim sektorima naše spoljne trgovine i njezine organizacije. U onoj meri, u kojoj su nas razne mere zavedene u drugim državama primoravale da se i mi poslužimo istim sredstvima i metodama, mi smo to činili odstupajući korak po korak od liberalnih načela. Držim da nismo pogrešili ni u tome što smo uradili, ni u tome što smo tek postupno i u etapama taj sistem izgradili. S jedne strane mislim da je van spora, da je to prilagodivanje naše spoljno-trgovinske i opće ekonomske armature neophodno potrebno. U drugu ruku jedno pre naglo i suviše radikalno napuštanje ranijih čisto liberalnih principa držim da ne bi bilo za preporuku, jer to ne bi odgovaralo tradicijama i metodama rada našeg privrednog sveta, niti je to preko noći izvodljivo s obzirom na to što se i naš administrativni aparat mora tek prilagoditi takvom načinu rada. Najbolji dokaz za ovo tvrđenje pretstavlja rad Privilegovanog akc. društva za izvoz zemaljskih proizvoda i Ureda za kontrolu izvoza stoke.

Ove dve ustanove pretstavljaju danas najznačajnije instrumente državno ekonomske politike u do-

menu naše spoljne trgovine i njihovo je poslovanje bilo od početka izloženo, a ostalo je to i danas, često a pokadšto i vrlo žučnoj kritici. Kolikogod su prema mojem mišljenju i ubedenju te kritike i zamerke u glavnom neopravdane — kažem i podvlačim uglavnom, jer nema ustanove na svetu koja je savršena i nepogrešiva, i u sporednim pitanjima može se uvek dogoditi da se pogreši ili da se nešto ne izvede baš na najbolji i na najsavršeniji način — to ipak razlog i postanak tih kritika i zamerka potpuno razumem. U glavnom su u pitanju dva razloga: prvi možda manjeg značaja, no ljudski savršeno razumljiv, je taj, što rad pomenutih ustanova tangira u najvećoj meri materijalne interese stotine hiljada pojedinaca. Ja imam o tome puno saznanje, a istovremeno sam svestan toga, od kolikog je značaja i privredno i socijalno delovanje tih ustanova i koliko je taj posao sa općeg narodnog gledišta važan.

Drugi, po mojem sudu, najbitniji momenat jeste taj, što već samo postojanje tih ustanova znači jedno kočenje individualne slobode, jedno napuštanje osveštanih liberalnih principa, kojima se je naša trgovinska politika, a naročito naš izvoz kroz decenije rukovodio. Karakter i postojanje tih ustanova suprotni su u najvećoj meri dubokom demokratskom i liberalnom naziranju i osećanju širokih masa našega naroda.

A ipak na žalost moram po svom najdubljem uverenju izjaviti, da razmenu dobara, a naročito izvesnih artikala sa inostranstvom i održavanje cena na nivou ravnomernom i najviše mogućem u datim prilikama, ne mogu zamisliti bez tih ustanova u momentu kad su tolike druge države, a naročito one sa kojima je naša razmena dobara najživlja, pribegle sistemu najraznovrsnijih ograničenja svoje spoljne trgovine. Dok ti režimi u tim državama traju, pomenute su ustanove nama neophodno potrebne. Razume se po sebi da pored svega toga moramo i dalje nastojati, da njihovu organizaciju usavršujemo i doteravamo i da njihov rad prilagođujemo vrlo promenljivim potrebama sadašnjice.

Dok smo, kao što sam bio ranije slobodan napomenuti, u izgradnji dirigovanja naše spoljne trgovine postupali defanzivno, dotle je naša spoljno-trgovinska politika u prošloj godini razvila toliku aktivnost kao ni u jednom momentu od Ujedinjenja ovamo. Ona se našla pred zadatkom, da našoj privredi obezbedi maksimum koristi koji se pri opštem poboljšanju privrednih prilika u svetu mogao postići, i danas, posmatrajući retrospektivno tu delatnost, možemo reći, da je ona bila na visini toga zadatka.

Osamnaest trgovinskih sporazuma, koje smo u prošloj godini zaključili s raznim zemljama, pokazuju samo napor koji je učinjen; rezultate toga napora treba tražiti u sadržaju sklopljenih sporazuma, u nizu uredaba koje su donete radi iskorišćavanja konjunktura, u znatnom povećanju izvoza i u istovremenoj popravci cena u zemlji. Svakako, ovi rezultati ne duguju se isključivo našoj trgovinskoj politici. Razvitak ekonomskih prilika kod nas i u svetu išao nam je na ruku. Ali je neosporno, da velikoj trgovinsko-političkoj aktivnosti dugujemo što smo svoj položaj u svetskoj privredi tako dobro i obilno iskoristili.

Dozvolite, gospodo senatori, da se sa nekoliko reči osvrnem na najglavnije i najznačajnije trgovinske sporazume zaključene u toku prošle godine. Istina je, da većina tih sporazuma samo dopunjuje osnovne trgovinske ugovore, ali te dopune su, s obzi-

tom na uvozne restrikcije u pojedinim zemljama, postale glavne baze za naš izvoz:

Sa zemljama Male antante i Balkanskog sporazuma mi smo osetno popravili osnovice naše trgovačke razmere i u tesnoj ekonomskoj saradnji, koja je obezbedena preko privrednog saveta ovih formacija, mi smo uspeali da savladamo mnoge teškoće koje su ranije stajale na putu našoj trgovini s tim zemljama. Privredni savet Male antante održao je dva sastanka, 3 marta i 19 oktobra prošle godine. Privredni savet Balkanskog sporazuma takođe se dva put sastao, 24 januara i 15 jula prošle godine. Protokoli zaključeni na tim zasedanjima sadrže mnoge korisne odredbe za međusobni privredni promet, odredbe o saradnji brodarskih društava na Dunavu, o smanjenju železničkih tarifa, o poštanskoj uniji, o turističkom prometu itd.

Razmena dobara između država Male antante i Balkanskog sporazuma pokazala je takođe, tokom poslednjih godina, znatan napredak. Blagodareći specijalnim pogodnostima koje nam je Čehoslovačka obezbedila za pšenicu i kukuruz, za svinje, mast i slaninu, za živinu i jaja, za voće i vino, mi smo svoj izvoz povećali od 336 miliona dinara u 1933 na 437 miliona u 1934 i na 540 miliona u 1935 godini. Prošle godine smo održali izvoz na ovom istom nivou. Sa Grčkom smo 22 avgusta prošle godine zaključili novi platni i trgovinski sporazum, kojim smo popravili uslove našeg izvoza. Izvoz je porastao na 246 miliona prema 146 miliona u 1935 godini.

U datim prilikama time je za sada postignut maksimum onoga što je bilo ostvarljivo. Dalji naš zadatak biće, da se podesnim načinom uklone zapreke koje danas otežavaju još veći porast našega izvoza u tim pravcima. Te su zapreke u odnosu naprama Grčkoj teškoća pojačanja našega uvoza iz te zemlje u cilju naplate naših robnih potraživanja, a u odnosu naprama Čehoslovačkoj njezina jaka agrarizacija. Što se tiče Rumunije i Grčke, mogućnosti razmene su ograničene sličnošću privredne strukture. Sa Rumunijom smo 11 septembra 1936 zaključili sporazum o razmeni petroleja sa bakrom, a nedavno i osnovni trgovinski ugovor. Izvoz za Rumuniju je porastao na 39 miliona dinara (0,9%) prema 16 miliona u 1935. Sa Turskom smo takođe zaključili 28 oktobra 1936 trgovinski i platni sporazum, međutim razmena je ostala u sasvim uskim granicama. Ukupno, tržišta Male antante i Balkanskog sporazuma apsorbuju nepunih 20% od našeg izvoza, a bezmalo 20% od našeg uvoza dolazi nam iz tih zemalja.

Mi ćemo, nastavljajući privrednu saradnju sa ovim zemljama, moći da postignemo još veći napredak u međusobnim ekonomskim odnosima. Međutim, očekivanja da će nam ta saradnja rešiti problem žetvenih viškova izvan trećih tržišta izgledaju neosnovana.

Saradjući sa tim zemljama mi moramo u najvećoj meri voditi računa o ostalim tržištima, od kojih zavise $\frac{1}{3}$ naše spoljne trgovine.

Nemačka je svakako najvažnije među našim tržištima: ona sama apsorbuje jednu četvrtinu našeg izvoza. Privredni odbor, koji je ustanovljen ugovorom od 1 maja 1934, sastao se prošle godine dva put, marta u Zagrebu — protokol od 1 aprila, i oktobra u Drezdenu — protokol od 20 oktobra. Sporazumi koji su na ovim sastancima zaključeni znatno su proširili naše izvozne mogućnosti i povećali ugovorne pogodnosti u korist našeg izvoza. Mi smo dobili ca-

rinske kontigente za pšenicu i kukuruz (15.000 vagona), za suve šljive (2.200 vagona), za svinje (80.000 komada), za goveda (25.000 komada), za mast i slaninu (200 vagona), za jaja (100 vagona) itd. Izvoz za Nemačku je tako povećan na 1.039 miliona dinara, prema 751 milion u 1935 i 597 miliona u 1934 godini. Uvoz je porastao još više, na 1.087 miliona dinara prema 598 miliona u 1935 i 497 miliona u 1934 godini. Ovo naglo povećanje naše razmene s Nemačkom izazvalo je izvesnu načelnu zabrinutost u nekim privrednim krugovima, s jedne strane zbog teškoća koje se pojavljuju u naplati naših izvoznih potraživanja, a s druge strane zbog zavisnosti u koju je došla naša spoljna trgovina a tim samim i naša privreda od jednog jedinog tržišta. Držim, da zabrinutosti nema mesta. Teškoće u platnom prometu su neosporno jedna prolazna pojava. Naš platni bilans sa Nemačkom nije više aktivan, a saldo u kliringu se pojavljuje zbog naglih uplata u Berlinu, koje ne odgovaraju skadenci plaćanja uvezene robe u Beogradu. Sistem slobodne trgovine klirinškim čekovima, ako i sadrži nezgodu kursnih promena, ima tu dobru stranu, da omogućuje brzo mobilisanje naših potraživanja. Što se tiče zavisnosti našega izvoza i uvoza od jedne pijace ne treba gubiti iz vida činjenicu, da smo mi prirodno upućeni na srednju Evropu, a tim samim u prvom redu na Nemačku, koja je u ogromnim količinama kupac onih proizvoda, koje mi možemo da izvozimo, i da je ta zavisnost uzajamna i da je od uvek manje više postojala. Ona se svakako povećala u poslednje vreme, ali će se neosporno smanjivati u koliko budemo povratili svoje pozicije na talijanskom tržištu i sticali nove pijace za naš izvoz. U tome pravcu naša trgovinsko-politička nastojanja već daju prve pozitivne rezultate a biće i dalje upućena u tom smeru.

Naši trgovinski odnosi sa Italijom bili su u prvom polugodištu prošle godine prekinuti usled primene sankcija. Pošto su sankcije ukinute, povedeni pregovori sa Italijom i 26 septembra prošle godine zaključen je trgovinski i platni sporazum. Ovaj sporazum ima privremeni karakter i treba uskoro da bude zamenjen novim trgovinskim ugovorom, koji bi dao maha našoj trgovini sa Italijom. Italija je prirodno tržište za stočarske, šumske i druge proizvode naše privrede, i prekid u toj trgovini naneo nam je mnoge štete. Naš izvoz za Italiju, koji je 1934 iznosio 797 miliona dinara, a 1935 godine 672 miliona dinara, pao je u prošloj godini na svega 137 miliona: od 20% po vrednosti ukupnog izvoza on je sveden na 3%. Slična je situacija i kod uvoza iz Italije. Naša trgovinska politika ide na to, da povratimo svoje pozicije na talijanskom tržištu i da obezbedimo širu razmenu kako sa Italijom, tako i sa ostalim zemljama Rimskog sporazuma — Austrijom i Mađarskom. Sa ovom poslednjom je 17 decembra 1936 god. zaključen nov trgovinski aranžman, koji je već dao izvesne dobre rezultate. Privredni odbori koje smo obrazovali sa Italijom i Mađarskom zaloga su jedne šire ekonomske saradnje s tim zemljama.

Pojačanje trgovačke razmene sa pomenutim zemljama odgovara prirodnoj orijentaciji naše privrede ka tržištima srednje Evrope i Italije. Na putu tim težnjama, međutim, danas stoje devizna ograničenja i teškoće oko realizacije naših potraživanja. Platne teškoće u ovome sektoru upućuju nas da posvetimo veću pažnju ostalim tržištima, naročito onima koja nam obezbeđuju slobodne devize. U tome

pogledu vredno je zabeležiti tri sporazuma koje smo prošle godine zaključili sa Holandijom 25 septembra, sa Engleskom 27 novembra i sa Francuskom 8 decembra. Sa Holandijom i Engleskom zadržali smo slobodni platni promet, ali smo postavili princip ravnoteže u razmeni, tako da u slučaju poremećaja te ravnoteže možemo na uvoz iz tih zemalja primeniti kontrolu predviđenu dekretom od 6 aprila 1936 god. Povoljan obrt na tržištu glavnih naših izvoznih artikala doprineo je dobrom funkcionisanju ovih sporazuma i aktiviranju našeg trgovinskog bilansa prema tim zemljama.

Naročito se je koliko naš uvoz iz Engleske, toliko pre svega naš izvoz u tu zemlju povećao u vanredno zadovoljavajućoj meri. Interes za naše artikle, naročito drvo, značajno je u Engleskoj porastao i naš se je izvoz u tu zemlju tokom prošle godine prema prethodnoj godini podvostručio.

Što se tiče Francuske, ona nam je u sporazumu od 8 decembra obezbedila kupovinu 15.000 vagona pšenice uz cene iznad svetskog pariteta i uz plaćanje pretežno u devizama. Pored toga, Francuska nam je odobrila i naročite kontigente za kukuruz i drvo, kao i izvesne druge pogodnosti.

Nakon višegodišnjeg zastoja i stagnacije u našoj razmeni dobara sa Francuskom, dat je našem trgovačkom međusobnom prometu nov potstrek, i mislim da je van sumnje da će taj promet na osnovu toga novog ugovora osetno se pojačati. Dobava pšenice vrši se pod vrlo povoljnim uslovima i omogućuje — pored ostalih povoljnih aranžmana u tom pogledu sa trećim državama — održavanje cene pšenici na našoj unutrašnjoj pijaci na jednom ne samo vrlo povoljnom, već i stalnom nivou, koji i naše proizvođače i naše trgovce u potpunosti zaštićuje od neprekidnih i vrlo jakih kolebanja pšeničnih cena na svetskim pijacama. Najzad je baš trgovinski ugovor sa Francuskom dao nam mogućnost, da jedan deo te pšenice upućujemo preko naših jadranskih luka, čime je udovoljeno jednoj već davno iznetoj, bez sumnje opravdanoj, želji našeg Primorja.

Kraljevska vlada teži da dode do povoljnih trgovinskih sporazuma i sa ostalim zemljama, koje mogu igrati važnu ulogu u našem izvozu, u prvom redu sa zemljama Amerike i Levanta, i pregovori u tu svrhu ulaze u plan našega rada u ovoj godini.

Negovanje naših privrednih veza sa zemljama Male antante i Balkanskog sporazuma, poboljšanje osnova za trgovačku razmenu sa Nemačkom i zemljama Rimskog sporazuma kao glavnim tržištima našim, iskorišćenje izvoznih mogućnosti i na ostalim tržištima, u opštem nastojanju da se naša spoljna trgovina postavi na što širu i stabilniju bazu, to su bitne linije naše trgovinske politike.

Kraljevska vlada je u prošloj godini nastavila intervenciju u izvesnim sektorima spoljne trgovine, naime kod pšenice, voća, uljarica, opiuma i stoke. U svojoj privrednoj politici Kraljevska vlada se rukovodi načelom, da privrednu delatnost treba prepustiti privatnoj inicijativi. U pomenutim sektorima ona je činila odstupanja od toga načela, da bi zaštitila našu privredu od štete kojoj su je izlagale uvozne restrikcije drugih zemalja, odnosno da bi našoj privredi obezbedila što punije iskorišćenje izvesnih ugovornih pogodnosti — carinskih kontigenata, preferencijala itd. Intervencija se kod nas pojavila kao reakcija na restriktivne mere inostranstva; kad je pak

odlučena, ona se morala sprovoditi na način koji najbolje odgovara interesima celine.

Intervencija je kod nas dobila dva oblika: ili monopolisanje izvesnih poslova od strane države, kao što je bio slučaj kod pšenice i opiuma, delimično kod voća i uljarica, ili regulisanje delatnosti privatnih preduzeća i kontrola njihovog rada, kao što je bio slučaj kod stoke i stočnih proizvoda. U prvom slučaju intervencija je vršena preko Prizada, koji je, kao državno preduzeće u obliku akcionarskog društva, mogao uspešno da obavlja trgovačke poslove sa inostranstvom; u drugom slučaju, ona je vršena preko Ureda za kontrolu izvoza stoke, kome je u tome cilju pridodat odbor sastavljen kako od predstavnika nadležnih resora, tako i od delegata zainteresovanih privrednih organizacija.

Prizad je, posle jednog mučnog iskustva koje je izdržao u tzv. žitnom režimu, kad je bez potrebne organizacije u zemlji i bez dovoljnih finansijskih sredstava imao da sprovede ogroman posao monopola unutrašnje i spoljne trgovine pšenicom, uspeo da stane na svoje noge i da postane neophodno potreban i koristan instrumenat naše trgovinske politike. On je u prošloj godini vršio otkup pšenice po Uredbi od 20 jula, kojom je Vlada ujemčila minimalne cene na unutrašnjem tržištu. Kad se svetska cena povećala, Prizad je ovlašćen da kupuje pšenicu i iznad dirigovanih cena, tako da se naš proizvođač koristio popravkom cena u svetu, a bio je obezbeden od eventualnog pada te cene. Upoređenje naših domaćih cena sa cenama u Liverpulu i Roterdamu pokazuje, da su i pored znatnog skoka svetskih cena naše unutrašnje cene bile stalno iznad njih. Takva situacija se mogla održati bez žrtava po državnu kasu samo blagodareći naročitim sporazumima koje smo zaključili sa Čehoslovačkom, Nemačkom i Francuskom. Istina, Prizad je zato morao primiti obavezu da ovim zemljama liferuje određene količine pšenice, i to je bio razlog što je Žitni odbor rešio, da se od 12 decembra prošle godine izvoz pšenice rezerviše samo za Prizad. S druge strane, Prizad je, saobrazno Uredbi od 9 maja 1936, kojom je utvrđena cena opiuma u zemlji, vršio i otkup opiuma za izvoz. Blagodareći saradnji sa turskim opiumskim monopolom, koja se zasniva na sporazumu od 17 decembra 1934, Prizad je mogao izvoziti opium uz povoljne cene, ali je izvoz morao ograničiti tako, da je zaliha opiuma u zemlji postala prilično velika.

Kod suvih šljiva Prizad se ograničio na izvozne poslove u okviru carinskih kontigenata koje smo dobili od Nemačke, ali je zato, saobrazno Uredbi od 21 septembra 1936, održao predviđene cene u zemlji. Najzad, kod uljarica Prizadu je povereno sprovođenje Uredbe od 15 juna 1936, koja ima za cilj da obezbedi snabdevanje industrije ulja domaćom sirovinom uz određene cene.

Ured za kontrolu izvoza stoke, koji je osnovan po Zakonu od 14 decembra 1931, imao je takode u prošloj godini znatno šire polje rada nego ranije. Njegovo poslovanje otežano je u prvom polugodištu usled primene sankcija prema Italiji. Ured je morao da forsira izvoz, naročito goveda, na Levant i blagodareći premijama koje je davao, izvoz goveda je u prošloj godini održan, šta više i povećan: iznosio je 49.417 komada prema 36.779 u 1935 godini. Izvoz svinja, mesa i masti dobio je veliki zamah, naročito u drugom polugodištu. Svinja je izvezeno 301.016 komada prema 210.549 komada u 1935; izvoz masti

je porastao na 743 vagona prema 453 vagona u 1935 godini. Raspodela kontigenata dala je mesta mnogim prigovorima. Međutim ne treba smetnuti s uma fakat, da je raspodela delo zainteresovanih stručnih organizacija, a ne Ureda kao takvog. Ipak, s obzirom na dosadašnje iskustvo i na nedostatke u primeni kontrolnog sistema, doneće se uskoro izvesna reforma u režimu izvoza stoke i stočnih proizvoda. Kraljevska vlada se trudi, da instrumente svoje privredne politike usavrši, kako bi oni što korisnije poslužili narodnoj privredi. Ako ona danas ne može još obećati prestanak intervencije, to je zato, što ni uzroci koji su do nje doveli nisu prestali.

Naš trgovinski bilans u 1936 pokazuje aktivni saldo od ravno 300 miliona dinara. Aktivni saldo je stalna pojava u našem trgovinskom iznosu od 1931 godine na ovamo. Ali analiza trgovinskog bilansa otkriva izvesne činjenice o kojima treba voditi računa, naime da se aktivni saldo pokazuje poglavito u odnosima našim sa klirinškim zemljama, dok se u odnosima sa neklirinškim zemljama pojavljuje najčešće deficit. Takva situacija nam ne može konvenirati, jer su naša potraživanja u klirinškim zemljama vezana, dok mi isplaćujemo dugove neklirinškim zemljama u slobodnim devizama.

Kraljevska vlada je nastojala, da ovo stanje trgovinskog bilansa popravi dirigovanjem uvozne trgovine, i u tu svrhu je donet dekret od 6 aprila 1936 godine, kojim je zaveden sistem kontrole uvoza za 33 artikla (pirinač, agrumi, kafa, ugalj, pamučna prediva i tkanine, vunena prediva i tkanine, svilena prediva, lim, gvozdene cevi, motorni čekići, dinamo mašine, radio aparati, automobili i drugo).

Ovaj režim je uveden u život 13 juna prošle godine s tim, da se navedeni artikli mogu uvoziti iz neklirinških zemalja samo uz uvozno odobrenje, a ovo se izdavalo ali ne prema tome, da li je bilans s dotičnom zemljom bio aktivan ili pasivan.

Može se reći da je za 6 meseci primene ovaj režim već dao izvesne rezultate. Mi smo u 1935 godini imali prema klirinškim zemljama aktivni saldo od 751,000.000 dinara, dok smo prema neklirinškim imali deficit od 421,000.000 dinara. U 1936 godini to se stanje popravilo, aktivni saldo prema klirinškim zemljama smanjen je na 405,000.000 dinara, a pasivni prema neklirinškim sveden je na 105,000.000 dinara.

Stanje naših novčanih ustanova, i to koliko privatnih banaka, toliko i samoupravnih štedionica, u toku prošle godine počelo je da se u mnogim pravcima sređuje, i mučna situacija našeg bankarskog tržišta, kakvu je stvorila kriza u godinama 1931 i 1932 počela je da se postupno pročišćuje i popravljja. Prirodno je, da se taj proces polagano vrši, no nema sumnje da smo najteži period ostavili iza sebe, i da se potpuno vraćamo normalnom funkcionisanju našeg kreditnog sistema. Prilike su, međutim, kod pojedinih kategorija banaka vrlo različite. Banke u velikim i većim gradovima, koje su bilo pod zaštitom, ili su inače u ranijim godinama najrigoroznije čuvale svoj likviditet i pokazivale kod kreditiranja vrlo veliku suzdržljivost, danas su u vezi sa oživljavanjem privrede i jačim strujanjem poslovnog života počele da u mnogo većoj meri stavljaju privrednoj delatnosti na raspoloženje potrebne kredite. Likviditet tih novčanih zavoda danas je opet vrlo porastao, a što je važno ima i mogućnosti za sigurne i kratkoročne plasmane, dok je prethodne godine i to bilo vrlo teško. Poverenje se opet vraća i proces formiranja ka-

pitala putem uštede u bankama opet je, mada za sada još u skućenom obimu, započeo. Kod sedam velikih zaštićenih banaka iznosili su novi štedni ulozi po knjižicama i tekućim računima u godinama 1932, 19,2; 1933 97,2; 1934 235; 1935 421 i 1936 592 sve u milionima dinara.

Kod svih banaka pod zaštitom, privatnih i samoupravnih, ti su ulozi iznosili koncem 1934 godine 346,8 miliona dinara, a godine 1935 603,2 miliona dinara. Za godinu 1936 te zaključne brojke još nemamo za sve novčane zavode pod zaštitom, no imajući u vidu fakat, da je ona kod prije pomenutih 7 velikih banaka porasla za preko 40%, to je verovatno da je u istoj srazmeri porasla i suma uloga na štednju kod pomenutih banaka u zemlji, što je bez sumnje vrlo povoljan znak.

Kako je glavni razlog teškoćama i pribegavanju pod zaštitu svih većih gradskih banaka bilo veliko nepoverenje i uznemirenost ulagača i nemogućnost — naročito u doba krize, kad je svaka realizacija vrlo teška a često i nemoguća bila — unovčavanja aktiva u istoj meri u kojoj su ulagači tražili povraćaj svojih uloga, to je prestankom uznemirenosti i nervoze situacija tih banaka počela da se popravlja, i one se vraćaju ka normalnom poslovanju i ne govoreći o onima, koje nisu uopće tražile zaštite ili su se nje u toku zadnje godine odrekle.

Druga je situacija kod onih novčanih zavoda, koji su došli u teškoće poradi poljoprivredne krize odnosno poradi zakonodavstva o zaštiti zemljoradnika. To su najvećim delom manji provincijski zavodi čiji su dužnici velikim delom — često 80 do 90% — zemljoradnici. Počevši od 1 aprila 1932 g., kad je donet prvi zakon o moratorijumu za obavezu zemljoradnika, dužnici zemljoradnici nisu bili dužni plaćati svojim poveriocima nikakve otplate duga, a sa malim izuzetkom čak ni kamate. Prirodno je da oni novčani zavodi, koji su veći deo svoje aktive plasirali kod zemljoradnika, nisu mogli i ne mogu izlaziti na susret zahtevima ulagača za povraćaj uloga. Imajući u vidu da je kod nas jako razvijen sistem malih banaka, koje kreditiraju sitne privrednike, a baš ponajviše zemljoradnike, nije čudo što imamo toliko veliki broj novčanih zavoda koji se koriste moratornim odredbama.

Iz prednjega proizilazi, da će za veliki deo novčanih zavoda biti od presudne važnosti način likvidacije zemljoradničkih dugova. Nemoguće je već danas oceniti u punom obimu reperkusiju Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova na naše privatne novčane ustanove, a naročito ne na one, koji su u velikoj meri kreditirale našeg zemljoradnika. Ipak treba podvući dva momenta. Prvo, donošenjem definitivne i konačne uredbe posle dugih godina neizvesnosti stvoreno je jedno konačno stanje i prečišćena je situacija onih banaka, koje imaju zemljoradnička potraživanja. U dosadašnjoj neizvesnoj situaciji svakako je bilo tačno bilansiranje kod takvih banaka nemoguće. Danas je stvar jasna i suma tih zemljoradničkih potraživanja može se uneti u bilans sa onom vrednosti, koju ona stvarno imade. Pored toga, svaki zavod može danas tačno da sračuna koliko će iz toga naslova izgubiti eventualno od svojih rezervi i akcijskog kapitala. Drugo, država je preuzela na sebe brigu, da se pored sve redukcije zemljoradničkih dugova sačuvaju intaktni ulozi kod novčanih zavoda, jer po čl. 10 stav 2 pom. Uredbe od 26 septembra 1936 sve otpise koji prevazilaze stvarne rezerve ba-

naka i polovicu njihove dioničke glavnice država je preuzela na sebe. Tim je načinom sačuvan princip ne-
diranja u uloge, a ne treba, mislim, naročito nagla-
šavati od kolike je to važnosti za očuvanje povere-
nja, tog najdragocenijeg no i najosetljivijeg elementa
svakog privrednog rada, a naročito rada banaka.

Danas imamo u zemlji svega 620 privatnih ba-
naka i 62 štedionice, dakle svega 682 novčana zavoda.

Zaštitu je zatražilo 303 zavoda, od toga je 6 za-
voda dobilo sanaciju, 33 zavoda stupilo je, pošto je
bio utvrđen njihov pasivitet, u vanstečajnu likvida-
ciju, a odlaganje plaćanja dobilo je 243 zavoda. 9 se
je zavoda odreklo zaštite tako da je stvarno ostalo
pod zaštitom odnosno odlaganjem plaćanja 243. Je-
dan je zavod odbijen od zaštite, a nerešenih molbi
za zaštitu, glede kojih je postupak u toku, ima još 18.

Odnosno naše industrije i naše industrijske poli-
tike dozvolite, gospodo senatori, da kažem ovo:

Vrhovni princip prema kojemu treba da se vodi
naša industrijska politika i kojeg se principa pridržava
Kraljevska vlada a rukovodiće se njime i u bu-
duće, to je dovodenje u sklad celokupne industrijske
delatnosti s opštim privrednim i socijalnim intere-
sima naše privredne i političke nezavisnost. To treba
da bude merodavno načelo i misao vodilja, kad je u
pitanju industrijska oprema naše države. Problem
naše industrije ne može se tretirati kao jedan zase-
ban i odvojen problem, već samo u vezi sa ostalim
našim važnim privrednim problemima, i razna pitanja
koja interesiraju našu industriju treba da budu reša-
vana kao delovi našeg opšteg privrednog problema i
jedne opšte harmonične celine. Ovo je ispravno sta-
novište zauzela, to hoću ovde da naglasim, i zadnja
konferencija industrijalaca iz cele zemlje, koja je ne-
davno održana u Beogradu.

Sigurnost i bezbednost države traži u ostalom
što veći zamah i polet industrijske delatnosti u zemlji
uopšte, jer u slučaju potrebe i opasnosti ima malo
industrijskih grana na koje odbrana zemlje može da
renonsira.

Ukoliko se razvoj naše privrede ogleda u našoj
spoljnoj trgovini onda iz podataka o izvozu sa ko-
jima raspoložemo proizlazi, da u strukturi naše pri-
vredne poljoprivrede pomalo gubi od svog prvobitnog
značaja, da se rudarstvo i industrija razvijaju brže od
poljoprivrede, da se proizvodnja mineralnih sirovina
i polufabrikata u zemlji najbrže razvija, a proizvod-
nja finalnih produkata da je upućena u glavnom na
zadovoljenje unutrašnjih potreba u zemlji.

Pored svega toga, kad više od tri četvrtine na-
šega naroda pripada zemljoradničkom redu, mi ne
možemo i ne smemo da zanemarimo agrarnu kom-
ponentu naše privredne strukture, te se prema tome
naša industrijska politika mora voditi u skladu sa na-
šom poljoprivredom. Dokle god je naša zemlja upu-
ćena na izvoz svojih agrarnih viškova, koji postaje
sve teži, dotle mi ne možemo i nećemo postaviti sebi
za cilj privrednu autarhiju, iako nas agrarni protek-
cionizam industrijskih zemalja goni da podemo tim
putem. Dokle god mi moramo da izvozimo viškove
naših žitarica, stoke i stočnih proizvoda, dotle se ne
možemo industrijalizirati po svaku cenu i na celoj li-
niji, već moramo da tražimo srednji put.

Idući tim putem mi ćemo postići da u industriji
uposlimo onaj višak stalnog prirasta našeg stanovni-
štva, koji naša poljoprivreda nije u stanju da uposli.
Pre rata emigriralo je godišnje iz naše zemlje oko
50.000 radnika, čije su uštedevine još 1924 g. izno-

sile 20 miliona dolara godišnje. Mogućnost emigri-
ranja je međutim prestala, a intenziviranje naše pol-
joprivrede dakle i mogućnost povećanja uposlenja,
ne napreduje paralelno sa prirastom stanovništva.
Ovaj višak mora da zaposli industrija. Plate i nadnice
u našoj industriji kreću se između tri i četiri mili-
jarde dinara godišnje. Polovina ove sume iznosi više
no ceo izvoz naših poljoprivrednih proizvoda. Podi-
zanjem industrije povećava se dakle proizvodnja ag-
rarnih proizvoda i time smanjuje zavisnost našeg ag-
rara od stranih pijaca. Podizanjem industrije omogu-
ćuje se i delomična preorijentacija agrarne proizvod-
nje. Od prvog januara ove godine naša industrija
izrada pamuka daje po Uredbi od 17 oktobra 1936
godine oko 4 miliona dinara godišnje za povećanje
naše kulture pamuka i povećanje njegove cene, a in-
dustrija izrada od svile po Uredbi od 20 oktobra 1936
godine oko 5 miliona dinara godišnje za povećanje
naše produkcije svilenih čaura i popravak njihove
cene. Naša industrija ulja Uredbom od 15 jula 1936
godine omogućila je godišnjim doprinosom od 5—6
miliona dinara rentabilnu proizvodnju uljanog se-
mena. Tako će doprinosom industrije biti omogućeno
unapređenje triju zaostalih grana naše poljoprivre-
dne proizvodnje.

Podizanjem industrije mi dakle rešavamo naše
najvažnije privredne probleme a uposlenjem u indu-
striji i naše socijalne probleme.

Dozvolite, gospodo senatori, da nekoliko općih
napomena učinim po pitanju kartela, koji su u jav-
nosti često predmet vrlo oštre kritike. U javnosti se
najčešće traži da se karteli uopšte zabrane. Pre svega,
svi se karteli ne mogu zabraniti, odnosno njihovom
jednostanom zabranom ne bi se ništa postiglo. Indu-
strijska preduzeća koja pripadaju stranom kapitalu
stvarno se vode u inostranstvu i sporazumi koji se
tamo sklope ne mogu se sprečiti. U industrijskim gra-
nama, koje se sastoje samo iz nekoliko preduzeća,
maka i sa domaćim kapitalom, mogu se njihove vode
sporazumeti u pogledu cene i bez pismenih dokume-
nata. Ni za sprečavanje ovakvih sporazuma ne po-
stoji mogućnost, i ako se u javnosti, kao krajnje
sredstvo, obično preporučuje smanjenje ili ukidanje
carinske zaštite. No da li bi ovo krajnje sredstvo
imalo željeni efekt pri mogućnosti sporazumevanja
sa ostalim kartelima, ostaje pitanje. S toga je mnogo
efikasnije sredstvo protiv negativnog dejstva svakog
kartela legalizovanje kartela i njihovo stavljanje pod
državnu kontrolu.

Iz tih razloga izvršena je u svoje doba izmena i
dopuna Uredbe o kartelima u toliko pre što smo 1934
godine, kada je doneta naša Uredba, mi bili jedina
zemlja na svetu koja je zabranila kartele. Svuda se
danas karteli ne samo toleriraju, već se državnim
pomoći razvijaju, pa čak, prinudnim merama, i stva-
raju. Savremena industrija naime ne može biti bez
kartelne organizacije. Karteli stvaraju red na tržištu,
prilagodavaju proizvodnju potrebama potrošnje, dele
tržište prema najpovoljnijim saobraćajnim uslovima,
a proizvodnju prema tehničkoj sposobnosti. Sve ove
mere u krajnjoj liniji, vode pojeftinjenju proizvoda
i sniženju cena.

Naša izvozna industrija, kao što je proizvodnja
karbida, ferolegura, tanina, produkata, destilacije dr-
veta i drugog bez učešća u međunarodnim kartelima
ne bi mogla postojati.

Zabranom kartela prvo bi stradala srednja i mala
preduzeća, većinom ona koja pripadaju domaćem ka-

pitalu, jer bi neučlanjena u karte sa preduzećima stranog kapitala, brzo podlegla u konkurentskoj borbi.

U toku minule godine izrađen je sistem kontrole kartelnih ugovora i cena. Izgrađivanje te kontrole nalazi se još u razvoju i može se s pravom očekivati, da će ova kontrola dati pozitivne rezultate. Ako međutim neki kartel pretera u cenama onda treba da brza i efikasna intervencija države onemogući takve zloupotrebe i eksploatacije i širokih potrošačkih masa, a često i samih državnih nadležstava u korist nekoliko preduzeća. Svrha kartela jesu i treba da ostanu razlozi ekonomske prirode, kako je prije izloženo, a ne ničim opravdana i preterana zarada pojedinaca, kojoj treba energično stati na put.

U vezi sa kartelima ustaje se i protiv stranog kapitala i protiv stranaca u našoj industriji. Za podizanje i unapređenje naše industrije mi, uglavnom, raspoložemo svima uslovima, izuzev kapitala, u dovoljnoj meri. Zato nam je potreban strani kapital. Bojazan od stranog kapitala bila bi opravdana kada ne bismo imali mogućnosti — a stvarno je imamo — da njegovom dejstvu odredimo granice koje odgovaraju našim privrednim i nacionalnim interesima. Strani kapital unosi finansiska sredstva, koja jednim delom u vidu fabričkih postrojenja ulaze u naš privredni inventar. Stranci unose i svoj tehnički kapital u vidu plaćenih patenata i unose svoj lični kapital, svoja tehnička iskustva. Ovaj tributarni odnos prema inostranstvu može se samo postepeno likvidirati. Mi naročito nastojavamo da što većim uposlenjem nacionalnog elementa, naročito mladih ljudi, u komercijalnom i tehničkom vodstvu pojedinih preduzeća ubrzamo tok ove likvidacije. Mnogo je teža i duže traje stvarna nacionalizacija samoga kapitala. To je, bez sumnje, najteži problem naše industrijske politike, ali ako se setimo da su i Englezi bili prvi pioniri teške industrije u Nemačkoj, ako se setimo da su i Nemci bili prvi pioniri industrije u Italiji, pa ako se, najzad, setimo da su se prvi pioniri industrije u Srbiji zvali Vajferti i Bajloni, onda, verujući po malo i u moć asimilacije naše sredine, nemamo razloga da budemo nespokojni ni sa te strane daljnjih razvoja naše industrije.

Dozvolite, gospodo senatori, da učinim još jednu kratku napomenu o turizmu. Turistički razvoj kod nas u prošloj godini u odnosu naprama ranijim godinama vidi se najbolje iz nekoliko cifara, koje navodim. One pokazuju da je taj razvoj povoljan, kolikogod su skromna i skućena sredstva koja nam u tom pogledu stoje na raspolaganju. Od godine 1924 pa do kraja 1935 ukupan broj turista bio je u stalnom porastu, a tako i broj probavljenih dana i noći. U godini 1936 produžen je porast stranih turista, tako da je za više od 10.000 premašio čak i rekordnu cifru od godine 1930. Nasuprot tome konstatovano je u prošloj godini opadanje kod domaćih turista za prilici 5%. U godini 1935 imali smo domaćih turista 767.514 a stranih 242.214, svega 1.009.728. U godini 1936 imali smo domaćih turista 729.139 a stranih 266.535, svega 995.674.

Naša nastojanja treba da budu upućena onamo, da se postigne ne samo brojno povećanje turista koji posećuju našu zemlju, nego i njihov što duži boravak kod nas. Od što dužeg bavljenja turista u turističkim mestima zavisi najvećim delom i prinos od turizma. Prosečni boravak kod nas iznosi danas 7 i po dana, cifra koja bi se dala i treba je znatno povećati, pružajući turistima pored prirodnih lepota što veći komfor, što jeftinije cene i što više atrakcija.

Prinos od poseta turista iznosio je u godini 1934 od domaćih 502, od stranih 309, svega 811 miliona dinara; u godini 1935 od domaćih 510, od stranih 317, svega 827 miliona dinara; u godini 1936 od domaćih 500, od stranih 350, svega 850 miliona dinara.

Dosadašnji rezultati turizma, pored svih skromnih sredstava kojima se je mogla vršiti i sama propaganda i podizanje, održavanje i doterivanje svih za turizam važnih objekata, opravdavaju nadu da će ova grana privrede i dalje ostati od prvorazrednog značaja za mnoge krajeve naše države i jednovremeno biti i dalje sve veća i važnija pozicija u našem bilansu plaćanja.

U pogledu t. zv. turističkog dinara mogu samo da spomenem, da su predradnje za jedno povoljno rešenje toga pitanja već u toku. Već za koji dan biće donete potrebne odluke, kako bismo u relaciji naprama onim državama, koje su za nas najinteresantnije i odakle imamo da očekujemo, prema dosadašnjem iskustvu, značajniji turistički priliv, stvorili za inostrance mogućnost da mogu doći do jeftinijeg dinara u turističke svrhe.

Posle ovih izlaganja po pojedinim pitanjima resora trgovine i industrije, ja vas molim, gospodo senatori, da prihvatite predloženi predlog budžeta toga Ministarstva za budžetsku 1937/38 godinu. (Odobranje na desnici).

Predsednik dr. Želimir Mažuranić: Reč ima gospodin senator Don Frano Ivanišević.

Don Frano Ivanišević: Gospodo senatori, najpre hoću da istaknem, da nisam neprijatelj tuđeg kapitala u našoj zemlji. Ja mislim da nema čovjeka na kugli zemaljskoj koji može reći, da mu nije potrebna tuđa pomoć. Nijedan narod, pa ma on najinteligentniji bio, nije odvojen od ostalih, svi su narodi upućeni jedan na drugog. I mi imamo neke obaveze, a i strane firme imaju obaveze prema nama. Naša prirodna snaga u trgovini i industriji dobro nam dolazi uz pomoć vanjskog kapitala.

Ja ću se večeras osvrnuti na jedan ugovor koji je naše država sklopila sa jednim stranim društvom. U našoj Primorskoj banovini jedno francusko društvo htelo je da iskoristi rijeku Cetinu, odnosno njen vodopad Gubavicu, koji može dati 70.000 konjskih snaga. Taj ugovor sklopljen je 1929 godine i meni je mило što ovdje vidim dva naša cijenjena člana Senata, od kojih je jedan bio Ministar finansija, g. Dr. Šverljuga, a drugi Ministar poljoprivrede g. Dr. Frankeš. Oni su zastupali našu državu sa pok. Stevanom Savkovićem, Ministrom trgovine, a bili su i zastupnici francuskog društva. To je bilo u aprilu mjesecu 1929 godine. Ugovor koji su oni tada sklopili, bio je vrlo povoljan. Tim ugovorom mi smo izašli na susret francuskom društvu, da iskoristi snagu naše rijeke i ugovorili da nam društvo plaća godišnju paušalnu sumu. Kroz 50 godina za obeštećenje onima, koji su dali svoju zemlju. I to je išlo postupno, prve godine bilo je 150.000, zatim 300.000, 450.000, pa 1 milion, a u pedesetoj godini imalo se platiti ništa manje nego 191, 250.000 francuskih franaka, dakle oko 500 miliona dinara. Ja poznajem dobro istoriju ovoga preduzeća, jer sam u početku posredovao da se nađe zgodno zemljište, tvrdeći i uvjeravajući ljude da će tu imati zaposlenja njih 3000. I faktički, danas ima oko 500 ljudi, koji imaju lijepu nadnicu. Ali ovo društvo, koje se obavezalo da će kroz ovaj rok izradivati neke važne kemijske proizvode i drugo slično, sada proizvodi cionit i karbit. Ti produkti zaista se izvoze

u onoj meri u kojoj se proizvode, jer ja vidim da su magacini stalno prazni.

Gospodo, ovo je bilo ranije u rukama Italijana, zvalo se „Sufid“. Pa za vreme rata, mi koji smo trezvenije gledali, — znate ja ovde nešto mogu da kažem, a nešto ne smijem — bili smo obvezani, i već onda mi smo strahovali da jednoga dana ti produkti, proizvedeni kod nas, neće biti upotrebljeni protiv nas. Mi smo radili i uspjeli, da i to pređe u druge ruke. Uzeli su ga naši saveznici i sklopili spomenuti ugovor. Tu je naša Vlada uradila dobro, jer se radilo o materijalnim i drugim koristima za našu zemlju. Činovnici su bili iz naše zemlje, osim nekolicine stručnjaka. Taj je ugovor sklopljen, ali to je ostalo samo na papiru, jer se ništa od toga ne izvršuje. Ministarstvo zna za to. Činili su veliki protest, naročito oni iz Šibenika, a imali su razloga, obraćajući se na g. dr. Juraja Demetrovića, Ministra trgovine. To je bilo 30 maja 1934 godine i oni su prikazali svoju štetu. Društvo je obustavilo rad u Šibeniku, i ima već 6 godina kako šibenska općina, osim jednog avansa, nije primila ni 5 para. Stavite se u položaj tih ljudi, pa ćete vidjeti, kako im je bilo teško, jer je tamo radilo 1000 radnika iz Šibenika. Oni su se obvezali da će proizvoditi cinamit i karbit i druge razne hemijske proizvode i da će uložiti 300 miliona franaka. Medutim, ništa nisu uložili, a ugovor je garantovao minimum koji moraju dati, ako budu pasivni, a kad su u aktivni moraju dati više. Naši ljudi uzimani su u službu kao prosti radnici, naših inžinjera ima vrlo malo, pa tu se može primijeniti ona narodna: „Ako smo i prijatelji, kese nam nisu sestre.“ Gospodo, valja da se stavi načisto taj posao. Lani je bila tamo komisija, znače gospodin Ministar trgovine, ali se nije maklo sa mrtve tačke. Oni su gospodari rada, niko im ne smeta, ali ja mislim da naše dostojanstvo traži, da se ugovor izvrši, jer makar mi bili i prijatelji u politici, u poslovnom svijetu sentimentalizam ne vredi ništa. Medutim ugovor se ne izvršuje i to je sramota, makar koliko mi bili prijatelji. Općina šibenička i svi mi trpimo od toga štete. Da li je ovaj ugovor za njih preteran, pa traže redukciju, ja neznam, ali imam već 6 godina, kako je taj ugovor ostao mrtvo slovo na papiru. Medutim, to je bilateralni ugovor i što smo se mi s naše strane obvezali, to je izvršeno, ljudima je propalo zemljište, ali sa njihove strane ništa se ne izvršuje.

Gospodo senatori, druga je stvar sa francuskim kapitalom ulozenim u brodogradilište blizu Splita. Ta ustanova nama treba, jer mi naše brodove šaljemo radi reparature na Rijeku, Pulj i Trst. U ovom brodogradilištu ide posao vrlo dobro. Tu ima 700 radnika i direkcija pomorske vlasti dala je svoju najbolju luku i tu se posao veoma dobro razvija. Ali na njihov zahtev data im je i uvala Supaval koja je služila za lovište selu Vranjinu. Tu danas dolaze brodovi, tu se baca nafta i tu ne može više da bude gajilište ribe. Time je učinjena velika šteta ribarima, jer tu je bilo osobito dobre ribe, bilo je to najbolje lovište, od koga su ribari živjeli pošto se tu miješa slatka voda sa slanom, to je na ušću Jadrana, a sada je ta uvala otrovana naftom i ugljenom iz brodova, te pravda zahteva, da se ovim ribarima dade za to ošteta. I oni su odlučili da idu na sud, našli su advokata da ih zastupa, te da dobiju oštetu. Ja mislim da će tu naše vlasti, lilo Ministarstvo trgovine ili Pomorska uprava, morati posredovati. Ja sam kazao da bi se moglo učiniti ono što je najpravednije, da oni ovim ribarima ne treba da

dadu novac, nego, pošto imaju 700 radnika iz Zagorja, neka se uzmu na rad i ovih 50 do 60 ribara koji su izgubili lovišta, mjesto tolikog broja onih iz Zagorja. Tu se vode pregovori. Izgleda da oni tu računaju na našu dobru volju. Dobrota je dobra stvar, ali kad prede mjeru to onda više nije dobrota.

Ja sam samo htio ovu stvar preporučiti g. Ministru, a njemu je sigurno poznata ova stvar društva »La Dalmatien«. Bilo bi potrebno da se ona više ne povlači. Čast i prijateljima i Francuzima, ali naša poslovice kaže: »Čist račun, duga ljubav!«

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Ima reč g. Ministar trgovine i industrije.

Ministar trgovine i industrije dr. Milan Vrbanić: Tačno je što je g. senator Don Frano Ivanišević spomenuo, da se društvo »La Dalmatien« u toku zadnjih godina, pozivajući se na privrednu krizu, ne pridržava onih obaveza koje je preuzelo na sebe. Da bi se to pitanje svršilo, sastavljena je jedna komisija, u koju su ušli prestavnici sviju zainteresovanih resora. Ta komisija stalno radi, poslovi su daleko napredovali i u najkraće vreme, nadam se, da ćemo doći do neospornih rezultata i da će se taj spor sa društvom »La Dalmatien« rešiti na način koji će biti na čisto poslovnoj bazi a pri tome ćemo voditi računa o interesima naše privrede, pojedinih opština i pojedina. (Odobranje).

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Završen je pretes predloga budžeta rashoda Razdela XIV — Ministarstva trgovine i industrije. Prelazimo na glasanje. Glasace se sedenjem i ustajanjem i to po partijama. Molim g. izevstioca da pročita partiju 858.

Izvestilac Fran Smodej pročita partiju 885.

Pretsednik dr. Želimir Mažuranić: Gospoda koja primaju pročitano partiju 858 neka izvole sedeti, a gospoda koja ne primaju, neka izvole ustati. (Većina sedi). Pošto većina sedi, objavljujem da je Senat većinom glasova primio partiju 858.

(— Za ovim je Senat, glasajući sedenjem i ustajanjem o svakoj pojedinoj partiji, u smislu člana 102 Ustava i § 67 Zakona o poslovnom redu u Senatu, primio većinom glasova ceo budžet rashoda Razdela XIV — Ministarstva trgovine i industrije, i to od partije 859 do partije 896 zaključno —).

Prelazimo sada na pretes predloga budžeta rashoda razdela XV — Ministarstva šuma i rudnika. Reč ima zamenik Ministra šuma i rudnika gospodin Ministar za fizičko vaspitanje naroda.

Заменик Министра шума и рудника Министар за физичко васпитање народа др. Јосип Рогић: Господа сенатори, у предлогу буџета расхода и прихода Министарства шума и рудника дошла је до изражаја Уредба о организацији Министарства шума и рудника и подручних установа од 23 априла 1936 године. Ова Уредба је ступила на снагу 1 маја 1936 године, па је већим делом до сада и примењена на шумарску и рударску струку у ресору шума и рудника.

Код израде предлога буџета за Министарство шума и рудника дошло је до изражаја настојање Краљевске владе за снажење народне привреде. Као последица побољшања привредник прилика предвиђени су повећани приходи као и расходи, истина у опрезним и скромно одмереним износима.

Пре но што бих прешао на детаљно излагање предлога буџета Министарства шума и рудника, част ми је истаћи, да је ово Министарство

активно учествовало у раду Краљевске владе, да се одбрана наше земље што боље обезбеди и да користи од природног богатства наше земље извуче наш радни народ. У овоме правцу напомињем радове на железари у Зеници, оснивање рафинерије бакра у Бору и поновно стављање у погон фабрике целулозе у Дрвару. У проучавању је сада и подизање домаће коксаре за производњу кокса, који је неопходно потребан за нашу металургију. Даље је Министарство шума и рудника узело на себе иницијативу у пропаганди да се и код нас што више одомаћи употреба шумског гаса за погон моторних возила на место скупоценог бензина, који се увози из иностранства.

Укупни расходи по буџету Министарства шума и рудника предвиђени су у износу динара 291,549.099 тј. за 25,483.561 динар више него ли за буџетску 1936/37. Приходи су предвиђени у укупном износу од 446,062.130.— динара тј. за динара 84,687.582.— више од садањег буџета. Из предлога остварених прихода и расхода у току ове буџетске године може се утврдити, да ће се предлог буџета за 1937/38 годину и реализовати.

Укупна површина свих шума без обзира на власништво износи 7,636.153 хектара или округло 32% од укупне површине наше земље. Значи, да је сваки трећи хектар нашег земљишта под шумом, што довољно илуструје велики значај шума и шумске привреде. Од горе наведене површине свих шума држави припада 2,924.724 хектара, а недржавних шума има 4,711.329 хектара. На једног становника просечно долази 0.55 хектара шуме.

Највећи део наших шума налази се на своме природном станишту, на апсолутно шумском земљишту тј. на таквом земљишту, које је трајно употребљиво само за шумску културу. Остали део шума налази се на релативно шумском земљишту тј. на таквом земљишту, које би се могло употребити и у пољопривредне сврхе. Површина таквих шума без обзира на власништво износи 2,342.762 хектара.

Укупна годишња продукција дрвета у нашој земљи цени се на 16,500.000 кубних метара и то: 6,750.000 кубних метара корисног дрвета и 9,750.000 кубних метара огревног дрвета. Та огромна количина дрвне масе сваке се године посече, преради и извезе путевима и железницама. Из тога се види велика важност шумске привреде у економском и социјалном погледу као и у погледу притицања прихода за државне железнице.

За прераду годишње продукције дрвне масе има у земљи 3.235 стругара разнога погона са 68.670 коњских снага.

На врховни шумарски надзор (Одељење за врховни шумарски надзор и банске управе) предвиђено је укупно 17,422.234.— динара кредита тј. за 3,356.357.— динара више од садањег буџета. Ово повећање је дошло због тога што је повећан кредит за уређење бујица за суму од преко 3,500.000 динара.

Пошумљавање крша и голети као и живих пескова је значајан културни посао, који спада у надлежност банских управа. У ове сврхе предвиђено је 1,064.000.— динара кредита. Сем тога се ови радови финансирају и из Фонда за пошумљавање.

У циљу ефикаснијег и бржег пошумљавања г. Министар шума и рудника је предузео потребне мере:

1) да се у будуће пошумљавају она земљишта, која буду издвојена од одређених комисија;

2) да се што више врши и примењује природан начин пошумљавања као и сејања шумског семена уместо сађења садница;

3) да се строго води рачуна о избору погодне врсте дрвета, која би имала да се сади, и

4) да шумарско особље, које врши пошумљавање, има за свој рад да одговара морално и материјално, како се не би нерационално трошила државна новчана средства.

У циљу да се организација службе у ресору шума и рудника проведе што боље и да би се само пословање поставило на здраву основу, у Министарству шума и рудника донето је у току буџетске 1936/37 године 23 правилника, уредбе и остала упуства.

Као што је познато, имовне општине се налазе у тешкој финансијској кризи већ од више година. Дуг имовних општина крајем 1935 године износио је око 67,000.000.— динара. У Министарству шума и рудника чине се сада последње припреме за доношење Уредбе о санацији имовних општина, које сада располажу са укупном површином од 459690 хектара шума и шумског земљишта.

Одељење за управу државних шума управља државним шумама преко 11 дирекција шума односно 159 шумских управа и 2 режијске манипулације као и једном прометном управом државне шумске железнице Усора-Прибинић.

Према прописима нове Уредбе о организацији Министарства шума и рудника требало је најдаље до 1 маја 1937 године основати нову Дирекцију шума у Тузли као и извршити сеобу Дирекције шума из Апатина за Нови Сад и сеобу Дирекције шума из Алексинца за Ниш. Дирекција шума у Тузли је основана и отпочела је са радом на дан 1 јануара 1937 године. Сем тога извршена је и сеоба Дирекције шума у Апатину за Нови Сад, као и сеоба Дирекције шума у Алексинцу за Ниш.

У циљу унапређења и подизања интезивности шумске привреде основане су нове Шумске управе на Округлици на подручју Дирекције шума Сарајево, сем тога основана је посебна државна шумска манипулација са седиштем у Босанском Новом са задатком да искоришћује државне шуме Шумске управе Рујевац, на територији Дирекције шума у Загребу. На територији Дирекције шума у Скопљу основано је 5 нових шумских управа, на територији Дирекције шума на Сушаку образоване су 3 нове шумске управе и најзад на територији Дирекције шума у Нишу образована је једна нова шумска управа у Кучеву.

Сада се припрема све што треба и за оснивање нових шумских управа на територији Дринске бановине, па се надам да ће се у најкраћем времену и овде основати потребан број тих основних шумско-привредних јединица.

Част ми је напоменути, да нема довољно чуварског особља за чување и заштиту државних шума, те се често дешава да један чуварски реон износи и преко 10.000 хектара, док један чувар шума није у стању да добро заштити реон већи од 1.000 хектара.

Према садашњем броју чуварског особља (1.785) чувара и лугара и према површини државних шума на једног чувара отпада просечно близу 2.300 хектара шуме или шумског земљишта. У

току 1927 године редуцирано је из државне шумарске службе 700 чувара државних шума, те од тада заштита државних шума није на довољној висини. Зато се морају предузети потребне мере, да се број чувара државних шума постепено повећа. Сем тога у Министарству шума и рудника се припрема доношење Уредбе о реорганизацији шумско-заштитне службе, како би се и са садањим бројем чувара шума постигли што бољи резултати у погледу одржавања и заштите државне шумске имовине.

Према одредбама Закона о шумама са шумама треба потрајно господарити, па је зато неопходно потребно да се искоришћавање свих државних шума као и осталих врши према одредбама привреднога плана. По § 51 Упустава за уређење државних шума прописује се, да се у року од 5—20 година имаду за све шуме саставити одговарајући уређаји и елаборати рачунајући рок од 1 јануара 1932 године. Даље, према пропису чл. 36 Уредбе о организацији Министарства шума и рудника имају се у року од 10 година све неуређене шуме уредити односно елаборати уређених шума обновити. На основу те одредбе састављен је општи програм уређајних радова, по којем се тај посао има довршити до конца буџетске године 1945/46.

Према чл. 37 Уредбе о организацији Министарства шума и рудника треба у року од 10 година извршити пошумљавање старих непошумљених сечишта, паљевине и др. оголелих шумских површина у државним шумама. За пошумљавање ових површина израђен је десетогодишњи план за све Дирекције шума, те ће се у будуће по овоме плану систематски радити.

Да би се спречило даље узурпирање државних шума на територији Дирекције шума Сарајево, Тузла и Бања Лука, донета је Уредба о додељивању државног шумског земљишта и ликвидацији узурпација у ранијој Босни и Херцеговини. Циљ ове Уредбе је с једне стране, да среди и олакша економско стање појединаца на тај начин што ће се лицима оскудним у земљи додељивати државно шумско земљиште, а с друге стране, што ће се према прописима Уредбе одузети земља од оних лица, која су, иако имућна, извршила узурпирање државног земљишта, па ће се ова земљишта дати у посед онима, који имају мање од три хектара властитог земљишта.

За финансирање ове акције око додељивања државног земљишта предвиђен је по Уредби фонд, у који ће се унети од редовних буџетских прихода за 1937/38 годину износ од 3.000.000 динара. За спровођење ове акције основани су код Дирекције шума у Сарајеву, Бањој Луци и Тузли нарочити одељци са потребним бројем шумарских инжењера, геометара и осталог помоћног особља.

Узевши у обзир досадањи капацитет рада на додељивању земљишта тј. на т. зв. унутрашњој колонизацији (15.000 хектара годишње) потребно је још 8 година рада за довршење ове значајне социјалне акције.

Искоришћавање државних шума врши се путем продаје дрвета у шуми на пању и то на разне начине: по дугорочним уговорима, на основу Закона о заштити домаће дрварске индустрије, продајом на лицитацији по § 50 Закона о шумама — краткорочни уговори, путем малопродаје, којом се задовољава домаћа потреба нашега народа, по § 52 Закона о шумама.

Искоришћавање шума по дугорочним уговорима је застарео начин искоришћавања, а сем тога такво искоришћавање је нерентабилно по државу, јер је већи део таквих уговора закључен без претходне лицитације, те су шумске таксе ниске. Сви ма су познате небројене тешкоће које су се појавиле око реализовања дугорочних уговора, па је зато сасвим разумљиво што се тежи да се државне шуме више не предају на експлоатацију по дугорочним уговорима. Од овог примитивног начина искоришћавања државних шума прелази се сада све више и више на искоришћавање државних шума у властитој режији, као што то предвиђа и Уредба о организацији Министарства шума и рудника, која је донета у априлу 1936 год. Тако ће се искоришћавање државних шума постепено вршити у сопственој режији, која је у ствари нормалан и здрав начин искоришћавања државних шума.

По Закону о заштити домаће дрвне индустрије, који је ступио на снагу 31 маја 1929 год. а чија важност траје до 31 маја 1939 године, домаћим пиланарима излучена су резервацио на подручја на територији Дирекције шума Сушак, Загреб, Сарајево, Бања Лука, Чачак, Алексинац и Скопље. Према подацима за 1935/36 годину по дугорочним уговорима са малим пиланарима искоришћује се годишње 306.687 кубних метара у вредности од 5,794.839 динара, што чини 6% од свеукупне дрвне масе, или 7% од вредности од свеукупне дрвне масе која се годишње искоришћује у нашим државним шумама. Према поменутом Закону о малим пиланарима, одобрено је до сада за 171 малопиланара искоришћавање шума по резервационим уговорима. Искоришћавање шума и по овим уговорима са малим пиланарима не обезбеђује држави сигурне и сталне приходе од државних шума с обзиром на кризу и флукуацију која с времена на време наступа на тржишту с дрветом.

Према одобреним режијским прорачунима за рад у режији на територији 10 дирекција шума за 1936/37 годину израда старог и новог материјала износи 1,170.000 кубних метара са укупним издацима од 55,618.000 динара. Бруто приход од рада у режији износи 84.769.600 динара. На име шумске таксе очекује се свота од 19,500.000 динара, а на име чисте добити 9,650.000 динара. Упоређујући ове радове са онима из режијске 1935/36 долазимо до закључка, да је у 1936/37 години предвиђено за сечу дрвне масе 36% више него у прошлוגодишњој кампањи, а приход у виду шумске таксе повећава се у 1936/37 години, за 90%, док се износ чисте добити за 1936/37 годину повећава за 60%.

Поред искоришћавања дрвета из државних шума на горе описане начине, једна знатна маса дрвета издаје се бесплатно по § 53 Закона о шумама нашим сиромашним земљорадницима, а сем тога велике масе дрвета се издају бесплатно као сервитутно дрво у Босни, Херцеговини и Лици. За овај циљ издаје се годишње 976.900 кубних метара у вредности преко 12 милиона динара.

Сем искоришћавања дрвета у режији, Министарство шума и рудника врши и смоларење у режији на територији Дирекције шума у Скопљу. Добивање смоле и осталих продуката од ове терпентинског уља и калафона неопходно је потребно за индустрију земаљске одбране.

Од споредних шумских производа поменућу још и приходе од попаше, која се врши било на суватима, било на шумским пашњацима.

Површина државних сувата износи око 200 хиљада хектара. Према капацитету искоришћавања на сувате се пушта преко лета на пашу око 600.000 оваца. На шумске пашњаке међутим пушта се приближно у државне шуме око 700.000 ситне и крупне стоке, а приход од ове паше за државну касу износи око 2,300.000 динара годишње. Шумска такса за шумску попашу снижена је до минимума у циљу унапређења сточарства и ради јачања економске снаге нашег сеоског живља, којем је у планинским крајевима приход од сточарства битни и најважнији. Приход за државну касу од суватске паше износи годишње око 5 милиона динара.

Ограничавање државних шума приводи се сада крају, те ће се у најскоријем времену и то питање скинути са дневнога реда.

Од државних шумских предузећа поменућу шумско индустријско предузеће Добрљин—Дрвар (Шипад). Предузеће је организовано на акционарској бази а власник свију акција је држава преко Министра шума и рудника. Шипад има три стругаре са укупно 29 гатера и то: у Дрвару, Добрљину и Устипрачи. Ово државно предузеће сече годишње око 400.000 кубних метара меког дрвета и око 100.000 кубних метара буковог дрвета за грађу и огрев. Од ове масе на стругарима се преради око 200.000 кубних метара меког резаног дрвета, и око 20.000 кубних метара балвана буковине. Већина прерађене грађе извози се у иностранство, а само мањим делом се продаје у нашој земљи. Прошле године држава је преко Шипада откупила све акције фабрике целулозе у Дрвару, па је ова фабрика отпочела рад 14 јануара 1937 године.

Осим горе поменутих предузећа, која се налазе потпуно у државним рукама, држава учествује са 20% акција у југословенској дестилацији дрва у Теслићу.

Рударство у нашој Краљевини претставља већ данас једну од најважнијих привредних грана, како по величини и вредности достигнуте производње, тако још више према улози која му је намењена и коју све јаче преузима, јер у производњи руде прорачунатој на садржај бакра, стоји Југославија у Европи на првом месту далеко испред свих осталих држава, док на табели светске производње заузима Југославија седмо место. Исто место, прво у Европи а седмо у свету, заузела је већ Југославија и у производњи оловне концентрисане руде, док јој производња цинкове руде прибавља већ данас друго место у Европи, а шесто у свету. Као што видите, господо, производња ових трију елемената даје нашој релативно малој Југославији врло важну улогу на табели европске производње, док ће јој скоро будућност ту улогу знатно појачати. Детаљна статистика рударске производње за последњих 10 година стоји вам овде на расположењу, па вас молим да се изволите њоме послужити.

Из ње ћете видети да је укупна вредност рударске производње достигла у 1936 години, округло динара 1.014 милиона а топионичка „ 400 милиона што са споредним производима у вредности од „ 12 милиона чини импозантну цифру од „ динара 1.426 милиона округло

Без обзира на узроке, година 1936 донела нам је не само знатно побољшање укупне производње

и њене вредности, него шта више и почетак просперитета, тако да у резултате 1937 и даљих година можемо гледати са пуном ведрином бар у томе погледу. При томе природно све гране данашњих врста рударске производње не корачају истим темпом, иако се на свима у битности морају одржавати сваковремена стања привреде. Јер наше рударство морамо поделити у две главне групе и то једну групу сачињава угља свих врста, а другу металне руде. Као што можемо видети из статистике, производња угља скоро је непрестано расла све до 1929 године, у којој је постигла своју кулминациону тачку са 5,650.000 тона, у вредности од близу 1,100.000.000 динара. Од тада већ 1930 г. почела је потрошња па према томе и производња опадати све до најниже тачке у 1933 години са 4,151 мил. тона. Пад је био нагао са јачањем депресије, али је опоравак врло постепен, јер ни 1936 година не показује већу производњу од 4,490 мил. тона, дакле још увек за округло 1,2 милиона тона мање него у 1929 години. Али далеко више од производње падала је њена вредност због међусобне конкуренције. Јер док је индекс производње од сто у 1929 години пао на најнижу таксу од 73,5 у 1933, дотле је њена вредност већ тада била пала на половицу, па се и данас држи на истој висини и поред повећане производње, што значи да се цене угља нису зауставиле у паду још од 1925 године кад је тај пад почео. Колико год је, господо, пад цена ове сировине погодан за развијање привреде, која се снабдева угљем, као и за снабдевање потрошача, чија је моћ ослабила, толико је и опасан, јер прети да постане катастрофом угљеног рударства. Интереси народне привреде и земаљске одбране налажу, да се томе стању потражи радикалан лек. Он се може наћи једино у сређивању нашег тржишта угља и међусобних односа рударских предузећа на бази регулисања производње према потрошњи. Министарство шума и рудника преузеће ускоро иницијативу у томе правцу.

Осим тога су већ предузете мере да се при Министарству оснује Институт за горива, чија је сврха да ради с једне стране на рационализацији употребе самих горива, а с друге стране да научним путем испитује наша чврста, течна и пливита горива свију врста у сврху њиховог искоришћавања као сировине за даљу прераду. Необично јака потражња метала услед наоружања довела је до незапамћено наглог смањења стокова, а тиме и до замашног скока цена, коме се још не да сагледати крај. Јер према извештају Друштва народа само у 1936 години смањени су стокови бакра за 41%, цинка за 31 и олова за 22 и поред знатно повећане производње ових метала у свету. Обазирем се на ова три метала, јер они и у нашој рударској и топионичкој производњи заузимају најважнија места. Колику важност има ово стање за нас види се из тога, што се производња бакарне руде пењала од 330.000 тона у 1929 години на 660.000 тона, дакле на двоструку количину у 1934 години, на којој се висини у главном задржала до данас. Исти је случај и са сировим багром који је почео са 20.000 тона и достигао преко 40.000 тона. Код оловне и цинкове руде стање је још изразитије, јер се производња оловног концентрата од 16.000 тона у 1929 години пење на округло 82.000 тона у 1934 години, а производња цинковог концентрата од 1.000 тона на 95.000 тона, на којим су се позицијама до данас задржали.

Улога производње ових руда и метала тек почиње да добија своју огромну вредност за нашу привреду и земаљску одбрану, као и за наш положај на европској и светској табели производње. Тај почетак лежи у настојању и до сад већ постигнутим резултатима Краљевске владе, да се ова велика налазишта руде искористе што више за наше интересе. Као што вам је познато, склопљен је са француским друштвом Борских рудника аранжман по коме се ово обавезује да подигне у најкраћем року инсталације за електролизу 20.000 тона бакра годишње. На тај начин ће половина производње бакра бити прерађена у земљи, па као најчишћи производ делом ићи у иностранство а делом пружити могућност не само за снабдевање постојеће, него и за стварање нове прерађивачке индустрије. Што је главно, земаљска одбрана ће у погледу овога необично важног и потребног метала стећи пуну независност од иностранства. Злато, којег се налази близу 50 гр. у свакој тони овог бакра биће вађено у нашој земљи, а када временом буде прерађена цела тонажа црног бакра, производња злата ће премашити и 2.000 килограма годишње, у данашњој вредности преко 100.000.000 динара.

Краљевска влада је на повољном путу, да на сличан начин реши питање претапања целокупне и оловне и цинкове руде, које се производе у Трепчи и осталим рудницима Селекшен-траста, па треба очекивати да ће се ускоро почети већ и са радовима на самом терену за подизање великих и најмодернијих топионица олова и цинка у Вардарској бановини.

Исто тако већ ове године може се очекивати подизање модерне топионице антимона у Зајачи код Лознице на основу повољних резултата, које су дала истраживања тамошњих рудишта прошле и ове године.

Када се, господо, овоме излагању о главним металима дода још и подизање топионице алуминиума, које је већ у току и вама сигурно познато, видећете и сами пре свега да је одбрана наше земље, у колико се оснива на овим металима, потпуно обезбеђена и да има у томе погледу ретко срећне услове. Исто тако ћете увидети, да је ведрина, са којом треба гледати у будућност нашег рударства и његове улоге у нашем привредном животу умесна и потпуно оправдана. На то нам даје право не само богатство земље, него и нова економска политика Краљевске владе, која поред сталне тежње ка унапређењу производње уопште, а рударске напосе, условљава што даљу прераду рудног блага у земљи на корист њену и њеног радног народа.

Ова политика добила је своју нарочиту потврду у изградњи тешке индустрије гвожђа и челика. Ви сте, господо; били сведоци остварења прве најнеопходније тачке програма у тешкој индустрији, постављању нове грубе пруге у Зеници, која ће већ у августу ове године бити потпуно довршена. Али извршење ове велике инвестиције преставља, господо, само прву и најнужнију етапу у стварању Краљевске владе на томе пољу. Одмах за њом ће доћи идуће етапе, којима је циљ: 1) потпуно аутономно обезбеђење земаљске одбране са свима потребним јој основним производима из гвожђа и челика, 2) надомештање извоза руде са извозом топионичких полупродуката а по могућности и готових производа, 3) снабдевање земаљске индустрије са свим основним врстама

гвожђа и челика и тиме стварање основног услова за подизање прерадне индустрије у потпуној независности од иностранства.

За вођење јединствене рударске политике на целој територији државе оскудева рударска власт у јединственом рударском закону, јер су још увек до сада на снази пет застарелих рударских закона, а није се нажалост успело на њиховом изједначењу. У Министарству шума и рудника израђен је недавно последњи и дефинитивни пројекат новог рударског закона, а он се налази већ на претресу пред Краљевском владом, тако да ће врло скоро бити могуће, да се овај пројекат закона достави Народном претставништву.

Улога државних предузећа у нашем рударству врло је велика, и то релативно много већа него што је то случај у већини других држава. Јер, треба знати, да држава са својих 40 рудника угља подмирује 30—35% потрошње у земљи, (% зависи од продајних могућности) да је она власник два најважнија рудника гвоздене руде, (оно мало других нису за сада вредни пажње) па према томе и једини велики продуцент и извозник ове руде, и коначно да држава једина производи сирово гвожђе у већим количинама и њиме снабдева челичане и ливнице са овом сировином.

С тога државна рударска предузећа апсорбују, господо сенатори, око 95% целокупног буџета рударских ресора. Тек 5% отпада на рударску власт, рударску наставу и све остале потребе.

Сама висина буџета рударских предузећа не претставља, господо, ништа друго него резултат обичног математичког рачуна множења предвиђене производње са утврђеним трошковима производње на основу дугогодишњих искустава. Ако се производња буде мењала мимо предвиђања, онда ће се морати мењати и предвиђени кредити, због тога за случај повећања производње постоји предлог овлашћења у Финансијском закону и за одговарајућа повећања кредита.

Од осталог дела рударског ресора запазићете промену у појави двају нових рударских главарстава, која су као првостепене рударске власти основана у Београду и Скопљу на основу нове Уредбе о организацији струке, како би се и на територији Србије и Јужне Србије рударска власт са својом бригом за рударство приближила народу, и како би се успоставио целиходни поредак децентрализације, као што је то у осталим крајевима државе од давнина.

Иначе се разликује предложени вам буџет само још по облику од досадањих, јер овај облик одговара расподели и скоро проведеној реорганизацији по новој Уредби.

Стога вас молим, господо сенатори, да примите буџет Министарства шума и рудника. (Живо и дуго одобравање.)

Potpretsednik dr. Miroslav Ploj: Има рећ г. Дака Поповић.

Дака Поповић: Господо сенатори, с обзиром на одмакло време ја ћу скратити оно што сам хтео да рекнем поводом расправе овога раздела; ограничићу се само на једну ствар, на питање једног рудника у северном Подунављу, на рудник Врдник, који је по природи предестиниован да онемо крају послужи као база за решење електрификације северног Подунавља.

Та ствар се покренула већ пре три године и ми, руковођени аналогичом и примером како је то питање решено у Словенији, како су тамо решили

питање електрификације на бази Велења, нисмо ништа друго тражили од Министарства шума и рудника, него да нам се да из државног рудника струја, како би се ослободили ми у Подунављу тешког економског притиска страних централа, које тамо стварно жаре и пале.

Ја сам, господо, говорио у овом Дому у више махова о значају електрификације. Рекао сам да је северно Подунавље један најзапуштенији крај не само у нашој земљи него у целој Европи. Скупље струје, господо, нигде у Европи данас нема, него што је у северном Подунављу Краљевине Југославије. Према подацима које је у томе правцу прикупило друштво електро-инжињера Југославије, ви ћете се уверити да је цена једном киловат-часу у једној банатској општини 15 динара. То је у крају где је заступник Министра Шума Министар г. Роговић посланик. Али просечно, у целини узевши, може се рећи, да је у Подунављу цена струји данас 9 динара. Негде је 12 динара, а негде 7 динара, — али то је просечна цена по киловат-часу. Ја сам, господо, још рекао, да је то једна наша национална срамота, да је тамо наш национални престиж у питању. Ја сам лане био у Барањи и са једнога брега посматрао Мађарску. Тамо господо, сва села пливају у светлости. Мађари су електрифицирали целу Барању на бази печујских рудника. У нашем делу Барање је густ мрак. То је тако у Бачкој, а још горе у Банату. Господо, сви уговори, који су склопљени већином пре 30 година још под мађарском ером, веома су тешки. То су дугорочни уговори и тако су састављени у оно време, да су тешко везали грађанство и општине. Ми не можемо да се ослободимо тих веза и треба да чекамо да протекне 20 до 30 година па да се ослободимо тих високих цена и да дођемо до јефтине енергије, како бисмо могли наш привредни и социјални живот да унапредимо. Код нас у северном Подунављу не може се још данас радити мотором, јер је цена струји за мотор три и по до четири динара. А кад се узме да је много тих централа у националним рукама, онда можете замислити како се диригује ценама електричне енергије према нашем словенском живљу. Тих уговора не можемо да се отресемо. Највећа централа је Новосадска електрична централа. То је страни капитал, пештански комбинован са швајцарским. У новије време каже се да је амерички.

Сад да видите, господо, како се ти странци држе у нашој земљи. Поштовани дон Франо је малопре, говорећи о страном капиталу, рекао, да треба да имамо поноса и националног достојанства и да се не смемо предати странцима сасвим у руке. Ја ћу да споменем како се наше национално достојанство поштује од тих странаца. Господо, пре две године овде смо тражили од Министра грађевина да чува то национално достојанство. Кад смо му навели случај како је дошла једна комисија нашег Министарства да по уговору осигура Министарству преглед радова у вези са нашим националном акцијом, то страном друштво није дало књиге органима Министарства грађевина. Ето тако ми стојимо са нашим националним достојанством.

Сада можете мислити како ће се тај директор кад оде у Мађарску, смејати на достојанство Југословена и на начин како ми чувамо своје достојанство.

Господо, ми смо почели у Новом Саду једну

акцију са грађанима, да се после 25 година коришћења страног концесионара, да се ослободимо стега уговора. Нашли смо једно правно упориште. Наиме, по истеку 25 година град има право да распише нов конкурс и ако се јави неко ко би под повољнијим условима производио и продавао струју, град има право да том новом концесионару да концесију. Грађани Новог Сада и околине организовали смо се, скупили смо капитал — то је већином сиромашни део грађанства града Новог Сада, — скупили смо тако почетни акцијски капитал. Морам напоменути, да сам град није могао суделовати у тој акцији, јер је он уговором искључен да може током трајања тога уговора, за 50 година, бити произвођач или продавач струје. Али тако се десило да се после 25 година могла наћи правна основа, да град може и неке друге дати концесију. Нико се није на конкурс јавио сем нас грађана. Ми смо понудили знатно јефтину цену од тог страног друштва. Ми смо се у своје време јавили код г. Министра шума и рудника тражећи да се државни рудник Врдник, односно вишак струје у томе руднику уступи нама као новом концесионару. То је одобрио тадањи Министар г. Деметровић. Касније г. Улмански као Министар шума и рудника одобрио је и цену и одредио тарифу, а још касније г. Игњат Стефановић као Министар шума и рудника потписао нам је уговор. Дошао је г. Јанковић као Министар шума; били смо и код њега и молили га да ту нашу акцију помогне, а он је једноставно ускратио да нам пружи струју из Врдничке државне централе. Ништа друго нисмо тражили сем онога што је дато Словенији Велењем. (Др. Алберт Крамер: Који су били разлози?). Испрва је Министар г. Јанковић навео разлог, из кога смо видели, да не познаје стање ствари; ми смо му доказали како ствари стоје. Онда је рекао: „Па то што ви нудите, то је скупо, држава може дати јефтину”. „Дајте јефтину, — речено му је — свеједно је ко ће давати енергију, дајте јефтину струју”.

Ми тражимо већ три године од државе и од бановине да се ово питање реши. Међутим, то се питање код нас не може онако лепо да реши, као што је оно решено за Дравску бановину. Господо, ова ствар ће без сумње, кад се дође временом и до слободе штампе, бити једна велика и крупна афера.

Никакве објективне разлоге од г. Министра Јанковића нисам добио, и ја не могу да разумем његово држање. Или су ту по среди неки партијски интереси, или, господо, самовоља једнога Министра, који неће да даде нешто што је по закону и што је народни интерес. Ја ту трећег тумачења не могу себи, господо, да нађем. (Др. Алберт Крамер: Тражите, па ћете евентуално наћи!)

Господо, тај државни рудник Врдник је пасиван рудник већ годинама. Не знам како је ове године, али сећам се раније из буџета, да се на њега наплаћује 2—3 милиона годишње. Радништво бар до лане, — не знам како је сада, — није радило више од 8 дана у месецу; дакле апсолутно ни био и државни интерес и интерес радника да тај рудник проради. Треба да се држава ослободи дефицита, да добије чак и зараду и што је најзначајније да један читав крај дође до јефтине електричне струје. Као што сам рекао, рудник у тим равницама као да је од природе предестиниран да олакша тамошњем становништву стање и да се помоћу њега реши питање електричне енер-

гије. (Др. Алберт Крамер: Почетком 1936 године на предлог Министра шума и рудника, Министарски савет је закључио да се затвори због неупотребљивости струје.) Дакле, то је решено. То онда још расветљује извесне ствари! (Пајо Обрадовић: А ако је пасиван?) Па пасиван је, али би се могао активисати. Ми смо свима условима, који су тражени, удовољили. Ми смо пристали пре свега на цене које су одређене, које су много веће, скоро троструко веће него што је Велење дало. Пристали смо на све услове, које је Врховни државни правобранилац ставио на тај уговор, а то су били доста тешки услови. Ниједан такав сличан уговор није постојао ни код рудника у Мостару, ни у Сарајеву нити у Велењу. Ниједан није имао тако тешке услове, али ми смо на њих пристали јер ће још увек јефтиније проћи наше грађанство, него под оваквим приликама у којима се данас налазимо. Ми морамо у оним крајевима кренути са електрификацијом, јер је то пољопривредни крај, а данас ни модерна пољопривреда не може напредовати, ако није решено рационално питање електричне енергије. (Фран Смодеј: Тако је!) Имате и у Дравској бановини доста моторизованих малих поседа. Код нас се пак ни поред великих поседа данас не рентира да се они моторизују, а уколико познајем привреду, специјално пољопривреду Војводине, тамо се још једино може наводњавањем нешто више постићи, јер све што људска рука, што вредноћа човекова може дати земљи, то је све тамо дато. Једино би се још могло наводњавањем постићи већи допринос, али, господо, разуме се, не може се ни ту ништа, док немамо решено питање електричне енергије онако како треба. То питање требало би да се реши на један начин, да ни постојеће централе не штетују и не буду оштећене. Има тамо врло застарелих малих централа, које раде нерационално и троше 3—4 пута више угља, колико би то добар, модеран stroj потребовао. Дакле, требало би једноставно решити по принципу, да сваки знај ко скупље производи струју, од струје коју би држава и државни рудник давали, дужан је примити ту струју по цени, пошто је држава даје, а то би биле врло јефтине цене. Тиме би се осигурала концесионарима досадашња зарада; то стање има да ту траје све дотле, док им траје концесија. Кад им престане концесија, а то ће бити постепено за 10—20 година, ми ћемо имати бановинску или државну електрификацију, што би било једино правилно. Електрична струја је врло важна у модерном животу. Исто онако као што је у државним рукама жељезничка тарифа и тарифа пошта, исто тако смо дужни данас да тарифу струје држимо у државним рукама. То се даље не може препустити приватницима, да електрична енергија буде предмет спекулације!

Ја сам, господо, у своје време споменуо и то, да би овакво решење, као што смо ми то замислили са државним рудником Врдник, уштедело грађанству Дунавске бановине годишње око 40 милиона динара.

Дакле, господо поред свих тих и таквих аргумената, просто не разумем, који су разлози руководили г. Ђуру Јанковића, Министра шума, да тако поступа према једној опште корисној акцији.

Врдник би требао да постане база за једну такву централу, која би имала да снабдева један велики део, једну велику област, где станује от-

прилике 2 милиона становника. Има начина, да они који су сад поседници тих централа, да не трпе никакву штету, и кажем поред свега тога, ова ствар стоји. Ја сам сматрао за своју дужност, да и са овога места подигнем свој глас против таквог поступка г. Министра Јанковића, и то не само у своје име, него и у име оних многобројних грађана, који су пре две године уложили свој ситан мали новац у то акционарско друштво, и још увек чекају и чекаће, да се то једаред оствари.

Мени је јако жао, што г. Јанковић није ту, да ми он сам лично каже разлоге, зашто неће да изда тај већ потписани уговор, који је његов претходник г. Игњат Стефановић потписао.

Навођено ми је, да у Врднику нема довољно воде и не може да се та централа тамо појача. Међутим, господо, ја имам сазнање, да је једна званична комисија много раније, него што је ова акција покренута, била у Врднику и у том погледу такође испитала стање и нашла да има апсолутно довољно воде за једну велику електричну централу, која би једну читаву област могла подмирити електричном енергијом.

Никакав дакле убедљив разлог нисам чуо од г. Министра и то ми је јако жао. То су управо разлози, због којих не могу гласати за буџет све дотле, док г. Ђура Јанковић тако поступа. (Аплауз на левици).

Potpretsednik г. Miroslav Ploj: Реč има senator г. Tomo Jalžabetić.

Tomo Jalžabetić: Gospodo senatori, isti greh koji je učinio prošle godine г. Ministar Janković, taj isti greh je učinio danas njegov zastupnik. Imovinske općine su — neću da kažem instrumentat, to bi bilo krivo — nego jedno poduzeće koje ravna životnim pitanjima naroda bivše hrvatsko-slavonske vojne krajine. Tu ima šuma, kako reče prošle godine г. Ministar, 3 miliona hektara pod civilnom upravom. Na te šume ni један Ministar se ne obazire. To najbolje dokazuje činjenica što je selo Detinac bilo isterano iz једнога planinskoga јarka, čija površina iznosi 9 јutara; selu je забранјена паша, а zemljište je распарцелисано и на dražbi распродато. Na то су се житељи жалili Banskoј управи, која је одобрила поступак Imovinske općine, а мени је једном приликом реčено у Ministarstvu шума, да nisu још dobili никакву apelatu. Ја сам онда употребio ту згоду и apelирао сам, наводећи да је učinјена неправда житељству, које нема паšnjака и које због тога не може више држати свинје. Али Ministarство је riješilo жалбу тако, да је прогласило онај поступак одобреним, оснаženим, а у разлозима каже, да су ти ljudi морали uputити molбу на Imovinski odbor и на Imovinsku skupštinu. Kad сам ја то čitao, ја сам се запитао: зашто nisu та gospoda из Ministarства pitala Imovnu opšinu, jesu li oni дали то pred Imovinski odbor и imovinsku skupštinu? Ne, gospodo, nisu pitali. Seljak mora svoj доказ potkrepiti, а vlast се pušta да radi samovoljno како hoće.

Gospodo, ја ću овде споменути samo Đurdevačku imovinsku općinu са sedištem у Bjelovaru, јер mislim да има sličnih postupaka у svima imovinskim općinama. Kada су šume посјеčене, онда је на тај начин дошло до тога, да се не може дати ни polovica onoga што су pravoužitnici prije dobijали за ogrev. Sada су се gospoda dosjetila — mudre glave školovanih ljudi — да reduciraju pravoužitnike. Kada umre pretstavnik obitelji koji је bio upisan у imovinski katar, obično ostanu naslednici, и то више njih, и онда svima tim pravoužitnicima не дају ogrev и ти ljudi

se mogu smrznuti za vreme zime bez ogreva. To je obično slučaj kod najsiromašnijih ljudi, koji nemaju ni voznog blaga. I onda kad takav siromah čovjek ode i posječe komad drva i odnese ga na ledima kući, bude tužen sudu kao tat, kao kradljivac. Kad sam raspravljao o tome sa jednim sudijom, on mi je rekao: »Jest, ja znam da čovjek mora da ide u šumu, jer bez ogrjeva ne može biti, ali ako mi takav dođe više puta, moram ga strože kazniti, i to sa 10 ili čak i sa 20 dana zatvora».

Eto, gospodo, to su doživjeli potomci onih djeđova, koji su pred turskom najezdom na straži stajali proglašeni bili Vojnom Krajinom i očuvali šume, da se njihovi potomci smrjavaju od zime, i da budu proglašavani tatima, jer kradljivac je tat — drukčije ne znam reći. Od onih najsiromašnijih ljudi stvoren je prolétarijat, i oni su ostavljeni potpuno bez ogreva. Zakon od 1 jula 1930 godine u § 153 određuje kaznu od 100—500 dinara za jedno u šumi oboreno drvo, koje je na panju deblje od 10 centimetara. Dakle, ko to učini ne može biti kažnjen manje od 100 dinara, a može da bude osuđen i do 500 dinara. Šume su došle na to da ima općina koje nemaju sa čime da rade, a i Đurdevačka općina je došla na to da ne može dati drva za ogrjev svojim žiteljima. I onda g. Ministar s ovoga mjesta nema nijedne riječi da to spomene, i da bar da povoda nekome da nešto na to kaže. Ja sam uzeo za zadatak — inače ne bih uzeo riječ u jedan sat posle pola noći — da potpuno iznesem tu stvar na vidjelo, pa neka gospoda iz Ministarstva razmisle o tome, kada su znali proglasiti činovništvo imovnih općina državnim i postavljati općinama prekobrojne činovnike na teret imovnih općina, koje su i onako pasivne. (Dr. Josip Nemeč: Koja je to vlada bila?!) Ministar je bio Žika Rafajlović. Ja ga ne poznajem, ali se sjećam tog imena. (Smeh).

Gospodo senatori, ja ću početi malo sa istorijatom ove stvari, ali ću gledati da budem što kraći. Zakonom od 15 juna 1870 godine podeljene su šume bivše Vojne Krajine na državne šume i narodne šume. Istina je da su imovne općine posjekle dosta šume koja je bila bliža selima, i da je u tim šumama bilo drvene mase mnogo manje nego u državnim šumama. Osim toga, bilo je kojekakvih enklava, koje su bile proglašene za uzurpacije, i koje su bile reklamirane, pa je imovna općina, odnosno narodna strana, već tada dobila manje drvene mase. A Zakonom od 1873 godine ustrojene su imovne općine. Njihov opseg pokrivaio se potpuno s opsegom bivše vojne regimente. Dotle takva praksa nije bila. Osnovale su se uprave itd., a prava pravoužitnika — seljaka ustanovljena su Zakonom od 11 jula 1881 godine. U zakonu je tačno označeno šta kome pripada. Tu su označene razne institucije: škole, crkve i drugo. I dok je bilo starih šuma, tu su se delile stipendije pojedinim dacima, gradile su se razne ceste, a naglašavam da sam ja 1913 godine bio predsednik te imovne općine i znam da je u imovnoj općini bilo gotovog novčanog inventara u iznosu od 6 miliona kruna. Da, ali viša gospoda ne dadoše da bude novac kod nas, nego je Zemaljska vlada odredila da bude u Zagrebu, a kada su Madari za to doznali, povukli su ga u Peštu i 1914 godine taj novac je otišao u ratne zajmove, a valjda je nešto ostalo i za madarski džep. Mi Hrvati smo dobili obveznice, a Madari pare! (Smeh i veselost kod većine). Što se smijete, bratski smo podelili! (Veselost).

Dakle, gospodo, nestalo je starih ljudi i ja sam tadanjem direktoru Slatničaru rekao: Šume se seku,

a mlada šuma sporo raste i gospodarstvo sporo raste; mi moramo da stvorimo kapital da se može činovništvo platiti. Kapital se je stvorio, ali ga je nestalo, — noć ga je pojela. Najprije je došlo do haranja šuma od strane naše vlastite uprave u Hrvatskoj, a onda je beogradska uprava to haranje dokrajčila. (Veselost u dvorani).

Ja ću vam nešto pročitati. U Zakonu se kaže, da se sa šumama ima gospodariti po šumskim zakonima i šumarskim nupućima, kako bi bilo potrebno gospodarstvo u njima. Na to se gospoda u Ministarstvu u Beogradu nisu osvrtała, dapače, Beograd se ni jednom rječju nije osvrtao na to.

Pošto je uprava imovnih općina prešla u državne ruke, trebalo je po članu 36 pomenute Uredbe da to osoblje pređe u državnu službu i na državni budžet, t. j. prema tome da imovne općine ne plaćaju osoblje iz svojih sredstava kad već s njim ne raspolažu, već da one plaćaju državi tangentu po članu 5 pomenute Uredbe. Da to pitanje ne ostane otvoreno članom 128 Finansijskog zakona od 31 marta 1924 godine određeno je: da se službeno osoblje imovnih općina, čije šume uzme država u svoju upravu po čl. 5 Uredbe od 15 marta 1919 god., može po čl. 36 iste Uredbe prevesti u državnu službu. Kako taj propis nije ni do danas izvršen, Imovne općine plaćaju i dalje osoblje iz svojih sredstava pa ipak njime ne raspolažu, a to je posle 13 godina ovakvoga stanja ostavilo kod Imovnih općina loš utisak. Prema tome etatizacija uprave tih šuma nije provedena.

Gospodo senatori, prema statističkim podacima isplatile su Imovne općine od svog osnutka do kraja 1935 g.: za izravne i druge poreze 383.737.894 dinara. Od ove svote uplaćeno je u korist naše države od 1919 do 1936 god. državne poreze 81.573.674 din., na ime opštinskog prireza 74.000.000, oblasnoga i banovinskog prireza 20.242.000 dakle svega na ime javnih daća u korist naše države 176.207.187 din.

Pa, gospodo, gde se je taj novac deo i kako su ga Imovne općine mogle plaćati? Dokle su bile stare šume plaćani su porezi, državni i općinski, a poznata je stvar svakome koji je makar malo u šumu zavirio, da kada je stara šuma posječena, mlada šuma za 30 g. nikakve koristi ne daje, ona može da se podiže tek posle 30 godina. Dakle, dokle su bile stare šume, davato je državi i banovini i općini, a mlade šume nisu podignute i opet se kaže seljaku: ti si poharao šumu.

Iz ovoga slijedi logična posljedica, da ove seljačke zadruge od prvoga dana samostalnoga života nisu mogle davati svojim članovima pripadajući dio užitka iz svojih vlastitih šuma u onoj meri u kojoj su to dobivali iz državnih šuma prije segregacije, pošto se jedan znatan dio godišnjih prihoda morao svake godine unovčiti u cilju pokrivanja svih napred navedenih izdataka.

Kod ovog pitanja moramo napomenuti i to, da su za vreme Svjetskoga rata nekoliko puta pozivati Banskog upravi u Zagreb svi tadanji upravitelji šumskogospodarskih ureda Imovnih općina i da su tamo izravno od Bana dobivali poverljiva uputstva i naloge u vezi sa upisivanjem ratnih zajmova.

Gospodo, što se tiče šumske mase, računa se da godišnje dolaze po jednom jutru dva kubna metra. Međutim, pošto su stare šume posječene, a nove se nisu mogle podizati, to se je šumska masa svake godine smanjivala, dok se nije došlo na kraj.

Sveukupna svota ovih nepotrošenih glavnica, uračunavši i upisane ratne zajmove, iznašala je kra-

jem 1935 godine za sve imovne općine 787,144.131 dinara. Ako računamo sa 225 dinara po kubnom metru, koliko prosječno iznaša za čitavu količinu drvene mase prodane od 1873 do kraja 1935 g., dolazimo do rezultata, da je prodano okruglo 7.410.000 kubnih metara na teret osnovnog kapitala. Od ove je količine kapitala izgubljeno efektivno: a) čitava šuma nepotrošivih glavica u iznosu od 770,822.401 dinar; b) Razlika u troškovima uprave prema troškovima države okruglo 300 miliona, što ukupno iznosi 1.070,822.401 dinar.

Kada se tome doda umanjeње drvene mase povodom elementarnog sušenja hrastika sa oko 2,500.000 kubnih metara, čija se šteta cijeni najmanje na 100 miliona dinara, i kada se uzme u obzir da su imovne općine za razliku od susjednih državnih šuma uplatile u ime dažbina do kraja 1919 godine 207,530.707, a do kraja 1935 sveukupno 383,737.894 dinara, jasno je, da su ove velike seljačke ustanove teško stradale i da nije moguće ni pomisliti na normalni gospodarski i finansijski razvoj u smislu Zakona o imovnim općinama bezpotrebnih mjera sanacije i pomoći. Treba li ovim brojkama boljeg komentara? Kao što smo, gospodo, vidjeli u prvom dijelu ovog obrazloženja, podržavljenje stručne uprave imovnih općina imalo je za cilj, da država poveća svoj upliv na upravu ekonomije imovnih općina, izuzimajući iz nadležnosti Gospodarskog odbora svaku ingerenciju na postavljanje, premeštanje i penzionisanje stručnih činovnika i ostalih službenika. Prema tome, pošto podržavljenjem stručne uprave nije dirano u pravo svojine, ostavljeno je i nadalje u nadležnosti Zastupstva i Gospodarskog odbora raspolaganje sa imovinom po propisima Zakona o imovnim općinama, dočim su sva personalna pitanja, broj činovnika i službenika kao i određivanje visine rashoda za namještanje, premeštanje i penzionisanje osoblja, prešla u nadležnost države.

Član 5 Uredbe od 27 juna 1921 godine doslovno glasi: »Država upravlja, rukuje i raspolaze svima državnim šumskim posjedima i adama a, ne dirajući u pravo svojine, vrši stručnu upravu ili nadzor po postojećim zakonima o šumama: krajiških imovnih općina, manastira, crkava, crkvenih velikodostojnika, vakufa, nadrabina, zemljišnih zajednica i poveljnih šuma, varoških (gradskih), trgovinskih, općinskih, seoskih, plemenskih, ostalih korporacija i privatnih šuma bez obzira na veličinu.

Ako se pokaže da je u interesu naprednog šumskog gazdinstva ili u opštem državnom interesu, Ministar može, ne dirajući u pravo svojine, uzeti u svoju upravu sve napred imenovane šume kao i šume pojedinih privatnika.

Gospodo, iz ovoga sledi, da je zakonodavac imao pred očima i finansijsko olakšanje svih onih privatnih šumskih posjednika, čije šume uzme država u svoju upravu, ukoliko se utvrdi, da prihođi nedostaju za pokriće svih rashoda potrebnih za normalno vodenje šumske ekonomije. Za bolju ilustraciju navešću primjer o visini poreza što ga plaćaju Imovne općine za šumsko zemljište prema visini poreza susjednih oranica. Na primjer, Otočka imovna općina: šuma Crnojevo plaća osnovni porez 5,76; dopunski 4,03; svega 9,79, a oranice svega 0,80. Slična je razlika i kod ostalih imovnih općina.

Kako se vidi iz prednjeg upoređenja o visini poreza samo u nekim poreskim općinama, ogromna je i nerazumljiva razlika šumskog opterećenja prema opterećenju poljoprivrednog zemljišta, pa nije nika-

kvo čudo da je od 25,686.757 dinara, koliko bi imovne općine platile u pretpostavci da je ostala ista visina kao u 1922 godini, visina poreza dosjela za 13 godina sumu od 94,523.876 dinara.

Gospodo, možemo li uporediti pojedinog pretežnim delom vrlo siromašnog seljaka, koji godišnje dobija i plati nekoliko metara ogreva, toliko da ne skapava od studeni, s jednim pravim veleposjednikom, a sa ovim opet seljaka što dobiva par metara plaćenog ogrjevnog drveta iz zajedničkih šuma? A možemo li opteretiti nepokretna dobra zajednice seljaka, nazvanu Imovnom općinom, dopunskim porezom, kad je poznato da ove ustanove imaju javnopravni značaj, i da su u znatnom dijelu doprinosile i davale — dok su imale — milionske pomoći za javne svrhe, od kojih crpe korist čitava država i nacionalna privreda?

Eto, kako vidimo iz prednjeg obrazloženja, nema i ne može biti nikakve pravne osnove da se Imovne općine optereće dopunskim porezom kao ostali veleposjednici, jer nemaju ni jednog jedinog kriterija, koji je potreban za pravu kvalifikaciju velikog posjeda. Ovo je jasno i analfabetima u poreskim pitanjima.

Što se tiče činovničkih beriva rashodi su iznosili god. 1922 svega din. 12,906.336, godine 1935 iznosili svega din. 26,518.065, što pretstavlja razliku u iznosu od din. 13,611.729.

Kako je poznato da je država od 1922 god. pa do danas namještala, premještala i penzionirala činovnike kod svih Imovnih općina, te i danas nalazimo kod Imovnih općina veći broj činovnika nego što je potrebno za normalno vodenje ekonomije, slijedi logično, da jedan znatan dio iskazanog povišenja ličnih rashoda, prema sumi rashoda iz 1922 god., otpada i na suvišna namještanja, premještanja, i penzioniranja činovnika.

Ali, kako je već poznato iz sadržaja čl. 5 navedene Uredbe o ustrojstvu Ministarstva šuma i rudnika, da je zakonodavac podržavljenjem stručne uprave u jedno jasno odredio, da će olakšati stanje ovih seljačkih ustanova, podnošenjem jednog dijela ili potpunim oslobodenjem upravnih troškova, a što nije sprovedeno iz finansijskih razloga, slijedi logično da je država uštedila najmanje din. 194,705.840.

Iz ovoga napred izloženog slijedi apsolutan zaključak, da podržavljenjem stručne uprave nije postignut cilj osnovne misli navedenog čl. 5 Uredbe o organizaciji Ministarstva šuma i rudnika u korist Imovnih općina, nego se naprotiv — imajući u vidu posljedice povećanja svih dažbina — njihov gospodarski i finansijski položaj pogoršao, kako je to poznato i kako osjećaju članovi i svi činovnici i službenici Imovnih općina.

Iz opisanoga vidljivi je manjak potrebnih šuma, prema tome i manjak deputata pripadajućeg pojedinom pravoužitniku, a životne potrebe i vremenske prilike ne vode računa o ovom manjku već traže ogrjev kao i prije. I ubogi seljak koji nema voznoga blaga, i koji je prisiljen da svojevolumno u Imovinskoj šumi usječe jedno stablo, koje može na ledima doneti kući da se ne smrzne od zime i od gladi, — globi se po Zakonu od 1 jula 1930 godine za pomenuto drvo, ako je deblje od 10 cm na panju, sa 500 dinara.

Pomenutim zakonom pripremljeno je uništavanje malih posjednika i njihova gospodarska egzistencija, a to samo zato što onaj bijedni seljak neće živ da se smrzne u vlastitoj kući!

Ja sam u vezi s tim podnio jedan predlog za

Imovne općine. Poslao sam jedan prepis Banu, a drugi Ministru šuma. Međutim, g. Ministar držao se je tako kao da nikada nešto slično nije ni čuo ni vidio.

Ja ću vam u glavnom opisati, kako su uredene Imovne općine, jer sam u jednom periodu bio predsjednik Imovne općine. Po zakonu Imovne općine imaju glavnu skupštinu, kao legislativnu vlast, koja odlučuje o budžetiranju i premještanju činovnika. Međutim ova je zakonska odredba samo na papiru, a vidjećete kako se u praksi provodi. Postoji Imovinski odbor od 5 ljudi, a Imovinska skupština to je skup ljudi, koji imaju samo da odglasaju, prime dnevnicu i da odmah odu kući. Zakon propisuje, da se unapred sastavi dnevni red za skupštinu i da se stavi do znanja imovnim skupštinarima, a tek drugi dan je određen za raspravu. Međutim oni to ne čine.

Predsjednik dr. Želimir Mažuranić: Molim Vas, gospodine senatore, da što pre završite, Vaše je vreme već prošlo.

Tomo Jalžabetić: Hvala Bogu i meni je dosta, ja sam ovdje najstariji.

Gospodo, skupštinarima nisu pripravnici i ne znaju hoće li se rješavati. Znaju da se može sutra dan desiti to, da dođu gospoda sa knjigom i pročitaju šta se ima učiniti. Čovek dode lično nepripremljen i ne poznaje stvar. Mi imamo od Save pa do Drave predio jedne Imovne općine. Kad sam bio u Odboru, došlo je pitanje i predlog da se izvrši sječa u šumi općine Račinci i to jedan dio hrastove šume. Ja slučajno u jednoj sjednici nisam bio, a ostala četiri odbornika bila su i od njih su glasala dvojica »za« a dvojica »protiv«. Zemaljska vlada povratila je natrag ovaj predmet na ponovno pretres. U drugoj sjednici bio sam prisutan i ja i došlo je opet isto pitanje na rješavanje. Od one četvorice odbornika i sada su glasali dvojica »za« a dvojica »protiv« i ja sam imao da odlučim, da li da se izvrši sječa u općini Račinci ili ne. Ja nisam znao ovom prilikom kako da se odlučim pri rješavanju, i gospodin direktor mi je pokazao jednu mapu i kazao: ovo je posječeno, ovo se ima posjeći, a ovo ostaje. Ja nikad nisam vidio tu šumu i kako bih onda mogao dati svoj glas. On se onda dosjetio i pokazao mi je šumu za koju je znao da sam je ja poznavao, a to je Majstorovičeva šuma. Ja sam onda odlučno odgovorio: kakva je to šumska uprava? Ja sam u podnesku koji sam poslao gospodinu Ministru tražio da se Imovna svojina likvidira, da se šume po-

dijele na manju površinu, kako su danas i šumske uprave, po nazivu i po broju pravoužitnika i da svaka šumska uprava kod sreza ima jednog činovnika, koji će voditi lakše poslove, a tome šumaru predati vođenje glavnih poslova; kod svake Banovine pak da se obrazuje za sve šume Centralna šumska uprava dotične Banovine. Time bi se broj činovnika smanjio, uprava bi se pojednostavila i ljudi bi znali kome području pripadaju šume i znalo bi se kako treba odlučiti kod glasanja, pa da se više ne događa ono što se desilo sa mnom.

To je što sam imao reći kod resora Ministarstva šuma i s tim svršavam. (Uzvići: Živio čika Tomo!)

Predsjednik dr. Želimir Mažuranić: Reč ima zastupnik Gospodina Ministra šuma i rudnika, g. Ministar fizičkog vaspitanja naroda.

Zastupnik Ministra šuma i rudnika Ministar fizičkog vaspitanja naroda dr. Josip Rogić: Gospodo senatori, ja sam tačno pobeležio napomene pojedine gospode govornika i dostaviću resornom Ministru g. Đuri Jankoviću sve ove napomene i upoznati ga sa celom ovom večerašnjom diskusijom.

Predsjednik dr. Želimir Mažuranić: Završen je pretres predloga budžeta rashoda Razdela XV — Ministarstva šuma i rudnika, pa se prelazi na glasanje. Glasace se po partijama sedenjem i ustajanjem. Molim g. izvestioca da pročita partiju 897.

Izvestilac Fran Smodej: pročita partiju 897.

Predsjednik dr. Želimir Mažuranić: Gospoda koja primaju pročitano partiju 897 neka izvole sedeti, a gospoda koja ne primaju neka izvole ustati. (Većina sedi). Pošto većina sedi, objavljujem da je Senat većinom glasova primio partiju 897.

(— Za ovim je Senat, glasajući sedenjem i ustajanjem o svakoj pojedinoj partiji, u smislu čl. 102 Ustava i § 67 Zakona o poslovnom redu u Senatu, primio većinom glasova ceo budžet rashoda Razdela XV — Ministarstva šuma i rudnika, i to od partije 898 do partije 950, zaključno —).

Gospodo, sa vašim pristankom ja ću zaključiti današnji sastanak, a idući zakazujem za danas u 9.30 časova, sa dnevnim redom: Nastavak pretresa u pojednostima predloga budžeta državnih rashoda i prihoda sa predlogom Finansijskog zakona za godinu 1937/38. Prima li Senat ovaj dnevni red? (Prima). Pošto Senat prima, današnju sednicu zaključujem.

Sednica je zaključena u 1.43 časova.