

СТЕНОГРАФСКЕ БЕЛЕШКЕ

НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ГОДИНА 3

БЕОГРАД 1934 ГОДИНЕ

КЊИГА 2

XXVIII РЕДОВНИ САСТАНАК

НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ДРЖАН 7 МАРТА 1934 ГОДИНЕ У БЕОГРАДУ

ПРЕТСЕДАВАЛИ:

ПРЕТСЕДНИК

Др. КОСТА КУМАНУДИ

ПОТПРЕТСЕДНИЦИ:

ДРАГУТИН КАРЛО КОВАЧЕВИЋ

Др. АВДО ХАСАНБЕГОВИЋ

и

Др. КОСТА ПОПОВИЋ

СЕКРЕТАР

Д-р ДРАГОЉУБ ЈЕВРЕМОВИЋ

Присутни г.г. Министри: Претседник Министарског савета Никола Т. Узуновић, Министар без портфеља др. Алберт Крамер, Министар социјалне политике и народног здравља Иван Пуцел, Министар без портфеља др. Хамдија Карамехмедовић, Министар без портфеља др. Драгутин Којић, Министар просвете др. Илија Шуменковић, Министар правде Божидар Максимовић, Министар без портфеља др. Будислав-Гргур Анђелиновић, Министар саобраћаја Лазар Радивојевић, Министар војске и морнарице, армијски ђенерал Драгомир Ж. Стојановић, Министар финансија др. Милорад Ђорђевић, Министар грађевина и заступник Министра пољопривреде др. Стјепан Сркуљ, Министар иностраних послова Богољуб Јевтић, Министар унутрашњих послова Живојин Лазич.

ПОЧЕТАК У 8 ЧАСОВА

САДРЖАЈ:

Пре дневног реда: 1 — Читање и усвајање записника XXVII редовног састанка;

2 — Саопштење интерпелације народног посланика Алојзија Павлича на Претседника Министарског савета о забрани „Малих Новина“;

3 — Извештај Министра трговине и индустрије о одговорима на посланичке интерпелације;

4 — Отсуства народних посланика.

Говорници: Алојзиј Павлич.

Дневни ред: 1 — Наставак претреса и усвајање у појединостима: X раздео — Министарство грађевина.

Говорници: Милвоје Исаковић, др. Анте Кунтарић, Антон Хајдињак, Јакша Томић, Фердо Шега, Станко Труља, Милан Добровић, Чедомир Захарић др. Младен Лисавац, Драгутин Перко, Милинко Милутиновић, Стјепо Кнежевић, Миљан Радоњић, Ђуро Марјан, Јефтимије Поповић, Душан Иванчевић, Министар грађевина др. Стјепан Сркуљ, Раство Пустослемшек.

2 — Претрес у појединостима: XI раздео — Министарство саобраћаја.

Говорници: Министар саобраћаја Лазар Радивојевић, Милвоје Исаковић, Алојзиј Павлич, Фердо Шега, др. Никола Кешелевић, др. Стане Рапе, Алојзиј Дрмељ.

Претседник др. Коста Кумануди: Отварам XXVIII редовни састанак Народне скупштине. Изволите чути записник претходног састанка.

Секретар др. Драгољуб Јевремовић прочита записник XXVII редовног састанка.

Претседник др. Коста Кумануди: Има ли примедба на записник? (Нема). Примедба нема, записник је примљен. Изволите чути интерпелацију.

Секретар др. Драгољуб Јевремовић (саопштава): Алојзије Павлич, народни посланик, упућује интерпелацију на г. Претседника Министарског савета о забрани „Малих Новина“ и тражи да јој се призна првенство. (Види прилог).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч народни посланик г. Алојзиј Павлич да образложи тражено првенство.

Алојзиј Павлич: Gospodo narodni poslanici! U Beogradu izlazi list »Male Novine« i izdavač toga lista je stari i poznati novinar g. Miodrag Savković. Ovaj list štampa se i rastura u 17.000 primeraka. Ovaj list je za vreme svoga izlaženja bio više puta konfiskovan, sada je već i potpuno zabranjeno njegovo izlaženje.

Vi ćete se čuditi, kako to da ja kao sveštenik i Slovenac, politički i nacionalno Jugosloven, da se zauzimam i da branim »Male Novine«, da branim g. Savkovića iz Beograda, jednog srpskog političkog jugoslovenskog nacionalnog radnika, koji je za vreme rata izgubio oca, koji je sam bio ranjen, koji je rođen u srcu Šumadije, u Topoli, a koji je uspevaao da otkrije tajne koliko mesečnih prinadležnosti primaju pojedini naši bogataši.

Gospodo, ja sam svake nedelje čitao »Male Novine«, pratio taj list i vi sami ste svedoci kako je čitav naš narod ovaj jedini list te vrste lepo primio. Zato ja kažem da su te »Male Novine« za današnje vreme jedna Božja providnost. I ako ne bi postojale »Male Novine«, po svome cilju i pravcu koji zastupaju, naše Ministarstvo unutrašnjih poslova trebalo bi da osnuje takve novine, trebalo bi da ih podupire, a naročito ova današnja Vlada koja izjavljuje da će voditi najenergičniju borbu protivu korupcije, koju i ove »Male Novine« tako nemilosrdno gone. „Male Novine“ su potrebne već i radi toga da pomognu Vladi da otkrije sve korupcionaše, jer opozicija danas puca samo na g. Kadića, a međutim ko zna, ko se sve još krije iza Kadića.

Kada se kod nas ne bi radilo iza kulisa i kada bismo mi bili ekonomski oslobođeni, kada ne bi vladala korupcija i kada bi svaki bio svesan svoje dužnosti, onda i te »Male Novine« ne bi imale potrebe da izlaze. Ali danas pri ovakvim prilikama i korupciji koja se zacarila, one su vema potrebne.

U momе srezu na visokim položajima nalaze se samo tudinci, odnosno samo patentirani Jugosloveni, sve integralci koji nose jugoslovenske značke, a ne vodi se računa o tome, šta su oni bili pre rata. U trbovljanskom rudniku, ko je direktor Trbovljanske ugljenokopne družbe? Taj direktor nije Srbin, jer bi se ja radovao i bio zadovoljan kad bi on bio Srbin. Taj direktor zove Kloc. On je »Pemac« i on prima mesečno oko 30.000 dinara. U drugom jednom ugljenokopu Hrastniku direktor toga rudarskog preduzeća zove se Drolc, Nemac i prima oko 40.000 mesečno prinadležnosti. U Beogradu dr. Bogdan Marković prima mesečnu platu od 150.000 dinara, od trbovljanskog ugljenokopnog društva prima mesečno 30.000 dinara, a beogradska sirotinja gladauje. To su otkrile »Male Novine« i zato bi trebalo pitanje izlaženja toga lista raspraviti u Minisarskom savetu i doneti odluku da se takve novine dozvole, ako ne Miodragu Savkoviću, onda nekome drugom. Naprimer ja ću biti slobodan, i ako nemam novača, da pozovem sa ovoga mesta čitavu javnost, sve poštene Srbe, Hrvate i Slovence, da me potpomognu, onako kako pomažu sekretara naše Narodne skupštine g. dr. Jevremovića da izdaje list »Štampa«. Pa kad izlazi list »Štampa«, zašto ne bi i Pavlič osnovao jednu „Štampu“ koja bi se borila protiv korupcije, list koji će izlaziti u Beogradu i biti štampan i ćirilicom i latinićem, pošto smo Jugosloveni, a g. dr. Jevremović ni-

je Jugosloven, jer njegova »Štampa« štampa se samo ćirilicom.

Mi ćemo osnivati novine »Mladog gardo malog čoveka« za Uskrs i zajedno sa Pretsednikom Kraljevske vlade g. Uzunovićem i Ministrom unutrašnjih poslova g. Lazićem, vodićemo borbu protiv anacionalaca, — protiv korupcionaša, protiv patentiranih jugoslovenskih integralaca i zbog svega ovoga, što sam kao obrazloženje izneo, ja tražim prvenstvo i hitnost ovoj interpelaciji i kao sveštenik nacionalista i kao Jugosloven. To sam imao da kažem. (Pljeskanje na levici).

Претседник др. Коста Кумануди: Ова ће се интерпелација доставити г. Претседнику Министарског савета. Изволите чути извештаје г.г. Министара.

Секретар др. Драгољуб Јевремовић (саопштава): Г. Министар трговине и индустрије извештава, да је интерпелацију г. др. Милана Метикоша, о оснивачу чланова управног и надзорног одбора Народне банке доставио г. Министру финансија као надлежном за одговор.

Претседник др. Коста Кумануди: Овај извештај прима се на знање. Изволите отсуства г.г. народних посланика.

Секретар др. Драгољуб Јевремовић (саопштава): г. др. Негосим Живковић народни посланик моли за отсуство до 15 марта текуће године ради лечења.

Претседник др. Коста Кумануди: Одобрава ли Народна скупштина тражено отсуство? (Одобрава): Тражено отсуство је одобрено.

Прелазимо на дневни ред: Наставак у појединостима претреса буџета Министарства грађевина.

Има реч г. Миливоје Исаковић.

Миливоје Исаковић: Господо народни посланици, у добру је лако добар бити! Онда кад смо живели у доба просперитета, лако је било Министарству грађевина, лако је било градити, лако је било стварати, лако је било показати пун успех. Али данас, кад су тешке прилике сузиле многу делатност, кад се због тога морала и делатност Министарства грађевина да сузи, тако рећи на најмању меру, ја хоћу да са овога места, ипак одам хвалу, у првом реду г. Министру грађевина, па онда и његовим свима сарадницима, који су са ово мало сретстава, колико имају, успели, не само да задовоље најнужније потребе, него чак и нове послове да започну и да раде. Сви критичари који буду намерали да говоре о данашњој делатности Министарства грађевина, морају водити рачуна о овом најглавнијем, најважнијем и најпримарнијем елементу, да су средства необично скућена, и да према тим сретствима, морамо бити задовољни, кад прилазимо тој критици.

Господо народни посланици, хоћу да истакнем једну велику невољу свога краја; намеран сам да говорим о једном великом злу, које, поред економске кризе и беспослице притискује народ мога краја.

Пре неколико година некоме је пало на памет да се оснује водна задруга и да се помоћу ње од Мачве створи Минср. Можда то тако и бива у срећном свету, али водна задруга у моме крају донела је врхунац несреће и врхунац беде. Основана је у доба просперитета и основали су је они који су много обећавали. И ако се из фонда вода узело готово све до последњег марјаша и тако и овај

фонд упропастио, причало се како ће се све то отписати. Приступило се радовима, радило се кад су и радна снага и материјал били најскупљи, а радило се и галантно, па се догодило то, да су задругари задужени са дванајест милиона динара, да радови на обезбеђењу ни изблиза нису довршени, да вода и даље и лакше, и чешће и много озбиљније плави и уништава, те задругари до данас не видеће никакве користи од свега тога, а плаћају један страховито високи допринос, који далеко и далеко премаша моћ њиховог плаћања, нарочито сад кад су цене главних производа мога краја, пшенице и кукуруза тако мале и ниске, да не обезбеђују ни најелементарније потребе живота.

Много пута износио сам ово тешко и болно питање пред надлежне и увек добијао исти одговор: да се ово питање проучава, да се пројекти раде и да ће то бити ускоро. Ово ускоро оде у бесконачност и дан-дањи вода плави, а народ под теретом водног доприноса проклиње час, кад је први пут и чуо за водну задругу и све оне који су га у ову мучну радњу увукли.

У вези свега овога, молим господина Министра грађевина да се водни допринос смањи у сразмери моћи плаћања задругара и сразмери цена њихових аграрних производа. Исто тако молим да се обезбеђење доврши, као и да се ова установа ослободи комесара, јер његово постојање у овој установи није дало никаквих позитивних резултата.

Израђени су били пројекти даљих радова, који су и од надлежних одобрени, као што је одобрено и да се све то уради народном радном снагом. Целе ове зиме на овим пословима није се ни претом мрднуло. Крајње је време да одговорни за ово понесу одговорност и искусе последице, и ја се надам да ће господин Министар грађевина у споразуму са господином Министром унутрашњих дела умети својим одлукама и решењима да прибави потребно поштовање.

Путеви у Мачви у очајном су стању. Дреновац, Причиновић, Табановић, Глушци, у правцу ка Шапцу и Митровици потпуно су одсечени. Раденковић је буквално на острву. Ништа боље није и са Дубљом. Оно мало саобраћајних веза претстављају прави очај за онога, ко се њима служи. Кад се где пође, пуно среће треба, да се тамо и дође. Врло често враћа се без кола, на којима се пошло, јер су на путу у оним правим катакомбама остала. Ово је врло тешко објаснити, врло тешко разумети, врло тешко схватити нарочито мачванима, који толико доста дају за разне бановинске прирезе, за разне цестаринске и путне доприносе и друго, јер као награду за све то не добијају ни десети део онога, колико жртвују. Кад се живи у таквим приликама, кад се вечито вели да се нема, онда кад је у питању Мачва, ја молим оно што је сигурно могуће, ако се само хоће, а то је да нам се на послугу дају дековилски стројеви, које смо тражили на да сами оправимо своје путове.

Гласаћу за буџет Министарства грађевина. (Одобравање и плескање).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. др. Анте Кунтарић.

Dr. Ante Kuntarić: Gospodo narodni poslanici, ocenjujući predlog budžeta Ministarstva građevina, moramo odmah konstatovati da su materijalni rashodi ovog Ministarstva upravo minimalni i upravo jedva da su dovoljni da uzdrže naša saobraćajna sredstva,

naše puteve i ceste u upotrebljivom stanju. Govoreći o budžetu u načelnoj debati naglašavalo se s jedne strane da valja štedeti do krajnjih granica, a s druge strane, da je država kao najjača ekonomska jedinica dužna, da preduzima radove u cilju podizanja građevne delatnosti i stvaranja mogućnosti za jačanje naše nacionalne privrede, a s druge strane da se ublaže upravo katastrofalne posledice nezaposlenosti. Ja ću se u najkraćim crtama osvrnuti na oba ova momenta. Štednja u državnom gazdinstvu neosporno je postulat sredenosti naših državnih finansija. Ali to se može u pravom smislu odnositi samo na neproduktivne izdatke. Produktivni izdatci izvor su novih prihoda i nesporno deluju aktiviziranje nacionalne privrede. Spomenuo bih samo primjer jedne susedne države. Gotovo 40% svih državnih prihoda troši se na pobijanje ili olakšanje posledica krize. To su u glavnom izdatci na javne radove, koji imaju glavni cilj pobijanje nezaposlenosti, gradnje cesta, urbanizacija neobrađenog tla ili močvara, subvencije i pomoći industriji, parobrodskim društvima, bankama i t. d. Jasno je da taj primjer mi ne moramo slepo da sledimo s razloga, što je to samo tamo moguće provesti; gde su sve privredne grane: celokupna narodna privreda pod kontrolom državne vlasti i gde one služe opštem interesu države i naroda.

No ne upuštajući se dublje u ove probleme, hoću naročito da naglasim da je uredenost naših saobraćajnih sredstava jedna bitna pretpostavka za razvitak turizma u zemlji. Naše ceste niti iz daleka ne odgovaraju zahtjevima prometa stranaca, naročito onih koji dolaze iz susednih zemalja, koje nam u turizmu mnogo konkurišu. Turizam, kao privredna grana naše nacionalne privrede, igra odlučnu ulogu u našem plaćevnom bilansu, on je tamo aktivna stavka za 300,000,000 dinara, dakle treba mu posvetiti potrebnu pažnju.

No upravo naši pasivni krajevi obiluju lepotama prirode; naročito naše obale Jadrana! Pomažući turizam ne samo da stvaramo pretpostavke za ekonomsko podizanje pasivnih krajeva, već i rešavamo brojne socijalne probleme, koji nam se po pasivnosti tih krajeva nameću. Zato je izgradnja cesta i njihovo održavanje na potrebnoj visini upravo imperativ naše građevinske politike, da bi bar uzdržali promet stranaca na onoj visini, koju možemo uprkos konkurencije susednih zemalja. Jasno je da nam se nameće pitanje: Otkuda sredstva zato? Jedna mogućnost zato postojala je kada je Društvo naroda pokušavalo provesti svoj veliki plan javnih radova. Pokojni Albin Toma, direktor Medunarodnog biro-a rada bio je prvi, koji je zagovarao da se organizovanjem velikih javnih radova na internacionalnoj podlozi pobija gospodarska kriza i nezaposlenost. Pitanje javnih radova imalo je biti rešeno na Londonskoj privrednoj konferenciji. Nažalost, na toj konferenciji isto pitanje kao i mnoga druga nisu se makla sa mrtve tačke. Ovo pitanje bilo je naročito otežano radi finansiranja. I naša zemlja ponela je opširan projekat važnih javnih radova među koje bi spadala naročito izgradnja luke Beograda, zimske luke na Čukarici, te izgradnja železničke mreže. Meni je žao da se u tome projektu nije vodilo računa o velikim cestama, naročito onim duž Jadranske obale, koja bi imala ogromnu važnost za razvitak našeg turizma. Naročito je važan ovaj problem baš radi rešenja problema nezaposlenosti. I ako je izveštaj Narodne banke u tome pravcu dosta povoljan obzirom na

druge zemlje, ipak taj je problem za nas od ogromne važnosti, jer sav naš narod u t. zv. pasivnim krajevima traži zaradu. Vrela Amerike su presušila, građevna delatnost je pala tako da je sav naš radni svet kod kuće i vapije za poslom ali posla nema. Taj svet je suviše ponosan da bi tražio milost. Pogledajte one naše vredne pomorce, mahom zidare, koji su svojim sposobnostima i radom poznati na celom svetu. Dajmo tome svetu rada da oživi one bele kamene kuće na našem Primorju. Unatoč toga ja verujem da se ta srestva mogu naći: 1) opštim merama za ublaženje krize naročito registrativnim merama, koje imaju za cilj vraćanje poverenja ne samo u naše privatne novčane ustanove, već i u državne finansije. Tim vraćanjem poverenja odleđiće se mnogi smrznuti krediti, mnoge gotovine tezaurirane, bilo novčanim zavodima bilo privatno. To će oživeti privatnu inicijativu i preduzimljivost; 2) specijalnim merama sličnim onima, koje sprovode neke susedne turističke zemlje, pronalaženjem prihoda iz prolaza stranaca za građenje odnosno uzdržavanje cesta. Stoga sam slobodan da apelujem na Kraljevsku vladu, a naročito na g. Ministra građevina da posveti svu svoju pažnju izgradnji cesta za naše turističke krajeve i da traži srestva za tu svrhu. Srestva postignuta Uredbom o javnim radovima imali bi se u prvom redu upotrebljavati u tome pravcu, jer su to investicije koje će blagotvorno delovati ne samo na povoljan razvitak našega prometa stranaca, već i na celokupnu našu nacionalnu privredu. (Odobranje i pljeskanje).

Председник др. Коста Кумануди: Има рећ г. Антон Хајдинјак.

Антон Хајдинјак: Господо народни посланици, Министарство грађевина, могу казати, нема врло мали буџет и због овога су наше цесте врло слабе, никако не одговарају промету, који је потребан нашем господарству требао би бити буџет већи. И ако, господо, погледано ми у крајевима, који су били под туђом државом и које нису имале интереса да воде већу бригу за ове цесте, онда ћемо видети да никакве добре везе скоро немамо ми из Прекумурја са осталим нашим крајевима. Тако могу казати да Предмурје, и ако има дужину од 150 километара нема нити једне цесте ни бановинске ни државне. Све што има то су четри општинске цесте, које су на терету општина и због тога су тако слабо одржаване да не могу никакво одговарати потребном промету.

Због тога бих ја молио г. Министра грађевина, коме су врло добро познати ови крајеви, да већу pažњу посвети овим крајевима и да се ове цесте по могућности даду или бановинама или да их узме држава, односно да буду или бановинске цесте првога реда или државне цесте. Јер ти су крајеви јакo сиромашни и не могу све да жртвују да би цесте могли да одрже како треба.

Још већа је ствар и потреба код реке Муре, која је најјача вода и која сваке године узима увек нови правец и најбољу культуру земље претвара у мртвицу. Питање регулације Муре није од јуче, то је питање које се поставља на дневни ред још од пре 20 година. И у буџетима предвида се извесна suma за њену регулацију. Тако у партiji 516 и овга буџета Министарства грађевине предвиђено је 100.000 динара. Али ова suma сувише је незнатна за овако велике радове и не може се изградити све што је потребно да се околна земљишта заштите од реке Муре.

Због тога бих вас молио, господине Министре,

да имате у виду то, да су у моме срезу саме општине закључиле да регулишу Мору на тај начин, што би им ви дали потребна средства из партije 516, па да предузму најхитније радове нарочито у селу Донјој Бистрици, где вода већ продира кроз село и по кућима унутра.

И тако вам је по целим брегу Муре да вода нарасте и да по неки пут може и цело село, као што је Донја Бистрица, да поплави, осим тога што га поплањавља, јер је на брегу и што целу ону културну земљу односи. Није, господо, довољно само то, што општине одржавају те цесте и путеве, већ је потребно да они доду на терет државе, пошто саме општине нису довољно снажне да те терете издрже. Ја сам био код г. Министра поводом ове ствари и замолио сам га да пореди на томе да се ово спроведе, јер то може да се уради и ukoliko буџет дозвољава да се одмах почне са радовима на овоме месту, јер је то хитна ствар због чега не треба дозволити да се трпи штета од милиона и милиона динара због недavanja stotine hiljada dinara за ту сврху. Напоменуо сам већ, шта се може десити ако вода, рецимо, сад у мају месецу нарасте и овом приликом желим да вам скренем pažњу да би то била велика несрећа — за то село и за онај сиромашан народ који броји око 2000 душа.

Господо народни посланици! Није то случај само у тој општини, него имате таквих случајева преко Муре од аустријске границе све до мађарске границе дуж целе обале. Још тада у мађарско доба није се htело да иде за тим да се путеви поправе и река регулише из разлога што су тада још Мађари врло добро знали, да ће то бити југословенско и то су они са рачуном гледали да ништа тамо не раде за ту околину, и за тај народ, те се због тога за њега нису ни бринули. Ово што сам све споменуо ове поправке и изградње цеста треба у тим крајевима што пре извршити и на тај начин дати већу помоћ преко Муре са Шtajersком и ка центру наше државе, јер смо, како сада стоји ствар, потпуно отсечени од света.

Изјављујем да ћу гласати за овај буџет. (Одобравање и плескање).

Председник др. Коста Кумануди: Има рећ г. Јефтимје Поповић. (Ћује се: Није овде). Г. Поповић није овде, има рећ г. Јакша Томић.

Јакша Томић: Господо народни посланици, узео сам реч, да овде проговорим нешто и о привреди и о саобраћају у моме срезу. Срез црногорски у округу ужичком налази се у једном крају бесплодном, забаченом опкољен великим планинама и брдима као Јелова Гора, Црнокоса, Букови и других. Он се налази у котлини ових планина, сиромашној без рада и плода и увек је пасиван. Наш народ увек и сваке године купује људску храну и врло је редак случај да он то не чини. Саобраћајне прилике, господо, нису никакве. Прича се како су народни посланици после Светског рата ужичком округу дали много и много, међутим нашем срезу нису дали ништа. Он је остао пасторче до данас, јер има само један државни предатни пут, који води од Ваљева до Ужица преко Црнокосе и то онакав, какав је био пре 20—30 година. После рата је једном приликом и Њ. В. Краљ наишао тим путем и Његов ауто није могао проћи, већ се је отиснуо и срећа је велика да није било катастрофе. И ако има више од 10 година од тога времена, ипак се нико није сетио да се тај пут поправи.

Господо, ја видим да за грађење нових пу-

тева нема сретстава и зато бих хтео да замолим г. Министра, ако се то може учинити, из ових сретстава, која су додељена за одржавање државних путева у Дринској бановини да се серпентине у Црнокоши поправе и на тај начин омогући сигуран саобраћај. О неким великим тежњама и аспирацијама да се подигне железница нећу да говорим, докле за то не буде могућности. За нас је најпотребније и најкорисније да добијемо путеве, као што је пут поред Скрапежа до Пожеге. Тај пут проглашен је за бановински пут и ми смо већ почели да га радимо нешто кулуком а нешто и сретствима које нам је Банска управа ставила на располагање. Али то је недовољно и за то бих ја замолио г. Министра грађевина да нам за изградњу овога пута да једну помоћ оод стране државе како бисмо могли Срез црногорски везати са Пожегом. Наш играод овога краја нема за извоз ништа друго сем дрвета и камена, а ти се производи не могу извести и продати, ако нема саобраћајних средстава. Ми знамо, да не можемо очекивати и добити воз, али зато очекујемо да нам се овај пут низ реку Скрапеж омогући те да добијемо најближи пут за излаз на железничку пругу код Пожеге. То очекују и Срез пожешки, а и мој срез. То не би претстављало велике тежкоће за државу. Са мало новца ми бисмо то постигли, јер би многе радове народ извршио сам својом снагом, нарочито земљане радове.

То сам имао да кажем, и изјављујем да ћу гласати за овај буџет Министарства грађевина. (Одобравање и плескање).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. Фердо Шег.

Ferdo Šega: Gospodo narodni poslanici, u prošlogodišnjoj raspravi proračuna Ministarstva građevina izneo sam svoje mišljenje i predloge o uzdržavanju i uređenju naših cesta, a sada bih hteo iznijeti svoje mišljenje o našim vodogradevinama, t. j. o dovale 122 sisalje za crpljenje vode sa snagom od poplava.

Gospodo, na području naše države postojalo je godine 1919 vodnih zadruga 77, koje su zapremale 1,016.655 ha. isušene površine. Te zadruge su posjedovale 122 sisalje za crpljenje vode sa snagom od 5.871 K. S.; nasipa 1,531 km. i 1.101 km. telefonskih pruga. Od te meliorirane površine otpalo je 685.000 na Vojvodinu, a 185.000 na Hrvatsku. Iz ovoga se već vidi, kako je svojedobno mađarska vlada mnogo više podupirala one krajeve koji su spadali izravno pod Budimpeštu i za koje je računala da će ih moći mađarizirati. Premda je Hrvatska imala još mnoga veća poplavna područja, ovde je posao oko privođenja poljoprivrednoj kulturi tekao mnogo polaganije. Međutim, moramo nažalost priznati da mi do sada nismo uspeli u većoj meri popraviti ove nedostatke i da prijašnje vlade nisu pokazivale nikakvoga interesa za konstruktivni rad na tome području. Prema podacima svojedobne Generalne direkcije voda pri Ministarstvu poljoprivre, bilo je predviđeno isušenje od 1,097.000 hektara močvarne i poplavne zemlje, od čega bi na samu Hrvatsku otpalo 700.000 hektara. Od toga, međutim, nije isušeno nego posve neznatan deo.

Gospodo, prema najnovijim podacima iznosi sada površina poplavnih i močvarnih zemljišta kod nas: Savska banovina 450.000 hektara; Drinska — 180.000; Dunavska — 150.000; Zetska 100.000; Vardarska

75.000; Moravska — 70.000; Primorska 60.000; Vrbaska — 55.000; Dravska — 50.000. Ukupno: 1.070.000 hektara.

Najveća površina neiskorišćenog, a po svojoj naravi vrlo plodnoga tla, postoji dakle u Savskoj banovini. Ona ima, dakle, gotovo 40% površine koja se ima meliorizirati.

Gospodo, kako su ogromne površine gde danas ne raste ništa, a gde bi našle kruha tisuće i tisuće radnih ruku i gde bi se mogli osnovati desetine tisuća seljačkih domova, vidi se po tome, što je cijeli veleposed u severnim krajevima naše države imao u rukama 490.000 hektara poljoprivredne zemlje, od čega je agrarna reforma razdelila oko 350.000 hektara.

Držim da smo dvostruko toliko danas neplodnih zemalja mogli pretvoriti u vrlo plodno poljoprivredno tlo, da se je onaj silan novac kojega je stajala i još će stajati agrarna reforma upotrebio za taj konstruktivan rad.

Gospodo, meliorirani radovi su u poslednje vreme, usled sveopće krize, a u prvom redu nestašice novca, po svema zastali. Međutim baš melioracije ne bi trebale gotovo nikakav kapital, ako se stave na jednu novu, zdravu osnovu i ako se to normira jednim melioracionim zakonom. Daleko najveći dio posla oko melioracije otpada na ručni rad. Bit od toga zakona imade biti da se sa strane interesanta ovaj rad u naravi stavi besplatno na raspolaganje. U Savskoj banovini se već danas jednim delom melioracije obavljaju radom u naravi, no to nailazi na velike poteškoće, pošto nemamo zakona, koji bi nominirao određivanje toga rada.

Gospodo, vidjeli smo da baš Savska banovina ima daleko najveću površinu zemljišta, koje treba odvoditi. Za zameriti je Ministarstvu Građevina, da je u pogledu vodomjernih i kišomjernih stanica posve zanemarilo baš ovu banovinu, koja bi, s obzirom na važnost tih opažanja; s obzirom na projektiranje melioracije, imala biti na prvom, a faktično stoji na zadnjem mestu.

Gospodo, projekat Lonjskog polja izraden je pre 2 godine, a još uvijek nije po Ministarstvu Građevina odobren, te stavljen na javni uvid i stručnu kritiku, jer to ne ide da se tako zamašni projekti izraduju, a javni stručni krugovi doznaju za njih samo iz novina.

Držim da i svojedobno ocijepljenje Direkcije voda od Ministarstva Poljoprivrede i pripojenje Ministarstvu Građevina nije bilo srećno riješenje. Postoji općenita želja, da se ova kompetencija privede pod Ministarstvo Poljoprivrede, budući da po naravi radova samo jedan dio spada u djelokrug inžinjera, a daleko veći u djelokrug agronoma. Osobito je uska povezanost melioracionih radova s popravkom livada i pašnjaka. Treba barem da se ustanove stalni odbori kod banskih uprava, u koje bi ušli predstavnici tehničkog i poljoprivrednog odjelenja, slično kao što je to uređeno u Češkoj.

Provedbom melioracije, dobilo je naše narodno gospodarstvo nove snage iz dosada neiskorišćenog zemljišta uz daleko jeftinije troškove.

Prema proračunu Generalne Direkcije Voda godine 1925 trebalo je za projektiranu melioraciju od 975.000 ha — 1.578 milijuna dinara, tj. 1.619 dinara po 1 ha. Danas međutim, ako se izglasa zakon o obvezatnoj snazi po interesentima ne bi melioracija tih površina stajala više nego 500—600 dinara po 1 ha u novcu.

To znači, da smo ispravnom organizacijom i dobrom voljom u stanju za jednu desetinu troškova agrarne reforme (po jedinici površine) stvoriti novo poljoprivredno tlo i time pružiti mogućnost sigurne egzistencije hiljadama zemljoradnika.

Mi smo melioracijom neplodnih zemljišta u stanju stvoriti 100—120.000 novih, na zdravoj bazi osnovanih seljačkih domova, a prosječnim posjedom od 10 ha — 17 km. (agr. reforma je stvarala nove posjede u velikim od 5.7 ha, što znači faktično stvaranje seljačkog proleterijata).

Provećom ovga programa dati ćemo mogućnost ishrane gotovo i milijun ljudi, što zemljoradnika, što obrtnika i ostalih stazeza, koji bi sa zemljoradnicima došli u te danas gotovo puste krajeve.

Gospodo, konačno zetim se još kraćko osvrnuti na regulaciju rijeke Save. Prošle sam godine 11 studenoga upravio na g. Ministra građevina hitni upit u predmetu osiguranja obale Save, na koji upit dakako po običaju, nisam dobio odgovora. U tom sam upitu prikazao, kako je prošlogodišnja poplava nanijela našem narodu silne milijunske štete, na samom području grada Zagreba procijenjena je ta šteta na nekih 3 milijuna dinara.

Grad Zagreb brine se, i do sada je velikim vlastitim sredstvima uzdržavao savske našipe, dok sa strane države nije upravo ništa učinjeno.

Prema stručnom proračunu za učvršćenje obale Save od potsusjetskog mosta preko Zagreba do Rugevice, potrebno je 14 miliona dinara. Ovim uređenjem bi se obranila sela, koja leže uz obalu od teskih i sudbonosnih poplava.

Cospodin Ministar građevina posjetio je ovo područje, sve je to lijepo fotografirano, što je sve došlo u novine — ali učinjeno nije dalje ništa.

Gospodo, budući nam je gospodin Ministar građevina dne 21 veljače svojim odgovorom na moju interpelaciju u predmetu zakona o civilnim inženjerima prikazao da nema skrbi i brige o dnošenju toga zakona, što se ovdje obraćam u ime svojih 800 drugova na uvidavnoga našeg gospodina Pretsednika Kraljevske vlade, da izvoli taj zakon čim skorije predložiti ovom domu, na koji se čeka već od našeg ujedinjenja. U ovoj smo Skupštini odglasali nekoliko zakona, koji regulišu odnose u redovima advokata, liječnika, javnih bilježnika, babica, pa čak i prostitutki, ali nikako neće da se donese zakon o regulisanju odnosa u redovima inženjera.

Ako se želi i nadalje da ostaje anarhija u tehničkoj administraciji kao do sada, ako se želi i nadalje da se na štetu naše plaćevne bilanse odnašaju silni honorari za tehničke radove u inozemstvo, onda je opravdan stav g. Ministra građevina da ne donese taj zakon. Ali u tom slučaju bilo bi logično da se zatvore tehnički fakulteti na kojima svršava godišnje sto i više apsolvenata, jer dotle dok se vako upravlja našim Ministarstvom građevina ne mogu naći ovi uposlenja.

Kraljevska vlada nosi odgovornost za ovakove postupke i ja ponovo sa ovog mesta apeliram na Gospodina Pretsjednika Kraljevske vlade da se zainteresuje za tu stvar i da poduzme korake da se taj zakon što prije donese.

Iz političkih razloga ipak glasujem u pojedinoštima za proračun Ministarstva građevina. (Odobranje i pljeskanje).

Pretsednik dr. Kosta Kumanudi: Ima reč g. Stanko Trkulja.

Stanko Trkulja: Gospodo narodni poslanici, ja sam, govoreći o bućetској генералној дебати, рекао да је мој крај пасиван не само у економском погледу, него је у пасивном стању и у погледу цеста. Господо, још пре 30 и више година пројектовало је ондашње грађевинско одељење бивше Аустро-Угарске монархије цесту Вргин Мост — Подгорје — Влакуша — Перна — Запачновац, а исто тако и цесту Вргин Мост — Острожин — Дуго Село — Ласињско Заласиње, који би пут спајао Босну са Загребом. У исто време кад је пројектована цеста направљен је један мали део од прилике од два километра и престало се. Народ је јадан, оскудан, вапије за зарадом и тражио је да се почне рад, да се ради, колико ради цесте, толико и д би нешто могао зарадити. Тек 1929 године из субвенције за јавне радове коју је дала Краљевска влада ондашњој обласној управи, направљен је један мали део око један и по километр и то само земљорадња. А, господо, кад се само изврши земљорадња па ништа више, онда је то страшно, онда се не може да прође.

Као што сам казао, мој народ је увек тражио и од бивших народних посланика, па и од мене као банског већника и данас, као народног посланика, а ја сам то и у банском већу и овде увек тражио да се ове цесте изграде, али као што видим од свега тога није ништа урађено. 1932 године срески начелник по иницијативи самога народа, кој је то тражио, почео је да ради тај пут кулуком. Говорило се да ће се добити извесна припомоћ од Банске управе или Министарства грађевина. Казало се као да би Министарство грађевина имало дати потребне мостове, платити предраднике и друго, а да народ све то изврши кулуком. Као што сам казао, народ, који је толико оскудан, и коме су толико потребни путеви, и ак је сиромашан и потребна му је зарада, ипак се примио да ради и почео је да ради. Али можете мислити какав то посао може бити, кад се ради кулуком! Народ је почео да ради можда на 20 разних места на потезу, овде, онде, били су одређени неки предрадници од којих некоји нијесу на данас добили погођену плату, општине и селске старешине приморавали су народ, људи су долазили или нису долазили, а срески начелник их је затварао по 8 или 14 дана и тако се с арадом и престало, јер се са кулуком један пут у толикој дужини од 35—40 км. не може да направи.

Господо, на реци Купи која иде између Ласине и Писаревине потребна је изградња моста, јер народ превозећи се на броду, и топи се и страда. Народ једнако тражи да се тај пут и мост начини и, господо, опет од тога ништа.

Године 1932, као што знате, била је одређена помоћ за јавне радове у суми око 5 милиона динара. На конференцији посланика Савске бановине, на којој сам ја имао част да будем, било је одређено за срез Вргин мост 130.000 динара. Али колико је мени познато и од тога није било ништа, и као што сам већ казао, то је сада упропаћен пут и гори је него један најобичнији општински пут, јер је покварен скоро на 20 места, те је и промет због тога морао да стане и даље се не може. Река Глина отсекла је Малу Врановину од бање Топуско и народ је због тога тражио да се изгради пут и мост на Глини. Деца школска због овога морају ићи из Мале Врановине преко

Велике Врановине у школу у Топуско и чинити око 6—7 километара пута, док у школу стигну. И кад народ није могао да дође до тога пута, он је тражио бар мало субвенције од 20—30.000 динара, да би бар начинио само мост, како би бар деца могла да прелазе, кад већ од тога пута није било ништа.

Као што сам казао, ја сам добронамерно, у интересу тога народа, у интересу мога сиромашног среза, и као бански већник и ко народни посланик тражио и свуда говорио и молио да нам се у овој ствари помогне, али од тога ништа није било. И како видим да буџет Министарства грађевина већим делом није у сразмери, него су сразмерно лични издаци већи него материјални, и како се на основу овог мог излагања може видети да је мој глас у исто време глас мога народа, глас вапијућег у пустињи, ја због тога не верујем да ће се ма што по овоме учинити и зато ћу гласати против овог предложеног буџета.

Pretsednik dr. Kosta Kumanudi: Има рећ г. народни посланик Simo Marjanac. (Гласови: Није овде). Рећ има онда народни посланик г. Milan Dobrović.

Milan Dobrović: Gospodo narodni poslanici, ukupni rashodi Ministarstva građevina iznose po predlogu budžeta za godinu 1934/35 165 miliona dinara. Od toga otpada na redovne rashode 140 miliona, a na vanredne rashode 25 miliona. Od redovnih rashoda Ministarstvo troši preko 18 miliona, a ostatak od 122 miliona deli se Banskim upravama. Od 18 miliona određenih za ministarstvo, troši se na lične rashode preko 11 miliona, a na materijalne rashode u svemu samo oko 7 miliona dinara. Taj nesrazmer biće još i veći, ako se prema dosadašnjoj praksi i u toku ove godine budu pravile uštede na materijalnim izdancima.

У Министарству је запослено око 300 службеника, који коштају државу 11 милиона динара, а да за то изврше техничких радова у вредности од 7 милиона динара. Тај несразмер личних и материјалних издатака нешто је повољнији код банских управа. Сви радови, које овоме чиновништво свршава, свде се на то да се уздржавају већ постојећи државни путеви, да се уздржавају обале реке, проведу мелiorациони радови и опрavlјају државне зграде. Са истим овим кадром чиновника могли би се, кад би било материјалних средстава, изводити и нови велики милионски технички радови.

Како нејмамо довољно средстава за нове велике радове, предвидено је у буџету за нове и довршене отпочетих, најпотребнијих радова у свему само 25 милиона динара као ванредни кредит.

Кад узмемо у обзир да Министарство војске и морнарице и Министарство саобраћаја морају имати своје нарочите сопствене грађевинско-техничке дирекције и да и у Министарству просвете, а и по другим министарствима имаде посебних грађевинских оделjenja или баре техничких референата, онда је разумљиво, што је г. Министар грађевина, према изјави пред Финансијским одбором, предложио Министарском савету да се Министарство грађевина ликвидира односно spoји са једним другим министарством.

Заиста је нерационално трошити толике милионе на личне rashode, кад нисмо у могућности да с обзиром на саданје привредне и финансијске теškoће створимо потребна средства за извођење техничких радова већег опсега. Међутим, док се не реши, шта ће бити са Министарством грађевина, треба ипак све те чиновнике запошљати. Ја верујем, да се у том Министарству израдују и сад разни пројекти и трошковници за неке велике

техничке радове, али сматрам да је такав рад за сад, док нејмамо расположивих средстава, несавремен. Шта ће нама и најбољи планови и предрачуни за извођење nekog важног и великог пројекта, као што би recimo bio vrlo potreban asfaltirani drum od Ljubljane preko Zagreba, Beograda do Skoplja, кад за извођење tog plana не можемо сада набављати потребна материјална средства.

Такви планови и предрачуни, састављени по садашњим cenama, неће одговарати оним cenama, које ће бити можда после deset и више godina, kada ti radovi dođu do izvođenja.

Кад се већ не могу изводити ти велики планови, требало би им интензивније приступити извођењу малих техничких радова, који су, и ако мали, често од vrlo velike важности по опце добро. Као пример за један такав sitan технички рад, од велике опште потребе и важности, ја ћу навести изградњу једног државног пута од једва 30 km., који би се могао јевтино и са малим средствима изградити. У горњем делу Slavonije од Bjelovara до Pozege протежу се планински obronci Bila, Krndije и Papuka. Taj планински lanac razdvaja Podravinu од Posavine и много отежава саобраћају тих плодних krajeva.

Од Virovitice до Osijeka у Podravini и са југа од Jasenovca до Broda у razmaku од скоро 200 kilometra не постоји ни једна директна саобраћајна veza ни жељезницом, ни изграђеном државним путем.

За прелаз из tog дела Posavine у Podravinu мора се и cestom и жељезницом обилазити по stotine kilometara. Да се дође жељезницом или колима recimo од Jasenovca или Novske у Posavini до Voćina у Podravini, мора се обилазити ceo taj планински lanac, па putovati и жељезницом преко Pozege, а колима све до Kamenškog, и преко Daruvara на Suhopolje и Slatinu. Кад сам казао да се тај планински kraj мора толико обилазити, могло би се помислити, да су то неке високе непроходне планине, па да се, ради техничких poteškoća није до сад приступило изградњи тих саобраћајних veza. Међутим, то не стоји. Једна је да су поједини врхови тих планина доста високи али између њих има obronaka и dolina преко којих се могу, без техничких poteškoća иако провест не само путеви већ и жељезнице.

То је већ делимично изведено приватном иницијативом. За извоз дрвета проведене су шумске жељезнице и са једне и са друге стране кроз те планинске doline и obronke.

Са тих жељезничких trasa skinute су шине, јер је довршен извоз дрвета, и сад би само требало те жељезничке koloseke изградити у puteve. —

Најкраћи и најјевтинији саобраћајни spoj Posavine са Podravinom добио би се да се изгради drum од Daruvara преко Bijele до Voćina.

Од Daruvara до Bijele требало би општински put од 12 km. preraditi у drum и spojiti га са napuštenim kolosekom шумске жељезнице, која је išla до Voćina.

Земљани радови би били јевтини јер би требало општински put до Bijele и napуšten жељезнички kolsek до Voćina само proširitи. Kamena има свуда доста уз celu ту trasу, јер се баš из тога kraja извози kamen и за друге drumove. —

Daruvarska општина изградиће преко свог teritorija тај drum о свом трошку и већ је почела са радом. Далје би drum išao преко teritorija општине Daruvar, Vanjske и Bijela. То су мале seoske општине, које за ту изградњу немају средстава, али су приправне да допринесу свој део у радној snazi. —

Изградња tog drumа је од велике потребе и важ-

ности за taj kraj. Osim koristi za sela pored toga drumа, otkrili bi se i priveli saobraćaju i turizmu vrlo lepi planinski krajevi sa svojim starodrevnim manastirima Pakrom i Orahovicom. U tim planinama ima raznog rudnog blaga. Jedan vrlo dobar i izdašan ugljeni majdan već je u radu.

Iako je sve ovo, što sam naveo, manje - više lokalnog značaja, ipak se važnost tog puta znatno povećava time, što bi to bio najkraći saobraćajni spoj između velikog dela Posavine i Podravine. Značaj tog rudnika je opširniji kad se posmatra sa još jednog gledišta, koje je vrlo važno i za celu državu.

Mi nemamo nikakvih ofanzivnih namera prema našim susedima, pa ipak se govori i čuje, kakove se sve obrambene mere i utvrde izvode s onu stranu naše granice na zapadu.

Naša prva prirodna obrambena linija prema severu je Drava. Mi ne želimo niti hoćemo da ikoga napadamo. Sa druge se strane ipak stalno ističu želje, pretnje i aspiracija na te naše krajeve. Mi uza sve to ne izgradujemo uzduž naših granica nikakve naročite utvrde, ali bi ipak morali biti bar na oprezi. Taj planinski lanac od Bjelovara do Požege od uvek je bio sa vojničkog i strateškog gledišta vrlo zanimljiv. Najveći manevri vršeni su prije Ujedinjenja uvek baš u tim planinskim krajevima. Danas predstavljaju ti planinski obronci prirodnu utvrdu i kad nećemo da naše granice ojačamo, poput naših suseda, modernim tehničkim utverdama, to moramo ove naše prirodne utvrde napraviti barem toliko pristupačnim, da nam mesto odbrane, ne budu smetnje u pokretima vojske i prenosa ratnog materijala. Uzduž Drave i Save mi imamo dosta izgrađenih drumova, ali nemamo drumova koji bi te usporedne drumove spajali. U tom pravcu bilo bi potrebno da se, osim drumа koga sam naveo, izgradi još i drum od Daruvara preko Grubišnog Polja do Spišić — Bukovice. Sa ovim kratkim podacima držim da sam dovoljno istakao ono što je najvažnije, pa se nadam, da će svi nadležni, a naročito gospodin Ministar građevina, uvažiti opravdanost ovog mog predloga, i poduzeti potrebne mere da se taj komadić drumа što pre izgradi.

Od 300 nameštenika u Ministarstvu, među kojima ima najmanje jedno 50 tehničara, mogao bi jedan da se zaposli proučavanjem i izradom ovog predloga, koji se osniva na želji i potrebi ne samo velikog dela Slavonije, već i cele države. U Pakracu ima građevinska sekcija. Daruvarska opština ima sve podatke za izgradnju tog drumа. Neka Ministarstvo pozove šefa građevinske sekcije u Pakracu, da u sporazumu sa opštinom u Daruvaru hitno izradi i podnese predlog za izgradnju tog drumа, pa, ako se pristupi ozbiljno tom poslu, uveren sam da bi se još ovog leta mogao taj mali ali vrlo važan tehnički posao svršiti. Mesto da se tehničko osoblje u Ministarstvu, u Banovinama i po srezovima bavi administracijom, neka se zaposli makar i ovako sitnim radovima na terenu, pa će od takvog rada biti više koristi. Potrebna sretstva za izvođenje ovog posla mogu se naći u raznim pozicijama budžeta Ministarstva građevina i banskih uprava, a mogu se nabaviti i po zakonu o javnim radovima.

U nadi da će g. Ministar građevina, koji ove krajeve i prilike o kojima sam govorio, vrlo dobro pozna, uvažiti, ja ću glasati za ovaj budžet. (Odobranje i pljeskanje.)

Потпретседник Карло Ковачевић: Има реч народни посланик г. Чедомир Захарић.

Чедомир Захарић: Господо народни послани-

ци, свесан сам положаја Министарства грађевина, као и немогућности, да оно може пружити народу неке јавне радове. Камо среће да ми, пријављени говорници, код овога Министарства, са успехом чинимо предлоге за извесна ограничења у јавним радовима и такмичења у погледу пречине свога краја и његових потреба у изграђивању путева. Овако, шта видимо: позиција за грађење нових и довршавање започетих друмова и не постоји. Ипак, господо, морам учинити једну замерку код буџета Министарства грађевина: зашто се није буџетом омогућила позиција, која би у свима крајевима омогућила бар извесне субвенције за довршење започетих путева? Јер тај новац, с обзиром на ову економску и привредну невољу, пао би као помоћ и ако би народ са знојем тај новац примио путем надница.

Господо, наш пасивни ужички крај једино може на овим оскудним годинама опстати само јавним изградњама. Наш сељак у овој години није убрао ништа од своје летине, јер на нашим висинама жито није могло сазрети.

Мој златиборски срез одваја река Увац од Бановине зетске — среза нововарошког, којој је, као најпасивнијој, омогућено буџетом прошлогodiшњим, да се зетској сиротињи ублажи оскудица путем јавних радова. Један од тих започетих путева кроз зетску бановину, а који води преко Санцака кроз Пријепоље — Нову Варош, довршен је до реке Увца, места званог Кокин Брод, места где се граничи срез златиборски са нововарошким.

Наставак тога пута је трасиран преко Златибора до Краљеве Воде у дужини од 34 км. На томе путу урађено је кулуком народа из среза Златиборског у дужини 15 км, на коме су делу изведени земљани радови све до места званог Борова Глава. На 10 км. у почетку тога пута прибављено је опет кулуком 1000 кубика туданика и ломљеног камена уз новчану помоћ од 200.000 динара добивених од Банске управе.

Све то, господо посланици, сада стоји и чека даљу изградњу новцем, јер употреба народне снаге не може изводити вештачке радове на томе путу.

Познато ми је да је и сам господин Министар грађевина уверен у велику потребу овога спајања, ударне тачке пута Ужице — Краљева Вода и ударне тачке из Санцака — Кокин Брод. Тај пут би спојио Санцак са Ужицем и даље са целом земљом. Он би олакшао живот томе забаченом и главном крају, на чијим се брдима гаји култура на надморским висинама од преко 1000 метара, услед чега жито и поврће тамо тешко сазревају. Тај би пут омогућно да се из Пријепоља преко Нове Вароши стигне за два сата аутом до Ужица, где се возом путује 10 до 12 сати, тим би се пренос хране народу олакшао уз половину садашње цене.

Златибор својом подесном надморском висином, својом богатом флором, обилношћу чисте серпентинске изворске воде, својим таласастим и отвореним хоризонтом, богатством сточних производа најлепшег укуса, пружа посетиоцима духовне и телесне хране; тако да он привезује за се посетиоце.

Златиборска ваздушна бања своју сезону отвара првога маја а завршава првога октобра. Но, у току ове зиме наше младе спортисте из целе

земље који се баве зимским спортом — скијањем, пронашли су да Златибор својим тереном даје толико могућности скијачима да у зимске дане развијају свој естазе по њему у дужини непрекидној и без икаквих препрека од неколико километара. Ове зимске сезоне прошло је кроз наш Златибор око 300 скијача, бавећи се по неколико дана, уз највеће одушевљење и дивљење тој лепоти Златибора. Лепо је слушати наше младе југословенске скијаше када пуни задовољства стручно износе добре стране Златибора за тај спорт.

Ето, господо, поља и могућности да се томе пасивноме крају, где културне биљке ретко сревају, помогне. Дајте му добре комуникације, па се држава одужила томе горштакком и сиромашном крају.

Приговор како и одакле не сме се чути, јер треба одржати бар сада снагу тога краја, који се увек па и у минулим ратовима исполински и храбро показао као достојан син своје отаџбине.

Господо, принуђен сам овим својим кратким излагањем упознати вас бар површно са мојим крајем, крајем честитости и пасивности.

Исто тако на другој страни среза златиборског имамо горостасну планину Тару, која својим огранцима китњасто орешеним прави другу природну дивоту, други ваздушни крај Калуђерске Баре, и та висораван украшена благом Затибора нема приступа, иако је од железничке станице Кремна удаљена само 12 км. и тих 12 км. пута просекао је народ тога краја својом снагом још пре пет година, а сада и тај пут чека новчану могућност те да се доврше на њему и вештачки радови. Наш Централни хигијенски завод у нади да ће тај пут било из Кремана било из Бајине Баште бити већ израђен, изабрао је Баре као згодно место за одмор и опоравилиште дечије, па је на Барама подигао један санаторијум, коме се прићи не може аутом и колима, сем пешке или на коњу. Народ мога краја се сада пита: зашто је ова зграда подигнута и за њу паре дате, кад се згради лако прићи не може; то чуђење је појачано фактом што од железничке станице Кремна раздваја само 12 км. просеченог а недовршеног пута до Калуђерских Бара.

Обраћам се Вама, господине Министре, стављајући Вам на душу ове две потребе мога краја те да из позиције „помоћи за државне путеве“ од 9 милиона динара, одвојите што већу суму за ове две недовршене стазе. И надајући се у то гласам за буџет Министарства грађевина. (Одобравање и плескање).

Потпретседник Карло Ковачевић: Има реч г. Младен Лисавац.

Др. Младен Лисавац: Господо народни посланици, с обзиром на незнатна новчана сретства која су стављена на расположење нашем Министру грађевина и с обзиром на то што имам потпуно поверења да ће он према својим способностима и према своме досадашњем раду извести све оно што се тим малим сретствима може извести, — гласају за овај буџет.

Поред свега тога што ћу гласати за овај буџет, држим да ми треба употребити ову прилику да ставим неке напомене, и да изнесем неке сугестије које би могле служити у будућности да се оно поправи што до сада није учињено.

Као што вам је познато, исушивање наших мочварних крајева чини један од најважнијих привредних проблема наше државе, да би се материјално стање наше државе поправило. То исушивање мочвари, тих блага тражи велика новчана сретства. Али поред свега тога што ми замишљамо да се без много новаца те ствари не могу извести, држим ипак има начина да се то може постићи.

Као један пример указаћу вам на оно што нам лежи у најближој близини, а то је Панчевачки рит. Тај Панчевачки рит износи више десетина хиљада хектара плодне земље, која, чим буде исушена, донеће користи, о чему нико од нас не сумња, јер се иначе у тај посао не би ни упуштали били.

Извођење тога посла, које кошта више стотина милиона, замишљало се да се не може друкчије свршити него једним зајмом, и то зајмом у здравој валути, у злату. По моме мишљењу тај се посао могао и друкчије извести. За главни посао при томе, за исушивање и прављење канала и насипа, који ће то земљиште сачувати од будућих поплава, за тај рад довољна је наша домаћа радна снага, и то она радна снага која не тражи златну валуту. Јер ни један радник, који буде на том исушивању и прављењу насипа и канала радио, неће тражити да му се да златан франак, ни швајцарски франак, па ни енглеска фунта стерлинга, него ће тражити да добије за свој рад таква папир, за који може да купи себи хлеба, меса и остало, да би одржао себе и своју фамилију.

Кад то, господо, узмете у обзир, онда ћете се уверити да се тај посао могао извести једном монетарном акцијом, о којој сам на другом месту говорио. То не мислим понављати, јер то не спада у надлежност Министарства грађевина. Али би хтео да упозорим г. Министра грађевина да упозори меродавне факторе, а ови да воде о томе рачуна, да се такви радови и овде и другде као н.пр. код исушивања имотског блата, или оног у околини Скопља, могу извести и без туђих зајмова, јер наши радници при том послу траже само толику зараду да би могли исхранити себе и своју породицу, т.ј. да могу купити животних намирница, којих могу добити за сваку домаћу новчаницу (папирни новац) у изобиљу и буд зашто.

Као што сам рекао, о томе монетарном систему нећу сада да говорим, али хоћу само да споменем да се ови радови могу извести без ефективног, без златног новца.

Предазим сада на другу ствар. Има већ исушених мочвари и ритова, али ти се ритови не држе у оном реду како би требало. О том имам искуства из мога краја, где постоји преко шест хиљада јутара исушених површина, али често, кад наиђе већа вода и веће кише, канали не врше оне функције које би требали да врше и силне површине, ма да су канализиране, ипак дођу под воду. А онај народ, који та земљишта узима под закуп, нема никакве користи, па и општине и градови, који су их издали под закуп, немају користи, јер морају због те елементарне штете закупцима да опросте закупнину.

Држим да би довољно било мало више надзора над функцијама тих установа, које се позване да пазе да буде у тим каналима све у реду. Тиме би се спасле силне површине, можда хиљаде ју-

тара, од поплаве.

То сам имао да напоменем у погледу подводних крајева. У погледу путева имам пак ово да наведем.

Господине министре, навешћу вам овде ствар, која никоме до сада није била позната. Банат, та житница европска, по себи је пасиван крај, али само у том погледу, што у целом Банату нема скоро нигде мајдана ломљеног камена. У целом Банату осим Вршца и вршачке планине, која сачињава само неколико километара, не можете наћи ломљеног камена, једино шљунка. Обзиром на то што се путеви праве и ломљеним каменом, осим шљунком, и што тога камена има у Банату само у вршачкој околини и у вршачким брдима, где га има толико да би се наша држава могла опасати једним кинеским зидом, — требало би наћи пута и начина да тај камен дође у употребу, да се тај камен употреби за изградњу путева, којих у Банату има врло мало и што их има, лоши су. Скрећем пажњу г. Министру грађевина на то, да би требало нешто урадити да се те вршачке каменарице, којих има довољно, употребе и ставе у додир са осталим Банатом, да би се из тих крајева набавио потребан камен и то за багателу, и на тај начин лакше остварило оно што се требало већ давно остварити. За то не би били потребни државни нарочито велики издатци, јер би можда и сам град Вршац нешто допринео. А имао би и рачуна, јер би упустио радну снагу оног народа. Требало би те каменарице спојити са железничком пругом, која је врло близу и која има свој чвор у Вршцу, а грана се оданде у пет правца, и то у два према северу, у два према западу, а у једном према југу. Зато и кажем да би се тај ломљени камен могао извозити у све крајеве правнога Баната, где тог камена нема и где се тај камен не може лако набавити. Осим тога бих замолио г. Министра грађевина, да се споразуме са г. Министром саобраћаја, да би се тај камен могао што јефтиније пренети куд треба. То не би било на одмет нити на штету саобраћаја и железнице кад би се из Вршца извезло неколико хиљада вагона, јер ако железничка дирекција ту не би имала неке нарочите фискалне користи, она не би имала ни штете, ако би се прикачио по који вагон више уз сваки воз. Корист би била за целу широку земљу банатску. Осим овога што сам овде навео у погледу грађења, друмова, уопште, сматрам да би се могао изградити један врло важан пут и то од Вршца до Великог Бечкерека, а касније и од Великог Бечкерека до Новог Сада. На тај би начин цео источни крај Баната био везан са главним местом наше бановине, Новим Садом, и уједно са једним важним трговачким градом у Банату, са Великим Бечкереком.

Уз ово што сам овде напоменуо имао бих још једну опаску да учиним а то је: да Министарство грађевина има за задатак да се брине не само о јавним грађевинама, него и о грађевинској делатности код приватних грађана.

Наша су села, морам признати, недовољно изграђена. То је стога што се куће граде и спрема грађевни материјал само онда кад је то потребно, па се тада и траже новчана сретства да се то изграђивање изведе. Међутим, и ако немамо новаца, и ако у томе кубуримо, ипак имамо нешто друго што нам стоји неискоришћено, а то је

она радна снага сељачка која често пута износи више него она радна снага која се утроши у сељачком газдинству. Замислите, у крајевима где се сеје пшеница, ако је ова посејана у јесен, у октобру месецу, сељак може слободно спавати до јуна или јула месеца, кад треба да изиђе у поље па да је пожање. За цело то време онај који је сејао пшеницу нема никаквога другог посла око ње, сем ако хоће да иде да гледа како она расте, од чега нема никакве користи. Имамо других крајева где се живи од воћа. И ту сељак има врло мало посла преко целе године, јер треба да чека да сазре шљива па да је покупи и употреби. Дакле у свима тим крајевима где нема много посла, требало би ово време корисно употребити на нешто што води народноме благостању. А то би било зидање кућа. Ви ћете ми рећи: па како ће зидати кућу ти људи, кад нису томе вични. Господо, за градњу неке куће треба не само уметн зидати него треба и спремити материјал који је потребан да се та кућа изгради. А, господо моја, онај земљорадник који је вичан да копа свој кукуруз, који је вичан да обрађује свој виноград, тај је вичан и томе да спреми потребну земљу, потребан песак, потребан камен, шљунак и све друго што треба за једну грађевину, дакле сав потребан материјал. А, господо, кад би било неке организације која би се старала о томе да се оно време, које сељак проведе у доколици, употреби на спремање тога материјала, дошло би се после извесног низа година до тога, да се спреми толика количина грађевног материјала, да би га подизање куће коштало четири или пет пута мање него кад би ту грађевину дизао одмах готовим новцем. То се може постићи оснивањем грађевинских задруга. Те грађевинске задруге биле би исто што и друге задруге, само што се ту не би улагао никакав новчани улог на штедњу него оно, што би чланови задруге имали да уложе, био би њихов рад у вађењу земље, у вађењу песка, шљунка, камена, у прављењу черпића, и у преношењу тога материјала. Једном речи створио би се тиме најбољи начин да се спреми сав тај материјал потребан за зидање куће. У таквим случајевима ми би имали још нешто што је врло корисно. Јер ако данас пољопривредник и добије два пута већу количину жита или два пута већу количину кукурдуза, може доћи до тога да то жито и тај кукуруз не вреди сада ни онолико колико је лански принос вредео у половини. Напротив зидањем кућа створило би се нешто што повећава народно благостање и народну имовину. Стога и скрећем пажњу г. Министру грађевина да са своје стране помогне тај задружни покрет, разуме се, преко својих стручних људи који ће нашем сељачку у том погледу дати потребне савете и упуте.

Ја сам, господо, овде само неке ствари поменуо, а обзиром на краткоћу времена и нећу друге ствари спомињати. Изнео сам само оно што држим да неће ништа коштати за сада, а ако буде нешто коштало, ми ћемо до године гледати да се створе нова сретства и нови извори, да се негде нешто и откине, па да се за ово да, што је очевидно корисно, јер се тиме повећава народна имовина и диже његово благостање.

Ја ћу гласати за буџет. (Одобравање и пљескање).

Потпредседник Карло Ковачевић: Реч има на-

родни посланик г. Драгутин Перко.

Dragutin Perko: Gospodo narodni poslanici! Li-stajući po zakonskom projektu o budžetu Ministarstva građevina, pada u oči da su troškovi oko ličnih prinalležnosti i materijalnih rashoda, koji sadržavaju prethodne radove i upravne troškove, neverovatno horentni prema rashodima za poslove koji zaista sačinjavaju bitnost i realni rad ili svršeni posao za kojeg je zapravo postavljeno Ministarstvo građevina.

Ja mislim da je Ministarstvo građevina za to tu, da gradi. Ono gradi malo, a plaća mnogo.

Budžet Ministarstva građevina počinje sa partijom 480. Kada pročítamo partije 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486 i 487, videćemo da u svima tim partijama ima samo rashoda za činovnike, zvaničnike i služitelje, za nagrade, putne, podvozne i upravne troškove, za automobile i opšte upravne potrebe u sumi od 11,620.857 dinara a za radove na terenu, doslovce. Za zamenu dotrajalih objekata i za hitne opravke državnih puteva (partija 488 i 489) nalazimo samo 1.436.353 dinara. To drugim rečima znači da od sveukupne sume od 13.057.210 dinara 88% ide na pripremne izdatke i režiju, a samo 12% na faktično svršeni posao, na gradnju. Loše gospodarstvo!

Idemo li dalje na partiju 490, onda se upravni troškovi još umnožavaju za 395.000,— čime je razmer uradenog posla, ili svršenog terenskog rada u procentima još manji, i manji je od 10% ukupnih izdataka. Još lošije gospodarstvo!

Gospodo, to je utisak koji se dobije pregledajući suvozemne radove sadržane u partijama od 480 do 490 ili u novcu izraženo: od 13.452.210 dinara troškova za građenje je samo 1.436.353 dinara svršenog korisnog rada na terenu.

Pogledamo li vodene radove od partije 491 do 493 u ukupnom iznosu od 4.050.000 dinara onda je razmer mnogo povoljniji i mogao bi se označiti kao dobar, ako ne bi bilo jedne druge nedoumice, koja začuduje onog koji proučava budžete i ostalih Ministarstava. Naime kod regulacionih radova na plovnim rekama i kanalima kod partijom 492 pozicija 1 unešen je izdatak od 1.300.000 dinara za održavanje i poboljšanje plovnih i splavnih rijeka, kanala i objekata, a po partiji 627 pozicija 2 Ministarstva saobraćaja je isto za održavanje i poboljšanje plovnih reka, kanala i objekata na njima, predviđen izdatak od 400.000 dinara. Po partiji 492 poz. 2. Ministarstva građevina predviđen je trošak od 1.700.000 za: održavanje i rad plovnih objekata za bagerovanje i t. d. a isto u budžetu Ministarstva saobraćaja pod partijom 627 poz. 3b. Za održavanje i rad plovnoga parka za bagerovanje i t. d. uneseno je 4 miliona dinara. Pita se šta to znači? Komu spadaju rijeke i kanali? Ministru građevina ili Ministru saobraćaja? Ili obojici? Ili valjda nikome, jer tko služi za dva gospodara, ne valja mu posao. Zato ću pitanje staviti i gospodinu Ministru saobraćaja, kad ću govoriti po njegovom budžetu. Uzmemo li sve redovne rashode Ministarstva građevina sa 18,622.210 dinara i od toga ako izuzmemo koristan rad u naravi ili zapravo »građenje« sa 5½ — 6 miliona dinara, onda iz toga proizlazi, da za šest milionski uradeni efekat plaćamo 18 miliona ili 6 miliona vrijedni rad košta 18 miliona. 2/3 je režija, 1/3 je izvršeni posao. Loše gospodarstvo, gospodo!

Kod izvanrednih rashoda radovi su navedeni poimenice na raznim rijekama i cestama. To su dakle specijalni radovi, utvrđeni za pojedina mjesta i za pojedine otsjeke i iznašaju 23,206.753 dinara dočim

je u partiji 497 za opravku državnih puteva u cijeloj Kraljevini izbačeno samo 50.000 dinara, a za pomoć nedržavnim putevima po partiji 498, 100.000 dinara. Gospodo, to su tako mizerne cifre, da se čudim kako je ovakova dotacija mogla biti prihvaćena od g. Ministra. Ako sad na temelju ovih podataka, koji su iskazani u budžetu Ministarstva građevina, procijenimo rad ove visoke ustanove, onda ćemo vidjeti da sav budžet centrale — t. j. samog Ministarstva iznosi malne 42.000.000, tačno 41.978.963 dinara, od čega je 18,622.210 dinara redovnih troškova, a 23,356.753 dinara vanrednih rashoda. Od 42.000.000 dinara nema ni 30.000.000 dinara korisnog rada, znači, da režija Ministarstva iznosi skoro jednu trećinu celog budžeta. Ovako se, gospodo, ne štedi. Svaki trgovac i svaki preduzimač, koji sa tako velikom režijom radi mora propasti. Stoga tražim da se Ministarstvo građevina preorganizuje, tako da režijski troškovi ni u kom slučaju ne budu veći od 20% budžeta, što znači da bi se mogla i morala režija sniziti od 12.000.000 na 8.000.000 dinara i uštediti najmanje 4.000.000 dinara.

A kako mečuhinski je podario g. Ministar finansija ovo Ministarstvo građevina, nameće se i pitanje ne bi li bilo bolje da se Ministarstvo građevina uopšte ukine.

Kod izvanrednih rashoda napadno mi je da imade za radove na Muri u Dravskoj banovini upešena osma rata sa 1.000.000 dinara t. i. za regulaciju Mure prema Austriji izdato je već 8.000.000 dinara. To je partija 502 pozicija 2.

Po partiji 516 je opet za radove na Muri i Prekomurju kao šesta rata unešena svota od 100.000 dinara. To je dosta malo! Ali gospodine Ministre i gospodo narodni poslanici, kako Mura dere, trga i odnaša naše obale u Sjevernom medumurju ondašajuć kuće, imanja i oranice naših Medumuraca, osobito kod sela Podturen i Novakovec, a od opštine Kotoriba je odnijela već voda 1/5 sveukupnog plodnog zemljišta i kako mi već petnaestu godinu kukamo, (slušaj Hajdinjak), i ne dobijemo ni prebijene pare za zaštitu obale od podmukle vode to uz protest konstatirani da mi 15 godina plaćamo teške milijune za porezu bez da smo ikad imali od države ma i najmanje pomoći za regulaciju Mure. Stoga tražim da se u ovogodišnji budžet za regulaciju Mure i kod nas u Savskoj banovini osigura kredit od barem pola milijuna dinara, jer šteta koju nam Mura godišnje nanaša, t. j. odnaša, veća je od pola milijuna dinara. Narod već petnaestu godinu gleda kako mu voda nosi jedini izvor života, zemlju i obitavališta, da mnogi više nema ni krova nad glavom, jer mu je i to voda odnijela. Isti slučaj kod Mure imade u selu Novakovcu u srezu preloškom. To je jedna interesantna stvar kod toga sela! Seljaci toga sela tuže se već više od dve godine da su im polja i sjenokoše (livade) u zadnje vreme kroz više meseci poplavljeni i pod vodom, da su zamuljene i iz godine u godinu da su manje vrijedne. Pitanje se sada zašto? Zato jer su Madžari na suprotnoj obali Mure blizu mesta gde reka Krka utiče u Muru povukli kroz korito Krke betonsku pregradu tako, da su tok Krke skrenuli od prvobitnog toka. Situacija je bila ta da je Krka prije utoka skoro paralelno tekla sa rekom Murom i sjedinila je svoju vodu u oštrom šiljatom kutu sa Murom, i sada reka Krka, koja je ulazila u Muru sa severa na istok, zaokrenuta je u pravcu na jug i sada voda, koja je pre tekla onamo, teče i biju Muru na našu obalu, preplavljuje našu zem-

lju, zamuljuje naše livade i tako nam nanosi najveće štete.

Osim ovoga ekonomskog pitanja imade tu i jedno drugo pitanje, a to je državno pitanje. Gospodo moja, naša državna granica ide uz reku Muru, ulazi u reku Krku i fiksirana je granica kod utoka reke Krke. Sad ako su Madžari potisnuli utok reke Krke za 800 m., na zapad, to bi Madžari za nekoliko godina mogli jednostavno da se pozovu na taj fakat da je utok reke Krke državna granica i onda sav ovaj trokut, koji se prostire između Mure, starog korita Krke i novog korita Krke, mogli zahtevati da potpadne pod Madžarsku, a to bi bilo parče zemljišta od nekoliko stotine jutara. Time bi nekoliko stotina jutara zemlje sela Novakovec potpalo pod Madžarsku.

Molim gospodina Ministra građevina da izda na log državnog Tehničkog uredu u Varaždinu, da prigodno pregleda i ustanovi ovu situaciju i podnese izveštaj, jer bi u budućnosti baš ovo preinačenje toka donje Krke moglo dovesti do incidenata na granici između naših seljaka i onih koji su pripadnici mađarske države.

Nadalje sam sa indignacijom i strahom vidio da se u budžetu za Savsku banovinu i ne spominje regulacija Drave kod Varaždina, ako prema već godinama grad Varaždin traži hitne radove na Dravi da otkloni prodiranje vode prema gradu. Voda nadire na južnu obalu takom silom i odnaša tolike komplekse zemljišta da nas danas štiti samo još 40 m. šljunka od nekadašnjeg starog dravskog korita. A ako nam voda odnese i ovih 40 m. — a to se može dogoditi kod prve velike poplave — onda je severni dio grada Varaždina uništen, a uništeni će biti i državni mostovi stare Drave na cesti i željeznici, dočim će sada postojeći veliki kolni most i željeznički most preko Drave ostati na suhom. Sam g. Ministar građevina kao rođeni Varaždinac tačno znađe položaj i pogibelj i može mi dati svjedočanstvo da govorim srahotivu istinu. Izim toga su organi državnog Hidrotehničkog odeljenja, organi Ministarstva saobraćaja i Gradsko načelstvo jednoglasno pretstavke uputili na Ministarstvo građevina i opetovano konstatovali očajnu situaciju grada Varaždina, pa s toga najenergичnije zahtevam da se u interesu grada i za spas milionskih državnih objekata odmah pristupi onim radovima, koji će dalje nadiranje Drave kod Varaždina onemogućiti. Za ovakovu stvar moraju se naći sredstva, kad se mogu dogadati milionski gubitci na raznim malverzacijama i drugim luksuzima državne administracije.

Isti očajni slučaj kao kod Varaždina postoji kod mesta Prelog u Medumurju, gde Drava kod većih poplava znađe najedanput po pet do deset jutara plodne zemlje odnijeti a ostalo zamuljiti i opustošiti tako da je inundacioni teren prema samomu mjestu Prelog napredovao toliko da već ugrožava periferijske kuće. Daskora će naši dobri gospodari u tome mjestu dospjeti na prosjački štap. Prelog zbog Drave osiromašuje i čeka svoj spas i sigurnost od ovog budžeta.

Revnosno sam tražio u budžetu Ministarstva građevina neku stavku, koja bi sadržala rashode za radove likovnih umetnika, za izradu javnih spomenika i tome slično. tim više što je Udruženje likovnih umetnika već pok. Ministru Savkoviću dalo pretstavku, koja je do danas ostala bez odgovora. Tu stvar treba tako rešiti da ukrasi ne idu na uštrb naše narodne umetnosti. Mora da se obezbedi naša umetnost i da se obezbede naši umetnici, od kojih mnogi gladuju kraj sve svoje sposobnosti i talenta.

Gospodo narodni poslanici, ja sam prostudirao i budžete pojedinih banovina, ali ne upuštajući se u daljnju kritiku pojedinih banovina, dozvolite mi da na kraju napomenem sledeće. Ako sam kritikovao nerazmer rashoda Ministarstva građevina kao centrale u pogledu izdataka prema urađenom poslu na terenu, to mi ne zamerite, ako to isto učinim sa našom tako zvanom desetom banovinom, ili Upravom grada Beograda.

Po ovome budžetu najbolje se vidi spasonosan rad ove Uprave: svi troškovi Uprave grada Beograda sadržani su u partijama od 601 — 605 i tu je izloženo: partija 601 — lične prinadležnosti, partija 602 — na-grade, partija 603 — putni i podvozni troškovi, partija 604 upravni troškovi, svega 392.465 dinara. A rad se sastoji iz partije 605 i glasi: redovno održavanje i opravka državnih zgrada — 14.000 dinara! To znači da za mesečni rad, koji košta 1166 dinara mesečno, i koji rad može svršiti svaki obični kućepazitelj ili hauzmajstor, uprava grada Beograda plaća 32.705 dinara mesečno. E, to je već uzorno gazdinstvo! Ja sam osvjedočen da lično gospodin Ministar ima najbolju volju za rad i pomoć narodu, ali kako je Gospodin Ministar finansija ovako skučenim sredstvima oduzeo Gospodinu Ministru građevina mogućnost da i najnužnijim potrebama može udovoljiti, dapače ni tamo gde su katastrofe predvidljive, ja izjavljujem da ću glasati protiv ovog budžeta. (Odobranje i pljeskanje na levici).

Potpredsednik Karlo Kovačević: Reč ima narodni poslanik g. Spindler. (Glasovi: Nije ovde.) Reč ima narodni poslanik g. Milinko Milutinović.

Милинко Милутиновић: Господо народни посланици, ја у генералној дебати нисам узимао реч зато што је било пријављено много говорника, те овом приликом хоћу да се осврнем на једну ствар која интересује нашег сељака. Господо, неоспоран је факат, да је ова Краљевска влада и ова Народна скупштина највећу пажњу посветила сељаку, а истина је и то да наш сељак претставља 80% целокупног нашег народа у држави Краљевни Југославији. И због тога ако је нама сељацима рђаво, биће рђаво и држави, пошто се цео то чак обрће око сељачког народа.

Господо народни посланици, кад наш сељак нема, онда неће имати ни држава, онда неће имати ни трговац, ни занатлија, неће имати нико. Ја сам малочас казао да је Краљевска влада највећу пажњу посветила баш сељачком народу доношењем Закона о заштити земљорадника и Уредбе, чиме је олакшала могућност да сељак плаћа своје дугове.

Али, господо, треба да видимо да ли може да плаћа дугове? Истина, казато је, да плаћа за 12 година дугове. Али, господо народни посланици, оваквом уредбом, каква је, ми сељачки народ бићемо осуђени да 12 година радимо за банке и за оне који имају новац. Господо народни посланици, наши производи пали су испод нивоа и услед пада цена наших производа нећемо моћи плаћати дугове и издржати овако како је ова уредба донела. Истина је, да морамо поштовати законе, и поштовати уредбе, али, господо, нећемо моћи издржати, јер и сама Краљевска влада признала је да је сељак правио дугове у време инфлације. И сада се питамо, да ли можемо плаћати дугове у времену дефлације? Значи ако будемо овако плаћали, како је Уредбом донето, онда

смо ми осуђени да 12 година радимо за друге. Господо народни посланици, какве су те наше цене сада? Сто кила кукуруза 80 динара, 100 кила пшенице 100 динара, једна овца 50 динара, једно прасе које тежи до 10 кгр. 50 динара! Није само да ми треба дугове да плаћамо, него треба да подмиримо све наше кућне потребе, и да дамо држави порез и прирез. Све што треба, као што рекох малочас, ми да подмиримо, треба да избијемо из земље мотиком и будаком. И кад ми имамо све то да избијемо мотиком и будаком, настаје питање да ли ћемо ми до краја године моћи и успети да то зберемо? Сваки дан кад се наоблачи небо и загрми, гледамо горе и молимо се Богу, да нам се не деси нешто. Ако нам се деси какво зло, ми смо осуђени да пропаднемо са нашом фамилијом. Не само што треба да платимо држави порез и прирез, него и ми смо ваљда жив народ, који треба да купи соли, шећера, гаса, опанке, да слаavimo нашу славу, да проводимо наше обичаје. Ми немамо сваки дан биоскопе, управе сваке вечери, ми немамо позоришта нити ишта друго. Све што треба за подмирење наших потреба, ми то треба из земље да избијемо, са знојем и са муком. Да би купили једно кило шећера, господо народни посланици, ми треба да продамо 18 па и 20 кила кукуруза. Али, господо, ја сам малочас казао, ми кукуруз не купимо на улици ни на земљи готов, него треба доста зноја, да то зарадимо. Да купимо једне опанке за нас, просте опанке, треба да продамо 100 кила кукуруза, да купимо кило соли треба да продамо 4 кила кукуруза, а да купимо кило гаса, 12 кила кукуруза. А поред свега оног што нам је потребно за кућу и породицу, морамо да платимо још и држави порез и прирез, и све то да избијемо из земље!

Ја мислим да овде изнесем то, да би Краљевска влада требала да учини, да се за онолико, колико су наши производи пали, смање и дугови, јер ништа неће изгубити онај, који има у заводу новаца уложених. Ако он има данас 10.000 динара мање, купиће три пута више робе, него што би онда купио за 10.000. У моме срезу знам, шта се сада ради. Има људи, који су имали 20.000 динара у банци. Ти ми кажу: господине посланиче, да нам сада даду и 10.000 од ових 20.000, добро би било. Зашто онда да и Краљевска влада не би предузела мере, да се нађе пута и начина, да се донесе један закон, у колико су наше цене пале, да се у толико смање и наши дугови.

То је, господо, што сам имао намеру да кажем у генералној буџетској дебати. Понављам опет, да ћемо поштовати закон, али не може наш сељак да регулисава дугове, јер нема од чега. Кад ја немам од чега, како ли ће онај, који нема одакле да узме гроша, него мора све да избије из земље.

Сад ћу да пређем на буџет г. Министра грађевина.

Господо народни посланици, ово је трећи буџет, који ми доносимо. Ја сам и на првом и на другом буџету говорио, а и сада на трећем кажем, да су путеви у моме Драгачевском срезу у врло рђавом стању. Ја, господо, не знам зашто су путари Раније сам казао и опет кажем, да смо имали боље путеве онда, кад није било путара. Немамо ни добрих мостова, ни добрих пропуста, ни добрих путева. Од плате коју путари примају у

моме срезу за један месец, могао би се направити пропуст на једноме месту поред пута, другога месеца направио би се пропуст на другоме месту, а трећег и четвртог месеца направила би се куприја на трећем и четвртном месту, тако, да бисмо имали и боље путеве, и боље пропусте и куприје, кад не би било путара. Код мене народ отворено говори: зашто ће путари?! Нека се они уклоне и нека се њихове плате употребе на изградњу мостова и пропуста.

Ја сам казао, да је ово трећи буџет Министарства грађевина. Прошле године ја сам се жалио исто тако са ове говорнице, и казао, да кроз наш срез протиче река Белица, и да је на тој реци Белици мост потпуно расхолован и апсолутно прекинут саобраћај.

И од прошле године сам тражио са ове говорнице да се приступи изградњи моста на бановинском путу другога реда на реци Белици, и Министар ми је још тада обећао да ће настојати да се у томе циљу додели једна гвоздена конструкција. Ја овога пута поново молим и тражим од г. Министра грађевина да ми одговори да ли је сада вољан да нам додели гвоздену конструкцију за подизање моста на реци Белици, на бановинском путу другога реда код места званог „Ђурђево Бараке“. Даље, господо народни посланици, пошто су укинута Жупаније и заведене бановине и поште је укинут обласни одбор управо обласна скупштина у Чачку, остало је неколико гвоздених конструкција за мостове, поред којих се налази велики део вршалица, ветрењача, гвоздених плугова и других справа. Све то и данас лежи на улици, на отвореном пољу у Чачку, и пропада, а народ у томе погледу оскудева. Ја бих молио г. Министра, да се позабави тим питањем и да се тај материјал народу додели, пошто је он и добиен на рачун ратне оштете.

То је што сам имао да кажем. Имајући поверење у Министра грађевина и надајући се, да ће ми одговорити на постављено питање и да ће ствари у томе погледу боље ићи, изјављујем да ћу гласати за буџет Министарства грађевина. (Одобравање и пљескање).

Potpredsednik Karlo Kovačević: Ima reč narodni poslanik g. dr. Stjepo Knežević.

Dr. Stjepo Knežević: Gospodo, imao sam namjeru da uzmem riječ u debati o budžetu u načelu, ali sam odustao, smatrajući da je iz formalnih razloga mnogo bolje a sa taktičkih razloga korisnije i podjednije da se potrebe moga sresa iznesu povodom diskusije budžeta u pojedinostima i u prisustvu g. g. resornih ministara. Budući da je sada na dnevnom redu budžet Ministarstva građevina, biću slobodan da dodirnem jedan predmet, koji može mnogo da koristi jednom kraju države, a dosledno tome i celoj državi.

Kažem odmah da ne očekujem nikakvog neposrednog efekta od mojih napomena. To stoga što je u ovome stadiju svaka izmena računskog dela budžeta i izene pojedinih budžetskih partija isključena. A s druge strane udovoljenje svake naše potrebe povlači sobom i novčane terete, a to je sada nemoguće. Ali, cilj mojih reči je, da se pri izrađivanju narednog budžeta ili u granicama mogućnosti pri izvršenju ovoga budžeta povede računa o svemu onome, što može da koristi narodu, što može da podigne njegov politički, njegov socijalni i njegov privredni boljitak.

U моме изборном срезу је и полуострво Pelješac.

To je gospodo najveće poluostrvo na Jadranskom primorju na teritoriji Zetske banovine: ima pet opština, ima mnogo varoši i bezbroj sela. Stanovništvo se bavi zemljoradnjom, a u glavnom produkcijom vina, koga proizvodi u količini od 1000 vagona godišnje. Što se tiče njihove političke svesti. Pelješani su i pod tudinom uvek držali visoko nacionalnu zastavu, a posle oslobođenja prigriliti su najsvesrdnije onu misao koja je našla izraza u rečima: jedan Kralj iz slavne dinastije Karadorđevića; jedan narod jugoslovenski; jedna država — Jugoslavija. Tim patriotskim osećanjima i toj ljubavi prema Kralju i dinastiji oni su dali vidne oduške onda, kada su Nj. V. Kralj i Kraljica posetili obližnji grad Kotor.

Pa iako Pelješani imaju puno lepih svojstava i Pelješac ima mnoge prednosti kojima ga je priroda obdарила, on ne može da ih iskoristi, a uzrok je jedini tome što nema puteva. Celokupna veza sa tim lepim poluostrvom Pelješcom održava se mazgama kao u nekoj dalekoj brdskoj zemlji. Generalna trasa za put, generalni planovi odobreni su davno od Ministarstva građevina, ali se radovi još ne izvršuju. S toga bih ja molio g. Ministra građevina da u interesu toga kraja, a i u interesu države jer će se time podići i poreska snaga toga naroda, uzme na um ovo pitanje i ima ga u vidu pri izvršenju ovoga budžeta.

Još jednu molbu imao bih na g. Ministra. Tuže mi se često mnogi izbornici, a naročito iz Konavljа, da ih gone na kulučenje daleko od njihovih sela. Razume se da to izaziva nezadovoljstvo, a s druge strane i trošak i dangubu. S toga bih bio slobodan zamoliti g. Ministra, a to je mislim interes i svih ostalih seljaka, ne samo iz moga sreza, da dade upustva nadležnim organima da se to više nedogada.

Dosledan mome glasu koji sam dao o budžetu u načelu glasaču i za ovaj budžet Ministarstva građevina. (Odobranje i pljeskanje).

Potpretsednik Karlo Kovačević: Ima reč g. Risto Đokić. (Glasovi: Nije tu). Ima reč g. Miljan Radonjić.

Миљан Радоњић: Господо народни посланици, говори о грађевинској политици овога Министарства, у данашње доба, када видимо да у буџету који је пред нама, нема скоро ништа предвиђено, сем нешто мало, па и то је недовољно за издржавање постојећих објеката; говори о каквим техничким плановима и предрадњама које би требале да буду, то није данас предмет наше дискусије, пошто су таква питања и радње у надлежности Министарства грађевина, бановина и осталих радњи техничких и стручних одељења, па ћу се стога осврнути, господо, само на грађевинску политику која се је обављала и обавља из кредита за јавне радове и овом ћу приликом мало освенчити извесне правце и линије помоћу којих би требало да се наши крајевни вежу са главним економским центрима.

Господо, вама је добро познат географски положај Зетске бановине као и то, да је Зетска бановина по простору девети део целе наше државе. На том великом простору од 40.000 кв. км. нема, господо, ни железничког ни воденог саобраћаја, те смо тако упућени да се за све потребе онога краја служимо колским путевима. Кад сам поменуо и питање железнице и саобраћаја уопште, па се сетим и прелистам, колико је за ових 15 година утрошено по буџетима, од ратне штете, од репарација, из зајмова спољних и унутрашњих и других кредита редовних и ванредних просто, господо, да вам

искрено кажем не као опозиционар, већ као добронамеран човек, да ме то доиста заболји. Колико је небриге ту било да се за оне крајеве у погледу саобраћаја није апсолутно ништа учинило. Да се, господо, осврнемо око себе и погледамо мало напред, па видимо шта се све збива, плашити се је да не наступи моменат као што је био онај из 1914 и 1915 године, али, господо, рекох да ми не замерите на овој истини, јер сам ју рекао у најбољој намери, а никако с никаквим другим смером.

Као што сам напред рекао да хоћу питање праваца да осенчим не тим да дам сугестију него онако да се Министар грађевина сети да се о томе говорило у његовом присуству. Ми смо, господо, отсечени од свих наших већих и богатијих економских центара, па како нема никаквог изгледа ни могућности да ћемо се брзо везати за ове центре погодним саобраћајним сретствима, то је једини излаз и начин да се вежемо путевима, тако да би се и тим начином томе крају олакшале економске прилике, али и у добу бољег просперитета и кад је било пара и кад се могло лакше учинити, није се ништа учинило, па сумњам да се то сада може и учинити, сматрао бих да је то млађење празне сламе, говорити само ради публике да публика чује, где се траже милијонске суме за путеве, а којих ми, господо, немамо. Правци које сам пре поменуо били би један од Никшића преко Шавника до Плеваља, други долином Лима до Пријепоља, а трећи од Берања до Новог Пазара.

Успоставом ових веза донекле би ако и слабо био замењен железнички саобраћај. Ја знам да Министарство грађевина води о овоме рачуна и да није дало забораву оно питање, па се надам да ће кад буду боље прилике то узети у обзир.

Сада да се осврнем на локалну грађевинску политику кад нисмо имали могућности да се позабавимо већим градњама, које би имале бољи и јачи ефекат, ми смо приступили малом крпарењу изградње путева у општинама и срезовима. То није штетан посао, то је напротив добар посао, јер народ ради код своје куће и ту заради парче хлеба са своје куће.

Специјално за Зетску бановину програм оваквог рада је добар. Тај програм радова за Зетску бановину утврђен је био још 1927/1928 године, кад је постојала обласна скупштина и обласни одбор који су још онда овај програм утврдили. Када су обласна скупштина и обласни одбор престали да постоје, онда су цео тај елаборат предали Бановини и то са пуно планова и техничких предрадња. Тадашњи Бан зетске бановине г. Смиљанић прихватио је тај опсежни програм и примарјући га у надлежност рекао је: Па шта ћемо са толиком мрежом изградње путева, кад немамо пара. Овај програм Зетска бановина је прихватила у целости и њега почела проводити, што је добро учинила. Али за изградњу овога програма треба имати пара, што наша Бановина од прихода које купи од народа не може имати. Држава додељује неку дотацију, али често пута само на папиру, јер ни држава не може да прикупи оне приходе који су јој потребни. Због тога се често дешава да се путеви раде, да не кажем бесплатно, али скоро тако, као што је био случај прошле јесени и лета. Дати су били неки мали кредити за

изградњу ових путева. Уз овај кредит одређено је било да се и кулуци, државни, бановински општински одраде, као и да се одраде лањско жито које је народу дато. Радови у ономе камењару нијесу то исто што и радови у пољима или равницама, где се ради лопатом и мотиком, већ док код нас мацом, маљем и пијуком, те се због тога кулук тешко тамо може искористити. Ако узмете у рачун ту малу помоћ која се у новцу даје, она је, господо, толико мала, да оно што преостане техничком и надзорном особљу, немају скоро ништа да радници добију.

Да вам пружим један пример, ако једна општина као што има код нас таквих, има 1000—1500 бирача и људи способних за рад, онда видите колико би они имали да поделе када се обрачунају сви они који полажу право да буду плаћени пре радника. Тај радник је узет да ради кулук и да одради лањско жито, а без да добије у готовом исто, онда можете замислити с каквом вољом ради. Ја сам, господо, одмах у почетку тврдио да је програм добар, али шта нам све то може помоћи, кад ми немамо пара за извршење његово, то је само прича а никако позитиван рад. Овде, госпо, у овоме Дому а и у Сенату пала је изјава бившег Претседника владе коју је јавност донела, а такву је једну изјаву дао и г. Министар грађевина, како је народ тамо задовољан, како ради и зарађује и само што нису казали да тамо тече мед и млеко. Ја, господо, мислим, да су те изјаве могле потпуно да изостану. А ево зашто: Ако су тиме хтели да докажу да народ има зараде, онда су они погрешили, јер то није био случај, ако су опет хтели да постигну какав политички ефекат, они су и ту подбацили, јер се ефекат није постигао, већ се постигло сасвим обратно, што ће се сада најбоље показати када немамо сретстава да те радове продужимо, што ће народ од нас с правом тржити.

Господо, није то изјавио ни Марко ни Јанко, већ су то изјавили меродавни фактори. А кад се оваква изјава стави пред вас, ви господо мислите да је тамо добро, а ја мислим да је то грешка и то тешка, јер се на таквим изјавама заснива политика Краљевске владе, а народ зна како је тамо па изгледамо смешни, ми који треба да бранимо ту и такву политику.

Господо, као што сам рекао, једини је саобраћај код нас колски путеви, и једино превозно средство то су аутомобили. Ја би замолио г. министра грађевина да у Влади поклони пажњу оним саобраћајним средствима.

Не молим нити тражим да се то чини делимично или да се чини коме концесија, већ то тражим да се примени према целокупном саобраћају, према њиховом послу.

Господо, власници аутомобила и аутобуса код нас све је то сиромашан свет. Има власника аутомобила који једним својим аутомобилом издржава много бројну фамилију, који немају ништа друго. Ако има некога да повезу, од Подгорице до Цетиња и то два пута недељно, они и зараде неки динар, иначе страда као нико његов. Нема ни једнога шофера код нас ни власника аутомобила који није задужен до грла. Јер сваки од њих има да плаћа пре свега аутомобил, кога је узео на отплату, потом велике таксе, нарочито сада по овом новом закону о таксама, па затим таксу за путарину,

и не верујем да има иједног шофера, када се све ово скупи, који није обавезан месечно плаћати, најмање по 10.000 динара. Они ове дажбине не могу платити и држава нема рачуна да овим људима одузима аутомобиле, него пре би имало рачуна да их помогне, како би могли издржати на овој тешкој кризи, а то би се могло учинити тако, када би им се опростила такса од путарине и ове друге које их терете.

Аутомобилски саобраћај није код нас никакав луксуз, већ једино средство за превоз и путовање, па према томе држава би требала да се побрине и нађе средства да им се помогне, а не поред осталог да плаћамо бензин од 9—12 динара литар, док је он у Београду свега 4 дин. Овде би се могао и требао учинити изузетак, јер ми господо немамо никаквог другог саобраћаја, сем путева ни превозних средстава сем аутомобила. Ја вас господо уверавам кад би овакво стање као што је код нас у Зетској бановини било у Љубљани, Загребу или Београду, да би се то за 24 сата решило и уредило.

Ја сам желео да проговорим неколико речи, мада је време од 6 минута кратко, али и да није, не би се имало Бог зна шта више по овоме буџету да каже, о чему сам у почетку свога говора нагласио. При крају замолићу г. Министра грађевина, да овим мојим напоменама поклони пажњу, а ја га уверавам да ћу му помоћи колико му буде од прилике потребна моја помоћ и моја сарадња и сада а вероватно и до године ако се будемо заједно нашли у овом дому. (Одобравање и пљескање).

Потпретседник Карло Ковачевић: Има реч г. Ђуро Марјан.

Ђуро Марјан: Господо народни посланици! Ја сам један од оних који не досађује својим говорима. И данас кад сам узео реч, нећу говорити уобичајеним стилем него мало друкчије. И говорићу у име оних малих, ништих, ако хоћете бесправних. Нећу вам говорити као што је говорио Христос у у малим причама, него ћу говорити као мали вама моћнима.

Ја ћу бити слободан да наведем овај случај. Има једна млада учитељица која је удата за једног старог пензионера судију у једном месту мога среза. Кад се посвадила са својим мужем и дошла у школу, та је учитељица истукла једно девојче из III разреда основне школе тако жестоко, да је ово од њених батина пало у агонију. Кад је дошло к себи, учитељица је натерала то дете да почисти то што је учинило у агонији. Срески љечник је констатовао...

Потпретседник Карло Ковачевић: Господине посланиче, није на дневном реду буџет Министарства просвете.

Ђуро Марјан (наставља): Љечник је констатовао 13 тешких озледа и та учитељица била је због тога кажњена са једним даном затвора и 50 динара глобе од надлежнога суда. На уток мајке детиње, т. ј. кад се она жалила због ове превелике осуде и у своје утоку навела да је учитељица крвнички истукла то дете, мати је кажњена због тога изрази са 15 дана затвора и са 500 динара глобе. Овај пример показује најбоље трагичан положај оних који нису кадри да се бране.

Друга ће моја прича бити оваква: Кад сам полазио у Парламенат дошао ми је један сељак који је имао у једној банци у Загребу уложених

200.000 динара које је крваво стекао у американским јамама. Њему је жена била тешко оболела и требало му је нешто новаца, да може да превезе своју жену у Загреб у болницу. Кад сам ја интервенисао у банци, речено ми је код Прве хрватске штедионице, то ми је рекао г. поддиректор: „па ви се криви што сте донели овакав закон!“ Овога пута нећу да спомињем колику господа у тој банци имају плату и да ова банка сав приход свој троши на плате ових чиновника, али ћу рећи само то да и то лепо илуструје неуредност, нећу да кажем апсурдност, прилика у којима живимо.

Осврнућу се овом приликом на политички морал, па ћу казати ово: Многи говори наших другова носе карактер егоизма, саможивости. Ми много говоримо о својим приликама без обзира на опште ствари. На пример г. Перко, члан опозиције, критиковао је буџет Министарства грађевина, па је казао да су мизерне цифре у буџету за 1934/35. Опозиција је то такође, чини ми се казала, да су мизерне цифре и за војску, које су ушле у овогodiшњи буџет. А међутим у генералној дебати су се изражавали о преоптерећености нашега сељака, нашега трговца и других пореских обвезника, не рачунајући с тим да ће последица тога бити мале и мизерне цифре за поједине ресоре. То сам имао да кажем на примедбу г. Перка.

Потреба да се наши незапослени радници, — за које се мисли да их има више од 300.000 у држави, запосле, је акутна. Посао кога смо ми лане обављали био је расцепкан, а ја се бојим да ће и нови јавни радови, који су предвиђени у току ове године, бити расцепкани и да неће бити кадри уполити радника, који тешко и жељно ишчекује ту запосленост. Ја сам, мишљења, да не треба предузимати такве радове по појединим срезовима него би требало за оне своте, које ће се намакнути за јавне радове, предузети један озбиљан посао, где би сваки онај, који хоће да ради, могао бити запослен.

Нећу да вам спомињем, а ја знам позитивно да ви сви то добро знате, да авет беспослице прети нашем малом и ситном човеку. Зато сваки онај који тражи рада и хоће да ради, мора унапред да зна где ће да буде запослен.

Ја ћу, господо, овом приликом бити слободан да истакнем и овај моменат. Раднику треба повисити надницу до такве висине да може човек да ради с вољом. Не може радити радник с вољом ако има 20 динара дневнице. Ако се узме у обзир да за ових 20 динара мора да плати стан, храну, таксе за окружне благајне и т. д., уверен сам да такав радник не сме да помисли да купи за себе једно лепше одело, или да купи измучен након рада једну чашу вина или цигарете.

Потребно је да се подигне стандард живота нашег радника и тиме омогући и повећа његова потрошачка снага. Кад се подигне потрошачка снага радника, тада ће и трговци и сви они који ишчекују за својим тезгама муштерије, бити срећнији и лакше плаћати државне, бановинске и општинске порезе.

Овом приликом, господо, да вам напоменем и овај момент: има фирми на нашим пругама које уједно и снабдевају раднике са животним намирницама, али с тим да се радник само код њих мора да служи и те су животне намирнице без конкуренције у погледу цене. То значи да у таквим

приликама радник плаћа масне своте за животне намирнице и тим још лакше потроши онај ситни капитал што га је зарадио.

Господо, ја мислим да би се морали обављати послови ширег значаја и таквог карактера, који би се сами собом кроз једно време могли рентирирати. На пример, сви ми знамо величанственост и лепоту слапова на Плитвичким језерима и ја мислим да ви сви знате такође и величанственост слапова на реци Гацкој. Још пре рата хтело је једно француско друштво да предузме послове око оснивања електричне централе на Гацкој с намером да електричном струјом осветли сву Лику. Ја мислим, да би такви послови несумњиво били рентабилни, да би се наш радник и наш сељак тиме запослио а учинили би смо једно дело, учинили бисмо један посао, који би био од монументалне вредности.

Овом приликом нека ми буде слободно да истакнем потребу туристичких путева који би водили из нашег Приморја до Плитвичких Језера.

Једна цеста која би водила из Цриквенице — у којој се како сви знате налази једно светско морско купатило од великог значаја не само по наш крај него и по читаву државу — до Језера најкраћим путем, била би апсолутно потребна. Најкраћим путем због тога што би многи и многи гост кад је већ у Цриквеници у купатилу, преузео и ту дужност, да види један од највеличанственијих крајева на свету.

Ја мислим да сваки онај који види једанпут та Плитвичка језера, добиће вољу да опет дође онамо и на годину, да види колико је човек ситан, да види колико су ситни човечији планови према величанствености и велељепију Божијих творевина. Један такав пут, који би водио директно из тих наших крајева на Приморје, био би потребан и ради тога, што би они трговци и хотелијери у тим крајевима Приморја, који дочекују путнике, могли дочекивати госте с јефтинијим ценама, а то значи да би се број туриста и посетиоца знатно повећао. Ми сви знамо да су цене у тим местима доста велике, а овим начином што би сељак могао да превози своје животне намирнице у Приморје најкраћим путем, животне намирнице сељачке би појефтиниле.

Нека ми, господо, буде слободно овом приликом да напоменем једно моје мишљење, како би дошли до нужног капитала. Ја се придружувем мишљењу свих оних говорника, који су у току ове буџетске дебате предлагали, да се опорезују они који поседују капитал. То би се могло опорезовати на тај начин што би се банкноте једном наредбом морале прежигосати тако, да би сав скривени новац морао изаћи на јавност. Ја мислим овде, кад говоримо о богатим људима, да се не налази новац само у оних богаташа који су видни свима, него да се налази тај новац и код наших сељака, који су знали зарађивати и сакрити тај новац. Ја судим да велики капитал лежи скривен и код наших сељака.

Господо, предговорник је говорио нешто о аутобусима и ја бих само додао овде још ово. Аутобуси би требало да пређу у државне руке. То је једно рентабилно предузеће, које доноси лепу корист и та корист треба дође у државне касе и да се избегне богаћење појединаца.

Ја овом приликом могу да истакнем још и

ову потребу. Било би ми мило да Министарство грађевина изда један план, који би био обвезан за грађење кућа наших сељака. Наши сељаци и сада праве куће по неким старим плановима, који су несавремени. Станови за фамилију и стаје су под истим кровом. То је несавремено и нехигијенски. Ја мислим да би требало да се изда не један план него два и три плана, један који би био, за најсиромашније слојеве, други за имућне, а трећи за најимућније сељаке и да се избегну овакви случајеви који су нехигијенски и несавремени.

Још лепо молим господина Министра грађевина да нађе једну своту из предвиђеног буџета у циљу да се подигну мостови у огулинском и врбовском срезу у Горском Котару, које је мостове порушила лањске године бујица. Ти мостови су апсолутно потребни и њихова изградња не трпи одлагања. Пошто ја имам пуно поверења и поштовања у претставнике Краљевске Владе, то изјављујем да ћу гласати за предложени буџет Министарства грађевина. (Одобравање и плескање).

Потпретседник Карло Ковачевић: Реч има народни посланик г. Јевтимије Поповић.

Јевтимије Поповић: Господо народни посланици. Када човек погледа предлог буџета Министарства грађевина, а нарочито позиције за одржавање и изградњу путева, видеће да су тамо предвиђене и сувише незнатне суме, које не могу да задовоље ни најосновније потребе наше земље. Ја сматрам, господо, да је то велика погрешка, јер добра саобраћајна средства први су и најглавнији услов за економско, привредно и културно развијање, тим пре, што постоји велика потреба за изградњу путева, пошто на жалост ми имамо и читавих срезова који немају ни један колски пут нити ма какво друго саобраћајно средство. Један од тих и таквих срезова јесте и срез поречки у вардарској бановини, кога имам част да представљам у овоме дому.

Многи од господо колега предговорника пледирале су и тражили разне државне институције и њихово подизање у њиховим срезовима. А ја се обраћам на господина Министра грађевина са молбом да се у моме срезу изрази један колски пут: Јужни Брод — долином реке Треске за Скопље.

Ја мислим, господо, када се узме у оцену да да ли је важније ово моје тражење или тражење њих г. г. народних посланика, што сам мало пре изнео, мислим, да је свакако преча изградња овога пута, јер је то битни услов за живот и опстанак једног целог среза, док су ово остале потребе које су изнели г. г. предговорници другостепене важности и, треба да дођу тек пошто се подмире ове важније потребе као што је потреба коју сам изнео ја. Далеко сам од помисли да негирам важност потреба које су изнели неки од г. г. колега. Само сам хтео да овим учиним једно упоређење о прешности њиховог и мога тражења, а иначе ја немам ништа противу њиховог тражења.

Ја сам у току прошле буџетске дискусије говорио по истом питању и молио да се приступи изградњи овога пута, пошто је то животна потреба овога краја, тим пре што је он један од најсиромашнијих крајева у Јужној Србији, али зато и најзаслужнијих, јер је у борби за ослобођење и национално уједињење играо на југу једно од најважнијих улога и принео на олтар слободе велики број

својих синова. Па се свакако нада да може очекивати од своје државе да му стави најпотребнија средства за живот, као што је то учинила и за све остале крајеве у држави.

Па како по овоме захтеву није до данас ништа урађено, ја понова апелујем на Господина Министра грађевина и Краљевску владу и молим да се што пре приступи трасирању и изградњи овога пута, и да се на тај начин поречки срез веже за економски и културни центар Јужне Србије — за Скопље, и да му се тиме да могућност за живот. Овај би пут, господо, био не само од користи срезу поречком, већ би он био и најкраћа веза између Скопља и Кичева, Скопља и Охрида и Скопља и Дебра, а имао би и то преимућство, што никада не би могао на њему саобраћај да се прекине услед временских непогода, јер долином реке Треске где би тај пут пролазио, никако снег зими не може да опстане, док сада пут који иде од Скопља преко планине Буковина, зими је готово стално завејан и непролазан тако да Кичево, Охрид, Струга и Дебар по неколико дана не могу ни пошту да добију.

Народ Поречког среза, г. Министре, овај пут очекује као озебао сунце, јер једини спас за побољшање свога економског стања види у томе. Ја се наддам да ћете се овим питањем позабавити и урадити да се удовољи овој молби. Гласаћу за буџет. (Одобравање и плескање).

Потпретседник Карло Ковачевић: Има реч г. Душан Иванчевић.

Душан Иванчевић: Господо народни посланици. У ресору Министарства грађевина спадају и водоградње, које код банских управа изводе техничка одељења. Питање пијаће воде за народ јесте једно велико питање, јер вода спада у најживотније потребе народа, и о томе питању треба да размислимо како може да се реши што пре, како би се та велика народна потреба задовољила у што краћем времену, и у што већем обиму. Питање воде за пиће народа јест највећи проблем који нашег сељака мучи. У летње доба он тешко долази до пијаче воде, то му много времена одузима, силно дангуби и много штете има. Зато, поред осталих питања, поред питања прехране и питање воде је најкрупније питање, и ја мислим, да питање воде долази готово на прво место, јер много је више година када сељак трпи у оскудици на води, него што их је, када сељак трпи у оскудици на храни.

Водоградње које су до сада изводиле банске управе, извођене су по једном систему који би морао да се промени. Једне водоградње изводиле су банске управе преко техничких одељења, а друге водоградње изводио је Хигијенски завод преко домова народног здравља. Водоградње које су изводили домови народног здравља рађени су врло солидно и хигијенски одлично уређени. Али ти су радови врло скупи, и пошто су овакви објекти за цело село, они су великог обима. Ови велики објекти имају ту ману, да се не примичу близу села, него су појединим деловима села ипак доста далеко. Ову ману имају велики објекти нарочито у планинским крајевима, где су села раштркана и чине засебне засеке, па су ти засеци од њих и сувише удаљени. Осим тога ти објекти, које Хигијенски завод изводи, а које делимично изводи и Техничко одељење, скупи су ради свога посебног уређаја, који је збиља првокласан, и ради тога, што за те објекте, који се праве за цело село, народ доприноси сразмерно

мало помоћи. Народ схвата ствар тако, да је дужност државе и бановине да оне то сврше, и зато сав терет пада на бановину и државу, а сељак доприноси малу помоћ. Међутим кад би се узео други метод рада, кад би се место великих објеката правилни мали објекти, онда би се постогло то да би сељак са своје стране давао много веће помоћи и доприносе, јер кад би се правиле такве мање водостројеве, за сваки заселак, сељак би осећао више интереса за рад ових објеката, зато што су му ближе. Јачи је осећај својине него кад је објекат за цело село, које је тешко сложити да учествује у подизању тих објеката. Ови мали објекти имали би пред великим ту предност, да би они бановину и државу релативно стајали мање трошка, него што коштају велики, а сељак би био задовољнији ради тога, што би воду имао ближе куће.

Питање је: Како да се мали објекти изводе? Ја сам о томе размишљао и износио ту мисао пред сељацима и они су ту идеју свуда прихватили са одушевљењем. Сељаци су спремни да сами раде мале објекте, а од бановине траже само помоћ за експлозив и за материјал, који се купује, и стручне раднике, који би рад надзирали тако, да и ти мали објекти буду хигијенски уређени, и ако не првокласно, као што су израђени радови хигијенског завода, а оно барем толико, колико је за данашње прилике могуће. Са грађењем тих малих објеката постигли би то, да би у једном селу, место једног великог објекта, била два-три и четири мања, са мање трошка, за све њих скупа него што би коштао један велики објекат. Оваквим начином решило би се питање пијаће воде за народ много пре и брже него што се решава сада. Народ би давао већи допринос код тих радова, а што је врло важно, он би, дајући свој допринос, већма ценио и ону помоћ коју му даје бановина и држава.

Још једна важна ствар је и у томе да би овакве објекте, који би се изграђивали у засеоцима, народ боље ценио и чувао, јер би имао више осећања да је то његово, него што је случај код великих објеката за цело село.

Кад се говори о помоћи народу са јавним радовима, сувише се, мислим, истиче то, како треба запослити беспослене и како се тој помоћи даје карактер материјалног помагања народа. Многи наши другови и Уредбу о јавним радовима тумаче тако, као да јој је главни задатак помагање незапослених и давање народу зараде. Ја међутим, сматрам, да је то тумачење погрешно. Кад би ми хтели такав циљ постићи, морали би имати на располагању огромна средства, да запослимо незапослене и свима дадемо помоћи колико им треба. Међутим, ради се о томе, да се у некоме крају, који је културно заостао, посвршавају хитни радови, који су томе народу потребни и за свршавање тих хитних радова тражи се помоћ у ономе, што би сељак морао да плати и купи. Кад се ради о свршавању некога рада у селима, који је њима преко потребан, тиме се њима даје најбоља помоћ, за којом треба да се иде. Ако народ и неће код тога рада бог зна што зарадити и одужити се, он ће себи живот олакшати иза те године, кад је имао неку малу зараду од рада, који је његовом селу потребан. Он ће имати да допринесе и жртве, али зато ће идућих година осећати колико му је живот лакши него што је раније био. Ако неко село има 10—15 км. до

воде, оно се у летње доба много мучи и много жртвује материјално и страдава и здравствено. Ако се томе селу помогне да изради себи један или више објеката, који ће му дати довољно питке воде преко лета, те године кад је народ радио имао је да се жртвује и мучи, али зато можда за 100 идућих година има решено питање воде за своје село. Сто година му се живот олакшава зато, што се у једној години мало више помучи радећи посао за који је добио помоћ од државе или бановине. Зато ми треба да истичемо тај циљ и код Уреда за јавне радове и код свршавања јавних радова. Није то главно давати незапосленим рада и давати сељаку зараде, него помагати нашега сељака да сврши онај посао који ће му у будуће олакшавати живот у материјалном и здравственом погледу.

Да се ова ствар може боље да схвати и да се радови са већим успехом свршавају, потребно је народ васпитати у томе смислу и у томе правцу. Потребно је у томе смислу васпитавати народ не само једнога среза или бановине, него целе државе. Ту је потребна сарадња свих нас скупа, а потребна је и сарадња Министарства грађевина и колико то спада у његову надлежност да у томе правцу даје директиве банским управама, да по тим директивама и тим принципима поступају на својим територијама. Тако, на пример, када се ради о изради неког сеоског пута, онда је врло потребно да сељак допринесе томе раду што више може, јер тај рад не свршава држава за себе ни бановина за себе. Он је потребан самом селу. Када се пут уреди, село има велику олакшицу у своме животу и када оно за том олакшицом иде, онда оно треба и да учини извесне жртве за оно за чим тежи. Зато би требало код извођења овакових јавних радова да се банским управама даду што веће олакшице и што већа независност од закона који отежавају овакову слободу рада на извођењу државних и бановинских послова. На пример, када се ради један пут, онда би могло да се пусти народу на вољу да он узима читаве деонице тога пута у акорд. Када се ради на акорд, сељак ради и јефтиније и радије него на надницу, јер има то задовољство да има једну деоницу одмерену, коју је погоднио са инжињером по извесној цени и он то ради како доспева, било ујутро рано или увече касно. Када он тај посао сврши, добиће суму коју је погоднио за ту деоницу, било да је радио сам било да је радила група сељака. Ову слободу треба дати при извођењу јавних радова, како би се и народу дала нека помоћ за којом се иде, али како би се и радови свршили што боље и успешније, увек се руководећи циљем, да се са помоћи, која се даје, постигне максимум успеха. Разуме се, да за свршавање оваких радова, поред директива Министарства грађевина и поред сарадње народних посланика и осталих народних преставника, треба да су и чиновници у банским управама на своме месту, да имају разумевања за тај и такав рад. Са овога места, као посланик из Савске бановине, желим да изјавим да смо ми у Савској бановини са чиновништвом Техничког одељења банске управе потпуно задовољни, јер то чиновништво ванредно лепо своје послове свршава, а за овакво стање имамо највише да захвалимо начелнику техничког одељења, који је господин отменог понашања, зна свој посао, велики је радник, завео је ред и рад у свима надлештвима

од највишег до најнижег места тако, да се свуда осћа да влада ред и осећа се жеља да се радови заиста свршавају како треба. Нарочито морам истаћи добру вољу свега чиновништва тога одељења, а посебно г. начелника, као и шефа техничког одељака у Госпићу, да сарађују са народним посланицима, и да путем те сарадње постигну што више успеха у радовима који се изводе.

Упозоравам да код лицитација треба пазити на то да се лицитације тако обављају, како би се постигао највећи попуст који се може постићи, јер подузетници знају често пута ствари удеини тако да се лицитација обавља само привидно, а унапред је већ одређено ко ће је добити. Зато је потребно да се на те ствари обрати пажња од стране банских управа и да се радови не дају у израду док се не постигне најбољи попуст.

Понова морам да покренем питање, господо, таквих лицитација где подузетник није потребан и код којих може да се запосли велик број радника, нарочито код набавке туцаника, код кога господа у Министарству грађевина кажу да се не могу дати никакве олакшице због Закона о државном рачуноводству. Међутим Господин Министар финансија нам је изјавио да ће дати извесна објашњења, по којима се лицитације за набавку туцаника могу вршити много лакше. И ми та његова објашњења жељно очекујемо. Познато нам је да се у Зетској бановини набавке туцаника дају у рад непосредно самом народу, сељацима, тако да сељак добије сву ону зараду коју би иначе добио подузетник. То би требало спровести и у другим бановинама, јер то је посао који сељак зна и једино га он обавља, тако да је и право да сав тај посао дође њему самом у руке и да сва зарада од тога посла припадне само њему.

Имам поверење у Министра грађевина и гласају за овај буџет. (Одобравање и плескање).

Potpredsednik Karlo Kovačević: Има рећ г. Министар грађевина.

Ministar građevina dr. Stjepan Srkulj: Gospodo poslanici, dopustite mi da se vratim na pojedine primedbe gospode zastupnika i da dam objašnjenja o stvarima o kojima su pitali.

Gospodin Pavlič je juče tražio i spomenuo da bi trebalo imati jedan plan za izgradnju puteva. Ja moram reći da je taj plan već izraden i da plan već postoji. Po tome se planu, koliko se može, već vrše potrebne predradnje i projekti, da budu spremne za čas kada novaca bude na raspoloženju da se može odmah pristupiti izradi puteva, a ne da se čeka još dve tri godine dokle budu izradeni planovi.

Plan za gradenje puteva je ovaj: 1) da se dovrši 400 kilometara državnih puteva, koji nisu izradeni; 2) da se rekonstruiše oko 2000 kilometara državnih puteva i osposobe za težak saobraćaj, i 3) da se oko gradova izvrši moderni kolovoz za težak saobraćaj. Ovaj plan je odobren 1930 godine, ali za ovaj su potrebna velika finansijska sredstva. Za sada se od toga velikog plana izvodi put Šavnik—Levtara—Plevlje.

Gospodin Kuntarić je govorio o turizmu duž jadranske obale. Moram spomenuti da sam naročitu pažnju posvetio tome da se sprovede put Karlobag—Obrovac, jer bi na taj način dobili uz samo more cestu koja bi išala od Sušaka pa čak do Bara. To bi bio turistički put koji bi olakšao putovanje, ali bi i onima koji su oduševljeni morskom obalom bilo omogućeno, osim jednog malog dela prema Šibeniku, odnosno

Zadru, putovanje duž same obale.

Gospodin Kurtović je tražio put Prijepolje—Bijelo Polje koji je već trasiran. Po tome su se putu vodili dugi pregovori pa mogu reći da je to pitanje tako daleko doprlo da se samo još jedno treba da reši, a to je pitanje kursa novca jer društvo „Nova Via“ iz Lajpciga s kojim se ti pregovori vode traži današnji kurs dinara.

Sad se vode pregovori u Ministarstvu finansija kako da se ta jedna tačka još svrši. Put Sjenica—Nova Varoš snimljen je, a generalni projekat danas dostavljen Banskoj upravi na Cetinju. Ostali su putevi o kojima g. Kurtović govori, banovinski pa treba da se u prvom redu obrati na Banovinu.

G. Isaković je tražio kolosek za rad na putevima u Drinskoj banovini narodnom snagom. I tu je u prvom redu nadležna Banovina koja treba da taj rad organizuje.

Što se tiče mačvanske vodne zadruge imamo izveštaj da tamo postoji agitacija među zadrugarima da se uopšte ne plaća doprinos. Faktički taj je doprinos minimalan, iznosi 15 dinara, i sad se i tih 15 dinara ne plaća. Ja molim gospodina poslanika da posreduje da se prestane sa ovom agitacijom, jer dok ta agitacija postoji, dotle se ne može uspostaviti autonomija te vodne zadruge.

G. Kuntarić je spomenuo Društvo naroda, ali ni ono nije usvojilo predlog za rekonstrukciju puta Br. 36 koji vodi duž Primorja i ako je takav predlog od strane naše države učinjen.

Gospodin Hajdinjak je govorio o regulaciji reke Mure. Ja mogu spomenuti da možda ni na jednu reku srazmerno nije više utrošeno, koliko na regulaciju reke Mure, jer smo na to obavezni po međunarodnom ugovoru sa susednom Austrijom. Desna obala Mure, koja je u našim rukama, spada u nadležnost banovinske uprave i ona se ima brinuti za osiguranje desne njene obale.

Gospodin Hajdinjak traži da se opštinski putevi u Medumurju proglase za banovinske puteve prvoga reda ili državne. Tom prilikom hteo bih da spomenem da se preteruje kod nas time, što se opštinski putevi prebacuju za banovinske ili banovinske za državne, jer kod nas ima 25% državnih puteva prema ostalim državama koje imaju samo 12%. U Dravskoj se banovini, ako se ne varam, odviše pogodovalo time što su mnogi opštinski putevi pretvoreni u banovinske i razume se da Banovina ne može da snosi troškove oko svih tih banovinskih putova, i zato traži da se pretvore u državne. I eto vidite kako se radi, prvo se traži da se opštinski proglase za banovinske, a posle banovinski za državne, tako se avanzuje za po jedan stepen dalje.

G. Jakša Tomić traži da se poprave serpentine u Crnkosu na putu Užice—Kosjerić—Valjevo. Projekti su gotovi za ceo put, ali sretstvo za gradenje uopšte ne dostaju ne samo za veće radove nego i delimične popravke, pošto je teren težak.

Može se narediti Kraljevskoj banskoj upravi da iz kredita za održavanje otpočne sa popravkama serpentina.

Gospodin narodni poslanik Šega je govorio o melioraciji zemljišta. Ja sam vam juče dao o tome detaljan izveštaj i ne mislim da se i danas na tome zadržavam. Treba da odgovorim odnosno projekta za Lonjsko polje. Projekat za Lonjsko polje dostavljen je prošlog leta Ministarstvu građevina na reviziju. Projekat je revidiran na taj način, što je trebalo pot-

puno preraditi hidraulički proračun na najveću vodu iz 1932 g., o kojoj izradeni projekat nije vodio računa. S obzirom na veliku investiciju od nekoliko stotina miliona dinara ovaj posao ne može u sadašnje vreme, a ni u najbližoj budućnosti, doći do ostvarenja.

I sam narod zainteresovanog područja ne misli za sada na taj veliki rad, što se vidi najbolje iz toga, da su svi sreski odbori za javne radove pored Save i Lonje predložili da se iz kredita, koji im je država dala za javne radove, izrade i poprave putevi, a ni jedan nije predložio da se poprave savski nasipi i time spreči katastrofa, koja im stalno preči. Prema tome nema opravdanje da država silom nameće radove, za koje sam narod nalazi da nisu najpreči.

Meni je vrlo žao, što nisam bio na sednici kad je g. Šega bio podneo interpelaciju o savskom nasipu i regulaciji Save i kad je tražio hitnost. Ja bih tada hitnost odmah prihvatio i dokazao g. poslaniku Šegi, da njegovi podatci ne stoje, kao što ne stoji ni to da je činovnik Ministarstva finansija, koji je pregledavao te štete na Savi, nestručnjak. Moram spomenuti da sam, čim sam dobio izveštaj i poziv od Predsedništva Narodne skupštine da dam sam svoj odgovor na interpelaciju, odmah spremio izjavu da ću odgovor dati i nije bila moja krivnja, što to nije došlo na dnevni red. Ali, i sad je prilika da možemo o tome govoriti, i ja ću se ovde nešto više osvrnuti na ovu stvar. Evo da vam dam izveštaj o regulaciji Save od mede Dravske banovine do Rugvice.

Regulacija Save kod Zagreba započeta je pre 40 godina, a na osnovu regulacionog projekta, koji je svakako vodio računa o tadanjim hidrauličkim uslovima, ali koji danas ne odgovara izmenjenom režimu reke.

Prije 40 godina bile su i prilike rijeke Save drukčije. Tada je Sava kraj Zagreba bila eniona: Debeli šljunak, što ga brzice nose, dolazio je samo do Brežaca. Danas tjera Sava debeli šljunak sve do ispod Žitnjaka osam km. Danas je Sava kraj Zagreba bujica. Zato se mora cijeli predašnji regulacioni plan revidirati prije nego što će se pristupiti naknadnom regulisanju Save.

Radovi su se sada izvodili delimično i nesistematski zbog nedovoljnih finansijskih sretstava, a pošto se nije vodila briga o blagovremenim opravkama oštećenih objekata i o potrebi poboljšanja regulacije veći deo objekata danas je porušen ili ih je reka obišla, promenišći svoj tok. Usled toga neuređenog stanja korito se reke stalno izdiže, a obale se pri svakoj vodi ruše i odronjavaju.

Osim regulacije reke, kojoj je svrha da se stabilizira rečno korito i uredi tok reke za malu i srednju vodu, kako ova ne bi odnosila ili nanosila materijal, podignuti su pored obale odbranbeni nasipi za zaštitu priobalnog zemljišta i naselja od poplava visokih voda Save. Takvim nasipima zaštićen je i grad Zagreb, a isto tako i priobalna zemljišta na levoj i desnoj obali Save od Zagreba do Siska i dalje nizvodno. Međutim usled današnjeg neuređenog stanja reke, postojeći nasipi kod Zagreba i nizvodno od Zagreba nisu dovoljno ni jaki ni visoki za velike vode.

Prilikom poslednje velike vode Save, u septembru prošle godine, voda je na više mesta prelivala te nasipe pa je usled toga i došlo do njihovog prodora nizvodno od Zagreba, a u posledici toga i od poplave od 19.000 jutara u Odranskom i Lonjskom polju.

Posle rata država je utrošila oko 32 miliona dinara na opravke regulacionih objekata na potezu Save od Jasenice, to jest od današnje granice Savske i Dravske banovine, pa do Rugvice, a isto tako je izradila odbranbeni nasip kod Zagreba sa sumom od 5 miliona dinara, zašto je i grad Zagreb doprineo izvesnu sumu.

Nepovoljne finansijske prilike zemlje poslednjih godina nisu dozvoljavale da se radovi na poboljšanju i produženju regulacije, kao i na izradi i povišenju nasipa, nastave u onom obimu, koji je stvarno potreban radi obezbeđenja od poplave Zagreba i ostalih naselja i priobalnih zemljišta uzvodno i nizvodno od Zagreba. Zato su pak potrebna znatna finansijska srestva što se vidi iz sledećeg prikaza:

Za produženje i poboljšanje regulacije Save treba za potez od granice Savske banovine do Potsuseda 31 milion, od Potsuseda do Zagreba 20 miliona; od Zagreba do Žitnjaka 14 miliona; a od Žitnjaka do Rugvice 30 miliona; ili ukupno od granice Savske banovine do Rugvice 95 miliona. Od Zagreba, dakle, pa do Rugvice treba 44 miliona, a ne 16 kako je to g. poslanik Šega tvrdio.

Za odbranbene nasipe treba: od Ključa do Zaprešića (leva obala) 9,500.000; od Potsuseda do Zagreba (leva obala) 6,400.000; od Jasenice do Orašja (desna obala) 8,800.000; od Brestovca do Remetineca (desna obala) 6,300.000; od Trnja kod Zagreba do Žitnjaka 3,000.000. Pojačanje postojećih nasipa u Zagrebu 1,740.000; pojačanje ostalih postojećih nasipa do Rugvice 12,260.000 ili ukupno za nasipe od granice do Rugvice dinara 48.000.000.

Jasno je da se ovaj veliki program regulacije Save i odbrane od poplava, zašta je potrebna investicija od ukupno 143,000.000 dinara može izvršiti samo u povoljnijim finansijskim prilikama zemlje, i to u toku više godina.

Današnje neuređeno stanje reke, koje stalno preči Zagrebu katastrofom, traži bezuslovno da se od tog velikog programa što pre izvrše najhitniji radovi, a to su: pojačanje i povišenje postojećih nasipa kod Zagreba od potoka Černomerca do Trnja sa troškom od 1 milion 700 hiljada dinara na teret grada Zagreba; izrada nasipa od Trnja do Žitnjaka sa troškom od 3 miliona dinara na teret države i banovine; regulacija Save od Zagreba do Žitnjaka sa troškom od 14,000.000 dinara i to na teret države, banovine i grada Zagreba.

Nasip od Potsuseda do Jaruna kod Zagreba sa troškom od 6,400.000 dinara mogao bi se izraditi ako interesenti prime na svoj teret odgovarajući deo troškova, pa će Banska uprava pokušati sa osnivanjem vodne zadruge za izvršenje ovih radova. Međutim trebaće istovremeno da se uzme u obzir i izvršenje regulacije na tom potezu, a za to je potrebna znatna suma od 20,000.000 dinara.

Kao što se vidi, pitanje obezbeđenja Zagreba i okoline od poplave Save dosta je složeno, jer traži istovremeno izvršenje i regulacije i odbranbenih nasipa zašto su potrebna znatna novčana srestva. Međutim u današnjem teškim finansijskim prilikama zemlje potrebno je voditi računa samo o najhitnijim radovima, i njihovom ostvarenju može se pristupiti samo zajedničkim naporima države, banovine, grada Zagreba i svih ostalih interesenata.

Zadovoljan sam sa onim što je poslanik g. Šega primio k znanju da je zakon o inženjerima gotov i da ne zavisi više od mene nego od Predsedništva, kad će ovaj zakon biti stavljen na dnevni red.

G. Trkulja je govorio o velikim troškovima činovništva. Ja, gospodo, kod toga pitanja moram ponovo spomenuti da mi stojimo još dosta dobro, jer personalni izdaci iznose 43% od celokupnog budžeta, dok materijalni izdaci iznose 57%. Ja ću se na ovo još osvrnuti kad budem odgovarao na primedbe g. Perka.

G. Milan Dobrović traži izradu puteva između Daruvara i Vočina pa od Daruvara preko Grubiškog Polja na Spišić—Bukovicu, kao i kredite iz javnih radova da bi se državni inženjeri korisno zaposlili i stvorili povoljniji uslovi za odbranu zemlje.

Preporučiće se Bansknoj upravi da ove puteve radi u granicama kredita za javne radove.

Neko je spomenuo da su lični izdaci u centrali 9,780.000, a materijalni izdaci da iznose 31,000.000. Fakat je, gospodo, međutim, da materijalni izdaci iznose 32,200.000 prema ličnim izdacima koji iznose 9 miliona 781 hiljada.

G. Čedomir Zaharić traži izradu puteva na Zlatiboru (Kraljeva Voda—Kokin Brod—Nova Varoš) iz kredita za javne radove. Ako bi Kraljevska banska uprava učinila po ovome povoljan predlog, onda bi se moglo predložiti Ministarskom savetu da se pristupi ovim radovima.

G. dr. Lisavac naveo je da u celom Banatu ima kamena samo kod Vršca, da ga ima mnogo i da se kamen iz toga majdana može upotrebiti za Banat a i za druge krajeve, oskudne kamenom. On je dao sugestiju da Ministar saobraćaja treba o ovome da se sporazume sa Ministrom saobraćaja, kako bi se pojeftinio prevoz ovoga kamena. Kao bivši načelnik grada Zagreba imam da izjavim da Zagreb ima svoj majdan kamena u Lepoglavi i da se odatle snabdeva. Mi smo učinili nekoliko predstava g. Ministru saobraćaja da se pojeftini prevoz kamena iz ovoga majdana, ali sve do danas nije po toj stvari palo nikakvo rešenje. Čini se, da je to pitanje sada sazrelo i da će se morati povesti računa o pojeftinjavanju toga prevoza, jer u koliko se prevoz pojeftini utoliko može biti veći efekat kod popravke i izrade puteva. To je jedna neminovna potreba i ja ću sa svoje strane sve učiniti da to kod Ministarskog saveta izvojštim.

G. poslanik Perko pitao je: Kome spada regulacija reka Ministarstvu saobraćaja ili Ministarstvu građevina? Gospodo, i jednom i drugom. Tamo gde ima interesnu sferu Ministarstvo saobraćaja, tamo taj posao sprovodi to Ministarstvo. Gde je pak interesna sfera Ministarstva građevina, jer svima rekama i kanalima ne plove parobrodi, tamo ovaj posao radi Ministarstvo građevina. Otuda je i došlo do toga da se spominju i na jednom i na drugom mestu bagerovanje, uređivanje reka, kanala i t. d.

G. Perko ističe kako su lični izdaci činovnika Ministarstva građevina golemi, a materijalni izdaci premaleni. No g. Perko zaboravlja da osoblje Ministarstva građevina radi i poslove banovinske iznad 500.000 dinara, da su njegovi činovnici u svim sporovima građevinarstva kao apelaciona vlast i da izrađuje sve građevinske predmete ostalih ministarstava. Ona se dalje bavi tehničkim zakonodavstvom, internacionalnim tehničkim pitanjima te projektuje uopće sve veće radove, jer za to ima specijaliste, kojih mnoge banovine nemaju. Rad osoblja centrale ne može se zato promatrati po procentima samo prvih budžetskih partija, nego samo kao cjelina.

G. Perko krivo prikazuje da budžet Uprave grada Beograda sadrži 406.465 dinara, koji skoro svi idu

na osobne izdatke, a za materijalne izdatke sadrži samo 14.000 dinara. To bi bio zbilja škandal, kada bi to bila istina.

Ovakvo prikazivanje nikada ne odgovara stvarnosti. Naime g. poslanik je sasvim zaboravio i previdio da se materijalni izdaci za održavanje i opravke stotinu državnih zgrada na teritoriji Uprave grada Beograda nalaze u partijama pojedinih ministarstava, a samo izdaci personalni u budžetu Ministarstva građevina. Prema tome on sasvim krivo prikazuje stvari. Materijalni izdaci za održavanje i opravke ovih zgrada iznose nekoliko miliona. Da je g. poslanik samo okrenuo još jedan list predloga budžeta ovog Ministarstva, mogao je naći sume, koje će se utrošiti za opravke državnih zgrada, a nalaze se u budžetima drugih ministarstava.

Dalje regulacije Drave kod Varaždina nažalost g. Perko ima pravo. Reka Drava je onde ne samo promenila tok, nego je promenila tok tako da je zaobilazivši jedan deo regulacionih radova ove učinila bezpredmetnim. Elaborat za regulaciju je već izradila Banska uprava, a Ministarstvo je odobrilo, pa će se u najskorijem veremenu pristupiti tome radu. Jer zbilja bi mogao grad Varaždin nastradati ako samo za 40 metara, koliko im od naselja do Drave, voda odnese. Što je najgore nastradali bi i mostovi i železnički i državni koji bi ostali na otoku.

Pitanje pregrađivanja Krke na ušću u Muru od strane Madara raspravljano je od strane predstavnika Ministarstva inostranih poslova našeg i madarskog i rešeno je naročitim sporazumom.

O Muri ja sam već spomenuo, pa mislim da nije potrebno da još jedanput na to pitanje dolazimo.

G. Milinko Milutinović kaže da su putevi u njegovom srezu rdavi, isto tako i mostovi, da putari ne rade, te njihove plate treba upotrebiti za izradu propusta. U Srezu dragačevskom ima samo jedan državni put i on je dobar. Za banovinske puteve treba dostaviti Bansknoj upravi napomene g. poslanika i narediti strogu kontrolu putarskih radova, što ću i učiniti.

Što se tiče mosta, o kome je govorio g. Milinko Milutinović u Srezu dragačevskom spomenuti to da zahtev za dodeljivanje konstrukcije, prema odredbama Finansijskog zakona uz obaveze, koje propisuje zakon, od nadležne Banske uprave nije stigao. Kada stigne odmah ću tome zahtevu udovoljiti.

G. Radonjić je spomenuo da osobitu pažnju posvetimo autobuskom saobraćaju. Moram spomenuti da će o tome biti posebna anketa Kraljevske vlade, koja će to pitanje svestrano proučiti i odrediti ono što je potrebno.

Gospodo poslanici, time bih u glavnom tangirao primedbe gospode narodni poslanika. Jednu stvar moram konstatovati: Mi sa ovim sumama koje danas imamo na raspoloženju, ne možemo izići na kraj mi moramo imati bar dvostruku svotu za hidrotehničke poslove koja danas, kako znate, iznosi svega 13 miliona, a nama treba 26 miliona da dobijemo bar jednu trećinu onoga što smo imali u budžetu za 1926/27 godinu, kad su ti radovi bili predviđeni sa 60 miliona. Isto to tiče se i državnih cesta. Kako rekoh juče u ekspozeu, mi smo postigli granicu preko koje ne možemo, i mi moramo dobiti novaca, pa makar odakle se oni stvorili.

Ja vas molim, gospodo poslanici, da i ovakav budžet kakav je primite. (Živo odobravanje i pljeskanje).

Potpredsednik Karlo Kovačević: Gospodo, završen je u pojedinostima pretres budžeta X razdela — Ministarstva građevina. Prelazimo na glasanje. Glasaće se sedenjem i ustajanjem. Molim gospodina izvestioca da izvoli čitati partiju po partiju ovoga razdela.

Izvestilac dr. Ante Kuntarić čita partiju 480.

Potpredsednik Karlo Kovačević: Prima li Narodna skupština pročitani partiju 480 budžeta X razdela — Ministarstvo građevina? (Prima — Ne prima). Ona gospoda koji primaju neka izvole sedeti, a koji su protiv neka izvole ustati. (Većina sedi). Većina sedi, prema tome objavljujem da je partija 480 primljena većinom glasova. Izvolite čuti dalje.

— Za ovim je Narodna skupština, glasajući sedenjem i ustajanjem, primila u pojedinostima većinom glasova od partije 481 do partije 612 zaključno budžet X razdela — Ministarstvo građevina. (Pljeskanje).

Potpredsednik Karlo Kovačević: Ovim je u pojedinostima usvojen budžet Ministarstva građevina.

Ima reč narodni poslanik g. Rasto Pustoslemšek.

Rasto Pustoslemšek: Gospodo narodni poslanici! U doba kad je malena Srbija počela da igra ulogu jugoslovenskog Pijemonta, retki su bili čak među Slovenima oni, koji su bili kadri da pravilno procene veliki zamašaj i veliku važnost ovog jugoslovenskog pokreta, jednog pokreta koji je brzo prešao tadašnje državne granice te neodoljivom silom u najkraće vreme zahvatio sve jugoslovenske zemlje. Među ovima retkima bio je tadašnji profesor Karlovog univerziteta u Pragu dr. Toma Masarik. (Živo pljeskanje i usklici: Živeo!).

Snažnim svojim duhom uvideo je, da je ova akcija plod prirodnog razvitka jednog naroda, koji čezne za slobodom, i tako jaka, da ju mogu događaji, spoljašnje sile dapače za časak zaustaviti, ali nikako sprečiti ili uništiti. Osećajući da su sa ostvarenjem konačnih ciljeva jugoslovenskog pokreta u organskoj vezi svi ostali problemi, dakle i problem njegovog čehoslovačkog naroda, stavio se je kao Sloven u službu ovog pokreta, znajući dobro, da time služi i svome narodu. (Burno pljeskanje i uzvici: Živeo Masarik!).

Tako je postao Masarik ne samo borac za prava svog naroda nego i borac za ostvarenje nacionalnih težnja nas Jugoslovena.

Kad je bila god. 1906 zaključena između Srbije i Bugarske carinska unija kao preteča kasnijeg Balkanskog saveza, i kad je Austrougarska svom žestinom ustala protiv toga i konačno i uspela, da spreči ovu zamisao, bio je Masarik taj koji je kao političar i kao naučnik svetskog glasa branio pravo dveju slovenskih zemalja, da mogu slobodno zaključiti među sobom ugovore, u kojima nadu da služe njihovim ekonomskim i političkim ciljevima.

U sledećem srpsko-austriskom carinskom ratu, Masarik je vodio kolo onih slovenskih političara u Austriji, koji su nemilosrdno napadali i osuđivali austrisku protivsrpsku politiku.

Aktivno je posegao Masarik u razvitak događaja na našem slovenskom Jugu u zagrebačkom veleizdajničkom i bečkom Fridjungovom procesu.

Dokumentarno dokazao je celom svetu, da su osnove, na kojima su bili sagrađeni ovi procesi, kroz lažne i potvorene te time postigao da su svi ovi procesi svršili sjajnom pobedom pravedne jugoslovenske stvari te nečuvanim fijaskom i blamažom austro-ugarških vladinih krugova.

Da nije Masarik ništa drugo uradio za jugoslovensku stvar nego to, bilo bi dovoljno da se njegovo ime zabeleži najsvetlijim slovima u istoriji našeg naroda. (Burno pljeskanje i uzvici: Živeo!).

Smatrajući jugoslovensku stvar isto tako bliskom svome srcu kao i vlastitu čehoslovačku, radio je i u vreme Svetskog rata svom predanošću i u punoj saglasnosti s našim odlučujućim činocima na ostvarenju naših nacionalnih ideala.

Naša konačna pobjeda, naše oslobođenje je, istina, plod junačkih borbi herojske, srpske vojske i naših dobrovoljaca, ali jedan ne maleni deo zasluga našoj pobjedi pripada bezuslovno i radu i nastojanju našeg velikog prijatelja u doba naše nesreće dr. Tomašu Masariku. (Burno pljeskanje i uzvici: Živeo!).

Međutim, Masarik ostao je dobar i veran prijatelj našeg naroda i u srećnim danima, kada ga je njegov narod, ceneći njegove besmrtnne zasluge za narodnu stvar, pozvao na čelo slobodne države Čehoslovačke republike. (Burno pljeskanje i uzvici: Živeo Čehoslovačka).

Danas slavi ovaj izvanredni čovek, kojega će bez sumnje istorija ubrojiti u redove najvećih Slovena, svoj 84 rodendan i ujedno 15 godišnjicu, otkad se nalazi kao prezident i vođa svoga naroda na čelu bratske i savezničke Čehoslovačke republike.

Naša je dužnost, osećaji našeg slovenskog srca nama to nalažu, da se ovim zgodom setimo ovog velikog našeg prijatelja u dubokom poštovanju uz poklik: Neka živi gospodin prezident dr. Tomaš Masarik do krajnjih granica ljudskog života. Živeo! (Burno pljeskanje i uzvici: Živeo Tomaš Masarik!).

Gospodo, predlažem ovu rezoluciju: Narodna skupština neka uputi u Prag ovu depešu:

„Gospodinu Prezidentu Čehoslovačke Republike
Dr. Tomašu Masariku

P r a g

Narodna skupština Kraljevine Jugoslavije upućuje u dubokom poštovanju svoje čestitke prilikom 84 rodendana uz želju da Vas dobar udes još dugo očuva na sreću i čast Čehoslovačkog i Jugoslovenskog naroda”. (Burno odobranje).

Potpredsednik Karlo Kovačević: Prima li Narodna skupština predloženu rezoluciju? (Prima). Objavljujem da je predložena rezolucija primljena.

Prekidam sednicu. Nastavićemo rad u 5 časova po podne.

Sednica je prekinuta u 11,50 časova.

(После прекида)

Наставак рада у 17.15 часова

Претседник др. Коста Кумануди: Настављамо данашњу седницу. Прелазимо на раздео XI — буџет Министарства саобраћаја. Реч има Министар саобраћаја г. Лазар Радивојевић.

Министар саобраћаја Лазар Радивојевић: Господо посланици, са својим буџетом и са својим експозом излазим пред вас, господо народни посланици, у једном изванредном тренутку, кад с једне стране морам да дам пуно обавештење о Министарству саобраћаја, о предузећима у Министарству саобраћаја, о администрацији која је у Министарству саобраћаја и истовремено господо, с друге стране да дам дужан одговор овде у Парламенту са овога места на критику, једну сурову критику посланичког друга и бившег Министра сао-

браћаја г. Андре Станића. Нека ми, господо посланици, буде дозвољено да само у кратким по- тезима изложим ситуацију Министарства саобраћаја с обзиром на пројектовани буџет.

Један велики део држава, под огромним тере- тима ратних дугова, налазећи се у очајању, почињу да дижу баријере, да затварају границе, да коче међународни промет. Те државе почињу да спроводе једну политику, као да се враћамо старим временима, кад нисмо имали ни телефона, телеграфа, ни пароброда, ни локомотиве; као да се враћамо у доба оне примитивне економије.

Међутим, господо посланици, ми још живимо у доба изграђивања наших саобраћајних система, изграђивања с обзиром на циљеве наше државне, националне и привредне политике. И обзиром на то да смо после рата наследили, специјално на железницама, једну тешку ситуацију, ми се, госпо- до, још за дуго морамо да налазимо у положају једне активности у погледу грађевинске политике. Слика општег саобраћаја једне земље, распоред циркулације једнога времена, осветљавају многе интересантне моменте у животу једнога народа; она показују, како су распоређени продукциони центри, како су искоришћена саобраћајна средства и какав је уопште привредни живот једне земље.

За последње столеће железнице су толико напредовале у свету, да готово културни и привредни напредак има поглавито да се припише развоју железничког саобраћаја. 1,200 милиона километара од прилике има железница у свету и преко 300 милијарди пласирано је у железницама света; али изгледа да су железнице као систем прошле своју највећу коњукуру, и то долази погла- вито из три разлога: с једне стране економска депресија, с друге стране новим техничким средствима, а са треће стране технички напретци, који упућују на то да се много економичније рукује са сировинама.

Док је пре 30 година требало за производњу једнога киловата часа око 1.80 килограма угља, данас, господо, та иста производња кошта свега 0.50 до 0.60. Поред тога концентрисањем великих предузећа у центрима производње сировине, ства- ра се такође једна ситуација која неповољно утиче на саобраћај. Поред железничког саобраћаја, у последње време у свету нарочито почиње аутобуски саобраћај да добија једну специјалну вредност, и ситуација у многим државама с обзи- ром на стање аутобуског саобраћаја, почиње да бива угрожена и озбиљна, и предузимају се ради- калне мере, да се омогући једна координација у погледу послова и саобраћаја између свих модер- них саобраћајних средстава. Тај проблем, господо, несумњиво је и код нас на дневном реду. Недо- статак добрих путева, недостатак аутобуске индус- трије, чини да аутобуски саобраћај није на оној потребној висини, на каквој би он уопште требао да постоји. Поред тога развитак аутобуског са- обраћаја, давање појединих концесија, није трети- рано са гледишта опште целокупне, националне и саобраћајне политике, него је, господо, више трети- рано са гледишта обрта, и те индивидуалне кон- цесије окакве какве су, не дају довољно гаранци- је да се аутобуски саобраћај дигне на степен јед- ного система и да буде један саобраћај који ће фактички одговарати потребама земље. Министар- ство саобраћаја, одговорно за вођење целокупне

наше саобраћајне политике, узело је одмах у ра- сматрање целокупни тај проблем, и израдило је један закон којим би требао да се нормира однос аутобуског саобраћаја. Ми морамо организацију аутобуског саобраћаја да изведемо на тај начин, да тај аутобуски саобраћај буде у земљи, у поје- диним крјевима земље за читаву државу органи- зован јединствено, у извесну моћну организацију у погледу техничком и финансијском, како би у циљу типизирања кола, с обзиром на то да треба комплетирати мрежу, и на обављање оних рентабил- них и нерентабилних линија, како би на тај начин мо- гли да обезбедимо једну аутобуску мрежу која би фактички одговарала нашим стварним потребама у- колико је наша жељезничка мрежа некомплетна, код најмаркантнијих предузећа која су у саставу са- обраћаја, то су несумњиво државне железнице. Је- дан велики национални капитал пласиран је у на- шим железницама и буџет државних железница за ову годину претставља једну суму од 1 милијарду и 600 милиона динара. За радионице 245 милиона и за заводе за импрегнацију прагова девет и по ми- лиона динара. Персонална политика је један ва- жан фактор квалитета службе. Близу 70.000 служ- беника је на нашим железницама, од којих има 35.000 радника нерегулисаних. Та персонална по- литика вођена је на тај начин, да нису вршене су- рове редукације у ово доба тешких економских прилика, него се је гледало да се одабирањем, школом, курсевима подигне професионална свест нашег особља, која је важан фактор нарочито код нас, с обзиром на то, како су те пруге у техничком погледу опремљене.

Подизањем колонија, железничких станова и фаворизирањем изградње сопствених кућа, као и бољом организацијом санитарске службе, учи- њен је, господо, велики напор за боље животне у- слове персонала. Од службеника, који се осећају сигурни са кровом над главом, на своме огњишту, и који виде да су заштићени у здравственом по- гледу у формацији физичкој и интелектуалној и професионалној, и чији је живот подигнут на сте- пен битних потреба једне солидне егзистенције, може се више захтевати, и он ће увек више и да пружи.

Санитарска служба особља, кој је на прагу да се организује тако, да буде фактички санитарска служба, која треба да задовољи здравствене по- требе персонала, води се преко фонда болесничког који је нека врста самосталне институције. Осећа се потреба у циљу ефикасније и рационално во- ђење санитарске службе, да се изврши коренита реформа. У том смислу већ су чињени извесни ко- раци и предузете мере, поднесен је један аманд- ман, за реорганизацију уопште ове службе, која представља изванредан интерес за целокупно о- собље железничко.

Од важнијих ствари извршен је закуп болни- це на Дедињу женских лекара и основана болни- ца саобраћајног особља.

За грађевинску службу на нашим железница- ма, предвиђена је, господо, сума 200,000.000 дина- ра. Стриктно оним интенцијама, које се непреки- дно спроводе у циљу компресије буџетских рас- хода и на железницама, расходи су, господо, ком- примирани до извесних одређених граница, готово до тих граница, преко којих ни даље, постаје јед- на озбиљна опасност за престиж институције, за

сигурност и безбедност саобраћаја. И та уштеда, и та компресија, која је рационално спровођена путем непотребних инвестиција, путем рационализације службе, несумњиво, господо, имала је и извесних последица и резултата.

Господо, и поред овако тешких прилика са обзиром на средства, којима располажемо, ипак се успело да се у грађевинској служби учине извесни маркантни напретци. Ми смо успели, господо, да изменимо око 160 км. шина на главним пругама; поред тога заменили смо на пругама ускога колосека око 80 км. шина, на делу пруге између Брчког и Винковаца, сви дрвени и застарели мостови, дотрајали замењени су тако, да је на томе делу пруге тај стари проблем, који је непрекидно стајао на дневном реду, ликвидиран. Исто тако са обзиром на употребу нових тежих локомотива извршено је појачање на узаним пругама великог дела мостова.

Поред тога учињене су извесне инвестиције у краљевачкој радионици из тих разлога да би оне велике инвестиционе капитале који су тамо уложени, једном могли да искористимо. Тамо је пласирано преко 11 км. колосека. Решен је проблем електрификације радионица, а у исто доба решено је и питање водовода с обзиром на организацију те централне радионице наших жељезница.

Господо, ми имамо око 7000 км. нормалног колосека. Ако би се све нормално одржавали на нашим жељезницама, онда би ми, отприлике, требали сваке године око 180 км. шина да мењамо. Услед недостатка средстава ми до сада, господо, нисмо могли да у погледу замене шина одржавамо горњи строј на потребној висини. Нити, господо, кредит који је одређен за горњи строј, који претставља вредност око 2 милијарде динара на нашим жељезницама, сигурно није довољан. Приближна сума која би се сваке године требала да употребљава на нашим жељезницама, не рачунајући заостатак у обнови, претставља суму од око 100 милиона динара. Јер један километар шина, 45 кгр. тежине, кошта, господо, око 480.000 динара по км.

Један велики број тунела имамо, господо, који су такође застарели, пошто датирају од пре 90 година. Ту су такође неопходно потребне репарације.

Што се тиче машинске службе, ту је такође извршена редукација буџетских позиција у једној знатно високој суми. Та редукација износи, господо, од 1931/32 год. преко 26%. Од тих сума 62% употребљава се на оправку локомотива нормалног колосека, а отприлике 10% на оправку вагона. Увођење двоструког поседања и повећање тракционих релација једне локомотиве на нормалном колосеку и поред смањеног саобраћаја са 8% повећао отприлике са 5%, а издаци за одржавање локомотива по километру пали су од 0,45 у 1931/32 год. на 0,38 у 1933/34 год. Број дефеката од 100.000 осовинских километара пао је 62% на нормалном, а на 69% на узаном колосеку. Несумњиво, господо, да та слика показује побољшање службе и уопште рационализацију саобраћаја.

Осигурање курсева у интернационалном саобраћају брзих и путничких возова са нашим колима, показивало је стално побољшање у последње време.

Стање парка наших курсних кола до сада је

било прилично тешко. Ми смо стално, господо, били у салду, у дефициту и једино у последњим годинама ми смо били у положају да тај салдо, господо, изравнамо и да будемо преко 260 хиљада км у суфициту, тако да смо успели да донекле са овим парком возним, какав данас имамо, одговоримо оним најосновнијим потребама нашег саобраћаја.

Као једна новина, која се у последње време почела да употребљава код нас и која се примењује, изгледа, и код многих жељезница на Западу под теретом аутобуске и аутомобилске конкуренције, да се употребљавају лаки возови са мањим осовинским притисцима. Место инвестиција на пруге ради ојачавања колосека ми смо набавили извешан број лаких локомотива и пустили смо, господо, лаке возове на вициналним пругама, а специјално у Војводини. Резултат тих лаких возова са тим лаким локомотивама показао се несумњиво у томе, што смо имали чешће возове, што смо имали возове који су много рентабилнији и што су експлоатациони издаци много мањи.

Поред тога, господо, идући трагом модернизације целокупног нашег саобраћаја, ми смо поручили извешан број моторних кола које ћемо применити на пругама са лаким шинама и лаким горњим стројем, нарочито на вициналним пругама, где се тешки возови не могу применити. Једно од маркатних средстава за привлачење путничкога света понова јесте употреба ових лаких локомотива и моторних кола.

Идући стриктно постављеним циљевима у рационализацији нашег саобраћаја ми смо, господо, успели да укинемо један велики део ложионица и да на тај начин сконцентришемо службу и с обзиром на стање наших кола, и с обзиром на потребе нашег саобраћаја ми се трудимо, да велике оправке вршимо преко радионица због тога, што су те оправке квалитативно боље јер су радионице организоване много боље за те оправке, пошто располажу модерним савршеним машинама, тако да се непрекидно води једна политика да се у ложионицама задржи специјална служба одржавања, а да се у радионице упуте возна средства која имају да се оправе.

У 1933 години број електрифицираних станица повећао се за 15, а број централа пао је од 30 на 20. Један велики број централа које је имала жељезница, показао се као нерентабилан са старом гарнитуром, са старом организацијом, те је требало те централе или модернизирати или их укинути. Ми смо те централе укинули, јер смо успели да са извесним градовима или централама постигнемо добијање струје под много повољнијим условима и за све потребе на нашим жељезницама. Исто тако продужило се електрифицирање наших жељезничких станица које су несумњива потреба нашег модерног саобраћаја.

Издаци за вучу непрекидно се смањују с једне стране смањивањем цене угља, с друге стране бољим сортиментима угља и најзад рационализацијом у употреби горива. Од 1929 године пала је апсолутна потрошња горива од 1.650.000 на 1.340.000 тона, а релативно по 1000 бруто тона километара од 111,65 килограма на 110. Укупно новчани издаци за угљь опали су од 426 милиона динара на 260 милиона, а релативно на 1000 бруто-тона од 28,87 динара на 21,34 динара. Исто

тако просечна цена угљу пала је од године 1929 до данас од 259 динара по тони на 178 динара. Што се тиче мазива, и ту је путем рационализације, путем економскога газдовања постигнута уштеда. Док смо у 1929 години утрошили суму од 31 милион за маживо, дотле је у 1932 та сума пала на 17 милиона.

Поред тога набавили смо и Хардијеве кочнице це за 1300 вагона. С обзиром на то да су ти вагони добивени на име репарација без тих кочница, то су тек сада тим кочницама оспособљени за редован саобраћај. Набављено је и 5000 појачаних квачила за продат стари материјал у оскудици материјалних сретстава.

Што се тиче, господо, тарифне политике, основни принцип сваке здраве тарифне политике састоји се у осигурању сретстава материјалних за покриће издатака експлоатације, уз то старајући се да оптерећења тарифска не буду сметња привредном развоју земље и евентуално у критичном времену и притекне у помоћ колико финансијска сретства дозвољавају.

Државне жељезнице у своме раду и својој делатности руководиле су се не само искључиво финансијским и комерцијалним интересима општим, већ и државним интересма. Данас је особито тешко водити успешно тарифну политику, кад је и нашу земљу обухватила привредна депресија, која има за последицу пословну стагнацију, стално опадање саобраћаја, па консеквентно и прихода, а с друге стране учестале појачане захтеве привредних грана и разних администрација да им жељезница у њиховој невољи притикне у помоћ.

С једне стране све већа фискална и законска оптерећења жељезница, а с друге стране све чешићи захтеви потпоре и најзад осетно опадање прихода, и изазивају озбиљну бојазан за губљење материјалне равнотеже жељезница. Све је то потенцирано и потребом неопходних инвестиција за извесне неодложне потребне мреже.

Ово је све створило озбиљно стање код финансирања жељезница. Да би се донекле парализовало, одпочела је заштита саобраћаја и прихода помоћу тарифних мера као и побољшањем услова експлоатације. Ни једна жељезница на свету, господо, није толико фискално оптерећена, као што су оптерећене наше државне жељезнице. Али и поред тог фискалног оптерећења, наше државне жељезнице успеле су и као предузеће и као јавна служба да одрже престиж институције и да сачува особље. Да би се постигао циљ сваке здраве жељезничке политике, на име равнотеже између прихода и расхода, жељезничка управа је своје издатке смањила до крајњих граница, испод којих се не може ићи, а да се не доведе у питање безбедност саобраћаја.

Али поред компресије издатака, жељезница је у овим тешким економским приликама била упућена да предузме озбиљне мере за заштиту жељезничког саобраћаја. Та заштита се састојала у доношењу и повећању извесних тарифа да би се обезбедила материјална равнотежа. Овој мери нерадо се прилази чак и у нормалним приликама, јер је скопчано са потресима, а у доба кризе и општих економских недаћа наноси привреди огромне штете, а често и обрнуто дејство.

Петнаестог фебруара 1933 године уведена је допунска такса код возних путничких карата до

40 динара 1 динар, преко 40—80 2, а преко те суме 3 динара. У циљу повећања прихода од путничког саобраћаја, јер грб нашег света путује трећом класом, 95% путника искоришћује путовање у трећој класи. То је јединични став за један километар повећан од 35 на 40 пара до 300 километара, а за остајање преко 600 километара, снижен је на 30 пара.

Да би се повећала фреквенција виших разреда, односно брзога воза, измењен је однос између појединих разреда а исто тако и однос између путничког и брзога воза.

Ранији је однос постојао пре реформе путничког барема:

	III	II	I
	1	2	2½
а по извршеној реформи износи:	1	1,75	2,10
додатак за брзе возове износио је до 100 километара, раније:	100%	50%	40%
па је степенасто падао до 800 километара:	30%	20%	20%
сад износи тај додатак:	60%	50%	40%

па затим постепено пада до 600 километара, где износи код свих разреда 20%.

У циљу повећања прихода од путничког саобраћаја уведени су нарочити излетнички возови под врло повољним условима са извесним редуцираним и повољним ценама у циљу развића туризма, да помогну туризам, да фаворизирају промет у том правцу и обезбеде извесне приходе на жељезницама. Примењена је нарочита тарифа која је фаворизирала наша купалишта, језера, Приморје и извесна климатска места. Година је подељена у три сезоне и с обзиром на те сезоне прилагођене су и тарифе. (Чује се: То важи само за богаташе).

Господо, 1 јуна 1933 г. уведена је у живот нова робна тарифа која у погледу оптерећења представља стару тарифу, али смо ми били принуђени да донесемо нову тарифу једино из тога разлога, да би могли да извршимо систематизирање целокупног нашег теретног саобраћаја, јер је стара тарифа услед разних измена, постала готово онемогућена.

Обраћена је нарочито пажња на транзитну тарифу, да би добили што већи бруто на нашим жељезницама.

Пад прихода на нашим жељезницама несумњиво се осећа као што се осећа и код осталих жељезница на западу. Тај приход је у паду робе око 33%. Док у Немачкој износи 51%, у Чехословачкој 48%, у Италији 40%, у Белгији 39% и Аустрији 35%.

У циљу изравнања буџетске равнотеже вршена је компресија расхода и изравнање буџетске равнотеже. Док је наш приход пао са 33%, наши расходи копримовани су са 24%. За то време док су расходи редуцирани са 24%, спали су расходи у Чехословачкој са 19%, у Белгији са 13%, у Швајцарској са 3,7% и у Немачкој са 34%.

Господо, колико је рационализација у служби изведена, поред тога што велики део наших кола није у саобраћају због недостатка брута, вили се од 1929 г. до данас, колико износи турнус кол кола. Он износи код нормалнога колосека 1929 г.

8,8% а у 1933 г. 6,31%, а на узаном колосеку 1929 г. 7,1%, док је он данас 6,44%. Поред тога наше железнице су у сталном положају да се врши повећавање брзине превоза на главној прузи. У 1929 г. возило се од Београда до Ниша за 5,05 сати, а данас се та даљина редовно пређе за 3,58 сати. Поред тога убрзања с обзиром на путничке возове, ми смо увели превоз денчане робе специјалним возовима да би на тај начин организовали возове лаке манипулативне, који путују на релацији Београд — Загреб 11 сати тако се на тај начин и оно бруто, које се хитно шаље, омогући да се транспортује.

У студији је, пошто ове тарифе показују повољне резултате, да се ти специјални лаки возови примене на свима оним пругама, где постоје зато специјални услови.

Што се тиче, господо, друге институције која по важности у Министарству саобраћаја одмах долази, јесте пошта и телеграф. Буџет поштански износ за ову годину 482 милиона динара, а буџет расхода 329 милиона динара. Ти се приходи у главном састоје из поштанске унутарње телефонско-телеграфске радње и међународног промета. Специјални персонални издаци чине највећи износ; од прилике они су 64% од свих издатака. Пренос поште врши се разним саобраћајним средствима и преко жељезница и преко аутомобила и тај пренос у буџету изражава се са преко 15%. Телефонски саобраћај и телеграфска служба је у стагнацији. Ту се не врше никакве нарочите инвестиције, али телефонски саобраћај је у сталном порасту, где се свакога момента појављују потребе; ту су учињени знатни напретци нарочито на интернационалним линијама. Главни центри наше земље везани су, господо, са извесном апаратуром која у многоме олакшава телефонски саобраћај. Ми немамо телефонску мрежу која одговара стварним потребама наше земље и у том погледу мора да се чине извесне инвестиције, како би се што пре комплетирали целокупна телефонска мрежа и целокупан телефонски саобраћај, те да одговори стварним потребама земље. Али оно што је карактеристично код поште и телеграфа то је сума чистог прихода. У овоме буџету предвиђа се 159 милиона динара чистог прихода од поштанско-телеграфске службе. Овакав однос између чистог прихода и између расхода и бруто-прихода готово не постоји ни у једној држави и он, с једне стране, говори о доброј материјалној ситуацији самих пошта и телеграфа, али с друге стране говори и то, господо, да се врло мало инвестиције чине у поштанско-телеграфској струци, инвестиције које су неопходне с обзиром на то, да се та служба побољша како у градском тако и међуградском саобраћају.

Дирекција речног саобраћаја од 1926 год. почела је да функционише као самостално предузеће; дотле је била заједон са синдикатом. С обзиром на то да имамо врло велики број километара водених путева којима гравирају наши најплоднији крајеви, природно је да се на ова предузећа мора да обрати пажња. Пловни парк наших предузећа по броју тонаже прилично је велики један од највећих пловних паркова на Дунаву, али има извесних озбиљних недостатака у служби експлоатације код наших предузећа које се у сваком случају мора да реше; — то је недостатак радионица, недостатак модерних бродова и недостатак услова за

борбу са осталим предузећима на Дунаву која су много боље опремљена и са модернијим пловним парковима.

У том погледу успели смо да, на рачун репарација, набавимо три моторна шлепа која у сваком случају представљају један напредак који ће се свакако осетити у нашем интерном саобраћају.

Поморска служба представља такође предмет особите пажње и бриге у ресору Министарства саобраћаја. За њу су резервисани извесни кредити у буџету који износе 17 и по милиона динара. Са обзиром на нашу разгранату обалу и на карактер нашег Јадрана, несумњиво је да је ово мала сума. Само лични издаци износе у поморству 9,700.000, док материјални издаци износе око 7,000.000 динара.

За одржавање преко 45 лука и објеката предвиђена је сума од 1,500.000 динара. Покушало се да се специјалним амандманима та сума повећа с обзиром на то да има извесних пристаништа и лука која се налазе у врло дерулентном стању. На пример Сушак тражи хитне мере и хитне радове да би се обезбедила лука и да би се осигурао промет који тамо постоји.

Поморско рибарство представља једну важну привредну грану нашег света на Приморју. Том рибарству посвећује се специјална пажња. Та се пажња састоји у томе, што се помажу извесне рибарске задруге, што се ради на томе, да се рибарски алат модернизује и, најзад, и тиме, што се извесним тарифским мерама прибегло да се рибарски производи пласирају на нашим и страним пијацима. Принос од рибарства износи преко 50.000.000 динара. Природно је с тога, да се рибарству као једној специјалној грани привреде, мора да посвети пуна пажња и да се унапреди, с обзиром на то што је то једна важна привредна грана којом се занима један велики део нашег света на Приморју.

У непосредној вези са самим поморством стоји и наша трговачка морнарица. Ми имамо две врсте бродова. Имамо предузећа која обављају обалну службу и предузећа слободне пловидбе. Предузећа која обављају обалну службу, где постоји читав мрежа парабродских линија, ова мрежа која одговара нашим стварним потребама и та је мрежа омогућила развој туризма на нашем приморју. Та су предузећа морала да буду бенефицирана и с њима су склопљени извесни уговори који су се односили, с једне стране, на обављање утврђених линија, а, с друге стране, те су субвенције имале за циљ да омогуће развој наше морнарице и омогуће набавку потребног инвентара. Један велики део наших бродарских друштава набавио је модерне бродове, извесне објекте који чине част нашем поморству. Ти бродови и та набавка инвентара омогућили су да се код нас развије туризам и да се код нас одржава она мрежа потребних линија које диктују наши национални, културни и саобраћајни интереси.

Поштанска Штедионица има буџет за ову годину 74 милиона динара, са расходима од 14 милиона динара, а са приходима од 59 милиона. Она, господо, својим радом свакога дана све више и више постаје једна важна национална кредитна институција. Она, господо, обзиром на чековни промет, с обзиром на штедне улоге, почиње да бива један важан фактор новчани, и свакако да је у томе своме пословању одржала и потребан престиж

и одржала потребно поверење публике Њен рад свакога дана се све више развија. Крајем месеца јуна Поштанска Штедионица, господо, имала је 238.000 штедних улагача, док је прошле године у то доба имала 197.000 штедних улагача. Салдо штедних улога у истом периоду времена износио је преко 100 милиона динара.

А сада, господо, после овог краћег извештаја о буџету ресора саобраћаја, скраћеног и елиминисаног у многим карактеристичким ставкама, које су битне за службу, а које су изостављене само из разлога, господо, да бисмо могли да се позабавимо овим проблемом, који је такође на дневном реду и да одговорим, господо, на ону критику, која се однос на политику изграђивања наших нових жељезница.

Господо посланици, господин Андра Станић у своме говору тврдио је три ствари у главном:

1 — да су уговори о грађењу закључени противно прописима позитивног закона, па чак и Устав погажен;

2 — да су финансијски услови и основи за извршење радова тако тешки, да се изграђују железнице нашим сретствима;

3 — да су технички услови и појединачне цене тако високе, да обезбеђују једну незапамћену зараду предузећима.

На основу свега тога он је изнео једну тешку оптужбу да је држава оштећена са 800 милиона динара.

Сва јавност стоји пред том импресијом, а ја као одговорни Министар за вођење грађевинске политике, морам да вам кажем ово: О некој штети за државу о којој говори г. Станић, не може бити речи, то је тешка заблуда и плод једне фантазије. Нити је повређен закон, нити су финансијски услови изванредно тешки, нити је реч о неким хорентним бенефицијама.

О јавности и правном основу уговора о грађењу нових железничких пруга имам да кажем следеће:

Г Станић је у своме говору доказивао да су уговори о грађењу нових пруга закључени самостално од моје стране, да су кришом озакоњени одредбама финансијског закона, да нису имали потписе Министра финансија, да су као такви незаконити, и чак противуставни. Да су оваква тврђења изнета од стране неодговорних и непућених лица која не познају карактер администрације, онда би се могло донекле правдати.

Пре него што пређем на излагање правне процедуре којој је подлегао сваки од ових уговора о грађењу, потребно је претходно имати у виду ове правне чињенице.

1 — Правило је у Закону о државном рачуноводству — чл. 85 да Министри не могу закључивати ни путем давања у акорд ни путем лицитације послове на дужи рок од године дана, с тим да се у противном такав уговор има раскинути, а Министар који га је закључио биће према држави материјално одговоран. Свакако, да је г. Станић имао у виду овај пропис, када је тврдио да је било незаконитог склапања уговора, које је навео у своме говору.

Међутим г. Станић се није потрудио да прочита и други став тога члана. То се чини у првој реченици изузетак за све уговоре које одобрава Народна скупштина, а у другој за оне који су ту по

своме предмету изрично наведени и за које се не тражи одобрење Народне скупштине, већ само претходно одобрење Министарског савета.

У ред те друге групе уговора за које је учињен изузетак од става 1 чл. 85 долази и уговор »за подизање државних објеката«, а међу те државне објекте несумњиво долазе и државне железнице.

Значи по овом пропису било би ми потребно одобрење, и то претходно, Министарског савета. Али закон о изменама законских одредаба којима се прописује саслушање или одлучивање Министарског савета односно сагласност Финансијског одбора Народне скупштине од 27 јануара 1929 године пренео је надлежност Министарског савета на ресорног Министра с тим да је врши у сагласности са Претседником Министарског савета. Значи на место Министарског савета дошао је Претседник Министарског савета; према томе ако сам имао претходну сагласност самог г. Претседника Министарског савета, могао сам потпуно саобразно законским прописима закључити овакве уговоре.

Како сам ја имао сагласне одлуке не само г. Претседника Министарског савета, већ и Привредно-финансијског комитета министара, и г. Министра финансија достављене ми под бр. 3419/31 и 3758/31, још пре 3 јануара 1932 године, за време док је функцију Министарског савета вршио сам његов Претседник, то о каквој повреди закона с моје стране при закључивању уговора са Европским друштвом за хипотекарни и банкарски кредит и са г. Едмондом Боајеом, не може бити ни говора.

Да је ова процедура била у противности са позитивним законским одредбама, које су у то време биле на снази, не би за констатовање те неправилности било потребно да се после више од две године за ове уговоре заинтересује г. Андра Станић, тадањи мој министарски колега, већ би против њих одмах и пре њиховог увођења у живот реагирала Главна контрола, која као највиши форум бди над стриктним поштовањем законитости у доношењу административних аката. Међутим, као што сам имао сагласност и Претседника Министарског савета, и г. Министра финансија, и Привредно-финансијског комитета Министара, тако исто дала је сагласност на склопљене уговоре и општа седница Главне контроле бр. 24504/32 и 25745/32.

Све ово важи и за измену уговора са инжињером Боајеом. И ту ми је била потребна претходна сагласност Министарског савета и пошто ова измена није била на штету државе, јер се то није не желело, то Краљевска влада није била дужна да примени процедуру предвиђену у чл. 84 Закона о државном рачуноводству. Овакво схватање није имала само Краљевска влада, већ и Главна контрола, која је дала на уговор о преносу права на Батињол своју сагласност у општој седници под бр. 107.172 од 26 децембра 1932 године.

Ближе о тим уговорима биће речи после општих напомена.

2 — Да би своју оптужбу против мене што више поткрепио и моју тобожњу кривицу што већом начином, г. Андра Станић позвао се на земаљски Устав који ја, по његовом тврђењу, нисам поштовао. Према г. Станићу, Устав тражи за закључење оваквих уговора доношење закона. Али је ово тврђење г. Станића, као и сва остала, неосновано. У ствари при позивању на Устав, г. Станић је учинио троструку погрешку.

Пре свега, г. Станић не може да наведе ниједан пропис Устава, по коме би супротно члану 85 Закона о државном рачуноводству за закључење оваквих уговора, било потребно доношење закона.

Затим, чак ако за тренутак претпоставимо да је ово доношење закона потребно, опет правно нема никаквог значаја чињеница коју истиче г. Станић, да смо на дан 3 јануара 1932 год. кад је уговор потписан, поред Народне скупштине, имали већ и Сенат, и да је онда требало преко Народног претставништва донети потребан закон.

Јер чак кад би доношење закона доиста било потребно, ипак би за ту сврху интервенција Народног претставништва била непотребна. Зашто? Зато што би тај закон трећег јануара 1932 године могао донети Њ. В. Краљ јер је њему, по чл. 117 Устава припадала у целини законодавна власт не до избора Народног претставништва, како би то хтео да претстави г. Станић истичући 3 јануар као датум избора и другог Дома законодавног тела, него до састанка Народног претставништва, а тај састанак је био, као што је познато, не трећег него 11 јануара 1932 године.

Најзад, увек под претпоставком да је Устав доиста прописао нешто што би било супротно чл. 85 Закона о државном рачуноводству, опет би за Краљевску владу и мене био меродаван пропис закона, а не пропис Устава. Јер према чл. 118 Устава, на који се г. Станић позива, само потпуно погрешно, сви постојећи закони, сем закона о краљевској власти и врховној државној управи од 6 јануара 1929 године, остају на снази, док се редовним путем не измене и укину. Према томе, по гласу самог Устава остао је на снази и чл. 85 Закона о државном рачуноводству, чак и кад би по тврђењу г. Станића тај члан био противан Уставу, те отуда, држећи се овог законског члана, Краљевска влада и ја далеко од тога да смо тиме повредили Устав, баш смо напротив поштовали његове јасне одредбе.

3 — Али и ја лично сам сматрао да у уговорима има извесних одредаба за чију ми примену није било довољна сагласност Претседника Министарског савета и Главне контроле и зато те одредбе нисам примењивао све док оне нису добиле законско одобрење. По закону предузимач има носити све дажбине. Међутим, саговорачи, као што је уобичајено код јавних радова, свој пристанак на уговор условили су тражењем извесних царинских и пореских повластица. Зато сам још у буџетској дебати у првом сазиву овога дома преко г. Министра финансија поднео и Финансијском одбору и Народној скупштини и Сенату, на одобрење о повластицама.

Оба Дома Народног претставништва дала су свој пристанак на те повластице. Не може се схватити да су и Народна скупштина и Сенат изгласали овако важне одредбе у незнању, о чему се ради. Постоји данас неоториво правно правило да се на незнање закона нико не може позивати. И кад се зна да нико не може позивати се на незнање закона, као неко своје оправдање, онда остављам г. народним посланицима да цене, у какву је ситуацију себе ставио г. Андра Станић, изјављујући да му досад није било познато оно, што је већ две године позитиван закон ове земље. Из тих одредаба г. Станић је могао да сазна да сви уговори постоје и да ми, путем интерпелације или питања тражи објашњења о њиховој садржини, коју би му у свако

доба дао.

Али оно што није учинио г. Андра Станић, учинио сам ја. Ја сам приликом дебате Финансијског закона за 1933/34 год. тражио од Народног претставништва да прими к знању садржину ових уговора, али не у намер да себе покријем, јер — као што се види из досадањег излагања, ту потребу нисам ни имао, пошто је законитост тих уговора већ била оцењена од стране једино за то позваног тела — Главне контроле, већ једино из поштовања према претставничким домовима. И после дискусије у Финансијском одбору, Народна скупштина, а затим и Сенат, примили су к знању, одобрили и озаконали те уговоре у § 50. Нетачно је да су они протурени, јер се то није желело, јер да сам то хтео ја не бих предложио једну стилизацију из § 50 из које се јасно види предмет уговора, већ би се користио уобичајеним начином, који се озакоњују управни акти, код којих целисходност добре администрације захтева поступање изузетно од закона. Народној скупштини позната је та процедура анонимног озакоњења уобичајена већ десетак година у оном последњем §-у Финансијског закона, у коме се ређа низ нумера и датума Указа и решења којима се признаје законска снага без изношења садржине.

5 — Према § 5 Уредбе о организацији Министарства саобраћаја и саобраћајне службе, Министарство саобраћаја је било надлежно за закључивање ових уговора.

Ово су били законски прописи, о којима сам имао водити рачуна и о које се нисам према овоме огрешно.

А сад да видимо изближе, како је текла процедура приликом вођења преговора и дефинитивног закључења свакога уговора о којима је говорио г. Станић и за које је тврдио да сам их сам потписао без сагласности надлежног фактора, а нарочито без сагласности Министра финансија, с обзиром да ти уговори не носе потпис Министра финансија.

А сада да пређем на уговор Лозингер о грађењу пруге Пожаревац—Кучево. Пожаревачка област је по Уредби о концесији за грађење и експлоатацију железница у пожаревачкој области од 20 јула 1928 године, која је имала законску снагу, закључила уговор са фирмом Ориент—Конструкт из Њујорка о финансирању и грађењу пруге Пожаревац—Кучево. Тај уговор од 2 марта 1929 године на предлог Министра финансија под М.Ф.Пов.Д. Бр. 356 од 21 маја 1929 године одобрен је од стране Министарског савета. Ја сам тада био Министар шума и рудника и у једној комисији којој сам претседавао, изјаснио сам се начелно за подизање ове пруге с обзиром да она пролази кроз крајеве богате шумом и рудницима. Нити сам био надлежан, нити сам био позван да учествујем у саставу и одобрењу овога уговора.

Уговор је рађен једино и искључиво у надлежном ресору Министарства финансија. По том уговору предат је горе поменутој фирми износ меница од стране области са државним акцентом у вредности 8,237.192 долара. Како фирма није била у могућности да изврши уговор, а била је у поседу меница са одређеним роком плаћања, то је извршен пренос овога уговора са фирме Ориент—Конструкт на фирму Лозингер, и са пожаревачке области на државу. Преговори о овом преносу во-

ђени су искључиво од стране тадашњег Министра финансија. Ја сам заиста дао сагласност да извршење овога уговора може прећи у ресор Министарства саобраћаја, али та моја сагласност односила се једино и искључиво на организацију извршења уговора, пошто је управа за грађење била у саставу Министарства грађевина. Било би смешно од мене, да ја оспоравам клаузулу једног постојећег уговора, који је закључен у надлежности Министарства финансија.

Приликом преноса овога уговора, Министарство саобраћаја је било само као технички орган позвано у погледу одређивања јединичних цена и у том смислу су вођени преговори између једне комисије из ресора Министарства саобраћаја и претставника фирме Лозингер. Министар финансија је водио директне преговоре о јединичним ценама са претставницима фирме, и пошто је постигао извесно смањење цена, он је с њима и закључио уговор о преносу, а по претходној сагласности Претседника Министарског савета број 2248/31.

Тај уговор о преносу је спроведен актом Министарства финансија под бр. 39.259 од 20 јуна 1931 године. Акт у коме је извршен овај пренос; премапотписао сам и ја као Министар саобраћаја, али чисто из формалних разлога и као шеф техничког ресора у чију је надлежност пало извршење овога уговора.

Овако примљен уговор о преносу достављен је од стране мога ресора на сагласност Главној контроли и она је својим актом бр. 16.322 од 8 марта 1932 год. дала своју сагласност.

Закључак: Закључење овог уговора са фирмом Ориент-Конструкт од стране округа, као и измена овога уговора и пренос на фирму Лозингер, извршени су ван ресора Министарства саобраћаја у надлежност Министра финансија. Уговор о преносу је добио сагласност надлежних фактора, као и сагласност Главне контроле. Према томе о њему нећу ни да говорим, нити да га аналишем.

Прелазим на уговор са европским друштвом за хипотекарни и банкарски кредит о грађењу пруге Велес—Прилеп. Месеца октобра 1932 год., а према начелној одлуци Краљевске владе о извођењу јавних радова на кредит, распесало је Министарство грађевина конкурс за изградњу путева и железничких пруга на кредит, а с обзиром да је тада грађење пруга спадало у надлежност Министарства грађевина. Како је у међувремену растерећено Министарство грађевина и један део послова пребачен у ресор Министарства саобраћаја, а међу које спада и грађење нових пруга, то су у Министарству саобраћаја вођени преговори са појединим домаћим и страним фирмама које су се пријавиле за конкурс, а то је било почетком 1931 год.

Међу примљеним понудама као најповољније су оцењене понуде Европског друштва и Едмонда Боаје-а, обе француске фирме. Ти су преговори вођени неколико месеци. По завршеним преговорима, а према предлогу стручне комисије која је водила преговоре и која је била састављена од стране финансијских и техничких стручњака мога ресора, затражио сам сагласност од Претседника Министарског савета, актом М.С.Г.Ж.Бр. 9763 од 21 септембра 1931 год. да могу према условима, који сам изнео, закључити уговор са Европским

друштвом о грађењу пруге Велес—Прилеп. Својим актом бр. 3758 од 22 октобра 1932 год. са мојим поднесеним предлогом сагласио се Претседник Министарског савета, с том резервом да се са пројектованим уговором сагласи и Министар финансија. Уговор је достављен Министру финансија и он је учинио своје примедбе у акту М.ф.бр. 83301 од 7 децембра 1931 год. са напоменом, да се цео предмет изнесе пред Привредно-финансијски комитет Министара ради доношења дефинитивне одлуке. Према овој жељи је и поступљено. Привредно-финансијски комитет Министара је својом одлуком заведеном под бр. 617 од 16 децембра 1931 године дао своју сагласност за закључење уговора са извесним напоменама. Ове су напомене усвојене и према овој сагласности комитета, чији је орган Министар финансија, извршио сам потписивање уговора на дан 3 јануара 1932 год. са претставником Европског друштва. Овај закључени уговор достављен је на сагласност Главној контроли која се истим уговором сагласила својим актом број 24.504 од 31 марта 1932 год. Како је овај уговор садржавао извесне одредбе у виду пореских, таксених и царинских повластица, које су се противиле постојећем позитивном законодавству, то сам одмах припремио потребне одредбе за Финансијски закон за 1932/33 год. и те су одредбе ушле још у прошли Финансијски закон у § 17 тач. 6. Из стилизације ових одредаба види се да је овај уговор закључен за Краљевску владу, а никако да сам га ја закључио у име своје, како се жели неверно претставити. Када су ове одредбе биле предмет дискусије у Финансијском одбору прошлогодишње буџетске дискусије, већ је било речи о тим уговорима у седници Финансијског одбора.

Закључак: Уговор са Европским друштвом закључен је у сагласности са Претседником владе, у сагласности са Привредно-финансијским комитетом, као и у сагласности са Министром финансија, односно са свима оним факторима, који су били позвани на основу постојећих законских прописа, као и са свима оним факторима, који ангажују Краљевску владу као целину. Сем тога, и овај уговор је добио сагласност Главне контроле. И најзад, после три месеца по закључку овога уговора, један део његове садржине озаконен је првим наредним Финансијским законом.

Прелазим на уговор са Едмондом Боајсом о грађењу пруга Приштина—Глоговци—Пећ и Бишаћ—Книн. Кроз исту правну процедуру, као што је био случај са уговором Европског друштва, прошао је и уговор закључен са фирмом Едмонда Боајеа. На предлог Министра саобраћаја дао је за закључење овога уговора своју сагласност Претседник Министарског савета актом бр. 3419 од 13 септембра 1931 године. У тој сагласности стоји поред осталог и ова констатација, да Привредно-финансијски комитет Министара сматра у начелу да треба да се омогући што више инвестиционих радова у нашој земљи. Цео предмет је изнесен по том пред Привредно-финансијски комитет Министара који је донео одлуку да техничке услове прима к знању, и овластио Министра финансија и Министра саобраћаја, да се сагласе у погледу финансијских услова. Министар финансија је по том својим актом бр. 85.437 од 16 децембра 1931 године учинио извесне примедбе на предложене фи-

нансиске одредбе и позвао Министра саобраћаја, да по овим примедбама поступи и цео предмет изнесе поново пред Привредно-финансијски комитет ради доношења дефинитивне одлуке. У својој седници под бр. 621 од 22 децембра Комитет је прихватио дефинитиван текст уговора. Потом је извршено формално потписивање уговора између мене као Министра саобраћаја и претставника фирме Едмонда Боајеа. Један део уговора на исти начин је озакоњен прошлогодишњим финансијским законом. Својом одлуком бр. 25.745 од 31 марта 1932 године Главна контрола је дала сагласност на овај уговор.

Закључак: И овај уговор прошао је кроз све фазе законом прописане, и исте тако доби сагласност меродавних фактора из владе, Главне контроле и уз то озакоњен је прошлогодишњим финансијским законом.

Пренос уговора Боаје на Батињол извршен је овако: Чим је ступио на снагу закључени уговор са Едмондом Боаје, он је испунио обавезу о полагању кауције и исту положио у предвиђеном року неког завода. Оцену о бонитету ове кауције имао је да га г. Министар финансија према уговору. И он је изјавио да не познаје завод.

Августа месеца Боаје је послао претставку којом тражи да се пренос уговора изврши на предузеће Батињол, с обзиром да је та могућност преноса предвиђена техничким уговором. Одмах су поведени преговори са предузећем Батињол, да би се утврдили услови овога преноса.

Овај је предмет изнесен у седници Министарског савета од 23 септембра на којој је имало да се реши питање: или раскид уговора Боаје, или пренос на Батињол.

Донесено је решење у овој седници Министарског савета. О.Г.Ж.Бр. 9705 од 23 септембра 1932 год., према коме сам овлашћен да могу у име Краљевске владе потписати пренесен уговор са Боајеа на Батињол, а са извесним изменама и допунама првобитног уговора. Ове измене и допуне су требале да буду такве природе, да оне не погоршавају опште услове уговора првобитног, јер се оценило, да на место Едмонда Боајеа држава добија једног солиднијег саговорача, који је у нашој земљи ангажован у извршењу великих радова.

Измене и допуне не могу се третирати свака за себе, већ оне претстављају целину која се имала ценити у односу према одредбама уговора првобитног. Како се овде није желела измена уговора на штету државе, то пренесен уговор није ни имао потребу да буде достављен Саветодавном одбору при Министарству финансија, што су акцептирали сви фактори. За то је овако пренесен уговор достављен Главној контроли која је дала сагласност под бр. 107.172 од 26 децембра 1932 год. како на предложене измене, тако и у погледу овлашћења да Министар саобраћаја може потписати уговор са друштвом Батињол у име Краљевске владе. По донесеном решењу Министарског савета о преносу уговора на Боајеа и о унесеним изменама и допунама, ја сам, из разлога предострожности, ипак одмах образовао једну комисију, која се изјаснила у своме извештају против раскида уговора са Боајеом и дала своје мишљење о изменама. Из овог извештаја се види да је овај уговор прегледан, третирано питање раскида и препоручен за потпис. На основу овлашћења Ми-

нистарског савета, потписао сам на дан 1 октобра пренесен уговор на предузеће Батињол. У првом наредном Финансијском закону унесене су одредбе о озакоњену овог пренесеног уговора и по посебном §-у Финансијског закона.

Закључак: И код овог преноса уговора са Боаје на Батињол поступљено је стриктно према постојећим законским одредбама. Пренос је третиран у Министарском савету и одобрен од Главне контроле.

Из свега овога произилази јасно, да је закључење ових уговора прошло кроз сарадњу свих надлежних фактора, да су према томе задовољени сви правни и законски услови, а да није ништа рађено у помрчини, и да није Министар саобраћаја ништа радио на своју руку, у своје име.

Финансијска страна уговора изгледа овако. У погледу финансијске стране оних уговора који се нарочито истичу за изградњу пруга Велес—Прилеп и Приштина—Пећ и Бихаћ—Книн, ситуација је таква да њихова вредност износи 725 милиона динара. Ову њихову вредност подвлачим из разлога да се види, колико су озбиљне тврдње да је држави нанешена штета од 800 милиона динара и то доводи у везу са мојим радом, кад су у питању пруге чија вредност биће у износу нешто већем од 700 милиона динара! Како су финансијски услови осталих уговора (Пожаревац—Кучево, Београд—Панчево и Београд—Ресник) утврђени ван сарадње ресора саобраћаја, то нећу о тим условима ни да говорим. У погледу техничког дела ових уговора за који технички део нарочито носим одговорност, јер је то радила администрација саобраћаја, о томе ћу говорити на другом месту.

Преговори о финансијским одредбама су у моме ресору од стране делегираних стручних комисија и представника предузећа па је све то достављено Министру финансија. Без Министарског савета односно Привредно-финансијског комитета Министара, односно Министра финансија није ни један уговор закључен. Између мене и надлежног Министра финансија за оцену бонитета финансијских уговорних одредаба вођена је претходно преписка, пре него што се цео предмет једнога уговора, по добијеној сагласности председника Министарског савета, износи пред Привредно-финансијски комитет. Ни једна финансијска клаузула у ове уговоре није унесена, ако није било сагласности Министра финансија, а ако та сагласност није дата писменим путем, она је била дата од стране Министра финансија као члана Краљевске владе

односно као члана Привредно-финансијског комитета, где су финансијске клаузуле претресане. Нема ни једног писменог акта, из кога се може утврдити да је супротно учињено. Ако г. Министар финансија није давао за сваки уговор своју писмену изричну сагласност и није стављао своје потписе на ове уговоре, јер они нису ни једним законским прописом ни прописани, његова сагласност било у Министарском савету било у Привредно-финансијском комитету, била је предуслов без кога се ни један финансијски уговор ове врсте није могао закључити. И сви су му уговори слати на оцену.

Ја ћу Вам детаљно изложити садржину ових одредаба, а вама остављам да цените, да ли су оне добре или не, да ли су њиховим уношењем инте- реси нашег јавног кредита оштећени и да ли су

оне уобичајене или не, односно да ли оне заиста претстављају концесије иностраним предузимачким друштвима, које прелазе дозвољене границе.

Одмах у почетку примећујем да су преговори са горе поменутих фирмама вођени у најнеповољнијим моментима за нашу кредит нашу државу. Када су ови преговори закључени на дан 3 јануара 1932. године, хартије од вредности наше државе су у знатном паду и обезбеђивале су ренту око 25%. То је моменат који се мора имати у виду, када једна држава апелује на инострану тржишта за прибављање срстава за извођење јавних радова. О томе моменту несумњиво водили су рачуна када је доношена одлука о извођењу јавних радова на почек.

А сад да видимо изближе, како изгледају те фамозне финансијске одредбе порепомнутих уговора о грађењу, који су закључени од стране наше државе.

Код оба уговора призната је камата од 7%, и то искључиво на износ примљене противвредности изграђених радова према месечним ситуацијама. По овој камати закључивани су наши највећи инострани зајмови, па и по већој, и то у времену које се потпуно разликује од времена у коме су ови уговори закључивани. Иако се услови ових уговора о грађењу на почек не могу у сваком погледу упоређивати са условима чисто финансијских државних зајмова, ипак ово упоређење једино је могуће за оцену бонитета финансијских услова уговора о грађењу железница, јер услови једних и других уговора стоје у тесној вези са општим јавним кредитом државе.

Код једног и другог уговора предвиђена емисиона стопа износи 92%, што значи да се камата 7% на номинални кредит повећава за 0,6%. Емисиони курс код Бреловог 8% зајма износио је 86,75%, код Блеровог 7% зајма 86%, а код последњег државног стабилизационог зајма 87,50%. Ако узмемо у обзир камату и емисиони курс, онда је интерес зајма односно кредита на номинални износ био овај:

Блеров 8%	9,2%
Блеров 7%	8,1%
Стабилизациони 7%	8%
Европско друштво	7,6%
Боаје-Батињол	7,6%

Из овога јасно произилази, господо, да интересно оптерећење уговорних кредита и државних зајмова јесте у корист финансијских уговора о грађењу пруга.

Принцип је, господо, да се у свима уговорима о зајмовима и уговорима о дугорочном кредиту признају трошкови банкарима на име провизије и др. основа, а код дугорочних уговора о грађењу предузимачима, јер они финансирају грађење пруга не властитим средствима, већ кредитима чије трошкове природно бацају на дужника. Члан 8 о државном спољњем зајму у злату од 1922. године у своме ставу шестом предвиђа трошкове синдиката, пласирања и штампања обвезница у износу 8 поена. Ти су трошкови били унесени у сам емисиони курс. Код последњег државног 7% стабилизационог зајма ти признати трошкови банкарима износили су 5,5%, што значи да је у ствари емисиони курс био 82%, а не по 87 и по %. У ствари треба рачунати да је држава примила ефективних 81%, јер је несумњиво имала и др. трошкове за 1%. Сва се про-

визија код државних зајмова исплаћује банкарима одмах и на њу се плаћа одмах интерес на терет државе.

Код закључених уговора о грађењу пруга на почек такође морала се, по овом општем финансијском узусу, признати накнада за финансијске трошкове кредита. Како се код ових уговора не може ефективно исплатити ова провизија и ови трошкови за финансијску страну уговора, јер су сами по себи уговори о кредиту, то су се они признали у две форме: признавањем интеркаларног интереса на неискоришћени део кредита и депоновањем разлике између емисионог и номиналног курса у корист друштва са правом камате на ову разлику. Услед депоновања ове месечне разлике ситуације се исплаћују са 100%, не по утврђеном емисионом курсу, с обзиром да је ова разлика о почетку примене уговора ликвидариана.

У погледу висине интеркаларног интереса и камате на разлику између номиналног и емисионог курса постоје разлике између уговора Европског друштва за хипотекарни и банкарски кредит и уговора Боаје односно Батињол. По првом уговору интеркаларни интерес износи 2%, а није призната друштву камата на разлику између номиналног и емисионог курса; по уговору Боаје односно Батињол признат је интеркаларни интерес 3% и камата 7% на разлику између емисионог и номиналног курса. Ова разлика у погоршању услова између ова два уговора дошла је отуда, што је Европском друштву обезбеђена под истим кредитним условима набавка материјала у Француској за потребе наше државе, а у висини $\frac{1}{3}$ кредита. Ове набавке претстављају за Европско друштво једну специјалну повољност која није призната Боајеу односно Батињолу. Признало се по уговору Боаје 1% виши интеркаларни интерес.

Овај интеркаларни интерес који је признат по једном и другом уговору претстављају по мишљењу многих најнормалније клаузуле које се практикују код ове врсте уговора и оне као такве не претстављају ни мало већи терет трошкова и провизија, него што се ови признају у уговорима о државним зајмовима, него што су стварно признати по свима спољним зајмовима наше државе. Финансијски ефекат интеркаларног интереса код Европског друштва износи према вредности пруге Велес—Прилеп—3,2% од извонса кредита, а код друштва Боаје, односно Батињол 5 $\frac{1}{2}$ %. Ови проценти показују да се остало у нормалним границама висине ових трошкова и провизија. Ово је факат и он се не може ничим оспорити.

У погледу амортизације уговор са Европским друштвом предвиђа амортизациони рок од 12 година, с тим да се за време од прве три године неће вршити исплата ануитета, већ да ће прва исплата ануитета отпочети седмога семестра по закључењу уговора, т. ј. трећег јануара 1935. године. Исти је принцип спроведен и у уговору Боаје, односно Батињол. Разлика је једино у томе, што код Батињола између потписа уговора 1. октобра 1932. године и првог ануитета од 1. јануара 1935. године биће две године и три месеца, што је дошло услед чињенице, да ће се главни радови на прузи Приштина—Пећ завршити у току две године. Овај рок амортизације ником једном ни код другог уговора несумњиво да није довољан у односу према дугогодишњој амортизацији државних спољних

зајмова, али то су били најповољнији услови амортизације, које смо могли обезбедити, а они су приближно, уосталом, одговарали предвиђеним роковима који су били раније прописани од стране Министра финансија, приликом одређивања базе за извођење јавних радова на кредит.

Према уговору Европског друштва предвиђена је кауција у износу 3,090.000 фр. франака у меницама; признато је право друштву да тражи да се ова кауција у меницама замени са једним гарантним писмом или државним југословенским хартијама, ако зато добије сагласност владе. Ова се кауција ослобођава у пропорцији кауције која се конституише по техничком уговору путем 3% обустава од месечних ситуација. Код уговора Боаје ољносно Батињола предвиђена је кауција у износу 14,736.000 динара у готову или државним обвезницама. Онако како су предвиделе одредбе уговора о кауцији, тако су и друштва поступила. Начин како су ове кауције конституисане представља уобичајену праксу и заснива се на одредбама чл. 88 Закона о државном рачуноводству.

У погледу пореских, таксених и тарифских повластица, оне су познате и Европском друштву и Боајев односно Батињоло. То је укорењена пракса у већини уговора који се закључују са иностраним фирмама. Ове повластице су везане искључиво за радње везане применом, т. ј. извршењем уговора. Оне нису пракса ресора Министарства саобраћаја, већ узвс, који се практикује, не само у нашој земљи, већ готово у свима земљама које апелују на инострана финансијска тржишта, а услед честих промена пореског законодавства.

Питање курсног односа између вредности динара и страних девиза, то није ствар нити предмет уговорних односа. Према томе, није се ни могло захтевати од Министарства саобраћаја да оно улази у расправу овог питања, утолико пре, што у нашој држави постоји закон о стабилизацији новца, према коме се вредност динара заснива на принципу дефинитивне златне стабилизације његове вредности. Министарство саобраћаја презентира месечне ситуације у динарима, а бонове на стране валуте издаје Министарство финансија. Према томе, кад би се желело у постојању овог прима тражити неки узрок штете за нашу државу, онда је треба тражити у општим финансијским и привредним приликама, како у земљи тако и у иностранству.

Ови изнесени финансијски услови представљају, господо, битну садржину финансијских уговора о грађењу пруга закључених са Европским друштвом за хипотекарни и банкарски кредит, са Боајем, односно Батињолом. Они су једино мерило да се оцене, да ли су ови уговори закључени под повољним или неповољним финансијским условима, да ли су ови уговори заиста по својим финансијским условима тако страшни, да су и они једним делом причинили измишљену штету од 800 милиона динара коју нам је г. Станић овде представио. По моме скромном уверењу, а по мишљењу најмеродавнијих финансијских стручњака, ови услови ни у чему нису нарушили јавни кредит наше државе, ни у чему нису дали повода да се верује о неким баснословним датим повластицама овим страним друштвима; напротив, ови финансијски услови су такве природе, да је озбиљна јојазан с обзиром на прилике света да ће се моћи

овакви услови обезбедити. Уосталом ако се и финансијске међународне прилике погоршају ови радови на кредит су добро дошли, ако се побољшају, па ми можемо конверзијом да олакшамо услове у погледу амортизационог рока.

У свом говору г. Станић нам је изнео да ова друштва граде пруге са нашим финансијским сретствима и да би ми били у стању да сами изградимо ове пруге од 1 јула 1932 године до 3 јула 1939 године, и да према томе, све што будемо платили после 3 јула 1939 године претставља суву штету коју је он оценио на 800 милиона динара.

Г. Станић је постављао онако ствари, како су његовој рачуници најбоље конвенирале. Он је, како сам каже, посматрао све уговоре на бази једне финансијске целине. Међутим, та погрешна тачка поласка морала га је одвести и до погрешних и до апсурдних резултата. Не могу се све пруге третирати као једна заједничка целина. Свака се пруга има узети понаособ, јер су услови финансирања различити, време извршења различито, технички објекти разноврсни, као и цене неједнаке. И што узима рате за већ изграђене пруге. Одвајањем моћићемо тачно утврдити, колико је држава оптерећена са сваком пругом и уколико је тачно, да су се све ове пруге финансирале нашим властитим сретствима. Да видимо, шта нам показују стварне чињенице:

Пруга Велес—Прилеп. — На дан предаје ове пруге држави у експлоатацију средином 1935 године, њена ће вредност бити према ценовнику грађења 228.667.610.— динара. Међутим, наша ће држава исплатити до тога момента Европском друштву ефективних око 46,500.000.— динара, што претставља око 20% вредности примљене пруге у експлоатацију. У случају да се пруга преда после трећег јула 1935 године, има се још додати доспели ануитет од 16,000.000.— динара, што ће тада претстављати ефективни исплаћених од наше стране око 25% вредности саграђене пруге;

Пруга Приштина—Пећ. — Ова пруга има бити завршена и предана на дан 1 јула 1935 године. Њена ће вредност у томе моменту бити према ценовнику грађења 165,671.860.— динара. До тог датума биће исплаћено од наше стране на име финансијског терета ануитета и осталих обавеза око 22,000.000.— динара, што претставља око 13.5% од стварне вредности примљене пруге у експлоатацију.

Пруга Бихаћ—Книн. — Ова пруга има бити завршена до 1 јуна 1937 године. Њена ће вредност приликом предаје у експлоатацију бити тада око 320,000.000.— динара. На име финансијског терета ануитета и других обавеза друштву ће бити исплаћено 149,000.000.— динара, што претставља око 45% од вредности предане пруге за експлоатацију.

Ако узмемо у обзир прве три пруге чије је уговоре закључило Министарство саобраћаја, онда ће наша држава исплатити просечно око 27% од вредности примљених пруга у експлоатацију. Одговор на питање: да ли ми финансирамо ове пруге, сам се по себи даје без икаквог коментара.

Да је овај закључак у потпуном складу са стварношћу, видећемо и по томе, што је до краја марта ове године по свима овим уговорима без Лозингера исплаћено 63,080.000.— динара, а изграђено је према месечним ситуацијама радова у

вредности 272,000.000.— динара, што значи да је према висини радова исплаћено у готову око 23%.

У овогодишњем буџету предвиђено је по финансијским теретима уговора о грађењу сума од 139 милиона, а радови ће бити извршени с обзиром на рокове у вредности преко 400 милиона динара.

Колико је рачуница г. Станића из основа нетачна, најбоље ће нам показати овај пример: када би Министарство саобраћаја добило финансијска сретства из државног стабилизационог зајма од 1931 године за изградњу ових пруга, а за време од 5 година, онда би у току грађења ових пруга, а пре него што их прими у експлоатацију наша држава, по условима овога државног зајма, имала да плати у готову банкарима 40% од вредности саграђених пруга. Овај закључак јасно илуструје, да наша држава не би била ни мало у бољем положају у погледу финансијског ефекта, да је ове пруге градила из сретстава једног финансијског државног зајма.

Да би дошао до процене штете од 800 милиона динара г. Станић је пао у недозвољену рачунску грешку, јер је у ових 800 милиона динара унео све финансијске терете кредита, а на име ефекта обавеза за државу на име камате, интеркаларног интереса и др. трошкова кредита.

Када би се на овакав начин третирали финансијске обавезе једног зајма или кредита, онда би дошли до закључка, да ће нас последњи државни стабилизациони зајам од 1931 године коштати за 40 година а на име финансијског терета преко 2 милијарде фр. франака, а то је више од два пута него што износи износ овога зајма. Нико се није нашао толико непућен да финансијски терет овога зајма прокламује на државну штету!

У својој оцени штете од 800 милиона динара, г. Станић је рачунао произвољно и недопуштено. Он није узео у обзир ове користи које наша држава добија од саграђених пруга, а нарочито њихово укамаћење за време трајања даљег рока амортизације, а да би једним делом компензирао финансијске терете кредита. За њега је потпуно свеједно и ирелевативно, што се овим пругама комплетира постојећа државна железничка мрежа, што ће се несумњиво изразити у повољнијем финансијском ефекту експлоатације. За њега не значи ништа, што поједини крајеви наше државе добијају железничку мрежу и тиме први предуслов за своје снажење и уношење свога богатства у опште материјално богатство земље и државе. За њега не значи ништа, што држава у погледу земаљске одбране располаже са потпунијом саобраћајном мрежом. За г. Станића не значи ништа, што ће мртво богатство бити искоришћено новим пругама, као што је случај са Панчевачким мостом чија је вредност $\frac{1}{2}$ милијарде динара.

Оваква једностраност посматрања на општи низ важних државних проблема показују у највећој мери уско и тенденциозно схватање једне саобраћајне политике.

Сасвим је произвољно мишљење, да ће примена ових уговора изазвати инфлацију у нашој земљи. Инфлација не може бити док је наш државни буџет у равнотежи. Не треба сметнути с ума, да би саме државне железнице биле у стању из својих властитих прихода изграђивати све нове железничке пруге, да није железничка експло-

атација оптерећена са возаринском таксом од око 300 милиона динара, са таксом која је намењена покрићу општих државних расхода. У најбољој периоди наше железничке експлоатације, никада ова такса није била овако висока а сем тога, она се није никда у готову ефективно полагала као што се данас чини, јер се раније она књиговодствено обрачунавала и компензирала са потраживањима железничке управе од разних државних установа. Према томе, као што видите ни наша саобраћајна политика ни финансијска ситуација наших железница нису такве да у себи садржавају клице инфлације. Напротив, никада саобраћајна политика није дала конструктивније резултате него данас, никада финансијска ситуација железница није била завиднија него данас, ако се узму у обзир све тешкоће с којима се бори железничка управа. Ја могу само да се поносим, што је г. Станић приметио да се никада у нашој поратној прошлости није више градило него данас. Ја у томе гледам само активност наше грађевинске политике, континуитет наших грађења, и изванредан значај уопште грађења с обзиром на садашње тешке прилике.

Ја вам, господо, дугујем још једно разјашњење да бих од себе одбио инкриминацију коју ми је г. Станић набадио, а о којој је говорио и г. Мисирлић. Тиче се преноса уговора Боаје на предузеће Батињол. Ви сте видели из ранијег излагања, да је тај пренос извршен потпуно у складу са законским прописима. Пребацује ми се, да су приликом преноса погоршани финансијски услови уговора, а на име да су предузећу признате извесне бенефиције које нису у уговору Боаје. Истичу се нарочито два момента: промена у кауцији и померање рокова за грађење пруге Бихаћ—Кини, чиме је повећан финансијски ефекат интеркаларног интереса. Да видимо где је истина?

Цитати г. Станића у погледу одредаба које су измењене код преноса уговора са Боајеа на Батињола тачни су, али његови закључци нису тачни, а на име да кауција предвиђена у уговору са Боајеом јесте ниже вредности од кауције предвиђене у уговору Батињол.

Пре свега, код техничког уговора са Боајеом конституисала се кауција у току грађења одбитком 3% од месечних ситуација, док је по уговору са Батињолом та кауција предвиђена да се одмах у целости положи. На тај начин, примљена је по техничком уговору са Батињолом цела кауција, док се према техничком уговору са Боајеом та кауција имала делимично полагати, и то не полагањем у готову, већ обуставом од месечних ситуација. Према постојећим принципима чл. 88 Закона о државном рачуноводству не прави се разлика у кауцији између државних папира и готовог новца. Та промена није на штету државе.

Пре свега, господо, код обрачуна интеркаларног интереса постигнута је једна повољност код примене уговора са Батињолом. Док се према уговору Боаје интеркаларни интерес имао обрачунавати на бази неискоришћеног номиналног кредита, услед чега је разлика између емисионог и номиналног курса била оптерећена и са 7% и са 3%, докле се према примени уговора пренесеног на Батињола, обрачун интеркаларног интереса има вршити искључиво на бази неискоришћеног стварног кредита, јер се маржа сматра као искоришћен део

кредита. Штѣ се тиче мериторне стране померања рокова за изградњу пруге Бихаћ—Книн, ево како стоји ствар. У техничком уговору (чл. 8) унесени су нови рокови за обавезан почетак изградње пруге Бихаћ—Книн, што се може као отежица тумачити услед недовољног познавања ствари. Међутим финансијски ефекат од обрачуна интеркаларног интереса који се имао обрачунавати према уговору Боаје, био би апсолутно идентичан са финансијским ефектом интеркаларног интереса који се има обрачунавати према уговору Батињол. Ако се бихаћка пруга не може да заврши, с обзиром на стање планова и радова пре 5 година, онда се за цело време има да сноси терет интеркаларног интереса. У истом року времена завршиће се и уговор закључен са Батињолом, што значи, да је и по једном и по другом уговору финансијски ефекат интеркаларног интереса исти. Рокови за почетак изградње пруге Бихаћ—Книн унесени су из чисто техничких разлога, а према извештају одељења за студије и одељења за грађење. Планови за пругу Бихаћ—Книн нису били још завршени и постојала је опасност да се Министарство саобраћаја нађе у непогодном положају у случају оправданог захтева да се предузећу Батињол ставе ови планови на располагање. То би довело до спорова у погледу рокова извршења у сваком случају, резултати тих спорова били би на штету државе. Како ова пруга иде тешким тереном, и као таква захтева дуже времена за студирање, а с друге стране није се могла елиминисати ова пруга, то су ови рокови унесени у интересу државе, у интересу елиминисања неиспуњених уговора, а не ради давања неких специјалних привилегија предузећу Батињол. Међутим предузеће је већ пре месец дана поднело претставку, тражећи да се извести када ће планови бити готови, да би организовало радове на овој прузи. Оно је у положају да моли, али не да рекламира и тражи оштету због неиспуњења уговорних обавеза.

Може се учинити напомена: Па добро, зашто је, према уговору са Боајом узета уопште у обзир изградња пруге Бихаћ—Книн, кад генерални план трасе њене није био израђен? На ово питање има два одговора: С једне стране је та пруга била део приоритетног програма и на лицитацији, а с друге стране, ни Министарство саобраћаја није могло да пређе преко чисто политичких момената и да изостави грађење једне пруге којој гравитирају четири бановине и најосетљивији крајеви наше државе. Овим померањем рокова створена је могућност за Министарство саобраћаја да у одређеном времену проучи пажљиво детаљно трасу Бихаћ—Книн и тиме обезбеди најрационалније изграђивање ове пруге како у погледу инвестиција, тако и у погледу експлоатације, елиминишући оне тешке случајеве и грешке раније политике грађења наших пруга.

Према томе, видите, господо, да ни у погледу кауције, ни у погледу померања рокова за изградњу пруге Бихаћ—Книн не може бити речи о томе да су учињене неке штете за државу и да су приликом преноса уговора Боаје на предузеће Батињол финансијски услови погоршани.

Ево тако стоји, господо, са тумачењем и ефективном применом одредаба из финансијског уговора са Батињолом! Нетачно је апсолутно да се приликом преноса уговора са Боајеа на Батињола

хтела да изврши измена уговора на штету државе, већ једино са модалитетом, који се у целини уговора има да третира. Уосталом целокупна административна радња има тај карактер. Са чиме се најзад и сама Главна контрола сложила. И овде се господода која су хтела ову ствар претставити неверно, била необавештена.

Из целог овог мога експозеа о финансијској страни уговора о грађењу које сам за Краљевску владу закључио произлази:

1) да су преговори вођени у тешким привредним и финансијским приликама за нашу државу и да су у моменту закључка уговора државни папир били веома ниско котирани, а они су једним највећим делом база за оцену кредита једне земље;

2) да су сами финансијски услови ових уговора о грађењу на висини у погледу заштите јавног кредита наше државе и да су потпуно прихватљиви у односу одговарајућих одредаба у уговорима ове природе;

3) ниједан кредитни посао за грађење није у овом периоду повољније закључен.

Технички услови по којима се извршују уговори претстављају у основи техничке услове по којима су извршени послови са домаћим предузимачима са извесним модификацијама. Уговори су типски за четири предузећа подједнако.

Према томе нарочитих властица у техничким условима за предузећа нема.

Уговорне цене су дефинитивне. У случају да се радови повећају за преко 20% склопљених технички уговори у чл. 17 пружају могућност обостраног утврђивања нових цена за тај вишак радова што је с обзиром на садашње прилике повољност за државу.

У Министарству грађевина био је расписан конкурс за израду пруга по утврђеном приоритетном програму.

Резултат тог конкурса је карактеристичан:*) Ван спора је да су наша домаћа предузећа радила и израдила велики број пруга и ове би пруге можда биле јевтиније да су радила наша предузећа, јер је њихова режија мања и оријентација боља. Али и поред тих радова она су готово сва рђаво прошла на тим пословима, да су многа предузећа потпуно пропала, већина потраживања у споровима, и често наша грађевинска политика није имала схватање да су јака домаћа предузећа фактор грађевинске политике. Да је срећа да се сви ови велики радови изводе преко наших домаћих предузећа директно на бази непосредног финансирања.

Пропао је Рад, Пионир, Феникс, Станбена дружба, Копаоник, Дрина, Скопал, Јуришић и Батушић.

Већина је изведених радова имала путем домаћих предузећа у циљу добијања послова спекулативне цене, високе где се осећали вишкови, ниске где се предвиђали мањкови. Тако је обично излицитиран објект и изведен, сасвим различит и по вредности радова и по количини извршених послова. А такав рад доноси је унапред спорове и нездраве односе између државе и саговорача. Јер администрација жели да изводи јефтиније цене, а предузећа рентабилне и често су због тога објекти трпели. Цене су за ова грађења биле ко-

*) Види табеле на следећој страни.

П Р У Г А	Км	Вредност по предрач.	Вредност по понудама предузећа		Вредност по понудама предузећа		ВИШЕ ОД ПРЕДРАЧУНА	ВИШЕ ОД УГОВОРАЧА
			У г о в о р а ч а		К о н к у р е н а т а			
1. Пожаревац-Кучево-Благојев Камен	82	257,551.467	Лозингер и Комп.	264,000.000	+2,51%*			
2. Београд-Папчево	26	79,281.216	Бат ињол	79,503.987	+0,28%			
3. Куршумл.-Приштина	68	214,649.475	"	225,000.000	+4,81%			
4. II колосек Београд-Кнежевац	10	20,464.243	"	20,397,169	-0,33%			
5. Глоговци-Пећ	62	156,629.475	Едмонд Боаје	165,671.860	+5,77%	Јулиус Бергер	240.487.000	+ 53,00% + 45,00
6. Бихаћ-Зрмања	88	275,568.735	Едмонд Боаје	285,814.140	+3,63%	Јулиус Бергер	355,175.000	+ 29,00% + 24,00
7. Велес-Прилеп	86	218,166.050	Европско друштво	228,667,610	+4,82%	Јулиус Бергер	314,362.000	+ 44,00% + 37,50

*) НЗ. — Вишак односно мањак понуде премапредрачуна.

КАРАКТЕРИСТИКА

Цена наших предузећа добијених на лицитацијама и цена страних предузећа добијених погодбом.

В Р С Т А Р А Д О В А	П Р Е Д У З Е Ћ А	
	домаћа	страна
I ЗЕМЉАНИ РАДОВИ		
1) Откопавање ровова I и II категорије	од 11.— Требиње—Ластва до 16,10 Краљево—Рашка II деон.	од 16.— Пожаревац—Кучево до 18.— Бихаћ—Книн и Приштина—Пећ
2) Откопавање усека у I и II категорији	од 11.— Требиње—Билећа до 23.— Београд—Обреновац I д.	од 18.5 Куршумлија—Приштина до 25.— Велес—Прилеп
3) Откопавање усека у III и IV категорији	од 30,50 Прокупље—Плочник до 60.— Београд—Обреновац	од 45.— Велес—Прилеп до 56.— Бихаћ—Книн
4) Додатак за транспорт из усека преко 500 м.	од 1.— Плочник—Куршумлија до 20.— Краљево—Рашка III д.	од 2.— Пожаревац—Кучево и Велес—Прилеп до 2,50 Бихаћ—Книн и Приштина—Пећ
II КОПАЊЕ ТЕМЕЉА		
1) Копање темеља до 2 м. дубине у I и II категорији	од 15.— Бакар—Краљевица до 52.— Крагујевац—Краљево I д.	од 19.— Куршумлија—Приштина до 25.— Бихаћ—Книн и све ост.
2) Копање темеља од 2—4 м. дубине у I и II категорији	од 21.— Рогатец—Крапина до 180.— Крагујевац—Краљево I д.	од 28.— Куршумлија—Приштина до 45.— Пожаревац—Кучево

ВРСТА РАДОВА	ПРЕДУЗЕЋА	
	домаћа	страна
3) Додатак за црпљење воде при копању тем.	од 20.— Бакар—Краљевица до 100.— Београд—Обреновац I и VI деон.	од 50.— Велес—Прилеп до 70.— Пожаревац—Кучево
III ЗИДАРСКИ РАДОВИ		
1) Бетон — прање у темељу	од 200.— Ластва—Билећа до 420.— Београд—Обреновац VI д.	од 350.— Бихаћ—Книн до 400.— Куршумлија—Приштина
2) Додатак за воду приликом бетонирања у темељу	од 18.— Требиње—Ластва до 80.— Краљево—Рашка III д.	од 45.— Куршумлија—Приштина до 60.— Приштина—Пећ, Бихаћ—Книн и Пожаревац—Кучево
3) Зидане ломљеним каменом у темељу	од 200.— Бакар—Краљевица до 440.— Београд—Обреновац VI	од 350.— Бихаћ—Книн до 400.— Раброво—Кучево (560) Пожаревац—Раброво
4) Додатак за воду при зидану ломљен. камена	од 20.— Бакар—Краљевица до 200.— Београд—Обреновац VI	од 45.— Куршумлија—Приштина до 70.— Велес—Прилеп
5) Бетон ван темеља	од 430.— Ластва—Билећа до 550.— Београд—Обреновац VI	од 420.— Приштина—Пећ до 510.— Велес—Прилеп (525) Пожаревац—Раброво
6) Зидане ломљеним каменом ван темеља	од 240.— Ластва—Билећа до 530.— Београд—Обреновац VI	од 400.— Бихаћ—Книн до 420.— Раброво—Кучево (610) Пожаревац—Раброво
7) Зидане полутесаним каменом	од 228.— Требиње—Ластва до 1000.— Битољ—Прилеп	од 800.— Раброво—Кучево Б.—Кн. до 1290.— Велес—Прилеп
8) Покривање пропуста каменним плочама	од 287.— Требиње—Ластва до 2000.— Београд—Обреновац Id	од 800.— Курш.—Приштина и Б.—Кн. до 1120.— Велес—Прилеп
9) Зидане тесаним каменом	од 600.— Рогатец—Крапина до 3000.— Београд—Обреновац I	од 1610.— Куршумлија—Приштина до 2500.— Велес—Прилеп
10) Зидане сводова плочасто дотеран. кам.	од 370.— Бакар—Краљевица до 800.— Краљево—Рашка II и III	од 730.— Куршумлија—Приштина до 800.— Приштина—Пећ
IV ТУНЕЛИ		
1) Пробијање у III категорији	од 80.— Рашка—Кос. Митровица II до 200.— Краљево—Рашка I	од 180.— Пожаревац—Раброво—Куч до 200.— Велес—Прилеп
2) Пробијање у II категорији	од 70.— Бакар—Краљевица до 200.— Краљево—Рашка I	од 180.— Велес—Прилеп до 190.— Куршумлија—Приштина
3) Зидане опораца ломљеним каменом	од 250.— Бакар—Краљевица до 570.— Краљево—Рашка II д.	од 470.— Бихаћ—Книн до 580.— Раброво—Кучево (800) Пожаревац—Раброво
4) Зидане опораца полутесаним каменом	од 450.— Бакар—Краљевица до 1000.— Београд—Обреновац VI	од 740.— Бихаћ—Книн до 800 Велес—Прилеп, Куршумлија—Приштина, Приштина—Пећ

ВРСТА РАДОВА	ПРЕДУЗЕЋА	
	Домаћа	Страна
Свод од полутесаног камена	од 480.— Бакар—Краљевица до 1100.— Београд—Обреновац VI	од 90.— Велес—Прилеп до 1000.— Приштина—Пећ
V ГОРЊИ СТРОЈ		
Полагање колосека	од 70.— Краљево—Рашка I до 155.— Дољевац—Прокупље	од 134,50 Куршумлија—Приштина до 140.— Велес—Прилеп, Пожаревац—Кучево и Куршумлија—Приштина
VI ШИНЕ		
За готово по компензационом уговору са Пољском	2.92 франко граница набавка Генералне дирекције	2.95; 3.00 и 3.10

ПРИМЕДБА: Цене у загради (. .) односе се на деоницу Пожаревац—Раброво, где вредност транспорта игра знатну улогу.

Према овој, господе, види се да су цене нормално рачунате у одређеној висини рентабилите-

та, да немају спекулативан карактер и да су резултат карактера и природе објекта и да не може за упоређење да се узме само једна ставка из предрачуна најповољније и најлакше пруге и да се генерализује и упоређује.

та, да немају спекулативан карактер и да су резултат карактера и природе објекта и да не може за упоређење да се узме само једна ставка из предрачуна најповољније и најлакше пруге и да се генерализује и упоређује.

мисијски утврђене или преко стручног одељења прихваћене, оне су у висини предрачуна и чине један општи план једнога објекта и рачунате су по једном мерилу рентабилитета подједнако. На тај начин изводи се она грана радова, које диктује реална ситуација и чисто технички обзир, јер су са гледишта комерцијалног сви радови исте вредности. Ту нема спекулативних цена изванредно рентабилних и изванредно повољних.

За карактеристику спекулативних цена добијених на лицитацијама домаћих предузећа према утврђеним ценама са страним предузећима, најбоље сведоче цене најважнијих радова, које ћу навести.

Исто тако за илустрацију садањих прилика која се у погледу кредита и општег поверења нису свакако променили сведочи интересантна лицитација у Министарству грађевина за осигурање обале код Белегиша.

„За утврђивање обале Дунава код Белегиша расписане су четири јавне оферталне лицитације у року од 6 месеци, а по финансијским условима, који су израђени у споразуму са Министарством финансија, а који предвиђају да ће се извршени радови почети исплаћивати, пошто буду завршени, и то у годишњим ратама у току 5 година. Предвиђено је да ће се плаћати интерес од 7% на зарађене суме у току рада до дана исплате.

На првој лицитацији није уопште било понуђача, а на другој, трећој и четвртој лицитацији јавила се само једна фирма и то: Јошаница д.д. из Београда, која је тражила за извршење рада суму од 24,584,391 дин. према предрачуној суми од 16,732,057 дин. т.ј. за 7,852,334 дин. или 47,2 више од предрачуноске суме с тим да се исплате изврше не у року од 5 година већ од 3 године.

Цене за извршење појединачних радова рачунате су по нормалним ценама администрације

за објекте, који се дају на лицитацији. Оне су рачунате по вредности радне снаге и материјала у извесним одређеним релацијама, у доба преговора, усвајајући 25% режије, а преговарано је путем било одређених комисија или преко надлежног одељења на бази цена понуђених на лицитацији и цена предрачуноских.

По тим принципима рађен је Панчевачки мост, Панчевачки рит и Земунски мост, вредност по слова преко 500—600 милиона динара.

Уговори за Земунски мост и Панчевачки рит закључени у Министарству грађевина, показују да је то био једини могућан систем по коме су се могли да извршују грађевински објекти, ако се уопште хтело да гради у нашој земљи.

Сви ови послови данас имају несумњиво повољне цене за извесну врсту радова, јер су наднице пале, нарочито у погледу обичног радника, што је зависно од месних прилика. Али општа и техничка режија, коштање новца за радове, није пала, није пала цена потрошног материјала као: цемента, бензина, уља, експлозива, челика, инвентара, који се из иностранства доноси, због пада динара, као и унесена вредност амортизације почетних инвестиција.

Треба водити рачуна о моменту кад су те цене уговорене и кад су те цене са предузећима утврђиване. Предвиђања у погледу промена цена апсолутно су била немогућа, и тешко је у том погледу ма какве елементе уносити, јер до сад таква пракса није постојала.

Услед компликованости елемената који утврђују једну цену, није се могао утврдити начин промена цена, ако се прилике мењају. Јер ако се дозволи промена на ниже, мора се дозволити промена и на више. То би унело несигурност у грађењу и немогућност утврђивања коштања објек-

та и кредита, и низ недогледних спорова шта је и колико појевтињавало и поскупило и колико и како треба цену променити. Јер шта је цена? Оцена извршења радова, она садржи и објективних и субјективних елемената. Али овако узете појединачне цене, не могу се компарисати, јер зависе од месних прилика, од количине радова, од тога, колико је та цена спекулативног карактера од стране предузећа на лицитацији унета.

Све цене скупа чине једну органску целину.

Најлакше је за администрацију радити путем банкарских зајмова, као што је случај са Блером, где се одвоје извесне суме новца за грађење железница, депонују код Народне банке, расписује лицитација и уступе послови најнижем понуђачу. Међутим при данашњој конјектури да ли је то могуће? На тај начин рађен је један велики део пруга у нашој земљи после рата. Најнижи понуђач није и најповољнији, јер зависи од цена главних радова.

Коштање тих пруга по километру и по јединичним ценама претставља вредност објекта. Нико не рачуна у вредност радова, и вредност новца. Вредност и коштање новца је један рачун а коштање радова је други. Коштање новца је условљено сасвим другим елементима, стањем новчане пијаце, кредитом државе, општом ситуацијом политичком и економском као и поверењем света.

А како изгледа ситуација извршених пруга и оних које се граде показује следеће упоређење:

ПРЕГЛЕД КОШТАЊА ПРУГА ПО КИЛОМЕТРУ:

- 1) раније израђених
- 2) сада у раду.*)

Сетимо се раније тешке економске и социјалне ситуације и значаја грађевинских инвестиција. Зло беспослице постоји и код нас, али онс нема ону акутну форму као на западу, али је дужност јавних власти да одговоре опасности непосредно која долази и да патње света сведе на најмању меру. Ми имамо крајева који су зачмали, који су уназађени, који су економски замрли и које из политичких и економских разлога треба што пре везати.

Једна од ефикасних мера су несумњиво и грађевинске инвестиције, које се у целом свету употребљавају као средство за сузбијање беспослице и уношење живота у привредно замрле крајеве. То није питање само саобраћајно, већ и социјално, политичко и национално.

Италија је употребила од рата преко 20 милијарди лира за инвестиције у грађевинске радове. Она је и прошле године одредила велике суме за ове циљеве. Уместо да даје социјалне потпоре незапосленима и да деморалише радничку пијацу, она изводи поједине грађевинске објекте, даје рада незапосленима и од њих ствара један привредно активан друштвени елемент.

Услед нереалних рокова грађења и предузимања у рад објеката по генералном предрачуна давани на лицитацији, држава је долазила до тешких спорова са предузећима, јер није могла на време да пружи елаборате за грађење, нити је у рад дала изстудирани објекте. Због тога имамо тешких ствари код досада изведених пруга.

Какав је резултат из свега овога излагања?

*) Види табеле на следећој страни.

1) Радовима је обезбеђена солидност и квалитет с обзиром да су засноване на солидној трговинској вредности.

2) Добиће се железнички објекти врло рационално изведени, јер су као простудирани дати у извршење.

3) Нема спорова и има се гаранција, да неће радови прећи вредност предрачуна, нити ће бити вишкова радова.

4) Ова ће пруга релативно по километру коштати јефтино, јер спадају у тешке пруге с обзиром на то да су изостављени и елиминисани студијом сви непотребни и скупи радови, и дата најповољнија траса с обзиром на експлоатацију.

Према томе ови су уговори и у погледу финансијском и техничком повољни и претстављају једну несумњиву добит с обзиром на опште тешке прилике.

Оваквим наступом г. Станић, гађајући мене лично, ударио је у много осетљивије место. Ми политички људи на положајима истакнутим угуђени смо да радимо и да се трошимо у служби преданој Краљу и Отаџбини.

Овим је поступком тешка увреда нанесена мени и имену моме.

Али господин Станић својим говором је погодио онај елитни део наших инжењера у управи за грађење државних железница и саму институцију, преко које су милијарде послова извршени и хиљаде километара пруга изграђени, а који су сарађивали на овим пословима. Он је тиме несвесно гађао нашу администрацију, углед и престиж земље у којој се и овакве ствари могу да одигравају какве је износио, гађао нашу грађевинску политику у моменту њене стварне активности. Погађа најзад и она страна предузећа, а међу њима има бар која су солидна и који су у овој периоди општег неповерења и поколебаности дошли у ову земљу да пласирају своје капитале, што имају вере у њу, у њене законе и њене институције.

Ја сам петогодишњи Министар и о мени треба да је већ формирано у јавности одређено гледиште.

Никога нисам овластио ни свог рођака ни свог пријатеља да тргује мојим именом и мојим положајем.

На својим прстима немам блата, нити ме штогод на савести притискује.

Одбијајући напад који ми је учињен, ја сам био у уверењу да радим добро и да радим један користан посао за земљу!

Молим да примите буџет. (Одобравање и плескање).

Претседник др. Коста Кумануди: Дајем, господо, 10 минута одмора.

(После прекида)

Претседник др. Коста Кумануди: Настављамо седницу. Има реч г. Миливоје Исаковић.

Миливоје Ђ. Исаковић: Господо народни посланици, да би се такорећи, очигледно осетио значај поште, телеграфа, телефона и радиотелефоније и значај величине и делатности посла који врше поштански, телеграфски, телефонски органи; треба за часак у мислима бацити се у оно доба, када ових установа није било.

Поштанско - телеграфско - телефонска струка својом делатношћу универзална је својина целокупног човечанства и спаја све народе, све држа-

П Р Е Г Л Е Д

КОШТАЊЕ ЈЕДНОГ КИЛОМЕТРА СА ГОРЊИМ СТРОЈЕМ ДО САДА ИЗРАЂЕНИХ ПРУГА

П Р У Г Е	Површена год.	Дужина км.	К о ш т а њ е			К о ш т а њ е		П Р И М Е Д Б А
			По лиценцији Динара	По кон. обрачуну Динара	Вишак одн. мањак	УКУПНО са експропријациом и гвозд. колосечним материјалом	По 1 км пруге са горњим стројем	
I. Тешке пруге								
1. Бакар-Бакар пристаниште	1931	10,8	20,985.992,50	23,144.090,58	+11,0%	30,644.523,08	око 3,000.000.—	* У овој суми не налази се 11 мил. динара по пресуди избр. суда за »Копанник«
2. Краљево-Рашка-К. Митров.	1931	33,7	343.539.324,83	411,219.066,09	+19,5	461,029.771,02*	„ 3,450.000.—	
II. Средње тешке								
3. Тител-Орловат са мостом	1927	27,5	47,235.845.—	70,415.984,22	+49,5%	79,882.925,51*	„ 2,900.000.—	* У овој суми је и око 8 милиона дин. по пресуди избраног суда
4. Крагујевац-Краљево	1929	55	97,801.643,50	117,883.471,40	+20,6%	144,463.551,90	„ 2,600.000.—	
5. Рогатец—Крапина	1930	14,2	24,154.936.—	25,182.939,60	+ 4,5	30,966.620,07	„ 2,180.000.—	
III. Лаке пруге								
6. Дољевац-Прокупље	1926	27	21,249.914.—	20,755.988,10	2,3%	30,783.163.—	„ 1,400.000.—	* У овој суми не налази се 30 милиона дин. по пресуди избр. суда.
7. Прокупље-Курушумлија	1930	32,1	39,385.391.—	38,804.685,32	- 1,5%	53,900.711,75	„ 1,700.000.—	
8. Битољ-Прилеп	1930	45	39,729.330.—	40,990.955,77	+ 3,2%	57,204.050,67	„ 1,250.000.—	
			6) У з а н е 0,76					
1. Увац-Прибој	1928	4,9	8,435.700.—	10,798.588,15	+28,5%	12,795.955,85	„ 2,400.000.—	* У овој суми не налази се 30 милиона дин. по пресуди избр. суда. Државна режија 27,312.304,70
2. Београд-Обреновац са теретном станицом	1931	43,1	72,193.153.—	82,197.880,81	+14,%	97,559.898,93	„ 2,250.000.—	
3. Ужиче-Шарган-Вардиште	1925	56,3	82,655.535.—	211,364.000.—	+15,6%	232,278.214,—*	„ 4,150.000.—	
4. Раштеллица-Брадина са тунелом	1931	7,9	41,709.910.—	43,587.834,14	+ 4,5%	73,281.177,19	„ 9,300.000.—	

ПРЕГЛЕД

Коштања једног километра нових пруга по закљученим уговорима са Батињолом, Европским Друштвом и Лозингером

ПРЕДУЗЕЋЕ	ПРУГА	Дужина км	Вредност пруге Динара	Коштање по 1 км. пруге	ПРИМЕДБА
„Батињол“	Куршумлија — Приштина	68,0	225,000.000.—	3,300.000.—	Уговор о финансирању са Хипотекарном банком.
„	Београд—Панчево	26,0	82,000.000.—	3,150.000.—	
„	Београд—Ресник	14,00	43,000.000.—	3,070.000.—	
„Батињол“	Приштина—Пећ	62,00	165,671.860.—	2,670.000.—	Уговор закључен са Боајеом пренет на Батињол.
„	Бихаћ—Книн	112,00	325,000.000.—	2,900.000.—	
Европско Друштво	Велес—Прилеп	86,00	228,669.610.—	2,660.000.—	Уговор закључен са „Европским друштвом“
Лозингер и Комп.	Пожаревац — Кучево	82,50	264,000.000.—	3,200.000.—	Уговор закључен са „Оријент - Конструктом“ пренесен на Лозингера.
	УКУПНО;	450,50	1.333,339.470.—		

Средње коштање Динара: 2,960.000.— по једном дужном километру пруге.

Из овога се да закључити да ли километарски фондови пруге нису скупе од досад изведених пруга од домаћих предузећа по општем обрачуна без спорова. А међутим ове пруге спадају у ред тешких пруга — по природи својој.

ве, све континенте; помоћу ње народи се посматрају, упознају, приближују, такмиче и унапређују. Не постоји појединац који се није користио благодетима установа ове струке, па ипак, врло је мало њих, који поуздано знају, са каквим се тешкоћама боре службеници ове струке, да интересе и појединца и целине сачувају и обезбеде и, струку и службу одрже на достојној висини. Ми смо готово несношљиви, кад нам неко писмо залута, или, кад се погрешно откуца телеграм, или најчешће, кад везу не добијемо онога момента, кад тражимо, а и не слутимо, колико стотине хиљада других све то добијају најтачније и на време; не слутимо под каквим се притиском броја и брзине отправља служба ове струке; не слутимо, како се и за најмању ситницу строго кажњава, унапређење ускраћује, грешка доплаћује и колико љубави, снаге, живаца и материјалних жртава поднесу на својим плећима робови своје дужности, ситни мали безимени поштанско-телеграфско-телефонски службеници. Приходи које органи ове струке пружају држави, најбржи су, најзгоднији, а готово и највећи.

Било је времена кад се на ове установе и њихов значај гледало правилно. То је било онда, кад је основано засебно Министарство пошта и телеграфа. Први атак на ове установе и на ову струку учињен је 1921 године у жилавој борби око тога, 31 марта 1929 године, нестало је Министарства пошта и спојено са Министарством грађевина. То је имало фаталних последица по ову струку, што су и надлежни увидели, па су ову струку, као саобраћајну, придодали Министарству саобраћаја. Накалост, положај ове струке и у овом Министарству

остао је неуређен, нејасан, неодређен све до доношења Уредбе од пре неколико дана. И ако је ово корак напред, Уредба је непотпуна, јер је неодређено питање правилне поделе администрације и рада у поштанско-телеграфско-телефонској управи, јер је питање радног особља и даље недирнуто, нарочито у поређењу како је то учињено са железничарима иза којих поштари, ни по послу, ни по значају рада, ни по одговорности, ни мало не изостају. Кад човек чита ову Уредбу, има утисак да она ванредно добро спасава положаје у поштанско-телеграфско-телефонској управи, а положај службеника по станицама ако баш не погоршава, оставља онакав какав је био, запостављен, неодређен, замагљен па чак и несигуран. Дакле, као свако дело људскога ума, има својих недостатака. Срећом Уредба није Јеванђеље. У примени убрзо видеће се, шта недостаје, а ја не сумњам да ће добре воље бити довољно, да се то исправи и да се то допуни. Да ова струка не би као до сада била запостављена, кад се већ неће самостално Министарство, онда нека се изврши реорганизација таква, као што је организована Генерална дирекција државних железница.

Процедура око регулисања пензија и сувише је дуга, те је службеник са породицом осуђен да глатује или да се задужује уз зеленашке камате. Због тога би требало одобрити, да се исте до регулисања издају из сретстава дирекција.

Законско право годишњег одмора код већег дела пошта средњег и мањег реда, мртво је слово на хартији.

Исто тако право званичника и служитеља на одећу и обућу није правовремено и није у потпу-

ној мери. Није редак случај да се зимско одело до- бије у лето, а летње у зиму. Рок трајања је тако дуг да ови људи, да би били одевени, морају да се задужују и да плаћају зеленашке камате.

Велики број званичника стекао је право за у- напређење у звања чиновничког приправника и грех је, што се ови људи обилазе, а други, са истим квалификацијама, примају и постављају као чиновнички приправници.

Шта и како службеници ове струке раде, ви- деће се из следећег: На сваког службеника ове струке, без обзира да ли је вршио управну, рачун- ску или манипулативну службу, падало је просе- чно годишње и то:

	1924	1925	1926	1927	1928
Рад јединица	20.644	23.949	32.928	35.162	41.785
Приход у дин.	38.184	41.282	37.215	38.969	42.515
Лични расходи	20.033	18.726	19.730	17.911	17.619
	1929	1930	1931	1932	
Рад јединица	44.785	45.761	51.983	52.386	
Приход у дин.	43.050	43.150	43.813	43.521	
Лични расходи	16.473	18.783	21.144	20.050	

Ови бројеви више него очигледно показују да су органи ове струке преоптерећени, да је сва- ки много више приходовао држави него је исту коштао и, најзад, још нешто што је најважније, да у овој струци не може бити ни речи о каквом ре- дуцирању, јер ова струка, упоређена са 1923 данас има читавих 393 службеника мање, него је имала кад су послови били мањи.

Тежак је материјални положај органа ове стру- ке, јер напоран рад разрива њихов организам и код њих је потреба лечења и трошкови скопчани са овим много већим, него код других. Они сва- кодневно радећи огромно и под притиском публи- ке имају осетне и велике губитке. Често пута пла- ћају судске и парничне трошкове скопчане са служ- беним радом, због тога су наши пошташи преза- дужени. Они дугују 25,000.000 динара или 17% це- локупних својих принадлежности. Како њихов жи- вот изгледа, видеће се из овога:

Сваки поштанско - телеграфско - телефонски службеник плаћа просечно и то:

1 дуговање	17%
2 станарина	33%
3 порез	5%
4 пенз. фонд	5%
Свега	60%

Из овога се види да за потребе: хране, боле- сти, школовања, остаје свега 40%. Може ли се од тога живети, може ли се с тим опстати?

Ако већ држава сама није у могућности да по- бољша стање ових радиша, има нешто што она може и што је њена дужност, а то је, да закон- ским путем обезбеди достојну помоћ и јефтин кре- дит. Ово се мора учинити.

Туберкулоза коси особље поштанске, теле- графске и телефонске струке. Шесдесет од сто службеника ове струке болује сваке године. Шта смо ми учинили да у овом погледу помогнемо о- собље ове струке? Бугарска има здравствени фонд који из државних сретстава издржава и који је лане имао 20,000.000 лева и три велика модерно

уређена санаториума са укупно 320 кревета. А ми?

Поштанска штедионица има реч, јер је особ- ље ове струке њен најмногобројнији, највредни- ји, најсавеснији бесплатан сарадник. Не учини ли ово Поштанска штедионица, потврдиће се оно, да онај ко највише вуче, најређе добија зоб.

Министарство ми није одговорило и ја поно- ва питам:

а) Шта је са процентом добивеним од прода- је новина на Солунском фронту намењено фонду за издржавање сирочади у рату изгинулих и по- мрлих поштанско-телеграфско-телефонских служ- беника, који је онда износио 22.000.— динара? б) где се налази? в) колика је та сума сада? г) за- што се не предаје садашњем поштанско-телеграф- ско-телефонском удружењу, да би могло успешно делати у духу својих правила?

Поштански приходи расли су до 1930 године. Тад је дошло повишење тарифе, које се није ое- вртало на ослабљену моћ плаћања, па су због то- га приходи ове струке опали и то 1931 са неких 12% а у 1932 за око 5%. Због превисоких телефон- ских такса, које не одговарају времену, многи су отказали држање телефона, а многи га врло штед- љиво употребљавају. Ово важи нарочито за уну- трашњост, те налазим да таксе у питању треба о- вako преуредити.

Категорија В. садашњег правилника за на- плату телефонских такса поделити овако:

У местима са 50—100 претплатника
Претплатници 1....1400.—; 2....1200.—; 3....
900.—; 4....700.—; 5....400.—; 6....250.—; 7....
100.—.

Инсталације 1 и 2..800.—; 3 и 4..600.—; 5..
500.—; 6..400.—; 7..200.—.

У местима са 100—250 претплатника и 250 до 400 претплатника повећати са 200.— динара го- дишње по групи и категорији.

Исто ово важи и за инсталацију.

Таксе за разговоре смањити како следи: I зо- на 3.— динара, II зона 7.50 динара, III зона 9.— ди- нара, IV зона 15.— динара, V зона 18.— динара, VI зона 24.— динара за јединицу времена од 3 ми- нута а за сваки даљи минут по 1/3 таксе по једи- нице дотичне зоне.

Затим у локалима радњама до којих већ по- стоји телефонска линија неког бившег претплат- ника, не би требало наплаћивати целу инсталаци- ону таксу, већ само извесну таксу за унутарњу инсталацију и укупчање апарата која да не буду већа од 300—400.— динара за трговине и хотеле, а за остале сразмерно групи и категорији.

На овај начин постићи ће се већи ефекат, јер ће многи бивши претплатници понова затражити инсталацију и укупчање, а кад се укупча природ- но је да ће се истим и служити и то чешће виде- ћи да су и таксе за разговоре смањене, те ће се тако и приходи опет повећати од ове године.

Да проговорим још о једној установи, која и данас пажњу и нашу хвалу заслужује у пључој мери. То је Поштанска штедионица. Ја не кријем да се делатности ове установе дивим. Тачност, кв- ланитност, опрезност, тако потребне данас, главне су карактеристике ове установе. Донекле конста- тован конзерватизам, манифестован у делатности ове установе, показао се потпуно на своме ме- сту и Поштанска штедионица може се поносити, што је тако поступила и што ни једну авантуру

није покушала. Пет стотина милиона динара готовине у касама можда би за друге прилике било много, али за данашње време, они су доказ сјајне обазривости, које — камо среће да је било у другим установама.

И у Финансијском одбору и у Скупштини и у Сенату, пред свим тим форумима прошле године, највише је и с правом била нападана Дирекција Речне Пловидбе, па баш с тога хоћу данас да проговорим коју и о тој установи.

У свима прошлогодишњим критикама указивало се на то, да је све зло у Дирекцији Речне Пловидбе долазило услед тога, што су на положаје директора Речне Пловидбе долазили машински железнички инжењери, који нису били стручњаци за бродарство и са којима су склапани нарочити уговори на три године, тако да их је било немогуће раскидати и поред њиховог неуспешног рада.

Буџети Речне Пловидбе, које су такви нестручни директори састављали, били су без икаквог критеријума и нереални. Примера ради наводим, да су до ове године буџети расхода Речне Пловидбе износили просечно 118,600.000.— дин, док су се са пловним парком једва могли постизати просечни годишњи приходи од 113.400.000.— динара. Отуда је Речна Пловидба и морала запасти у велике дефиците, уместо да је бар приходима покрила своје расходе, кад већ није било ни способности ни умешности, да се постигне вишак прихода над расходима.

У тим годинама дирекција Речне Пловидбе није у опште имала никакву финансијску политику, а у вези са тим ни добру комерцијалну, саобраћајну и техничку политику.

Комерцијална служба била је наопака, јер се састојала у сталном тарифском рату са националним бродарствима и националним железницама, као и у претераном спуштању тарифа тако, да су поједини транспорти били на сопствену штету.

Саобраћајна служба састојала се у сталном редвирању бродарских линија и укидању агенција и постаја, док су потребе народа и прилике захтевале обратан рад.

Техничка служба трошила је силне милионе на оправке бродова, а ни један од њих није био успостављен за саобраћај.

Услед таквог наопаког рада наше чувено бродарско особље није имало веру у управу дирекције — нарочито када није могло добијати плату на време, те је губило дотадању вољу за рад и дисциплину. Као последице тога дошле су и две тешке хаварије наших бродова, каквих скоро није било на Дунаву.

Услед свега тога наша Државна Речна Пловидба све је више губила угледа и кредита и у земљи и у иностранству.

Међутим, када је почетком маја прошле године био истекао уговор последњем уговорном директору Речне Пловидбе, напуштена је дотадања пракса постављања уговорних директора, па је Државна Речна пловидба поведена новим путевима рада и напретка, тако да су за кратко време постигнути невероватно велики успеси и углед.

Пре свега правилно су схваћене жеље и потребе народа, као и захтеви трговине и промета и доба ове опште кризе, те је на време заведен разгранат, чест, брз, јевтин и уредан саобраћај тако,

да је тиме у овим тешким временима веома много коришћено и свом пословном свету и самом народу.

Даље, наша национална речна бродарства удружена су у заједнице и тако сачувана од кризе и пропасти, пошто су тиме искључене међусобне конкуренције и постигнуте рационализације у раду и пословима.

Упоредо са тим правилно су схваћени проблеми трговине и бродарства на међународном Дунаву, па је најпре осигурана сарадња са бродарствима држава Мале антанте на Дунаву, а овим и споразум са свима осталим дунавским бродарствима.

Поред тога постављене су здраве основе за сарадњу наших речних бродарстава са нашим поморским бродарствима и са нашим железницама.

Овако ретке велике идеје и успеси повратили су брзо углед и кредит нашој Државној Речној пловидби и у земљи и у иностранству, те је Речна пловидба почела добијати све више нових послова тако, да је она крајем прошле године показала знатан чист приход, ма да је и та година у погледу бродарских послова била исто тако катастрофална, као и 1932 година.

Оваквим радом повраћени су воља и пожртвовање код бродарског особља, те она сада ради и дању и ноћу, тако да Речна пловидба има најбржу службу на Дунаву, те у томе лежи тајна њеног успеха.

Нарочити успех показан је у овом предлогу буџета Речне Пловидбе за 1934/35 годину. Цео предлог буџета базира на вероватном просечном пословању и приходу од 92,500.000 динара. Ако се пажљиво проуче све партије и позиције овог буџета, увидеће се одмах, да је исти тако еластичан, да се у случају јачања послова може повећавати, а у случају подбацивања послова може смањивати, тако да увек остане у равнотежи.

Али у исто време из детаљне анализе овог буџета осећа се, да Државна Речна Пловидба не само што нема у опште потребног обртног капитала за рад, већ да напротив има дугова услед дефицита из ранијих година.

Обзиром на све ове постигнуте успехе у овој години, као и с обзиром на то, да слобода наше трговине захтева потпуно здраво и способно речно бродарство, молим господина Министра саобраћаја, да што хитније, у општем државном и националном интересу, изврши потпуно санирање финансијског стања Државне Речне Пловидбе, и то путем зајма код Државне Хипотекарне банке или, најбоље, код Поштанске штедионице.

Кад је већ реч о бродарству, онда да проговорим коју и о бродарској радионици у Подрињској Митровици. Она је таква и тако уређена, у њој се тако значајно и успешно ради, да заслужује општу хвалу. На Дирекцији Речне Пловидбе је, да ову радионицу, солидно, добро организовано и добро вођену искористи у пуној мери, прво, јер ће пословима и оправкама бити задовољнија, него ма где на другом месту, а друго, јер ће нашем домаћем раднику, родољубивом и конструктивном, пружити посла. Апелујем на увиђавност надлежних. (Одобравање и плескање).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. Алојзиј Павлич.

Alojzij Pavlič: Gospodo narodni poslanici! Mini-

nistri stručnjaci izneli su svoj ekspoz: jedan sadašnji a drugi koji je bio više puta Ministar saobraćaja. Neću se upuštati u izgradnju pruga novih željeznica, još manje u ugovore društva Batinjol i druge grupe bankara, pošto nisam bankar, ekonomista, nisam inženjer stručnjak. To prepuštam g. Andri Staniću i našem drugu g. Misirliću. Već smatram za potrebno da govorim kao željezničarski sin, kao radnički sin i iznesem sve ono što traže željezničari, penzioneri, te transportno osoblje. Neću se upuštati u detalje, neću kritikovati ekspoz g. Ministra saobraćaja. No danas posle ekspoz g. Ministra saobraćaja mogu da izjavim kao mladi poslanik, da je uzrok čitave diskusije između g. Andre Stanića i g. Radivojevića što naše zakonodavstva nije na mestu. Radi se kod donošenja zakona na brzu ruku i time je data mogućnost zloupotrebama. Zato ja apeliram na Narodno predstavništvo i na Kraljevsku vladu, kad donose zakone, neka budu jasni, bistri, tačni, tako da se svaka zloupotreba spreči, i da se jedan čestit čovek, koji se nalazi na visokom položaju, kao što je g. Ministar saobraćaja, ne može da okrivni. Zakoni ne smeju da su labirinti. U labirintu — o nepreciznim zakonima svako može da se snade i uvek se nade kapija kroz koju može da se svako i svašta proturi i da se vrši zloupotreba.

Kad je Ministar prosvete g. Kojić reducirao godine 1932 najbolje profesore i direktore u našim gimnazijama, tražio sam oktobra te godine njegovu demisiju i čitava skupština je pljeskala. Njegova je demisija uvažena. Ja sam bio slobodan i izneo aferu Kamile Theimer. Izneo sam ko je kriv za preranu smrt g. dr. Kreka, oca slovenačkog naroda. Izneo sam da su i punktacije falsifikat. Ja hoću i danas da budem objektivan i pravedan, osobito kad kritikujem rad Ministarstva saobraćaja.

Prvo što mogu da podvučem jeste, da je g. Ministar saobraćaja tu pred narodnim predstavništvom priznao da gornji stroj na našim željeznicama nije na visini. Drugo, da rečna plovidba nije na visini i da je za obalu našeg divnog Jadranskog Mora premalo učinjeno. Kazao je osim toga da je u našem narodnom Predstavništvu u Finansijskom zakonu godine 1932 bilo predloženo rešenje Ministarskog saveta pod Br. toliko i toliko i da se Narodnom predstavništvu ne kazuje kakva je osobina i sadržina ovakvih rešenja. I sada dolazi jedan ovakav amandman i jedno ovakvo rešenje na koje ja mogu da kažem da je protivzakonito u pitanju eksproprijacije biskupskog imanja u Gornjem Gradu. Ja apelujem na narodne poslanike, da pitaju g. Ministra finansija, kakva su rešenja Ministarskog saveta da bi znali i da prema svojoj savesti odgovaraju zato što su glasali. Ako ne znam kakva je sadržina rešenja, ja ne mogu glasati za njega pa ma bilo rešenje Ministarskog saveta. Je li rešenje pravilno, je li u saglasnosti sa saveću ili nije: to je dužnost svakog građanina, to je dužnost svakog hrišćanina, to je dužnost osobito svakog poslanika da zna, kad treba da glasa. Zameram gospodinu Ministru saobraćaja što je u svom ekspozu jako bio stručan, tehnički na visini. Kritiku prepuštam stručnjacima. Ništa nije kazao naš g. Ministar saobraćaja o transportnom osoblju, ništa o našim radnicima na pruzi, ništa o našim činovnicima, ništa o našim mornarima. Ništa ili nedovoljno je objasnio, zašto su ugovori bili sklopljeni sa ovim francuskim preduzećima?! Ja znam da se u tim preduzećima nalaze članovi »ilegalnih organizacija«.

Gospodo poslanici, pitanje besposlice kod nas

postoji. Postoji i pitanje saobraćajnog osoblja, i stanje u kojem se radnici na pruzi nalaze, a koje je tako teško, da niko više ne može da izdrži. Gospodo poslanici, naši radnici, naši dobri i savesni željezničari sve vreme posle oslobođenja, čekali su i čekaju još danas, na uređenje radničkog pitanja. Godine i godine su prolazile, uvek se je samo u Narodnoj skupštini obećavalo, neka se željezničari strpe i biće njihovo radničko pitanje rešeno, kad bude država konsolidovana i sredena. Privremeni Pravilnik iz godine 1920, Pravilnik iz godine 1928 i godine 1930 i 1933 nikako nisu poboljšali stanje naših radnika, svoje prinadležnosti, svoja penziona osiguranja, tim pravilnicima radnici su izgubili. Izgubili su mnoga prava, koja su imali u austrougarskoj državi. Gospodo narodni poslanici kakav je danas položaj transportnog osoblja? Na papiru naši radnici imaju zagarantovana zakonska prava, imaju odsustva, radničke poverenike, automatsko napredovanje, osiguranje za starost, bolesnički fond i mnogo drugih uredaba i šta im koristi, gospodo moja, kada su ovi paragrafi na hartiji? Od hartije ne može niko da živi, niko ne može da bude obezbeden za starost! Svaki onaj koji poznaje novčane prilike naših radnika, mora da bude zaprepaščen, kakve mizerne plate imaju naši radnici, kako se istovremeno povećavaju porezi i različite dažbine koje mora plaćati radnik, mali čovek, tako da se nalazi na ivici propasti. Za ilustraciju kakve plate primaju radnici po Pravilniku, navodim ovo: radnik prima platu 19.80, profesionalista 23.40, a zaposleni su u mesecu samo 20 dana, tako da radnik, koji je namešten jednu godinu, prima mesečnu platu 380.— dinara; ako je namešten 8 godina, 438 dinara; ako je zaposlen 35 godina 664. dinara.

Profesionalista za 8 godina službe prima 575 dinara mesečno, za 35 godina službe 825 dinara. Poznati su mi slučajevi gde je radnik bio po 15 dana na besplatnom odsustvu i da su bili porezi za bolničku blagovinu, provizijski fond i porez jednaki, dok prinadležnosti za polovinu manje. Gospodo narodni poslanici, gde je ta socijalna pravda, gde je tu briga za naše čestite železničare?! Kako da naš g. Ministar saobraćaja nije ništa preduzeo, da se to nesnosno stanje ispravi?! Naš radnik zbog takvog stanja propada fizički, propada psihički, i hiljade i hiljade željezničarskih porodica nalaz se u očajnom stanju. Radnička deca osuđena su na smrt, na glad, na bedu, koja ih u najnežnije doba tera na ulicu, da prose za milostinju i da su spremna da na ulicu sebe prodaju: Parlament i Senat, to jest Narodno predstavništvo, imaju dužnost, da skrenu pažnju Kraljevskoj vladi, da se po tome pitanju nešto učini, i da se potrebni krediti angažuju, da se isprave loše pruge, da ne dođe do katastrofe.

Slušajte, gospodo narodni poslanici, šta se desilo blizu stanice Hrastnik, baš na onaj nesrećni dan, kad je Agencija Avala donela jedan demant, jedan falsifikat. Orijent ekspres, vozio je brzinom od 60 km. Tačno u 6,52 časa prolazio je preko signala ispred stanice Hrastnik i iza stanice 100 metara ispao je iz koloseka i vozio je 100 metara preko trulih i pokvarenih pragova, i ništa se nije desilo. Kad je Orijent ekspres došao na skretnicu, skretnica baci kola opet natrag i voz ide 12 kilometara i ništa se nije desilo. Konduktar i gospoda, koja suse nalazila u Orijent ekspresu ništa nisu primetili. Ovde se obistinilo ono: »Bog čuva Jugoslaviju«, kao što piše na našem novcu.

Baš u onome trenutku i na onome kraju, gde je

orijent ekspres iskočio iz šina, došlo bi do strašne katastrofe kao što je bila ona u Francuskoj. Ali, eto Bog čuva Jugoslaviju! (Pljesak). I kad Bog ne bi čuvao Jugoslaviju, došlo bi sigurno do katastrofe, jer po voznom redu trebao je da se sretne sa putničkim vozom, a ubrzani teretni voz odmah je išao za orijent ekspresom. I šta se dešava? Savesni preglednik pruge vidi da je kolosek pokvaren, ide odmah saobraćajnom činovniku i javlja mu. A šta mislite da je dalje bilo? Ovaj činovnik odmah telefonira na vozovnu stanicu i naređuje da se zaustavi ubrzani teretni voz koji je za njim vozio. Telefonira stanici Sava da se zaustavi orijent ekspres i tako nije došlo do katastrofe. Ja apeliram na Gospodina Ministra saobraćaja u onom smislu, u kome sam prošle godine na ovome mestu izneo i to na sastanku od 18 marta, na 42. redovnom sastanku, na strani 104., red 45., gde sam kazao: »Ova pruga nalazi se u vrlo lošem stanju tako da postoji opasnost za putnike. Ova je pruga internacionalna i žalosno bi bilo ako bi se na toj pruži desila kakva nesreća.« Prošle godine sam to kazao poštovanom Gospodinu Ministru saobraćaja pa i sada kažem, kad ne bi Bog čuvao Jugoslaviju, došlo bi do katastrofe i kroz našu zemlju ne bi više prolazio ekspres. Zato sam tražio da se još prošle godine ta pruga ispravi, a tražio sam i to, da Kraljevska vlada i gospodin Ministar saobraćaja nagrade i pohvale rad preglednika pruge i da nagrade rad savesnog činovnika Adama Cirila, koji je zaustavio teretni voz i orijent ekspres, i tako sprečio veliku nesreću. Šta bi bilo, ako bi se vozila Visoka ličnost tim ekspresom i da dođe katastrofa? Ta sprečena nesreća je dokaz, da treba izvršiti odmah ispravku pruge Zidani Most—Ljubljana. Zato molim da vi iz vladine većine, koji će te glasati za Ministarstvo saobraćaja glasate za ovaj proračun da ne bi došlo do velikog defekta i katastrofe, a to neće biti, ako se pruga popravi i pragovi izmene.

Kada sam ovo izneo o socijalnom položaju našega radnika osobito na drugama, tražim od Gospodina Ministra saobraćaja da se malo pozabavi sa pitanjem penzija personala transportnog osoblja. Uredbom od god. 1927 jula 27 izvršeno je prevodenje krunskih penzija starih penzionera, relacijom jedna kruna jedan dinar. Ovom prilikom nisu se prevele i krunske rente, koje su primali željezničari potvrđeni u službi. Tako onaj, koji je primao god. 1910 rentu u iznosu 212 zlatnih kruna, prima danas samo 53 dinara. A kako može da živi čitav mesec dana sa 53 dinara, osobito ako ima staru i bolesnu ženu i ako je nesposoban za rad. Stoga tražim da se odmah sprovedu krunske rente na dinarsku vrednost.

Isto tako tražim da se pitanje penzija železničara južnih železnica ili Podunavsko-dravsko-savsko i Jadransko društva uredi. Ja ovde hoću da optužim jednoga činovnika i to Slovenca iz Ministarstva saobraćaja, koji je kriv da se ovo pitanje nije pokrenulo i da ono ne dobija povoljno rešenje. (Glasovi: Ko je taj?) Taj gospodin neće da izračuna penzije ovih željezničara te neće ništa da učini za naše gladne siromašne penzionere. To pitanje penzija te anuiteta D. D. S. J. društva treba urediti tako, kako je to uređeno u Čehoslovačkoj republici, Austriji i Italiji. (Glasovi: Ko je to?). To je, gospodo, gospodin dr. Kovčić referent Ministarstva saobraćaja. Isto tako tražim da se izvrši isplata prinadležnosti (razlika iz godine 1923) željezničarima Rudarske direkcije kojima duguje Ministarstvo još 8 miliona dinara. U

Željezničkoj direkciji u Zagrebu isplaćene su prinadležnosti u celini i ja blagodarim g. Ministru saobraćaja što je željezničarima Ljubljanske direkcije isplatio 10% ove godine. Tražim kao zastupnik željezničara da se izvrši isplata još i ostalih 90% svima naročito s obzirom na ovo teško vreme.

Ministar unutrašnjih poslova g. Lazić dobro radi i ja sam već rekao da za vreme opštinskih izbora u mom srezu nije bilo terora, sem na stanici Zidani Most.

Naime Ljubljanska željeznička direkcija izdala je raspis u kome se kaže da treba da željezničari glasaju svi za Jugoslovensku nacionalnu stranku jer u protivnom slučaju snosiće sve zakonske posledice, te kazne. Protestujem protiv toga da se nekoji poslanici zaborave tako daleko da agituju, da je Jugoslovenska nacionalna stranka jedino državna partija, jer može se desiti sutra da dođe na vlast Jugoslovenska narodna stranka ili čak nova partija »Mlada garda malog čoveka«, ako joj bude dozvoljeno. (Buran smeh).

Na kraju izneću još neke konkretne predloge. Pošto sam Jugosloven, tražim od g. Ministra saobraćaja, koga poštujem, i koga ne kritikujem kao biv. ministar Andra Stanić, da on kao Jugosloven i pristaša Jugoslovenske ideje, iako su prilike teške ne pravi pruge samo u južnim krajevima naše zemlje, već i u hrvatskim krajevima n. pr. od Koprivnice do Ludbrega. Zatim trebamo pruge u Crnoj Gori od Peći do Cetinja, zatim u Slovenačkoj od Kočevja do Srpskih Moravica te Šent-Jang, Sevnica.

Tražim da se vrate željezničarima legitimacije za režijske karte i to penzionerima, kako im po zakonu pripada.

Ja sam izneo kako sam mislio da će biti dobro u prilog naših željezničara, u prilog poboljšanja njihovih prinadležnosti, te molim g. Ministra saobraćaja da ove moje sugestije primi. (Odobrovanje na levice)

Potpredsednik dr. Avdo Hasanbegović: Ima reč g. Ferdo Šega.

Ferdo Šega: Gospodo narodni poslanici, ja sam već juče kod Ministarstva građevina konstatovao, a moram sa žalošću i sada konstatovati da su naši sjeverni krajevi jako zapostavljeni, a zapostavljeni su ne samo kod ova dva, nego i kod svih drugih ministarstava.

Mi, gospodo, u ovom proračunu imamo 200 miliona za razne građevine, a ovo ministarstvo ipak nije našlo za shodno da uvrsti u budžet neke vrlo važne građevine, koje su neophodno potrebne. Stoga mi je dužnost upozoriti na nedostatke u našem saobraćaju kao i na izgradnju nekih važnih i neodgodivih objekata.

To je u prvom redu Savski most kod Zagreba. Ja sam već prošle i prethodne godine potpuno dokazao da taj most više nikako ne odgovara današnjoj potrebi tako povišenoga saobraćaja, dapače je predvidljiva pogibelj, da bi jednoga dana mogao potpuno zatajiti, što bi bilo svakako od nedoglednih posledica i bio bi jedan pravi evropski skandal. Ovaj je most sagrađen još pre 70 godina, i razne stručne komisije utvrdile su i dokazale da je u slabom stanju. Istina, on se popravlja i uzdržava, ali tu se može malo pomoći.

Predvidljiva proračunska svota za taj most iznaša oko 30 miliona dinara. Od ove svote ide za zemljoradnje nekih 5,550.000 dinara koje bi se mogle

izvesti prema uredbi o javnim radovima. — Proračun za temelje, stubove i mosne glave iznosi 6,450.000 dinara. Ova svota bi se mogla namaknuti ili posebnim zajmom ili pak, što sam potpuno uveren, našao bi se ipak koji poduzetnik (Ne mora to biti Batinjol ili neki drugi Batinjolić), koji bi taj posao izveo uz višegodišnju otplatu.

Najvažnije jeste ovde željezna konstrukcija koja iznaša nekih 18 miliona dinara. Nu pozitivno znadem da se mnoge inostrane velike teške industrije zanimaju za naše željezne rudače, koje mi posjedujemo u izvršnim kakvoćama i velikim količinama. Ove industrije nude svoje željezne proizvode u ime kompenzacije za potrebne rudače. Na takav način mi bi mogli doći najlakše do potrebne konstrukcije za taj naš bezodvlačno neodgovorno potrebni željeznički most.

Isto tako, gospodo, za razvitak grada Zagreba potrebna je još jedna izgradnja željezničkog podvožnjaka na Savskoj cesti.

O toj gradnji već se pregovara nekoliko godina, ali nažalost ne ide se nikako dostatno u susret potrebama Zagreba.

Država se obvezala da će u tu svrhu doprineti 2 miliona dinara, dok bi potrebni ostatak od 1,400.000 dinara dao dobrovoljno grad Zagreb, iako na to nije obavezan.

Tražim stoga da Kraljevska vlada namakne tih 2 miliona dinara, te da se već jednom udovolji toj zbilja neodgovornoj potrebi.

Gospodo, sve ove navedene, kao i ostale saobraćajne potrebe u Savskoj banovini, osiguranje ličke pruge od snežnih smetova, novogradnja željezničke stanice na Sušaku, kao i uređenje tamošnjih obala, podnio sam nedavno u jednoj obrazloženoj pretstavci Kraljevskoj vladi.

Isto tako tražim izgradnju preko potrebne pruge Koprivnica — Varaždin, i to iz gospodarsko-privrednih razloga, kao i radi zaposlenja našeg vrijednog ali siromašnog naroda hrvatskoga Zagorja, toga kroz vijekove budnog čuvara naših sjeverno-istočnih narodnih granica.

Kada se, gospodo, našlo silne milione za razne manje važne saobraćajne gradnje u južnim krajevima, onda se mora naći novac i za navedene neodgovorno potrebne radnje u sjevernim krajevima naše domovine.

Isto tako, gospodo, tražim pravednu nabavku uglja za državne željeznice. U Savskoj banovini samo se nabavlja 20% ugljena za državne željeznice, dok drugde uzima se mnogo više pa i 100%. Isto tako u Savskoj banovini postoji običaj da se taj ugljen ne plaća, nego se staje godinama i godinama na dugu i tako se sada duguje oko 6 i po miliona dinara. To je doista strani kapital, ali da bi radili, prinudeni su da na taj kapital plaćaju i kamatu. Mi smo danas od g. Ministra čuli, kako su mnoga domaća preduzeća i firme propale, a propale su samo radi toga, jer ih država nije na vreme plaćala, dok se drugima naročito stranim plaća, a ja znam jedan ugljenik kome je plaćeno unapred.

Takođe tražim da željeznička uprava ide u susret potrebama zagrebačkoga zbora, a ne da svake godine izumeva razne nove poteškoće. Zagrebački zbor vrlo je važna ustanova za podupiranje naše domaće privrede, pa je pravedno da mu država daje sve moguće olakšice i povlastice, da bude posećivan od vanjskih i domaćih interesenata. Neka si odlučujući činitelji uzmu primer kako se podupiraju ovakove

ustanove u drugim državama pa neka tako postupe i kod nas.

Gospodo moja, ja sam ukratko obrazložio sve ove potrebe i molim Kraljevsku vladu da to uvaži, a ja ću glasati za ovaj proračun. (Odobranje i pljeskanje).

Potpredsjednik dr. Avdo Hasanbegović: Ima reč narodni poslanik g. dr. Nikola Kešeljević.

Dr. Nikola Kešeljević: Gospodo, da bi se ponovila već četrnaeste godine ista historija, ja moram početi s jedne druge stvari, o kojoj se ovde 14 godina govori. Ovaј двобој, који се дешава између бившег и садашњег Министра саобраћаја, нека их, нека деле сами меѓдан до краја, а ми ћемо видети, ко има право.

Ја хоћу да говорим овде о једном питању, кад се већ каже да се у нашој земљи многе жељезнице граде, да има један Богом заборављени крај, који не знамо зашто је такву судбину заслужио, да буде парија, да буде кажњен за то ваљда — кад морам да говорим о томе и кад морам са пуним правом, да се дусам у прса, зато што је имао заслуга тај крај за наш народ, а то је Црна Гора. (Одобравање). А тај крај и Зетска бановина која је држала луч слободе још од онда кад су сви били у ропству, није могла до сада да добије ни један километар жељезничке пруге. Ја сам лањске године казао, изгледа да је ту проклетство, јер кад дође жељезница до границе Зетске бановине, да даље не може да продужи.

Ради те пруге био је закључен и специјалан зајам и све донде, док се није дошло до границе Зетске бановине и Црне Горе, ишло је добро, али кад је требало приступити раду, грађене су паралелне трасе на другим местима, и као што видите овде су отступили од тога што је било закон, новац је утрошен на друге радове, тако да се уопште не може очекивати да ће се у томе правцу што урадити, те тако тај свет тамо у Црној Гори не само што нема жељезнице, него нема ни колских путева, па чак ни козје стазе нису просечене. Господо, овде нам се већ 14 година пева песма о нашим заслугама и јунаштву и казује шарена лажа у погледу стварног рада. У Министарству су се правили глуви, зато се ја обраћам Народној скупштини и отворено кажем, да ми нити смо били кадгод озбиљно саслушани нити се је хтело томе крају пружити икакве помоћи код оваквих питања. Ви, господо, врло добро знате, какав је тамо саобраћај. После рата направљен је тамо само један пут и то за туристе, и други преко Дурмитора се ради, али не заслугом владе, већ благодарећи изузетним околностима и утицајима. Иначе тамо нико није ништа учинио. Па не само то, да се путеви не праве, већ се и они путеви, који постоје, запуштају постепено, не поправљају се, пропадају и саобраћај на тим путевима постаје из дана у дан све тежи. Има, господо, још једна околност, која тај саобраћај колским путевима потпуно онемогућује. Краљевска влада се постарала новим законима о порезима, да фондове за јавне радове у Зетској бановини црпе из такса за бензин и повећања цене горива за моторна кола. Можете да мислите, господо, како је то кад човек мора да иде 30 километара пешке, јер нема новаца не само да се вози, него и да једанпут недељно купи соли да једе као човек. Влада место да за Зетску бановину укине те таксе, она их по-

већава. Ти људи немају могућности да плаћају подвоз, јер док се овде бензин плаћа 6—7 динара литар, он тамо кошта 10—12 динара, често и 15 до 16 динара. Ето до чега је дотерала политика Краљевске владе и то је једина паметна политика коју је она умела тамо да води. Кад се узме још и то у обзир да неколико стотина сиромашних шофера, који су од саобраћаја тамо живели, и који су саобраћај лепо уредили, који су иначе познати као врло добри шофери, престали да раде са својим аутомобилима због тих околности и тако остали потпуно без хлеба, док се с друге стране омогућава нашим а и страним већим аутобуским предузећима, да могу да раде и зарађују добре паре. Ови су мали шофери, као што вам кажем, остали без хлеба, јер нису у могућности да раде. Ето, каква се политика води у Министарству саобраћаја. Али ја ћу да вам кажем још једну ствар каква је та политика, а она је таква да је пошта, која је нуђена за пола милиона динара за пренос поште од Требиња, издата за 700.000 динара. Ви сте чули да једно инострано друштво није имало кауцију, па је морало да се понуди другоме друштву, које је узело концесију за један, железнички пут, за који чак није постојала ни траса, већ се траса сада ради. А код нас, господо, има толико траса да би свуда могли имати железнице, кад би се оне градиле. Ми имамо толико нацртаних траса и написаних предрачуна, на које су бачене велике паре, али је ипак све то остало на папиру. Каже се да би железнице кроз те крајеве биле пасивне.

Господо, железнице су свуда у почетку пасивне, али тамо има један велики извор богатства, од кога би железнице врло брзо постале не само активне, него и подигле благостање целог краја, да тај цео крај постане извор благостања не само за себе, него и за целу државу. Огромни комплекси шума не могу се експлоатисати зато, што тамо није спроведена железница. Знате, да када би постојало 60 километара пруге или колског пута, 1915 године од Призрена до Добра и када би постојало 80 километара пруге од Пећи до Чакора, ми не би доживели Албанију. Данас није ништа боље стање него пре. Па када оно што се десило 1915 године није могло научити људе памети, ја не знам шта би требало да се деси, па да те људе научи памети.

Господо, каже се да се овај пут који се тек сада трасира и црта и за који је већ добијена концесија, да се гради из политичких обзира. Па, господо, тамо има већ путева, тамо има чак и паралелних путева, има три излаза на море и сада те путеве треба везати. Ја мислим да би требало прво ону површину од 40.000 квадратних километара у Зетској бановини пре везати за море, него правити паралелне путеве, а нарочито данас кад је, као што каже г. Министар саобраћаја, будућност железница компромитована другим саобраћајним сретствима. Ми имамо примера да су аутомобилска предузећа и трактори учинили то да су на неким пругама у иностранству скинуте шине. Па онда, ако нећете да правите железнице, ви дајте модерне колске путеве да се бар можемо тим саобраћајним сретствима послужити. Господо, кад се у крајевима Црне Горе нешто инвестира, онда се стално прича о томе, како се баца, како тамо сваки живи од туђе муке, а међутим

видите шта се ради на другој страни, и да се неће ништа учинити за те крајеве. Има у Министарству саобраћаја ствари које треба критиковати. Све те ствари као нестручан ја не могу критиковати, него сам то навео само као један од факата и сваки пут кад се о Црној Гори овде говори, наилази одобрење код ваше већине, али та већина никада до данас није имала куражи да то у што верује и што зна да је право, оствари на тај начин што ће натерати Краљевску владу да предузме потребне мере и отпочне радове у Црној Гори. Кад се налазе код Поштанске штедионице, Хипотекарне банке, Аграрне банке кредити од десетине и стотине милиона динара за плате, тантијеме, модерне палате и кад се то даје на зајмове индустрији која није наша и другим шићарцијама, онда се могу саставити зајмови и за радове у Црној Гори, да се ти зајмови из Хипотекарних банака и других установа употребе да отпочнемо тамо радове. Али тамо никад није ништа урађено, нити ће ова Влада урадити.

Видите, господо, хоћу да истакнем једну појаву у Министарству саобраћаја, која је прва у нашем привредном животу о којој се само са похвалом може да говори. Има једна привредна државна установа, која је према својим приходима за 1933 годину показала успех и дала приходе, а није пасивна, и интересантно је да је та установа која је у своме буџету смањила своје расходе, смањила потребе, дала приходе веће у току прошле године, — а то је Речна Пловидба — ја тој установи морам да одам признање.

Тим путем којим је пошла ова државна установа треба да пођу и друге државне установе и онда нећемо стално наилазити на то да се државна привредна предузећа показују као пасивна. Треба обратити нарочиту пажњу на то, чијом је кривицом ова установа, која је некада била врло моћна, одмах после уједињења дошла скоро до пропасти, а чија је опет заслуга, што је сада показала овакав успех. (Светислав Хођера: Али она није превозила бесплатно људе на партијске зборове). Кад је требало да се иде на зборове ваше странке, онда су наше државне железнице возиле десетине и десетине хиљада људи одавде без икакве накнаде и на то су потрошене велике суме. Г. Ставра Триповић, који је био ваш благајник и код кога су се налазили кључеви од ваше касе, казало нам је да сте имали 340 хиљада динара у каси, а нисте издали ни једну пару на то да платите возове за ваше зборове у Нишу, Сарајеву и Новом Саду, а ви причате да сте их платили из те ваше касе. (Један посланик: Па Ставра је био ваш. — Светислав Хођера: Ми се као уредни људи чистимо свакога дана и оно што избацимо од себе, ни то примате, а ви се уопште и не перете). И, зато што овако радите, ви сте сада повисили тарифе на возовима, сада када није то учинила ни једна држава у целоме свету. Само смо ми нашли за потребно да то сада учинимо.

Морам, господо, да обратим пажњу и на неке ствари које се дешавају у ресору Министарства саобраћаја, а о којима су ми причали нижи органи поштански, они мали разносачи. Од њих сам сазнао, да се код нас дешавају ствари које се никад не би смеле десити: да се отварају писма која су појединцима упућена. Дешава се исто тако и то, да се наш лист „Борба“ баца, а не предаје

онима којима је упућена. Тако, на пример, у Смедеревској Паланци нашем посланичком другу г. Влади Крстићу није предан лист, него је враћен као да је г. Крстић тамо непознат. И то је учињено тако, и ако њега тамошњи поштар зна већ преко 20 година.

Али тако што не може се десити г. Хаџи-Тодору Димитријевићу. Његов лист иде у све крајеве, јер добија цуцлу одавде.

Ја не могу да нађем другог израза за саобраћајну политику која се води према Црној Гори, него да је то саобраћајна корупција, гора и од корупционашке афере која се овде појавила и да прелази у прави криминал — злочин према оном народу и према оним крајевима. И кад би овај буџет и био добар и светао, ја само због те две ствари не бих могао дати свој глас за њега. А то у толико мање могу учинити, кад сте поред тога греха натоварили на себе и још много других грехова, о којима сте принуђени да овде расправља-те. (Одобравање и плескање на левици.)

Potpredsednik dr. Avdo Hasanbegović: Има рећ г. др. Владимир Станишић. (Гласови: Није ту!) Има рећ г. др. Стане Рапе.

Dr. Stane Rape: Gospodo narodni poslanici! Čast mi je uzeti reč povodom rasprave o budžetu Ministarstva saobraćaja da obratim pažnju ovde na jedan problem koji uopšte nije dodirnut u ovom visokom Domu, a to je civilni vazdušni saobraćaj.

Gospodo, naša zemlja počela je podizati svoje vazduhoplovstvo osetno docnije nego druge civilizovane zemlje. Ovo je imalo tu dobru stranu što nam se pružila mogućnost da izbegnemo razna lutanja koristeći se tuđim iskustvom.

U istoriji stvaranja vazduhoplovstva tih drugih zemalja konstatujemo da civilna avijacija, smatrana u početku samo kao sport, postepeno iz godine u godinu dobija sve veći značaj, razvija se i dostiže najzad upravo džinovske razmere. Takve razmere konstatujemo kod avijacija svih evropskih i američkih zemalja.

U neobaveštenim krugovima često se sreće mišljenje, da ovako veliki naponi na stvaranju snažnog civilnog vazduhoplovstva, potiču isključivo iz želje za progresom civilizacije, iz želje da se vazdušni okean eksploatiše u ekonomske svrhe. Međutim, isključiva želja za progresom ne bi mogla objasniti izvanredno velike žrtve, koje se u doba jedne velike finansijske krize čine za podizanje civilne avijacije. Postoje dublji razlozi, koji diktuju ovakvu aeronautičku politiku. Ti razlozi nisu na prvi pogled očigledni, njih laljici i šira publika ne mogu lako uočiti. Jedino u krugovima, kojima je stavljeno u zadatak da organizuju vazdušnu silu jedne zemlje, jedino ljudima, koji posvednevno susreću teškoće pri rešavanju vrlo složenog vazduhoplovnog problema, jedino je njima jasna i očigledna neophodnost snažnog civilnog vazduhoplovstva.

Savezničke zemlje posle pobedonosno završenog rata raspolagale su ogromnim organizacijama vojnog vazduhoplovstva i nekoliko godina posle rata one su civilnom vazduhoplovstvu poklanjale vrlo malu pažnju.

Preokret je nastao od trenutka kada je konstatovano da je Nemačka sprečena Versalskim ugovorom da drži vojno vazduhoplovstvo, organizovala takvu civilnu avijaciju da je ona pretstavljala potencijal jedne vazdušne sile s kojom se moralo ozbiljno

računati.

Nemci su pokazali celom svetu:

1) Da vazdušna sila jedne zemlje zavisi na prvom mestu od smisla i od duha te zemlje za vazduhoplovstvo.

Da bi stvorili taj duh, oni su se na prvom mestu potrudili da celokupni nemački narod dovedu u što tešnju vezu sa avijacijom. U tom poslu Nemci su bili pravi majstori. Blagodareći tom osnovnom pravilnom shvatanju, oni su stvorili svoj vazdušni saobraćaj, svoje civilne pilotske škole, svoje jedriličarske škole i grupe, kojima nema ravnih u celom svetu.

Iz tog intimnog kontakta vazduhoplovstva sa narodom, vazduhoplovstvo se razvijalo neverovatnom brzinom i bujnošću. Ne samo što se uspeh ogledao u materijalnim rezultatima, t.j. u vazdušnoj mreži, koja pokriva celu Evropu, u broju i kakvoći aeroplana, pilota, jedriličara, već se uspeh pokazao, što je daleko važnije, baš u samom postavljenom zadatku, t.j. u stvaranju vazdušnog duha u nemačkom narodu.

Ljudi su suviše dugo smatrali vazduh kao nepristupačan element i očigledno je da, pre svake eksploatacije vazduha, treba svetu otvoriti oči, da je vazduh postao domen ljudske aktivnosti u istoj meri u kojoj je to do sad bilo kopno i voda. Prvo u Nemačkoj, a zatim i u drugim zemljama, pojam otadžbine obuhvatio je i vazduh. Tom pripremom duhova i rešen je u svojoj osnovi pravi problem vazduhoplovstva.

2) Da finansiranje vazduhoplovstva nameće zemljama ogromne žrtve i da civilno vazduhoplovstvo predstavlja jedinu mogućnost da se na najekonomičniji i najracionalniji način održava jedna vazdušna sila:

3) Da su produkti idnustrije, koja proizvodi za potrebe civilne avijacije, bolji no produkti industrija koje rade šablonski, prema potrebama periodičnih i ujednačenih vojnih nabavki.

4) Da samo razvijena civilna avijacija sa hiljadama civilnih pilota pruža državi mogućnost da selekcijom dobija za vojsku leteći kadar potrebnog kvaliteta.

Jednom reči Nemci su eklatantno dokazali da se snažno vojno vazduhoplovstvo ne može zamisliti, ako ne postoji jedno opšte nacionalno vazduhoplovstvo najširih razmera i da je osnov tog opšteg vazduhoplovstva civilna avijacija.

Sve gore navedene činjenice dobijaju punog dokaza u današnjem stanju ne samo nemačkog, već i drugih vazduhoplovstava.

Najstrašnije oružje budućeg rata, veliki bombarderi, nalaze se primenjeni u vazdušnom saobraćaju. Poslednji tipovi čisto vojnih bombardera pojedinih vazdušnih armija ili su kopirain, ili direktno inspirisani velikim saobraćajnim aeroplanima.

Saobraćajni aeroplani, iako još do danas prenošenjem putnika i robe ne mogu pokriti troškove vazdušnog saobraćaja, ipak privređuju ma i u ogra-

Saobraćajni aeroplani, iako još do danas predstavljaju vrlo veliku ekonomiju u poređenju sa letovima vojnog vazduhoplovstva, jer saobraćajni aeroplani, pored tarife koje naplaćuju, vrše još i jednu privrednu funkciju, koja u ekonomskom svetu dobija sve veći i veći značaj, a pri tome služe i onome čemu u glavnom služe i vojni letovi: vežbi osoblja u letenju. Saobraćajni piloti, primorani da lete svakoga dana, preko cele godine i u određeno vreme, i

po iskustvu i po spremi predstavljaju kvalitet, koji ni jedna i najsavršenija leteća vojna vežba ne može dati.

Stotine saobraćajnih pilota Nemačke i drugih zemalja sa razvijenim civilnim vazduhoplovstvom, sposobni su u slučaju rata da sa apsolutnom sigurnošću dovedu teške bombardere, pod okriljem mraka, nad ma koju tačku evropske teritorije. U mnogim pak zemljama vojna vazduhoplovstva daju svojim oficirima odsustva, da bi proveli duže vreme kao piloti u službi saobraćajnih kompanija.

Skorašnji primer u potpunosti potvrđuje ovaj fakt. U Americi su usled izvesnih odluka predsednika Ruzvelta, vazdušne kompanije obustavile rad i saobraćajnu službu preuzeli su vojni piloti. Rezultat je bio pet katastrofa u roku od nekoliko dana, tako da se celo javno mnjenje američko pobunilo.

S druge strane razvijen aero-sport stvara takode jedno polje za usavršavanje na ekonomičan način letećeg kadra jedne zemlje. Jedriličarstvo, na primer, daje mogućnost da se, bez utroška skupocenog goriva, najšire mase obučavaju u letenju. Jedan jedriličar vredi za polovinu pilota, a njegova obuka košta bar deset puta manje, a svaki pilot koji je bio prethodno jedriličar, osim toga što postaje pilot mnogo brže nego čovek koji neposredno uči pilotiranje, takode je i boljega kvaliteta.

Baš prema najstrožijim uslovima isključivih interesa odbrane zemlje, civilna avijacija je jedna neophodnost isto tako kao što je za stvaranje snažne ratne mornarice neohodno civilno pomorstvo i pomorski duh i smisao u narodu.

Postavljanjem civilnog vazduhoplovstva na jednu široku osnovu, postignut je takode jedan važan rezultat, koji u doba ekonomske socijalne današnje krize, mora privući našu punu pažnju. Naime, stvorena je mogućnost zaposlenja vrlo velikog broja ljudi, koji bi inače morali biti izdržavani od strane vojnog vazduhoplovstva ili u protivnom bili bi izgubljeni za vazduhoplovstvo, prinudeni da obezbeđuju sebi egzistenciju na kakav drugi način.

Čak i u zemljama sa razvijenim vojnim vazduhoplovstvom postoji problem zaposlenja rezervnih avijatičara, i broj raste iz godine u godinu. I u ovakvim zemljama taj vrlo važan problem može se rešiti samo tako, ako se razvijanjem civilnog vazduhoplovstva stvori rezervim avijatičarima mogućnost da se u njemu zaposle i da tako obezbede svoj život, a u isto vreme da budu uvežbani i spremni, kako bi u potrebnom momentu svoje leteće osobine i znanje mogli staviti svojoj zemlji i svom narodu na raspolaganje.

Tako gospodo izgleda problem civilne avijacije u svetu. Osvrnimo se sada na situaciju u našoj zemlji. Unapred vam kažem da je ona vrlo teška i da će postati bez preterivanja očajna, ako se brzo i bez odlaganja ne bude našlo leka.

Kod nas postoje dve institucije koje rade na polju civilnog vazduhoplovstva. Jedna je institucija stara data. To je aeroklub »Naša Krila«, osnovan još 1921 godine od strane naših ratnih avijatičara. Toj instituciji, koja s velikim uspehom radi već 13 godina pod pokroviteljstvom našeg Prestolonaslednika a pod predsedništvom Njegovog Kraljevskog Visočanstva Kneza Pavla, ima da se blagodari na prvom mestu što je 1922 i 1923 godine otvoreno vazduhoplovno pitanje u našoj zemlji, a osim toga što je jednom intenzivnom propagandom u narodu probu-

dila kod njega vazduhoplovnu svest.

Druga institucija je novijeg datuma. To je društvo za vazdušni saobraćaj osnovano 1927 godine i poznato i publici pod imenom »Aeroklub«. Ovo je jedino naše nacionalno društvo, koje ima koncesiju u vršenju vazdušnog saobraćaja u zemlji, osnovano je prema ugovoru sa državom, koja subvencionira njegove letove. Društveni kapital od 9 miliona dinara upisan je iz naroda, što se vidi iz velikog broja akcionara (4.148).

Kakva je situacija danas u ovim dvema našim civilnim vazduhoplovnim institucijama koje predstavljaju čitavo naše civilno vazduhoplovstvo u odnosu na potrebe naše zemlje i u odnosu na situaciju drugih zemalja — koje su ili ravne našim ili čiji rad treba da nas osobito interesuje — mislim da ću najbolje ilustrovati bez mnogo reči i govora, ako vam iznesem svega nekoliko podataka.

Molim vas samo da ih pažljivo saslušate i da sami ocenite njihovu tako reći tragičnu rečitost.

Privatna avijacija kod nas uopšte ne postoji. Svega jedan jugoslovenski podanik ima svoj lični aeroplan.

Jedriličarstvo, sa izuzetkom jedne jedine grupe kod Beograda, grupe koja raspolaže samo ograničenim sretstvima i mogućnostima, može se reći takode ne postoji; ono tek počinje sa teškom mukom da se podiže, dok je inače osvojilo već davno celu Evropu.

Dok je pilotska škola našeg Aero Kluba izbacila prošle godine prvih 30 pilota, talijanske 22 privatne škole izbacuju godišnje preko 300 pilota. Na naših 50 diplomiranih jedriličara u prošloj godini Nemci su izbacili 2000, a Poljaci 500. U pogledu razmera vazdušnog saobraćaja stojimo na poslednjem mestu između svih država na svetu. Naši saobraćajni aeroplani ne prelete godišnje ni 250.000 km. A mala Austrija preleti preko 500.000, Čehoslovačka i Poljska preko miliona, Italija 5 miliona, Nemačka i Francuska preko 10 miliona. Naši aeroplani lete nepunih 6 meseci u godini, a u ostalim zemljama leti se preko cele godine. Na mnogim linijama pri tome mi ne možemo održavati ni svakodnevni saobraćaj, već se vrši saobraćaj svega tri put nedeljno. Nije nikakvo čudo da se pod ovakvim uslovima publika ne može ni oduševljavati letenjem ni navići na letenje. Nije nikakvo čudo što velika Jugoslavija preveze godišnje 10 puta manje putnika, nego mala Austrija, što mi prenosimo 1000 kgr. pošte, a Austrija 15.000; što mi prenosimo 15.000 kgr. robe, a Austrija 185.000 kgr. Da ne pominjem druge zemlje kao Čehoslovačku, Poljsku; Italiju gde se ove cifre penju na milione.

Naša vazdušna mreža iznosi svega 1599 km., dok u Austriji iznosi 3773, u Poljskoj 5690, u Italiji 20940, u Francuskoj i Nemačkoj preko 40.000. Italija koja ima vrlo razvijeno vojno vazduhoplovstvo, raspolaže pored svega toga danas sa 104 prvoklasna saobraćajna pilota i 86 moderna velika saobraćajna aparata. A potrebe našeg vazdušnog saobraćaja mogu da zadovolje svega 3 (tri) saobraćajna pilota i 7 saobraćajnih aeroplana.

U gustoj mreži evropskih vazdušnih linija naša teritorija predstavlja jednu belu mrlju. Evropske kompanije, konstatujući našu neaktivnost, navaljuju sve sa većom energijom i postupno uzimaju u svoju eksploataciju i naše vazdušne linije. Onda kada su naši nacionalni aeroplani zatvoreni u hangarima, Francuzi, Nemci, Holandani lete preko naše teritorije služe se našim vazduhom i našim instalacijama

za koje smo potrošili velike pare. Glavne linije Beograd—Pešta—Beč, Beograd—Bukurešt, Beograd—Carigrad, Beograd—Atina eksploatišu stranci bez ikakvog našeg učešća, a na retkim i povremenim svojim linijama naše domaće društvo mora primiti saradnju stranih kompanija. Takav je slučaj na liniji Beograd—Solun, Beograd—Zagreb—Beč, Bratislava—Sušak. Naše Primorje i Crna Čora jedva su bili dobili toliko očekivanu i potrebnu vazдушnu vezu, kada je zbog štednja i ta jedina veza oduzeta ovim krajevima. Duž naše obale ne postoji nijedna linija, a talijanske linije iz albanske strane i od Istre obuhvataju naše more i njihovi avioni pobedonosno defiluju duž naših obala.

Ako ovako stanje traje i dalje postoji opasnost da stranci potpuno ovladaju našim nebom.

Sve ove podatke, gospodo, nisam dobio iz poverljivih arhiva, već iz evropske štampe i publikacije. Budite uvereni, da ovakvo stanje, o kome je obavješten celi svet, — jer se o razvoju civilne avijacije vodi u evropskoj i svetskoj javnosti tačna evidencija — ne služi ni malo prestižu naše zemlje. Ali to je sporedan momenat. Za nas je mnogo važnije što je ovakvim stanjem ugroženo u svojoj osnovi naše opšte nacionalno vazduhoplovstvo, a s tim i odbrana našega neba.

Razlog ovakvom stanju leži u tome što je državna pomoć našoj civilnoj avijaciji neverovatno mala.

Iako je tako mala, ipak možemo biti zadovoljni što pored tako male pomoći imamo i ovo malo civilnog vazduhoplovstva, što danas vidimo.

Za civilno vazduhoplovstvo daju: Francuska 527 miliona dinara, Italija 222 miliona dinara, Belgija 131 milion, Poljska 67 miliona, Čehoslovačka 81 milion, Austrija 18 miliona, Jugoslavija 9 miliona dinara.

Ako se uzme celokupni vazduhoplovni budžet u odnosu na ono što se daje civilnom vazduhoplovstvu, onda vidimo da stojimo takode na poslednjem mestu. Dok najmanje favorizirane civilne avijacije, dobivaju bar 10% od celokupnog vazduhoplovnog budžeta, naša civilna avijacija dobija svega 3,5%. Da ne govorimo o modernim vazduhoplovstvima kao što su na primer rusko, čehoslovačko, gde se na civilnu avijaciju daje preko 30% od celokupnog budžeta za vazduhoplovstvo.

Jedna Austrija daje dva puta više od nas za svoje civilno vazduhoplovstvo, a bratska Čehoslovačka čije je vazduhoplovstvo ravno našem po veličini, daje 10 puta više.

Osim nedovoljnih kredita uzrok ovakvom stanju je i odsustvo jednog programa. Aeroklub i Aeroput rade već godinama od danas do sutra.

Ovi mnogobrojni predlozi i česte molbe za jedan dugogodišnji program nisu uzimani u postupak, a vi znate, gospodo, da danas mogu uspeti samo oni poslovi gde se radi godinama po jednom u napred utvrđenom planu.

Akcija Aeroputa i Aerokluba počinje u proleće, ali ove institucije ne znaju s kojim će sretstvima raspolagati sve do 1 aprila t. j. do početka budžetske godine. Zbog toga sav planski rad je potpuno iluzoran i zato je, osim povećanje kredita, potrebno isto toliko da se sa ovim društvima izradi jedan program za duži niz godina, koji će sadržati obaveze i od strane društva i od strane države, tako da se u toku nekoliko sledećih godina radi sistematski i ide jednom strogo konstruktivnom linijom, što danas naša žalost nije bio slučaj. Program je baza svih vazduhoplovstva: naša civilna avijacija čini jedan izuzetak, i to

je drugi uzrok zbog koga je došla na poslednje mesto u Evropi.

Kao vazduhoplovcu i narodnom poslaniku moja je dužnost da upozorim Narodno predstavništvo na ovakvo opasno stanje. Vremena su takva da je više no ikad našoj zemlji potrebno snažno vazduhoplovstvo. Sa malim i nedovoljnim sretstvima naše civilno vazduhoplovstvo dokazalo je da je puno vitaliteta i da ima sve uslove za snažan razvoj.

U celoj zemlji ima danas 123 aktivna odbora za propagandu vazduhoplovstva. Naši mladi ljudi hrle u vazduhoplovstvo. Sa malim sretstvima naš Aeroklub dao je 30 novih, dobrovoljnih pilota i 55 jedriličara.

Na inicijativu Aerokluba sokolstvo je primilo kao svoju novu disciplinu jedrilicarstvo i na tome polju Soko i Aeroklub ići će ruku pod ruku.

Pokret Aerokluba, raspoloženje celoga naroda u kome vlada jednodušno oduševljenje za podizanje nacionalnog vazduhoplovstva, kvalitet našeg vazdušnog saobraćaja, pokazuju jasno da je stvorena jedna zrela situacija za stvaralčku akciju. Od uspeha te akcije zavisi sudbina i snaga našeg vazduhoplovstva i zbog toga se ne sme dopustiti da država ovakvo velike i sudbonosne poduhvate zapostavi onako kako je to bio slučaj za poslednjih nekoliko godina. Svako produženje ovakve situacije moglo bi biti od nedoglednih posledica.

Ne zaboravimo, gospodo, da naš narod raspolaze avijatičarima prvoga reda. Njihov duh, njihova sposobnost mogu služiti na diku celoga naroda. Kad god su skromna sredstva dopustila da se naši avijatičari vinu preko naših granica, oni su odnosili pobe i vraćali se slavom uvenčani. Ali da bi taj viteški duh mogao doći do punog izražaja, da bi naša krila u trenutku opasnosti bila snažna i nesalomljiva, potrebno je da i mi izvršimo svoju dužnost da učinimo sa svoje strane sve što je bar neophodno potrebno.

Pred Evropom koja se cela otvoreno i užurbano sprema, naročito u pogledu vazduhoplovstva, ne ostavljajmo naše vazduhoplovstvo bez pune potrebne pomoći. To od nas iziskuju najviši interesi zemlje.

Od naših kredita za vojni vazduhoplovstvo ne sme se u današnjim prilikama oduzeti ni pet para, ali pošto je civilno vazduhoplovstvo, kao što sam napamenu, u najtešnjoj upravo nerazdvojnoj vezi sa vojnim, ja molim, da se učini što je potrebno da naše civilno vazduhoplovstvo odmah i bez odlaganja dobije naknadne kredite i program postupnog povišenja kredita do visine kredita u drugim našim ravnom zemljama, do one visine koju iziskuje imperativna odbrana našega neba.

Te kredite možemo u toliko lakše votirati jer srazmerno ostalim vojnim i saobraćajnim kreditima oni ne predstavljaju velike sume. Sa 5 miliona dinara mi bismo ove godine našu civilnu avijaciju spasli današnje agonije a postepenim povećanjem svake godine ove sume mi ćemo, neosetno za državne finansije, stvoriti najzad u punoj meri našem vazduhoplovstvu potrebnu pomoć, bar onoliko koliku uživaju na primer avijacije bratskih naših zemalja, Čehoslovačke i Poljske. (Odobranje i pljeskanje)

Potpredsednik dr. Avdo Hasanbegović: Ima reč narodni poslanik g. Alojzij Drmelj.

Alojzij Drmelj: Gospodje narodni poslanici, dovolite da jaz govorim slovenski, saj je to tudi naš državni jezik. Jaz bi zelo rad govoril srbo-hrvatski,

toda, ker se še nisem dobro priučil, dovolite da govorim slovenski. Drugič stopam na govorniško tribuno ob priliki, ko se razpravlja budžet Ministrstva saobraja in drugič že iznašam eno najbolj perečih vprašanj, ki se tičejo Dravske banovine, ki se tičejo njenega gospodarstva in trgovine. To vprašanje je zveza Slovenije z morjem, zgraditev železniške proge Kočevje—Vrbovsko in Šent Janž—Sevnica. Obe imenovani progi sta uzakonjeni z Blairovim posojilom in je torej državni imperativ, da se gradnjo čimprej prične. Pa tudi pravičnost in enakopravnost zahtevata zgraditev omenjenih prog, da se tudi severnim krajem zagotovi olajšanje prometa in poživitev gospodarstva. Obe progi pomenita namreč najkrajšo železniško zvezo Dravske banovine s širokim svetom.

Proga Šent—Janž—Sevnica je dolga samo 12 km in vsled toga se ni mogoče izgovarjati da ni za to kreditov. (Pavlič: Tako je!). Tirnice ali kakor pravimo mi domače šine so že pripravljene, to so tirnice, ki so bile zamenjene na progi Zidani most—Začreb. Treba je torej zgraditi še spodnji ustroj, nabaviti železniške pragove in vsa najvažnejša dela bi bila izvršena in proga osigurana. (Rista Đokić upáda). Gospod Đokić, to je proga strateške važnosti!

Vsi vemo da se po raznih krajih naše prostrane države grade železniške proge, čeprav so težki časi in hude stiske. In prav je tako, saj se na ta način ustvarjajo osnovni pogoji za izmenjavo blaga in prospah gospodarstva. Onim krajem, ki so tako srečni da dobivajo tako važna komunikacijska sredstva, mi prav nič ne zavidamo, temveč jim iz srca privoščimo. Ali istočasno pa upravičeno postavljamo našo željo da se tudi našim krajem da vsaj nekaj, vsaj ono najmanje, kar predstavlja prej omenjena proga Šent Janž—Sevnica v dolžini 12 km.

Poleg gospodarskega momenta, ki nujno zahteva zgraditev šentjanske železnice, naj omenim še

socialen moment, ki krepko kliče po javnih delih. Na tisoče in tisoče brezposlenih čaka na zaposlitev. Za majhne mezde so pripravljene delati. Zahtevajo le toliko, da si ohranijo golo življenje.

A poleg teh momentov obstoja še eden, ki ni nič manj važen kot prva dva, ako ni najpomembnejši, a to je strateški moment. Najkrajša zveza zapadne meje z zaledjem je eminentno državno obrambni interes. Jaz prosim gospoda ministra, da bi vse iznešene momente upošteval in vendar že enkrat vzel vprašanje zgraditve železnice Št. Janž—Sevnica v delo in čimprej razpisal potrebna dela. Kajti odlazati se s tem delom več ne da. Izgovor, da ni kredita, da ni denarja za to gradbo, to ne velja in se s tem izgovorom več ne zadovoljujemo. Če je vlada znala najti potrebnih sredstev, za zgraditev prog za ostale kraje naše države, potem smatram za samo po sebi umevno, da se ob količkaj dobri volji, mora tudi najti sredstva za strateško tako važno progo, kakor je Št. Janž—Sevnica, ki je že uzakonjena in bi morala biti že pred 12 leti dograjena.

Tudi gradnjo železniške proge Novo Mesto—Brežice je treba upoštevati, na kar že sedaj gospoda ministra opozarjam. Saj je tudi ta proga velikega gospodarskega in stratežnega pomena.

V nadi, da bo gospod minister uvaževal te resnuje zahteve, izjavljam, da bom glasoval za proračun ministarstva saobraćaja. (Ploskanje in odobravanje).

Potpredsednik dr. Avdo Hasanbegović: Gospodo poslanici, sa vašim pristankom ja ću zaključiti današnju sednicu. Iduću zakazujem za sutra tačno u 8 časova sa dnevnim redom: Produženje pretresa u pojednostima predloga budžeta državnih rashoda i prihoda za 1934/35 godinu. (Prima se!) Današnju sednicu zaključujem.

Sednica je zaključena u 21.30 časova.

ПРИЛОЗИ

ИНТЕРПЕЛАЦИЈА

Алојзија Павлича, народног посланика, на Претседника Министарског савета о забрани „Малих Новина“

Гоподине Претседниче,

У Београду излази недељни лист „Мале Новине“, које се штампају у штампарији „Авала“, Космајска ул. бр. 17, те чији издавач и уредник је г. Миодраг Савковић, новинар.

Тај лист, у колико сам сазнао, био је 15 пуга забрањен, од 29 пута, колико излази, па је исти лист коначно пре неки дан забрањен одлуком, вероватно, Министарства унутрашњих послова, пошто власник и уредник г. Савковић не зна, ко је и зашто је забранио даље излагање „Малих Новина“.

Из досадашњег Вашег оштрог става, који сте Ви заузели противу корупције, и с обзиром на доношење закона о сузбијању злоупотреба, који Ваша Влада спрема, а који закон народ с највећим нестрпљењем очекује, држим, да би и земљи

и Народном Претставништву те Краљевској влади писање овог листа користило, јер у највећем броју примера је исто остало недемантовано те се има сматрати као тачно. Држим, да забрана није основана те тражим, да нам у Народној скупштини изволите одговорити:

- 1 — Зашто су биле забрањене „Мале Новине“?
- 2 — Шта мислите предузети да се забрана повуче?
- 3 — Ко је имао утицаја, да је дошло до забране, да ли илегалне организације, против којих је овај лист одлучно устајао?

Примите, господине Претседниче, и овом приликом уверење о мом дубоком поштовању.

6 марта 1934 г.

Београд.

Проф. Лојзе Јан Павлич, с. р.