

STENOGRAFSKE BELEŠKE

NARODNE SKUPŠTINE

KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

GODINA 3

BEOGRAD 1934 GODINE

KNJIGA 2

XXIX REDOVNI SASTANAK

NARODNE SKUPŠTINE

KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

DRŽAN 8 MARTA 1934 GODINE U BEOGRADU

PRETSEDAVAO

PRETSEDNIK

Dr. KOSTA KUMANUDI

POTPRETSEDNICI

DRAGUTIN-KARLO KOVAČEVIĆ, Dr. AVDO HASANBEGOVIĆ I Dr. KOSTA POPOVIC

SEKRETAR

MILAN MRAVLJE

Prisutni g. g. Ministri: Pretsednik Ministarskog saveta Nikola T. Uzunović, Ministar bez portfelja dr. Albert Kramer, Ministar socijalne politike i narodnog zdravlja Ivan Pucelj, Ministar bez portfelja dr. Hamdija Karamehmedović, Ministar bez portfelja dr. Dragutin Kojić, Ministar prosvete dr. Ilija Šumenković, Ministar pravde Božidar Maksimović, Ministar bez portfelja dr. Budislav Grgur Andelinović, Ministar saobraćaja Lazar Radivojević, Ministar trgovine i industrije i zastupnik Ministra šuma i rudnika Juraj Demetrović, Ministar vojske i mornarice, armijski general Dragomir Ž. Stojanović, Ministar finansija dr. Milorad Đorđević, Ministar građevina i zastupnik Ministra poljoprivrede dr. Stjepan Srkulj, Ministar unutrašnjih poslova Živojin Lazić, i Ministar fizičkog vaspitanja naroda dr. Lavoslav Hanžek.

POČETAK U 8 ČASOVA

SADRŽAJ:

Pre dnevnog reda: 1 — Čitanje i usvajanje zapisnika XXVIII redovnog sastanka;

2— Saopštenje o podnošenju predloga zakona o projektu međunarodne konvencije o dobi starosti za prijem dece na neindustrijske radove sa odnosnom preporukom od strane Ministara socijalne politike i narodnog zdravlja i inostranih poslova.

Dnevni red: — Nastavak pretresa i usvajanje u pojedinostima budžeta XI razdela — Ministarstvo saobraćaja.

Govornici: Vukašin Spasović, Milan Živanović, dr. Stjepo Knežević, Sever Varda, dr. Mladen Lisavac, dr. Mirko Ivandekić-Ivković, dr. Milan Metikoš, Dušan Ivančević, Miladin Veličković, Mirko Urošević, Dragutin Perko, Milan Dobrović, Sergije Urukalo, dr. Ljudevit Pivko, Viktor Fizir, Mita Isaković, Branko Avramović, dr. Viktor Ružić, Milinko Milutinović, Miljan

Padonjić, dr. Živan Lukić, dr. Ante Kuntarić, dr. Stjepan Bačić, Vojko Kurtović, Mihailo Krstić, Dimitrije Vujić, Risto Đokić, Jakša Tomić, Ante Mastrović, Andra Stanić, Pretsednik Ministarskog saveta Nikola T. Uzunović, Dušan Antonijević, Miloš Dragović, Vasilije Trbić, Jovan Misirlić, dr. Duro Ostojić, Ministar saobraćaja Lazar Radivojević.

2 — Pretres u pojedinostima budžeta XII razdela — Ministarstvo poljoprivrede.

Govornici: Ministar građevina i zastupnik Ministra poljoprivrede dr. Stjepan Srkulj, Mita Dimitrijević, Sergije Urukalo.

Pretsednik dr. Kosta Kumanudi: Otvaram XXIX redovni sastanak Narodne skupštine. Izvolite čuti zapisnik prethodne sednice.

Sekretar Milan Mravlje pročita zapisnik XXVIII redovnog sastanka.

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

Секретар Милан Мравље (саопштава): Г. г. Министар социјалне политике и народног здравља и Министар иностраних послова, подносе Скупштини на решење предлог закона о пројекту међународне конвенције о добу старости за пријем деце на неиндустријске радове са односном препоруком. (Види прилог).

Председник др. Коста Кумануди: Овај законски предлог ипучиће се Одбору за проучавање међународних уговора и споразума. Прелазимо на дневни ред. На дневном реду је: Наставак претреса буџета Министарства саобраћаја. Има реч народни посланик г. Вукашин Спасовић.

Вукашин Спасовић: Господо народни посланици, у буџету Министарства саобраћаја, и ако је доста велики, не видим да је и једне паре унето за ма какве радове у мом срезу. Моравички срез кога ја имам част престављати, нема ни једног метра ни државног пута, нити државне железнице. Није право, да овај народ од свих буде тако запостављен, народ, који је сто година чувао границу са пушком у руци и омогућавао изградњу прво мале Србије па доцније Краљевине Југославије. Тадашња мала Србија није могла држати војску ни стражу на граници, већ је то овај народ Среза моравичког, поред кога се пружа неколико стотина километара српско-турске границе, бесплатно чувао и, као што рекох, омогућавао да се мирно изграђује мала Србија. Али ред још ни до данас не дође да и њему друштво и држава пружи бољу могућност за живот.

Већина народа мога краја у таквом је тешком материјалном и привредном стању, да он није у могућности да купи ни једно кило соли, да би осолои хлебац, већ га једе неслањо, па бар да је тај хлебац од пшенична или кукурузна жита, па би се и без соли могао трпети. Но је најжалост принуђен да једе хлебац од зоби-овса, којом се храном још само коњи хране. Невероватно али истинито и то у земљи, где пшенице и кукуруза има толико да ни сами сопственици и држава не зна, шта са тим житом да ради. Господо народни посланици, зашто је тако? Једно, што смо на таквом месту и под таквим поднебљем где се и по самим називима места у мом срезу види да је заиста само невоља и мука, као на пр.: Голија, Мучањ, Јавор, Неволначи, Кукутница и т. д., јер је чак и овом песмом оневано, где се каже: »О Јаворе — јадан ти си, о Голијо — гола ти си, хој Мучњу — мучан ти си, тешко нама међу вама.« То је певато када су била срећнија времена, а можете појмити, како ли тек сад тај народ песму пева. А други главни разлог је, немање саобраћајне комуникације, јер је план изградње раније био као и сада од центра ка периферији. Али се ми на то нисмо љутили, већ смо напротив давали све жртве, како физичке тако и материјалне, и помагали те изградње и чекали у нади, да ће доћи једаред време, да и ми добијемо путеве као и они којима смо ми заиста помагали. Али најжалост нашим државници ни онда па ни до данас не учинише такорећи ништа. И поред своје брдовитости наш крај могао би помоћи себи, допринети побољшању наших државних финансија, а и не би се хранило хлебом од кога се жита само коњи хране, да је кроз исти прошао један крак доброг пута или железничке пруге од Ужичке Пожеге за Санџак, јер наш срез обилује са

великим комплексима шуме; чија стабла услед старости милијонима падају и труну без икакве користи како за народ тако и за државу. Покушано је 1921 и 1922 године да се трасира један пут на ком је радила секција од 10 инжењера, већим делом је и трасиран. То је пут који води од Ужичке Пожеге преко старе српско-турске границе, Стубске Чесме — Новопазарски Санџак који би везивао Сјеницу, Бијело Поље, Беране, Подгорицу, Цетиње, а који би био најкраћа веза између Цетиња и Београда. Али цео тај елаборат и рад неком невидљивом силом бачен је негде где га прашина затрпава. Иако је макар у та времена, кад је било и новаца и репарација, могао бити изграђен и пружити тиме прилику нашем сиромашном народу, да би могао послужити на корист себи, друштву и држави.

Ја најлепше молим Краљевску владу и г. Министра саобраћаја, да би и овом народу Среза моравичког, драгачевског и ариљског, био омогућен живот у овим временима, да узму у изградњу један крак пруге од Ужичке Пожеге па до Ивањице. Од тога крака железнице добио би корист већи део народа и три среза Новопазарског Санџака, и три среза предратне Србије, а и држава би могла извести огромне сировине, које су у непосредној близини Ивањице, тако на пример државне шуме као и рудокопе и веће количине шљива, пекмеза и чувених јабука будимки. Ред је, да се овом народу, после 120 година ослобођења, ова жртва учини од државе, што ће му се пружити 40 км. железничке пруге. Надам се да ће господин Министар саобраћаја и Краљевска влада изаћи овом сиромашном народу у сусрет.

И ако је повика на г. Министра саобраћаја, ја знам да никад није био бољи и уреднији саобраћај него од 1929 године на овамо.

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

Председник др. Коста Кумануди: Има реч г. Милан Живановић.

Милан Живановић: Господо народни посланици, у почетку још да изјавим и кажем, да нећу говорити о саобраћајној политици нашег Министарства саобраћаја, већ ћу се задржати само на стварима, које мене и мој крај интересују.

У буџету Министарства саобраћаја, а за градњу нових пруга није унешена ни најмања сума за градњу јадранске пруге, и ако је она делимично трасирана, два тунела прокопана и више од половине израђена. Финансијским законом предвиђено је за продужење радова на тунелу код Саранова само 3,000.000 динара. Велика је грешка, што се није предвидео и кредит по буџету бар још 3 милијона, те би с 6,000.000 динара овај тунел био потпуно довршен. Када се ово већ није учинило, ја молим Краљевску владу и господина Министра саобраћаја, да се у Финансијски закон унесе бар још 3,000.000 динара, те би се са 6 милијона динара овај тунел код Саранова могао потпуно завршити, јер још није доцкан ово исправити. Тунел код Саранова већ две године само се одржава. У буџет, који је на снази, прошле године унешено је 1,300.000 динара, само за одржавање тунела. То је државу много коштало; јер се морало плаћати стручно особље, за надзор и рад и тога читава секција на томе градилишту дангуби.

Како за довршење овога тунела треба много материјала, дрвене грађе, цемента и осталог, који

се од железничке станице Марковац превози колима и скупо плаћа, то ми је част предложити господину Министру саобраћаја, да се од железничке станице Марковца преко Раче до тунела Сараново подигне железничка пруга, која би се држави потпуно исплатила. Министарство би уложило капитал за израду ове пруге, али би та пруга остала и даље и користила би се. Овако све што се за пренос материјала изда, поскупљује изградњу тунела и железничке пруге. Терен од железничке станице Марковац преко Раче до тунела Сараново раван је, јер иде долином реке Раче. Нигде нема успона, само би требало неколико мањих пропуста од по 1 метра ширине. Земљани радови били би јефтинији, треба најобичнији насип као да се подиже пруга кроз Срем. Ова би пруга била свега дугачка 16 км. и ишла би од Марковца до Саранова.

Држава је утрошила око 150 милијона динара ако не и више за два тунела и за трасирање јадранске пруге. Тај капитал лежи неискоришћен, а то је за државу велика штета, да ова пруга и даље остане неизрађена. Друго, много се губи и морално код народа, тиме, што се ова пруга толико година не ради, а зна се да она пролази кроз најплодније крајеве Шумадије.

Као што напред рекох нека се ова пруга почне градити од Марковца преко Раче и Тополе до Аранђеловца. У овоме случају пренос материјала и осталог не би државу много коштао, а сем тога ова би се пруга рентирала и допринела би да се и даље може радити.

Министарство саобраћаја експроприсало је земљиште за јадранску пругу грађанима села Бурђева у Срезу лепеничком, а од неких је одузела и проценила камени мајдан из кога се вади и зида тунел. Целокупна процена мајдана и експроприсаног земљишта износи 67 хиљада динара. Село Бурђево је брдски крај, народ је сиромашан, а уз то је и случај хтео да насип пролази баш кроз имања најслабијих људи — сиротиње. Молио сам више пута господина Министра а то чиним и овом приликом да се ово земљиште грађанима села Бурђева што пре исплати, да би за добивени новац могли купити нешто имања, платити порез и дугове. Ову сам сиротињу приводио господину Министру, неки су и пешке дошли до Београда, рачунајући, да када лично дођу, да ће убрзат исплату, али све је до данас остало неисплаћено.

Подизањем дуплог колосека од Велике Плане до Лапова варошица Лапово изгубила је један колосек, те се данас у овој станици не укрштавају возови јер нема места.

Ја молим господина Министра да се варошици Лапово подигне 4 колосек као и стална рампа за утовар свиња. Данас се утовар свиња врши на рукама, а то је тешко и несигурно. Ова станица је жива и на њој се много товари не само свиња и марве већ и све остало, па би обзиром да Лапово има добру будућност, и с обзиром да је Лапово велико место и трговачки јако развијено, ја молим да се предње уради и подигне 4 колосека као и једна утоварна рампа. Буџетом Министарства саобраћаја предвиђена је исплата експроприсаног земљишта за другу пругу од Велике Плане до Лапова. Ја молим г. Министра да приступи што пре исплати тога имања, јер су људи сиромашни и тучени од града те би та исплата требала да се убрза како би ти грађани могли да

исплате држави порезу и регулишу своје дуговање. Надам се да ће г. Министар саобраћаја у интересу државе и краја, кроз који треба да прође јадранска пруга што пре и скорије отпочети рад ма из којих сретстава, да би се народ тамо упустио и да би се помогло томе народу који је страдао од града. Град је већ две године тукао мој срез.

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

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч народни посланик г. др. Стјепо Кнежевић.

Dr. Stjepo Knežević: Gospodo narodni poslanici! Žao mi je da nas nema više, јер предмет о коме мислим да говорим, од таквога је интереса, да заслужије нарочиту пажњу.

Budžet u načelu prošao je u pretresu o političkoj, privrednoj i finansijskoj situaciji zemlje, u hvallama i kritici politike Kraljevske vlade i pojedinih njenih članova.

Padali su sa raznih strana prigovori i predlozi i čula su se mišljenja o soluciji raznih problema.

Premda je u nekim momentima skupštinska atmosfera bila puna elektriciteta, ipak se moglo zapaziti, da je kroz sve govore narodnih poslanika provela jedna zajednička osnovna misao, jedan zajednički cilj naime: da se što brže i uspešnije postigne blagostanje naroda, uz čuvanje narodnog i državnog jedinstva.

Pa i sama razmimoilaženja između većine i opozicije svode se na koncu na to, da se svaka od njih služi različnim putevima i različnim metodima, ali oboje idu istom cilju.

Imali smo prilike i da od pojedine gospode poslanika čujemo prigovore i kritike, koje izgledaju kao neko otstupanje od stranačke discipline. Ali, ni takove pojave ne treba primiti zlovoljom. One naprotiv dokazuju da članovima Narodnog predstavništva leže na srcu interesi cjeline i da su svjesni dužnosti, koje im proističu iz poslaničkog mandata.

Kada se sve ovo ima na umu, mislim da možemo ipak biti zadovoljni i s poverenjem gledati u budućnost. A ona će nam pokazati ko je izabrao pravi i bolji put.

Polazeći sa ovoga stanovišta biću i ja slobodan da se, u vezi sa specijalnim budžetom, koji je na dnevnom redu, pozabavim jednim predmetom, koji, po mome mišljenju, ne nalazi svuda interes i razumevanje koje zaslužuje. To je naše pomorstvo.

Pomorstvo je jedna od najvažnijih grana naše privrede, naročito za primorski dió našeg naroda. Koliku i kakvu ulogu igraju u narodnoj privredi pomorstvo i pomorska trgovina, o tome nam pružaju dokaz dugotrajne borbe i ratovi koje su pomorski narodi vodili za prevlast u svjetskoj trgovini.

Slavna prošlost Dubrovnika zasniva se na pomorskoj trgovini. Nekadašnji svoj sjaj i bogatstvo Dubrovnik ima da zahvali svojoj pomorskoj trgovini i trgovačkim vezama sa prekomorskim narodima i državama. Kako u Dubrovniku tako isto i u Boki narod se od najstarijih vremena bavio pomorstvom iz kojega je crpeo svoje blagostanje, јер једна неплодна и кршевіта обала није подносила никакав други рад а опет обала је приступачнија с морске стране. Dubrovčani i Bokelji bili su posrednici trgovine između balkanskih zemalja i država na Sredozemnom Moru te su sa Balkana dovozili drvo, rude, gvožđe, vunу, sir, stoku, vosak i med, a sa Skadar-

skog jezera i drugih voda ribu, da sve to svojim ladama upute u daleke prekomorske zemlje. Uvozili su pak na Balkan proizvode tekstilne industrije, oružje, vino, srebrno posude i ostalo.

Pomorstvo Dubrovnika i Boke prošlo je u istoriji kroz razne faze, ali se, uprkos političkih i finansijskih nedaća i teškoća pod tudinskom vlašću održalo do u najnovije doba. Pomorski duh i nepokolebiva volja dala je današnjem pokolenju Dubrovnika i Boke da uz ogromne materijalne žrtve razvije pomorstvo do zavidne visine.

Pomorstvo je odavno cvetalo i na hrvatskom Primorju i ono je i danas sa Sušakom kao centrom faktor, s kojim treba računati.

Naša mlada država ima dakle u pomorstvu tradiciju, ima razgranatu obalu, ima odličan pomorski živalj zadojen od davnina duhom i smjelošću kakva se rijetko zapaža kod drugih u pomorstvu naprednijih naroda. Poznata je na daleko sprema i valjanost naših kapetana, a o našim mornarima su već davno kazali Englezi i Japanci, ta dva par ešelance pomorska naroda, da su to najbolji mornari na svijetu.

Ali naše pomorstvo i trgovačka mornarica preživljuju teške dane. Uzroci su različiti a, priznajem, ne zavise isključivo o dobroj ili zloj volji Ministra saobraćaja.

Ne ulazeći u raspravljanje o tome što u pogledu pomorstva preduzimaju velike pomorske države kao što su Engleska, Francuska, Nemačka, Japan i Amerika, zadržaću se na onome što je do sada učinila i kakve je rezultate u kratko vrijeme postigla Poljska; a o čemu su se svojim očima uvjerali g. g. poslanici, koji su imali sreću da lanijske godine budu gosti poljskog parlamenta.

Iz ništa, sa neznatnom pustom obalom, postala je Poljska za kratko vrijeme glavni i odlučujući faktor za cijelu Srednju Evropu, proširujući svoju atrakcionu moć od Baltika do Jadranskog zaleda. Nova poljska luka Gdinja postala je tvrđava iz koje se vodi borba za pozicije koje su do sada držali Hamburg, Trst i Braila. Opskrbljena je najmodernijim tehničkim sredstvima za sve potrebe koje su u vezi sa uvozom i izvozom na veliko, sa preradivanjem prekomorske robe i uvezenih sirovina, sa krcanjem, iskrcavanjem i pohranom.

Tu su ogromne ljuštionice pirinča za stotinu hiljada tona godišnje; mlinovi za vegetabilna ulja; hladionice za životne namirnice; magaze za sazrijevanje voća i za povrće, za sušenje ribe, duvana i ostalo. Sem toga su u luci instalirana veličanstvena postrojenja za brz i jeftin prekrcaj ugljena.

Pored poljskih lada svraćaju u Gdinj i veliki parobrodi iz drugih država, tako da su sa priključenjem u Hamburgu, Roterdamu i Antverpenu ustanovljene veze sa svima značajnim svetskim lukama.

Ali je najveće i najmoćnije sredstvo za unapređenje poljskog pomorstva uopšte a luke Gdinja posebno, tarifalna i carinska politika koju Poljska država sprovodi u njihovom interesu. Pre svega poljske državne željeznice su uvele zasebne lučke tarife, znatno niže od normalnih tarifa. Uvedene su zatim zasebne čehoslovačko-poljske izravne pomorske tarife za čehoslovačku robu. One su saobražene paritetu čehoslovačkog prometa sa nemačkim lukama tako da prevoz uspješno konkuriše nemačkim lukama. A da se onemogućiti uvoz prekomorske robe u Poljsku preko stranih luka, snižene su na mini-

mum carine na uvoz te robe. Tako su naprimjer za kafu, južno voće i agrume snižene carine do 50% prema uveznoj carini preko suvozemnih granica. Posledica ovoga sniženja bila je ta, da je prekomorski promet preko Trsta za Poljsku kroz poslednje tri godine spao na jednu trećinu prometa iz godine 1930.

Prošle godine su stupile na snagu i nove tarife na robni saobraćaj između Gdinja i mađarskih pristaništa na Dunavu preko Bratislave. Te tarife pružaju Mađarskoj najjeftiniji prevoz preko Gdinja, mnogo jeftiniji nego li za onaj preko Trsta i Hamburga, tako da je za Mađarsku danas najjeftiniji put za prekomorski uvoz kroz Gdinj za najvažnije artikle: kavu, rižu, pamuk, sumpor i t. d.

Na to je Nemačka, da bi parirala konkurenciju Poljske i sačuvala barem čehoslovački transport nemačkim lukama, izjednačila tarife sa onima Gdinja. Pošto su pak ove mere Poljske i Nemačke pokvarile ugovorenu ravnotežu, bile su jadranske železničke uprave prinudene da svoje tarife za Trst saobraze poljskim i nemačkim tarifama. U ovoj žilavoj internacionalnoj borbi na ekonomskom polju mi smo ostali po strani. Naša, istočna obala Jadrana ne dolazi ni u kakvu kombinaciju kod izvoza i uvoza prekomorske robe za srednju Evropu, premda je to najbliža obala, a Jadransko More najzgodniji put za zemlje sredozemnog bazena i Levanta, koje za ovaj saobraćaj dolaze u obzir.

Dok Poljska sa svojih 70 km. morske obale na 5500 km. suhozemne granice i sa jednom nacionalnom i jednom internacionalnom lukom promeće na more 10 miliona tona robe — 68% celokupne spoljne trgovine — dotle taj promet kod nas sa 700 km. obale — trećinom celokupne državne granice — iznosi samo 2 miliona tona.

Jugoslavija je doduše povećala vodene puteve i rečno brodarstvo na interacionalnom Dunavu, ali ta činjenica nikako ne opravdava u današnjim prilikama da srednjo-evropska morska obala ostane neiskorišćena za srednjo-evropski saobraćaj. Ako ništa drugo, moglo bi se postići to da mađarsko zaledo dođe u atrakcionu sferu našeg Primorja.

Često se čuje da je Dunav naš internacionalni put i da nam je Jadransko More nepotrebno, jer da riječnom plovidbom možemo podmiriti ceo naš transport. Ali ovo nije tačno. Glavni proizvodi kojima je naš izvoz najizrazitije obilježen jesu: proizvodi poljoprivrede, stoka, drvo i cement. Prva dva proizvoda mogu donekle da budu upućena Dunavom prema centralnoj Evropi, ali je za drvo i cement, koji nalaze najbolju prođu u zemljama sredozemnog bazena, najzgodniji put more.

Pa nam i prevoz Dunavom nije baš korisniji od prevoza morem. Dokazano je da na 25.000 vagona, koliko imamo kukuruza za izvoz, gubimo na izvozu preko Braile 50.000.000 dinara, a to za takse, pretpovar, transport, osiguranje i za višak izvoza koji se vrši stranim društvima, jer ga naša riječna plovidba ne može da obavi. Kada bi se kukuruz vozio željeznicom do naših luka i dalje morem, cijela navedena suma ostala bi u našoj zemlji.

U ostalom neosporno jedla se morem najbolje promiče trgovina i uspostavljaju veze sa svetskim trgovačkim centrima.

Ima i drugih država kroz koje teče Dunav i druge reke a nemaju more, pa ipak čine sve napore da izađu na more, makar uz cenu znatnih moralnih

i materijalnih žrtava. O tome je najaktuelniji primer aranžman koji pretstoji između Italije s jedne a Austrije i Mađarske s druge strane, za ustupanje Austrije i Mađarskoj slobodne zone u Trstu.

Po ovome što sam naveo jasno se vidi, koliku moć i važnost imaju more i trgovačka mornarica u životu države i u celokupnoj narodnoj privredi.

Nameće se stoga potreba da se i kod nas nešto sistematskog i planskog počne da radi, a ne da se sve pripušta privatnoj inicijativi. Jer samo privatna inicijativa ni u pomorstvu nije dovoljna, iako ona ima velikih zasluga u razvoju našeg izvoza i unapređenju naše privrede.

I zaista, pruga sa Levantom je omogućila mnogo življu komunikaciju sa Grčkom, Egiptom i Palestinom. Pruga sa Španijom doprinela je da mnoge proizvode dobijamo direktno, a ne preko Trsta i Rijeke. Najzad pruga za Južnu Ameriku koristila je mnogo izvozu našeg drva u one krajeve.

Nažalost nemamo nikakve pruge sa zapadnom obalom Jadranskog Mora, jer je lanjske godine, na traženje Ministarstva saobraćaja, a sve u znak štednje, ukinuta dugogodišnja parobrodka veza između Dubrovnika i Bari. Zbog oskudice takve pruge, moraju se sve manje partije robe prevoziti stranim parobrodima, a sem toga ne mogu da se uspešno iskorišćuju poslovne veze sa kupcima u manjim mestima Italije.

Moram da ovom prilikom dodirnem i pitanje »subvencija« parobrodskim društvima, koje je spomenuo i g. Ministar u svom ekspozetu, rekavši o njima samo da im je cilj unapređene brodarstva, a to treba u nekoliko ispraviti.

Mnogima izgleda da su subvencije za državu neopravdan teret i da koriste samo brodovlasnicima. Međutim stvar stoji drukčije. Za bolje razumevanje treba razlikovati subvencije koje država daje za pruge sa inostranstvom i subvencije koje ona daje parobrodima obalne plovidbe.

U prvom slučaju država u interesu svoje izvozne trgovine produžuje saobraćaj na tržišta i zemlje koje smatra od interesa.

Najjeftiniji način produženja toga saobraćaja je otvaranje parobrodskih pruga. Te pruge su po gotovu u početku, a često i za dugi niz godina, nerenabilne, naročito onde gde nailaze na jaču konkurenciju stranih parobrodskih preduzeća. A ne može se zaista zahtevati od privatnog preduzeća da doprinosi materijalnih žrtava za opšte interese, već je zato pozvana država. Ona podnosi žrtve i kod saobraćaja na kopnu time što snosi pasivu koju ima željeznica, a da nikome ne pada na pamet da se protiv toga buni.

U slučaju obalne plovidbe subvencija ne pretstavlja uopšte za državu kakvu potporu već je to delomična ošteta za usluge koje joj čine parobrodka društva.

Država je dužna da svom stanovništvu obezbedi saobraćaj, gde ne može kopnom a ono morem. Pošto bi podržavanje saobraćaja uzduž cele obale i ostrva u sopstvenoj režiji stajalo državu ogromnih troškova, ona samo dobija time što organizuje obalni saobraćaj i prenos pošte parobrodima privatnih preduzeća i plaća im zato pristojnu oštetu.

Smem tvrditi da se u saobraćajnoj politici države ne dade ni zamisliti a kamo li izvesti kakav bolji i racionalniji način uređenja morskog saobraćaja od pre pomenutog, osobito kada se uvaži da je

pomorsko brodarstvo jedna od najrizičnijih grana privrede.

Ali su parobrodka društva dovedena u tako očajnu situaciju da prijete opasnost njihova sloma kroz najkraće vreme.

Već prilikom zaključivanja dugoročnih ugovora između države i parobrodskih društava bilo je komisijski utvrđeno da državni prinos ne pokriva deficit službe koju društva vrše za račun države. Društva su ugovor primila računajući na postepeno povećanje prometa putnika i robe. Međutim se taj promet smanjio za preko 30%, a deficit povećao.

Ali je kod svega toga najgore i za parobrodka društva najubitačije to, što im se već ispočetka ugovora neuredno plaća državni prinos, u ime kojega oni danas potražuju preko sedamdeset i pet miliona dinara.

Mislim da ova suma nije ušla u ono 130 miliona letećih dugova koje je gospodin izvestilac većine spomenuo u svom zaključnom govoru. Ako nije, treba im i ovo dodati, a ako i jest, znači da više od polovine letećih dugova otpada na prinos koji potražuju parobrodka društva.

Razmjer zaista ogroman, a i nepravedan, kad se ima u vidu da u državnu kasu ulazi godišnje oko 25 miliona dinara od samog prevoza pošte koji vrše parobrodka društva na Jadranu za račun države, ne računajući sve druge indirektno koristi koje ona ima.

Ako se ovako produži, katastrofa je neminovna, pa me je baš to pobudilo da skrenem sa ovog mjesta pažnju svih faktora na teške posljedice kojima se ide u susret.

Neprimanje državnog prinosa dovelo je parobrodka društva u bezizlazan položaj. Obavezani ugovorima nabavili su na kredit prvoklasne parobrode milionske vrijednosti a ne mogu da ih plate. Kreditom podmiruju potrebe pogonskog i drugog materijala; nemaju čim da plaćaju mornare i ostale namještenike; u zaostatku su sa doprinosima Uredu za osiguranje radnika, Penzionom zavodu namještenika i osiguravajućim društvima. U malo riječi: ne znaju šta će s njima biti od danas do sutra, bojeći se da im naročito strani povjerioci ne počnu stavljati lade na doboš.

Već se počelo govoriti o ponovnoj redukciji državnog prinosa a s time kao posledici o redukciji saobraćaja.

Puštajući po strani sve štetne posledice reduiranja pruga, finansijske, privredne i političke prirode, reći ću da svaka redukcija pruga znači napuštanje stečenih pozicija ili tačnije prepuštanje tih pozicija stranoj mornarici.

I danas ima na Jadranu nekoliko redovnih pruga italijanske trgovačke mornarice. Nijesu od nekog značaja ali ih ipak italijanska vlada podržava, iz političkih razloga, dajući im basnoslovne subvencije. A svakako nama konkurišu.

Koliko italijanske vlasti polažu na intenzivnost saobraćaja na Jadranu dokazom je i ovaj najnoviji primjer.

Italijansko parobrodsko društvo „Pulja“ obavjestilo je skadarske trgovce da će od sada parobrodi „Pulja“ pristajati u San Đovani di Medua četiri puta nedeljno, a ne samo dva puta kao do sada.

U Skadru se govori da se ovom pojačanom plovidbom sa Arbanijom želi da konkuriše Jugoslovenskoj trgovačkoj mornarici čiji bi parobrodi, u vezi

sa novim trgovačkim aranžmanima između naše države i Albanije, trebali da pristaju u San Đovani di Medua.

Mogu bez pretjerivanja da kažem, da se naša trgovačka mornarica nalazi u agoniji i da je krajnje vreme da se preduzme nešto za njeno spasavanje, jer to zahtjeva državni prestiž u svijetu i jer to zahtjevaju interesi države i naroda.

Polazem zato najveću nadu u gospodina Predsjednika Kraljevske vlade i uvaženog šefa Jugoslovenske nacionalne stranke kod čijim je rukovodjenjem sastavljen program stranke koji nam, dajbudi u ovome pogledu, mora biti svima zajednički.

U tome programu rečeno je da naša zemlja potrebuje za svoj privredni razvitak snažno razvijenu parobrodski saobraćaj na rekama i moru.

Pomorstvo treba da zauzme naročito mjesto u Jugoslovenskoj državnoj politici, ne samo kao važno vrelo prihoda za naše pomorce i Primorce koji su upućeni na more i žive od mora, nego i kao naša nacionalna afirmacija u svetu, kao izraz stvarnih potreba zemlje sa tako razgranatom obalom i manifestacija tradicija i pomorske svesti našeg življa.

Ako se programi u djelo privode a ne ostaju samo u riječima na papiru, onda vjerujem i nadam se da će i našem pomorstvu, i našoj nacionalnoj trgovačkoj mornarici sinuti lepši dani.

U toj nadi i samo u toj nadi glasujem za budžet Ministarstva saobraćaja. (Živo odobravanje i pljeskanje).

Predsjednik dr. Kosta Kumanudi: Ima reč narodni poslanik g. Sever Varda.

Sever Varda: Gospodo narodni poslanici, u ovo teško doba privredne depresije, još jače otkaće potreba prehrane pasivnih krajeva. Narod Primorske banovine, a osobito njenog Zagorja i ove godine kao nikad pre upućen je na državnu pomoć. Ova pasivnost naših krajeva nije prolazna, jer ma koliko bila dobra i rodna godina, naši krajevi ostaju uvek pasivni i oni su i pre rata uvozili žito iz dalekih krajeva ladom uz oprost uvoznih carina i jeftinih prevoza. Pre su pasivni krajevi uživali takode pasivne tarife, a kasnije su uvedene uputnice za žito koje su se predašnjih godina izdavale u dovoljnom broju i besplatno, ove godine nasuprot broj uputnica koje su izdate za pasivne krajeve, nedovoljan je i izdate su sa 25% popusta, iako je naš narod oskudan kao ikada pre. Nedavno je generalna direkcija učinila popust za izvoz kukuruza za Švajcarsku, tako da prevoz iz Vojvodine do Buksa košta 3.400 dinara dočim jedan vagon iz Vojvodine do naših železničkih stanica košta 5.500.—, 6.000.— i preko 6.000.— dinara. I ja sam slobodan zamoliti g. Ministra saobraćaja, uzevši u obzir teško stanje naših krajeva, da bi izvoleo jednom za uvek urediti ovo pitanje prehrane pasivnih krajeva na jedan pravilan i trajan način, a ne da se događa ono što je najgore, da siromašno pučanstvo pasivnih krajeva mora da plaća svoju najprimitivniju hranu — kukuruz dva i tri puta više nego što ga plaćaju ostali krajevi. I stoga molim g. Ministra saobraćaja da izvoli ili uvesti opet pasivne tarife ili da izvoli dati dovoljan broj uputnica sa najmanje 75% popusta, kako bi se naše siromašno pučanstvo prehranilo.

Sad, gospodo, hoću da spomenem jedno eminentno važno pitanje ne samo za Srednje Primorje, već i za Primorsku i Vrbasku banovinu, pa i za celu državu, a to je pitanje unske železnice. Pre nego što

predem na unsku železnicu, hoću da spomenem stanje ličke železnice, koja je, kako je poznato, svake zime, pa i ove, kao ni jedna druga pruga bila ponovno i više puta zatrpana i promet bio prekinut. Ove godine promet je bio prekinut u najnezgodnijem času, kada se je šiljala i dovozila razna roba za božićne blagdane. Time je našim trgovcima nanescena silna šteta, jer ili im je roba zakasnila ili se pokvarila, a što je najteže što su morali da plaćaju ležarinu na tu robu koja im je na putu zastala. Ja ću sada da navdem jedan primer koji će vam najbolje pokazati, od kakve je štete ovakav saobraćaj preko ličke pruge. Poslednjeg zastoja na ličkoj pruzi zaozvala je jedna partija volova od 300 komada, koja je bila određena preko Splita za Maltu. Možete zamisliti, koliku je štetu pretrpeo onaj trgovac čiji su volovi zastali u Lici, a on je morao da plaća ladu u Splitu koja je čekala na te volove.

Ove teškoće nažalost ponavljaju se svake godine i nanose silne štete u prvome redu našoj privredi, a zatim i neposredne štete našem saobraćaju koji ima od toga prekida, kao i ogromnih izdataka za čišćenje pruge. Ovi kratki dokazi jasno govore od koje je potrebe izgradnja unske pruge, i kao da sva iskušenja koja smo doživeli u ovih osam godina, što je lička pruga u prometu, nisu dovoljna, naši su privredni krugovi iznenađeni i zabrinuti što se u poslednje doba sa izvesne strane ponova hoće da istakne pitanje, da li će se unska železnica koja se po Finansijskom zakonu za 1933/34 godinu ima da otpočne graditi ove godine, da li se ima spojiti sa Kninom na današnjoj stanici ličke pruge u Zrmanji ili dolinom Une, Krke i Butišnjice izravnim priključkom na Knin.

Ovo načelno pitanje koje je već definitivno rešeno, a to je rešenje bilo odobreno rešenjem Predsjednika Ministarskog saveta od 22 avgusta 1931 godine ne može i ne sme da bude predmetom kakve nove diskusije, jer je svakome jasno da predeli Zrmanje nisu apsolutno podesni za priključak nove pruge, ukoliko su im klimatske prilike nepovoljne kao nigde drugde i jer iz teških dosadašnjih iskustava, sa stalnošću možemo tvrditi da bi unska pruga sa takvim priključkom imala istu sudbinu kao i lička pruga.

Obzirom na zabrinutost koja vlada u našim krajevima, a osobito u svim privrednim krugovima, radi važnosti ovoga pitanja ukoliko zaseca u najvitalnije interese naše privredne budućnosti, obraćam se toplom molbom na gospodina Ministra saobraćaja u dubokom uverenju i potpunom poverenju njegovog dosadašnjeg rada i nastojanja u ovome pitanju da izvoli što pre u smislu Finansijskog zakona za godinu 1933/34 započeti sa radovima unske pruge i da ne dozvoli da se o pitanju priključka ove železnice postavljaju ma bilo koje nove diskusije, već da se izvedba priključka Unske železnice provede iz Bihaća direktno na Knin u smislu odobrenog rešenja Predsjednika Ministarskog saveta od 22 avgusta 1931 godine i u skladu sa željama cijelog pučanstva naše Banovine.

Još jedno pitanje koje zanima našu javnost, a to je autobuski saobraćaj Primorske banovine, koji je kako je poznato jedino naše prevozno sredstvo u oskudici unutrašnjeg železničkog saobraćaja i koje dnevno na raznim linijama prevaljuje cirka 4.500 km., dok železnička pruga ide uporedo samo jedne autobuske linije u dužini od samo 36 km.

Iz ove konstatacije jasno proizilazi, od koje je goleme koristi i potrebe autobuski saobraćaj u Primorskoj banovini i koju važnost on ima u saobraćaju i privredi cijele naše domovine.

Dok se u svim naprednim državama nastoji da se ovo moderno saobraćajno sredstvo što više proširi i usa vrši i dok se na drugoj strani uporedo sa postojećim daleko razvijenijim železničkim prugama, grade iz državnih sredstava novi autobuski putevi, bez obzira što se time stvara konkurencija postojećem železničkom saobraćaju, rekao bih da se sa stanovite strane ide za tim, da se uvadanjem novih taksa i zapreka onemogućiti i time dovedu do propasti sva naša autobuska prelužeća i time oduzme i ovo jedino saobraćajno sredstvo u našoj banovini i upropasti toliko porodica. 15 miliona domaćeg kapitala. Ko i malo poznaje saobraćajne prilike našega kraja, a osobito Dalmatinske Zagore, može lako shvatiti što bi to značilo, kada bi autobuski saobraćaj bio ukinut radi spomenutih razloga.

I protiv autobuske linije Sinj—Split, koja je jedina koja ide uporedo sa postojećom uskotračnom železnicom Sinj—Split, koja je pogodnija i vremenski 3 puta kraća od železničkog spoja i koja spaja sjeverne dalmatinske i granične bosanske srezove najkraćim putem sa Primorjem, sa strane Ministarstva saobraćaja stvaraju se zapreke kako bi se onemogućila ova autobuska linija i time oduzelo ovo moderno i pogodno saobraćajno sredstvo pučanstva onoga kraja.

Ja molim, gospodina Ministra saobraćaja da izvoli obratiti osobitu pažnju na sve što sam ovde spomenu i da bude uvjeren da sam to izneo u najboljoj namjeri i nastojanju i molim da mi to bude tako shvaćeno i uzeto u obzir. Glasacu za budžet. (Odobravaње i pljeskanje):

Председник др. Коста Кумануди: Реč има народни посланик г. др. Младен Лисавач.

Др. Младен Лисавач: Господо народни посланици, узимајући реч у буџетској расправи код Министарства саобраћаја, имам у виду више наше локалне прилике, прилике онога места и краја у коме сам изабран за народног посланика. И то не ради тога што држим да би ти интереси били претежни од државних, него што држим да се ове ствари могу тако лако и брзо исправити ако сваки од нас говорника према своме опажању изнесе све оно што сматра за преку народну потребу својег краја. Тиме би могао помоћи и целини поправити све оно што можда није онако како треба да буде.

У првом реду треба ми споменути да смо већ при крају да се једном доврши и отвори пруга која везује Београд са Банатом и то Београд—Панчево на Вршац, а с друге стране на Кикинду. (Др. Метикош: Мост је довршен). Мост је довршен и само треба још довршити железничку пругу између овог моста и вароши Панчева. У томе случају потребно је знати, куда ће да води она прворазредна пруга, која треба да споји Београд са Банатом и не само са Банатом, него и са свима оним европским крајевима, који су у вези са Банатом у првом реду са Румунијом, Чехословачком и Пољском. Најзгоднија пруга за то јесте она која данас води од Панчева на Вршац. Пре свега, та је пруга најкраћа, а с друге стране, она је својим делом на румунској страни готова и прворазредна, те се на њу не би имало још много што да троши. Морам рећи да нисам противан да се после преће и на изградњу друге пруге Панчево—Кикинда, само об-

зиром на наша мала финансијска сретства, првенствено би требало усавршити ову пругу Београд—Панчево у правцу Вршца.

Имам још нешто у погледу чисто локалном да споменем. То је ово: Вршац и његова околица су онај део житнице европске у Банату, који има толико хране да не само подмирује потребе свога становништва, него уједно извози силну храну у иностранству. Разуме се пут којим то извози је Дунав, али од Вршца до Дунава има од прилике 60 и нешто више километара и досадашњи извоз хране од Вршца и његове околине до Панчева, извози се не толико железницом, која већ постоји, колико колима, а то једино ради тога што је подвоз од Вршца до Панчева за храну, за пшеницу, за кукуруз био тако висок, да су људи имали више рачуна, да се цео дан возе од Вршца до Панчева, а да се сутрадан врате натраг, и да онде троше, да упропашћују и себе и своја кола и коње и онај пут по којим се возе. Крај свега тога имају више рачуна да храну преносе колима него да је возе железницом. Држим, да то не иде ни у корист железнице, ни у корист фиска ни у корист оних људи који то раде, и да би требало да се обзиром на ту околност, тарифа и тарифна политика нашег Министарства саобраћаја саобрази приликама, да се толико спусти тај превоз хране из тих мало удаљених крајева, да би се она могла превозити железницом. Железница би имала при томе свога рачуна, а ти људи не би морали да се муче и не би били принуђени да раде оно што нико не ради, да поступају онако као што су радили пре сто година кад још нису биле железнице.

У расправи о буџету Министарства саобраћаја споменуо сам Југоисточни део Баната који је потпуно раван. У целом Банату осим Вршца нигде нема ломљеног камена, нигде ни једне стене, од које би могао човек добити камена. Цео Банат, осим оних крајева који леже покрај река Дунава и Тисе, упућен је на вршачки камен. Тај вршачки камен, који се ломи у Вршцу, треба да има прилике да се олако онамо постави где је потребан, да би се могли по целом Банату градити путеви, за који је тај ломљени камен потребан као подлога. Услед тога пак што су високе превозне цене, на жељезницама, тај се камен не извози и ми у Банату имамо најлошије путеве може бити у целој нашој држави. Пре неки дан добио сам писмо из једног села, где сам рад био доћи да одржим једну конференцију. Јавља ми се да још не долазим, јер да су путеви тако просечени, да се не могу извући кола из блата. А зашто је то? Поред тога, што у нашем Вршцу, вршачкој гори, има толико камена, да бисмо могли целу нашу државу опасати кинеским зидом од камена да још остане камена у вршачкој гори, ми нисмо у стању да извеземо тај камен оданде, јер су превозне цене на жељезницама превисоке.

Рекло би се: шта је хасна од тога, што се довози камен, кад немамо новаца да градимо путеве. Међутим постоји и кулук, који би могао доста припомоћи, да се камен, кад се доведе куд треба, употреби на изградњу путева, а нарочито на изградњу оних путева до самих жељезничких станица, које су по 2—4 км. удаљене од села. Камен сам по себи не кошта у Вршцу ништа, јер га има толико, да га цела наша држава може употребити тако да, опет, остане у тим бреговима камена, ко-

liko god treba.

Скрећем пажњу г. Министру саобраћаја, прво на оно, што сам споменуо у погледу преноса хране: да се тарифе тако снизи, да је могуће, и да има сваки рачуна, да своју храну преко жељезнице пребаци од Вршца до Панчева. А с друге стране, да се, опет те тарифе тако снизе, евентуално да и сама држава нешто допринесе, како би Банат, који се динас дави у блату, што пре дошао до добрих путева.

Ово сам имао да кажем, и пошто верујем, да ће и г. Министар саобраћаја уважити ову нашу жељу, гласаћу за овај прорачун. (Одобравање и плескање).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. др. Ивандекић.

Dr. Mirko Ivandekić-Ivković: Gospodo narodni poslanici! Ja ću biti kratak. Povod za reč kod budžeta ovog Ministarstva daje mi činjenica i okolnost što je Ministarstvo saobraćaja nedavno odlučilo, da se ukine železnička radionica u Subotici. Ova radionica gospodo zaposljuje oko 600 većinom kvalifikovanih radnika, koji su teško pogodeni usled ove odluke, jer će biti prisiljeni da prodaju svoje siromaštvo, kućanstvo, koje su tokom vremena radom i trudom stekli, i da se raseli iz Subotice. Prirodno je, da ukinuće ove institucije, teško pogada ne samo redove radnika i njihovih porodica, nego i redove svih privrednika u Subotici. Ovi radnici alimentirali su privredu u Subotici sa oko 500.000 dinara mesečno, pa je stoga nesumnjivo, kad bi se ova suma izvukla iz privrede u Subotici, da bi to bio jedan težak i jedan vrlo osetljiv udarac za privredu toga kraja.

Svi privrednici, ne samo trgovci, obrtnici i zemljoradnici, nego svi ostali držali su u prošlu nedelju u Subotici jedan javni zbor, gde su jednoglasno ustali da traže od Kraljevske vlade i g. Ministra saobraćaja, da odustanu od ukinuća te institucije u Subotici. S toga je i meni, koji imam čast da zastupam taj grad u ovome domu, dužnost, da i sa ovoga mesta zamolim Kraljevsku vladu i g. Ministra saobraćaja, da ne sprovedu tu odluku u delo.

Nama je dužnost gospodo, da našoj privredi — kada već ne možemo da je izlečimo od ove teške bolesti u kojoj se ona momentano nalazi — stanje olakšamo u ovim danima krize kroz koje se ona provlači, da je pomognemo u ovo doba nezapamćene krize. Ušteda po mome mišljenju ne može biti razlog da se ta institucija u Subotici ukine, jer su svi ti radnici dobili pozive da se priave kud hoće da se premeste ili u Zagreb ili u Maribor ili u Kragujevac, Ljubljanu i t. d., dakle u mestima, u kojima naša država ima železničke radionice. Prema tome kada ostaju inžinjeri, kad ostaju radnici, kad se uzima sirovina potrebna za rad ovih ljudi, ja smatram da tu nema tolike uštede, da bi ona mogla biti razlog za ukidanje ove institucije.

Ona okolnost, da se Subotica nalazi na granici naše države smatram isto tako da ne može biti razlog za ukidanje ove institucije, jer je ta okolnost postojala i onda kada je ova institucija ustanovljena. Sem toga, gospodo, i Maribor ima železničku radionicu i nalazi se na našoj granici, a nema ni govora o tome da bi se ta radionica u Mariboru imala ukinuti.

Inače, gospodo, naša je dužnost, po mome skromnom uverenju, da jačamo kulturno i privredno naše centre na granici, kako to čine i ostali kulturni na-

rodi da bi ih osposobili, da budu stalno jak bedem na granicama naše otadžbine.

Zbog svega ovoga, ja sam sobadan da upozorim Kraljevsku vladu na štetne posledice koje bi moglo imati ukidanje te institucije u Subotici i s toga molim Kraljevsku vladu i gospodina Ministra saobraćaja, da ne ukida železničku radionicu u Subotici nego, da ukine samu odluku o ukidanju te radionice.

U nadi, da će gospodin Ministar ovo činiti, ja izjavljujem da ću glasati za budžet. (Odobrovanje i pljeskanje).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. др. Milan Metikoš.

Dr. Milan Metikoš: Gospodo narodni poslanici, kada bi se Ministarstvo saobraćaja uzelo pod kritiku svestrano, obzirom na opseg administracije koja je tu zastupljena, imao bih da iznesem mnogo detaljnih stvari, koje bi prikazale one teške i neželjene rezultate, koje je javnost odavno krstila imenom „korupcija“.

Malo pre sam u pošti primio u kovertu jedan časopis; koji, razume se, izdržava činovništvo, a koji se zove „Jugoslovenska pošta“. U tome časopisu na uvodnom mestu prikazuju činovnici kako se država oštećuje, za zaslugu državnih organa, na pretovaru uglja u Metkoviću za grдне sume svake godine. Има неко u Ministarstvu saobraćaja, ima неко u Ministarstvu šuma i rudnika u Rudarskoj direkciji, koji pomaže izvesna lica, da zarađuju pare, na teret državne kase. I to se kreće u milijonskim ciframa svake godine.

To iznose činovnici, u svome listu javno, i žalostno je, da ta naša administracija, koja bi imala voditi kontrolu o svemu što se javno iznosi, apsolutno ne preduzima ništa. Teške momente korupcije neki dan su neka gospoda iznela ovde u Skupštini. O njima je bilo reči juče u ekspozue. U detalje te stvari neću da ulazim, jer smo mi u načelnoj diskusiji podvukli mišljenje, da je potrebna narodu i državi, da se što pre donese zakon protiv korupcije. Jer današnja zakonska srestva su nemoćna da zahvate korupcionaše. S toga je, razume se suvišno u detalje ulaziti, dok se ne podigne glas naroda u onoj meri, da pritera one, koji moraju da povedu računa o tome, da taj zakon o korupciji donesu.

I tek, kad se donese zakon o korupciji, koji će imati zakonske sankcije, da zahvati sve i svakoga, i to ne samo pro futuro nego i unutar bar za 20 do 30 godina, i kada budu nekoliko njih viseli na Terazijama, onda će se tek narod uveriti da su oni, koji upravljaju ovom zemljom, rešili po svaku cenu, da se iskoreni korupcija. Pošto će o ovom pitanju korupcije u Ministarstvu saobraćaja druga gospoda svako još više govoriti, ja se neću na njemu duže zadržavati.

Kritikujući resornu politiku g. Ministra saobraćaja imam da naglasim, da je on do sada pokazao vrlo malo pažnje onim malim saradnicima u pomorstvu. Ja sam i lanjske godine skretao pažnju gospodinu Ministru saobraćaja i bio sam uveren, da će on o tome povesti računa. On je doista zakazivao neke konferencije, pozivao je brodovlasnike i pomorce, puku šavao je, da ih nagodi, ali brodovlasnici su predstavnici krupnog kapitala, i iako ih je malo, oni su uticajniji. A o hiljadama one sirotinje, koji ginu po valovima, malo se vodi računa. Baš u današnjoj pošti primio sam jedno upozorenje primoraca iz Splita iz Dalmacije u kome kažu ovako: „Već se toliko to pitanje pokretalo, ali ništa se nije učinilo, ništa se nije učinilo za naše pomorce u pravcu njihove zaštite, ma

da su u Beograd pozivani mnogi radi izrade projekta, uredaba i naredaba i radih ugovora. Pomorci su bili izloženi velikim troškovima, ali do danas ništa nije učinjeno. Pomorsko odeljenje Ministarstva saobraćaja prosto je jedan biro brodovlasnika i njihove se reči uvažavaju, samo zato što brodovlasnici na razne načine, besplatnom vožnjom i t. g. — vi znate kako se to udešava — drže u svojim šakama ljude, koji bi trebali da budu nepristrasni prema pomorcima. Očekivali smo da će Ministarstvo saobraćaja i socijalne politike u sadašnji finansijski zakon uneti neke odredbe, po kojima bi Ministar imao ovlašćenje da neka pitanja našega pomorstva uredi onako, kako je to već odavno uređeno u svima drugim pomorskim zemljama". U istom pismu se kaže i ovo: „To je jedan nezapamćen primer nebrige prema onima, koji od sebe sve daju, a njima se ništa ne čini. Na taj način se stvara nepoverenje prema državi, jer brodovlasnici primaju sve od države, ali samo za sebe”.

Ja sam, gospodo, istakao tu stvar zato, jer me boli, da gledam da hiljade naših malih pomoraca jauču, viču, tuku se na ladama, a naše Ministarstvo saobraćaja ostaje gluvo i nemo za te njihove boli i jade. Ministarstvo saobraćaja mesto da reši to bolno pitanje, uputilo je pod brojem 2720 od 2 februara 1932 godine jedan raspis posadama brodova duge plovidbe trgovačke mornarice u koje kaže i ovo: „da se slučajevi svojevrednog tumačenja i jednostranog kršenja ugovora ne bi ponavljali i da ne bi došlo do poremećaja plovidbe, koja se vrši pod našom zastavom, Ministarstvo saobraćaja sazvalo je za 25 oktobar pr. g. konferenciju u Splitu, na kojoj su uzeli učešća brodovlasnici i pretstavnici pomoraca. Na toj konferenciji bio je postignut sporazum da se ugovorene plate u funtama obračunavaju po kursu od 250 dinara za svaku funtu a da bi se definitivno uredili svi odnosi između brodovlasnika i pomoraca, odlučeno je, da se odmah izradi projekat kolektivnog ugovora, koji će u najkraće vreme stupiti u život”.

To je pisano februara meseca 1932 godine, a mi smo već prošli i februar 1934 godine. U istom raspisu dalje stoji ovo: „Ali nažalost ovih zadnjih dana dogodilo se, da su posade nekih naših brodova u inostranim lukama, protivno ugovorenim obavezama, uskratili putovanje, ako im se plate u funtama ne obračunavaju po većem kursu, nego što je zaključeno, na konferenciji u Splitu. Vodeći brigu o trgovačkoj mornarici, ja vodim brigu ne samo o brodovima, nego i o posadama i o njihovom blagostanju. Uvek će mi biti briga, da posade budu pravedno nagrađene za svoj rad. Ali svaki koji danas samovoljnim ili neumerenim postupcima izaziva nered, ruši disciplinu na brodu i otežava plovidbu, taj nije svestan momenta, koji preživljuje naša narodna privreda, a naša trgovačka mornarica napose”.

Uvek se nastoji izvesnim floskulama utući opravdane razloge naših pomoraca i brigom, da se trgovačka mornarica razvije.

Kao što se vidi pitanje do sada nije rešeno, i to je dokaz naše bolne situacije i politike, koja se vodi u Ministarstvu saobraćaja.

Govoreći o pomorskom saobraćaju, gospodo poslanici, moram da prikažem, da je naše Ministarstvo saobraćaja vrlo slabo poklonilo pažnju našim lukama. Naš izvoz kreće se danas u glavnom preko trgovačkih brodova pod našom narodnom i državnom zastavom. Naše luke u mnogo slučajeva nalaze se u očajnom stanju. Na to su već ukazivali naši drugovi sa

Primorja kao i na to, da se do danas u tome pravcu nije ništa preduzelo. Kad se budu rušili kejovi i lome luke i stotine i stotine ljudi koji se spremaju da putuju, kad zaglave, te će onda da se uputi komisija, da zaradi pare kao komisija. Ništa nije preduzeto. Kad se vidi, da se nalazi načina da se omogućiti izvesnim licima da vrše — da ne kažem drugi finiji izraz, izraz — krađu državne imovine na stotine miliona, moglo bi se naći i srestava, za investicije pomorskog saobraćaja, što se za pomorski saobraćaj kao neophodno traži. Ali to bi bilo, samo u slučaju, kad bi Ministarstvo saobraćaja bilo reorganizovano, kad bi imalo jednu plansku pomorsku politiku i kad bi se po tome planu radilo. Ali kad za pomorsku našu politiku nema nikakvog plana, kad se sve radi od slučaja do slučaja, onda je zbog toga tako teška situacija u pomorskom saobraćaju.

Izvesnoj grupi u trgovačkoj mornarici se pogoduje, daju se sve veće subvencije, a možda bi se kod tih suma baš moglo naći izvesnih ušteda koje bi se mogle upotrebiti, da se luke poprave, jer ako su luke loše, nema dobrog saobraćaja.

Pomorski saobraćaj vodi računa i o pomorskom ribarstvu. Ja sam neki dan u jednoj sporednoj diskusiji spomenuo, kako je naša zemlja bogata i puna svega, ali zbog loše administracije vidimo svuda i na svakome mestu krajnju sirotinju, jer smo uveli takvu tarifnu politiku, da naš čovek iz Primorja ono što ima i što mu je Bog dao, ne može da baci u unutrašnjost zemlje, kao što s druge strane, ne može iz unutrašnjosti zemlje da dobavi pšenicu, kukuruz za hlebac, kao i drugo što mu je potrebno za život. A to je dokaz, da smo daleko od toga da bi imali jednu pametnu saobraćajnu tarifnu politiku, koja bi omogućila da svi delovi naroda dođu u mogućnost, da svoje proizvode iz jednoga kraja mogu korisno unovčiti u drugom kraju zemlje. Vidite, braćo i gospodo poslanici, mi imamo na nekim stranama, i to je konstatovano sa teškim ogorčenjem, veliku proizvodnju ulja, i naši Dalmatinci, otočani i primorci imali bi veliku zaradu, kad bi se ti proizvodi mogli u unutrašnjosti unovčiti. Mi imamo toliko oteka za trgovinu i propagandu domaće trgovine, ali u tom neredu nije ništa preduzeto, da se omogućiti tome siromašnom svetu iz Dalmacije, da svoje proizvode unovči u unutrašnjosti. Kad bi gospoda, iz vladine većine, imali privrednu politiku i jedan plan predviden za provedbu iste, videli bi, da uvozimo za nekoliko stotina milijuna dinara raznih sirovina za proizvodnju ulja, koje se proizvodi od stranih fabrikanata, a međutim imate vanredno primorsko-dalmatinsko ulje, koje je iznad svakog drugog ulja po zdravstvenoj vrednosti, a niko međutim za njega ne zna. I tako kod nas niko ne vodi računa o tome da mi imamo da se pobrinemo da živi i onaj siromašni narodni čovek, na onoj góleti Dalmatinskoj. Kad bi se imao taj privredni plan, onda bi se to moglo sprovesti i to bi se svakako odmah dalo primetiti i osetiti. Trebao bi gospodin Ministar saobraćaja da znađe udesiti tarife za prevoz ulja iz Dalmacije do Beograda i do Zagreba i do ostalih naših centara u zemlji, tako, da bi ulje moglo naći sigurnu prođu, a naša sirotinja zaradu. Ja sam opazio jedan praktičan primer u mom srezu, koji hoću da vam iznesem, a to je, da je jedan iz Dalmacije doneo vagon vina, koji je prodao, na onda za te pare kupio vagon pšenice, i na taj način, on je sproveo ono, što je mogla sprovesti vlada, da ona ima pametan program. Kad bi ona imala jedan privredni pro-

gram na bazi narodne solidarnosti svih krajeva i svih pokrajina. Čine se teške zamerke ovoj Vladi, što ona ne čini ništa za pomorsko ribarstvo. Govori se neprestano, kako je tudinska propaganda jaka u tome pravcu, i da je italijanski uticaj jak i snažan. Ali Italijani imaju svoje brodove, kupuju našu ribu i na tim svojim brodovima je odnose. A šta smo mi preduzeli da kupimo takav jedan brod, da se ta riba prebaci u unutrašnjost naše zemlje i na inostrana tržišta. Mi nismo u tom pravcu ništa preduzeli, a čudimo se ovamo, što naši mali ribari nalaze zaštitnike i kupce u Italijanima.

I kod toga naroda stvoriće se mišljenje, kako mu je Italija dobra majka, kako se brine damu da potrebne zarade i na taj način vrše propagandu koja našem narodu mora donositi ogromne štete. I zato, kažem, zameram g. Ministru saobraćaja, što toj grani naše narodne privrede nije posvetio svoju pažnju. Već se više godina upozoruje, na to, ali Vlada se stara da stvori 200—300 garnitura kompletnih vozova da prenese svoje partizane s jednog kraja na drugi, u mesto, da stvori te garniture vozova za prevoz seljačkih proizvoda za našu sirotinju, čime bi dokazala patriotsko delo prema narodu.

Gospodo, u celom svetu usled privredne krize snizuju se prevozni stavovi i na materijal i na robu. Svi opažaju, da je to potrebno i da se na taj način može koristiti privredi. Mi danas trebamo da izvozimo u inostranstvo mnogu našu robu. Ali kad trgovac, koji je izvozi, kalkulira, on vidi, da ne može to da svrši, jer je preskup prevoz. Malopre ste čuli predgovornika, koji je predočio da prevoz vagona kukuruza, ako se preveze iz žitorodnih krajeva, u Dalmaciju, staje 5—6 hiljada dinara, a prevoz vagona kukuruza iz Argentine do Splita ladom, staje svega 1.000 dinara. I što se onda čudite, da takva tarifna politika, koja kod nas postoji, pravi veliku štetu našim izvoznicima i našim pojedinim krajevima u pitanju ishrane, naročito u našim pasivnim krajevima? U glavnom pravi štetu i našoj trgovinskoj politici. Mnogo bi se više izvezlo da su tarifni stavovi podešeni prema našim potrebama i potrebama inostranih pijaca. Mi smo pristupili povišenju stavova prevoza putnika i robe tako, da sam ja juče, kad sam bio kod kuće ustanovio, na železničkoj stanici, da mi je činovnik kazao: vidite danas trebamo da vozimo 3 vagona stoke za Zagreb, ali su došli ljudi sa teretnim automobilima i oni taj prevoz obavljaju mnogo jeftinije nego na železnici. Kad se prevozi tim teretnim automobilima, ne treba se ići veterinaru na pregled, ne treba se platiti kaldrmina i daleko je jeftiniji prevoz stoke. A sada g. Ministar saobraćaja diže stavove, da time povisi prihode i onda će ih još više povišavati, a svet će bežati od toga, da se posluži njegovim saobraćajnim sredstvima i to će tako ići u nedogled.

Isto tako činjenica je, da su povišene tarife za prevoz putnika III klase. Jedini koji danas plaćaju podvoz to su putnici III klase. Kad bi g. Ministar obavio reviziju svih onih koji se besplatno voze, i učinio, da svi oni koji rade po pojedinim nadležstvima, zašta rade, da nadležstva osiguraju prihode — kako je bilo u ranijim budžetima, pre 5, 6 i više godina — on bi imao mogućnosti, da te stavove ne povišava nego da ih održi na visini, kao i druge zemlje. On bi pokazao, da možemo voditi onu tarifnu politiku za robu i putnike, kakva treba da je danas u današnjim teškim prilikama.

Prepuštam vama, iz vladine većine, da raspravite ono pitanje koje će tek doći na tapet, o korupciji. Ja sam ga samo načeo sa jedne strane i sačekacu vrlo rado na vaše rešenje.

Još bih imao da napomenem samo neke sitne stvari i da pokažem kako se sve kod nas radi bez plana.

Ima izvesnih vrsta službenika, koje država uniformiše, jer to zahteva potreba služe. To je na primer slučaj sa željezničkim osobljem. Tu odmah možete videti kakva ogromna nesrazmera postoji u onome, što primaju, na ime uniforme ovi službenici i službenici drugih resora. Po pravilniku za odelo čuvara šuma, oni koji rade u šumama, dobiju godišnje na ime odelo 1.800 dinara, policijski činovnici dobijaju paušal od 2.400 dinara, poreski činovnici dobiju 1500 do 1800 dinara, finansijska kontrola dobije godišnje 1.200 dinara. Činovnici saobraćaja međutim, i to samo oni ispod glavnih grupa, zvaničnici 600 dinara godišnje, a činovnici 400 dinara godišnje. Kad se zna, da su činovnici i zvaničnici saobraćajnih ustanova, po službenom poslu, uvek na stanicama, gde prolaze i stranci, onda je potrebno, da oni budu uvek u pristojnom odelu, kao što je potrebno, da u tom pogledu budu reprezentovani i svi državni službenici. Kad se zna, gospodo, da država daje čuvarima šuma na odelo 1.800 dinara, a oni sede u šumama i niko ih ne vidi, onda se, gospodo, najbolje pokazuje, kako ni u ovom poslu nema nikakvoga razumnog plana vladinog.

Ima mnogo tih sitnih stvari, o kojima bi se moglo ne satima nego i danima govoriti. Toliko ima nepravilnosti i nesrazmera u našoj administraciji, da sve to jasno pokazuje, da ni u čemu, pa ni u ovom Vlada nema programa ni razumevanja. Sve se radi na parče, od časa na čas, pa zato i naša saobraćajna politika trpi ove posledice, koje su neminovne. Kad bi smo imali na mestu Ministra saobraćaja čoveka, koji bi vodio računa i o političkim momentima, duhovno jedinstvo nacije moglo bi se stvoriti jednim planskim radom, pa bi i on podneo svoj obol. Međutim, kao što vidite ni Vlada a ni njena većina ne preduzimaju ništa, da poprave situaciju u kojoj se nalazimo. Zato, kao što sam već i ranije naglasio, moram glasati protiv ovog budžeta.

Još nekoliko reči o rečnoj plovidbi. Prilikom prošlogodišnje debate u finansijskom odboru o predlogu budžeta Ministarstva saobraćaja naročita pažnja je obraćena budžetu Državne rečne plovidbe. Ona je naopakim radom dotadanjih nestručnih uprava bila dovedena do ivice propasti, tako, da u najkritičnijim vremenima privredne depresije nije mogla uopšte odgovarati svojim zadacima, i poslužiti državi i narodu.

Tom prilikom, gospodo, ja sam na osnovu zvaničnih statističkih i drugih podataka dokazao, da su dotadanji budžeti rashoda i prihoda Državne rečne plovidbe bili preterano veliki, da nisu odgovarali njenim verovatnim prosečnim poslovima i da je stoga ta privredna ustanova zapala u velike deficite, ma da je pod stručnom rukom mogla uvek davati viškove prihoda.

Dalje, gospodo, detaljno sam bio izložio, koliko je bila štetna i pogrešna komercijalna, saobraćajna, finansijska i tehnička politika, koju su u toj ustanovi vodili njeni nestručni direktori i njihovi referenti.

Naročito sam pak tom prilikom kritikovao, što je do sada Državna rečna plovidba vodila oštru konkurentnu borbu i sa nacionalnim rečnim i pomorskim

brodarstvima i sa nacionalnim železnicama, dok je u doba opšte krize, a naročito krize brodarskih poslova trebalo raditi obrnuto.

Celokupan rad tadanjih uprava bio je toliko birokratski, samovoljan i rasipnički, da je naše državno brodsko osoblje gubilo disciplinu kao i volju za rad.

Na osnovu sviju nepobitnih dokaza utvrdio sam bio, da je svekoliko zlo poglavito dolazilo usled toga, što su za direktora rečne plovidbe postavljeni nestručnjaci za brodarske poslove — obično penzionisani željeznički inženjeri, sa kojima su sklapani ugovori na tri godine, i to tako vešto, da i Ministar saobraćaja nije ništa mogao činiti za vreme njihovog trajanja.

Usled svega ovoga tražio sam tada od g. Ministra saobraćaja, da se jednom učini kraj dotadanjem redovom gazdovanju u Državnoj rečnoj plovidbi, da se ustanova spase i sanira i da se za direktora rečne plovidbe postavljaju pravi stručnjaci iz redova državnog saobraćajnog osoblja.

Danas, gospodo, posle godinu dana sa najvećim zadovoljstvom i priznanjem konstatujem ovde, da je g. Ministar saobraćaja uvažio moje kritike i moje reči, jer je od meseca maja prošle godine preduzeo mere za saniranje državne rečne plovidbe i poveo pravim i zdravim pravcima i putevima, tako da je ta ustanova na radost sviju nas povratila danas ugled i prestiž naše trgovačke zastave na međunarodnom Dunavu.

I da bih dokazao, da sam prošle godine iz opštih državnih i nacionalnih interesa objektivno kritikovao svekolika zla u toj ustanovi, hoću danas prilikom debate o budžetu Ministarstva saobraćaja pred ovim forumom da se zadržim na Državnoj rečnoj plovidbi i da priznam gospodinu Ministru saobraćaja, da je, ovu ustanovu spasio od očigledne propasti na korist države i naroda u ovim kritičnim vremenima.

Pre svega, čim je krajem meseca aprila prošle godine istekao trogodišnji ugovor dotadanjem direktoru i za direktora rečne plovidbe ukazno postavljen stručnjak, iz redova državnog saobraćajnog osoblja, Državna rečna plovidba počela je naglo vraćati svoj ugled, kredit i uticaj, ne samo u zemlji već i na međunarodnom Dunavu.

Odmah zatim videli smo, da je rečna plovidba pravilno shvatila zahtev i potrebe trgovine i prometa u današnje doba opšte krize, pa je brzo osposobila svoje brodove i razvila i razgranala čest, brz i jeftin saobraćaj, tako da je mnogo pomogla i koristila našem trgovačkom i poslovnom svetu u ovim najkritičnijim vremenima i prilikama.

Dalje, Državna rečna plovidba dobila je u drugoj polovini prošle godine tri nova najsavršenija motorna broda, te je razvila najbrži denčani saobraćaj na Dunavu i time zauzela prvo mesto među stranim dunavskim brodarstvima.

Najveće pak priznanje zaslužila je Državna rečna plovidba, kada je počela prikupljati oko sebe naša nacionalna rečna brodarstva i sa njima obrazovati poslovne zajednice, da bi ih očuvala od propasti u ovoj opštoj krizi brodarskih poslova, kao i da bi pojačano sa njima mogla sačuvati slobodu i nezavisnost naše trgovine.

Kao prvi rezultat ovakvog sistematskog i smišljenog rada i poslovanja vidimo, da je državna rečna plovidba krajem prošle godine pokazivala višak prihoda nad rashodima, što nije bio slučaj već više

godina. Sem toga tačno smo obavesteni, da je povraćena disciplina kod osoblja, kao i volja za rad.

Pa i pored svekolikog ovakvog razgranatog i obilnog rada predlog budžeta rashoda rečne plovidbe za novu 1934/35 budžetsku godinu najmanji je od sviju njenih dosadanih budžeta i iznosi svega dinara 90,552.261. Analizirajući pažljivo ovaj predlog budžeta, zapazio sam, da je sastavljen tako elastično da se u slučaju opadanja brodarskih poslova može smanjivati, a u slučaju povećanja poslova donekle povećavati.

Međutim, pošto poslovi brodarskih preduzeća zavise od ishoda žetve i pošto mogu iznenada u ovoj godini imati maksimalnih poslova, potrebno je dati mogućnosti g. Ministru saobraćaja, da u ovakvim slučajevima može povećavati potrebne partije i pozicije budžeta rečne plovidbe srazmerno povećanju tih poslova.

Javna je tajna, gospodo, da je Državna rečna plovidba usled nerada i grešaka ranijih uprava zapala u velike dugove. Da bi rečna plovidba mogla sa uspehom završiti započeta dela, na ujedinjenju naših nacionalnih rečnih brodarstava, kao i dalje na sklapanju zajednica sa brodarstvima države Male Antante, prvi je uslov: da ona sama bude finansijski sanirana. Napomenuo sam maločas, da je Državna rečna plovidba sada pokazala višak prihoda nad rashodima, i time dokazao svoje ranije tvrđenje, da će ona uvek pod stručnom upravom davati čiste prihode. Prema tome ima se uslova, da državna rečna plovidba dobije zajam radi saniranja svoga finansijskog stanja. Mišljenja sam, da joj potreban zajam treba da odobri Poštanska štedionica, pošto je ona u sastavu istog Ministarstva, a daje čak zajam i privatnim novčanim zavodima.

Imam podataka, da nekoliko komisija i danas izviđaju greške i krivice ranijih uprava rečne plovidbe koje su je dovele do ovakvog očajnog finansijskog stanja, pa g. Ministar saobraćaja, treba da dade potrebna naređenja, da komisije savesno i potpuno izvrše svoje zadatke, kako ni jedan krivac ne bi izbegao zaslužene kazne.

U današnjem Finansijskom zakonu data su bila ovlašćenja g. Ministru saobraćaja, da u sporazumu sa Ministarskim savetom propiše uredbu o državnom rečnom brodarstvu i uredbu o državnom brodarskom osoblju. Uredbe su izradene, ali još nisu od nadležnih odobrene, pa g. Ministar saobraćaja treba da u interesu te ustanove i osoblja, što pre izdejstvuje i ta odobrenja. Pošto se na svemu zapinje glasam protiv ovoga budžeta. (Odobranje na levici).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. Душан Иванчевић.

Душан Иванчевић: Господо народни посланици! Г. Министар саобраћаја изјавио је да ће се у току ове године почети са грађењем унске пруге. Она ће се почети ове године, а завршити 1 јула 1937. Он је то изјавио и у Финансијском одбору, а јуче је то поновно и подвукао да предузме, које има да гради ову пругу, пожурје административне власти да што пре доврше планове за ту пругу. Према свему томе изгледа да ће овај рад сада доиста почети. И кад стојимо сада пред почетком грађења унске пруге, сав свет који једва чека да се с грађењем те пруге почне, са живим интересовањем пита, којим ће правцем ова пруга да иде?

За ову пругу има велики интерес народ из

трију бановина, из Бановине савске, врбаске и приморске. И разуме се да свака бановина има своје специјалне жеље које се у пуној мери свима не могу да задовоље.

Личани желе да пруга иде на Зрмању, Далматинци долином Бутишнице на Книн, а г. Министар каже: Куда ће ићи пруга то ће одучити објективни разлози.

Као претставник онога краја, који жели да пруга изађе на станицу Зрмању, ја ћу са овога места да одбијем неке приговоре који се стављају са стране оних, који су противни овој траси. Приговара се да траса на Зрмању није добра зато, што ће у зимско доба пруга на тој траси имати велике сметње због сметова. И у прилог тога свога тврђења наводе да је промет на личкој прузи у доба зиме у таком стању да саобраћај мора да се прекида.

Ја морам да кажем да личка пруга не заслужује овако рђав глас на који је наишла, јер пре свега та је сметња свега на два три места, а та места на којима сметови омејату саобраћај, нису ничим заштићена. Ако унска пруга прође трасом на Зрмању, она са тим опасностима од сметова на личкој прузи нема никакве везе и због тога та опасна места не могу да утичу којим ће правцем унска пруга да крене. За унску пругу, уколико окрене на Зрмању, има једно једино опасно место, и то непосредно пред станицом Зрмањом, где би био ометан саобраћај. Међутим, као што је требало одавно да се сва опасна места заштите, како се заштићују и остале пруге у нашој земљи које су изложене ветру и сметовима, тако треба и сва ова места на личкој прузи заштитити, а поготову ово место непосредно испред саме станице Зрмањске које, ако се заштити, постићи ће се два успеха: Осигураће се личка пруга да овде више нема сметња, а биће осигурана и унска пруга, ако она овуда прође.

Ја знам да ће за одређивање ове трасе збиља важити они разлози, које је г. Министар изложио у своме говору.

Ако се не усвоји траса на Зрмању, долази у питање траса долином реке Бутишнице на Книн, која има две варијанте. У овом случају отпор Далматинаца сасвим отпада, јер они постижу оно што желе, али за Личане није све једно која ће се варијанта усвојити, ако би пруга ишла долином Бутишнице. Ако би унска пруга окренула сасвим босанском територијом, онда би Лика остала без једног километра унске пруге, а то би за њу био врло тежак ударац. Зато ја скрећем пажњу г. Министру саобраћаја да, у колико поред објективних разлога, буде водио рачуна и о интересима нашега краја и о жељама народа, да би на сваки начин требало усвојити десну варијанту ове трасе, која би ишла око Крчког Брда, додиривала плодну питому долину Србску, која је једна од најлепших наших крашких долина, па онда да избије на Бутишницу и да се споји са Книном. Уколико се не би усвојила зрмањска траса, ова десна траса, која иде србском долином према Бутишници, у најпотпунијој мери задовољила би захтеве и жеље народа све три ове бановине.

Јер би тиме и Далматинци добили оно што желе, пруга би у огромној већини ишла територијом Босне, а само са неколико десетина километара додиривала би територију Лике, и тако би сва

три краја била задовољена. Но уколико се г. Министар и Краљевска влада буду одређивали објективним разлозима, ја мислим да ће они бити за зрмањску трасу, која је око 100 милиона динара јефтинија него икоја друга траса, а свакако да уштеда од 100 милиона динара спада у један од најјачих објективних разлога.

Хтео бих да г. Министра упозорим на то да станица зрмањска, која је врло важна станица на прузи Загреб—Сплит, нема телефонске везе са двема великим долинама са густим насељем: са долином зрмањском и са долином србском, и због тога што ова станица нема телефонске везе са ове две долине, сви они који имају да нешто доведу железницом, трпе услед тога велику неприлику у свако доба године, а нарочито зими, и због тога често пута морају да плаћају велику лежарину за робу, јер прође и по осам дана док дознају да је њихов вагон стигао на жељезничку станицу, па је због тога у интересу и саобраћаја, а од користи за народ да г. Министар поради на томе да се зрмањска станица споји телефоном са тим долинама.

Г. Министар саобраћаја у сваком свом експозеу и говору истиче, како Министарство саобраћаја доприноси велике жртве приликом прехране народа у оскудним крајевима. Те жртве доприноси Министарство саобраћаја на тај начин, што народу даје упутнице са повлашћеном тарифом за превоз хране. Ја верујем да Министарство саобраћаја подноси тиме велике жртве, али жалим што морам да кажем да народу на тај начин није много помоћено, да народ нема велике користи од те помоћи, јер се та помоћ редовно даје, врло доцкан и на начин који се не може одобрити. Ето, на пример, прошле године кад су давале упутнице са 75% попушта, догодило се то да је Приморска бановина добала 300 таквих упутница, а Савска бановина само 50 упутница. Ја признајем да је Приморска бановина једна од наших врло пасивних бановина и да је помоћ која је њој указана, потпуно оправдана, али се чудим да је овакав размер помоћи између Приморске бановине са 900 хиљада становника и Савске бановине са 2 милиона и 600 хиљада. Истина је да је велика разлика у плодности између једне и друге бановине, али Савска бановина има исто толико оскудног становништва колико и Приморска: Господо, Кордун, Лика, Приморје, део Баније, Загорје, све су то крајеви који трпе исто толику оскудницу као и Приморска бановина. Ја одобравам што је дата толика помоћ Приморској бановини, али не могу да се ишчудим зашто је Савској бановини дата само једна шестина помоћи на исто толики број оскудног становништва.

Друго, кад су давале те помоћи, дато је Савској бановини 50 упутница, а и Дунавској 50 упутница! Дакле бановини, која неће ништа увозити, која је житница Југославије, дато је исто толико колико и бановини која има да из ње увози кукуруз у даљини преко 300—400 километара! Ја знам да би се наши пријатељи у Дунавској бановини много више обрадовали да су добили поручбу за 50 вагона кукуруза, него што су добили 50 упутница, за које не знају шта да раде с њима.

Треће, у децембру давале су упутнице са 75% попушта а у марту са 50%! Дакле онда кад је у народу било више и хране, и новаца, онда је давана већа помоћ, а сада кад нема ни новаца ни хране,

даје се помоћ много мања. Место да је било обрнуто: Да је у децембру дана помоћ као сада, а сада да је дана као што је било у децембру. Г. Министар саобраћаја истиче то, како Министар саобраћаја даје велике повластице. И ми одиста видимо да се тим повластицама користе и чиновници, и разна друштва, са 50% и још више. Г. Министар саобраћаја увео је туристичку и бањску сезону, када сви они који путују возом имају велике повластице у вожњи. Ја држим да би било посве оправдано да се такве повластице даду и за превоз хране у оскудне крајеве. Када ми имамо туристичку и бањску сезону добро би било да буде и „кукурузна сезона” на пример од 1 децембра до 1 јуна за шест месеци када саобраћај није оптерећен, како би се оскудним крајевима могла дати помоћ са сниженом тарифом за превоз хране. То би било право и онда кад би тарифа била и нижа него што је. Морам да кажем и то да је помоћ са упутницама и нама јако одиозна и да би место њих требало снизити тарифу за превоз кукуруза за 50%, са том обвезом да трговци за толико ниже продају кукуруз колико су на тарифи добили попушта. Онда ми не би имали приговоре и онда се не би спомњали са злоупотребом упутница као што се спомињу сада.

Што се тиче критике уговора о грађењу железница изјављујем ово: Гласање за буџет Министарства саобраћаја и оцена уговора за грађење железница, јесу две, у овај мах, посве одвојене ствари, које се морају и рашавти одвојено уколико би уопште имало шта да се решава о уговорима за грађење железница. У овај час наша је дужност да земљи дамо буџет и ја ћу из тих разлога гласати за буџет Министарства саобраћаја. (Одобравање и плескање).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. Миладин Величковић.

Миладин Величковић: Нисам мислио да говорим о буџету овога ресора а према ономе што смо чули пре неки дан од г. Андре Станића и синоћ од г. Министра саобраћаја, сматрао бих за грех, кад не бих казао оно што мислим.

Није ми намера да кога браним, нити да кога нападам, јер ако је до симпатија, ја бих има разлога бранити рад г. Министра саобраћаја, јер се познајемо, а сем тога до 6 јануара били смо чланови једне партије, док г. Андру Станића добро и не познајем, али и поред најбоље воље, не могу по симпатијама, већ по правди.

Синоћ је г. Министар саобраћаја одговорио на приговоре г. Андре Станића, али из тог одговора ја сам опазио да г. Министар ревностно цитира уговор по уговор, како их је склапао, како им је мењао рокове, и продужава исте, и како их је Главна контрола одобравала. Из свега тога г. Министар казао је просто напросто, да је уговоре сачинио, како је хтео и како је мислио и обукао их у законску форму, те не може бити крив и одговоран, па ма како да су ти уговори штетни.

Господо народни посланици, овде није реч о Главној контроли, јер она одобрава форму, него је реч о томе, зашто се странцима плаћа интерес на оно, што нису уложили и зашто не треба, и на неке паре, које постоје само на хартији, али нигде у нашим касама.

Господин Министар у своме говору, између осталог вели, да је друштву Боаје-Батињол, продуж

жио рок за грађење железничке пруге, с тога, што се бојао да на време неће бити планови готови. Из тога се види погрешно схватање рада господина Министра. Зашто он није са његовим стручњацима и експертима, како их он назива, видео, за које време планови морају бити готови, па да, према томе, у уговору и рок закључи, а не да се за нехат нечију уговор мења и продужава на неколико година, па да се странцима, без икаквог разлога, плаћа 12,500.000 динара годишњег интереса.

Господо народни посланици, видели сте да је више уговора закључено за грађење наших железничких пруга са француским друштвом, на чијем је челу неки г. Боаје. Па то је баш тај господин, који је са Ставинским извршио оне страшне подвиге и операције у својој француској отаџбини, и грдне милоне упропастио, па кад је он овако што могао са Ставинским урадити у својој отаџбини, шта ми тек можемо очекивати да код нас добро уради.

Ето том се човеку код нас излази на сусрет, и чини му се, у изменама уговора и уступци, који иду у корист њега и његовог друштва, а на штету нас, наше државне касе и државних интереса.

Господо, чујем да је синоћ радиом из Париза Агенција Авала добила вест, да у чековној књижици Ставинског имају записана и три имена југословенских поданика. (Један глас: Осам!) Или осам. Кад сам ово синоћ чуо, одмах сам се сетно и грађења пожаревачке железничке пруге, па би било корисно сазнати имена оних лица, која су посредовала између нас и француске групе, приликом склапања тога уговора. Види се да је Ставински пружио своје прсте и предузео операције и у нашој земљи преко свога компањона г. Боајеа.

Господо народни посланици, сем овога што рекох, чуо сам да је у 1930 години Министарство саобраћаја извршило набавку блок сигнала за пругу Београ—Винковци, да та набавка кошта око 42,000.000 динара, и да је извршена без знања и сагласности Министарског савета, да је набавка уступљена на брзу руку некој пештанској фирми Ганц, којој име не знам, само на основу једног реферата неког инжењера-стручњака, рекоше ми, да се зове Драгован Ивковић. Он је, веле, написао реферат, да од горње фирме треба узети блок сигнале, по цени коју је фирма тражила, и узето је и плаћено. После тога свршеног посла са блок сигнаlima, вели се, да је тај писац реферата озидао кућу овде у Београду, која кошта 1.500.000 динара. Ако је дотични истина подигао ову кућу, могао је имати пара од наслеђа или мираза, али за ово незгодно му пада, што је то било убрзо одмах после набавке блок сигнала, те би требало и ово извидети и доћи до материјалне истине. (др. Миладин Метикош: Кад се донесе закон против корупције, онда ћемо то видети!). Ја вама, господине друже, нисам упадао у реч, кад сте ви говорили, и молим, да и ви, мени не упадате у реч.

Из свега овог, што напред рекох, видим да се државни новац не штеди и да се за многе ствари, више него што треба, безразложно расипа, и томе треба једанпут учинити крај.

Стога, господо народни посланици, ја бих мирне савести гласао против буџета Министарства саобраћаја али верујем датој речи господина Претседника Краљевске владе и шефа наше партије, чија је реч веома скупа, јер је часна, да ће нареди-

ти да се детаљније извиде све неправилности и да ће сваки повући одговорност и казну за оно што заслужује, ја ћу у интересу државе, којој је буџет безусловно потребан, без обзира на поверење или неповерење г. Министру саобраћаја, гласати за овај буџет. (Одобравање и плескање):

Потпретседник др. Авдо Хасанбеговић: Има реч народни посланик г. Мирко Урошевић.

Мирко Урошевић: Господо народни посланици, пре него што ћу да отпочнем свој говор, налазим за потребно да нагласим и подвучем, да нисам инспирисан ни од кога, нити ма са чије стране и да не служим никоме као какав инструменат, већ да ово чиним по својој савести и својој посланичкој дужности. (др. Милан Метикош: Као члан већине!). Па сигурно.

Господо народни посланици, 28 фебруара ми смо у овоме Дому чули једну стаховиту оптужбу од стране нашег посланичког друга и бившег министра саобраћаја, од човека који ужива велику репутацију, чије име није ничим умрљано, и баш зато, што је та оптужба дошла са те стране, баш зато и долази то, да је та оптужба и цела ствар у јавности у народу изазвала велико запрепашћење и огромну узрујаност.

Питање је, да ли може господин Министар саобраћаја, да се одбрани од те оптужбе, или не може. Ми смо јуче чули његову одбрану, али је он пре своје одбране у реплици на говор г. Министра казао, да су то цифре и да се из тога не може закључити, да он сноси какву одговорност, или да закључивање ових уговора није било у реду. А шта је изнео господин Министар? Износио је цифре и само цифре. Можда ће се господин Министар моћи одбрани, и дај Боже да се одбрани, не ради њега, него ради угледа ове земље, али има ствари од којих се господин Министар не може одбранити.

Не може се господин Министар одбранити, што је направио један уговор за изградњу некакве жељезничке мреже, а која ће изградња отпочети тек после три до четири године не може се одбранити за ону разлику у ценама, са којим је ценама била изградња жељезница и жељезничких пруга пре шест до седам година, и под којим су се ценама градиле и све остале пруге које је он закључио.

Господо, јуче смо толико јасно видели и јуче је толико било очито, да се господин Министар заклања од одговорности тиме што мисли да је извесне послове обукао у законску форму. Али, господо, и зато се одговара. Господин Министар је упоређивао и правио компарације закључених зајмова са закључивањем зајмова за изградњу жељезница. Али, господо, ми смо за оне раније зајмове добијали готове паре и са новцем располагали, а за ове зајмове за изградњу ових жељезничких пруга, чије је уговоре закључио господин Министар, ми не знамо шта смо добили.

Јуче сам, господо, стекао убеђење, у коме ме нико не може поколебати, да је одбрану господина Министра саобраћаја у најмању руку писао г. Андра Станић или његов неки велики пријатељ.

Господо, најзад да напоменем само како се може утврдити да код једног руковођа државне касе постоји дефицит. Узмите на пример да сам ја благајник и да једна група од десет људи тврде, да се у мојој каси налази дефицит. Међутим ја

тврдим да дефицита нема, е, ту је једини пут и начин којим се може утврдити, да ли има дефицита или га нема у томе, да се изврши преглед касе. И ако би била претпоставка да господин Министар није ни мало крив, да је г. Министар све радио исправно и да су све ствари биле у своме реду, па чак и на закону основане, потребно је, господо, да се изврши преглед. Најзад, ако ћемо да говоримо по души, да говоримо оно, што је право да би се задовољила правда и морал, ја мислим да је једини пут парламентарна анкета. Господин Министар је анкетирао друге. Путем анкете је дошао на овај положај, па је сада право, да и он буде анкетирани да путем анкете, ако је крив, и оде.

Господо народни посланици, оно што је јуче Министар саобраћаја дао у своме експозеу, оно су цифре, оно је лабудова песма господина Министра саобраћаја, коју нам он пева већ пет година, оно су стари записи и оно су статистички подаци. Статистичким подацима служе се нижи људи, а не министри. Међутим његова прва два објашњења приликом његовог говора и његово понашање било је таково, да је он устајао са песницом — тако је изгледало — и код мене је створио импресију, да он прети и да нас сматра неком децом или ђацима. Нисмо ми ни деца нити ђаци, него смо народни преставници. Господо, мени није главна смерница да оптужујем господина Министра за његове послове у Министарству саобраћаја (др. Милан Метикош: Предложите анкету!) Главна смерница је моја политички део говора који се односи на политички рад Министра саобраћаја.

Његова каријера и његова прва кандидација. Господина Министра саобраћаја, Лазе Радивојевића, почиње 1927 године. Господо, пре првог уласка у Народну скупштину г. Лазар Радивојевић био је предузимач. И као предузимач могао је бити свакако частан, јер и ако је то био и то је социјални положај достојан друштва док је исправан и добар. Као такав кандидовао се 1927 године за народног посланика у Срезу моравском округа пожаревачког. Споредна је ствар што га је помагала банка у Пожаревцу. То је ипак допуштено. Али Министар саобраћаја дошао је тада први пут у Скупштину, благодарећи прво томе, што је саставио два среза, а друго благодарећи томе што је онда била једна јединствена демократска листа и што су у округу пожаревачког постојале три радикалне листе. (Граја). Једну је носио Стојан Павловић....

Потпретседник др. Авдо Хасанбеговић: То питање не спада у ресор Министарства саобраћаја. Изволите говорити о буџету Министарства саобраћаја.

Мирко Урошевић (наставља): Господо, не ради се тако. Ја сам саслушао сваког из опозиције. Ако хоћете, господо, ја ћу да закључим говор, па ћу да кажем зашто ћу да гласам — ја хоћу да образложим зашто ћу да гласам противу овога буџета.

Господо ја ћу да завршим, али ипак доћиће време, нека се зна када ће се у овом Дому моћи и слободније говорити. Ја тврдим једно, да се у овој Народној скупштини не да да један човек каже своје мишљење слободно, да прикаже човека у правој боји, онаквог какав је, да се зна тачно његово стање да се зна тачно његова легитимација и пут којим је дошао и по други пут у Народну

скупштину и да ли овакав посланик има легитимацију да говори у име народа.

Господо, он је на последњим општинским изборима у Срезу моравском добио свега две општине. Није могао нигде да се сврсти у срезу. Отишао је у Срез ресавски, где је у селу Седларима покушао да одржи збор, па није ни до речи могао да дође. Наиме, господин Радивојевић би хтео, да до Ресавског среза направи свој други политички Елдorado, а није могао ни до речи да дође. У његовом родном месту Кушељеву 860 правних гласача уписало се у Народну странку и позвало Живана Лукића и сви му се предали. Господо, ја не могу да гласам за овај буџет са ових разлога: Као народни преставник и као члан Владине већине био би злочин не гласати за буџет, јер што су човеку плућа, то је за државу буџет. Али, ја имам легитимацију уредну да у име народа говорим и не могу да допустим да овде пред целом земљом говори један угледни члан овога дома документовано, са доказима у руци за оне ствари које је починио Министар саобраћаја и цела Скупштина и цела јавност аплаудира, а сутра дан долази господин Министар саобраћаја и од 300 људи аплаудира му свега 20.

Ја би био идиот, кад би гласао за буџет Министра саобраћаја утолико пре, јер немам оправдање за то пред оним народом, кога са пуним поверењем заступам у овоме Дому, јер би то била једна аномалија, пошто би ми могли рећи: „Зар те ми доведосмо у његов срез и дадосмо ти огромну већину, а ти сад да гласаш њему буџет“ (Приговори и жагор).

Ја као народни посланик владине већине и члан овога Дома требао би да гласам за буџет, али за буџет Министарства саобраћаја није ми могуће све дотле, док на челу Министарства седи г. Лазар Радивојевић, јер би то значило да му дајем поново могућност својим гласањем да дође до тешких милиона, које ће олако просути, а да се народ и даље злупати. Зато изјављујем да не могу гласати за тај буџет и протестујем што ми је ускраћена реч, да преставнике народа и сав народ обавестим, ко је он. Гласаћу против буџета. (Одобравање и протести).

Потпредседник др. Авдо Хасанбеговић: Има реч народни посланик г. Драгутин Перко.

Dragutin Perko: Gospodo narodni poslanici! Po predlogu budžeta Ministarstva saobraćaja imademo i danas jednu od najvažnijih i nazanimljivijih skupštinskih rasprava, i ja sam slobodan da sledeća opažanja podastrem ovom visokom Domu.

Ne nalazim za opravdano ni za konzekventno od strane gospodina Ministra saobraćaja da označuje kritiku g. Ministra Andre Stanića brutalnom, kako se je juče u svom ekspezeu izvoleo izraziti, jer smo mi osvjedočeni da je g. Andra Stanić ono što je pred nas iznio, iznio iz patriotskih pobuda i iz zabrinutosti za naše loše ekonomsko i finansijsko stanje u zemlji. Ta ista ili slična osjećanja za narod i državu imao je nekad i gospodin Ministar saobraćaja Lazar Radivojević, kad je godine 1928 kao narodni poslanik podnio interpelaciju u Skupštini, kritikujući oštro zaključenje ugovora za Pančevački most, kojeg je tadanja Kraljevska vlada 15 januara 1927 utanačila sa nemačkom tvrtkom Siemens.

To je taj ugovor koga imademo ovde. Imao je g. Lazar Radivojević pravo kad je kritikovao taj pan-

čevački ugovor, jer je skoro isto ovakav ili bar sličan kao i ugovori o sadašnjem gradenju željeznica. Taj most se plaća jednim dijelom iz reparacija, a ostalo gotovim novcem, ali i reparacije nisu poklon a da se ne gleda plaćena suma. Osim toga što su cijene za izradu ovog mosta daleko skuplje, nego što je po mišljenju narodnog poslanika g. Radivojevića bilo dopušteno. Zaista su u ugovor unesene dve odredbe nepoznate u tehničkoj nauci i praksi, i to: tačka prva da se preduzeću plati zasebno 5 miliona 770 hiljada dinara za uređenje njegovog gradilišta, drugo, da Ministarstvo otkupi od preduzimača sve potrebne sprave, instalacije, mašine it.d. koje su potrebne za rad na podizanju mosta i da se za te mašine preduzimaču plati zasebno 25 miliona dinara. Da mu se iste dadu besplatno na uporabu, s tim da po svršetku mosta on sve te instalacije vrati Ministarstvu saobraćaja u stanju, kakvo se budu zatekle. Za ovih 25 miliona dinara dobili smo sada po svršetku mosta olupinu od starih instalacija, koje ne znamo kako da upotrebimo, pa je zato u poziciji 647 IV predviđena suma od 40 hiljada dinara za čuvanje toga inventara, — olupina kod instalacija toga mosta.

Dalje, ugovor je tako nakaradno sastavljen da je plaćena još jedna suma od dinara 21,390.000 na ime povećanja cena radne snage i materijala, i ako su se cene radne snage i materijala od vremena kad je ugovor zaključen pa do vremena kad je most raden, ne povećale nego smanjile. Tako mi imamo da plaćamo jednu ogromnu sumu novaca, koja iznosi 5,770.000 dinara plus 25,000.000 dinara plus 21,390.000 dinara, svega 52,160.000 dinara potpuno nepotrebnu, nezakonitu i nepoznatu u tehničkoj nauci i praksi. Tehnička nauka ne poznaje ovakve odredbe ugovora. Razumijem potpuno narodnog poslanika g. L. Radivojevića, da se bunio 1928 g. protiv pančevačkog ugovora, kad je nadalje video kako se lakomisleno zaključuju ugovori, naprimer da je ugovorom predviđeno da Ministarstvo saobraćaja nabavi o svom trošku i preda preduzeću besplatno na uporabu lade, čamce, automobile i motocikle za šetnju. Po tač. 38 ugovora kupljena je motorna lada i predata preduzeću besplatno na upotrebu, iznos 470.000 dinara; po tač. 39 kupljena je luksuzna lada za direktora preduzeća i plaćena 330.000 dinara; po tač. 70 osobni auto limuzina za direktora preduzeća za 170.000 dinara; po tač. 71 kupljen je motocikl za 30.000 dinara. Pa ima li ovo gdegod, gospodo, da se preduzeću pored nabavljenih svih instalacija kupuju još i automobili, lade i motocikli za provod. Zar je to štednja? Istina sadašnji g. Ministar saobraćaja nije zaključio ovaj ugovor, ali je on kao poslanik 1928 godine podneo interpelaciju o ovome ugovoru, pa mu je bila dužnost da kad je došao na položaj Ministra saobraćaja, popravi teške uslove ovoga ugovora, ali je on to sasvim zaboravio.

Ne upuštajući se u detalje novih ugovora za gradenje železničkih pruga, koje je kritikovao g. Andra Stanić i po kojim ugovorima su predviđene i dalje sume u ovom budžetu, moram da naglasim da se te pruge grade bez onog velikog plana susjednih država, koji je potreban za međunarodne železničke veze na Balkanu, a ove pruge koje se sad grade, sastavni su dio celokupne balkanske železničke mreže — a grade se bez sigurnih garancija za priključak na postojeće pruge susjednih zemalja. Pruga Kuršumlija—Priština i Priština—Peć, naprimer su deo jadranske železnice koja ima da spaja Rumuniju sa

Jadranskim morem — gradi se ali ne zna ni g. Ministar, gde će ta pruga početi, a gde završiti. To je zmiija bez repa i bez glave, samo ima srednji dio tjela. Koliko novaca se troši u neizvjesnost ove pruge to vam je poznato, gospodo, jer je proračun za sadašnje građenje predoznačen u sumi od jedne milijarde i 300 miliona dinara. To nije ona sigurna i velikopotezna saobraćajna politika, koja se može tražiti od g. Ministra saobraćaja.

Gospodo poslanici dozvolite mi da predem sad na opštu državnu upravu Ministarstva saobraćaja. Opšta državna uprava Ministarstva saobraćaja raznovrsna je i složena, osobito delikatna i po državne interese — i osim vojne uprave — najvažnija. Ona treba da imade tako ekzaktnu i uređenu organizaciju da brzo i sigurno može uređovati po svim pitanjima resora, jer mnogobrojni personalni interesi i milijarde državne imovine, ovise po mnogom o cilju shodnoj organizaciji svih poslova ovoga Ministarstva.

Tim više je za požaliti da g. Ministar saobraćaja, iako je već pet godina na ovome mjestu, što nije unio ili nije hteo izraditi organizaciju svoga Ministarstva po zakonu, to po Zakonu o uređenju vrhovne državne uprave od 31 marta 1929 godine i po Uredbi Pretsedništva Ministarskog saveta od 16 aprila 1929 godine. Po tim zakonskim propisima, ukinute su: Generalne direkcije železnica; uprava rečnog i pomorskog saobraćaja, kao i sva odeljenja i ustanove u Ministarstvu saobraćaja, a obrazuje se samo 8 stručnih odeljenja. To je pre pet godina zakonom određeno bilo zbog sigurnijeg i lakšeg poslovanja i zbog štednje. Ali g. Ministar se nije mnogo obazirao na te zakonske odredbe.

Usled ovakvog nehata Gospodina Ministra, desilo se je to da u sadašnjem budžetu Ministarstva saobraćaja, pored generalnog direktora železnica i dva njegova pomoćnika sa osam načelnika, zatim pored upravnika rečnog i pomorskog saobraćaja i njegova četiri načelnika postoji u Ministarstvu saobraćaja i zaseban štab g. Ministra od: 1) dva ministrova referenta — činovnika najveće III grupe sa deset činovnika; 2) od generalnog inspektora saobraćaja, činovnika II grupe sa četiri činovnika; 3) od načelnika opšteg odeljenja sa 55 činovnika, koji štab po budžetu iznosi dinara 2 miliona 687.508.

Šta će g. Ministru toliki štab, pored postojećih zasebnih autonomnih ustanova: Generalne direkcije železnica, uprave pomorskog i rečnog saobraćaja, uprave pošta i telegrafa i direkcije rečnog saobraćaja? Da je g. Ministar izvršio zakonske odredbe, ne bi ovaj štab postojao ili ne bi postojala ista zvanja u zasebnim autonomnim ustanovama. Naročito je karakteristično, šta će g. Ministru zasebni referenti, kada nije ukinuo položaj generalnog direktora, njegovih pomoćnika i načelnika, kao i pored dvaju pomoćnika Ministra saobraćaja. Zar ovo nisu referenti? U svima drugim ministarstvima toga nema. Ne može biti i jedno i drugo, jer ako u Ministarstvu postoje zasebna odeljenja i specijalni štabovi, ne mogu postojati još i zasebne autonomne ustanove. A ako postoje zasebne autonomne ustanove u Ministarstvu onda mogu biti na vrhovnom mestu samo Ministar, pomoćnik i šef kabineta. Dosta je, i to je po zakonu.

Da je većina Finansijskog odbora vršila energično i po savesti izvorno dužnost, ona bi iz budžeta ovaj ministrov štab izbrisala i uštedila državi 2,687 hiljada dinara.

Istina g. Ministar saobraćaja pokušao je da se

prilagodi Zakonu od 1929 godine i u finansijskim zakonima za godinu 1932/33 i 1933/34 dobio je zakonsko ovlašćenje da propiše uredbu sa zakonskom snagom o organizaciji Ministarstva saobraćaja i njenih ustanova bez obzira na dosadašnje zakonske propise, ali i pored ovako velikih ovlašćenja, nije stigao da izradi ove uredbu.

Toliko sam hteo kazati o organizaciji Ministarstva saobraćaja, a sada ću se osvrnuti na personalnu politiku koju sprovodi g. Ministar saobraćaja.

Za vreme svoga petogodišnjeg rada g. Ministar saobraćaja izlučio je iz Ministarstva: Dva generalna direktora, najsavesnije i najbolje činovnike; dva pomoćnika generalnog direktora, poznate železničke stručnjake; dva načelnika opšteg odeljenja Ministarstva, dva načelnika ekonomskog odeljenja; dva načelnika finansijskog odeljenja, dva načelnika odeljenja za građenje, dva direktora Rečne plovidbe, i izbrisao iz svoga Ministarstva jednoga načelnika koji je najsavesniji stručnjak telefona u državi.

Svi su pomenuti službenici nedvojbeno savesni i tačni, a stručno najbolji, o čemu mogu dati svoj pošten sud i četiri bivša ministra saobraćaja koji se nalaze u ovome Domu.

Ostale visoke funkcionere koji su takode najbolji službenici, a koje nije mogao da istisne iz Ministarstva, stavio je jednostavno u depo, tj. da ne radi ništa. Tako naprimer pomoćnik Ministra, s poštovanjem priznati odlični željeznički stručnjak (Senjanić Petar) ne radi ništa, tj. Ministar mu ne da ništa da radi. Njega niste nikada mogli videti ni u Finansijskom odboru ni na kakvom drugom važnom poslu.

Gospodin Ministar saobraćaja je kod svih stručnih zakona, referata, nabavaka, ugovora mimoišao svoga pomoćnika i iste poslove radio bez njega. Ovome ne treba komentara.

Načelnika finansijskog odeljenja, odličnog inženjera i finansijskog stručnjaka g. Nikolu Đurića strpao je u ministrove referente, ali ima već šest meseci, odkada je bačen u depo i ništa mu ne da radi.

Da vidimo sada, kakav je stručni rad g. Ministra saobraćaja.

Iz referata g. Ministra, generalnog direktora (Ilića) upućenog g. Ministru saobraćaja prigodom sastava budžeta, izloženo je jasno da postoji veliki teški zaostatak naših železnica za savremeni saobraćaj i stalno propadanje željezničke imovine usled zanemarivanja održavanja pruge i njene opreme. Zatim nagomilavanje neisplaćenih računa, stalno povećanje dugova i teškoće za nabavku najpotrebnijeg materijala zbog neodržavanja obaveza koje iznose sada više od 500 miliona dinara.

Iz toga ekspozea generalnog direktora vidi se u kakvom su žalosnom stanju instalacije, zgrade i opreme za neposrednu saobraćajnu službu, tako naprimer ložionica u Skoplju, koja je sklona padu, željeznička radionica u Bečkereku, koja je takode u derutnom stanju, željeznički most na Savi kod Zagreba, koji je u opasno neispravnom stanju i zahteva veliku rekonstrukciju. Lička pruga koja je zavejana zimi nedeljama, a mjesto izvršenja tih hitnih radova g. Ministar saobraćaja naređuje da se podižu i fabraju po svima stanicama i stražarama ograde sa naročitim ulepšanjem, da se podižu bašte, gaji cveće za koje su poslove utrošene ogromne sume novaca, bez ikakve potrebe za saobraćaj. Zatim g. Ministar saobraćaja naređuje šišanje i brijanje trave

po željezničkom nasipu da se radi povrtarstvo, voćarstvo it.d. a o stvarnim potrebama nema ni govora.

U okolini Beograda g. Ministar saobraćaja je naredio i zaključio ugovore da se grade ogromne skupocene raskošne i moderne stanice. I to na kilometru 9 Košutnjak, na kilometru 10 Rakovica, 12 Kneževac i kilometru 13 Kijevo — dakle 4 velike stanice u odstojanju od nekoliko kilometara od kojih svaka košta po 800.000, ukupno 3.200.000 dinara bez ikakve potrebe za saobraćaj. Treba videti te raskošne stanice sa kupatilima, pločicama, parketima, a u njima neće stanovati željezničko osoblje koje vrši službu, jer su to mali službenici, čuvari stanica pošto te stanice ne vrše nikakvu službu osim izdavanja karata za vreme letnje sezone. Sve je ovo rađeno samo radi spoljnog efekta, da se pokaže g. Ministar saobraćaja. Na sve zahteve generalnog direktora i njegovih inženjera da pruge propadaju i da treba umesto ovih luksuznih nepotrebnih radova odobravati kredite samo za one poslove koji su potrebni za održavanje sigurnosti saobraćaja — g. Ministar reagira tako da ušutka ovo osoblje, daje im ordenje a potrebu željezničku vrši na ranije iznošeni način spoljnim raskošem.

Prećiću sada na sam budžet. Ranije sam već objasnio da je prva glava koja obuhvata samo Ministarstvo partija 613—618 u veličini 2,687.508.— dinara mogla sasvim izostati odnosno smanjiti se da u njoj ostane samo Ministar — pomoćnik i šef kabineta. Interesantno je pitati g. Ministra; kolike su specijalne nagrade primili činovnici iz ovog štaba Ministrovog. Po našem saznanju ta suma iznosi 150.000 dinara. A našto, kad ovaj štab uopšte nije potreban.

Sad dolazi: uprava rečnog i pomorskog saobraćaja. Po poziciji 627-2 predviđeno je za održavanje, poboljšanje plovnih reka i kanala, izvesnih objekata na njima 400.000 dinara, a po poziciji budžeta Ministarstva građevina 492-1 predviđen je ovaj isti rad održavanje i poboljšanje plovnih reka i kanala, izvedenih objekata na njima 1,300.000 dinara, dalje po partiji 627-3 za održanje i rad plovnoga parka za bagerovanje 4,000.000 dinara, a isto ovi poslovi u budžetu Ministarstva građevina pod part. 492-2 održavanja i rad plovnih objekata i za bagerovanje 1,700.000. Šta je ovo? — Na budžet direkcije pomorskog saobraćaja imam samo da izjavim žaljenje što su za potrebe našega mora, naročito za izdržavanje luka i pristaništa kao i za održavanje pomorskog saobraćaja i pomorskih ustanova smanjeni krediti i to za održavanje i obnovu luka i pristaništa 400.000 dinara od prošlog budžeta, a budžetska partija 637 za održavanje pomorskog saobraćaja partija 636, smanjena je za 364.000 dinara. Ministar saobraćaja nije smeo da smanjuje ranije odobrene i inače male kredite za naše more, kad je imao kredite za luksuzne radove i nepotrebne poslove. Prelazim na odeljenje za gradnje novih željeznica. Na prvom mestu konstatujem da je velika greška što odeljenje za gradnje željeznica nije ušlo u sastav generalne direkcije željeznica, gde joj je mesto, ali g. Ministar saobraćaja verovatno je to namerno učinio da bi mogao sam da radi bez generalnog direktora. Da je generalni direktor šef toga odeljenja, on ne bi dopustio da se na odstojanju od nekoliko kilometara podižu četiri velike raskošne stanice u vrednosti od 3,200.000 dinara, potpu-

no nepotrebne za saobraćaj, bar ne u ovakvom raskošnom obliku naročito u vremenu kad g. generalni direktor nema mogućnosti da izvrši najpotrebnije opravke na postojećim instalacijama.

Odnosno željezničkih prihoda već je g. Stanić izneo tačno stanje. Ja ću se zadržati samo na prihodu od vozarine učesnika na zborovima Nacionalne stranke. Čulo se u Skupštini, od poslanika većine, da su oni platili svu tu vozarinu, a evo kako je u stvari bilo. Za zbor u Nišu g. Ministar saobraćaja doneo je rešenje da se ne plati unapred ništa, a da će se on docnije obračunati sa glavnim odborom stranke. Za zbor u Nišu prema izjavi g. Predsednika Uzunovića bilo je preko 100.000 učesnika. Računajući prosečan put od 250 km., svaki učesnik zbora trebao je platiti po 100—200 dinara za odlazak i povratak, odnosno ukupno 20 miliona dinara. Po pravilniku o povlašćenoj vožnji najveća se povlastica može dati, i to siromašnim radnicima i za naučne svrhe, jedna četvrtina redovne cene. Ako uzmemo taj razlog, učesnici su imali platiti 5 miliona dinara. Režiske cene za željezničko osoblje iznose 10%. Ako uzmemo i to, trebalo je platiti 2 miliona dinara, a međutim uprava stranke platila je Ministarstvu samo svotu od 60.000 dinara. Ja pitam g. generalnog direktora željeznica, za koga znam da je ispravan čovek, da li je on potpisao ovaj obračun, za koji je on jedini i bio nadležan.

Sad hoću da kažem nekoju reč o ekspozeu g. Ministra saobraćaja. G. Ministar saobraćaja kazao je juče da su sve pređašnje građevinske firme propale. Samo, gospodo, firma Lid ne propada. Govori se da je g. Ministar saobraćaja bivši šef ove firme. On Ministar saobraćaja naredbodavac je, ugovorna je strana države, a opet on predstavlja nju, a on je i kontrolna vlast. Druga ugovorna stranka jesu njegovi bivši ortaci. Građenje provada njegova bivša sopstvena firma, a on kao Ministar određuje uslove, po kojima će se državni rad svršavati. Je li to igde na svetu kompatibilno? Nigde. To je moguće samo u našoj blagoslovenoj zemlji. A zašto je to moguće kod nas? Jer nekoji od gospode Ministara traže i dobijaju od Narodne skupštine takova zakonska ovlašćenja da mogu i mimo postojećih zakonra raditi što hoće. Ja se tome protivim. Zakon je zakon i za gospodu Ministre. Neka ga se oni tačno drže i savjesno primenjuju u korist države a ne u druge svrhe. Hoću još da se osvrnem sa nekoliko reči na pitanje o pruzi Varaždin—Koprivnica. Već je 15 godina, kako se neprestano traži podizanje te pruge, pa i pored toga što bi to bila jedna od najvažnijih pruga, i što su davata obećanja da će se ta pruga podići, to još nije nikako učinjeno niti se tome misli da pristupi uskoro.

Kako nemam nikakvog poverenja u rad Ministarstva saobraćaja, izjavljujem da ću glasati protiv budžeta. (Odobranje na levi.)

Predsednik dr. Kosta Kumanudi: Ima reč narodni poslanik g. Milan Dobrović.

Milan Dobrović: Gospodo narodni poslanici, poštansko-telegrafsku službu u našoj državi vrši ili državno poštansko osoblje ili takozvani ugovorni poštari. U svima gradovima i većim mestima poštansku službu vrše državni poštari, a u manjim mestima i u selima ugovorni poštari. Na desetak ugovornih pošta dolazi samo jedna državna pošta. Iz ekspozea g. Ministra čuli smo da su pošte jedino državno preduzeće, koje daje veće prihode državi. A kada

pogledamo kako se sa tim ugovornim poštarima, koji zapravo najveći deo poštanske službe obavljaju postupa, onda će se videti da su oni zapostavljeni i da njihov rad nije dovoljno uvažen.

Još pre Oslobođenja u krajevima Hrvatske i Slavonije bilo je takođe ugovornih poštara. Kada je rat nastupio sve one poštare koji su bili Srbi ili jugosloveni dobro raspoloženi Austrija je odmah otpustila, još u početku rata 1914 godine. Oni su, za celo vreme svoga službovanja, uplaćivali stanovite svote novaca u fond za penziju. Njihovi fondovi nalazili su se u Pešti. Kada je rat svršen, naša država stupila je u pregovore sa Madarskom radi povratka tih fondova, da se tim poštarama mogu isplatiti penzije. Od svršetka rata do pre godinu dve dana nije se moglo to pitanje da reši. Najzad na nekoj internacionalnoj konferenciji u Parizu utvrđeno je da će taj fond ostati u Pešti i da će naša država tim poštarama isplaćivati penziju. Naše Ministarstvo inostranih poslova na bazi toga sporazuma, javilo je Ministarstvu finansija, da se pobrine, kako će urediti te penzije ugovornih poštara. Ministarstvo finansija pozvalo je Ministarstvo saobraćaja da stavi predlog radi uredjenja tih penzija. U decembru prošle godine Ministarstvo saobraćaja poslalo je Ministarstvu finansija, budžetskom odeljenju, obrazloženje i popis 17 starih isluženih poštara, koji su i onda služili budućnosti i za ovu državu. Finansijski efekat iznosio bi svega oko 187.000 dinara godišnje. Taj akt i amandman, koji je trebao da uđe u finansijski zakon, ne znam iz kojih razloga, Ministar finansija, odnosno budžetsko odeljenje, nisu smatrali potrebnim da ga unesu u ovogodišnji finansijski zakon, i tako će ti ugovorni poštari, koji već 18—20 godina čekaju na uredjenje svojih penzija, i ove godine ostati sa neuređenim penzijama.

Ja apelujem sa ovoga mesta na gospodina Ministra finansija i Ministra saobraćaja neka se postaraju, još nije kasno, da se to pitanje za te sirotane, koji su uplaćivali u penzioni fond i sad su ostali bez išega, pa gladuju, nešto uradi.

Sada ću da se dodirnem saobraćajnih prilika u našim krajevima. Valjda je jedinstven slučaj, gospodo, da jedno selo, ima dve željezničke stanice, Zagreb ima dve željezničke stanice, u Beogradu će valjda biti dve i više stanica, ali da jedno selo ima dve stanice, to je zaista jedan izvanredan slučaj. A kada vam kažem još i to, da te dve stanice nisu spojene, već da jedna pripada jednom kraju sela, a druga drugom kraju sela, da svaka pripada drugoj pruzi, da nemaju nikakve veze, onda ćete misliti da je to nemoguće. Međutim, stvarno to postoji. To je kod Zdenaca. Jedna je stanica Končanica—Zdenci, a druga Veliki Zdenci. Jedna stanica ima vezu sa željezničkom prugom koja ide od Barča prema Banovoj Jarugi, a druga stanica ima vezu sa prugom Belovar—Križevci. Za to selo je to vrlo dobra stvar, ono ima dve stanice, ali za opšti saobraćaj to nije dobro. I malo je čudno da se ove dve stanice ne povežu kad već ceo razmak ne iznosi više od 5—6 kilometara, pa da se saobraćaj poboljša. Sličan je slučaj i sa željezničkim stanicama Garešnica Banova Jaruga ili Poljana. Tamo svršava jedan krak železnice koji vodi od Belovara do Garešnice i taj krak nije spojen sa Banovom Jarugom ili Poljanom, a treba samo deset kilometara da se spoji. Kako je do toga došlo da se te dve pruge ne spoje ja ću ukratko kazati: Za vreme Austrije građenje željeznica bilo je

dozvoljeno i privatnim preduzećima. Tako znamo da je željeznicu od Barča preko Pakraca izgradila Južna željeznica, a prugu koja vodi od Križevca prema Belovaru, Grubišnom Polju i Garešnici izgradilo je neko madarsko privatno društvo; druge pruge gradila je država. Svako od tih privatnih društava nastojalo je da što veći promet privuče na svoje železnice i nije htelo da spoji svoje željeznice sa državnim, kako bi sva roba i svi putnici išli što duže preko njihovih željeznica da se time ta željeznička društva što više koriste. Tako je i došlo do toga da kolosek pruge od Križevca preko Belovara i Garešnice nije spojen sa prugom, jednom od najvažnijih, kojom idu sada i brzi vozovi, a to je pruga Novska—Banova Jaruga, a mogla bi se spojiti i sa Poljanom. S druge strane, drugi krak koji se odvaja od te pruge prema Grubišnom Polju, ide preko Velikih Zdenaca i u razmaku od pet kilometara, prolazi pored druge stanice Končanica—Zdenci i tako nije spojen sa prugom koja vodi od Barča prema Pakracu i Banovoj Jarugi. Ja mislim da je to za željeznice, a pošto su naše željeznice državne, i za državu vrlo štetno, jer da se te pruge spoje, promet bi se mnogo olakšao, razvio, i u slučaju; kad se tamo u tim krajevima dogodi, kao sada, da tamošnji seljaci stočari, radi toga što im suviše malo plaćaju za mleko, ne mogu mleko da šalju u Zagreb, mogli bi da su koloseci spojeni, oni to mleko slati i do Beograda i imali bi veće koristi. Ja molim Ministarstvo saobraćaja neka ovo uzme u obzir i po mogućnosti neka se što pre ti kratki spojevi dovrše.

Ja bih sad trebao da se izjavim, hoću li glasati za ovaj budžet. Malo je nezgodna stvar iza ovih rasprava i optužaba, pod ovom atmosferom, danas otvoreno kazati: glasam za budžet ili ne glasam za budžet, jer bi se moglo iz toga da prosuduje odmah ko je za ili protiv iznetih optužaba koje se sada vode između današnjeg Ministra saobraćaja sa g. Stanićem, koji je nekad bio Ministar saobraćaja. Ja smatram, gospodo, da je možda važno da se to teško pitanje eventualno raspravi i sad kad je budžet Ministarstva saobraćaja u raspravi, ali opet se bojim, ako se mi suviše upustimo u raspravljanje toga spora i prosuđivanje tih tako zamašnih i po državu sudbonosnih ugovora, da ćemo mi skrenuti sa pravoga puta, pa da nećemo dovoljnu pažnju obratiti prosuđivanju budžeta Ministarstva saobraćaja. Ja smatram, posle lojalne izjave g. Ministra saobraćaja da će on dati prilike da na sve optužbe odgovori i ovde pred nama i gde se to od njega bude zahtevalo, da je dobro da se mi kasnije malo hladnokrvnije upuštamo u raspravu o tim pitanjima, a da sada više pažnje posvetimo stručnim pitanjima Ministarstva saobraćaja, koja se tiču budžeta, pa da na vreme izglasamo ovaj budžet. Smatram da je važnije da mi donesemo ovaj budžet na vreme, nego da se gubimo u tom teškom sporu, koga možemo kašnje raspraviti. Ako mi stvar ne likvidirao sada, možemo unapred da odredimo vreme, kada ćemo te ugovore što tačnije ispitati, da vidimo ima li kakve i kolike štete, ili nema. Za to ću ja glasati za ovaj budžet, ali s tim da se unapred ne izjavljujem kao da sam se već odlučio bilo da branim, bilo da optužujem koga po ovome sporu. (Odobranje).

Potpredsednik dr. Kosta Popović: Ima reč narodni poslanik g. Sergije Urukalo.

Sergije Urukalo: Gospodo narodni poslanici, i ako smo mi pomorska država i budno i ljubomorno

treba da čuvamo to naše more, to bogatstvo, ipak moramo da priznamo da smo do danas, a i danas — osim celih armija ljudskih života — vrlo malo uradili i dali moru i pomorstvu.

Po iznosima iz ovogodišnjeg budžeta stavljena je na raspolaganje Direkciji Pomorskog saobraćaja u Spljetu, koja je jedina direkcija u celoj našoj Kraljevini, jedna snižena suma za skoro 1 milion dinara od prošlogodišnjeg budžeta, i to mi daje pravo da vjerujem da mi dosta lagano shvatamo važnost i vrednost mora, kao i to šta to more znači u ekonomiji države i naroda.

Gospodo narodni poslanici, posedovati more nije dosta, jer posedovati more ne znači biti i gospodar mora. Gospodar mora može da bude i jeste samo onaj narod, koji moru i pomorstvu, tj. na luke, lukobrane, parobrodarstvo, ribarstvo itd., daje šakom i kapom i morem plovi. A more će sve to trostruko da povрати. More treba da bude »ideal i države i režima«. Ali se to sve ne shvata tako i evo dokaza.

Naša su pristaništa razrušena, naše su luke u lošem stanju, plutače su nesigurne, a rijeke su skoro muljem zatrpane. Naše brodarstvo i parobrodarstvo propada i prelazi u strane ruke ili u topionice, subvencije parobrodarstvu se ne isplaćuju itd. a drukčije i ne može biti kad je na održanje i obnovu luka i pristaništa, mostova i zgrada u ovogodišnjem budžetu — a malo je više i u prošlogodišnjem bilo — predviđen iznos od samo 1,593.000 dinara. Za gradnju pak i popravke pristaništa samo 170.000 dinara, taman dovoljno za popravak male srušene luke na Jadranu u Novigradu pod Velebitom. Ja smem, gospodo narodni poslanici, da mislim da ovako ne bi trebalo da bude!

Znamo i osvedočili smo se da su novčane i privredne prilike teške i preteške u celome svetu, pa donekle i kod nas. Ali ovako važnu privrednu granu zapuštati i o njoj ne voditi ozbiljnog računa, naročito kad je ona vezana sa međunarodnim obavezama i prestižom naše države i korišću našega naroda, nije opravdano. Šteta je to nenaknadiva, bilo u materijalnom bilo u moralnom pogledu. Strijepim da nam se to nekad ne osveti! Volim toliko ovu našu otadžbinu, volim toliko naš krasni plavi Jadran, da sam smatrao patriotskom dužnosti uzeti riječ i upozoriti, na ovaj možda ne zlonamjerni nedostatak, u nakani da sve angažujem da se o njemu povede ozbiljnog računa. Ja tvrdo verujem, da će sadašnja Kraljevska vlada, koja uživa i moje poverenje, to pitanje u ozbiljno rasmatranje i uzeti. Moram napomenuti da su luke u Podvelebitskom kanalu, u srezu Benkovcu, kojeg imam čast u ovom visokom Domu zastupati, i to u varošicama: Vimjerac, Posedarje i Novi grad tako nasute, a nikad neočišćene, da je skoro nemoguće parobrodima, koji vrše svoje redovne pruge, da do pristaništa dodu. Tamo treba, da se čim pre otpremi državni gliboder (bager) koji će sve te luke redom, bilo i nepotpuno, da očisti i dotjera bar do mogućnosti da parobrodi mogu slobodno i bezopasno doći do pristaništa. Plovna rijeka Zrmanja kojom kao i ostalim podvelebitskim-vlaškim kanalom plovi u svojim redovnim prugama i naše lade kao i lade sa stranom, italijanskom zastavom, skoro je zatrpana, neplovna i ne bude li se u najkraće vreme pristupilo bagerovanju njenog korita, postaće apsolutno neplovna i moraće se obustaviti promet, a to bi bilo čudo. Da se sve to ne dogodi, i da se otkloni jedno takovo

čudo, apelujeni u dvanajsti čas na Kraljevsku vladu i na g. Ministra saobraćaja da poduzme sve potrebno i odmah raspoloži na bagerovanju tih zasutih luka i plovnog dijela rijeke Zrmanje. Kad je već rasprava u pojedinostima budžeta Ministarstva saobraćaja, moram da skrenem naročitu pažnju gospodinu Ministru i na još jedan saobraćajni nedostatak.

U podvelebitskom, zvanom Vlaškom kanalu, živi do 15.000 duša. Jedina njihova saobraćajna veza sa zaledem je putem mora. Pošto je ta veza skoro nikakova, jer puno skupa i jedanput sedmično, to apelujem na gospodina Ministra saobraćaja, da se u podvelebitskom kanalu za onaj siromašni kraj i narod, odsječen od svog prirodnog zaleda, uspostavi jedna naročita subvencionisana parobrodna linija, koja bi bila svakodnevna sa odlaskom iz Tribnja ujutro, a povratkom iz Obrovca uvečer. Ta bi pruga bila: Tribanj—Ražanac—Starigrad—Vinjerac—Maslenica (Jesenice)—Posedarje—Novigrad i Obrovac, i obratno. Trošak prevoza putnika morao bi da bude minimalan-bagatelan, zbog teškog sirotinjstva a pošto je i daljina od polazne do povratne stanice malena od samo 30 morskih milja te i niska prevoznina putnika bila bi opravdana. Trošak subvencioni za ovu prugu bio bi neosjetljiv, a dao bi se u najgorem slučaju reparirati sa redukcijom kakove postojeće pruge manje važne od ove, koja ima svoj vrlo važan i politički i moralni imaterijalni i turistički interes i za državu i za narod tog kraja.

Ovo je što se tiče onog dijela mog sreza na moru. Što se pak tiče onog dijela na kopnu i njegovih saobraćajnih prilika i veza, imam da konstatujem da su, generalno uzete, i te manjkave. Mi, osim autobusnog saobraćaja nemamo nikakvih drugih prometnih sretstava. Nama je željeznica na 50 km. daleko, uslijed previsoke takse na autobuska preduzeća božati se, a sa tim se preti, da se i to obustavi i da ostanemo i bez toga.

Potprirednik dr. Kosta Popović: G. poslanice, vaše je vreme proteklo.

Sergije Urukalo (nastavlja): Odmah ću da završim, gospodine Priredniče!

To bi pak užasno bilo! Da to toga ne dode, molim gospodina Ministra, da kod Kraljevske vlade poradi, da se u slučaju neuspeha, bar za sjevernu Dalmaciju bilo i iznimno, spusti ta autobuska taksa i porezi, na takovu mjeru, kako bi ta poduzeća mogla da izdrže i produže sa radom, koji je od apsolutne potrebe narodu onoga kraja. Tu je italijanska granica. Gospodo poslanici, oseća se velika potreba jedne autobuske veze između Mokrogpolja—Ervenika—Žegara—Bilišana do Obrovca i obratno, pa molim gospodina Ministra, da se uz postojeće autobuske pruge uspostavi i ta, kako bi nacionalni i čestiti narod onog kraja, došao već jednom do veze sa svijetom.

U današnje doba, kad sav svijet razgovara preko telefona, kad i najmanje palanke imaju telefonski spoj, sa bolom i osjećajem, ako smijem reći, neke nepravičnosti, moram konstatirati, da u mome kraju ima sjedišta opština, koja to do danas nemaju. Ja mislim, da je uspostava telefonske veze sa sjedištem opštine imperativna potreba i vlasti i naroda. S toga preporučujem i molim gospodina Ministra saobraćaja, da naredi da se telefonski spoje varošice mog Benkovačkog sreza: Novigrad, Stankovci i Žegar.

Sa ovim željama i nadom u njihovo skoro ostvarenje, glasaću za ovaj budžet. (Odobranje i pljeskanje).

Potpredsednik dr. Kosta Popović: Ima reć g. dr. Ljudevit Pivko:

Dr. Ljudevit Pivko: Gospodo narodni poslanici, u ovome resoru najviše su pali pod udarac cifarskog budžetskog smanjivanja nameštenici. Organizacije nameštenika Ministarstva saobraćaja sa svoje strane učinile su sve, da bi blagovremeno obratile pažnju g. Ministra i njegovih vodećih organa na neprilike, u kojima se nalaze sve kategorije, a osobito radništvo. U poslednjim godinama vrši se smanjivanje kako ličnih tako i materijalnih izdataka. Među lične izdatke — to su plate ili prinadležnosti postavljenog osoblja i dnevničara — pogrešno su uneseni krediti za putovanja, koji bi po svojoj prirodi imali bolje mesto među materijalnim izdatcima. Krediti za radnike, za izdržavanje i obnovu, nalaze se opet među materijalnim kreditima i vezani su uz izdatke za nabavku materijala. Lične izdatke reducirali su smanjivanjem plata s jedne strane, i broja osoblja s druge. Oduzimanje od plate, što je najjednostavniji način redukcije budžeta, smelo bi se vršiti samo onda, ako ima dotična kategorija dovoljno prinadležnosti preko stvarne životne potrebe i za eventualni komfor. Kod onih kategorija, kod kojih su plate nameštenika svedene na najnižu meru, izaziva ponovo smanjivanje jake potrebe, negodovanje i bedu, i onemogućuje eventualno i potpuno vršenje službenih dužnosti. Drugi način redukcije, t.j. redukcija broja osoblja, ide često puta na uštrb službe u celini, a osobito ako nema osoblja baš previše. Redukovati bi se mogao samo onaj, koji je nesposoban ili koji ima uslove da živi bez zarade, ili koji po svojim kvalifikacijama može naći drugo mesto. A toga u današnje doba krize, nema.

Redukcija radnog vremena izazvala je dosta jake potrebe. Generalna direkcija državnih železnica obavestila je 31 avgusta 1933 godine sve direkcije, da se u ložionama i radionicama snizava radno vreme od 8 časova dnevno na 7 i subotom od 8 na 6. U građevinskoj službi kod sekcija već aprila meseca smanjeno je radno vreme tako, da imaju radnici po više dana odmor bez plate. Kod nekih sekcija rade mesečno 14—18 dana, a ima slučajeva da se radilo na pruzi jedva 12 dana. Radnici na pruzi primaju dakle 200—450 din. mesečno i prirodno je da su oslabili i da pate njihove porodice. Razumljivo je da ovakva zarada po našim gradovima nije dovoljna za kiriju i da za životne namirnice ne može ostati puno, ako uopšte nešto ostaje. Radništvo u Mariboru je najgore plaćeno što dokazuje uvećana nadnica izražena u procentu prema radništvu u ostalim pokrajinama naše države. Kvalifikovani radnik u Mariboru ima uvećane nadnice za 8%. U pola kvalifikovani 18% i obični fizički radnik 8,5%, dok uvećana nadnica radništva na pr. u Velikom Bečkereku iznosi za 120% višu cifru od mariborske. Radništvo u ložionici izgubilo je od 1 januara 1933 godine mesečno za 120—500 dinara, kada su ukinute akordne premije.

Odredbe o smanjivanju zaista su posledica nedovoljnih kredita u budžetu za radništvo u sekcijama, ložionicama i radionicama. Naknadno je još naredeno da se kod kredita za tekuću budžetsku godinu ima uštediti najmanje 5%, čime je još pogoršana situacija radništva, koje ima po čl. 35 radničkog pravilnika od 11 maja 1933 godine, zagarantovanih 160 radnih plaćenih časova ili drugim rečima dvadeset dana po 8 časova. Ovaj član ne izvodi se, nego

je radno vreme sniženo od 160 časova na 100 do 130, i tako gube radnici kod sekcija, ložionica i radionica, 120—300 dinara nadnice, dok moraju plaćati potpune iznose za penzioni fond i bolesničku blagajnu. Radnik na području ljubljanske direkcije prima mesečno 350—600 dinara neto. Pošto su radnici skoro bez izuzetka samo stariji ljudi sa porodicom, pitamo se, kako će oni snabdeti decu za školu, platiti stan itd. Beda raste. Poslednja odluka o smanjivanju radnih časova za radništvo u ložionicama i radionicama znači pravu katastrofu. Jedini izlaz iz očajne situacije vidimo u tome da se osigura postavljenom radništvu pravilnikom određenih 160 radnih časova mesečno. U interesu saobraćajne službe, u interesu struke, u interesu opštih prilika treba da gosp. Ministar preduzme sve i u vlastitom resoru i kod Kraljevske vlade, da se pitanje saobraćajnog radništva pravedno reši i njihovo stanje popravi.

Kako je gospodo sa obnovom nameštenika? Dobar naraštaj bio bi u interesu saobraćajne službe. Danas nema ni govora o primanju fizički i duševno sposobnih mladih snaga u pojedine grane saobraćajne službe. Naraštaja nema i ne može ga biti, dok se ne pojača oticanje starih nameštenika, koji su doslužili, a ipak moraju obavljati poslove kojima zbog starosti ni fizički ni duševno nisu dorasli. Veliki broj aktivnih nameštenika dostigao je već pune godine za penziju. Ljudi se ne penzionišu iako su potpuno ili delimično nesposobni za egzekutivnu i manipulaćijsku službu, jer Ministar finansija ne daje saglasnosti ili kredita. Stari službenici, činovnici, zvaničnici i služitelji nalaze se velikim delom na bolovanju ili imaju od lekara propisanu lakšu službu i sede još dalje na budžetiranim mestima, dok puštamo mlade samo kao vršioce dužnosti i dnevničare nižeg egzekutivnog osoblja za koje nema mesta i kredita i koji dakle ne mogu biti postavljeni.

Naše mašinovode, gospodo, jedna su kapitula za sebe. Ljudi koji nose toliko odgovornosti na mašini za živote i toware, u kiši, mrazu, prašini — ne bi smeli imati teških materijalnih briga, ne bi smeli misliti na sebe i šta će biti sutra sa njima i njihovim porodicama. Čudimo se da ima u našoj državi tako malo nesreća na pruzi, što moramo svakako pripisivati velikom samopregrevanju i požrtvovanju ove živčano jake kategorije jugoslovenskih ljudi. Ne verujem da li je gospodi poznato kako malene prinadležnosti ima mašinovoda? I to da dolazi često u položaj da mu od plate oduzimaju izvesne često i visoke sume u obliku globa, koji put do 300 dinara. Globljenje se obično vrši radi beznačajnih formalnosti. Premija za mašinovode takoreći nema više i kada je pojedinci primaju, izazivaju samo negodovanje kod drugova. Mašinovoda brzih vozova prima na kilometraži 8 do 50 dinara mesečno, vlakovoda od 150 do 200 dinara. U saobraćajnoj službi trebala bi kilometraža biti jednaka, a plata po kategorijama.

U Ministarstvu saobraćaja pripremljen je materijal za dopunu Zakona o državnom saobraćajnom osoblju od 22 juna, 1931 godine. Obnova ovoga zakona zaista je potrebna i hitna.

Potpredsednik dr. Kosta Popović: Gospodine poslanice, vaše je vreme isteklo, i molim vas da završite.

Dr. Ljudevit Pivko (nastavlja): Još samo nekoliko napomena.

Kao što rekoh, obnova ovoga zakona zaista je potrebna i hitna. Molim gospodina Ministra da podnese u toku ove godine predlog u tome pravcu, u kome će

voditi računa o sledećim primedbama. Prelazne odredbe Zakona o državnom saobraćajnom osoblju u 4 stavu čl. 247 duboko su zarezale u prava činovnika maturanata, kojima se skoro onemogućuje napredovanje u petu grupu. Nemamo protesta protiv propisa dvadesetogodišnje službe za napredovanje u petu grupu, ali je zahtev 50 godina starosti previsok. Položaj činovnika maturanata trebalo bi popraviti već sada amandmanom da bi se izjednačili sa kolegama u ostalim resorima.

Što se tiče amandmana u § 48 m tačka 2 Finansijskog zakona kojim se sporedne prinadležnosti svode na polovinu dosadašnjih, treba da izjavim ovo: Tumačenje izrečeno u Finansijskom odboru prilikom rasprave o gornjem amandmanu treba da čuje javnost. Ovim amandmanom ne mogu doći u pitanje produkcijske premije koje prima radništvo u radionicama državnih željeznica za povećanu produkciju (mesečna zarada 50 do 200 dinara), niti premije mašinskog osoblja za uštedu goriva i maziva niti putni troškovi nižeg osoblja, 22 dinara odnosno 36 dinara dnevno za službena putovanja. Gospodina Ministra molim da otkloni od svoga nižeg osoblja svaku opasnost, ako bi ko protivu tumačenja Finansijskog odbora hteo da proširi važnost ovoga amandmana na skromna primanja saobraćajnog i radničkog osoblja.

Ima još jedna stvar koju treba opet pokrenuti, a koju guramo već 15 godina. To je pitanje željezničke stanice u Gornjoj Radgoni na samoj granici države u blizini kupališta i izvora Radenske Slatine. Na stanici u Gornjoj Radgoni situacija je već godinama nemoguća, osobito kod jesenjeg saobraćaja. Osim toga ova je stanica po vanjskoj formi, u kojoj se nalazi, prava državna sramota na granici. Sam gospodin Ministar, kome je ovaj predlog sigurno poznat, mora priznati, da je stanica Gornja Radgona stvar državnog prestiža. Od generalne direkcije imamo načelno odobrenje, ali kad će se gradnja izvršiti? Slične pogranične stanice — otvorene baračice u pograničnom gradu — nema u našoj državi, pa mislim i nigde. Jednostavna drvena baračica mogla je služiti saobraćaju pre 20 godina, kada ovde nije bilo granice i kada se moglo utovarivati u Radgoni—Radkersburgu, par koraka udaljenoj stanici koja je danas austrijska. Austrijska stanica dvokatna je zgrada sa svim potrebnim prostorijama i sa stanicama za željezničke činovnike i nameštenike. Promet na austrijskoj strani puno je slabiji nego naš u Gornjoj Radgoni, ali ipak ima austrijska stanica stovarište, zasebno stovarište za carinarnicu i ložionicu, koju upotrebljuje takođe naša uprava za vozove Gornja Radgona—Ormož. U blizini ove austrijske reprezentativne zgrade stoji naša baraka i pravi po svom spoljnjem izgledu očajan utisak. Baraka ima svega 45 kv. metara i ne može biti dovoljna za putnički i tovarni saobraćaj i za pograničnu službu. Stranci čekaju leti i zimi pod nebom na dolazak vozova, jer prave čekaonice nema i u barači smeštena je carinarnica, pogranična policija, državni veterinar i tu se vrši sve poslovanje željezničke službe.

Stovarište tako je maleno i uzano, da ne može odgovarati rastućem saobraćaju. Odavde odlazi po 400 do 600 vagona voća, oko 200 vagona stoke i mesa za inostranstvo, 500 vagona drveta, žita i poljoprivrednih produkata. U proračunu ne vidimo ni ove godine pozicije za uređenje stanice Gornja Radgona. Komisije svršile su svoj posao, opština nudi ciglu po svojoj ceni, strešnu ciglu besplatno i isto

tako gramoz i pesak. U nadi, da će g. Ministar gornje želje po mogućnosti ispuniti, izjavljujem da ću glasati za budžet. (Odobrovanje i pljeskanje).

Potpredsednik dr. Kosta Popović: Ima reč narodni poslanik g. Viktor Fizir.

Viktor Fizir: Gospodo narodni poslanici! Budžet Ministarstva saobraćaja čini u našem državnom proračunu jednu od najjačih stavki, a u privrednom pogledu zemlje najvažniju ulogu. Ako bi se, gospodo, želelo odgovoriti saobraćajnoj politici Ministarstva saobraćaja, to je bezuvjetna potreba da se osvrnem na raniju saobraćajnu politiku sviju gospode Ministara saobraćaja, od dana našega ujedinjenja. Ako dobro promotrimo, gospodo narodni poslanici, osnovna pitanja Ministarstva saobraćaja, to vidimo da je pitanje izgradnje željezničkih pruga jedno od najosnovnijih i najglavnijih pitanja ovog Ministarstva.

Gospodo, ako se pitamo, pod kakvim uslovima i koji važni momenti dolaze u obzir, kod izgradivanja željezničkih pruga; to vidimo u prvom redu da dolaze u obzir ekonomske potrebe, koje iziskuju, da se naši aktivni izvozni krajevi povežu sa vanjskim svetom i da se ovi isti krajevi povežu sa pasivnim krajevima naše države. U drugome redu imaju da se uoče strateške potrebe t. j. da se naša granica poveže sa unutrašnjošću.

Kod nas se je prije nekoliko godina organizovala od strane Ministarstva saobraćaja jedna stručna komisija sa zadatkom, da izradi plan i redosled po kojemu bi se imale izvoditi gradnje izvesnih željezničkih pruga i strojeva. No, nažalost, gospodo, moram da konstatujem i izjavim, da je to ostalo samo mrtvo slovo na papiru, a da je utrošeno stotine miliona narodnog novca, u izgradnji izvesnih pruga i u izvesnim krajevima, premda su potrebe drugih krajeva bile daleko veće i potrebnije na izgradivanju nekih drugih željezničkih pruga i strojeva. Radilo se je i radi se, gospodo narodni poslanici tako, da se izgrađuju neke željezničke pruge od sporednih značenja i potreba, a koje su po svom finansijskom efektu ogromne, pošto su veoma skupe, a od privrednog značaja i od strane rentabiliteta daleko zaostaju, pred izgradnjom drugih potrebnijih željezničkih pruga.

Gospodo, kako vidimo sada da se kod poslednjih naših triju državnih budžeta, uvrstile amortizacione svote za gradnju izvesnih željezničkih pruga uglavnome samo u onim krajevima, gde se je i prije najviše gradilo i to do jedne ogromne cifre od 2 milijarde dinara. Nažalost moram da konstatujem, da se kod ove predviđene svote u visini od 2 milijarde dinara nije našlo za potrebno, da se nade nekoliko desetaka miliona dinara za najhitnije potrebe izgradnje željezničkih pruga u prečanskim krajevima.

Gospodo, ja želim spomenuti da se tu radi u prvom redu o izgradnji željezničkog stroja Koprivnica—Ludbreg—Varaždin. Blagodarim izjavi g. Ministara saobraćaja, koji je za jučerašnjega svog ekspozea označio veliku važnost i hitnu potrebu izgradnje ovog željezničkog spoja. Ovaj željeznički spoj, gospodo, imao bi da poveže naše najaktivnije izvozne krajeve i to Vojvodinu, Bačku i Banat preko Podravine, Koprivnice—Ludbrega—Varaždina—Čakovca, pa preko naše Slovenije sa Mariborom i vanjskim svetom t. j. Austrijom, Češkom i Nemačkom. Tako bi se naši domaći izvozni krajevi povezali jednim najkraćim i najbržim putem sa stranim državama, u koje mi sada najviše izvozimo, a ne kao do sada što se u glavnome svako-

liki promet iz onih krajeva razvija, preko Mađarske, na štetu naših državnih finansija. Osim toga ovom povezanošću bi se oteretila sadanja naša najglavnija željeznička pruga Beograd—Zagreb—Zidani Most—Maribor, koja je i tako mnogo preopterećena. Izgradnjom ovog željezničkog stroja Koprivnica—Ludbreg—Varaždin dobilo bi se u prometu izvesno skraćenje od cirka 150 km. Izgradnja ovog željezničkog spoja uvrštena je od strane stručne komisije pri izradbi plana i redosleda u prvi red potrebitih izgradnja. Ona osim označenog privrednog karaktera imade i svoju osobitu stratešku važnost, koja govori o tome, da je neophodna potreba, da se ova železnička pruga čim prije izradi.

Što se tiče troškova, gospodo narodni poslanici, to bi izgradnja ovog železničkog spoja stajala oko 40 miliona dinara, to jeste, jedan kilometar jedva 1 milion dinara, pa bi prema tome izgradnja ove pruge po jednome kilometru, bila najjeftinija do sada u našoj državi. Rentabilitet ove pruge bio bi bezuvjetno siguran i u najkraće vreme uloženi kapital bi se sa dobrim kamatama amortizirao.

Gospodo, napomenuti mi je i to, da se na izgradnji ovog železničkog spoja radilo već 30 godina prije rata, da je ista pruga bila u nekoliko navrata pre rata trasirana i da nije nastao god. 1914 rat i to bi svakako bila ova pruga izgrađena. I posle rata obeležavana je u više navrata ova pruga i utrošeno je nekoliko miliona dinara za ovaj posao, a da će odlaganjem ove izgradnje trebati za ponovno obeležavanje ove pruge opet nekoliko miliona dinara.

Kako je, gospodo narodni poslanici, važno za prečanske krajeve a i za celu državu, da se izgradi ovaj železnički spoj, to apeliram u ime nas svih prečanskih poslanika na g. Ministra saobraćaja i na Kraljevsku vladu, da nadu čim prije sredstva da se ovaj železnički spoj izgradi. Ako se radi manjkajućih finansijskih sredstava, ne bi mogla ova pruga izraditi u jedanput, to se može da izgradi u više etapa kroz dve - tri godine, a šta bi se moglo uvrstiti u državni proračun jednim amandmanom izvesna svota, kojom bi se bar pristupilo predradnjama za izgradnju ove železničke pruge.

Gospodo, kako se iz moga izvodenja vidi, da je izgradnja ove železničke pruge neophodno potrebna i to s razloga privrednog i strateškog, ali gospodo narodni poslanici, i radi političke potrebe. Ova specijalna politička potreba bila bi u tome da se naš svet u prečanskim krajevima uveri, da će se politika 6 januara ispravno shvatiti i primenjivati za sve krajeve jednako.

Gospodo narodni poslanici, u koliko će g. Ministar saobraćaja i Kraljevska vlada jednim amandmanom uvrstiti jednu i makar najminimalniju svotu za početak rada na ovoj pruzi, to ću ja u tom slučaju glasaati za budžet Ministra saobraćaja, a u protivnom slučaju glasaću protiv budžeta saobraćaja. (Odobranje i pljeskanje na levici).

Potpredsednik dr. Kosta Popović: Ima reč narodni poslanik g. Milivoje Isaković.

Миливоје Исаковић: Господо народни посланици, дозволите и мени да кажем штогод о Министарству саобраћаја. Ја ћу се додирнути само оне ствари која ме интересује, а она се односи на изградњу железничке пруге од Марковца па долином Ресаве до Зајечара. Ова је пруга унета била у Закон као стратегијска и економска пруга, а осим тога она би имала да иде долином Ресаве и најкра-

ћим путем везала би главну пругу код Марковца са Зајечаром и пролазила би кроз најбогатија рудна места, где има мрког и каменог угља, мермера белог и црвеног, црног гранита, који је по оцени стручњака тврђи од шлеског. Поред тога тамо имаде и племенитих руда као што је злато и сребро и разних других минерала.

Поред споменутог богатства има и туристички значај лепотом манастира Манасије и околине.

Покојни Никола Јоцић као концесионар рекао је да ће овај ресавски базен бити други »Рур« који постоји у Немачкој, али да је ресавски у толико бољи, што има непроходне шуме од хиљадама хектара, што »Рур« нема, има букових стабала која су око 100 година стара.

За сва ова богатства у Ресави интересовао се Штајнбајс индустријалац из Немачке и он је повукао трасу од Марковца до Бељенице уз Ресаву, уложио велику суму новаца, и када је био обавештен да ће наступити Светски рат, он је на месец дана раније напустио сав дотадашњи рад на томе послу.

Другу трасу израдио је тако исто покојни Никола Јоцић опет нормалног колосека, али је услед наступеле кризе одустао.

На путу Марковац — Свилајнац постоји преко Мораве гвоздени мост који је израђен за нормалан колосек; била је донесена и гвоздена конструкција, али су је непријатељи за време рата однели.

Скрећем пажњу г. Министру саобраћаја и Краљевској влади да имају у виду овај део пруге да би се у томе крају подигла привреда и народ запослио.

На аграрне производе више се не може рачунати, пошто су се све државе оградиле кинеским зидом.

Незапосленост у целоме свету постоји, свакојачко она ће закуцати једонг дана и на наша врата.

Ја сам сматрао за дужност да кажем неколико речи о овом важном питању, а на Влади је да ово приведе у дело.

На крају, господо, да кажем да је овај издатак према користи који би народ имао минималан за израду поменуте пруге. (Пљескање).

Потпредседник др. Коста Поповић: Реч има народни посланик г. Бранко Аврамовић.

Бранко Аврамовић: Господо народни посланици, ја сам у начелној дискусији код буџета за ову годину дотакао се и једнога дела буџета Министарства саобраћаја, али данас кад је специјална дискусија о овоме буџету, ја ћу са своје стране да учиним извесне примедбе.

Господо народни посланици, данас кад је пољопривредна криза много теже погодила нашег пољопривредника, један део тих тешкоћа које га сналазе, долази и са стране унутрашње политике Министарства саобраћаја. Пољопривредни производи који у овим тешким приликама тешко могу да нађу уопште своје пијаце у иностранству поготову, а и код нас у земљи са тешком муком прво зато, што су пасивни крајеви исцрпени, а потрошач је у немогућности да и најнужније домаће потребе, потребе исхране пирбави, и кад се узме да је тарифа за подвоз пољопривредних производа огромна и велика, онда свакако један узрок за повећање привредне кризе јесте и превисока подвозна тарифа за пољопривредне производе у пасивним крајевима.

Један вагон пшенице или један вагон кукуруза често пута се скупље одвезе од Београда или од Војводине до Сплита, него што и сама роба вреди. Ја ћу, господо, бити слободан да од стране Земалског савеза задруга за пољопривредни кредит поднесем г Министру саобраћаја један образложени предлог, у коме ћемо објаснити потребу да се тарифне цене на пољопривредне производе, а за исхрану пасивних крајева сниже. Јер, како сада у том погледу стојимо, ти пасивни крајеви могу често пута лакше да дођу до потребне им робе за исхрану из Италије, него ли из наше земље. Сем тога због ових високих тарифа се често и врше шверцови робе из иностранства.

Надаље, господо, под Министарство саобраћаја, под које спадају и поште и телеграфи, спада и једна велика новчана државна установа, Поштанска штедионица, о којој хоћу овде да проговорим неколико речи. Поштанска штедионица показала је за неколико година у скорој прошлости један велики и завидан успех, како је то јуче са овога места констатовано кроз уста г. Министра саобраћаја. Колико је мени познато, та Поштанска штедионица врши једну велику финансијску улогу у нашој земљи. То је установа која прикупља штедише, те је установа која је успела да прикупи велике штедне улоге са којима она данас располаже. У вези са помагањем и заштићавањем пољопривреде, ја молим г. Министра саобраћаја да се позабави тим питањем и нађе могућности да Поштанска штедионица кредитира Земалски савез задруга за пољопривредни кредит а преко њега у њему зачлањене специјалне Савезе произвођачких задруга који прикупљају од сељака пољопривредне производе за време жетве. Поштанска штедионица требала би да даје кредит на ломбард пољопривредних производа, Земалском савезу, како би произвођачке задруге могле да дочекају оне цене које заслужују сељачки производи у које је сељак уложио свој зној и своју муку око обраде, док не дође у могућност да те производе прода. То се може учинити законом или законским средствима преко нарочитих амандмана. Ако за то нема сада у закону могућност, та се могућност мора створити. Јер, кад Поштанска штедионица располаже великим сумама новца у овим данашњим тешким приликама и кад су приватне новчане установе због свога лошега рада и због саме тешке кризе изгубили поверење и улоге које су им влагачи стављали на расположење, ја мислим да би било врло корисно да се новцем којим располаже Поштанска штедионица помаже наш сељак на тај начин што ће му се чинити позајмице на ломбард његове робе. То неће бити никакве велике инвестиције, никакви дугорочни кредити, јер новац који се тамо улаже у Пошт. штедионицу улагачи желе да могу да га повуку кад хоће и не допуштају да се с тим њиховим новцем шпекулише. Ови ломбардни кредити били они на шест или девет месеци односно док се роба не прода а најдуже за годину дана.

Ако нема законске могућности, нека се за ову сврху створи законска могућност.

Господо народни посланици, ми имамо у нашој земљи изванредан број државних рудника. Међу тим државним рудницама је један државни рудник на северу наше државе. То је Врднић у Срезу иришком. Тај државни рудник налази се у тешком стању због незапослености његових радника, који су без хлеба

и посла, због тога што Министарство саобраћаја, често пута можда и није у стању, да купује у довољној колични угља од тога рудника. Ја молим г. Министра саобраћаја да он поведе о томе рачуна, да се од тога државног рудника набавља месечно за београдску и суботичку дирекцију барем по 1000 тона угља за сваку дирекцију, да би се тај рудник и из националних и из стратегијских разлога на северу наше државе одржао.

Ја сам уверен да ће г. Министар саобраћаја имати расположење да ово увиди и држим да ће имати расположење да изађе у сусрет овој мојој жељи у интересу рудника и онога краја.

У Врднику, господо, постоји каменолом који је закупило Министарство саобраћаја. Овде скрећем пажњу господину Министру да се позабави тим питањем и затражи хитан извештај од својих референата, зашто тај каменолом у Врднику не ради, где се налазе радници из целе наше државе: Босанци, Херцеговци, Далматинци, који су стално у ичекивању, када ће тај каменолом да проради.

Потпредседник др. Коста Поповић: Господине посланиче, ваше је време протекло, молим вас да завршите.

Бранко Аврамовић (наставља): Одмах ћу завршити, господине Председниче. Ја сам уверен да ће господин Министар изаћи у сусрет овој мојој жељи и по овом питању строго повести рачуна.

Што се тиче осталих ствари у погледу овога ресора, у погледу тачности жељезница, у погледу персоналне политике Министарсва саобраћаја и уопште са радом Министарства саобраћаја са своје стране ја сам задовољан и гласаху за буџет Министарства саобраћаја. (Живо одобравање).

Потпредседник др. Коста Поповић: Има реч народних посланик г. др. Виктор Ружић.

Dr. Viktor Ružić: Gospodo narodni poslanici, većina država nastoji da monopoliše željeznički saobraćaj, da saobraćaj bude u rukama države. Koji su to razlozi? Razlozi su da se tarifnom politikom pomogne privreda, da se tarifnom politikom ne ide samo za čisto fiskalnim ciljevima, nego da tarifsku politiku udese tako da povećaju, jačaju promet i izvoz.

Tarifna politika željeznica može da stvara čuda. Mi smo vidli, kako je naprimer tarifna politika stvorila važne, jake luke na Jadranu. Jedno je Rijeka, pa smo videli kako je stvorena druga važna luka na Jadranu. To je Trst.

Danas sve države nastoje da svojom tarifskom politikom na železnicama jačaju promet. Mi vidimo Nemačku da je tako udesila svoje železničke tarife, da je Trst danas eliminisan za promet čitave Južne Nemačke i da se danas iz Orijenta, Levanta, t.j. iz Grčke i t. d. duvan prevozi u duvansku centralu Dresden via Hamburg, a ta tarifska politika se zato provodi, jer se time omogućava da se jačaju pomorske linije, koje su ono na moru, što su na kopnu železničke pruge. Te pomorske linije imaju tu važnost, što omogućuju izvoznicima da i manje količine svojih produkata plasiraju, omogućavaju im da svoje produkte plasiraju po čitavom svetu. Mi smo i u kratkoj istoriji našeg pomorstva videli, šta su za nas naprimer značile linije prema Grčkoj, linije prema Palestini. Čim su one bile zavedene, videli smo početak razvoja izvoza blaga i žita, a da ne spominjem da su linije Solun ka Jadranskom Moru omogućile da brašnom iz Južne Srbije uspešno konkurišemo

stranom brašnu u Dalmaciji, što bez tih linija nije bilo moguće. Međutim, naša tarifska politika, žali bože, nije išla tim putem, i danas vidimo da se favorizuje Dunav na račun naših luka. Mi vidimo da se ništa nije učinilo od strane Ministarstva saobraćaja da se te tarife udese tako da se omogući da naše žito ide preko naših luka, što bi donosilo ne samo koristi našim izvoznicima, jer bi njihov put bio skraćen za dve tri nedelje, već bi donosilo koristi našim lukama, donosilo bi koristi razvoju naših luka i pomoglo bi im da se stvore novi putevi koji bi jačali i učvršćivali naš izvoz. Tu valja spomenuti činjenicu da nam je otežan izvoz u zemljama Srednje Evrope poljoprivrednih produkata, a da nam ostaje otvoren put u bliski Istok, u Levant i da bi jačanjem brodarskih pruga mogli naći snažne pijace za naše proizvode.

Da naša saobraćajna politika Ministarstva saobraćaja nije vodila dovoljno računa o moru, gospodo, ja držim da ne treba ništa drugo navoditi nego da se pozovemo na reči g. Ministra saobraćaja o stanju naših luka, da se pozovemo na reči g. Ministra saobraćaja o potrebi našeg pomorstva i da se pozovemo na poslaničke drugove iz vladine većine, koji su oštro kritikovali politiku Ministarstva saobraćaja od početka do danas u pomorstvu. Jedno od ovih pitanja koje je u vezi sa našim izvozom, jeste jedna željeznica od najveće važnosti po nas, od najveće važnosti po čitav jedan deo naše države, od najveće važnosti i po momo mišljenju, što se može iz cifara da vidi, i za naš trgovnički bilans. To je željeznica, koja bi Ljubljani i čitavoj Sloveniji omogućila da dođe na more preko naše teritorije. Imademo danas jednu žalosnu činjenicu da je najveća luka Slovenije Trst. Preko Trsta ide danas, u ovo teško vreme depresije, 300 hiljada tona robe iz Slovenije, a u bolja je vremena taj kvantum iznosio oko pola miliona tona godišnje prometa. Šta to znači, ne treba da vam posebno ističem, jer ako se ouči da troškovi, po prilici jedne tone, dok dođe na brod, to jest na onaj diferencij željezničkog podvoza, na manipulacije i t. d. iznose oko 200 dinara, dolazimo do jedne godišnje sume oko 100 milijona dinara, koja ne ostaje u zemlji, nego izlazi iz zemlje. U tih 15 godina našeg državnog života možemo lako izračunati, da to iznaša preko milijardu i po dinara. Tom teškom nedostatku, kako kažem, moglo bi se da pomogne izgradnjom željeznice, koja bi vezivala Sloveniju preko naše teritorije sa morem. Ta željeznica mnogo puta je projektovana, bilo je kapitala, koji se za nju interesovao, a ipak Ministarstvo saobraćaja nije htjelo dati svoje mišljenje kuda i kako ima ta željeznica da prolazi; ta željeznica je vazda smatrana kao sekundarna stvar.

Stanje naših luka, gospodo, očajno je. Čitava pristaništa koja bi se mogla lepo iskoristiti, ne iskorišćavaju se, a brodovi koji bi mogli izvoziti naše produkte i koji bi mogli aktivirati naš saobraćaj stoje pred lukom. Iako je išta neracionalnije bilo u našoj štednji, to je bila štednja na našim lukama. To nije štednja nego je ovo upropašćavanje naših luka. G. Ministar saobraćaja je sam spomenuo sušačku luku kako izleda, i žalosno je da kredit mora da prođe kroz amandman za tu luku, amandman koji je po svojoj strukturi nesiguran, jer se taj kredit iskorišćava samo iz viškova koji nastupe kod željeznice. Kakvi su ti viškovi, to znadu dobro oni koji su imali eventualno iz takvih viškova da primaju pare.

Spomenuću još jednu luku koja je vezivana že-

ljeznicom a koju je spomenuo baš juče g. Ministar saobraćaja, to je Bakar. Ta željeznica izgrađena sa ne malenim troškovima, danas stoji takoreći neupotrebljiva, jer fale koloseci za vezu sa pristaništem. Riva je bila izgrađena 1926 ili 1927 godine, srušila se i to pristanište do danas nije popravljeno, ta je željeznica do danas bez ikakve upotrebe za redovni saobraćaj robom, premda bi mogla vrlo lepo poslužiti onoj glomaznoj robi, koja ne nade mesta u sušačkoj luci da se iskrca. Od troškova o kojima se ovde radi, spomenuću da popravka pristaništa iziskuje sto do dvesta hiljada dinara, dok bi pristajanje brodova u luku dalo 2 do 3 puta veću korist u jednoj godini. Kako su sve stvari pomorstva zanemarene tako je i sa osobljem direkcije pomorstva. Ja bih spomenuo samo ono bedno stanje lučkih čuvara za održavanje plovniha objekata, koji po svojoj spremi nisu dobili u zakonu od 28 X. 1932 godine ono razvrstavanje, koje bi trebali da dobiju.

O samom saobraćaju željeznica govoreno je mnogo, i ja se u to ne bih hteo upuštati, već bih hteo samo jednu stvar spomenuti, koja mi leži baš pred očima, a to je impregnacija pragova na Sušaku. 1932 godine, država je, odnosno državne željeznice, zaključila ugovor sa firmom Fuše, za liferovanje 500.000 pragova za željeznice i impregnaciju istih. Držim, da se ovakav ugovor ne bi smeo praviti za liferovanje u ovako velikim količinama, jer se onemogućava malim producentima da konkurišu, stvara se to, da velike i inozemne firme konkurišu i da dobijaju posao, koji bi svakako trebalo dati našim malim producentima.

Što se tiče uzdržavanja postroja, gornjeg postroja naših željeznica, g. Ministar saobraćaja dovoljno je ocrao njegovo bedno stanje. Svaki koji dolazi na Sušak, mora da se zadivi onome stanju mostova, koji vezuju sušačku luku sa željeznicom. Ti mostovi, još 1919 godine, ravno pre 14 godina, bačeni su u zrak po Danunciju i ti željezni mostovi još su i danas zakrpljeni drvom. Ti mostovi se samo provizorno popravljaju dryetom. Šta se tu može desiti, ako nabuja Rečina? Može da se desi, da sušačka luka bude otečena od željezničke veze. Držim da je bilo dovoljno 14 godina, da se ti mostovi repariraju.

Politika našeg Ministarstva saobraćaja prema pomorstvu nije takva, da bi joj se moglo dati poverenje i zato, jer se slažem sa govornicima iz vladine većine o pomorskoj politici potuno, ne mogu doći do konkluzije, do koje su došli ni, da glasaju za, i glasaću zato protiv budžeta g. Ministra saobraćaja. (Odobravaње na levici).

Potpredsednik dr. Kosta Popović: Reč ima narodni poslanik g. Milinko Milutinović.

Милинко Милутиновић: Господо народни посланици, мој крај је брдски крај, где народ искључиво живи од сточарства и воћарства. Главни производ, од кога живи народ, јесте воћарство. Народ гаји јабуке, крушке, шљиве у великим количинама, и из тога се краја извезе годишње око 200—300 вагона јабука, о шљивама и да не говорим. Ми имамо железницу уског колосека, која иде од Крушевца преко Крајева, Чачка, Ужица и Сарајева. Кад се јабуке, које се извозе из наших крајева, на више места на станицама претоварају, онда изгубе своју вредност.

Зато ја хоћу овде да молим господина Министра, и вас, господо народни посланици, да подупрете ову ствар и потребно је да се изгради пруга.

нормалног колосека од Крушевца преко Краљева до Чачка или ако не би могло од Крушевца до Краљева, онда бар од Краљева до Чачка, јер иначе имамо пругу нормалног колосека која иде од Крагујевца Краљево—Рашка. Тиме би држава добила много а и наши пољопривредници, јер би у случају изградње нормалне пруге купци и трговци више куповали наше јабуке, знајући да се те јабуке приликом утовара неће угрувати и да неће изгубити своју боју, да неће никаквог претовара из вагона уског у вагоне нормалног колосека, као што је то случај сада. Дакле, понављам да би држава добила у томе, што би био већи транспорт, а ми би добили у томе што би се повећала прођа нашим производима. Та изградња не би много коштала, пошто већ постоји пруга уског колосека, те би било потребно само извршити земљане радове, проширити мало насип и метнути још једну шину. С друге стране и народ био би потпомогнут, јер је то пасиван крај и незапослени народ добио би зараде.

Друга ствар и друго моје тражење јесте на који ћу се задржати може бити да то господину Министру није познато састоји се у овоме: 1930 године, колико се сећам, начелник Среза драгачевског издао је наређење свима општинским судовима да у општинске буџете унесу извесне суме новаца за подизање телефонских линија. На основу тога наређења све општине унеле су по 20—30.000 динара у сврху подизања телефонских линија у Срезу драгачевском. Тај новац је прикључен, често пута егзекутивним путем, продајући појединцима и бакараче, у износу од неких 200—250 хиљада динара и, колико је мени познато, сада се налази на приплоду у Хипотекарној банци. Мој срез има петнаест општина. Не само да је срез брдски него су неке општине веома удаљене од среза, неке чак и по 40 до 50 км. Стога је потребно да се тај телефонски саобраћај успостави. Сем тога у смислу наређења начелника Среза драгачевског општине су насекле и навукле потребан број бандера и те бандере данас стоје сложене и пропадају.

Мој говор се садржи из овога: Да ми господин Министар одговори да ли је вољан да предузме потребне мере за изградњу нормалног колосека од Крушевца до Чачка или бар од Краљева до Чачка.

Ако то не би могло бити у овој години, јер може бити ниу унете потребне суме у овај буџет, да ли ће бити господин Министар вољан да бар у идућој години унесе у буџет потребне суме за изградњу нормалног колосека од Крушевца до Чачка или бар од Краљева до Чачка?

Да ли је г. Министар вољан да нам да као своју помоћ телефонске апарате за подизање телефонских линија, а друго ће бити све наше, земљани радови, бандере и све друго само да нам да потребан број апарата?

Имајући у свему поверења у рад господина Министра саобраћаја, изјављујем да ћу гласати за предложени буџет. (Одобравање).

Потпретседник др. Коста Поповић: Има реч народни посланик г. Миљан Радоњић

Миљан Радоњић: Господо народни посланици, прошле године, приликом специјалног претреса буџета Министарства саобраћаја, ја сам са овога места цифарски и тачно изнео, колико је наша држава од Уједињења па до онда саградила и дала у изградњу нових жељезничких пруга, као и колико је за ту изградњу ангажовано и утрошено ка-

питала. Том приликом опширно сам говорио о јадранској прузи, о Блеровом зајму који је био намењен за ту пругу, о закону који је специјално донешен за ту пругу. Говорио сам и о Лимској и Билећкој прузи, те и о свим оним предрадњама које су биле довршене за ове две пруге и за ове пруге у Финансијском закону за 1928-29 годину биле су унете законске одредбе односно тим финансијским законом оне су и озакоњене. Како сам чуо, господо, ове су пруге биле унесене и у приоритетни програм за израду наших жељезница; али доцније као што смо видели добиле су приоритет друге пруге. Нећу да кажем да ни ове пруге нису важне, немам ништа противу тога да се гради где се год може, јер је за државу важно и корисно градити жељезнице, где год је то могуће. Али ћу смело да утврдим да су ове пруге о којима сам сада говорио врло важне не само са гледишта и интереса мога краја, него и са гледишта великих државних и националних интереса. Ја сам у име моје и овлашћен од својих другова у прошлој години са овога места најозбиљније упозорио г. Министра саобраћаја на ово питање и очекивао сам од њега повољан одговор, али га ни сам добио. Данас понова молим господина Министра саобраћаја и тражим од њега да ми у Скупштини јавно одговори на ово: Да ли су пруге о којима говорим унесене у приоритетни програм за изградњу; и ако, када су и зашто избачене из приоритета, и какви су велики државни интереси били да се овим пругама, о којима је баш сада дискусија у Скупштини дадне приоритет пред пругама које сам ја цитирао? О овоме само толико.

А сада нека ми буде дозвољено да кажем неколико речи о питању које је сада пред нама на дневном реду.

Г. Андра Станић у своме говору оптужио је г. Министра саобраћаја да је овај при закључењу ових уговора о изградњи жељезничких пруга, оштетно државу за око 800 милиона динара. Ова његова оптужба није остала локализована у овоме дому, већ се једном филском брзином пронела не само по нашој земљи него и ван границе наше земље.

Г. Министар саобраћаја дао је јуче одбрану на ту оптужбу, па сад, господо, има да сачекамо реч г. Андре Станића. Мислим да у том питању треба бити објективан, не треба имати симпатије ни лево ни десно, већ по оној народној: Ни по бабу ни по стрчевима, већ по правди Бога истинога. (Узвизи: Тако је!) Тако да се постави свако на своје место. Ако је Министар саобраћаја оштетно земљу за толику суму, има, господо, да одговара. Не би било добро лепо ни за земљу ни за овај дом ни за Краљевску владу да га мимоиђе казна, а ако није, то ће бити лепо опет за њега, за земљу и за овај дом. (Одобравање).

Зато, завршујући овај говор, кажем да сачекамо реч г. Андре Станића, па онда да донесемо одлуку, али такву одлуку, господо народни посланици, да нико не може изабети казну, ако је крив. (Узвизи: Тако је!) и да не може бити кажњен, ако је прав. (Пљескање одобравање).

Потпретседник др. Коста Поповић: Има реч народни посланик г. др. Живан Лукић.

Др. Живан Лукић: Господо народни посланици, пошто нема овде г. Министра саобраћаја да њему ставим на душу, онда вас из већине молим, који ћете да изгласате и овај његов буџет, да му са-

општите ову моју молбу, а верујем да ћете и ви ово прихватити, а то је да се у жељезничкој тарифи измени одредба, по којој се за превоз мртвих војника, умрлих у сталном кадру, наплаћује подвоз. Наши младићи из Шумадије служе стални кадар у Хрватској и Словенији, и обрнуто из тих крајева служе у Јужној Србији и Шумадији, па како се догађа да неки младић у кадру умре, то родитељи желе обично да га сахране код куће. Али у томе случају пренос жељезницом кошта око 2.500 до 3.000 динара. Држим да треба да буде правичности, па кад држава узме родитељима здравог младића, а деси се несрећа да он умре, право је да врати мртвог родитељима. (Одобравање). Зато је потребно да се измени у том погледу жељезничка тарифа и да се умрли војници бесплатно превозе кући, пошто то није ратно стање, кад се гине у великом броју и онда се не стигде да се пренесу већ сахрањују где и погину; али ово су ређи случајеви и кад се то већ деси онда држава треба да поднесе и тај издатак. (Одобравање. — *Хаџи Тодор Димитријевић* упада). Данас је Хаџија две и три хиљаде динара и за имећног грађанина велика сума. Зато тражим за све грађане.

Господо, ја не могу да гласам за овај буџет Министра саобраћаја и хоћу неколико ствари да напоменем.

Прво, Министар саобраћаја је водио врло рђаву политику према нашим осталим подвозним сретствима у земљи, нарочито према аутобуским предузећима. Има линија где нема жељезничкога саобраћаја, а он је донео такве одредбе које повећавају разне дажбине и тиме такорећи онемогућио ова аутобуска предузећа. Према аутобуским предузећима и осталим подвозним сретствима поступа се као оно кад два конкурента у чаршији не могу да се гледају па један другог гони све донде док један другога не уништи. Држава не може да иде тако до истребељења и не сме овако да поступа, јер она тиме штети и државне интересе, а и наше привреднике, који се баве овим пословима, а који су нам корисни, јер смо ми сви осетили благодат таквих подвозних сретстава.

Друго, Министарство саобраћаја у ово тако тешко економско доба стално диже цене возних карата на жељезници. Ја ћу узети за пример мој срез и линију која води од Велике Планае до Београда. За ту дужину некад се наплаћивало 34 динара, а то је било онда у оно доба, кад је народ имао много више прихода и боље стајао него данас, а данас се она наплаћује 42 динара; што чини отприлике 100 кгр. кукуруза. Господо, ми на овај начин уместо да имамо више прихода на жељезници, имаћемо мање, јер овако ће свет мање да путује. Та иста карта пре рата је коштала 3 динара, кад је за 10 динара било 100 клгр. кукуруза и тако је сељак за 100 кгр. кукуруза 3 пута могао да дође од В. Планае до Београда и још да му нешто остане, док данас може да иде само једанпут. За то, господо, морамо да се запитамо, да ли је добро да се овако води наша саобраћајна политика.

Господо народни посланици, ви сте сви добили пословни извештај Поштанске штедионице из 1933 г. Погледајте га само, па ћете видети да тамо има једна ставка, где се каже чиста добит у 1% даје се као награда члановима надзорнога већа, а она износи 513.000 динара. Има 6 чланова надзорнога

већа који имају да поделе ту суму тако да сваки има да прими од прилике по 85.000 динара. Ови чланови од сваке седнице имали су још 300 динара хонорара, а ово им је, господо, додаток на крају године. Кажите ви из већине, да ли је то много да се за надзиравање плати толико. Па ми смо могли да нађемо много људи за надзиравање и верујем да би сваки од њих тај посао за много мању суму радио. Кад се узме уз то још у обзир и та околност да су сви чланови тога надзорнога већа и државни чиновници имамо ту два помоћника министра и друге високе чиновнике, који сви имају плате, којима теку године службе за пензију, онда мислим да је у ово време, кад ви имате преко 5000 младића са дипломом, који очекују једну службицу од 1000 иднара — много и премного да се толико даје тим људима. Како ја онда могу да гласам за буџет Министра саобраћаја? (Жагор). Ја ћу гласати против, а ви гласајте за.

Господо, још једну ствар, желим да изнесем, искоришћујућу ову прилику кад смо на окупу, јер знам да се обично после изгласавања буџета, скупштинске седнице одложе, па се можда нећемо видети до јесени, а можда ћемо ићи и на нове изборе, па се уопште нећемо видети.

Господо, један велики број говорника из ваше већине стално је истицао у буџетској дебати, да се ми Југословенска народна странка и ви југословенска национална странка не разликујемо ни по чему. Кажу: ми смо једно исто, а ми се опет стално бранимо од вас и морамо да доказујемо да нисмо једно исто. Ни мало ми не личимо на вас, ни ви на нас, и чуди ме, зашто вас 285 из већине хоће по сваку цену да личите на нас. (Смех и веселост у дворани — *Милош Драговић* упада у реч).

Потпретседник др. Коста Поповић: Господине Драговићу, будите мирни, опомињем вас на ред.

Живан Лукић (наставља): Господо, прво смо ми пријавили нашу странку под именом Југословенска народна странка а ви кад сте видели да је то име приступачно народу, да народ то име хоће, онда сте на вашем конгресу, после неколико месеци променили старо име и назвали се југословенска национална странка, а то је у најмању руку нелојална конкуренција. (Смех и веселост. — *Драгиша Станојевић*): Ама какве везе има то са саобраћајем? Ми смо наше име „народно“ узели из нашег језика, а ви сте превели на немачки, француски или латински, јер то „национална“ није српско-хрватска него је страна реч. Узмите сад, као што се често ради у нашој штампи да се то скрати са Ј. Н. С. онда се не зна, дали је то југословенска народна странка, или је југословенска национална странка, а ја кажем да ми не желимо да се помешамо са вама. Ето зашто ми то хоћемо са овога места да подвучемо и стално то говоримо (*Хаџи-Тодор Димитријевић* упада). Свакој би ти влади гласао поверење ма ко кад би је саставио. Ти си уз сваку владу. Кажем, прво сте ту ударили да направите пометњу око имена.

Потпретседник др. Коста Поповић: То нема никакве везе с Министарством саобраћаја, то је чисто политичка ствар.

Др. Живан Лукић (наставља): Па и буџет је политички закон „пар екселанс“.

Ако нећемо владу и владину већину да лупамо на буџету, онда када ћемо? (Смех).

Потпретседник др. Коста Поповић: У начелној

дебати а никако у специјалној.

Др. Живан Лукић (наставља): Стално сте говорили да смо ми одкомандовани у опозицију, као да смо ми нека ваша удешена опозиција, а ви руку на срце па кажите, да ли смо ми нека удешена опозиција, кад ми гласамо против свију ваших предлога и оно што смо вам ми у току дискусије казали, то вам нико није у животу казао.

Ви и нисте странка. Ви сте остали у старим идејама и старим странкама. Ви сте једно акционарско друштво, у коме су радикали главни акционари. То најбоље сведочи, што су сви банови радикали, а нема ни једног демократа на положају Бана. Кажите ми ви који нисте радикали, како гледате на то што немате ни једног Бана који је демократа?

Потпредседник др. Коста Поповић: Господине посланиче, ово је ресор Министарства саобраћаја. То нема везе са Министарством саобраћаја.

Др. Живан Лукић (наставља). Па и министар саобраћаја је из ваше странке. Ја вам говорим истину. И немојте да се сеќирате. Ми и по томе нисмо једно, што смо ми у нашој странци заиста хомогоне. Ми смо еманциповани од старих странака а ви нисте.

Ми тражимо затим да се сви економски проблеми реше како је правично. Ми тражимо закон о раздужењу земљорадника, да се то питање једном ликвидира, а ви сваке године доносите по један параграф. Где вам је тај пројекат који сте спремиле? Зашто се не доноси закон о заштити трговаца и занатлија, него сте пустили да ти људи иду у просјак? (*Душан Живојиновић:* То је демагогија!) Ово је истина, Душане. Зашто гласате стално нове терете.

Потпредседник др. Коста Поповић: Господине посланиче, то није ресор Министарства саобраћаја. Закон о заштити земљорадника нема никакве везе са тим ресором.

Др. Живан Лукић (наставља): Ви стално гласате нове терете. Пре неколико дана изгласали сте 410 милиона динара да плати чаршија, а од куда ће то људи да плате? Ти, Душане, ти си бар човек из народа и ти трпиш егзекуторе да вршљају у твојем срезу. Још од Карађорђа од пре 130 год., од како постоји ова земља, никада се егзекуцијом није скупљала пореза, па је народ плаћао порезу, али се сада поступа као што се никада није поступало, а ви, владина већина, све то гледате и ћутите. И по томе ја кажем да ми нисмо једно исто са вама. Ми тражимо да се смање све дажбине, и оборе цене свих монополских артикала. Пошто вам је дуван, пошто вам је гас, пошто вам је со, и остали артикли? Ви знате да народ не може то да плати. Народ шверцује дуван зато што нема да плати онолико колико монопол тражи. Казали смо да треба оживети привреду и пустити новац у саобраћај. Ми смо тражили: да се види, ко има у овој земљи новаца. Новаца нема, а ви дајете оволике тантијеме. Ја сам малопре изнео, колика се тантијема даје у Поштанској штеднионици, а слично је и у Хипотекарној банци, и у Аграрној банци, и т. д. а међутим, узимате и последњу пару од сељака, трговаца и од занатлија и уопште од пословног света. Једнима дајете толико да ће већ да пукну од силних прихода, а други нема ни хлеба да једе. Дакле, видите колико се разликујемо.

Ми смо за слободу штампе. Ми кажемо не мо-

же да се пише о Њ. В. Краљу, Његовоме Дому о државном и народном јединству и о приватним породичним односима наших грађана, иначе нека се пише о посланицима, о сенаторима о Министрима и о чиновницима. — Зашто да се не пише? Ми хоћемо да говоримо о корупцији, а ви не дате да се о томе пише. Ми хоћемо закон о корупцији, а ви изјављујете да га такође хоћете, али то није истина, јер да га и ви хоћете, он би до сада био изгласан. Дајте закон о слободној штампи да би се пронашли сви они које треба гонити. Због корупције. Г. Председник Владе изјављује да не може штампа да буде слободна, јер је то у интересу земље. Вели да се боји иностранства. Шта имамо да се бојимо иностранства? Шта фали Французима који су открили аферу Ставлинскога? Свака земља може да има и неисправних људи, то онда не значи да цела земља није добра. Нека се изнесу све афере на тапет да видимо шта ко ради, јер овако, док штампа ћути, ми не можемо знати шта се ради.

Па онда ми смо, господо, за тајно гласање, а ви сте за јавно.

Нећу за сад ништа више да вам кажем, изнео сам само ово неколико ствари из којих се јасно види да ми нисмо једно и да не личимо једно на друго. Гласаћу против. (Одобравање и плескање на левици).

Потпредседник др. Коста Поповић: Има реч г. др. Анте Кунтарић.

Др. Ante Kuntarić: Ја би био слободан, пре него што предем на расправу о буџету Министарства саобраћаја, да učinim само једну констатацију. Ми чланови Финансијског одбора много смо се бавили питањем награда које примају не само државни службеници код државних предузећа, него уопште и о питању награда које имају чланови и управног и надзорног већа код државних предузећа. И наш рад у томе правцу имао је овога пута један позитиван успех, јер смо ми у § 48 Финансијског закона дали Кралјевској влади овлашћење не само да суизи те награде члановима управног и надзорног већа код државних привредних предузећа, него да у томе правцу учини и даље уштеде. И ја сам smatrao да је потребно да učinim ovu констатацију, да не би изгледало да ове уштеде које мислимо на тај начин постићи, да оне потићу из редова наших другова из опозиције јер је ово решено у Финансијском одбору и онако како је то Кралјевска влада предložила у амандману § 48 Финансијског закона, а ми са извесним променама прихватили.

Ја би био дужан да кажем још неколико речи о буџету Министарства саобраћаја, међутим, ради краткоће времена ја ћу се осврнути само на питање нашега поморства.

Posledice teške ekonomske krize možda su najjače pogodile naše pomorstvo. U našoj mladoj državi pomorstvo se počelo povoljno razvijati u glavnom snagama privatne inicijative i privatnoga kapitala, i ako su tom razvitku stajale na putu zapreke, koje su ležale izvan njegove snage. Suviše bi me daleko odvelo, kada bih prikazao teškoće sa kojima se naše pomorstvo moralo boriti, ali unatoč svih tih teškoća, ono je do pred samu krizu pokazivalo stalan napredak i povoljne rezultate. Slom svetske trgovine, autarhične mere pojedinih država trgovinsko-politička ograničenja pogodile su teško naše pomorstvo. Te

snage, koje leže u općim ekonomskim posledicama mi ne možemo sami da uklonimo i moramo čekati poboljšanje međunarodnih trgovinskih odnosa, čijem sređenju mi doprinosimo naše žrtve. No one teškoće koje leže u našoj snazi, trebamo racionalno uklanjati i pripravljeni potrebne pretpostavke za razvitak našeg pomorstva za ono vreme kada opet nastane gospodarski i trgovinski polet, u koji verujemo. Za to ću nekoliko reči reći o organizaciji naše pomorske uprave.

Mnogo se u našoj štampi piše i u javnosti, naročito u privrednim krugovima govori, kako bi trebalo organizovati pomorsku upravu i koje bi funkcije ona trebala da vrši. Da to pitanje možemo ispravno da ocenimo, potrebno je malo dublje zaći u istoriju našeg pomorstva, naročito pomorskog zakonodavstva. Ono je zastarelo i ne odgovara više onim zahtevima koje danas na nj postavljaju složen ekonomski život i potrebe države i privrede. Stvaranjem Jugoslavije trebalo je rešiti jedan nov problem, jer su austro-ugarske vlasti i zakonodavnim i administrativnim putem štatile interese svoje trgovinske politike, pogodujući naročito svojim specijalno austrijskim ili mađarskim interesima, prvi pomažući Trst a drugi Rijeku. Zato je i cijela pomorska uprava bivše Austro-Ugarske bila tako organizovana da je bila potpuno ovisna i podređena ovim pomorskim centrima, t. j. Trstu i Rijeci.

Jasno je, da danas u Jugoslaviji koja leži svojim ogromnim delom na Jadranu, treba reorganizovati pomorstvo i pomorsku upravu tako da ona služi specijalno našim jugoslovenskim interesima. Za jačanje našeg nacionalnog integriteta i naše nacionalne snage valja voditi zdravu i smišljenu pomorsku politiku, a za podizanje ekonomske snage naše zemlje i naroda jačati našu trgovačku mornaricu.

Da vidimo kako se kod nas vodi pomorska politika. Ona je koncentrirana kod broderskog odeljenja Ministarstva saobraćaja. 1919 godine organizovana je pomorska uprava u Bakru, 1921 u Splitu, a uredbom od 1927 godine kumulirana je sa upravom rivičnog saobraćaja. Budžet Ministarstva saobraćaja daje vernu sliku, kako je to odeljenje zanemareno i kako je slabo dotirano. I u pogledu ličnih, a pogotovu materijalnih izdataka, ono pokazuje bednu sliku našeg pomorstva. Ja ne mogu ovde to staviti u greh Ministru saobraćaja, jer je to stanje jednako od našeg Ujedinjenja i nikada nije bilo dovoljno smisla ni volje da pomorstvo u Jugoslaviji zaslužuje sasvim drugu pažnju i da su vitalni interesi naše zemlje baš na moru, na našem Jadranu, te velika budućnost naše Jugoslavije u mnogome ovisi o sigurnosti naše obale i jakosti pomorske trgovine. I ako su interesi pomorstva usko vezani sa celokupnom našom privredom, ipak ta solidarnost interesa pomorstva i privrede nije dovoljno uvažavana. Nema dvojbe da bi jedino i ispravno rešenje bilo da se pomorski resor učini samostalnim ili, ako to već nije moguće, da se dodeli Ministarstvu trgovine i industrije.

Da je to stanovište ispravno, potvrđuju i naše privredne institucije koje su opetovano naglašavale da ni jedna privredna grana narodnog gospodarstva nema tako uskih i neposrednih veza sa trgovinskom politikom jedne zemlje, kao pomorstvo, i da je malo koja grana državne administracije koja bi mogla da delotvornije utiče na opštu našu privredu, nego što bi to mogla pomorska uprava, kad bi bila organizovana onako kako to traže interesi naše unutarnje i vanjske trgovine

Nema dvojbe da trgovina posreduje promet ljudi i proizvoda, a trgovinska politika reguliše odnose kako spoljne tako i unutarnje politike, a pomorstvo i pomorski saobraćaj je jedan od najvažnijih njenih instrumenata. S tih je razloga jasno da pomorstvo treba da se odcepi od Ministarstva saobraćaja i priključi Ministarstvu trgovine i industrije.

Sad ću sa nekoliko reči da dotaknem pitanje naše pomorske administracije.

I ako su naši temeljni zakoni stalno naglašavali potrebu da se pomorstvu i pomorskom ribarstvu osvećuje naročita pažnja, ipak se do sada nije učinilo ništa, ili bar vrlo malo. Ja ću s toga biti slobodan da samo sa nekoliko reči prikazem one organizatorne zakone i uredbe na kojima danas počiva naša pomorska uprava i koji su njihovi nedostaci.

Uredba o organizaciji pomorske uprave od 18-IX 1919 predviđa samostalno pomorsko odeljenje u Ministarstvu saobraćaja, te sadrži kompetencije pomorske uprave koja je tada bila u Bakru. Tu naročito dolaze odredbe broderske, trgovačke, ribarske i higijenske. Odredbe socijalnog karaktera za naše pomorce nisu nikada donošene. No jedna je vrlo važna odredba u toj Uredbi koja određuje da u svim važnijim pomorsko-trgovačkim pitanjima treba pomorska oblast saslušati mišljenje trgovačko-pomorskog vijeća. No to se vijeće nikad nije sastajalo. To trgovačko-pomorsko vijeće trebalo je da vrši vrlo važnu funkciju u pitanjima pomorsko-trgovačkim, jer je garantovalo potrebnu saradnju trgovinsko-pomorskih zainteresovanih faktora i uistinu velika je šteta, što nije stupilo u život, iako je konstituisano posebnom Ministarskom naredbom. — Uredbom od 16 VI-1921 godine i kasnijom od 1927 godine, donesenom na temelju čl. 133 Finansijskog zakona od 1926/27, naša pomorska uprava dobila je svoju današnju formu. Osnovana je direkcija pomorskog saobraćaja sa sjedištem u Splitu, a u Ministarstvu saobraćaja brodersko odeljenje. Život je pokazao da obe ove uredbe koje predviđaju dosta širok djelokrug direkcije pomorskog saobraćaja, nisu mogle ništa doprineti stvarnom i racionalnom poboljšanju pomorske uprave. Jedna nedogledna administrativna hierarhija, jedan kružni put od nekih 5 instancija potpuno su birokratizirali našu pomorsku upravu. Kada tome još dodam, da sama direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu nema dovoljno razumevanja za potrebe našeg pomorstva izvan Primorske banovine, onda je potpuno opravdano, da sa tih strana čujemo jednoglasno zahtjev za reorganizaciju pomorske uprave. Da li je ta pomorska uprava bilo što donela za izgradnju našeg pomorskog zakonodavstva i pomorske uprave? To prezali snage jedne birokratizovane uprave koja je daleko od dnevnih upravo životnih potreba našeg pomorstva, eksploatacija mora, morskog ribarstva i pomorskog saobraćaja.

Ovako provedena uprava doživela je potpuni slom. Zato treba hitno provesti reorganizaciju pomorske uprave na bazi široke dekoncentracije. Treba ukloniti sva ona rešenja i mere, koje je donelo austro-mađarsko zakonodavstvo i organizovati upravu po potrebama naše zemlje, prilagodavati tu upravu specifičnim interesima pojedinih primorskih krajeva, a imajući za podlogu podjeljenje obale po banovinama, t. j. Savsku, Primorsku i Zetsku. Ovako provedenom dekoncentracijom pomorske uprave oživelo bi ne samo naše pomorstvo, već i sve privredne grane koje su s njime u vezi.

Prednosti ovakve dekoncentracije pomorske uprave a uz podjedno provodenje pripojenja pomorstva Ministarstvu trgovine, očitovale bi se u mnogočemu. Nestalo bi brojnih sukoba kompetencije uprave koji dnevno izbijaju s jedne strane između Ministarstva saobraćaja i Ministarstva poljoprivrede odnosno banskih uprava, uprava bi bila racionalnija i jeftinija te elastičnija, lagano prilagođujući se specifičnim potrebama primorskoga stanovništva odnosno banovine, te bi konačno nestalo onog neopravdanog privilegisanog položaja jedne banovine prema ostalim. Svaka od navedenih banovina regulisala bi i odnose pomorstva kao i ostalih privrednih grana u okviru opće pomorske i državne politike dirigovane državnim centralnom upravom. — To provedenje dekoncentracije cijelog pomorskog administrativnog sistema po banovinama moglo bi se provesti, ili na taj način, da se poslovi pomorstva i pomorske uprave dodijele odnosnim primorskim banovinama ili da se stvore tri pomorska inspektorata. O detaljima ove dekoncentracije pomorske uprave ne bih htio da govorim, jer to spada već u specijalnu debatu, ali držim da je potrebno, da se jednom čuju i sa ovog mesta teškoće sa kojima se naše pomorstvo bori i da su potrebne hitne mere, da se uklone.

Resimirajući ove navode, trebalo bi: 1 — da se pomorstvo prenese u nadležnost Ministarstvu trgovine; 2 — da se provede dekoncentracija pomorske administracije po banovinama stvarajući tri primorska inspektorata.

Uz ove administrativne probleme valja imati u vidu one materijalne prirode, stanje naših luka je očajno. Treba se bezuvjetno starati, da se naše luke, koje su građene sa mnogo razumevanja održe barem u uporabivom stanju. Našoj pomorskoj službi da se obezbede potrebna sredstva, da se pomorska saobraćajna služba nesmetano razvije i vrši. Ja ću biti slobodan da kažem još samo nekoliko reči o našoj trgovačkoj mornarici. Dok kod suvremenih saobraćajnih sredstava važi načelo državnog sistema, država nastupa sama kao poduzetnik, plovidba po moru prepuštena je slobodnom privatnom eksploataciji. Država nema ni jedne svoje lađe, već su sva pomorska saobraćajna sredstva u rukama privatne inicijative. — Privatna parobrodarska preduzeća, vršeći javnopravnu saobraćajnu službu, primaju temeljem posebnih ugovora nagrade za ovu službu. Nažalost naše finansijske prilike ne dozvoljavaju ni dovoljno ni redovno honorisanje ove službe, tako, da su gotovo sva naša parobrodarska društva u teškim prilikama. Ne upuštajući se u detaljnu ocenu svih ovih problema naglašujem, da treba preduzeti sve one legislativne mere, koje će nam omogućiti vođenje zdrave trgovinsko-pomorske politike. Treba posvetiti ne samo pažnju redovitom funkcionisanju obalne plovidbe, već naročito i one velike okeanske plovidbe, gdje nas strahovito tuče konkurencija tuđih zastava, pa da barem održimo stečene pozicije na međunarodnom tržištu.

Naše ribarstvo je jedna vrlo važna grana naše nacionalne privrede. Vrednost ribarskih produkata iznosi cirka 50 miliona, ali je vrednost ribarstva kao privredne grane tim važnija, što ono prehranjuje primorsko stanovništvo i vrelo je privrede velikog broja primorskog stanovništva. Mi primorci tražimo da se donese ribarsko zakonodavstvo da bi se definitivno regulisali ribarski odnosi i ribarsko socijalno osiguranje. Naš ribar nema nikakove zaštite i prepušten je sam sebi.

Ogromna važnost ovih problema iziskuje da im se posveti i potrebna pažnja. Samo najvećim naporima i žrtvama može pomorstvo naše mlade države da održi konkurenciju stranih zastava, samo našom neselektivnom voljom i radom možemo očuvati naš jugoslovenski Jadran a samo smišljenom i odlučnom pomorskom politikom načiniti Jugoslaviju pomorskom državom.

U punom poverenju, da g. Ministar saobraćaja ima jednako smisla kako za naš suvozemni saobraćaj tako i za naše pomorstvo, glasaću za ovaj budžet. (Živo odobravanje i pljeskanje).

Potpredsednik dr. Kosta Popović: Ima reč g. dr. Stjepan Bačić.

Dr. Stjepan Bačić: U centru interesovanja i pažnje ovoga Doma, ovih dana je bezuvjetno afera koja je izbila povodom govora našeg poslaničkog druga Andre Stanića koja se tiče zaključenja ugovora glede građenja pruga sa nekim stranim firmama, a koje je zaključio sadašnji Ministar saobraćaja g. Lazar Radivojević.

Ja, gospodo, nisam stručnjak u tim matematičkim i tehničkim stvarima da bih mogao stvoriti ovako naprečac jedan objektivni sud, ko od te gospode ima pravo. Ali kao pravnik ja mogu reći, a to se pokazalo i kod afere našeg poslaničkog druga g. Huseina Kadića, da je naša zakonodavna tehnika nedovoljna i da ovaj Dom snosi odgovornost za stvari, za koje on ne bi trebao da snosi. On snaša doduše zakonodavnu odgovornost, ali moralna odgovornost leži iza njega. Moralnu odgovornost ne može da snaša, jer Finansijski odbor ne dolazi u priliku da se uputi potpuno tačno u motive koji su prethodili izvesnim finansijskim amandmanima i zakonima.

Ja sam već pre, govoreći o aferi Husejina Kadića, upozorio kako je nemoguće da Narodna skupština bude tačno obaveštena, a po gotovu Finansijski odbor, koji pretrsa budžet koji ima preko 2.000 stranica za tako kratko vreme, i gde, na kraju, dolaze finansijske odredbe, kako se tu jednim nizom raznoraznih rešenja i uređaba Ministarskog saveta sve to uzakonjuje, a kako mi nismo imali prilike da vidimo, šta je u tim ugovorima i u tim rešenjima.

Slično je bilo i sa ozakonjenjem ovih ugovora, sklopljenim po Ministarstvu saobraćaja sa ovim stranim firmama. S toga ja odbijam tvrđenje g. Ministra saobraćaja da je ova Skupština moralno angažovana za ove ugovore. Ona jeste zakonski vezana, ali moralna odgovornost leži na onima, koji su bili upućeni, i koji su imali prilike, ako su videli važnost izvesnih ozakonjenja, da pretresu i specijalne uzroke i da i Finansijskom odboru i Narodnoj skupštini daju obaveštenja, da se takve stvari bolje pretresu.

Kao laik naravno u tehničkom pogledu ne bih mogao stvoriti pravu sliku. Ali jedno stoji da je čudna činjenica da su u tim ugovorima upleteni oni isti ljudi, ona ista lica, koja su upletena u velikoj francuskoj aferi Staviskog. Gospodin Ministar saobraćaja pravda se i brani time da one procene, koje su te firme davale po tim ugovorima nisu skupe nego nešto jeftinije od njegovih prethodnika. Ja bih svojim ličkim iskustvom u tome pogledu mogao samo da se začudim, kako to da nije daleko jeftinija grada sadašnjih pruga, kada je sve od onoga vremena daleko pojeftinilo.

U doba inflacije bila je radna snaga, na koju se ovde računaju najveći rashodi, bar za 50 do 60% skuplja, a onda u ono doba i stručni inženjeri i struč-

na lica bili su bar za 50% skuplji, pa onda, gospodo, dinar je imao daleko manju vrednost u zemlji i na strani, i industrijski proizvodi koji su bili onda potrebni, bili su takođe skuplji; i pruge sada ne bi mogle biti nikako skuplje nego jeftinije. A sada kad uočite razlike koje su bile u doba inflacije, kada je 100 dinara bilo 60 i 70 franaka a danas kotira 10,11 dapače 11,25, to je tako ogromna razlika da me čude cifre da je onda kilometar pruge koštao 3 i po miliona a sada 3 miliona. Gospodo, ja vidim da je to ipak nerazmer na štetu sadašnjih ugovora. Ja znam da je to stvar stručnjaka i zato, gospodo, ne upuštajući se u tehničke stvari, jer zato nisam pozvan, ipak radi interesa zemlje i radi umirenja javnosti nalazim da je potrebno da i g. Andra Stanić i g. Ministar saobraćaja, kao parlamentarni ljudi, koji oba pripadaju ovome Domu, sporazumno izberu anketu stručnjaka ovog Doma u koliko ih ima, i da ta parlamentarna anketa pridruži sebi još stručnjaka koji će u miru izračunati i sve te stvari rasvetliti, kao i dati obaveštenja ovome Domu, kako bi ovaj Dom opet mogao povratiti poverenje uznemirenoj javnosti, a dotle dok se na taj parlamentarni način, ova stvar ne svrši ne može se ni ovaj Dom, ni ja, ni naša javnost smiriti i verovati bilo jednom bilo drugom, jer su to cifre.

Gospodo, prolazeći dakle sa rezervom pored te afere, ja bih samo konstatovao jednu činjenicu da je u ovom Domu onda kada je govorio g. Andra Stanić bio silan aplauz, a i ondak kad je g. Ministar saobraćaja govorio, ogromna je većina opet pljeskala. To daje naslutiti da se između vas, a na račun državnih interesa vrše izvesna lična pogadanja, da su tu uplivi lični i stranački među vama. A imao sam već prilike da vidim i naša javnost zna da se o takvim stvarima stvarao kompromis u više prilike i onaj ko je plaćao račun, bila je država i narodni interesi. Ja ne znam, kako će se svršiti vaši lični obračuni, da li ćete dati poverenje sadašnjem Ministru saobraćaja, ali ja vidim da su po sredi izvesna pogadanja.

Gospodo, prelazeći na kritiku samog Ministarstva i njegovog rada, ja bih imao primetiti nešto što interesuje specijalno naše prečanske krajeve, a to je činjenica da se govori o radovima za koje se moglo predvideti da neće biti rentabilni, a da su se od godine u godinu kroz 14 godina odlagali oni radovi koji su preko potrebni i za našu narodnu odbranu i za našu trgovinsku politiku, koji bi radovi bezuvjetno bili rentabilni, a to je železnica Varaždin—Koprivnica, to je i unska pruga za koju saznajemo sada iz ekspozea g. Ministra da nije rešeno kakva će trasa biti, da li severna ili južna. Ja sam sada čuo kako g. Ministar nije našao sredstava da prvenstveno gradi tu prugu koja bi bila rentabilna, koja bi bila bezuvjetno rentabilna i ne bi opteretila budžet Ministarstva saobraćaja.

Ja se čudim da do sada Ministarstvo saobraćaja i g. Ministar saobraćaja nije ništa uradio da se stane na put već jedanput stalnom zatrpavanju pruga i prekidanju saobraćaja na ličkoj pruzi. Svake zime mi imamo kalamite na toj pruzi, a kako čujem od stručnjaka, ja nisam stručnjak, ali oni kažu da bi se malim utvrđivanjem moglo postići, da bi se osigurala pruga za nesmetani saobraćaj i time uklonile sve štete, koje naš saobraćaj i prestiž naših željeznica, trpi na toj pruzi.

Gospodo, isto tako da spomenem jedno pitanje, koje pokreće godinama naš drug g. Šega, a to je pitanje izgradnje savskog mosta, za koji bi se mogla naći sredstva, kad su se našla za tolike druge radove,

i za koje su se interesovale izvesne firme, i sramota je kad se vozimo tom prugom, da drhćemo, kad će se srušiti ceo most na Savi. (Glasovi: To je samo uobraženje!). Nije to uobraženje, ja sam razgovarao sa inžinjerima i razumljivo da je jedan most koji 80 godina postoji, podrovljen i da je u opasnosti da se sruši na našu sramotu, i da se saobraćaj prekine. Izvesna upozorenja dalje, vozim se kao poslanik, mnogo idem po političkim putevima, ja nisam od onih koji dolaze samo svakog meseca u Beograd da dignu dnevnicu, nego sam stalno u političkoj akciji, i mnogo putujem, a ja ne putujem više I klasom čak sada ni drugom; zašto? Zato što su I klase napunjene ljudima, sumnjivim tipovima, od kojih čovek mora da beži, jer oni putuju I klasom sa besplatnim kartama, kako, zašto i kuda, Bog znade, ali jedno stoji da naši vozovi I i II klase ne odbacuju koristi našem željezničkom prometu, a klasa koja plaća, to je ta III klasa. Pošto niko ne plaća nego samo III klasa, gospodin Ministar saobraćaja podigao je u doba teške strašne krize, podigao je cene da može nadomestiti, ono što se na taj način izbaci kroz prozor. Pa, gospodo, vi ste odgovorni za izvesne kalamite i deficite u budžetu Ministarstva saobraćaja, vi koji tražite da se na vaše zabroje stranačke u velikim razmerama putuje besplatno, vi time upropašćujete i teretite javno dobro, a logična je posledica da za taj narod koji besplatno putuje, mora drugi da plaća.

Gospodo, da primetim još neke opaske. Interesantna je stvar da sa naših pruga, kad ih obilazite, ne vidite i nestaje sve više i više onih radnika koji su stalno vršili nadzor i popravke gornjih strojeva! Gospodin Ministar sam je priznao da su ti gornji strojevi u derutnom stanju. On se opravdava da nema za to kredita, ali u isto doba otpušta radnike koji rade te poslove. A na drugoj strani napunjuje se masa činovnika i službenika i naše Ministarstvo saobraćaja stalno se birokratizira. Mi vidimo u samom Ministarstvu, kad prodete hodnicima, nailazite na masu službenika i služitelja koji ništa ne rade, barem ja gledam i vidim da ne rade. Čemu taj rad u jednom Ministarstvu privrede koje se mora organizovati na privrednoj bazi, koje mora voditi računa o onoj prometnoj politici i zašto se toliko birokratizira, to nam nije jasno?!

Gospodo, mi smo imali prilike čuti, da se kod liferacija Ministarstva saobraćaja vrše razne malverzacije, da tu svaki muze, koji želi. Imali smo prilike, prigodom procesa između novinara Malinara, koji je imao kuraži da otkrije ljude, koji su sisali budžet Ministarstva saobraćaja, imali smo prilike čuti, da ih imade, u svima našim željezničkim direkcijama odeljenja, koja preuzimaju ugalj, i koji se time bave da vrše malverzacije na štetu države. Oni, koji su to izvestili, bivaju kažnjeni radi svoga poštenja, i ako su svi činovnici ustvrdili, da je tu država prevarena za ogromne svote, kako u zagrebačkoj direkciji, tako i u Beogradu, i da je kroz godine vršio tu službu kod razdele uglja jedan mali činovnik bez škole, pijan i prost. Izvesna su se gospoda okoristila i sagradila palate u Beogradu. To su stvari, koje služe na našu sramotu, i koje pokazuju put, koji tamo treba da se ukaže, te da to Ministarstvo bude aktivno, a nije pravo, da ono stalno bude u deficitu.

Kako se išlo putem birokratije u ovom Ministarstvu? Gospodin Ministar je priznao da se 64% od proračuna troši na personalne izdatke. Ja bih upozorio gospodina Ministra na još jednu pojavu, gde se stalno izražava želja, a to je ovo: Na pruzi Beograd—

Vardište—Užice—Sarajevo, koja imade stotinu i stotinu tunela, i gde je saobraćaj za turiste, to je eminentno turistička pruga, koja bi mogla privući masu turista iz inostranstva i tuzemstva ali je nemoguć turizam, jer u tim tunnelima saobraćaju stare lokomotive i čovek koji se vozi tom železnicom, izade iz voza kao pravi dimničar. Ja bih molio gospodina Ministra, da se ta pruga motorizira. To ne bi bio veliki izdatak, kako sam čuo od stručnjaka. Tom prugom učinili bi i malo reklame za naš turizam.

Gospodo, ja bih upozorio još na jednu rak-ranu toga Ministarstva, koju moram kao iskren i pošten čovek da istaknem u interesu naše unutrašnje politike. Gospodin Ministar saobraćaja je jugoslovenski ministar, koji se time ponosi i ističe, da je Jugosloven, ali u personalnoj politici njegovog resora to se ne vidi. Ako razgovarate u Hrvatskoj i Sloveniji o personalnoj politici gospodina Ministra, čujete goleme žalbe, da gospodin Ministar sistematski uklanja iz službe ispravne železničare Slovence i Hrvate, koji su niz godina dokazali, da su ispravni i dobri železničari. Gospodo, na tu žalbu u interesu unutrašnje politike konsolidacije naših prilika, ukoliko ima tu istine da tu istinu istražimo i da se o tome povede računa, a prešućivanjem nećemo ništa postići. U našim krajevima, ja sam o tome govorio, i to je jedan od uzroka čitavog onog neraspoloženja. Neka gospodin Ministar odgovori, koliko u toj saobraćajnoj školi ima Srba, a koliko Hrvata i Slovenaca?

Zatim kažem, da gospodin Ministar treba u tom pogledu da obaveštenje u pogledu nameštanja inžinjera, činovnika i t. d. Ja mislim da treba povesti i o tome ozbiljnu brigu, da se i u tome pogledu vodi pravilan obzir prema svima krajevima naše države, kako bi se izbegli prigovori i kako bi svi krajevi videli u našem Ministarstvu saobraćaja jednog zajedničkog oca, kako bi videli, da među njima postoji jedan, koji vodi brigu o njima: Na taj način postići ćemo to, da će i u onim našim krajevima, koji, objektivno govoreći, nisu jedinstvu državnom i narodnom tako privrženi kao Šumadija, da će se u tim krajevima stvoriti duševno raspoloženje i jedan argumenat za one, koji nisu borci jugoslovenskog i državnog i narodnog jedinstva. (Odobravaње и плескање на levlci).

Потпредседник др. Коста Поповић: Има реч народни посланик г. Војко Куртовић.

Војко Куртовић: Господо народни посланици, по буџету Министарства саобраћаја знам унапред да можете закључити, да ћу упућивати последњи вапај народа из читаве једне покрајине, а то је из Санџака, који је већ пуних 15 година у ставу нишчекивања да му се да оно, нашта сваки крај има право, а то су комуникације.

Аустро-Угарска пре анексије Босне и Херцеговине отпочела је са изградњом пруге Бања Лука—Сарајево—Увац—Кос. Митровица да на тај начин обиђе Србију и Црну Гору и начини још већу преку њиховом сједињењу.

Аустро-Угарска имала је план да кроз Санџак, који је назвала прозором за блиски исток, продре у онда Стару Србију и Солун.

Уједињењем Санџак је изгубио свој међународни политички значај, али је постао од привредно-националног значаја за нашу земљу, јер је вратница целе источне половине наше државе према Јадранском Мору, јер преко Санџака воде најкраћи путеви Србије за Јадранско Море. Према томе Санџак је географски предодређен да буде спо-

на између најважнијих области наше државе, због чега је требало већ давно ту његову предност искористити. Ову погодност осетно би цео наш народ, ако се кроз Санџак изграде модерне комуникације — железнице.

Као што сам рекао у дискусији по буџету Министарства грађевина, једна област око 40.000 км² у простору колико Врбаска и Приморска бановина, нема ни стопе железнице. Када се узме у обзир да је наша држава од ослобођења до данас утвршила на изградњу железница око 2 и по милијарде и да годишњи анџитет износи око 250 милијуна, онда је лако уочити огромну неправду која је овом крају учињена.

Како сам пак обавештен, постојала је чак и понуда за изградњу пруге Прибој—Бијело Поље и да су то меродавни одбили, тј. приволели понуђача да измени своју понуду и да је замени другом неком пругом. Ако је ово тачно, већи се злочин није могао учинити овоме заборављеном крају.

Из овога излагања јасно је као дан да ја немам интереса да гласам ни за ни против буџета Министарства саобраћаја, када не би било страначког обзира, јер се до сада о свакој области макар колико водило рачуна, а о овоме крају баш ни мало, као да је водећима стало да од Саниака направе Сибир и да га одвоје од осталих делова наше Отаџбине, и ако он то ни по чему није заслужно, па ни по суровости свога поднебља, већ напротив могао би учествовати у културној и економској утакмици са осталим областима наше државе. Али кад нема оног битног предуслова за живот, а то је савремених комуникација, Санџак је осућен на пропаст. Моралну одговорност за уништење стотину хиљада најчистијег елемента наше државе, сносиће водећи кругови. (Одобравање и плескање).

Потпредседник др. Коста Поповић: Реч има народни посланик г. Михаило Крстић.

Михаило Крстић: Господо народни посланици, никад није тежи положај народних посланика био, него данас када треба да решавају о буџету Министарства саобраћаја. Ове тешкоће долазе отуда, што је 28 фебруара у једном говору пала тешка оптужба на садашњег Министра саобраћаја г. Радивојевића. Под тим је утиском онај трећи фактор, о коме ми треба да водимо највише рачуна, и он данас очекује нашу реч. И баш због тога нашег положаја у коме се налазимо, положај судија, ми морамо бити објективни, хладни и сачекати реч и једне и друге стране и на крају, по свом личном убеђењу и савести својој, да дамо своју праведну пресуду по тој ствари. Ја прелазим преко овога случаја и остављам да о њему говоре заинтересоване личности, г. Андра Станић и г. Министар саобраћаја. Њихова реч је завршна и наша је дужност да чујемо ту завршну реч и да пресудимо.

Јуче је г. Министар саобраћаја у експозеу, кад је говорио о саобраћајној политици, казао да је Министарство саобраћаја у спровођењу саобраћајне политике водило рачуна о општим народним потребама и културном подизању народа.

Међутим, господо, мени је жао што морам са овога места да демантујем поподина Министра саобраћаја, јер је мало рачуна вођено о народним потребама и као доказ да кажем неправду која је учињена народу мога краја. Ја сам неколико пута долазио код г. Министра саобраћаја, а у томе смислу добио је и претставку из оба моја изборна

среза, Ражањског и Темнићског, у којој се моли да убрзани и брзи возови стају у Ћићевицу. Ћићевац спада, по приходима које даје, у ред прворазредних станица, и ја верујем да г. Министар поседује те доказе. Међутим тој молби није се до сада изашло у сусрет, те с тога молим г. Министра, кад се има у виду и кад се зна да је Ћићевац прворазредна станица, да је он центар који спаја два краја: Левач и Срез ражањски, онда и с те стране то питање је за тај крај од врло велике важности и ја као народни посланик тога краја сматрам за своју дужност да га и са овога места покренем.

Друго, мало се водило рачуна о народним потребама и по томе што постоји једна пруга узаног колосека Ћићевац—Свети Петар. Та пруга по својој рентабилности, рентабилна је као и све друге, али изгледа да се ради у Министарству саобраћаја на томе да се та пруга дигне, мада и земљиште које је експроприсано још није исплаћено сопственицима. Стога молим господина Министра саобраћаја да у интересу тога краја ту пругу не диже. У исто време сматрам да је право, да се људима експроприсано пре 30 година земљиште исплати.

Господо, ви сте јуче из експозеа г. Министра саобраћаја чули, да он признаје да народ данас живи у тешко економско доба и да је криза погодила свакога, па и трговце. Међутим, кад је признао ту чињеницу, ја сматрам да је био дужан да поведе рачуна и да стандард живота који је у вези и са саобраћајном политиком, не повишава, него да га ублажи. Сматрам да је неумесно, да је изабрао незгодно време, да повећава возну тарифу.

Не могу да кажем са овога места, пре но што чујем завршну реч и једне и друге стране, и никаква дисциплинска обавеза неће ме везивати да гласам за или против, већ ћу слушати једино своју савест и како ми моја савест буде налагала те према томе какву одлуку буде створила, ја ћу гласати за или против овога буџета. (Одобравање).

Потпретседник др. Коста Поповић: Господо, прекидам седницу, а рад ћемо наставити после подне у 4 сата.

Седница је прекинута у 13 часова.

(После прекида)

Наставак рада у 16 часова

Потпретседник др. Авдо Хасанбеговић: Господо посланици, настављамо седницу, реч има г. Димитрије Вујић.

Димитрије Вујић: Господо народни посланици, сматрам за дужност да и ја узем реч по овоме питању, тим пре што сам и ја дуго времена као народни посланик бавио се питањем саобраћајне политике.

Иако, господо, не говорим званично у име клуба већине, коме припадам, верујем да ћу погодити његово неподељено мишљење, ако кажем пре мога говора да ће сви посланици већине бранити одлучно и некомпромисно интересе државе без обзира на личности које би евентуално дошле у питање у овоме предмету. Многи посланици из опозиције, изгледа ми, да протурају вести да већина Народне скупштине иде на то да прикрије прљавштине ове или оне личности; међутим ја категорички тврдим да у овоме Дому нема ни једног човека који би

хтео зликовце или вулгарно да се изразим допове да узима у заштиту. (Узвици: Тако је!). Да је тако стање и мишљење клуба већине, као доказ напомињем, да је дискусији по овоме питању дат најшири публицитет. Најбољи је то доказ да ми не желимо ништа да се прикрива, него тражимо све на тапет, па личност која је крива да одговара и пред својом савешћу и пред влашћу, господо! (Жагор.)

Господо народни посланици, подаци које нам је овде изнео наш уважени посланички друг г. Андра Станић о закљученим уговорима за грађење жељезница, а који су за многе од вас били до сада непознати, најбољи су доказ, да смо ми претрпели, слободно се може рећи, слом у жељезничко-саобраћајној политици. Овај се слом, господо, не може ценити само по огромној материјалној штети коју смо претрпели и коју ћемо још тек да претрпимо, ако се ових уговора не дебарасирамо, већ по моралном дејству које су ова открића начинила и у земљи и у иностранству.

Овим открићем наш посланички колега г. инжињер и бивши Министар саобраћаја изгледа да је хтео да се тангирају многа лица у Министарству саобраћаја, која су била позвана да дигну глас против свога Министра и да кажу: Не, овакав пут коштаће вас, господине Министре, угледа а државу многих милиона. Не, ниједна личност није устала да покаже прстом на оно што ће коштати многе милионе нашу државу.

Господо, да се нашао бар један од толиких стручњака у Министарству саобраћаја, у одељењу за грађење железница, који би се одупро натурању овако тешких, па и поражавајућих и понижавајућих услова при потписивању ових злогласних уговора, вероватно да ствар не би довде била доведена. По уговорима овим ценећи, почели смо да претстављамо или да смо сасвим без памети и као такви неспособни за саобраћајну политику или да смо колонија неких страних банкарских предузећа и кућа. За вас, господо посланици, који сте заузети бригама бирача свога краја и који нисте пратили развој наше железничко-саобраћајне политике, за вас, који нисте познавали унутрашњу ситуацију овог нашег највећег ресора, ова открића, која је изнео наш уважени друг г. Станић, инжињер и бивши Министар, изгледају као чуда која су дошла неочекивано и изненада. За мене, господо, и за све оне друге, којих је изгледа врло мало, који смо познавали стварно стање у Министарству саобраћаја и пратили читаву деценију рад како одељења за грађење железница тако и осталих одељења у ресору — ова открића не претстављају никакво чудо, а још мање некакво изненађење, јер је ово што се десило са уговорима за грађење железница логичка последица једне крајње рђаве политике у Министарству саобраћаја, која се води не од јуче, па да кривимо само Министра г. Лазу Радивојевића, него се провлачи већ читаву деценију од једног до другог министра. Према томе, господо, ово нису греси само овог министра; то се преносило на све министре, који су се ређали један за другим, примајући од свога претходника рђаво засновану политику без икаквог основа и без корена. Ја сам се оградио унапред да се мене овога момента не тиче лично г. Лазу Радивојевић или Станић, а ја сам позван као дугогодишњи посланик и у своје име и у име другова

да штитим интересе наше земље и нашег народа.

Требалo је, господо, да дође до једног оваквог слома чије се последице не могу ни предвидети још, господо, када се пред очима свију вас открије једна груба стварност. Заслуга г. Станића, који је на један њему својствен начин пун савести проучио ово питање и изнео га пред вас и пред јавност као једну истину о стварном стању, које постоји, у толико је већа, што ће бар сада овај слом једне важне државне политике натерати све оне позване да ово зло почну да лече, док има места лечењу.

Господо, ови и на овакав начин закључени уговори за грађење железница нису једини ствар, која карактерише једну рђаво вођену политику у Министарству саобраћаја. Има тамо још ствари, да се боље изразим, афера, недовољно откривених, које по своме замашају не изостају далеко од ове са уговорима.

Господо, ја се позивам на вас, на своје старе политичке пријатеље, односно на своје другове из парламента, ја сам у свом посланичком позиву ишао да отворим очи онима који су позвани да даду добар основ овој важној националној политици. Откривао сам и такве ствари, преко којих се није смело прећи, али су сви моји напори били разбијени о индолентност Министра саобраћаја. Баш у питању ове железничке грађевне политике, ви ћете у стенографским белешкама старих скупштина од 1923, 1924 па и 1927 наћи довољно материјала, који показује да се овако рђава политика не води од јуче, већ је она постала наследно зло. Сваки је буџет савесно праћен и критикован, али свака така критика одбијала се о индоленцију разне г.г. министара, јер они једно мисле док не дођу у ресор Министарства саобраћаја, а друго мисле кад се попу на ту столицу. Ја имам другова г.г. министара који су са мном правили интерпелацију због злоупотреба у овом ресору, а после кад су постали министри, заједно се помешали са онима противу којих су били.

Наћи ћете у тим стенографским белешкама много материјала који показује да се таква рђава политика не води од јуче, већ је то, као што рекох, постало наследно зло. (Одобравање). Она је постала систем за упропашћавање државног новца и имовине.

Да се упитамо, господо, шта треба једном г. министру саобраћаја да буде добар министар? Као што и сами знате, господо посланици, сва вештина једног министра састоји се у томе да створи једну исправну линију у вођењу саобраћајне политике и да за спровођење те политике изабере себи способне и поштене, и ваљане и стручне сараднике. (Одобравање).

Међутим, господо, ако министар није стручњак и ако није у стању да сам створи основ за једну државну политику саобраћаја, он то ипак може учинити преко ваљаних и добрих сарадника који ће га у томе помоћи и дати једну солидну базу за будућу нашу саобраћајну политику. А шта су урадили наши досадашњи министри саобраћаја? Метнимо руку на срце, па морамо признати, нити су се трудили да створе и утврде један основ државне железничке политике, нити су умели да одаберу себи сараднике, исправне и способне сараднике, који би тај основ утврдили. Они су се просто ређали на фотељи тога ресора као

слике у каледјоскопу. Стање које су затицали они су продужили да воде и увек су га остављали горе него што су га затекли. То је, господо, један неторни факт истина жалостан, али се он може непобитним чињеницама утврдити. Још у почетку стварања и формирања наше државе, у дирекцију за грађење железница улетела је и заузела водеће положаје једна група потпуно недораслих стручњака за та места која, видећи своју неспособност да се помоћу ње одржи на положају, заокругљује се и ствара једну групу људи за зајамно хваљење, другим речима ствара котерију која је почела да хвата у своје мреже све утицајне људе, помоћу којих ће се моћи одржати на положајима. То је једна фаталност, господо, која је упропастила нашу саобраћајну политику. Ето, та је група хватала сваког министра који је дошао на чело ресора саобраћаја и без мало сваки је постајао играчком у њеним рукама, јер кад им једанпут падне у мрежу, морао је да ради шта су они хтели. Прво му гурну да им потпише нешто за што евентуално треба да одговара, па кад он то учини, онда га возају стално. (Смех и жагор). Да ли је тако, господине Министре? (Министар саобраћаја Лазар Радивојевић: Не знам то). Та се котерија нагло ширила, а да би радила несметано, чинила је разне концесије политички утицајним људима, који су их несвесно бранили од сваке опасности и на које су се, према потреби, наслањали.

Тако се је створила једна страшна средина, из чијих се руку и чељусти наша држара изгледа не може ни данас да ишчупа.

Нека ми не замери наш много уважени колега народни посланик г. инжињер Станић, што морам да констатујем да је та котерија почела баш да се формира под његовим министровањем.

Према томе право је да се г. Станић заложу бар сада да се отклоне те тешке последице једне политике, за коју и он носи један велики део одговорности. Ја жалим што наш поштовани колега није овде.

Господо, када се видело да у грађењу железница лутамо и не можемо да изађемо из једне густе магле, јер се није знало куда и како треба железничке саобраћајне линије спроводити, јер је та котерија за грађење железница била неспособна да да основе железничке грађевинске политике, један Министар реши да то питање изнесе пред шири форум за утврђивање општег плана државне железничке мреже. (Жагор). Ја начелно говорим, и мене се личности не тичу.

И крајем 1926 године тај господин Министар сазвао је један велики железнички савет, односно железничку конференцију, састављену од преко 70 претставника. Ту су били претставници привредних и техничких кругова, заинтересованих надлежних установа, да утврде општи план железничке мреже за целу државу. То је заиста било милина погледати, господо. Ту је била сакупљена елита способности како техничких тако и привредних, тако да је то био један прави привредни савет. И господо, шта се десило? Господо, ту се открила потпуно неспособност ове котерије која је управљала грађењем железница, јер је одбачен у потпуности план мреже који је поднет као званичан од те котерије, а који је претстављао један апсурд. Да видите, господо, та група самозваних, који су позвани један другога да хвале и тим хва-

лама да се одрже, поднела је један свој план том привредном савету састављеном од елитних стручњака и претрпела један грозан фијаско, јер је једногласно тај званичан план будућих, нових железница одбијен. Примљен је као план пројекат удружења инжињера и архитеката у нашој Краљевини. И што је најглавније, тај предложени званични план те котерије претрпео је ужасан фијаско. Господа су наиме предлагала да се главна железничка мрежа ради од узаног колосека и нормална као споредна мрежа.

Дакле, господо, комисија је усвојила план инжењерског удружења, који је потом усвојио и г. Министар саобраћаја и тадања Влада наша, којој је на челу био поштовани Претседник г. Узуновић. Да они нису примили овај план као државни план за основу, било би још већег цумбуса у саобраћају. Овај је случај редак, господо, у једној држави, да шефови једног ресора претрпе овакав фијаско у основном питању које им је стављено у задатак. И шта је било логично, него да се ти називи стручњаци са тих места уклоне. Но у место тога — да видите шта се догађа!

Пошто је већ дојадило и владама и јавном мњењу овако скупо лутање и експериментисање у овој важној саобраћајној политици, то се појавила идеја да се за министра саобраћаја доведе један јак човек.

И заиста учини се један експеримент.

За Министра саобраћаја доведен је један активни генерал, који је као претставник генералштаба учествовао у утврђивању државног плана мреже у оном називи привредном савету и давао мишљење у име наше војске.

Очекивала су се чуда. Мислили смо да ће овај јаки човек учинити чуда, али нажалост то је био мекхур од сапуна и тај министар упао је у ту мрежу те познате котерије и почео је да прави кардиналне грешке у подизању пруга. Донео је на пример наопако решење о Панчевачком мосту и ја мислим да вам је познато да тај мост кошта око 100 милиона више него што је требало. И ми смо доживели ту срамоту да највећи мост у Европи, који смо подигли на Дунаву, годинама лежи неискоришћен. Могу се вране по њему штетати а путник још не може да прође. Питамо се, господо, да ли меродавни мисле о томе мосту, о томе мосту о коме је и наш садашњи Министар саобраћаја г. Лаза Радивојевић некада подносио интерпелацију.

Бањалучка пруга која је била пројектована поред Саве преко Обреновца и Шапца, одведена је преко Рапиња и Лазаревца. А знате ли зашто? само због тога да им се не би открила грешка код Умке, где су на прузи пројектованој за нормални и уски колосек изводили тунел за уски колосек, и сад мора да се бежи, да не би народ видео, шта се тамо ради.

Господо, што је одведена пруга Куршумлија — Подујево преко Преполца уместо преко Мердара и тиме упропашћена наша транзитна пруга за коју смо ратовали, дајући јој успон алпске пруге од 25 про мил?

То је урађено да би учинили услугу једном партијском прваку из тог краја, јер ће им тај јаки партијски човек требати кад им се пољуљају положаји. Па зар, господо, није то злочин? Има ли и једног човека у овоме Дому, који би смео

дозволити овакво вршљање и овакво газдовање са народним добрима?

Даље, господо, имате пругу у Пелагонији, коју су из партијских разлога почели да раде наопако од Битоља ка Прилепу, уместо од Вардара ка Прилепу, тако, да су тиме Пелагонију одвели у Грчку. Штете отуда произишле, износе одлике цифре и то је био почетак овога данас жалосног свршетка саобраћајно-грађевинске политике.

После шестог јануара укинута је Дирекција за грађење железница и образовано је само одељење за грађење железница, које је пребачено у ресор Министарства грађевина и мислило се, да ће се та важна установа отрести старих злотвора, ових самозваних стручњака. Међутим, на несрећу, та је котерија и даље пратила ту установу као зла коб.

На чело тог одељења за грађење дошао је најнеспособнији и најбезочнији члан те котерије. Питајте господина Министра, ко је тај, он ће вам казати, јер је он позванији за то.

Потпретседник др. Авдо Хасанбеговић: Господине посланиче, ваше је време протекло. Изволите завршити говор.

Димитрије Вујић (наставља): Ако је господи досадило да слушају, ја ћу да прекинем. Али ја држим да и господин Потпретседник треба да чује ове ствари, јер је и он од њих био удаљен као многа господа садашњих народних посланика.

Господо, то одељење за грађење при Министарству грађевина сада се поново враћа у састав Министарства саобраћаја, где је зтекло нашег поштованог колегу г. Радивојевића као министра. Ја лично и многи наши другови и колеге мислили смо и казали: Богу хвала, што ће се ова котерија сада једанпут растерати, јер је дошла у ресор једнога човека, који је заједно са нама гонио корупцију. А међутим, господин Радивојевић на једанпут је заћутао, не знам зашто, и та котерија продужила је да ради оно исто што је и раније радила.

Хаос који је ова група људи направила у одељењу за грађење пруга био је толико велики, да ја немам израза да га осудим, него кад би се анкета саставила, могло би се видети тек онда, шта једна група несавесних људи може у данашње време да учини. (Др. Милан Метикош: Тражите парламентарну анкету!). Тај је безочњак главни фактор за закључивање уговора, због чега сад овај човек овде трпи. И место да господин Радивојевић, који је као народни посланик подносно чак и интерпелације против оваквих злоупотреба — као што је Панчевачки мост, растера ову котерију, он јој се потпуно предао у руке и дозволио да се она још боље организује. Ваљда је и њему сада јасно, у какву је велику грешку пао, кад је то дозволио, јер сада због тога овде гута кнедле. Моје је лично уверење и као инжењера и као дугогодишњег посланика и оно ме натерује да кажем да се господин Радивојевић никада не може оправдати за овај поступак који сам малочас ка-
зао.

Да је, господо, било боље управе, зар би се могло десити да поједини спекуланти и банкарни са великим именом, који су дошли не на отворена врата, већ на шубер, али са празним торбама

да дижу милионе из наше земље? Зар би могао један Едмонд Боаје, присни пријатељ онога Стависког што се убио у Француској, да закључи по сао преко пола милијарде динара, а међутим није имао ни кауцију да положи кад је дошао?! Зар би могао тај назови банкар да пренесе један геважећи уговор, да му нису помагале извесне тајне силе, које су се састојале из разних котерија и блиско утицајних предузећа?

Да је наш поштовани колега Министар г. Радивојевић имао на челу за грађење железница људе способне и карактерне, они му не би дали да се данас ували у овакву несрећу, која нас кошта и пара и части и кредита, господо! Као што видите, и поред свих седница Министарског савета, све ствари које је ова котерија спремала, пролазиле су глатко, господо, и логична је ствар, ми се љутимо на поједине Министре. Шта може Министар или Министарски савет, кад му стручњаци сервирају ствари које нису добре и које штрбе интересе државе. Ово што казах, господо, намеће ми мисао на анкету. Анкета која ће се без сумње свакојако образovati! Ја држим као позитивно, да ће и наш Министар г. Радивојевић извршити и сам анкету да утврди ко је кривац, и да одмах прегледа све ове закључене уговоре, али није то довољно да прегледа само закључене уговоре, она самим тим неће отклонити главно зло, одакле је узрок свих ових зала, ако не уђе и у надлештво које гради железнице и не испита стање у коме се оно налазило и у коме се данас налази! Господо, како који Министар дође у Министарство саобраћаја, шта учини? Он води политику покривања. Покрива се Министарским саветом, покрива са Главном контролом. Они ће се покрити код званичне власти, али нека не забораве г.г. Министри, да постоји један већи суд, то је суд савети! Пред њим треба да буду чисти! (Пљескање). Главно је, господо, прво да се покрије пред собом, да сам себе у огледалу погледа и да види, да ли је поцрвенео! Имају се сада, господо, испитати поред ових уговора и све друге афере ако их буде било, које су се одиграле у том надлештву, а кривци имају неминовно искусити казну коју су заслужили!

Господо, наше поверење, наш добар глас у иностранству нас кошта великих жртава. Оваквим поступцима, господо, бачена је прашина на наш образ, ударен је атак на наше поверење, и ја апелујем, господо, на вас, који сте оседели штитећи правду и законитост у овом дому, да ми сви заједнички, не гледајући на личност, тражимо да се кривци за овај слом саобраћајне политике казне најстрожијом казном, која постоји. (Ообравање и пљескање).

Потпретседник др. Авдо Хасанбеговић: Реч има народни посланик г. Мастровић. (Гласови: Није овде!). Реч има народни посланик г. Ристо Ђокић.

Ристо Ђокић: Господо народни посланици, у доба авијације, у доба радио-телеграфије и телеграфије, о железницама и уопште о саобраћају све земље и мале и велике воде рачуна и много на то полагају. И ми овде, критикујући буџет и рад Министарства саобраћаја и дајући директиве за будући рад, изгледа ми, да смо прешли на препричавање афера, него да се бољим путем та ствар креће. Са овога места проговорићу неколико речи

и о аферама, али саобраћајну политику хоћу да прорешетам и упутим г. Министра саобраћаја на све мане, које у томе његовом ресору постоје.

Господо, да кажем неколико речи о тарифи. Особито повећавање често персоналне тарифе на кратком подвозу дошло је докле, да се већ више свет, поред ове економске кризе и помањкања новца, на 10—15 км. и не вози, него пешачи. Господин Министар саобраћаја и његови саветодавци, на самоме томе кратком отстојању повисили су тарифу 1 динар по карти.

Даље, господо, коме се све не дају привилегије на подвозу. О томе се није проговорило. Ми као народни посланици, који често, барем неким поверењем народа, бесплатно путујемо, врло често сретамо се са масом чиновника и гурамо се, ко ће ући у прву класу. Возе се првом класом чак и неки чиновници, који не припадају Министарству саобраћаја већ Министарству шума и рудика, па од Министарства правде неки Вицко Марковић вичито је на путу. Долази кондуктер и карте никоме не тражи, толико их познаје. О томе ћу говорити другом приликом. У том погледу наша тарифа не вреди, нити се настоји да се очува углед железница.

Друго, да кажем неколико речи о персоналној политици.

Персонална политика г. Министра саобраћаја не ваља у толико, што се он на свој штаб, на своју околинку потпуно ослонио и они раде шта хоће и како хоће. Отворено се прича, да садашњи генерални директор железница говори свакоме старијем чиновнику, а млађи то већ и на памет знају, да је он брат од тетке господину Министру. И они, кад виде брата, макар и од тетке, одмах устукну, па се врате натраг. (Смех). Па опет директор железница у Сарајеву, Петровић, о коме ћу проговорити неколико речи, прича, да је брат од тетке господину генералном директору. И тако, по свему изгледа, да ми имамо Генералну дирекцију као фамилијарну установу, а не Генералну дирекцију, која даје директиве саобраћају и која води неприкословену и оправдану саобраћајну политику.

Још се једно може замерити, а то је на штету угледа и нас Срба и Хрвата. Коросец је читаву колонију створио и уселио у ону кућу, и ко хоће да научи словеначки језик, може да га научи за два месеца у Генералној дирекцији државних железница. А господин Радивојевић никад није покренуо прстом, да ту ситуацију мало рашчисти.

Трећа једна работа, господо народни посланици, та је, што ми никако господину Министру саобраћаја не можемо заборавити, изгледа, и ако смо ми на то мало пажње полагали, да је његово Министарство као и г. Раденка Станковића, сатурирано, од када је он господин Министар, јер се никад не може ући у ту кућу, сва су врата Дирекције затворена, и од никога не можемо примити обавештења, која су нам у посланичкој дужности потребна.

Господо, тако је то да један човек, који хоће све да види и да сам ради, па макар то био и господин Лазар Радивојевић, који је шест година искуства имао у томе своме раду, не може да има потпуно преглед 80.000 својих поданика и намештеника, и ми који смо дошли са неким народним поверењем да се упитамо, је ли све на своме ме-

сту или није, наравски да томе не може удовољити. Чак од тога је и постала једна шала и каже се да се не зна, да ли Министар саобраћаја има више помоћника и секретара или један бивши министар љубазница. (Гласови: Ко је то?) Не знам. — неки аутомобилски министар. Господо, ми смо народни посланици из Босне у пријатељском тоњу неколико пута упућивали и молили Министра саобраћаја због наопаког и неуљудног рада сарајевског директора железница, господина Петровића, и тај брат од братова брата нити се икада поправио ните је окренуо правим путем. Дуго би било да расправљамо о свему његовом раду, само знам толико, да пактира са анационалним елементима, да ради оно што не треба да ради, и у оно доба, када Министар саобраћаја са свога мест прича да је тешко шта ново начинити, он руши старо, а ништа ново не подиже. Тако је случај ових дана да хоће да руши једну кућу која може да постоји још сто година, да руши железничку станицу у Босанском Броду. Ето, тако некоме у ово доба пада на памет да руши старо, а не може ново да прави. Ово су све добронамерне напомене, за које ја примам одговорност, о чему се баш мало бавимо, а више се бавимо овом афером, како смо је назвали. Ја мислим, господо, ко год би био министар саобраћаја, ко год би се бринуо да се не пљачка и не краде, када се железница гради, то би узалудно војску водио и лудо погинуо. Кад то знамо, да је то било и код Андре Станића, а било је и код осталог света и свих министар и постао је обичај дакле, да где чекић куца и лагум пуца, да се краде и сељаку и раднику, и предузимачу, а велики предузимач и Државу и све остале. Господо, примерно административно уређена земља Аустро-Угарска Монархија, када је грађена такозвана источна пруга Сарајево — Устипрача — Вишеград — Вардиште — Увац у оно доба где је био стабилизован новац, где је био стабилизован уопште економски живот па и политика, од 114 милиона златних круна, колико је било додељено за изградњу те пруге, онај који је грмио и ведрио Босном и Херцеговином, јер је био шеф и поглавар земље и уједно заједнички министар финансија Аустро-Угарске Монархије, Калај, крај је 16 милиона златних круна са својом компанијом. 16 милиона од 114 милиона. Господо, и овде када ми имамо капиталистички свет, кад имамо с њиме посла и кад имамо посла са светом, који има бољу врлину од грчког народа, што су добри политички савезници и што економска и финансијски не једу само месо него и кости, поред најбољег министра саобраћаја ја не верујем, да ти Французи, наши добри савезници, нису штогод заглодали. Политички и национални идеалисти, али ми их тако познајемо и то можемо да видимо само рачуницу, да ли је мање или да ли је више. Господо, од тога се не треба много отимати, нама је потребно да имамо политички савез. Потребно нам је и мало пара, признајем, да се мало чалабркнуло, па гурајмо тако и даље као досада. (Одобравање и пљескање).

Потпредседник др. Авдо Хасанбеговић: Има реч г. др. Вјекослав Милетић. (Гласови: Није ту). Има реч г. Јакша Томић.

Јакша Томић: Господо народни посланици, и ако нисам ни какав стручњак ни какав велики научник, сматрам за дужност да као претставник

свога народа и свога краја у овој дебати проговорим и ја неколико рчи, да проговорим о саобраћајној и грађевинској политици нашег Министра саобраћаја онако како је ја схватам и разумем.

У саобраћајној политици, господо, дочекали смо то да нашим возовима који иду од Ужица и у целој земљи конкуришу рабације и да нашег путника кошта јевтиније да иде пешке него да плаћа воз. У ово доба тешке кризе када народ нема пара, тарифа на нашим железницама подиже се и на робу и на путнике, тако да ако један трговац натовари 1000 кила робе за Београд, од Ужица кошта га 1000 динара, а наше рабације то пренесе за 400 динара, а путнику треба 200 динара да оде и 200 динара да се врати. И како може трговац и сељак да плати толику цену када знамо са као малом ценом они продају данас своје производе. У данашњим приликама привредне кризе, господо, наш саобраћај треба да буде јевтинији и за робу и за путнике, и онда би био и већи промет и разуме се да би били и већи приходи за државу од наших железница.

Господо посланици, поводом изношења ове афере о којој је говорио наш пријатељ г. Андра Станић, ја у начелу нисам позван о тој ствари да говорим, али ипак сматрам за потребно да на неколико примедби г. Министра саобраћаја одговорим.

Г. Министар је јуче у своје експозеу казао, да је један километар Шарганске пруге коштао 4 милиона динара и да је то скуп, а да данас километар кошта по овим уговорима 3 милиона и 200 хиљада динара за једну пругу и 2,500.000 динара за другу пругу Али г. Министар је заборавио, под каквим је економским и финансијским приликама рађена Шарганска пруга и какви су све објекти имали да се савладају, докле је пруга прешла преко Шаргана, и ако километар данашње пруге кошта 3 милиона динара, онда је у томе односу ондашња пруга требала да кошта 15 милиона динара километар. Када је Шарганска пруга грађена није било оскудице у новцу, било је пара као кише. Онда је надница иоле бољег радника износила 50 до 60 динара, а мање квалификованог 40 до 50 динара, а у данашње време када су ови уговори закључени, радничке наднице стално падају тако да су дошле већ на 10 до 15 динара. Када је Шарганска пруга грађена, онда је товар кукуруза био 400, а товар пшенице 600 динара и једна овца продавала се за 500 динара, а данас је кукуруз 60 динара, а пшеница 90 динара. То је велика разлика и из тога се јасно види, да из овога уговора проистиче огромна штета за нашу државу и ми као народни посланици не можемо преко тога ћутке прећи и одобрити толику штету у нашој држави.

Даље на критику г. Андре Станића да је ове железнице требало дати нашим предузимачима да их раде, јер би их они свршили јевтиније и боље, г. Министар одговорио је и каже: јесте, имали смо наше предузимаче и друштва који су радили железнице и путеве, па су још била скупља.

А тих предузећа више нема јер су се изгубила и избрисана, као Дрина, као Пионир и други, зато што су изгубила и пропала, а ја верујем да нису пропала коцкајући се и пијући, него зато што кад су правили уговор није био најжалост

министар г. Лаза Радивојевић, него су били Анта Радојевић, Андра Станић, Светислав Милосављевић и други, па није било као сада да се уговор преноси чак на трећег лиферанта, па свима њима добро, само држави није добро.

Господо, ово питање није више питање ни нас овде у Парламенту, ни Андре Станића, кога цела земља поштује и цени као честита и велики ауторитет, него цела се земља заталасала, цео народ је убеђен и уверен да овде има штете по државу. Ја кад сам био сада по ужичком округу, мене су питали и казали ми: „Немојте се враћати, ако не гласате против таквих радњи и таквог министра саобраћаја.“ Шта више све ове пруге, које су узели странци у рад, раде наши предузимачи и то са малом зарадом, а они горе клопају и узимају велику зараду, што не може г. Министар ничим побити. А да нема штете за државу, не би могао уговор да се преноси чак на треће лице и да сви на томе уговору зараде. Друг Зельковић пре неки дан рече, да је закључен и један уговор за градњу Унске пруге за 400 милиона динара, па до данас није се почело радити, али се плаћа 3% интереса, што износи 12 милиона динара. Ако је то тачно, то је отворено бацање народне имовине.

1932 године наши лиферанти су имали доста прагова и понудили су Генералној дирекцији Министарства саобраћаја да те прагове излиферују. Г. Министар саобраћаја није сматрао за дужност да купи јед од наших лифераната те прагове, већ је купио од Фушеа прагове, који су били на Сушаку и спремљени за Француску, а она их одбила зато што нису одговарали условима и димензијама. Да ли је то било на штету државе? Зато су многим нашим људима иструли и пропали прагови по шумама, а купљени прагови од Фушеа ни до данас нису употребљени и леже по станицама.

Прошле године, у 1933, дато је до 100.000 букових прагова Министарству саобраћаја. Те су прагове комисије примиле на утоварним станицама и упућени су у Обилићево на импрегнацију. Кад су прагови тамо дошли, никаква комисија није их прегледала на време, него су прагови остали три, четири и пет месеци и ако по уговору, који је склопљен са Генералном дирекцијом, само за 15 дана има да се чине рекламације. Али они су више месеци држали те прагове и како нису били лепо сложени нити чувани, они су пропали, и после кад је дошла једна комисија, она их је преполовила и ту су лиферантима пропали милиони динара. Ко ће то да плати? Да ли држава или ко је крив, или да трпе ту штету они, који нису ништа криви.

На ово што је рекао г. Тоша Рајић доћи ће г. Андра Станић са документима и даће свој одговор, а ја ћу, господо, да завршим овим: Са свега изложеног што смо чули по овој ствари око закључења уговора са страним друштвима, а за израду пруга у нашој земљи, могли смо констатовати, да се г. Министар Радивојевић потрудио, да ови уговори добију законску форму и обавезну силу према нашој држави, а с друге стране може се констатовати, да г. Радивојевић како при закључењу ових уговора, тако исто и при извесним осталим радњама у Министарству саобраћаја, није довољно водно рачуна о интересима наше земље.

Да би се ова ствар правилно решила, а и да би народни посланици били у могућности да гласају за буџет Министарства саобраћаја, јер потпуно увиђамо потребу и оправданост доношења државног буџета, слободан сам предложити следеће: да се из Парламента образује Анкетна комисија, која би целу ову ствар испитала, а самим тим г. Министар имао би да даде оставку.

Ако се не прихвати овај мој предлог, мени је веома жао, што и ако сам члан Владине већине, не могу са извесним мојим друговима гласати за буџет Министарства саобраћаја не ради тога, што би у оваквој ситуацији стављали извесне примедбе на буџет, већ то чинимо у знак протеста, што се на челу тога Министарства и даље налази г. Министар Радивојевић.

Потпретседник др. Авдо Хасанбеговић: Има реч г. Анте Мастровић.

Ante Mastrović: Gospodo narodni poslanici, o moru i pomorstvu u ovoj se je Skupštini dosta govorilo. Govorilo se je lani, preklani i uopće govori se svake godine, ali žalibože uzalud. Nadležni ministri i pored njihovih lijepih riječi za more i za pomorstvo, nemaju dovoljno razumevanja za naše more, za naše pomorstvo i ribarstvo. Naš Slovene kao da prati neki zao udes, te ne možemo da shvatimo važnost i ulogu mora i pomorstva u životu naroda. Nećemo da vodimo računa o poznatoj i priznatoj istini, da se i kultura ljudskoga roda rodila i razvila na obalama sinjega mora. Značaj i uloga mora i pomorstva u životu jednog naroda i jedne države najjače odskaču u upoređenju kulturnog i ekonomskog razvitka anglosaskih i slovenskih naroda. Dok jedna takorekuć šaka ljudi vlada cijelim svijetom, zahvaljujući svome razvijenom pomorstvu i crpi iz cijelog svijeta nepresušna bogatstva dotle milionski slovenski narodi daleko zaostaše sa njima u svom ekonomskom i kulturnom razvitku i jedva mogu, snagom svoga broja, da se održe kao nezavisne jedinice u velikoj svjetskoj utakmici. Ako uzmete da je sama naša Savska banovina veća od Holandije, pa ako uporedite stepen našeg i holandskog kulturnog i ekonomskog razvoja, možda ćete bolje shvatiti značaj i važnost mora za sve narode i države svijeta, koje ga znadu cijeliti. Nije dakle čudo, što cijeli kulturni i napredni svijet posvećuje svom moru i pomorstvu veliku i odgovarajuću pažnju. To se najbolje ogleda u finansijskim naporima, koje pojedine države i narodi čine da u ovim teškim danima održe svoje pomorstvo u životu i na visini. Ja ću samo navesti nekoliko primjera prema podacima Britanske pomorske komore i to za razdoblje od 5 godina t. j. od godine 1927 do 1932. Tako je naprimer Amerika izdala za pokriće gubitaka državnih preduzeća za pomorski saobraćaj, zajedno sa gubitkom od prodaje, te za subvencije za poštansku službu, opravke starih i izgradnju novih brodova ukupno 1.431.500.000 dolara. Francuska je pak kroz to razdoblje izdala za garancije, za konstrukciju i kupovinu brodova, za subvencije i za zajmove brodarskim društvima u novčanoj neprilici 3.075.000.000 francuskih franaka. Dok je Italija za zajmove, za kupovinu i nove konstrukcije brodova, za subvencije i uopće za razvijanje plovidbe izdala Lit. 3.159.000.000, naša pak država koja ima u ravnom pravcu preko 400 km. a u razvijenom preko 5000 km., dugačku obalu, kojoj smo mi Dalmatinci sačuvali naše sinje Jadransko more, u strahovitoj vjekovnoj utakmici sa Italijom, ona je izdala na piru i to ne do 1932 godine, nego do kraja budžetske

1934 godine ukupno 375,350.000 dinara, kažem na papiru jer naše brodarstvo nije ni to primilo — od decembra 1932 godine nije primilo skoro ni jedne jedine pare — a to, gospodo narodni poslanici, ne predstavlja niti sto milijona talijanskih lira, prema preko tri milijarde koje je izdala za svoje pomorstvo navodno siromašna Kraljevina Italija i to ne do 1934 nego samo do 1932 godine.

Sudeći po ekspozejima g. Ministra saobraćaja, a i po tome što mi narodni poslanici iz primorskih krajeva znademo, moram istaknuti da g. Ministar saobraćaja ipak ima razumijevanja za potrebe našeg pomorstva i ako još uvijek u nedovoljnoj mjeri. Ali s druge strane moram istaknuti, da drugi važni i odlučujući faktori u Vladi nemaju mnogo razumevanja za naše more i za naše pomorstvo i da oni nose u najvećoj mjeri odgovornost za katastrofu koja prijete našem brodarstvu. Naše brodarstvo, gospodo narodni poslanici, dnevno propada i mi gubimo poziciju za pozicijom, koju su naši djedovi u prošlosti stekli. Ja dižem pravovremeno i sa ovog mjesta svoj alarmirajući glas i skrećem pažnju čitavoj Kraljevskoj vladi, koja odgovara Kralju i narodu, prošlim i budućim pokoljenjima, da je naše pomorstvo u ozbiljnoj opasnosti i da, bude li se i dalje tjerala ova politika, da će naše pomorstvo doživjeti katastrofu, a s njime i najviši interesi naše države i nacije, jer gospodo, ne smijete nikada zaboraviti, da je buduća veličina naše nacije ispisana na talasima Jadranskog mora.

„Čuvajte naše more“, bio je to prvi pozdrav našeg uzvišenog Kralja i gospodara, kojim je pozdravio u Splitu naše vrijedne pomorce, moranare, kapetane i ribare. Mi primorci svaki dan mislimo sa osjećajima bezgranične odanosti na ove velike i duboke Kraljeve riječi, ali pri tome mislimo i to, da bi o njima morala da vodi više računa i Kraljevska vlada, a naročito g. Ministar finansija.

Naše pomorstvo nije se moglo odbraniti od posljedica svjetske privredne krize, koja je naročito pogodila pomorstvo i one privredne radinosti, koje su s njime u vezi. Zato i sve pomorske države svijeta tako osjetno pomažu svoje pomorstvo.

Naša trgovačka mornarica uzela je znatnog učešća u posredovanju prometa između pojedinih pomorskih država, a naročito je činila znatne usluge našoj domaćoj privredi preuzimajući terete u našim domaćim lukama i raznoseći ih po čitavome svijetu, posebno po Sredozemnom Moru, što je prije obavljala, dakako uz daleko skuplje uslove, samo strana zastava. Da bi se mogle učvrstiti naše trgovačke pozicije na stranim tržištima i da bi se uopće naša privredna ekspanzija mogla pojačati, i našim izvoznicima olakšati posao za osvajanjem novih tržišta, potrebite su sigurne i pouzadne veze naših brodarskih preduzeća, jer čim ćemo biti prisiljeni, da se poslužimo stranom zastavom, uslovi prevoza biće vrlo teški, jer tarifna politika svake nacije u prvom redu služi razvoju njezinog izovaza, a više puta i spriječavaju tuđeg. Dobro uređena linijska plovidba kao i osjetno jačanje naše slobodne plovidbe, neophodna je potreba naše privrede, koja mora da sačuva svoja stara i da pronade nova tržišta.

I ako je paragrafom 48 br. 3 Finansijskog zakona za godinu 1933-34 i novim amandmanom za Finansijski zakon te budžetske godine određeno, da se im donijeti uredba o promicanju i potpori pomorskog brodarstva, ista još nije izdata, na veliku štetu razvoja i održanja naše slobodne plovidbe.

Prije nego što predem sa pomorstva na ribarstvo i na našu pomorsku administraciju, hoću da podvučem još samo jednu činjenicu, koja će otvoriti oči i onima, koji za našu obalnu plovidbu nemaju ni malo razumijevanja. Općenito se misli, da je takozvana subvencija našoj obalnoj plovidbi jedan teret za finansijsku snagu naše države. Tako misle mnogi faktori u Kraljevskoj vladi, a možda isto tako i mnogi drugi. Ja hoću samo, gospodo narodni poslanici, da Vas podsjetim na našu najnoviju i sigurno vrlo važnu privrednu granu, na turizam, o čemu ću govoriti u budžetu Ministra trgovine, a čiji utješljivi razvoj i zamah imamo da zahvalimo u prvom redu našoj dobro uređenoj obalnoj plovidbi. Kad bi danas g. Ministar finansija sračunao, koliko turizam unosi koristi u našu zemlju, koliko naša zemlja dobiva na vizumima, na željezničkim kartama, na stranoj valuti i td. od turizma, ja sam, gospodo, duboko uvjeren, da te neposredne koristi u samome novcu iznose mnogo više nego li onih 46 miliona, što ih država daje našoj obalnoj plovidbi, u vidu subvencije. Ako bismo k tomu sračunali i direktne prištednje države, koje iznose sigurno preko 25 miliona dinara za prevoz pošte, tada možemo smjelo ustvrditi, da je ta državna investicija doista najrentabilnija, jer država prima u novcu više, nego li što sama u novcu izdaje. A gde su druge ogromne koristi koje turizam donosi, a gde su goleme moralne koristi koje naša država crpi od našeg jadranskog turizma. Ta ne smije se zaboraviti, da naš Jadran posjećuju razni elementi od srednjeg pa do najvišeg i najuticajnijeg stališa iz krajeva svijeta. Svi dolaze i svi odnose o našem narodu, o našoj srednjosti, miru, zadovoljstvu i kulturi najljepše dojmove i po njima se u svojoj kući vladaju. Svake godine projure našom Dalmatinskom obalom stotine hiljada stranaca, ministara, učenjaka, političara, najviših privrednika, književnika, umjetnika i td. i svi su zadovoljni i svi nose sobom najbolje utiske. Može li biti jače i uspješnije propagande naše državne sredenosti mira i zadovoljstva? A gdje su druge usluge, koje naša obalna plovidba čini državi, njenoj administraciji, vojsci, privredi, saobraćaju i td.? Ko dakle, gospodo, više stvarno daje, da li država u vidu one subvencije od 46 miliona dinara, ili naša brodarska preduzeća u vidu svih tih neocijenjenih usluga državi i narodu? Smije li se dakle upropastiti ta važna i toliko korisna privredna grana, te naše pomorstvo vjekovnom borbom sačuvano u teškoj utakmici sa Talijanom?

Gospodo narodni poslanici, prelazeći na pitanje uprave pomorstva i na ostale funkcije koje su s time u vezi, moram istaknuti, da mi na Primorju ne možemo da budemo zadovoljni sa podređenim položajem funkcionera, kojima je ta uprava povjerena, u današnjem sklopu Ministarstva saobraćaja.

Ja sam po toj stvari govorio i prilikom prošlogodišnje budžetske debate, ali kako se u posljednje vrijeme ponovo pokreće u javnosti ovo pitanje, dužnost mi je da podvučem, da je gladište ogromne većine primorskog pučanstva sadržano u stavu koji je zauzeo jedan vrlo važan primorski forum, trgovačko-industrijska komora u Splitu, a koja traži: da se organizacija uprave pomorskog saobraćaja ima provesti u pravcu što veće neodvisnosti od ostalih upravnih grana u Ministarstvu saobraćaja; da se imaju čuvati upravne tradicije i kontinuitet uprave kao i usavršavanje onoga što postoji; da se ima proširiti kompetencija direkcije pomorskog saobraćaja u pravcu da direktor pomorskog saobraćaja, osim svoje zakonske nadležno-

sti, bude glavni i neposredni referent g. Ministra po svim pitanjima nautičke, komercijalno-saobraćajne i le- gislativne prirode; da se uspostave savjetodavni od- bori za pomorska i ribarska pitanja, u cilju uže sa- radnje sa privrednim komorama; i da se koncentri- šu svi upravni pomorski poslovi na Primorju u nji- hovom prirodnom ambijentu.

Gospodo narodni poslanici, i naša brodogradnja koja pretstavlja u sklopu naše pomorske privrede vr- lo važnu granu, usled posvemanjšeg nerazumjevanja nadležne vlasti, proživljuje takođe vrlo teške dane. Ja neću da citiram, radi kratkoće vremena, šta danas ostale države žrtvuju za održanje te važne industri- je, nego ću se samo pridružiti općem zahtjevu, da se bezodvlačno pristupi raspravi i donošenju zakona u korist brodogradnje, pa makar to bilo i u najčednijim granicama, oslobađajući naša brodogradilišta od ca- rine za strojeve, sprave i materijal, potrebit ovoj in- dustriji, kao i da naša subvencionisana, a i nesubven- cionisana društva vode više računa o nacionalnoj duž- nosti, da popravljaju svoje lade u domovini.

Što da kažem gospodo narodni poslanici o jed- noj sa socijalnog gledišta možda najvažnijoj privred- noj grani, a sigurno o najsiromašnijem privrednom sloju našeg naroda, naime o našim ribarima. Pozna- ta je naša narodna poslovice koja je označila sudbinu ribara riječima: »Mlad ribar — star prosjak«. I doi- sta, gospodo, mene je stid govoriti o brizi koja se po- svećuje tom našem staležu, u toj vrlo važnoj privred- noj grani, od strane naših nadležnih faktora. Gospo- do, samo da vam spomenem, da mi imamo, po službe- nim podacima, na samom području trgovačke komo- re u Splitu, 14.600 ribara, čemu treba pribrojati još i veliki broj naših ribara na sjevernom i južnom Ja- dranu, koji spadaju u područje Zetske i Savske trgo- vačke i industrijske komore. Za sve te ribare g.g. na- rodni poslanici bilo je predviđeno u budžetu mini- starstva saobraćaja 1933/34 ciglih 100.000 dinara, a u godini 1933/34 dinara 250.000.—. Ove cifre koje ne dosižu visinu pripomoći koje prima jedna zadruga u srećnijim krajevima naše otadžbine, ili jedan od ma- njih i tolikobrojnih rasadnika razasutih po našoj zemlji, imaju da ublaže socijalnu bijedu našeg najsiro- mašnijeg privrednika u zemlji, da mu obnavljaju ra- tom uništene alate i da ga osposobe za utakmicu sa svojim srećnijim konkurentom, Talijanom.

I k tome moram da nadodam još i to, da kada taj siromašni ribar i ulovi malo više ribe, on nije u stanju da je plasira po zemlji, jer nema ni tehničke mogućnosti, čak i onda kada bi komunalna trošarin- ska politika omogućila prodaju ribe. Ovom prilikom apelujem na gospodina Ministra vojske i mornarice da prouči pitanje, ne bi li naša vojska mogla barem jedan ili više puta na mjesec da upotrebi riblju hra- nu, koja, kako je poznato, vrlo je izdašna i vrlo do- bra, jer bi to sigurno bilo od velike i osjetne pomoći našem vrijednom i zaslužnom ribarskom staležu.

Gospodo narodni poslanici, pri svršetku svoga govora dužan sam da izrazim gospodinu Ministru saob- raćaja zahvalnost što je pitanje Unske pruge defi- nitivno maknuo sa mrtve tačke. Čitava se kampanja digla protiv te pruge, jer su finansijski uslovi, pod kojima se pruga ima da gradi i suviše teški za našu zemlju. Ja sam uvjeren, da su i Kraljevska vlada i gospodin Ministar saobraćaja uložili sve svoje sile, da gradnju ove pruge omoguće pod uslovima koji su u ono vrijeme bili najpovoljniji. Međutim sam dubo- ko uvjeren, da će se ova pruga, koja je u neku ruku

osnovica novog ekonomskog života dviju banovina, Primorske i Vrbaske, a kojoj gravitiraju djelimično i Savska i Dunavska, u svakom pogledu isplatiti i da za ostvarenje ove toli važne željezničke pruge, ni- jesu nikakove žrtve ni prevelike ni nerentabilne.

U uvjerenju, da ove moje kratke napomene ne- će biti i ove godine uzalud izrečene, čast mi je izja- viti da ću u znak povjerenja Kraljevskoj vladi i gos- podinu Ministru saobraćaja, glasati za ovaj budžet. (Odobranje i pljeskanje).

Потпретседник др. Коста Поповић: Реч има народни посланик г. Андра Станић. Господо на- родни посланици, г. Андра Станић је замолио, за- то што има врло опсежан материјал, да може дуже говорити него што је предвиђено Пословником, је ли сагласна Скупштина с тим? (Гласови: Јесте).

Андра Станић: Господо посланици, после не- деље дана, одкако сам говорио о уговорима за гра- њење жељезничких пруга, г. Министар саобраћаја дао нам је јуче одговор. То је било и сувише дуго чекања кад су у питању уговори, који су изазвали запрепашћење у овоме Дому и у нашој јавности.

Јуче смо, најзад, чули одговор од г. Министра. Јасно је да његова одбрана није могла да поколе- ба ни једну од оних чињеница које сам изнео. Ја сам то знао, као и многи други. При оним факти- ма, господо, које сте чули и које можете читати у стеграфским белешкама, ја остајем. Јуче сте чули и Министров одговор и изволите донети вашу одлуку.

Ја сам, господо, тврдио да закључени уговори нису имали законску основу. То је истина, која се не може ничим поколебати. Пошто је ова чињеница од нарочитог значаја, ја ћу укратко да по- новим моју аргументацију.

Уговоре за грађење пруга Велес—Прилеп са „Европским Друштвом за Банкарски Кредит“ и за грађење пруге Приштина—Пећ и Бихаћ—Книн са предузећем Едмонд Боаје, закључио је сам Мини- стар саобраћаја г. Лазар Радивојевић 3 јануара 1932 године, кад су постојали и Народна скупшти- на и Сенат. То је противно члану 104 Устава, по коме се све државне дажбине установљавају само законом. Јасно је да се овај члан Устава односи и на уговоре који задужују државу. По члану 118 Устава који гласи: „Сви постојећи закони, сем за- кона о Краљевској власти и врховној државној управи од 6 јануара 1929 године, остају на снази док се редовним путем не измене или укину“, није могао г. Министар да на такав начин закључује у- говоре.

Осим тога, при закључивању тих уговора, г. Миистар саобраћаја није водио рачуна ни о „За- кону о жељезницама јавног саобраћаја“ који је донет на његов предлог као Министра саобраћаја 23 јуна 1930 године и који му је у § 4 изрично на- ређивао: „да се грађење нових пруга државних жељезница одобрава законодавним путем“.

Осећајући незаконитост ових уговора г. Ми- нистар сада своди своју одбрану на то да своју одговорност ублажи тиме да је за ове уговоре до- био сагласност г. Претседника Владе и економског комитета Министара. Ја остављам вама, господо, да дате оцену оваквог поступка г. Министра саоб- раћаја, који жели да своју одговорност за неза- конити рад ублажи тиме, што је преноси на већи број лица.

Ни та његова одбрана није оправдана. По чл.

2 Закона о укидању, измени и допуни законских прописа који се односе на Врховну Државну управу од 3 децембра 1931 године." У колико је законима донешеним по ступању на снагу поменутог закона од 27 јануара 1929 године предвиђено доношење одлуке по саслушању Претседника Министарског савета, или по његовој сагласности или по његовом одобрењу, или доношење одлука од стране Претседника Министарског савета по преллогу надлежног Министра, такве одлуке доносиће се по ступању на снагу овог закона по претходном саслушању, односно одобрењу Министарског савета, а у колико је тим законима предвиђено овлашћење за Претседника Министарског савета да издаје уредбе, од дана ступања на снагу овог закона ово овлашћење важи за Министарски савет."

По чл. 8 тага закона: „Овај закон ступа у живот када се обнародује у „Службеним Новинама“, а добија обавезну снагу на дан 3 јануара 1932 године. Истога дана престају важити сви закони и уредбе по предмету овог закона у колико су њему противни."

Ова два жељезничка уговора, као што сам рекао, потписана су 3 јануара 1932 године, а то је дан када је овај „Закон о укидању, измени и допуни законских прописа који се односе на Врховну државну управу“ ступио у живот. То значи да г. Министар саобраћаја не може ни на овај начин да оправда незаконистост свога поступка.

Као доказ да је закључивање уговора правилно извршено, г. Министар саобраћаја наводи да су сви уговори и сва решења која су у вези са овим уговорима одобрени од стране Главне контроле. Како гласе сва решења Главне контроле није ми познато, и о свима тим решењима не могу да говорим. Али ми је познато решење Главне контроле од 10 октобра 1932 године Бр. 83572, којим је Главна контрола донела одлуку о решењу Министарског савета по коме је, на предлог Министра саобраћаја накнадно уступљено грађење другог колосека од Београда до Ресника, као продужење од Кнежевца до Ресника, друштву „Батињол“. Главна је контрола нашла: „Да на ово решење нема шта да примети с тим да се за накнадне радове на изради другог колосека до Ресника издејствује законско овлашћење, т.ј. да се финансијски уговор и закон од 5 децембра 1931 године прошири и на ове радове". — Коштање ових накнадних радова износи 19 милиона динара.

Господо, и ова је одлука, као што се види из овог решења Главне контроле, незаконита. Међутим, док су други уговори § 50 Фин. Закона добили законску форму. — ово решење за радове 2. колосека Београд—Ресник ни до данас није озакоњено, и ако је то Главна Контрола изрично тражила.

Као још један доказ да су уговори правилно закључени, г. Министар саобраћаја наводи да је била расписана лицитација за све пруге и да је од пријављених предузећа изабрао најповољније. По чл. 91 Закона о Државном рачуноводству на првој лицитацији морају бити најмање три понуде. Министар је рекао да је било више понуђача, али није казао да су тражене понуде за осам пруга. Ни за једну пругу није било три лицитанта. Понуде предузећа нису одговарале прописаним финансиским условима. По чл. 93 Закона о Др-

жавном рачуноводству не одређени оферти и оферти који условљавају измену прописаних услова, као и накнадни оферти не смеју се узимати у поступак. Напомињем да је у исто време Министарство грађевина тражило понуде за израду путева у нашој земљи. Према штампаном извештају начелника одељења за путеве ни услови ни понуђене цене нису прихватљиви и све су понуде одбијене. Министар саобраћаја нашао је да су такви услови за жељезнице били прихватљиви. — По Закону о државном рачуноводству морала се у овом случају одредити друга лицитација.

У свом говору г. Министар је навео и овај аргумент: да је према § 5 Уредбе о организацији Министарства саобраћаја и саобраћајне службе, Министарство саобраћаја било надлежно за закључивање ових уговора. Та надлежност за закључивање уговора претпоставља да су сви претходни законски прописи испуњени. Међутим, та уредба од 1927 године, на коју се г. Министар позива, не важи с обзиром на закон о уређењу Врховне државне управе од 31 марта 1929 године. Министар саобраћаја није стигао ни за пет година да ту Уредбу о организацији Министарства саобраћаја саобрази закону.

На основу свега изложеног јасно се види да је закључивање ових уговора било незаконито и неправилно и да је г. Министру саобраћаја било неопходно потребно да свој незаконити рад покрије законском формом, што је и постигао са § 50 Финансијског закона за 1933/34 буџетску годину.

У своме говору ја сам доказао да су ови уговори непотребни и штетни по државу. Ради тога ја сам расматрао ове уговоре и појединачно и са гледишта финансиске целине. Ја остајем при оним резултатима тога расматрања. Г. Министар није био у стању да докаже нетачност истакнутих резултата, него је само покушао да те уговоре преставе у лепшој боји, не изnoseћи како ти уговори изгледају у току њиховог плаћања. Док је г. Министар износио само оне цифре до почетка плаћања ануитета, ја сам представио како ти уговори изгледају у току плаћања и до краја исплате.

Тако, ја сам тврдио:

1) По уговору за пругу Пожаревац—Кучево кредитирање изгледа овако: од 1 јула 1933 до 1 јула 1937 године закључно, дакле, после две године од рока кога треба да буде довршена, исплатићемо из државног буџета по финансијском распореду друштву: 232,332.000.— дин. т. ј. 10 милиона више од ефективног кредита. До 1 јануара 1943 године закључно исплатићемо цело наше дуговање у суми 433,034.700.— дин., за ефективни кредит који износи: 220,500.000.— динара.

Из изнетих цифара јасно се види колико кошта „кредитирање" по томе уговору.

2) По уговору за жељезничку пругу Велес—Прилеп кредитирање изгледа овако: До 3 јануара 1940 године, после 4 и по године од довршења пруге, исплатићемо друштву 345,709.053 динара, т.ј. за 18,258.487 динара више од целокупног ефективног кредита који нам даје друштво за жељезничке радове и материјал. Од 3 јула 1932 године до 3 јануара 1944 године закључно, по ефективном кредиту од 327,450.566 динара исплатићемо цело наше дуговање за жељезничке радове и материјал који ће изнети по финан. распореду

558.332.653 динара.

3) По уговору за пругу Приштина—Глоговци—Пећ и Бихаћ—Книн, рекао сам, кредитирање изгледа овако:

Од 1 јануара 1933 године до 1 јула 1933 године докле пруга Приштина—Глоговци—Пећ треба да буде готова, биће исплаћено друштву према финансијском распореду: 171,144.706 динара т.ј. за 5,5 милиона више него што износи прорачунска вредност радова на прузи Приштина—Пећ, а до 1 јула 1940 године, на годину дана по довршењу пруге Бихаћ—Книн (т.ј. ако она буде готова до 1 јула 1939 године) исплатићемо преко 450 милиона динара колико износи прво предрачуноско коштање обеју тих пруга.

За ефективни кредит од 491,175.782 динара исплатићемо од 1 јануара 1933 године до 1 јула 1944 године закључно, цело наше дуговање по томе кредиту које ће изнети преко 775 милиона динара.

На овај начин, као што сам ја учинио, може се дати јасна слика „кредитирања” по тим уговорима. Г. Министар прећутно признаје тачност ових цифара, али због тога што овај начин претстављања не одговара његовој тенденцији, он неће да нам на овај начин претстави ово „кредитирање”.

Док се ипак, колико толико, упустио у појединачно разматрање ових уговора, њихово посматрање са гледишта финансијске целине г. Министар у начелу одбија: „Не могу се све пруге третирати као једна заједничка целина”, вели г. Радивојевић, и неће ни да улази у њихово разматрање са тог гледишта. Међутим једино посматрање уговора са једне финансијске целине може дати праву слику „грађевинске политике” г. Министра Радивојевића. Ови уговори као једна целина притискују и онако у великој мери буџет, о чему сам подробно говорио, и зато се они и морају посматрати као једна финансијска целина.

Посматрајући уговоре као једну финансијску целину и железничке пруге као саставне делове једног програма за грађење, ми смо видели: да ће израда 441 км. пруга трајати најмање 8 година, и да ћемо ефективно кредитирање од 1,270.000.000 динара за те жељезничке радове исплатити у току од 12 година, према финансијском распореду примљених обавеза, са сумом од преко 1 милијар. 914,000.000 мил. динара осим прима. Пратећи ток отплата ми смо констатовали, да ћемо из државног буџета почев од 1 јула 1932 године до 3 јула 1939 године закључно, докле и последња пруга, Бихаћ—Книн, треба да буде довршена, исплатити више него што износе погођене суме (1,290 милиона) и то осим прима.

После те констатације ми смо најавили: Министарство саобраћаја могло је и требало је да изврши распоред ових грађења тако, да са овим кредитима који се морају уносити у буџет, изради све ове пруге и без закључења ових уговора, и на тај начин уштеди све излишне отплате до 1 јула 1944 год.

На основу тога рекао сам да су закључени уговори не само непотребни него и од велике штете, и упустио сам се у разматрање, шта би нас ове пруге коштале да смо их радили путем наших предузећа и констатовао, да би нас те пруге коштале мање од 1.150 милиона динара

Господин Министар саобраћаја одмах је ви-

део, да посматрање ових уговора са гледишта једне финансијске целине јасно показује ту жалосну истину, како су нам ти уговори и непотребни и штетни и зато се није ни упуштао да их разматра са те тачке. Он је видео да су ове цифре тачне и да би ово разматрање уништило целу његову аргументацију, нарочито удешену за стварање неког ефекта, па је одмах изјавио да посматрање уговора са гледишта једне финансијске целине није оправдано.

Међутим, ово је моје гледиште потпуно оправдано и ја на овоме нарочито инсистирам.

Ја сам, господе, даље тврдио да је закључење ових уговора извршено и на штету државног кредита и на штету угледа наше државе.

Разлози које сам изнео потпуно доказују моје тврђење.

Факта и цифре, које сам изнео јесу потпуно на своме месту, и г. Министар није ни покушао да их доведе у сумњу. И ко буде пажљиво прочитао моју аргументацију и одговор г. Министра саобраћаја видеће јасно ко је у праву.

Говорећи о ценама, ја сам рекао у своме говору, да су цене по којима друштва израђују ове радове много веће од цена по којима су наша предузећа изграђивала железничке пруге и ако су прилике за рад данас много повољније и страна предузећа ослобођена од плаћања државних дажбина. То се јасно види из упоређивања цена на једној истој прузи: Приштина—Пећ, на којој је пре 5 година израдило један део једно наше предузеће а други део израђује сада друштво „Батињол”. Упоређивање је било потпуно објективно јер се тичало цена радова на једној истој прузи. Према томе нетачно је тврђење Господина Министра да сам се ја служио упоређивањем појединих цена са разних пруга.

Господин Министар покушао је јуче да нам докаже умереност његових погођених цена и у томе циљу израчунава коштање ових пруга по 1 км. и упоређује то коштање са коштањем по 1 км. других пруга. Упоређивање коштања по 1 км. разних пруга, у разним крајевима, рађених у разним временима и на основу тог изводити неке закључке није оправдано. Правилна оцена о коштању ових пруга по овим уговорима може се донети када упоређујемо њихово коштање по ценама погођеним са Друштвом и по ценама по којима би те пруге радила наша предузећа. И зато, да би се видела нетачност Господина Министра и у томе излагању, ја ћу изнети просечно коштање 1 км. ових пруга по ценама погођеним са Друштвима и по ценама које одговарају оцени Одељења за грађење жељезница, — посматрајући те уговоре са гледишта једне финансијске целине.

1. Коштање 1 км. по закљученим уговорима.

Целокупна исплата до 1 јула 1944 године по финансијском распореду примљених обавеза износи:

2.113,593.340.—

Од те суме треба одузети исплату кредита за набавку материјала по уговору за грађење пруге: Велес—Прилеп

198,906.008.—

1.914,687.332.—

Тој суми треба додати:
+ 16% извршених радова на ра-

чун државног буџета због недо- вољног кредита за пругу Пожа- ревац—Кучево	42.000.000.—
+ 8% изврш. радова на рачун др- жавног буџета због недовољног кредита за пругу Велес—При- леп	18.000.000.—
	<hr/> 1.974.687.332.—
— 1.975 мил. = око 4.478.000 дин. 1 км.	

441 км.

(Без интереса за радове: Београд—Панчево, Београд—Ресник и Куршумлија—Приштина и без прима).

То је коштање 1 км. пруге без државне режије и експропријације земљишта. Ако тој цифри додамо на име:

а., државне режије по 1 км.	100.000.— Дин.
б., експропријације земљишта	150.000.— Дин.
	<hr/> 250.000.— Дин.

онда ћемо добити цену 1 км. пруге:
4.728.000 дин.

(и то без интереса за Београд—Панчево, Београд—Ресник и Куршумлија—Приштина и осим прима).

2. Коштање по 1 км. по оцени Одељења за грађење жељезница изнело би:
1,150 мил. = 2,607.000 дин.

441

Ако тој цифри додамо 250.000.— дин. км. за државну режију и експроприацију земљишта, онда би добили да је целокупно коштање у овоме случају:
2,857.000.— дин., т.ј.: за 1,879.000.— дин. по 1 км. мање.

Кад би пруге радила наша предузећа онда би коштање из познатих разлога било још мање, — односно ова би разлика у коштању била још већа.

Могоа би неко рећи да овакво упоређивање није оправдано, јер се ово упоређивање врши између коштања, кад се пруге исплаћују одмах са током грађења и коштања путем кредитирања, кад се исплате не врше паралелно са током грађења него уговореним исплатама у току 12 година. Али та примедба није оправдана, јер ће се, као што смо видели, у току 8 година колико ће трајати грађење жељезница из државног буџета исплатити толика сума, која покрива коштање свих жељезничких радова по погођеним ценама, према чему је даље плаћање излишно, т. ј. преставља нашу државну штету. Према томе, овако је упоређење оправдано и дозвољено, да би се и на тај начин могла преставити каквоћа ових уговора.

Да би доказао да погођене цене са овим друштвима нису велике г. Министар се служи са упоређивањем које се не може никако доволити. Он шта више, упоређује ове цене, и не узимајући у обзир финансијске услове и све олакшице, са ценама по којима је у своје време израђивана жељезница Ужице — Вардиште. Такво упоређивање, због очевидно велике разлике у тадањим и садањим приликама, изазвало је оправдан осмех код многих.

Пруга Ужице — Вардиште коштала је по обавештењу, заиста 4 милиона динара по 1 км. У ту цену улазе поред коштања жељезничких радова:

општи трошкови, експроприација и накнаде по пресудама изабраних судова. При оцени овога коштања треба имати у виду да је пруга рађена 1922 и 1923 г. када су због познатог пада динара цене радне снаге и материјала биле врло велике. Тако, надница обичног радника износила је 40.— динара, стручног радника (зидара и минера) 100.— динара, воловска запрега 180.— динара и т. д. Из података статистичког одсека Министарства грађевина може се видети да је у 1932 години у Дринској бановини надница једног обичног радника износила 23.— динара, зидара 58.— динара, воловска запрега 78.— динара и т. д. Данас су те цене још мање. Имајући све ово у виду можете оценити за колико се данас могу јефтиније изградити такви жељезнички радови. У то време, кад су одређиване повишице за ове радове нисам био Министар саобраћаја, али знам да су та повећања вршена законским путем, т. ј. по предлогу једног стручног одбора одређеног за све предузимаче, који је свака три месеца пратио промене цена радне снаге и материјала, предлагао повећање цена, па су надлежни министри, после савласности Саветодавног одбора при Министарству финансија и одобрења Државног савета, доносили решења о повећању цена.

Г. Министар саобраћаја изложио нам је читав низ примера о томе, како су стварна коштања знатно прелазила ону суму, која је унапред била предвиђена. Услед великих рекламација, изборни судови досуђивали су предузећима знатне вишкове, тако да су ти вишкови претстављали знатне суме. Али г. Министар Радивојевић изоставио је да нам каже, у коликој мери састав изборних судова и особине самих предузимача играју улогу, поред стицаја разних околности које се појављују приликом грађења.

И на пружи Ужице — Вардиште постојао је један спор између државе и предузећа Плавшић, и тај је спор дошао пред Изборни суд. Судија од стране г. Плавшића био је г. Лазар Радивојевић, предузимач. Тај је суд досудио предузимачу 26 милиона динара разних вишкова. Та је пресуда поништена још од Првостепеног суда. То је први случај, да је једна пресуда Изборног суда поништена и то од Првостепеног суда. По другој пресуди другог Изборног суда који је заменио први Изборни суд, предузеће је добило накнаду од 21 милиона динара, то јест за 5 милиона динара мање.

У својој претераној одбрани ових друштава, г. Радивојевић иде тако далеко, да нам износи твђење: како са овим друштвима нећемо имати спорова! Па зашто су онда предвиђени изборни судови у овим уговорима?! Међутим, ти су спорови већ наступили, иако то не би требало да буде са обзиром на све оно што им је наша држава дала.

Пошто је овом приликом господин Министар изнео и свој експозе о стању жељезничког саобраћаја, нека ми је дозвољено да овом приликом укратко изјавим, да стање жељезничког саобраћаја није онако, како је г. Министар покушао да га представи.

Док су се ранији министри саобраћаја брзо мењали један за другим, г. Радивојевић је, који је на положају министра саобраћаја више од 4 и по године, остао на томе положају толико времена за које се може урадити доста и за које се може рећи, да је толико да се може обележити личном акцијом главног шефа наших жељезница. Али морамо рећи, тај период г. Радивојевића није период кретања у-

напред, него је период застоја у развиту наших железница.

Ова констатација, која се износи у тренутку оправдане критике није неповољна због неке полемичке тенденције. Она је објективна. Њену објективност доказује ова књига под насловом: »Стање државних железница у 1932 години«, коју је написао г. Генерални директор Железничке дирекције 8 септембра 1932 године, као експозе Министру саобраћаја уз предлог буџета железничке управе за 1933-34 годину.

Стање државних железница у 1932 години оцртава г. Генерални директор у тешким бојама. Ја се нећу да упуштам, да износим целокупну садржину ове интересантне књиге, писане са оправданим болом једног савеснога старешине, али мислим да је потребно ради уклањања и последњег покушаја обмане, да наведем само ових неколико навода из ове књиге. На страни 6 каже се :

„За један део наведених пруга набављене су шине, плочице и везице на рачун репарација из Немачке а делом из Пољске на рачун компензација. Уграђивање се није могло извршити, јер не достаје ситан колосечни материјал, који се израђује код домаћих фабрика, а за чију набавку немамо буџетских кредита. Потребно је 15,500.000 динара за набавку овог материјала.

Те тако, услед немања кредита за ситан колосечни материјал и за радну снагу за уграђивање, леже нам поред пруге преко 400 км. неуграђених, нових шина и пропадају услед рђе.

Дакле због 15,500.000 динара, колико недостаје кредита за набавку ситног колосечног материјала, изложене су пропадању од рђе око 400 км. нових шина у вредности око 90.000.000 динара, а што је најглавније и поред ових нових шина, саобраћај се и даље обавља са смањеним брзинама преко престарелих и дотрајалих шина.«

А колико, господо бацамо на ове уговоре!

На страни 27 изложене су слике из којих се види на који се начин врши оправка локомотива и вагона, па се каже: „Из горњих слика се види да се оправка локомотива и вагона врши у зградама — без крова”.

На страни 28: Осим тога, на партију 10, тражили смо кредите и за друге хитне радове као: 1) за радну снагу за измену шина 15 милиона динара; 2) за исплату половине вредности експроприације земљишта за станицу Скопље у износу 4,300.000 динара. Експроприација је извршена још у прошлој години и по Закону о експроприацији требали смо целу суму одмах исплатити. Због неисплате земљишта постоје многе тужбе у Министарству саобраћаја”. Не исплаћујемо, дакле, земљишта која смо од људи одузели, а бацамо толике паре на грађењу ових пруга!

На страни 30: „Нарочито рђаво стојимо са курсним колима т. ј. колима, која се пуштају у међународни саобраћај. Докле се све државе старају да у курсна кола убаце најбоља своја кола, са модерном опремом (са електричним осветљењем и огревом), дотле наше железнице често нису у могућности да уврсте курсна кола због незадовољења техничких послова (која су зато прописана), па и она кола која се уврсте у међународни саобраћај, врло често се избацују из саобраћаја на свима страним пругама због разних

техничких недостатака, махом због неисправности осовина, кочница и гибњева. Због тога друге железничке управе, место наших недостајућих или из саобраћаја избачених курсних кола, увршћују на наш рачун своја кола због чега до данас дугујемо 63,683.191 осов. км односно 17,577.729 динара”.

На страни 42: „Поред тога, што на време не исплаћујемо угал, ми не исплаћујемо на време ни остали материјал. Благајне, као и остале канцеларије управе, стално су поседнуте многобројним лифрантима, који преклињу, да им се исплате рачуни за испоручени материјал, како би и сами могли да одговоре својим хитним обавезама”.

На страни 47: „Сваког дана, у свако доба канцеларијског времена може се видети по надлештвима велики број политичара, који истрајно интервенишу по разним персоналним питањима, као на пр. по новим постављењима службеника — иако редуцирамо непотребно особље због смањеног рада на железници; затим по премештајима службеника у њихове родне крајеве, — ма да железничка управа принципијелно поставља службенике ван њихових родних места. Затим по унапређењима, (па чак и у оцењивању особља!) службеника — ма да је зато једино меродавна оцена њихових претпостављених старешина, донета на основу доказаног успеха у раду”.

„Ове су политичке интервенције данас узеле толико маха, да је за расправљање и одговоре на њихова многобројна приватна писма ангажован велики број службеника, а на штету редовних послова”.

И док ми уносимо оволике суме у буџет за грађење нових пруга по оваким уговорима господина Министра саобраћаја, оскудева се у кредитима за најпрече потребе наших железница!

Осећајући да је његова одбрана лишена потребне аргументације и да се не може одбранити, господин Министар приступа и последњем покушају да критиковањем ранијег рада ублажи поступке свога министарског рада у томе циљу он нам износи, како су раније грађене железничке пруге без потребних студија и појављује се у улози човека који напада! (Има право, зашто не, чује се из сале. То је најбоља одбрана). Најзгоднији пример за такав рад, који критикује, даје нам сам господин Радивојевић. Он је чак, погоднио грађење пруге за коју није ни траса обележена и која ће се почети градити тек после 4 године од дана погодбе, плаћајући за то време интеркаларни интерес. Међутим још 1928 године кад сам био Министар саобраћаја, израђени су планови за половино пруге, од Бихаћа до Доњег Вакуфа, и била је намера да се тај део узме у рад из кредита за помагање пасивних крајева. Израђена је била уредба за радове, испослат алат и материјал, и извршена експроприација земљишта. Па зашто се није приступило овим радовима, кад овај део пруге остаје, без обзира да ли ће пруга ићи на Зрмању или Книн?

Али, кад се већ г. Министар упустио да набраја пруге, за које нису били израђени детаљни пројекти, као на пр. за пругу Краљево—Рашка, у нади да са њим постигне неки ефекат, требао је да одговори на питање г. посланика, који је био Министар кад су те пруге давале у рад. На то питање он није одговорио, остављајући г. г. посланицима

да они то пагађају. Изјављујем да нисам ја био тај Министар, али хоћу да напоменем да су и за те пруге изграђивани детаљни пројекти у току рада, као што се ради и на овим пругама на којима су ова друштва отпочела рад.

Овом приликом да одговорим на ово тврђење г. Министра да сам својим говором погодио „онај елитни део наших инжењера у управи за грађење државних железница и саму институцију преко које су милијарде послова извршени и хиљаде к. м. пруге израђени, а који су сарађивали на овим пословима. Он је тиме несвесно погађао нашу администрацију, углед и престиж земље у којој се и овакве ствари могу да одигравају, какве је износно, гађао нашу грађевинску политику у моменту њене стварне активности”.

Ово замерање мени претставља у ствари покушај Министра саобраћаја, да за ове уговоре и ове цене баца одговорност и на своје инжењере. Није му било довољно што је пребацивао своју одговорност и на Краљевску владу и на своје другове у влади, већ хоће да је пребаци и на оне вредне и честите људе, који свој век проводе на тешкој пољу инжењерске делатности. Али тај покушај неће успети. За закључење уговора и за цене које су погођене мора да понесе пуну одговорност онај који их је закључивао и који их је погађао, мора да понесе пуну одговорност Министар г. Лазар Радивојевић. Он је био дужан да теоријској и практичној спреми његових инжењера придружи своју стручну предузимачку способност, стављајући је у службу државних интереса.

Г. Министар саобраћаја посветио је један део свога говора питању: Зашто израда пруга није поверена нашим домаћим предузећима, и каже да су наша домаћа предузећа готово свабрђаво пропала на пословима, и да наша грађевинска политика није имала схватања да су јака домаћа предузећа фактори грађевинске политике. И он додаје „да је среће да се сви они велики радови изводе преко наших домаћих предузећа на бази непосредног финансирања”. Али, то се није могло учинити закључује, г. Министар, јер су наша предузећа пропала. Али, господо, то није тачно! Предузећа нису пропала, него не раде за то што немају послова. Привредна криза која немилосрдно гађа цео привредни свет, погађа и наша грађевинска предузећа. Предузећа морају и да пропадају кад им се не дају послови. Али она нису пропала Ено их код друштва где раде као акорданти за 20—30% јефтиније, у место да раде као самостална предузећа, као раније.

При крају свога говора г. Министар саобраћаја рекао је ово:

„Господо, кад финансијски уговори ових објеката у упоређењу са нашим зајмовима нису тешки, кад технички начин извођења ових радова обезбеђују радове без спорова, кад се имају гаранције да радови неће прећи предвиђене предрачунске суме, кад према томе плаћању, господо, имамо гаранције, као што сам изнео, да сам ја све те ствари радио отворено и јасно, зашто сам вам детаљна обавештења поднео, сматрајући да радим један добар посао у интересу земље, онда, господо, не знам откуда је могла да наступи та штета за државу од 800 милиона динара коју спомине г. Станић? У ово доба опште узнемирености и теш-

ких потреба бачена је, господо, у јавност једна крилатица. Речено је да сам ја као Министар саобраћаја учинио штету од 800 милиона динара закључујући извесне уговоре, који су донели тешке потресе нашој нацији”.

Обзиром на изнете чињенице поставља се питање: имали Министар саобраћаја г. Лазар Радивојевић уопште права да овако категорички доказује корист од ових уговора и да мени чини оваку замерку за моју оправдану критику.

Ја сам, господо, говорио о преносу уговора са Боајеа на Батињол, и рекао сам, да је приликом преноса уговора извршена промена уговора на штету државе а на корист друге уговорне стране. Сад ћу само да јаче истакнем начин на који је извршен тај пренос.

3 јануара 1932 године Министар саобраћаја г. Лазар Радивојевић незаконито и без знања Краљевске владе потписао је уговор за грађење пруге Приштина—Пећ и Бихаћ—Книн са предузимачем Едмонд Боајеом, бив. народним послаником, за кога је, узгред буди речено, утврђено да је један од оних који су добијали новац од Стависког чије су фантастичне преваре узбуниле племенити француски народ. Тај уговор хоће Боаје да пренесе на Батињол, али Батињол тражи измену два члана уговора, 2 и 8, о којима сам подробно говорио. Министар Радивојевић, не извештавајући о томе никога на то пристаје. Али сада настаје питање: о томе: како да се изврши та измена, а да се не види. Ако се та измена види, онда се тај пренос не може извршити, јер то не би дао Министарски савет. Шта онда раде, он и Боаје? Они, господо, 1 октобра 1932 преписују потписани уговор од 3 јануара 1932 године на коме је већ био стављен и државни печат и по коме је уговору већ био ангажован кредит за буџетску годину 1932/33 од 18,500.000 динара за грађење тих пруга. И у томе препису они, по жељи друштва Батињол, мењају члан 2 и 8 тако, да се друштву Батињол дозвољава замена кауције 3% од месечних извршених радова са гарантним писмом и продужава рок израда пруге Бихаћ—Книн од 3 на 4 године и одлаже њен почетак рада до свршетка главних радова на прузи Приштина—Пећ, чиме се даје могућност друштву да у већој мери ради са нашим новцем, т. ј. без кредитирања. На такав преписани и измењени уговор, Министар саобраћаја г. Лазар Радивојевић и Едмонд Боаје поново стављају своје потписе, поново стављају датум 3 јануара 1932 године и поново стављају државни печат. Дакле, уговор са Боајеом, за чији је пренос добио овлашћење од Министарског савета, г. Министар саобраћаја преноси на Батињол, али измењен, мада Савет није обавестио да ће у уговору извршити те промене.

Како се, господо, зове овакав начин рада?

И када, господо, долази од једне такве стране критика мога рада зар ја немам права да кажем, да се на такву критику не треба освртати.

Са обзиром на то да сам у свом ранијем говору, са фактима и објективно, изнео подробно критику закључених уговора, ја ћу са овим да завршим своја излагања о раду Министра саобраћаја г. Лазара Радивојевића. То ћу да учиним и обзиром на време, које ми пословник ставља на располагање.

На седници Народне скупштине од 3 о. м. г.

Претседник Владе рекао је: Како је малочас био у вароши и видео се са једним „старим, врло озбиљним господином“, који му је поставио питање: „За Бога, зашто цензура пушта такве ствари, које могу да погоде државни интерес?“. Ја сам га питао: „На шта мислите??“ Каже, добра је ствар да се о питању изградње железница и уговора о тим радовима може писати, али да се каже како је у тој ствари наша држава разним злоупотребама оштећена са преко 800 милиона динара и то да се каже пре но што је ствар расправљена и да према ономе што сте казали чујемо и другу страну, то може да иде на велику штету јавног кредита, ако се до краја не буде извела права истина“.

„Видите то није политички човек, и видите како се на то питање код добронамерних људи и са тога гледишта ствар посматра. Да ли ми живимо у нормално време кад можемо слободу штампе пустити до разузданости, да ли ми треба да пустимо да наша штампа доноси такве непроверене ствари, које хуле јавном кредиту и државном интересу?!”

Ове речи нашег уваженог г. Претседника Владе стављају ми у дужност, да одговорим, у колико се, можда, мене тичу. Ја сам старији политички човек и мени је врло непријатно када се тако нешто чује не због оног „старог врло озбиљног господина“, него због самог г. Претседника владе, чије мишљење ја веома ценим. Не бих могао примити примедбу да сам учинио неки поступак који хули јавном кредиту и државном интересу. Ова алузија или примедба ако хоћете, ставља ми у дужност да изнесем један факт, о коме раније нисам говорио.

Појава предлога буџета за 1934/35 г., рекао сам, изазвала је оправдану зебњу да су ови уговори закључени на штету државе, и ја сам настао да од позваних лица будем упознат са овим уговорима и са распоредом примљених финансијских обавеза. Те уговоре нисам тражио у Министарству саобраћаја, јер ми је било познато, да се они тамо чувају као нека велика државна тајна. Те сам уговоре као народни посланик тражио и добио у Министарству финансија где се не сматрају као државна тајна, већ као акта јавног карактера и саставни део државног буџета. — Према томе, излишно је, г. Министре, да правите анкету у своме Министарству и да можда кажњавате невине људе.

Кад сам дошао до оних закључака, са којима сам упознао Народној скупштини, ја сам прво желео, да најпозваније факторе уверим о штети ових уговора и огромној одговорности Министра саобраћаја, као и потреби, да се уговори одмах претресу и донесе одлука за заштиту државних интереса. И у тој сам жељи нашао одзива. Као што је скупштинска већина прекјуче у своме клубу чула од г. Претседника Владе, коме сам ја захвалио што је дао то обавештење, у кабинету г. Претседника Министарског савета, 24 прошлог месеца у 5 сати и 30 минута, састали смо се: Г. Претседник Владе, г. Претседник Народне скупштине, г. Министар финансија, г. Министар саобраћаја и ја. Разговор је био врло интересантан и трајао је око 2 сата. Сматрам да је дозвољено да изнесем само резултат нашег разговора који се односи на закључене уговоре о грађењу железничких пруга.

У почетку г. Министар саобраћаја покушао је да даје, као и до сада, неодређене одговоре, али

кад је видео да сам ја потпуно упознат са овим питањем, отпочео је да отвореније одговара на моја питања. Не упуштајући се у излагања свих разговора, хоћу само да изнесем ове констатације. Г. Министар је признао да је Боајеа пренео на „Батињол“ измењен уговор и признао је на који је начин то урадио. Он је признао да ћемо исплатити из буџета све пруге до краја њихове израде, и да ћемо продужити плаћање све до 1 јула 1944 г. И на моје последње питање: па зашто сте за такве уговоре тражили законску форму са познатим амандманом у Финансијском закону и тиме отежали њихову измену, — он је одговорио: „Па нећу ваљда ја сам да носим одговорност за то!“ Можете замислити колико је запрепашћење изазвао такав одговор код нас присутних.

После тога разговора, када је била потпуно утврђена штетност ових уговора, и наглашена величина државног губитка, ја сам рекао, да Народна скупштина треба да буде упозната са овим уговорима и да ћу, ради заштите државних интереса, говорити о овим уговорима приликом начелне дебате о буџету, — и затим сам отишао. Како сте могли, дакле, г. Министре рећи да нисте извештени да ћу о томе да говорим!

Из кабинета г. Претседника Владе изишао сам са веровањем, да ће се г. Министар саобраћаја осетити побуђен да поднесе одмах оставку. Он то није учинио, него је покушао и ове године да уз Краљевску владу промакне кроз буџет. Али, господо, ја мислим да му овај покушај овога пута треба спречити.

Као што видите, ја сам од своје стране све учинио да сви позвани буду обавештени, и да Краљевска влада позове овог свог члана да приликом буџетске дискусије у начелу да Народној скупштини сва обавештења о своме раду.

Али, тако није учињено.

Ви, господо, из овога можете оценити са коликим цинизмом, морам рећи, говори г. Министар саобраћаја о нелојалном нападу противу њега са моје стране и како је он уопште предмет подмуклих напада!

Из овога господо, можете видети да сам ја имао све обзире, које тражи лојална сарадња од једног народног посланика, и да су неправедне оне алузије од г. Претседника Владе на мој говор, јер сам доказао да имам све потребне обзире према државном кредиту и интересима наше државе. У последњем моменту, приликом дискусије о буџету, морао сам да устанем и да спасавам државни кредит. Кад би пустили г. Радивојевића и кроз овај буџет, ко би могао знати, шта би све могли да дочекамо до идућег буџета. Овome се мора учинити крај, и ја сам дубоко убеђен, да је оваква акција и у корист нашег кредита и у интересу наше државе.

Ко, господо, служи боље интересу наше државе или г. Радивојевић, који као члан Краљевске владе тврди да нисмо били у стању да закључимо боље уговоре, или ја, који, као народни посланик и бивши министар, улажем протест против оваквих уговора, сматрајући да је наша држава, и по богатству своје земље и по тачности својих плаћања, с правом очекивала да се ови послови израђују на доброј и повољној основи?

Ја се надам, господо, да вам је потпуно јасно, да сам ја имао пред очима једино интересе

државе, њен кредит и њен углед, без икакве тежње за неком политичком демагогијом. Никад се у свом политичком раду нисам руководио сличном жељом. Мој политички живот био је увек тих и скроман. Као министар имао сам једну једину амбицију: да свако моје решење буде на закону, и да интереси државе буду у најпунијој мери заштићени и унапређени. То је моја урођена особина која, слободан сам рећи, одговара особинама мога родног краја мога Ужица, у коме сам одрастао, и који ме више од 20 година, непрестано, као једног од својих претставника шаље у овај Дом.

Моја је борба лојална, отворена и противнику у напред објављена. То је борба прса у прса. Једном речи, борба по свима правилима која одговарају витешким особинама нашег народа.

Таква је борба и у старим традицијама овога Дома, које су допринеле да од мале и витешке Србије, после славних борби и тешких искушења, под Великим Краљем Петром (Општи поклиц: Слава му!) и Његовим Витешким Сином, (Бурни поклиц: Живео Краљ!). Славним Војсковођом, Заточником народног јединства и државне целине, постане наша велика и славна Краљевина Југославија. Та стара традиција овога Дома, уз ону традицију са којом су хрватски, словеначки и српски родољуби, у Загребу и у Истри, и у Бечу и у Пешти, распиривали југословенску идеју и припремали до лазак великих дана народног и државног јединства, — учиниће да наша јединствена држава увек сија слогом, славом и снагом потпуног народног и државног јединства. (Одобравање и плескање).

На крају, господо, ја очекујем снажну реч ваше одлуке јер полазим са гледишта: да је чување устава и закона прва грађанска дужност — и да је истинска служба своје Краљу, Народу и Држави изнад свега! (Одобравање и плескање).

Потпретседник др. Коста Поповић: Има реч Претседник Министарског савета г. Никола Узуповић.

Претседник Министарског савета Никола Т. Узуповић: Господо народни посланици! И преко моје воље ја се овом дуелу двојице инжењера, наших другова у овоме Дому, ево по други пут јављам да учиним извесне кратке изјаве. Први пут кад је г. Станић излагао своје гледиште на грађевинску политику Министарства саобраћаја, учинио је такве тврдње да сам ја, у осуету Министра саобраћаја, схватио као своју елементарну дужност да за онај моменат, ако ништа друго, учиним једну резерву која ће нас од импресија и у нашој и у страни јавности, тешких импресија од изјаве г. Станића, сачувати бар до јучерањег и данашњег дана кад смо били у прилици да чујемо и другу страну и да донесемо своје закључке, да их донесемо пошто се оствари оно класично правило: „чути и другу страну”. Господо, зашто сам ја први пут интервенисао? Зато што сам се бојао да и Народна скупштина и наша јавност не остану под импресијом чија је квинтесенција била: да је у нашој земљи на једноме послу од 1 милијарде и 100 милиона динара, колико треба да коштају ове пруге кад буду готове, држава оштећена са 800 милиона динара и то преко извршених злоупотреба.

Моја је дужност била да, пре но што се ова ствар изведе на чисто, зауставим ту импресију, да јој не дам да шири оно штетно дејство које она може имати ако те ствари не стоје тако како из-

гледа да су у земљу и у јавност биле убачене. (Плескање). Господо, ја сам, са највећом пажњом слушао излагања г. Министра саобраћаја на прошлој седници. Ја сам са истом пажњом слушао прво излагање и ову данашњу реч уваженога предговорника г. Станића. Ја држим, господо, да сте ту исту пажњу наложили себи и сви ви на тим клупама. И настаје за нас, који сада треба у једном или другом правцу да створимо извесне закључке и одлуке из ових дискусија, за нас настаје једна тешка дужност, да се и ми уплећемо у овај инжењерски дуел (Одобравање), а да не знамо да ли доволно обавештени улазимо у доношење одлуке.

Ја држим, господо, да је наша дужност да то избегнемо и то на тај начин, што ћемо рећи: када бих био партнер г. Станићу, ја бих покушао да га замолим, да нам јасније каже: Шта мисли под том штетом од 800 милиона динара? (Узвици: Тако је!).

Ако би то била она штета, која се појављује за свакога дужника када ма шта гради преко дугова и зајмова, онда би то, господо, била једна сасвим јудојена ствар онда би то, била једна нормална штета, онда би то био један нормалан дефицит за свакога који туђим новцем хоће да гради. (Узвици: Тако је!).

Ако има господо, само једног човека било код нас, било на страни, ко верује да је на овоме послу, који кошта једну милијарду и сто милиона динара 800 милиона динара штета, то ће веровати да се тај посао од милијарду и сто милиона динара могао изградити за 300 милиона динара, а ми га плаћамо једну милијарду и сто милиона динара. То би била та штета, како су донеле и наше и стране новине. (Бурно одобравање и узвици: Тако је!).

Из страха да се та ствар тако не схвати, ми имамо дужност да направимо ову констатацију и да демантујемо с овога места да ствар не стоји тако. У овом послу нема икакве штете која представља злоупотребу, већ, у колико је има, има је као штета која се јавља за сваког сиромаша који хоће да гради, али својих пара нема, већ мора да зајми. (Бурно одобравање и узвици: Тако је!).

Ја бих, господо, може бити остао дужан вама ове изјаве, да јутрос из прегледа стране штампе нисам видео са колико злурадости страна штампа широм целог света преноси ове наше разговоре у срним и масним словима подвлачи како у Југославији нови режим на пословима од једне милијарде и осам стотина милијона динара чини злоупотребу и штету од 800 милиона динара.

Господо, категорички и најодлучније демантујем са овога места ово скроз и скроз нетачно тврђење, да је на овим пословима било злоупотреба, а најмање таквих које би досезале чак и баснословну цифру од 800 милиона динара. (Бурно одобравање и узвици: Тако је!).

Ја апелујем на нашу јавност и на добронамерну страну јавност да, уколико су у овој ствари, на основу првих изјава учинили извесне констатације, да на исти начин учине своју дужност и да утврде стање онако како га је ова дискусија изнела и показала.

Господо, ја сам зидао на вересију. Зидао сам кућу и задужио се код Управе фондова 2 милиона динара. Шта мислите колико ћу ја платити Управи фондова за 2 милиона динара (Један глас: Још 2

милиона). Још више од 2 милиона. Ја имам за 25 година да плаћам око 200.000 динара годишње. То значи после 10 година имам да дам 2 милиона динара и да ми остане још 15 година да плаћам по 200.000 динара. То значи да ћу имати да платим још 3 милиона динара. Треба ли то да значи да сам ја сам према себи начинио злоупотребу за 3 милиона динара и да кривим Управу фондова да ме је она опљачкала за 3 милиона динара? (Одобравање и пљескање). Не стоји, господо, ни једно ни друго.

Зато кажем ја апелујем на нашу јавност да на ствар овако погледа, и поред тога што може да стоји и може да буде тачна констатација г. Станића, да би било боље, да би добро било да смо могли из наших средстава, преко наших предузећа да радимо ове послове. То може да буде боље. Али ако се вратимо у 1930 годину, дакле у време кад су закључивани ови послови, кад је почела да бесни и да хара привредна криза и беспослеца, кад су одговорни фактори у таквој ситуацији сматрали за своју дужност да учине све да по сваку цену пруже могућност рада и запослења нашем радном свету и кад нисмо имали својих расположивих средстава, него су на један најуреднији и најнормалнији начин апеловали на спољни кредит, добили извештај број понуда, које су тада сматране најповољнијим, послови дати у рад и послови рађени под условима финансијским који су се тада могли сматрати као најповољнији, онда, господо, треба тако ствар и поставити, и предујивати.

Жалимо што нисмо имали својих пара, јер не бисмо плаћали тако велике камате, али немојмо себе пред нашом јавношћу и иностранством да претстављамо онаквим какви нисмо. И ако има каквих грешака немојмо их преувеличавати да странај штампи пружамо материјал да цео свет суди о нама горе него што ми по целокупном нашем пословању заслужујемо.

Господо, овај ће дуел вероватно потрајати, господо ће полемику наставити, ту ће се и много правничко перо иступити доказујући да ли су све формалности испуњене, ту ће и многи инжењери сву своју спрему математичку употребити да изврши упоређења и изнесе дијаграме. Оставимо то њима, али је нужно најгласније и најгромкије казати да у овом пословању нема злоупотреба, о којима се ових дана тако много некритички и сензационално говорило и писало и код нас и на страни. (Бурно пљескање и узвици: Тако је! Живео!).

Претседник др. Коста Кумануди: Реч има народни посланик г. Душан Антонијевић.

Душан Антонијевић: Господо народни посланици! Далеко сам од тога да ма кога браним, да се ма коме ставим у службу и у службу ма чијих интереса. Ја овде говорим као народни посланик и преставник народа, и сматрам за своју дужност да овде служим само истини и као што је то лепо казао Г. Претседник Кр. владе, да служим интересима Краља, државе и народа. Ја никада нисам служио неистини, нити сам икада ишао противу својих убеђења, ни у којој прилици и за све време моје младе политичке каријере, служио сам само интересима народа и државе.

И овога пута сматрам за потребно, да кажем само истину. Пред нама је буџет Министарства

саобраћаја. И пре него што ћу прећи на критички претрес овога буџета и прећи критички на извесне моменте у политици овога ресора, ја овде изјављујем, да ћу мирне душе гласати за буџет овога ресора, јер имам потпуно поверење не само у данашњу Кр. владу, на чијем је челу уважени Г. Узуновић, чије име и велики политички ауторитет значе један програм и велики прогрес у нашем политичком развоју. (Пљескање)...

Господо, ја гласам мирне душе и чисте савести за буџет овога ресора, јер свакога дана имамо неоспорних доказа да су све институције у томе ресору такве да делују потпуно нормално, онако како се то најбоље пожелети може и да делује на највећу корист народа и државе. Ми имамо један савршен жељезнички саобраћај и ја мислим да је сваки грађанин наше државе поносан кад види онај савршен ред, који ми имамо тек од пре извесног броја година, и држим да понос нашег грађанина мора да буде у толико већи, када се ред који влада на нашим жељезницама, што претставља ауторитет саме државе, може упоредити са оним што се у суседним државама види.

Исто тако сматрам за потребно да овде истакнем савршени ред и у свима поштанским, телефонским, телеграфским, и другим саобраћајним институцијама, а нарочито да подвучем крајњу свесност и пожртвовање свеколиког особља поштанско-телефонско-телеграфске службе, које особље ову своју тако тешку и пуну одговорности дужност врши под врло тешким материјалним околностима.

И, господо, кад сам се дотакао тога поштанско-телеграфско-телефонског особља, које игра једну тако важну улогу, и које претставља једну тако важну државну службу, ја сматрам, господо, за потребно да са овога места истакнем једну потребу, неопходну потребу а то је да се управа пошта телеграфа и телефона при Министарству саобраћаја претвори у ресор Министарства пошта, ово у толико пре и више, што ми не би морали ангажовати никакве нарочите суме из овога буџета, који имамо сада, кад имамо већ четири Министра без портфеља. Господо, ја сматрам да је апсолутно потребно да се та Дирекција поштанско-телеграфско-телефонско претвори у Министарство пошта, због огромног размера послова, који се обављају и који се стално развијају у тим државним институцијама. Јер, господо, кад имамо једно Министарство за физичко васпитање народа, са релативно врло малим буџетом и са врло малом компетенцијом могу да кажем, зашто не би повратили ресор Министарства пошта који је тако важна државна институција, и то у најбоље схваћеном интересу службе, која са жељезницом претставља основни нерв државне администрације.

Господо, ја жалим што морам са овога места да говорим о оној оптужби, коју је уважени г. Министар и народни посланик Андра Станић на онако тежак и страشان начин, покренуо противу Министра саобраћаја. И, господо, кад се та тужба пушта на овакав један начин, и кад долази од тако једног угледног политичара, бив. Министра и активног народног посланика и уз то члана Владине већине, господо, ја сматрам за потребно да учиним извесне констатације и да у извесној мери реагирам на тврђења г. Андре Станића. Ја нисам стручњак, нисам инжењер и не могу да се

упуштам у чисто стручну страну тога спора. (Јован Мисирлић: Што говориш кад ниси стручњак?). То остављам вама г. Мисирлићу, да ви као стручњак о томе говорите! Ја, то господо, сматрам за своју дужност, коју ћу увек лојално вршити, коју сам увек лојално схватио и коју ћу увек лојално до краја вршити. Господо, г. Министар Андра Станић учинио је, врло крупне констатације и изнео је врло тешке оптужбе у свом двосатном говору, приликом генералне буџетске дебате. Ја сам, господо, пажљиво саслушао први говор г. Андре Станића и овај данашњи говор, а такође сам пажљиво саслушао и одговор г. Радивојевића Министра саобраћаја. Господо, да би смо оценили тачну важност, и умесност тих нападаја и тих оптужаба, које долазе од г. Станића, ми морамо да упозоримо не само ову Скупштину, него и цео народ, да су ти уговори о грађењу жељезница који ангажују тако крупним сумама нашу државну касу, наш буџет, махом закључени после 6 јануара, то значи за време Владе, у којој је био г. Андра Станић активни Министар, а што је најглавније, господо, био је и члан Комитета Министара, а после тога и две и по године народни посланик.

Господо, по моме мишљењу, г. Андра Станић не може ничим, апсолутно ничим, да оправда своје ћутање све до данашњег дана. И ако има какве одговорности у овако крупним стварима, онда је морамо поделити у два дела: једну активну и једну пасивну одговорност. Један од пасивних одговорника, ако би постојала каква одговорност био би баш г. Станић, који овако тешко оптужује.

Господин Станић брани се, да није гласао ни у појединостима, ни у начелу за буџет 1932/33 године, а ја питам: Да ли је то довољна одбрана и да ли је то довољно извињење за једнога политичара активног, активног члана Краљевске владе, у чије се време ангажује држава у тако крупним сумама?! И, напоследку, питам: да ли се г. Станић може да правда и да одбрани, да он није могао ни на који начин, да сазна за аутентични текст тих уговора све до данашњег дана? Господо, сви уговори ове врсте, па и ови, изузев уговора војничко-политичког карактера, јесу јавно-правног карактера. И господо, кад г. Станић тврди, да није имао пута и начина, да раније дође до тих уговора, мени је жао, што не могу то веровати из простог разлога, што мислим и знам апсолутно тачно, да сваки онај, који је хтео да дође до тих уговора, могао је доћи. Ја сам, случајно затражио један такав уговор, и ја сам до њега врло лако дошао и сазнао његов текст. А, господо, да ли се може, уопште, помислити, да један бивши министар саобраћаја, један активни члан Краљевске владе, и, напоследку, један активни народни посланик, са тако крупном политичком репутацијом, да ли се, господо, може поверовати и схватити, да он није био у стању да дође до тих уговора? Ја никако не могу то да схватим. И, господо, сматрам, да г. Министар Станић није учинио своју дужност, и поред свега овога, што он сматра, да се сав заложно у најбоље схваћање интереса народа и државе. Јер, ако је било штете, ако је било малверзација, приликом закључивања уговора са тако крупним обвезама по државу и народ, дужност је господина Министра Станића, његова императивна дужност је била, да он у своје време спречи или бар да учини потребне сугестије и ко-

раке са своје стране и све што се може, да се тако крупне обавезе осујете.

Претседник др. Коста Кумануди: Молим вас, господине посланиче, да завршите свој говор.

Душан Антонијевић (наставља): Кад господин Станић, поред свега тога, читаве три до четири године и као активни Министар и као бивши министар саобраћаја, који тако стручњачки познаје целокупну материју, која ангажује политику тога ресора, и тек после 2 и по године трајања свога посланичког мандата, долази са овим оптужбама, — ја мислим, да је такав његов начин иступања противу ових уговора за грађење жељезница потпуно депласиран и никако не може да послужи као доказ, да је фактички причињена држави штета, коју је он тако тешким речима представио у својим оптужбама.

На послетку, господо, ја сматрам за потребно да подвучем изванредно тешку политичку ситуацију која је наступила после шестог јануара 1929 године и да су све ове обавезе, сви ови уговори закључени у томе тешком периоду времена, када нисмо имали ни парламенат ни Устав, и када је наш кредит у иностранству био доведен озбиљно у питање.

После свега онога што је господин Министар саобраћаја овде пред Народном скупштином изнео — и ако ја нисам стручњак — сматрам да се је он потпуно одбранио за свој рад и мислим да г. Андра Станић, наш уважени посланички друг и бив. министар није доказао, господо, своје тужбене наводе.

Ја се сећам, господо, 1928 године, када је Министар финансија г. Богдан Марковић био у иностранству и провео читав један период времена тражећи зајам. Онда је био, господо, у питању један зајам од 10—12 милијарди динара. И ако се ми тачно сећамо, господин Марковић после три до четири месеца путовања по Европи није дошао са зајмом у земљу. Сама та чињеница довољан је доказ да су наше финансијске прилике још тада биле тешке и да се озбиљно помишљало на један крупан зајам ради извршења великих јавних радова. Тада није дошло до закључења тога зајма. Али, на питању тога зајма код нас се у Народној скупштини повела очајна борба пошто је опозиција, бојећи се успешног закључења тога зајма, водила једну непомирљиву борбу, и та непомирљива борба, која је почела директно под импресијом закључења тога зајма, довела је их до трагичнога 20 јуна 1928 године.

Претседник др. Коста Кумануди: Господине посланиче, изволите завршити ваш говор пошто је ваше време протекло.

Душан Антонијевић (наставља): Молим, Господине Претседниче, сада ћу завршити.

И, господо, после свега овога, ја имам да учиним озбиљне замерке уваженом господину Министру Андри Станићу, што он, господо, није пре свега и у своје време као активни члан Краљевске владе, као члан комитета министара, а доцније као народни посланик — јер његов мандат траје две и по године — никада сматрао за потребно да на време покрене питање ових уговора. Друго, господо, чиним господину Андри Станићу врло оправдану замерку и са још једног другог гледишта. Г. Станић је члан владине већине. Господо, ја то подвлачим, и ја овде говорим као члан вла-

дине већине. Г. Станић је, не обавештавајући и обилазећи посланички клуб, као највећи партијски форум, отишао на скупштинску седницу и тамо изнео једну тако крупну оптужбу, која је својом тешком садржином алармирала народ у целој земљи. И ја се питам, какву је услугу Г. Станић учинио у овако тешком времену својој земљи, за коју се толико ангажује.

Претседник др. Коста Кумануди: Ја ћу вам, г. посланиче, одузети реч, ако нећете да завршите говор. Ја вас последњи пут опомињем.

Душан Антонијевић (наставља): Што се тиче, господо, целе ове ствари, ако се њоме циља на корупцију, ако се њоме циља на малверзацију, у поругу ових уговора и крупних ствари, којима је ангажована државна каса и државни буџет, ја питам господина Андру Станића шта је он до сада учинио да се о питањима тих крупних корупција, како их он преставља и сматра, учини? Сви су изгледили да је и он овде претпостављао чак извесне малверзације, па шта је он урадио за ове две и по године? (Жагор и граја).

Господо, гласају за буџет Министарства саобраћаја, пошто имам пуно поверење у Владу, ја не одвајам политику овога ресора, која је један део владине политике. (Одобравање).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. Милош Драговић.

Милош Драговић: Господо народни посланици, пре него што пређем на саму суштину данашње расправе, ја бих се осврнуо на изјаву г. Претседника Краљевске владе, коју је изволео сада овде дати. Из те изјаве се види да он пословање г. Министра саобраћаја и одредбе уговора за грађење жељезничких пруга упоређује са 25-тогодишњим зајмом код Хипотекарних банака који чине приватна лица. Даље је г. Претседник Краљевске владе изјавио да нема баш штете од 800 милиона динара, али самим тим није побио ни моје ни уверење других, да држава није фактички оштећена можда са 650 или са 700 милиона динара!

А сада ћу да пређем на друге ствари.

Господо, у овој земљи има националних светиња, које не можемо и не смејемо увлачити у свакодневни живот. Поред тога ова земља има својих таквих синова, који су достигли у њој највише политичке положаје, на којима морају да јој свесрдно и са највећим пожртвовањем служе. И ти људи на завидним политичким положајима треба за свој рад да буду похваљени или осуђени.

Господин Министар саобраћаја у своме одговору г. Андри Станићу на јучерашњој седници Народне скупштине није побио тврдње наведене противу њега. Кад се није оправдао, онда је, дакле, крив.

Зар је довољна одбрана г. Лазару Радивојевићу то, што тврди да за своје пословање има пристанак, у појединим случајевима, од привредно-финансијског комитета министара, од Министарског савета, и подвлачи, да је све његове радње одобрила Главна контрола? — Да ли је за г. Лазара Радивојевића довољно то, што има покриће за свој рад, кога је он предлагао да се овако и онако учини, као ресорни Министар? — Зар је за ресорну политику г. Лазара Радивојевића довољно покриће то, што му је одобрио привредно-финансијски комитет министара, Министарски савет и Главна контрола, кад се зна да је он за све посло-

вање свога ресора одговоран?

Зар је за г. Лазара Радивојевића довољно, што му је пословање прегледала и видирала Главна контрола, кад се зна, да се она не упушта у суштину саме ствари, већ обраћа пажњу само на формалне законске одредбе и буџетске партије и позиције?

Ако г. Лазар Радивојевић мисли, да је довољно да својом одбраном оправда законску страну закључених уговора око изградње нових жељезничких пруга, онда се он вара! Законска је форма ту, како он каже, али законске суштине и одредбе уговора посматране, не лупом него голим оком, са гледишта моралне одговорности за његов службени посао, врло је далеко и од помисли да нас задовољи! Лако је једном министру да испуни форму, коју закон хоће, ако га се морална и законска суштина не тиче!

Недавно смо имали један драстичан пример, у коме су законске форме испуњене, али начин извођења закона оштетио државу милионима. То је случај афере у коју је био умешан г. Хусеин Кадиф, народни посланик, и за кога смо ми посланици Југословенске народне странке били пророци, да ће на суду бити пуштен, јер је са законске стране правилно поступљено, али законска суштина није ни мало примењена на оне ствари, на које је требао тај закон да буде примењен. У овоме Дому је донет закон који му је омогућио да овакве радње изведе вашом немарношћу, господо из владине већине, као што је у прошлогодишњем Финансијском закону озакоњен амандманом за протиморални рад г. Лазара Радивојевића.

Ето, да се и данас софизмима или боље речено законском формалношћу брани и г. Лазар Радивојевић, Министар саобраћаја, као што је имао случај да се одбрани г. Хусеин Кадиф.

У своме јучерашњем експозеу г. Лазар Радивојевић повукао је паралелу у ценама изградње пруга по километру између оних, које су биле кад су се радиле 1927 и 1928 године са овима, које су данас предвиђене важећим уговорима. Г. Лазар Радивојевић је са задовољством изговарао ту паралелу у ценама, мислећи да је постигао ефекат. Нажалост није. Радна снага и цене материјалу су данас у паду са 50—60% те нам сам тај факат указује да је држава оштећена одредбама које садрже важан уговор за изградњу пруге. Зидар је 1927 и 1928 године имао надницу 80—120 динара, а данас је 40—60 динара. Колико сам обавештен, један акордант друштва Батињол на изградњи пруге Приштина—Пећ наплаћује од државе један кубни метар песка 90 динара, а њега са преносом кошта највише франко терен посла, динара 13—15. Зар ово није оштећење? Имајте у виду да је овај акордант грађевинско предузеће „Лид“.

Г. Лазар Радивојевић нам је узгред поменуо да су домаћа предузећа пропала и то: „Рад“, „Пионир“, „Феникс“, „Станбена дружба“, „Копачник“, „Дрина“, „Скопал“, „Јуришић“ и „Батушић“. Да, нажалост та су предузећа пропала. Пропала јесу али кривицом грађевинске политике Министарства саобраћаја, јер нису уживала бенефиције оне и онакве, какве су уживала страна предузећа запослена код нас. Још је то горе кад одредбе државних уговора са иностраним грађевинским предузећима уживају царинску екстериторијалност па чак и за онај грађевински материјал који производи

наша домаћа индустрија. Природно је да свако предузеће мора пропасти кад му се послови не дају и кад те послове добијају инострана предузећа са овим и овако великим бенефицијама, какве садрже уговори државе са предузећима „Батињол“ и др.

Нешто што се сада поставља као тачно и неоспорно, то је да домаће грађевинско предузеће „Лид“ још постоји и врло добро послује. Да постоји и врло добро ради, како зли језици говоре, под пуним протекторатом личности г. Лазара Радивојевића, активног Министра саобраћаја. Неки зли језици иду толико далеко, да аналишу име овога друштва тако, што узимају прва слова од имена: Л — мисле на Лазар Радивојевић, И — мисле на Илија Јербић и Д — мисле на Душана — Дућу Врсаловића те из тога излази да је г. Радивојевић био или можда још јесте компањон домаћег предузећа „Лид“.

Нису само одредбе уговора за грађење пруга, које је у име државе склопио г. Лазар Радивојевић, Министар саобраћаја, са иностраним предузећима, које илуструју његово одговорно пословање, већ има још примера.

Министарство трговине и индустрије актом III бр. 29186 од 4 септембра 1931 године скренуло је пажњу на намеравање закључке уговора са иностраним предузећима, преко Министарства финансија.

Господо, ево вам садржине тога акта:

„При извођењу великих јавних радова у нашој Краљевини поједини ресорни министри све више уступају радове на кредит страним финансијским и предузимачким групама. То је разумљиво, јер се тешко налазе повољни зајмови из којих би се могли извести радови, а земља их не може финансијирати из својих редовних сретстава.

Иако је уступање радова на кредит страним предузимачким групама неизбежно, оно није најбољи начин решења проблема, јер крије у себи многе опасности по државне фискалне интересе и земаљску привреду. Радови изведени на кредит редовно стају државу скупље, него кад би се платили готовим новцем, ма из неповољнијег зајма, а при томе домаћа радиност губи многе послове. Тиме, омет, посредно држава губи многе пореске и друге приходе.

Највећу опасност по државне фискалне интересе и по домаћу радиност претстављају захтеви предузимачких група, да им се, уговорима, које склапају са државом, дају повластице, ослобођења од царина, разних такса и других дажбина при увозу материјала потребног за извођење радова. По тврђењу домаћих предузећа, странци траже ове повластице, не да би, као што они претстављају, дали посла индустрији земље, која кредитира радове, већ у повластицама виде могућност нарочите зараде. Као трговци, предузимачи увозе потребни материјал из земље, која је најближа и најјефтинија, без обзира да ли је она пријатељска или не. При томе предузимачи не воде ни најмање рачуна о нашој домаћој индустрији која остаје без посла, док индустрија суседних држава зарађује велике суме од наших радова.

Да би се отклониле опасности и по државне фискалне интересе и по земаљску радиност од овог начина извођења јавних радова, ја вас, господине Министре, молим, да не одобрите није-

дан уговор о уступању радова на кредит, у коме би биле садржане неке клаузуле о повластицама против земаљских закона.”

То је, господо, акт III Бр. 29186 од 4 септембра 1931 г. и као што видите још онда је указано на штетне последнице таквих уговора.

Сад даље, молим вас, Министарство трговине и индустрије актом под III Бр. 32301 од 27 септембра 1932 г. одговорило је Министру саобраћаја г. Лазар Радивојевићу на акт од 17 о. м. У.П. и Р.С. Бр. 10795 којим се доставља препис извештаја припреманог за привредно-финансијски комитет по питању грађења пристаништа у Београду.

Овај је акт упућен г. Министру саобраћаја Радивојевићу, г. Претседнику Министарског савета др. Милану Сршкићу и Министру финансија г. др. Милораду Ђорђевићу.

У овоме се акту каже ово:

„Ваше опаске, господине Министре, у погледу способности домаће индустрије да суделује у пројектованим радовима, не могу да примим из следећих разлога:

1) Југословнска индустрија гвожђа производи већ 25 година гвоздени лим и гвоздене профиле потребне за израду бродова;

2) југословенска бродоградилшта способна су да производе комплетне бродове из домаћег материјала, подразумевајући овде и све унутарње инсталације, целокупан инвентар и цео столарски део послова, све по властитим пројектима. Способна су да производе и у Вашем акту нарочито наведене понтоне. Једино бродску машинерију и моторе имала би домаћа индустрија да узеше из иностранства.

Из вашег предлога видим да би држава имала, независно од радова око подизања пристаништа путем предузећа „Сенрап“ и „Брис“ да набави разног речног материјала у вредности од 15 мил. динара. Непојмљиво ми је, зашто би држава имала да прими ову обавезу, када она нема никакве везе са пројектованим грађењем пристаништа. Но ове да постоји потреба да се поред данашњег пловног парка, који са 50% стоји незапослен, као и да се поред данашње количине мостова, набаве нови објекти, сви би се они могли у земљи изградити и набавити.

У акту који сте ми изволели упутити, господине Министре, навели сте да се „из Француске могу довести само поједини делови, потребан материјал за инсталације у земљи и готове машине што се, међутим, не слаже са односним насусом вашег предлога који гласи: Ослобођење од царине дато је за сав материјал који се према уговору уноси у нашу државу као испоруке предузећа“.

„Оваквим привилегисањем страних предузећа на рачун домаће индустрије, наставља се једна, по домаћу привреду веома штетна, пракса која у последње време прети да постане нормом. Уговори са друштвима „Ла Далмасијен“ и „Батињол“ као и са фирмом „Лозингер“, признају страним предузећима потпуну царинску екстериторијалност, на штету домаће производње. Сва та друштва имају право да безцарински увозе цео потребан материјал без икаквог обзира, да ли се исти може у земљи набавити или не.

За овакву по интересе домаће производње штетну привредну политику, ја никако не могу да примим одговорност, те сам с тога известио г. Ми-

нистра саобраћаја да не могу да пристајем на његов предлог.

Из дана у дан подносе ми стручне организације и поједина индустријска предузећа представке и долазе ми изасланства незапослених радника који се, сви без разлике, жале да држава као највећи протрошач, противно основној идеји закона о радњама, у коме је нарочито истакнута заштита домаће радиности, при великим јавним радовима повлашћује страну производњу на штету домаће. Сматрам да су ове жалбе потпуно оправдане. Нарочито је оправдана молба заинтересоване индустрије и радништва да држава, бар у будуће, при извршењу великих јавних радова, не понови досадашњу праксу.

Обраћајући вам пажњу, господине Министре, на штету која би имала да настане по домаћу радиност, ако се овај пројекат г. Министра саобраћаја прими без опсежних измена у корист домаће индустрије, ја вас молим за ваше садејство у правцу који сам овде изложио."

Зашто је, може ли пак то рећи г. Лазар Радивојевић предлагао Претседнику Министарског савета да се набавке за рачун Министарства саобраћаја не врше преко одбора за државне набавке, већ да то пословање остави искључиво самоме Министарству?

2. — Ја сам још 9 јуна 1933 год. поднео интерпелацију на г. Претседника Министарског савета о томе да је Министарство саобраћаја, баш решењем г. Лазара Радивојевића дало 1931 године угљенику »Марија«, у Церју Тужном (код Варајдина) аванс од 4 милиона динара, под условом да се та сума отплати лиферијацијама угља државним саобраћајним установама. Тај угљенокоп није вредео кад је примио овај аванс ни 20.000 динара, нити је излиферовао ни држави, ни коме приватном предузећу до данас ни један вагон угља.

Да би се Министарство покрило за овај противзакони и за државу штетни рад, у 1932 години отишао је на терен овога угљенокопа г. Живан Станковић бивши помоћник генералног директора државних жељезница, да осигура државно потраживање од 4 милиона динара на неки начин. Г. Станковић је осигурао државу на тај начин, што је ставио прибелешку на угљенокоп и оно земљиште што је око њега, а што све не вреди ни 20.000 динара за приватног а за државу ни пет пара. Да ли је овде задрхтао патриотски нерв г. Лазара Радивојевића? Овај је угљенокоп, у колико сам обавештен, својина г. Ристе Даскаловића. На који је начин успео г. Даскаловић да изузме оволики аванс? Ко је Риста Даскаловић? И шта је тај Риста Даскаловић учинио за ову земљу, да му се овакве услуге и под овим условима, галантно чине?

Кад размотримо ствари, онда излази оно што је најгоре, да је г. Лазар Радивојевић Министар саобраћаја чинио услуге некоме Даскаловићу и то онда, када није био у могућности, а и данас није, да плати ни већ узети угаљ од рудника у земљи, који су у непрекидном погону и што има ту несрећну последицу да рудари који су запослени у угљенокопима који лиферују угаљ држави, нису примили своје наднице за два до три месеца.

Чиме може да правда овај свој поступак г. Лазар Радивојевић, кад је дао аванс од 4 милиона динара, пре него што је испитао капацитет продукције угљенокопа г. Даскаловића?

3 — Недавно, око краја јануара ове године продата је шљака путем усмених надметања а по претходно поднетим пријавама у економном одељењу Генералне дирекције државних жељезница, на чему је држава оштећена са неких 300.000 динара, о чему сам ја већ поднео интерпелацију.

4 — У нашој држави постоје три фабрике за импрегнацију прагова и то две државне и једна приватна.

Инострана предузећа не врше импрегнацију ових прагова у нашим домаћим фабрикама већ их одвлаче на Сушак и тамо се импрегнација врши, може се рећи, у једној шупи, према нашим фабрикама које спадају међу најмодерније у Европи. И овде је учињена злонамерна штета државним фабрикама за импрегнацију као и оној приватној у Словеначкој.

5 — Одобрено је од стране г. Министра саобраћаја кратким путем изградња бетонске ограде око станице Београд, која би према мишљењу стручњака стала 450.000, а плаћена је 1 милион и 500 хиљада, и тај посао уступљен друштву »Батињол«. Предмет је у Грађевинском одељењу Генералне дирекције. Чим се може правдати овај и овакав поступак?

6 — У прошлој години примиле су разне комисије од предузимача прагова око 100.000 комада, за рачун Министарства саобраћаја, а када су ти прагови дошли у заводе за импрегнацију, шеф завода није хтео исте примити, док се не образује суперкомисија за преглед тих прагова. Комисија је образована и радила пуна три месеца и констатовала је да је од целокупне количине, труло и неисправно 39% до 49%. О овоме постоје акта у Генералној дирекцији под Пов. Г. Д. бр. 1678-33. Да се упитамо: Ко је одговоран за пријем ових трулих прагова, ко ће накнадити штету држави и ко ће платити оволике дијурне за рад комисије?

Пуно и пуно има драстичних примера недозвољеног пословања у Министарству саобраћаја, а које ми краткоћа времена не дозвољава да изнесем.

Као што видите, господо народни посланици, нису овде поједини случајеви недозвољеног и са моралне стране неоправданог пословања у Министарству саобраћаја, већ је то систем који је несметано до данас спроводио г. Лазар Радивојевић на штету државнога угледа, на штету државних интереса, на штету домаћих пословних предузећа, на штету нашег намученог радног света и на срамоту нашег херојског народа.

Фразеолошка одбрана са ове говорнице г. Лазара Радивојевића нема никаквог ефекта, нити га може одбранити.

Тражим, господо, да још данас изгласате овој Влади неповерење. (Одобравање на левици, жагор у центруму и узвици: Аха!) Пошто у њој седи један члан, под тешком оптужбом, који се својим одговором није одбранио, па тек онда да можете гласати о буџету Министарства саобраћаја. (Жагор).

Тражим, господо, парламентарну анкету оба Дома да истрагом и налазом спере народну срамоту коју му је починио Лазар Радивојевић својим незаконитим поступцима, ако их има и ваје се, или да се г. Лазару Радивојевићу прибави пуна морална satisfакција, ако је радио за интересе земље и ако је невин. (Жагор и објашњавања између посланика из већине и са левице. — Хаџи-Тодор Ди-

митријевић упада у реч).

Потпретседник Карло Ковачевић: Господине Димитријевићу, немојте ометати говорника. (Жагор и објашњавања). Господо, молим вас за мир.

Милош Драговић (наставља): Господо народни посланици, сада сте чули господина народног посланика Хаџи-Тодора Димитријевића, који се пре и за време избора звао Тодор Димитријевић, па онда... (Жагор и објашњавања. — *Хаџи-Тодор Димитријевић:* — Овде говори аустријска црвена књига, ко сам ја!) после избора Хаџи-Тодор Димитријевић, да ја сад просто не знам, је ли хаџија или није? — (*Хаџи-Тодор Димитријевић:* Ја сам за ову земљу осуђен на смрт! — Жагор и објашњавања).

Ја до данас нисам био под судом, нисам био осуђиван, и ако г. Димитријевић не докаже ово, што је тврдио, ја га сматрам за најобичнијег клеветника. (Жагор).

Потпретседник Карло Ковачевић: Господине говорниче, немојте се упуштати у полемику. (Објашњавања између посланика Хаџи-Тодора Димитријевића и посланика на левици).

Милош Драговић (наставља): Господине Претседниче, или га умирите, или ћу га ја умирити. (Ларма).

Дакле, господо, полутанским мерама не може се опрати нико. А ви сви, заједно са њим, такође, ако се ово свестрано не испита, носите одговорност.

Гласају против буџета. (Одобравање на левици. — Жагор у центруму).

Потпретседник Карло Ковачевић: Има реч народни посланик г. Василије Трбић.

Василије Трбић: Господо народни посланици! Тешко је почети реч у овој буџетској дискусији о Министарству саобраћаја. Изгледа да наша земља и наша нација никада нису имали среће са Лазарима, почевши од цара Лазара на Косову па до сада. Разуме се, овде се говори о Лазарима који су били на положајима, а не говори се о оним Лазарима који нису били ни на каквим положајима у земљи.

Господо посланици, баш пре неколико дана ми смо овде донели један закон о неким финансијским мерама да бисмо побољшали финансијску ситуацију и да бисмо довели наш буџет у равнотежу. Те мере које смо ми овде донели, имале су тежак одјек у целој земљи. Али преко свега тога се прешло у интересу државе, јер смо хтели да водимо здраву финансијску политику, да створимо здраве основе за наш финансијски живот, па смо прешли преко свих замерка које су учињене овом законском пројекту који је постао закон. Док се натеже са прибирањем прихода, да видимо сад шта ради наш г. Министар саобраћаја, каква је његова политика и колико је она у складу са захтевом г. Министра финансија да се штеди у овој земљи.

Г.М. министар саобраћаја спрема пројекат за појачање саобраћаја на прузи Београд—Загреб, што ће државу коштати ни више ни мање но 246 милиона динара. Зашто се то тражи, господо? Зато да се чује кроз свет да воз из Београда за Загреб иде брзином од 100 километара. За ову ништавну рекламу треба оптеретити народ новим дажбинама, новим наметима. Односно г. Министар саобраћаја већ је увео нове возаринске ставове, већ је повећао цене возњи и то коме, господо? Онима који се возе у III класи. Каже, њих је 90% и њих мора да оптерети. А ко су ти који се возе III класом? Они, гос-

подо, који немају повлашћене државне карте за бесплатну возњу, сиротиња и радници. Па зашто се они возе III класом? Зато што у нашој земљи нема IV класе, а кад би било IV класе они би се возили IV класом. Њима г. Министар саобраћаја повећава цене возње, а с друге стране води борбу против аутобуског саобраћаја, јер, каже, аутобуси конкуришу државним железницама. Па, господо, под оваквим условима, како се данас наплаћује возарина и подвоз нашим путницима, не само што аутобуси праве конкуренцију нашим железницама, него то праве и кириџије, из Ужица, Митровице, Крушевца и т. д. Данас један сељак који товари ракију и вино из Крушевца па тера у Књажевац, нема рачуна да вози државном железницом, него иде колима. Има више рачуна, да плати кола од Крушевца до Књажевца, него да пусти да му иде ракија или вино возом. Зашто је то? Г. Министар саобраћаја јуче у свом експозеу казао је за мазиво, да је то врло важан артикал у Министарству саобраћаја. Ја, господо, мислим да је за ово Министарство збиља један од најважнијих артикала мазиво и баш због тога мазива свет нема рачуна да се вози возом него иде аутобусима, а место возом, тера своју робу рабаџијским колима.

Али има још једна ствар о којој можда нисте знали, јер нисте могли знати, а то је да је у Министарству саобраћаја пре две године плаћено неколико милиона за постављање некаквих нових електричних писаћих машина, које, када се на једној пише откуцавају свих десет. Овај луксуз уведен је без икакве стварне потребе, јер на овим машинама нико никада сем на пробама није писао за две године. Зар су те собе тако далеко једна од друге да је морало преко писаћих машина општити.

Како се радило у ова два случаја, који су карактеристични, тако се радило и у целокупној политици овог Министарства. Ви сте, господо, чули овде извесне приговоре о давању извесних пруга у рад Французима. О томе ће још бити речи, али ја ћу вам упознати и на друге случајеве, које ви не знате, нити сте могли знати.

Политика г. Радивојевића у набавкама завијена је једном мистеријом и где год се обазрете и у ма који предмет уђете, наћи ћете страшно изненађење, страشان немар, опасан нехат и неразумљиво невођење рачуна о државним интересима.

Ми сви знамо, господо, да је буџет Министарства саобраћаја други по величини, односно први после Министарства војске. И када се у једном овако великом буџету почне са незгодним експериментима, када се заведе непоштовање закона, невођење рачуна о државним интересима, када се троши само за то да се новац утроши, онда је такав рад опасан, да се ради и само за једну годину, а камо ли када се он примењује и спроводи дужи низ година, као што је случај са г. Лазом Радивојевићем. Таква пракса, господо, у стању је да из основа поремети државне финансије, у стању је да уздрма целу земљу. Зар је шала, господо, кад се сваке године бацају милијарде без рачуна и без плана. Тај новац који ми дајемо Министарству саобраћаја, узимамо од народа, и право је, да се тај новац првенствено враћа народу у свима приликама када је потреба да се што набавља, што у земљи имамо. За ову основну економску теорију г. Радивојевић или није имао схватања, или није

хтео да је зна. Од доласка његовог у ресор овог Министарства зацарила се нова економска политика и из године у годину ишло се за тим, да се само што више наручује из иностранства, без обзира на то што је тај потребни материјал био и у нашој земљи.

Ја имам обзира према речи г. Претседника Краљевске владе које је малопре изговорио овде, да је штетно по државне интересе, да износимо све оно што се ради у Министарству саобраћаја и какве су све штете нанесене народној привреди у томе Министарству за време министровања г. Лазара Радивојевића. И ја ћу да поштујем речи г. Претседника владе и нећу да износим сав материјал који је тако обиман. Ја имам писма извесних људи, који су били у блиској вези са г. Министром саобраћаја, а у исто време били агенти појединих фирми, које су рачун Министарства саобраћаја набављале разни материјал. (Чују се гласови: Да чујемо!).

Ако жели г. Министар саобраћаја ја ћу да прочитам. Прво, набавка заптивног материјала.

Крајем децембра 1930 године г. Министар саобраћаја тражио је сагласност од Одбора за државне набавке и за набавку заптивног материјала за локомотиве. Набавка је износила неколико милиона динара. Лицитација је одржана у реду. Комисијски је утврђено, да је најбољи и најјефтинији понуђач фирма Кирхов и Лан из Беча. Због жалбе конкуренције материјал је упућен стручној комисији на оцењивање. По испитивању материјала, комисија је записнички утврдила као правилну одлуку лицитационе комисије. Материјал је затим упућен универзитетској лабораторији на проверу и тамо је утврђено раније мишљење. По наредби Министра саобраћаја образована је и трећа комисија. Два члана ове комисије остану при мишљењу ранијих оцена, а трећи члан, Словенац, издвоји мишљење, тврдећи да је понуда фирме „Ханау“ из Београда повољнија. Ово одвојено мишљење Министар усваја и шаље га одбору за набавке да га и он усвоји не мотивишући ничим овај свој поступак.

Сад долази набавка прагова. Ова се набавка врши 2—3 пута годишње за суме које прелазе 50 милиона динара. Ако узмете предлоге које је господин Министар Радивојевић слао одбору за државне набавке на сагласност, наћићете да се прагови исте димензије, исте дужине, па чак и од истог лица за исто место испоруке плаћају са по неколико динара различите цене. На пример, један праг плаћа се 32 динара, такав исти праг у истом рачуну од истог дрвета плаћа се и 40 динара.

Док се једном испоручиоцу за исто место даје једна цена, за исту врсту прагова даје се другоме лиферанту по неколико динара више од комада.

Прелазимо на набавку угља. Што се тиче ове набавке о томе је говорио народни посланик г. Милош Драговић и мислим да је довољно документовао свој говор да ја неби морао о томе даље да говорим.

Тако исто о импрегнацији прагова говорио је господин Драговић. Зато сада прелазим одмах на набавку каблова.

Чим је постао Министар саобраћаја господин Радивојевић, одмах је наишао на лукративне набавке, које су заседале на милијарде динара.

Прва се набавка састојала у куповини и полагању подземних каблова за међународне разговоре. Само ова набавка вредела је милијарде динара, и она је наслеђена из ранијих времена. На тој су се набавци компромитовали многи министри, па је претило да закачи и господина Лазара Радивојевића.

Оштра новинарска полемика спречила је да господин Радивојевић ликвидира ово питање, а оно је већ било прописно уређено. А уређено је било на овај начин.

Господин Лазар Радивојевић, поставши Министар саобраћаја, довео је на место генералног директора свог интимног пријатеља г. Димитрија Миту Шрепловића. После га је поставио за свога помоћника. Чим је примио дужност генералног директора, господин Шрепловић је упућен од стране г. Радивојевића да обиђе у Немачкој, Пешти и Бечу главне лиферанте Министарства саобраћаја.

Зашто их је обилазио, нека објасни господин Радивојевић!

Док је г. Мита Шрепловић обилазио предузећа Сименс и Халске, Ганца, Данубиуса и друге, његов рођени брат Коста Шрепловић, већ је у велико био овлашћен повереник ових предузећа, и он победоносно извештава писмом претставника Сименса у Београду о успеху свога брата.

„Тражим Те неколико пута, али си увек узет, пише господин Шрепловић. Од Мите и др. (Илића) добио сам вести из Берлина и јављају ми да су били у друштву са нашим пријатељима (претставницима Сименсовим), чак су ишли и у позориште заједно. Врло вероватно да се Мита за дан два враћа у Београд. Твој Коста“.

Мало се боље види однос Костин са овим предузећима у његовом писму које он шаље 1 марта 1930 године др. Лехнеру, директору Сименсовом у Бечу, где му отворено пише: „Још једаред Вас молим да никоме о нашим узајамним пословима не говорите.“

Ти узајамни послови били су блок-сигнали и кабови, а ово писмо је било поводом гласова, који су се почели проносити да је ухваћена веза између г. Мите Шрепловића и Сименса.

Ово што поменуемо и друга писма потврђују нам јасно деловање подручног најинтимнијег особља г. Радивојевића.

Истина г. Шрепловић је доцније пензионисан и за оно што је он радио у Министарству саобраћаја, постоје и документа. Из извештаја који је поднео генерални инспектор, један уважени генерал, по томе извештају, као и по документима, г. Шрепловић није требао само бити пензионисан, него је требао да оде под суд. Међутим, од свега тога није било ништа, него је г. Шрепловић просто отишао са једном пензијом, а то у данашњем времену ипак није казна.

Господин Радивојевић поднео је одбору за државне набавке предлог да се државна пруга угља инжењера Савића код Зајечара у дужини 12 км уступи Савићу за суму од 400 хиљада динара. У одбор су дошли нарочити делегати да бране повољност ове продаје. Утврдило се међутим, да ова пруга доноси држави приход од скоро исте суме за коју је Министар хтео да прода. Ствар је пропала, бар за време 1930 године. Шта је даље урађено, немам података.

Ради упоређења продајне цене и стварне вредности напомињем, да је баш тих дана тражена сагласност одбора за државне набавке за изградњу сличне пруге од 9 километара, а за суму од 8 милиона динара.

У пословање Министра саобраћаја тешко је ући. Тамо се најопрезније крије сваки посао. Ово Њто износим, сазнало се тешком муком. Зато верујем, да ако једна савесна анка уђе у ово Министарство, наћиће материјала који ће запрепастити цео свет.

1930 године г. Лаза Радивојевић вршио је велике набавке шина и скретница. Свака набавка повлачи за собом по једну аферу. Не зна се која је од којих крушница. У тој години набављено је само једним решењем за 270 милиона динара шина на рачун репарација, али по цени која је државу најординарније оштетила за 70 милиона динара, јер су се те шине могле добити за ту суму јефтине код Немаца. Са овом набавком не само да је земља материјално оштећена, већ је ова набавка пореметила план производње шина у државној железари у Зеници. Наиме већ су се водили разговори са једном групом финансијера да на рачун обезбеде државних набавка у шинама и скретницама, шодигну постројења у Зеници за израду овог материјала. Како је г. Радивојевић овим огромним набавкама шина и скретница подмирио потребе државе за више година унапред, то је прекинут сваки разговор о подизању ове индустрије код нас и ми смо тако остали без ње.

Такав је г. Радивојевић био и у случају када се тражила могућност да се у земљи подигну фабрике за блок-сигнале, за каблове, за телефонске и телеграфске апарате. Њему је сласт била да купује у иностранству све што год му затреба, без обзира на домаћу индустрију и домаћу радност.

Зашто је тако радио, нека нам сам објасни!

Овако је исто поступио г. Радивојевић и у погледу репарационих набавка. Код тих набавка интереси државне привреде налагали су да се у земљу унесе материјал кога немамо у земљи, а да се буџетски кредити троше за материјал који израђује наша индустрија. Код г. Радивојевића, међутим, била је оваква пракса.

Целокупну квоту одобрену на рачун репарација он би исцрпео узимајући материјал, кога у земљи имамо. Кад се та квота испуни, онда је за готов новац куповао материјал који у земљи немамо. Главном му је било да се само из иностранства набавља.

Оваква политика извукла је новац из наше државе и упропастила наше девизе.

Држава је закључила са једним приватним предузећем уговор за подизање емисионе радио-станице у Београду 4 фебруара 1928 год.

У овом уговору узели су клаузулу, да је друштво обавезно од дана закључка уговора 4 фебруара 1928 год. па за 5 година т. ј. до 4 фебруара 1933 године, да подигне ван Београда своју сопствену зграду и да измести своју станицу из зграде Академије Наука. Ако ово не уради, да се уговор уништи, а целокупан ивентар станице прелази у својину државе, на име обезбеђења штете од неизвршења уговора Министар трговине и индустрије као надлежан за давање одобрења за рад свим предузећима у своме решењу III Бр. 29896 од 16 октобра 1929 године ставио је изричиту клаузулу одређива-

ња рока, докле станица сме радити у Београду и када се има изместити. Тај је рок дошао и прошао равно годину дана, а од стране Министарства саобраћаја није се ни прстом макло да се заштите интереси државне имовине, која је гажењем овог уговора изазвата.

Господо посланици, у време истека уговора надлежна власт за гоњење бесправног рада, комесаријат Министарства трговине и индустрије, донео је закониту одлуку у којој се ово предузеће кажњава за бесправно обављање рада, и уједно комесаријат је, у смислу позитивних закона, донео одлуку о томе да се обавести Министарство саобраћаја, Министарство полиције и Министарство војске, прво ради предузимања инсталација, као надлежна страна потписника уговора, друго као власт, које је дужно да у смислу заштите јавних интереса води рачуна о раду овог предузећа и треће да би споразумно са надлежним властима предузело ову инсталацију за војне сврхе. На овај акт комесаријата долазио је акт тадашњег Министра трговине и индустрије, да комесаријат остави сваки поступак и обрати се г. Министру саобраћаја за тумачење уговора, Министарство саобраћаја не одговара. Комесаријат шаље цео предмет државном правобраништву, молећи за одлуку па овом спору. Тамо се реферати који су били у сагласности са радом и гледиштем комесаријата цепају, а комесаријат се упућује на Министра саобраћаја.

Министарство саобраћаја, иако је у налогу државног правобраништва јасно речено да Министар саобраћаја има својим тумачењем да реши овај спор, одговара под потписом шефа једног отсека, да је неки начелник г. Катушин још пре годину дана послао један акт Радио а. д. да је рок за исељавање 24 март 1934 године. Комесаријат понова враћа акт Министарству саобраћаја и понова моли да се одговор саобрази налогу државног правобранишца, али Министар саобраћаја не одговара ништа, као да га се цела ова ствар не тиче, већ оставља да шеф одељења обнови свој ранији одговор. У том одговору се вели, да се питање рока уговора расправља у Министарству саобраћаја. Господо посланици, мени се не тиче, чија је родбина у управном одбору овог предузећа, нећу да улазим у лукративност његову, али хоћу да кажем на начин како се поступа у Министарству саобраћаја, где министрује г. Лаза Радивојевић.

За овакав рад треба неко да одговара, јер је овде очигледно злонамерно корумптивно деловање у циљу, да се спасе имовина приватног предузећа, која је по сили закона прешла у државну својину и које је изгубило дату концесију.

Као што видите, господо, и ту су државни интереси подржавани не знам чијим интересима.

Блок-сигнали сигурносна постројења служе државним железницама за оријентацију возова кроз станице.

Још првих дана свога министровања г. Лазар Радивојевић расписао је лицитацију за набавку блок-сигнала за суму од 50 милиона динара са условима плаћања државним боновима за 10 година. Ова лицитација није успела. То је било 1929 године. Међутим, г. Радивојевић директним путем закључује уговор са фирмом „Ганц и Комп.“ из Пеште, за испоруку сигурносних постројења за суму од 40 милиона динара, под условом плаћања за 10 година, већ у року од три године са 7%

интереса.

У мају 1930 године г. Радивојевић закључује са истом фирмом нову набавку од 6 милиона динара по цени за 12% скупљој и неповољнијој према оној из прошл године.

Одмах за овим, како је све ово текло глатко, усладило се господину Министру да настаји са овим наруџбинама и он тражи од Министра финансија да му се хитним путем отвори кредит за нових 50 милиона динара ради набавке нових сигналних постројења.

И ову набавку закључује г. Радивојевић код исте фирме, а за исту цену, као што је и она из прошле године. Међутим, десн се нешто, што г. Радивојевић није предвидео. Место да се и ова набавка спроведе обилазним путем без знања одбора за државне набавке, један од савесних чиновника погрешн, па предмет упутн одбору за државне набавке.

Кад је дознао г. Радивојевић, да је погрешним путем отишао такав акт одбору за државне набавке, упућује под бр. 841 од 18 децембра 1930 године писмо ове садржине:

„Пре неколико дана упућен је одбору за државне набавке предмет куповине блок-сигналних постројења за обезбеђење наших пруга по систему Сименс у вредности 50,000.000 динара на петогодишњи рок исплате. У 1929 години била је лицитација, на којој су усвојени најнижи понуђачи Ганц као фирма, а понуђени систем као апаратура.

За даљу оријентацију молим за обавештење:

1 — Да ли су блок-сигнална постројења система Сименс патент?

2 — Да ли постоје домаће фирме, које могу ове послове да раде?

3 — Да ли постоје фирме које би пристале под петогодишњим кредитирањем да изврше ове радове?

4 — У чему је правио замерке делегат Министра трговине у одбору за набавке и на основу којих факата?

Ствар сматрам као хитну”.

Као што видите, ни краћи акт, ни већи број угурсузлука. Пре свега г. Радивојевић неистинито је потврдио, да је набавка у 1929 години усвојена лицитацијом. Затим је сакрио, да се набавка дала мађарској индустрији, већ вели само: „понуђач Ганц”. Поред тога мислио је да се нашали питањем, хоће ли се која домаћа индустрија окуражити да на пет година кредитира државу са 50,000.000 динара.

Најзад је хтео заплашити делегата Министарства трговине и индустрије, да му у будуће не чини сметње, јер му сада поверљивим путем тражи факта за замерке, које је правио у одбору.

Ова акција г. Радивојевића донела му је нежељени резултат. Ствар је ушла у озбиљно разматрање и Министарства трговине и Министарства саобраћаја, па и Министарства војске и утврдило се:

1 — Да се Министар саобраћаја неистинито позвао на захтев војске, да се ови сигнали хитно набаве, и да му је то било средство за спровођење незаконитих набавака.

2 — Да је неистинит мотив за ову набавку био позив господина Радивојевића, да су ти сигнали патентирани, те се не могу на другом месту набављати, звити се смеју код нас израђивати.

3 — Да је било неистинито тврђење, да је прва набавка од 4 милиона учињена путем лицитације, већ да је директно са Мађарима закључена без знања одбора за државне набавке.

4 — Да је ова набавка од 50,000.000 требала да се прошверцује као и прва.

Поред ових констатација утврдиле су се још крупније ствари, а наиме:

1 — Да су између извесних личности веома блиских министру Радивојевићу и лиферантских фирми постојале присне пословне везе.

2 — Да су те везе документоване похватаном писменом кореспонденцијом, која потврђује корумптивну страну пословања ових људи, и

3 — Да је при првој наруџбини извршена једна недозвољена груба и намерна радња, а наиме, да је у Министарству саобраћаја постојала поред других понуда и понуда фирме Сименс и Ханске из Берлина, која је благовремено поднета, са ценама преко 30% повољнијим, од цене, коју је г. Радивојевић утврдио са Мађарима, и да је ова понуда сакривена и затајена, док су свршаване набавке блок-сигнала из Пеште.

У Министарству саобраћаја настала је пометња, Министар саобраћаја г. Радивојевић у место да користи ову прилику и отвори истрагу противу криваца, он се обраћа Председнику Владе г. Пери Живковићу, и тражи, да се делегат Министра трговине и индустрије у одбору за државне набавке пензионисше, а преко Министра трговине почиње да сумњичи овог чиновника питањима, откуда овај чиновник сазнаје ове тајне и какве он везе има са појединим фирмама. Сва ова питања само су давале све крупније доказе противу исправности рада Министра саобраћаја.

Када је најзад одређена комисија од три стручњака у Министарству саобраћаја, записнички утврдила, да је та друга сакривена понуда стварно садржавала 33% јефтиније цене, а уз то да је потицала од фирме Сименс и Ханске из Берлина, далеко солидније од Мађара, онда се нашло за умесно, да се изгрде чланови комисије и да им се каже:

„Па то није исти материјал. То је слабији материјал и зато је јефтинији. То сте требали да унесете у записник. Зато смо вас и одредили.”

Чланови комисије само су слегли раменима и одговорили: „Ми смо савесно радили и утврдили да Сименсове блок-сигнале Сименс јефтиније ради него Ганц из Пеште. Сименсови сигнали могу бити само Сименсови блок-сигнали.”

Пала је приликом генералне буџетске дебате у овоме дому једна тешка оптужба против садашњег министра саобраћаја г. Радивојевића. Оптужба, која открива велику штету за државне интересе, проузроковану закључењем уговора за грађење жељезница, која је тешка. Тужилац, бивши министар саобраћаја г. Андра Станић, познат је као одличан стручњак, изванредно честит човек и исправан родољуб, па није никакво чудо, што је тужба свом силином притисла и узбудила све честито, и патриотско јавно мњење, па и нас народне преставнике. Обзири које је постављала озбиљност оптужбе захтевали су да се сачека и одговор оптуженог министра, пре него што се донесе суд по овоме питању. Задочњење одговора на оптужбу била је очигледна штета за оптуженога, који је петогодишњи министар и од кога

се с правом очекивало да одмах на истој седници одговори г. Станићу.

Никакво оправдање не може оправдати г. Лазара Радивојевића за ово задоцњење. Ничим он, као петогодишњи министар, не може оправдати своје одлагање одговора на оптужбу по овако важном питању, а по коме један петогодишњи министар мора да зна да одговори у пола ноћи, које је задоцњење одговора највећи грех поменутог министра. Јер, када ми констатујемо да је оптужба г. Андре Станића створила један тежак утисак и у земљи и у иностранству, и када утврдимо да нам тај утисак шкоди угледу земље, па када одговорни петогодишњи министар оставља земљу неколико дана без одговора, без демантија, него мора да одговор саставља толико дана, оставивши да земљу ковитају страсти, онда како може мишљење имати Скупштина о способностима таквог министра, и када би била уверена да је он поштен и исправан. Иако се г. Лаза Радивојевић пере од оптужбе г. Андре Станића, овај грех који је учинио интересима земље, никада и ничим неће опрати. Најзад, г. Министар дао је свој одговор на оптужбу г. Станића, пажљиво сам саслушао његов говор и понова га по стенографским белешкама прочитао, па сам дошао до следећих закључака:

Министар Радивојевић у првоме делу свога одговора г. Станићу доказује да је испунио услове, које су до њега законски прописи захтевали у оваквим случајевима. Он нам је навео да је за закључење поменутих уговора добио сагласност претседника владе, министра финансија, економског комитета министара и Главне контроле. Министар наводи и бројеве и датуме тих сагласности, али нам министар нигде није рекао, какве су примедбе стављали министар финансија, министарски комитет, претседник владе, и да ли је по тим примедбама поступљено, пошто је то врло важно знати да би се рад ове врсте расветлио.

Господин министар нигде не помиње нити да је оправдање чињеници откуда та потреба да се ови уговори закључе у времену између 3 септембра 1931 године и 3 јануара 1932 године, т. ј. између дана објаве Устава и избора сенатора, дефинитивног састава народног представништва, успостављеног у циљу да помаже Краљу на великом послу око реорганизације и консолидације наше државе, на основи југословенске мисли и једног високог државног морала. Зашто је г. Лаза Радивојевић пожурио? Каква је то хитност била да не причека те да не понесе сам одговорност за ангажовање тешких и крвавом муком створених милијарди народног новца. Да је причекао народно представништво да са њиме продискутује и поразговара око ових послова не би данас дочекао да седи на оптуженичкој клупи, носећи штету угледу државе и оних, који са њиме на челу државне управе седе.

Прво, министар саобраћаја није успео да ме убеди, да закључени уговори о грађењу железница нису штетни. Није ме убедио за то што г. Андре Станић тврди да ће нас грађење ових железница стати две милијарде и 300 милиона, а г. Радивојевић тврди, да ће нас овај посао стати једну милијарду и 300 милиона. Према томе између једног и другог налажења постоји једна разлика од 800 милиона динара.

Друго, како су уговори о којима је реч штетни, ресорни Министар не може се покрити никаквим решењем Министарског савета, јер он Министарском савету није никакав технички референт, као што нам се у свом говору претставио г. Радивојевић, него је он, и једино он, одговоран за садржину онога што предлаже Министарском савету. Према томе, и овде ме г. Министар није убедио, да он нема кривице за потпис уговора, јер је на то, каже, имао сагласност.

Ја ћу да опоменем г. Министра саобраћаја на један његов случај. У шумској афери, где је г. Министар Лаза Радивојевић био претседник аккете, г. Радивојевић је сматрао да решење Министарског савета и Главне контроле не покривају и не ослобађају од одговорности ресорнога министра, и чиновнике је дао за то осудити ради истог акта, који је он као министар учинио. Када су у питању други онда за г. Министра Радивојевића не вреде одлуке Министарског савета, не вреде одобрења Главне контроле, али када је у питању г. Лаза Радивојевић, онда су то такве инстанце које покривају рад г. Министра!

Треће, г. Министар није ме убедио да држава није претрпела никакву штету преносећи уговор са данас тако познатог Боајеа на Батињол, јер нас је прво требао уверити да је уговор са Боајеом био добар, а он нас у то није убедио.

Даље, у овоме случају г. Министар нам је остао дужан одговора на оптужбу г. Станића о продужењу рока и бенефицијама учињеним Батињолу приликом преноса уговора, а на очигледну штету од стране г. Радивојевића толико подвлачених социјалних интереса незапосленога света. Ово је г. Станић у својој оптужби нарочито подвукао, а свима ће вама бити јасно, да када је већи рок за изградњу једнога посла, мања је тражња радне снаге, то значи већу конкуренцију и обарање надница.

Овде на овом месту пада ми на памет нарочито истицање г. Радивојевића о рационализацији изградње железница, која захтева опсежно проучавање ситуације пре утврђивања правца куда ће ићи. Г. Министар Радивојевић је ово истаккао као једну своју особину, која чини предност његове грађевинске политике над оном која је раније вођена. А ја се бојим као ланк човек и навикнут да стручњаци умеју лепо да завију своје циљеве, да овде лежи тежиња да услед кривице државне администрације, заузете опширним и свестраним судијама, не протекне рок овим уговорима до последњег рока исплате наше, па да не изађе 100%. Истина је да се ове железнице подижу само нашим парама. Као доказ овога мога тврђења наводим да су за изградњу пруге Куршумлија—Приштина и Бихаћ—Книн уговори закључени, рокови о изградњи утврђени, а планови и правци неизрађени.

У своме одговору г. Андре Станићу г. Радивојевић побијао је његово тврђење, да ће се ове пруге градити у глатком нашим сретствима. Колико сам ја могао разумети г. Радивојевића, он је за базу ових својих тврђења узео рокове првобитно у уговорима утврђене за довршење поменутих железница, па ми се чини да није узео у обзир продужење рокова за довршење ових пруга друштву Батињол као ни могућност предвиђе-

них многих продужења ових рокова због од стране г. Министра наведене кривице његове техничке администрације. Све би ово требало детаљно испитати и Скупштини дат бавештење у правој светлости.

У прилогу свога тврђења, рачунајући овако, г. Радивојевић наводи да ће наша држава помешутим друштвима до предаје израђених и довршених пруга платити 25% од погођене суме. Међутим, ко прегледа последња три буџета Министра саобраћаја и упореди суме партија намењених за исплату ових анuitета са уговореним сумама, приметитиће, да ми смо до сада вотирали 20% од уговорене суме. Ово завођење Народне скупштине од истине и стварности за сваку је осуду. Народа скупштина мора доћи до праве истине и ову ствар метнути под светло истине. Г. Министар Радивојевић нигде у свом експозеу није нас обавестио о аранжману и начину исплате сума које Батинхол прима преко Хипотекарне банке. Док се цела ова ствар не расветли, Народна скупштина остаје под утиском оптужбе да страна предузећа под врло тешким условима по нас граде нам железнице са нашим средствима, а да су ово стручњаци и вештаци на разне начине увидели у разне формуле, које нама, који нисмо ни технички ни финансијски стручњаци, не допуштају да видимо истину онакву каква је.

Г. Министар Радивојевић у своме експозеу упоређује овај начин кредитирања грађења наших пруга у циљу испитивања његовог рентабилитета са досада закљученим зајмовима од стране државе. Ја сматрам да је ово једна велика некоректност једнога министра, који у одбрани хоће да заведе Народну скупштину на криви пут. Кредитирање грађења пруге по овим уговорима није оно што и зајам, који држава закључује. Зајмом држава добија готов новац, са којим независно и слободно закључује уговор са ким хоће. Док је овде држава принуђена да прими кредитора — који нуди кредит, из чега јасно излази да ти кредити по сили свога става диктирају услове уговора. Ако је г. Министар хтео да упореди рентабилност ових уговора са закљученим зајмом, онда је он то требао упоредно са уговорима које би држава закључила са предузећима за готов новац, који би био исплаћен из зајмова. И са ове стране г. Министар није бацио праву светлост на ово питање, и Скупштина, којој је стало до истине, мораће сама да се постара да га расветли.

Даље је г. Радивојевић упоређивао грађење ових пруга са грађњем које су раније израђене. Он је у овом упоређењу наводио цифре цена пруга по једном километру као и по ценама појединих радова. Народна скупштина би у овом погледу могла доћи до праве истине, налазећи се под утисцима оптужбе и одбране, једино кад би испитивање ових навода поверила једној анкети, која би преко стручних експерата ствар испитала. Налазећи се на овом месту, г. Радивојевић је наводио велике цифре пријављених рекламација, које су поднели предузетачи, који су градили пруге равније. Вредност тих спорова, по наводу г. Министра, иде до 100% вредност посла. Али нам г. Министар није изнео основаност тих спорова и вероватноћу њихових решења. Скупштина је овде остала под једним утиском који је раван блефу. Да нису ови спорови покренути обзиром на уста-

новљену могућност њиховог срећног решевања у корист предузећа која их покрећу г. Министре? Овде сте требали бити опширнији да сузбијете све гласове који се одавна у јавности шире о раду изданих судова, а који иду на штету угледа наше државне управе.

На крају, господо народни посланици, хоћу да резимирам. Ми овде имамо две ствари: државни буџет и оптужбу противу министра који стоји на челу ресорног буџета. У буџет су унете све потребе овог врло важног ресора и све законске обавезе које је у домену његовог пословања држава на себе примала па биле оне корисне или не, биле оне оправдане или не. Држава је наша једна солидна међународна организација, она мора поштовати примљене обавезе па ма какве последице из њих проистицале. С тога, господо народни посланици, овај буџет Министарства саобраћаја као такав треба да примимо и да његовим пријемом осигурамо несметано функционисање државног апарата и саобраћајних установа. Што се тиче оптуженог г. Министра, ми имамо оптужбу и одбрану. Какве су да су и једна и друга и без обзира на оно што је у њима јасно и уочљиво, оне су добрим својим делом стручне. Као што сам навео одбрана г. Радивојевића је у многим непотпуна и недољовна да Народна скупштина донесе свој меродаван суд о овој оптужби. С тога, молићу вас да гласате буџет, ја вас молим да усвојите моје разлоге и донесете одлуку: Да једна анкета из ваше средине испита цео проблем грађења ових железница у вези изнете оптужбе г. Андре Стани против г. Министра Радивојевића, не доводећи у питање обавезе које је држава примала, — а у циљу подношења једног реалног и, за просуђивање Народног претставништва, меродавног извештаја о овом питању. Гласаћу за буџет. (Одобравање и плескање).

Потпредседник Карло Ковачевић: Реч има народни посланик г. Јован Мисирлић.

Јован Мисирлић: Господо народни посланици, ја не мислим да вас замарам. Говорићу колико имам права, али ви врло добро знате, да сте ме прошлога пута прекинули баш онда кад сте требали да чујете мало више ствари и поенту мог излагања.

Колико се сећам, ја сам стао код предузећа „Лид“. А ко је тај Лид и ко су чланови његови? То је бивше предузеће Министра саобраћаја г. Лазара Радивојевића, а чланови Лида то су његови бивши ортаци. Сапненти сат!

У интересу рашчишћавања ове тешке атмосфере и ситуације ја вам, господо народни посланици, чиним један предлог и молим вас да овај мој предлог помогнете и да га прихватите:

1 — Да Народна скупштина изабере једну анкетну комисију, која ће се још за време решавања о буџету за 1934/35 састати и испитати све ове уговоре и све околности под којима су они закључени; која ће утврдити све кривице и означити све кривице за овако закључене уговоре; која ће испитати: шта је и колико до сада израђено по овим уговорима; колико су предузећа испунила своје обавезе; и која ће најзад, предложити пут и начин како ће се исправити све учињене погрешке, како ће се држава и народ спасти од штете која му се већ у велико наноси. Исто тако ова анкета имала би да испита и друге доста велике

афере у грађењу жељезница. Међу којима да поменем само неколико: питање панчевачког моста; грађење тунела Бела Река код Рипња и напуштање тога тунела; грађење пруге Куршумлија—Приштина, због које долазе сваки час неке депутације ради интервенције по питању правца трасе; питање одвојења Прилепске пруге кроз Бабуну, чиме је држава такође оштећена великим сумама; као и питање испоруке прагова од стране фирме „Карл Фуше“; враћање кауције једном предузећу, коме је колаудирајућа комисија задржала кауцију због тога, што није солидно израдила тунеле; и најзад, откуда долази до честих изабраних судова између државе и предузимача и како се држава ту проводи?! И тако даље.

2 — Да се до свршетка рада те анкете одложи питање по буџету Министарства саобраћаја.

Кад смо већ код овог предузећа „Лид“, ја вас молим, да саслушате ово писмено, закључено и потврђено од среског суда за срез Врачарски у Београду, под О.В.Бр. 145 од 9 марта 1932 г. То писмено гласи од речи до речи овако:

ПИСМЕНО.

Закључено између инжињера Рајмана Ервина, из Земуна с једне стране, и г.г. Бошковића Хамилкара, инжињера-геодега и Косијера Милана из Београда са друге стране о заједничком раду на грађењу жељезничке пруге Приштина—Пећ.

I

Уговорачи Бошковић и Косијер овим се обавезују, да уговорачу Рајману одмах исплате своту 3,200.000 динара — (три милиона две стотине хиљада динара) од прве рате, коју они буду примили од грађевинског предузећа Л. И. Д. из Београда, а за радове око грађења жељезничке пруге Приштина—Пећ. Ову своту ће положити у случају, ако они приме на име прве рате три пута већу суму од горе предвиђене суме. Ако прва рата буде изнела мање, него три пут, онда ће се исплата горње суме вршити после пријема сваке рате, од које се има трећина исплаћивати од сваке рате, а све док се цела горња сума 3,200.000 динара не буде исплатила.

II

Уговорач Рајман, пристаје на начин исплате, како је предвиђено у тач. I овога уговора, а с тим, да ако до спора дође, да све трошкове и таксе плаћа она страна, која спор изгуби.

III

У случају спора уговорачи одређују искључиву надлежност Окружног суда за град Београд.

IV

Све таксе и трошкове, које произађу по овом уговору, плаћају обе стране по половину, а таксе за пријем рата и обрачуна и на писменима, која се при пријему сума установе, залепиће се и поништити при пријему рата.

Овај уговор написан је у четири равногласна примерака, од којих по један прима сваки потписник, а четврти остаје код власти, која уговор потврди. Такса по тар. бр. 10 тач. 2 Закона о таксама залепљена је и поништена на оном примерку,

који прима уговорач Рајман Ервин.

9 марта 1932 г.

У Београду.

Уговорачи:

инж. Рајман Ервин, с. р.
инж. геод. Х. Бошковић, с. р.
Милан Косијер, с. р.

Потврђено код суда за срез врачарски под О.В.Бр. 145/32 од 9-III-1932 г.

Као што сте могли већ приметити, из овога писмена се јасно вид, да су радови на грађењу пруге Приштина—Пећ изводили подакорданти Бошковић и Косијер, а да им је за те радове исплаћивало рате предузеће „Лид“. Првобитан уговор за грађење ове пруге закључен је био са Боајеом, за кога новине пишу да је већ дотерао до апсанских врата у Паризу, због веза и разних трансакција са варалицом и светским хохштаплером Стависким. Тај уговор је Боаје доцније пренео на „Батињол“ а „Батињол“ је дао радове у акорд предузећу „Лид“, о ово предузеће их је дало у под акорд Бошковићу и Косијеру, који су закључили горњи уговор са инжињером Ервином Рајманом из Земуна. Сад видите како стоји тај ланац предузимача, посредника, акорданата и подакорданата.

Из наведеног уговора, који су закључили Бошковић и Косијер с једне стране, и Ервин Рајман с друге стране, види се, да је Рајман од својих сауговорача, Бошковића Косијера, имао да прими 3,200.000 динара као трећину од прве рате, коју они примају од предузећа „Лид“. А за грађење пруге Приштина—Пећ предузећу „Лид“ имало је да исплати Бошковићу и Косијеру наиме ове прве рате укупно динара: 9,600.000. Колико је, пак, предузеће „Лид“ имало да прими за ове радове, а колико „Батињол“, то се не види из овог уговора, али свакојако да су у питању знатне суме човџа, наровно, на рачун државне касе. То је питање које се прво намеће после прочитања овог уговора. Тачан одговор на то питање можемо добити само од једне озбиљно и савесно проведене истраге по целом питању свих ових фамозних уговора.

Друго питање, које само собом истиче из овог уговора, јесте то: По коме основу, зашто, за какав посао, у коме својству инжињер Рајман прима ових 3 милиона и 200 хиљада динара од Бошковића и Косијера? Да ли он ту суму прима за себе лично, за неки посао који је он лично обавио, или он тај новац прима за неког трећег? Ако новац прима за неког трећег, онда настаје питање, ко је тај трећи? шта је тај трећи урадио у овој ствари и по коме основу он прима овај новац? Немогућно је претпоставити, да Бошковић и Косијер овај новац дају као поклон, јер се, пре свега, поклони у тако великим сумама не чине, а и поклони кад се чине, не чине се без икаква основа. Ако би та сума 3 милиона и 200 хиљада била дата Рајману као поклон, онда опет остаје питање: каква су разлога Бошковић и Косијер имали да чине

толики поклон Рајману или евентуално, оном трећем лицу, које би овде стајало иза Рајмана. У сваком случају овај уговор са давањем оволике суме инжињеру Рајману врло је мистериозан и несумњиво је потребно да њега расветли и објасни једна савесна истрага.

Овај уговор је још мистериознији, кад се зна да је овај Ервин Рајман сиромаш и да он нема никакве имовине и да је сада општински инжењер у варошници Свилајнцу.

Видите, господо, с каквим су мистериозностима обављани послови и трансакције око извршења ових уговора, закључених за грађење железница. Ми овде стојимо пред једним уговором, из кога не можемо ничим да закључим: на што се и зашто се издаје три милиона и двеста хиљада динара? Та сума иде из државне касе, то је несумњиво и то се јасно види из овог уговора. Али на шта се она даје? Због чега се она узима? То се не види. Она незнано куда и незнано зашто одлази из државне касе у ценове оних који нису далеко од ових уговора. Који су ти? То треба да знамо ми. То треба и мора да зна овај народ, коме се и последња пара узима за порез.

И питање је: колико оваквих и оваквима сличних уговора има још? Ко зна колико је пута по 3 милиона и 200 хиљада динара до сада већ отишло незнано куда и незнано зашта и ко зна колико ће пута још то бити, ако ви, народни посланици, у име народа и државе не пресечете даљи овакав рад?

Г. Министар саобраћаја доказује или се труди да докаже: како су сви уговори добили законска олобрења. То овде није за сада главно. Главно је: колико је овим и оваквим уговорима држава оштећена. А она је, као што смо видели, оштећена са преко 800 милиона динара... (др. Вјекослав Милетић: Нисмо то видели, а то је најглавније). Толико је оштећена по рачуну нашег посланичког друга и бившег Министра саобраћаја г. Андре Станића, а по моме са преко милијарду и 400.000 динара. Да ли ће за ту штету имати да сноси сву одговорност сам и једини Министар саобраћаја или ће ту одговорност солидарно поделити и остале његове колеге, а ја мислим да је морају поделити — то је питање другог реда. То је питање које ће утврдити истрага, која ће тачно и прецизно извидети: шта је ко ралио и урадио, а суд ће, затим, имати да каже: колико је ко крив и колико ко има да одговара.

Држава је тешко оштећена. Народној имовини задан је тежак удар. То је несумњиво доказан и утврђен факт. Први кривац: предлагач и главни организатор целе радње то је г. Министар саобраћаја. Остале кривце ће нам он проказати, а тражиће их и истражна комисија — анкета и суд.

После онако објективне и стручне критике нашег посланичког друга г. Станића и после одбране г. Министра саобраћаја ви сте имали прилике да чујете у детаљима говорнике и са једне и са друге стране и из ваше средине, а то је из средине посланика из већине, и од инжињера, а и од других говорника који нису стручњаци. Чули сте и моју критику на тај рад почев од 1932 године па до данас.

Ја остављам вама, господо народни посланици, да ви о томе размислите и расудите, хоћете ли једанпут рашчистити ову тешку атмосферу, или не, хоћете ли народу да положите рачун за свој рад?

Како ћете ви ову ствар и ваш рад пред народом бранити то је ваша ствар, а како ћу ја бранити, то је моја ствар!

Ви ћете, господо народни посланици, веровати да као независан члан овога Дома говорим само оно што по своме личном знању и уверењу могу да кажем и да изложим. У компетентност стручних лица ја се не могу упустити, као господин Претседник владе. Јер господин Претседник владе целу ствар баца на дуел два инжињера. (Бранко Чорбић: Нема тебе ту, тебе није рачунао!).

Ако је господин Претседник владе овако исто обавештен о инжињерству свога Министра саобраћаја, па и по овој ствари уговора и да ли зма штете по државу и народ или не, онда остављам јавности да она каже: Ко је инжињер, а ко није инжињер, ко је стручњак, а ко није стручњак!

Мени, господо, као независном члану Парламента свакако не можете оспорити право на диплому коју сам редовним путем заслужио, ја сам редовно испите полагао и положио и по свима законима ове земље био сам инжињер и државни, и приватни, а доцније као приватни инжињер и предузимач.

Сад, господо, да вас потсетим на рад Финансијског одбора 1932 године. Тврдио сам господину Министру, да Боаје није положио кауцију. Међутим, господин Министар је казао, да је Боаје положио кауцију. Тражио сам да се изаберу три члана Финансијског одбора који ће утврдити, да ли ја говорим неистину или господин Министар. Преко тога се прешло. А доцније, као што видите, кауција није била положена. На против измењена је на штету државе она основна кауција у сукцесивну, допунску кауцију.

Ту је, господо, почетак расветљавања ситуације у Финансијском одбору. На то вас упозоравам, господо народни посланици, да не заборавите!

До тих уговора било је теже доћи него ли до Патријарха? Ја сам те уговоре добио скоро истим начином, а можда и много теже, него и господин Андра Станић. Ја те уговоре нисам тражио за себе, јер сам их ја већ знао. А слушао сам од мојих колега на улици о њима много раније. Ја сам их тражио вас ради, а нарочито за чланове Финансијског одбора, да се вама прочитају, и да се уговори законским путем спроведу кроз Народну скупштину, како би ви били упознати са тим уговорима. Јер, господо, ти уговори — не тврдим за све — не носе потписе који су потребни било по убичајеној пракси било по закону. У Финансијском одбору тврдио је г. Министар финансија да он није дао потпис на тим уговорима о пружи Велес—Прилеп и Пећ—Бихаћ.

То је, господо, први почетак моје истраге у Финансијском одбору. Када сам господина Министра саобраћаја упозорио на факат, да господин Министар финансија одриче свој потпис, тражио сам да ми он покаже уговор. Господин Министар саобраћаја пред Финансијским одбором одговорио ми је, односно одговорио је Финансијском одбору: »Стојим на расположењу сваком члану Финансијског одбора, да му дам све потребне податке, па и уговор.« Кад се завршила седница Финансијског одбора — то беше ако се не вaram ноћу — ја сам г. Министра саобраћаја питао: када ћу, г. Министре, моћи доћи до Вас, одредите ми час и дан да

те уговоре видим. Он ми је рекао: шта има да гледаш уговоре, ја ћу ти дати лично обавештења колико ти је потребно. Господо, иако сам био по овоме питању јасан и прецизан у Финансијском одбору, иако сам категорички захтевао да се уговори покажу и прочитају, и ако сам одвојено своје мишљење приликом протурања кроз амандман последњег уговора Београд—Ресник кроз Финансијски одбор, мислим да бејаше то § 31, није ми ништа помогло!? Онда сам дошао на мисао да се више не може овако трпети и дошао сам на идеју да напишем интерпелацију и написао сам је у 12 или 1 сат ноћу, а сутра дан сам је предао Народној скупштини, да се на тај начин једанпут расветли ова ствар и једном утврди, да ли се смеју ови уговори да покажу или не смеју. Ви знате, а и сви сте сведоци, да ни до данас ови уговори нису прочитани ни у Финансијском одбору, ни у пленуму Народне скупштине.

Ја тражим категорички од г. Министра финансија да се пред овим Домом изјасни: је ли он потписник тих уговора или није? Да се изјасни, јесу ли ти уговори штетни по државу или су корисни, да ли је имао права сам Министар да те уговоре закључује или није? (Један глас: То је рекао Андра Станић!). То је истина објаснио г. Андра Станић и ја се у свему слажем са њиме и нећу да вам понављам исте податке. Г. Министар финансија казао је у реферату Министарском савету, да су измене у Боајеовом уговору техничке природе, а ја сам обратно тврдио, да су финансијске природе. Господо, ако се сећате, ја сам вам тај уговор показао. Ви сте видели да ја тај уговор имам, да је ту лепљена нека цедулица преко члана 2 и објаснио сам шта је то.

Господо, сад ћу објаснити у чему је та ствар, јер сте ме онда прекинули. Уговор је био закључен између Боајеа и Министра саобраћаја, односно државе коју он заступа. Остављено је празно место „у динара“ основне кауције, коју је Боаје по закону ове земље био дужан да положи. Кад је Боајеу казано да положи кауцију, а он је није о року па и после више месеци положио, онда су настале трке. Едмонд Боаје (који се потписује тако на уговору, ако је то тај човек, који се је у Београду појавио као Жан, чини ми се католици имају два имена, па може да се зове и Едмонд Жан Боаје), је био у Београду четири до пет пута. Последњи пут био је августа месеца 1932 године. То је таман оно време када су се договорили, и кад је он дошао да саопшти да нема пара за кауцију, и да му се врати привремена кауција, коју приликом лицитације сваки лицитант мора да положи, (мислим око 200—300 хиљада франака у гарантном писму). Њему је било стало да гарантно писмо повуче и да измени ту тачку уговора, те да му се даде могућност да и даље тражи паре за овај посао. Притисак је био и са стране. Како сам обавештен, „Батињол“ је притискивао и није дозвољавао да неко страном предузеће конкурише у Југославији. То су уосталом обичне ствари и трикови предузимачки. Том приликом кад је саопштено да он не може да положи кауцију, залепљена је ова цедуља и измењени су услови, надајући се да ће он доћи до пара, и кад донесе новац да се цифра убаци. И ако је ово основна кауција, а не допунска која је законом предвиђена, ипак је доцније г. Министар саобраћаја дозволио, да се

она положи као допунска — односно да се уплаћује sukcesивно према израђеним ситуацијама. Мада је за домаће предузимаче ова допунска кауција предвиђена 5½, за странце мора да буде дупла, она је ипак предвиђена у овом уговору 3. Ту сам желео да унесем мало више светлости, јер можда ће то некада некоме требати.

Друго, г. Министар је тврдио, да наша домаћа предузећа пропадају и да су пропала. Из његовог говора имао сам утисак, да ће ови странци, који су дошли код нас и узели послове, тражити новац на зајам да се врате натраг својим кућама! Јер кад су наши изгубили толике милионе, онда је вероватно да неће зарадити ни толико да се врате. Господо, ту лежи зец. Пре свега прочитаћу вам један уговор како се милионске цифре зарађују. Овакав је уговор закључен између Петра Петровића и „Оријентконструкт“, — Америчког источног грађевинског синдиката.

Оријентконструкт. Амерички источни грађевински синдикат, Њу Јорк. Генерални европски биро. — Цирих, Банхофштрассе број 73.

Споразум — Између доле потписаних: Оријентконструкта, Америчког источног грађевинског синдиката, анонимног американског друштва, с једне стране и г. Петра А. Петровића с друге стране, утврђено је и решено следеће:

Обе стране потписнице изјављују овим споразумно да су све погодбе између њих по предмету провизије коју дугују г. Петру А. Петровићу, и његовим сардницима што се тиче потписаног уговора између Пожаревачке области и друштва »Оријентконструкт, Америчког источног грађевинског синдиката« од 2 марта 1929 године, закљученог пре овог споразума, поништено и неважеће.

Утврђено је да на име награде г. Петру А. Петровићу и његовим сардницима за услуге учињене друштву при уговору »Оријентконструкта, Америчког источног грађевинског синдиката« и Пожаревачке области од 2 марта 1929 године, ово друштво обавезује се да плати 30.000 американских долара, плативих на следећи начин: 1 фебруара 1930 године 2.000 долара, 15 априла 1930, 7.000 долара, 15 јула 1930 године, 10.000 долара, 15 јануара 1931 године, 11.000 долара. — Свега 30.000 долара. Састављено у два примерка у Цириху, 31 јануара 1931 године.

Прочитао и признаје Петровић А. Петар с. р.

Прочитао и признаје „Оријентконструкт, Амерички источни грађевински синдикат—Рајх с. р.“ (Министар саобраћаја: Па какве везе има Министарство саобраћаја с тим?!). Има везе у толико, што је г. Министар тврдио да ми дајемо странцима скоро за багателу да извршују наше радове. Међутим, видите да се то мора да плати од стране нашег народа и да ова провизија мора да уђе у рачун да је држава плати, што и г. Министар, као бивши предузимач, то добро зна.

Г. Министар тврдио је даље да су цене оне раније и садашње исте, као да су под честим приликама ови радови извођени! Уверавам вас да то није тачно. Ево вам овле цена за пругу Причитина—Глоговац—Пећ. Данашње цене наших предузимача су ове: Предмер и ценовник радова за грађење горње пруге: Копање из материјалних ровова, предузеће има 18 динара по метру, а наша је домаћа цена 8; Откопавање усека, предузеће има 23 динара, а наша је цена 12; откопавање усека у материјалу III в

IV категорије предузеће има 50, а наша је цена 26 динара; зидање ломљеним каменом у темељу, предузеће има 360, а наша је цена 160. Бетон набијен ван темеља, предузеће има 420, а наша је цена 230; бетон набијен ван темеља рзмером 1:2:4, предузеће има 480, а наша је цена 270; зидање ломљеним каменом ван темеља, предузеће има 420 а наша је домаћа цена 220 итд. итд.

Даље је г. Министар тврдио — што сам ја нарочито подвукао — да страна предузећа уносе капитал ради побољшања наше привреде и оптицаја новца у земљи и иностранству. Господин Министар саобраћаја није нам одговорно на питање, колико је новца унесено у нашу земљу закључењем оваквих уговора, а ја сам казао да је ту унето само 32 милиона франака. Министарство финансија у томе погледу погађа се са њима, да ли је та сума од 42 милиона или од 32 милиона. По мојим обавештењима, у земљи није унето више од 32 милиона франака. То је оно што сам ја тврдио да није унето више од 60—70 милиона динара.

За пругу Велес—Прилеп, јануарска ситуација за годину 1934 износила је 167 милиона динара. Ја вам нећу овде износити износ појединих ситуација за све остале пруге, него ћу вам изнети само за пругу Београд—Ресник, пругу Београд—Панчево и пругу Приштина—Пећ.

Јануарска ситуација за пругу Београд—Ресник износи 40,982.087.42 динара; за пругу Београд—Панчево 27,697.890,39 динара за пругу Приштина—Пећ 36,554.964,60 динара.

Господо укупна јануарска ситуација за ове пруге износи 105,234.942 динара. Међутим, „Батињол“ је закључно посао за 872,5 милиона динара.

Зидање моста Београд—Земун, без гвоздене конструкције, која долази на име репарација, износи 115,000.000 динара. Панчевачки ритови 254, 290.907 динара. Укупно 1,241.290.907 динара. Батињол је израдио послове до сада за 429,490.000 дин. и остаје да изради још за 812,000.000 дин., без оних додатака који ће неминувано морати да дођу. Овде није урачуната и пруга Бихаћ—Книн. Према томе, господо, оно што је овде најглавније, то је, да „Батињол“ неће више ништа унети, неће унети ни паре, јер за то нема потребе, јер му пристижу сви рокови, камате и интеркаларни интерес. Још нешто господо „Батињол“ оне бонове које од државе добија, уместо да уноси новац, — он те бонове ломбардује највећим делом у нашој земљи. Дакле, господо, „Батињол“ више не уноси ни 5 пара од суме, коју сам вам казао. Ето, господо, то су те силне милијарде и ти силни милиони, који закључењем ових уговора, тобоже треба да уђу у нашу земљу, и то све у славу и част наших јавних радова у земљи, као што је ова изградња нових железница.

Господин Министар је тврдио даље да је изграђивање пруга вршио по неком приоритету, али нам није објаснио, ко је утврдио програм и приоритет ових нових пруга.

Потпредседник Драгутин - Карло Ковачевић: Господине посланиче, ваше је време по Пословнику истекло. Изволите завршити говор.

Јован Мисирлић (наставља): Господо, рад у Финансијском одбору вршен је кинематографском брзином, па се и у пленуму хоће исто тако да ради, па и поводом овога случаја! Ја не разумем и не знам, господо, зашта ће та пресија на нас народне посланике! Да ли смо ми нешто згрешили? Ако то

стоји до Финансијског одбора, ја сам ту био један од најревноснијих чланова његових на седницама, како је то рекао и сам претседавајући г. Шећеров у пленуму Народне скупштине. Али се мени чини да вама не иде у рачун да говорите Јован Мисирлић, јер ме сматрате као опозиционара.

Господо, ја ћу оставити Вашој савести да ви сами одлучите и решите, хоћете ли тражити од Господина Министра саобраћаја анкету поводом ове ствари или нећете. Оћете ли дати могућност Краљевској влади да се тиме позабави. Не будете ли усвојили ову анкету, знајте гласаћу против буџета Министарства саобраћаја, а гласаћу против буџета Министарства саобраћаја, гласаћу и против овакве политике и рада Краљевске владе.

Потпредседник Драгутин - Карло Ковачевић: Господо народни посланици, господин Јован Мисирлић као да је хтео набацити на Народно представништво, да ми радимо незнам како!

Ја ћу вам навести § 42 Закона о пословном реду у Народној скупштини. Ту се каже: »У начелном претресу говори посланика који говоре у име групе, могу трајати најдуже сат и по, а говори осталих посланика најдуже један сат. У посебном претресу по главама (одељцима) говори посланика, који говори у име групе, могу трајати најдуже један сат, а говори осталих посланика најдуже пола сата«.

Господин Јован Мисирлић говорио је више од пола сата. (*Јован Мисирлић:* Молим за реч ради личног објашњења).

Потпредседник Драгутин - Карло Ковачевић: Има реч г. Јован Мисирлић ради личног објашњења.

Јован Мисирлић: Господо народни посланици, ја тврдим да сам се строго придржавао Пословника када сам говорно минут више од пола сата. Је ли погажен Пословник кад је г. Андра Станић говорио више од сата, а тако исто и г. Василије Трбић?

Потпредседник Драгутин - Карло Ковачевић: Господине посланиче, г. Станић говорио је дуже са пристанком Скупштине!

Јован Мисирлић (наставља): Да ли је претседавајући објавио да г. г. Андра Станић и Василије Трбић говоре у име скупштинске већине и у чије су име говорили Андра Станић и Василије Трбић? Хоћу да вам докажем, да сам ја дисциплинован члан овога Дома, а ви сте ти који се не покоравате Пословнику.

Потпредседник Драгутин - Карло Ковачевић: Г. Станић говорио је дуже са пристанком Скупштине. Има реч др. Ђуро Остојић. (Пљескање).

Др. Ђуро Остојић: Господо народни посланици! Овај други део дебате о грађевинској политици Министарства саобраћаја потиснуо је сасвим разговор о самом експозеу Господина Министра саобраћаја. Ради тога не могу ни ја да говорим много о експозеу, али ипак морам да подвучем две три прешне ствари и овом приликом. Грађњом новог тунела кроз Иван планину хтело се да се пружи Сарајево—Дубровник уклони зубчаница и тим убрза и појевтини саобраћај! У овом раду изостала је једино реконструкција комада пруге између Тарчина и Пазарића. Овде је још остала зубчаница и она претставља велику сметњу правилном и брзом одвијању саобраћаја на овој прузи. Ја молим Господина Министра, да се ова сметња уклони и да се што пре реконструише и овај комад, тим пре што се не тражи више од 12 мили-

она динара kredita за уклањање зубчанице. Меравници ме уверавају, да би се овом реконструкцијом уштедило годишње милион динара. Кад год су посланици из крајева бивше Босне и Херцеговине тражили инвестиције, одбијени су, да као патриоти, схвате тешкоће и сачекају боља времена. Тако је одложена и инсталација аутоматске телефонске централе у Сарајеву. Крајње је време да се и у Сарајеву постави аутоматска централа, макар и после Загребa, Љубљане и Новог Сада. Садашње телефонске направе су потпуно дотрајале и издале, јер се већ годинама чека аутоматска централа па се с тога није ни оправљала телефонска мрежа. Још на једну преку потребу крајева, који су колевка и расадник нашег племена, морам да укажем. То је везивање железницом Црне Горе са Престоницом. Молимо да се приступи изградњи пруге од Устипраче преко Херцеговине и Црне Горе на Бску Которску. Изградњом овог дела ове Јадранске пруге добио би Београд најкраћу везу с морем.

Сада, господо, да пређем на други део.

Уговори о грађењу жељезница, господо, сигурно, ја допуштам ту могућност, тешки су, јер капитал увек гледа да избије за себе најповољније услове, и да добије што већи профит. С тога нека ми је дозвољено, да са неколико теориских речи проговорим о овој теми, о капиталу.

Наука о рационализацији рада тежи, користећи најновије техничке изуме, да уклони и редукује на најмању меру све сметње, на које се при извршењу појединих врста радова скоро увек налази. Ова наука у вези са наглим напретком технике, тежи да до савршенства доведе и у животу примени познати принцип класичне механике. „Добити максимум корисног ефекта са минималним утрошком снаге“. Овако организован и у животу примењен капитал, заиста уклања и елиминира све штетне отпоре код појединих врста радова и код производње појединих фабричних артикала.

Када се пак велики финансијери и банкарни представници капитала, при извршењу појединих великих јавних радова ослање на техничка научна искуства, допуњујући иста са добром и рационалном организацијом рада, онда се ови радови, свршавају брзо, солидно и на време; доносећи честе и велике зараде овим представницима капитала. Капитал, дакле, овде користи успехе научних проналазака преко корисног ефекта рада, затим он користи добити, које му пружа рационално организован рад и најзад, што је овде за жаљење, он често пута користи и лаку могућност одређивања ниских радничких надница, чије снижење иде често тако далеко, да оне не стоје ни у каквој моралној сразмери у односу на вишак корисног ефекта, кога капитал добија применом машина и нових проналазака. Једна даља битна одлика капитала, то је његов интернационални карактер. Капитал махом не познаје ни нације и ако се често увек подвлачи нека његова тобожња националност. Овај појам националности капитала може још да се одржи само у ужем смислу, за врло ситан капитал. Интернационалност капитала огледа се преко његових многобројних и моћних организација, картела и трустова за нафту, гвожђе, цемент, текстил и друго.

Овако снажан и моћно организован капитал, доводи често пута у зависност велики број држа-

ва, које имају пред собом да решавају задатке корисне индустријске, културнопривредне и саобраћајне обнове земље. У том случају такве државе преко својих одговорних влада, траже и испитују погодности ангажовања капитала, првенствено за саобраћајно-привредну обнову, која по принципу претходи даљем индустријско-техничком и културно-привредном напретку једне земље. Према овоме, господо, је очигледно, да се и од стране представника једне земље морају оваквом једином капиталу чинити извесни обзир. Јасно је да сви обзир завсе од степена солидности финансијске, привредне и политичке моћи те земље у време закључења уговора, што је и господин Министар довољно истакао. У колико су поменути услови једне земље, при закључењу зајма, са једном страном финансијском групом тежи, у толико су природни услови за закључење зајма неповољнији. Али ови обзир, које једна влада чини према иностраном капиталу, исти су а по правилу и већи, кад су у питању и наши домаћи финансијери и предузимачи, јер поново истичемо, да је морал капитала у принципу исти и изражава се у сталној тежњи за зарадом.

Слабо развијени саобраћај је једна основна сметња за индустријско-технички и привредно-културни напредак једне земље. Да би се, дакле, развили у индустријском и привредном смислу, морамо имати један „општи плански разрађен програм“, који би претходно био стручно смишљен, продискутован не само од претставника техничке, финансијске и економске привредне струке, већ тако састављен он мора бити поднет на разматрање и одобрење Народном претставништву и другим надлежним државним институцијама.

Господо, моја критика иде, да се у том погледу створи један привредни план, један грађевински план и један саобраћајни план, који неће моћи да мењају произвољно поједини министри. Да би дакле уклонили све тешке и често пута и непредвиђене штете, као и све друге немиле последице, које долазе од произвољне и махом на парче проведене досадашње политике грађења жељезница, путева и других јавних објеката, ми морамо имати један свестрано проучен и склопљен општи саобраћајни програм.

Сви сарданици и творци плана — инжењери, економисти, финансијери и други привредни стручњаци треба високо да се издигну и ставе изнад локалних и личних интереса имајући у виду једине опште привредно-економско државне интересе. Овај општи саобраћајни план за развитак државе мора у интересу техничке координације и економије да обухвати не само грађење жељезнице, већ и грађење путева, пловних канала, пристаништа, регулације река итд. Несумњиве су користи од практичне примене једног оваквог општег плана, који је у крајњем резултату — чак да у себи садржи и извесне омашке — неупоредиво бољи од извршења појединачних пруга или других јавних радова, које имају често само локални карактер и које са осталим саобраћајним путевима не чине никакву органску везу. Примера зато имамо доста у Западно-европским земљама, затим нарочито у Русији и Италији. Овако састављен општи саобраћајни програм ни у коме случају не може бити измењен по интенцијама једног министра или једне владе, чије се време политичког управљања у прин-

ципу не мора да поклапа са стварним потребама за измену општег саобраћајног плана. Ја, господо народни посланици, видим у овој распарчаној грађевинској политици свих министарстава једно велико зло, које треба стварањем споменутог плана што пре отклонити. Користим ову прилику, кад већ говорим о овом општем саобраћајном плану, да укажем господи народним посланицима на низ тешких организационо-техничких последица, које су дошле баш због тога, што нисмо имали такав заједнички технички план свих министарстава, који извршују јавне радове. Познате су штете које су настале од девијације путева услед накнадног грађења пруга по истом појасу. Да напоменем само случај са штетама, које су настале услед честих и многобројних девијација извршених на путу Крагујевац—Краљево—Рашка—Митровица услед тога то је некако одмах после израде пута од стране Министарства грађевина дошла и израда пруге на томе делу од Министарства саобраћаја. Како су оба ова министарства независно једно од другог радили планове и трасирали, то је услед различитих техничких услова за грађење пруга и пута дошло до неминовне дискоординације, која се изражава у непотребном и штетном поскуљењу ових објеката. Јасно је да услед овога начина рада има много оваквих штетних примера у нашој грађевинској политици, посматраној и са опште и са посебне тачке гледишта.

Сада ћемо на то, да укажемо у главном колико могућности имамо за израду јавних радова.

У принципу имамо следеће могућности за израду јавних радова. Први начин израде је: начин путем принудног рада (пример даје Русија); 2) израда путем унутрашњег принудног зајма (Италија); 3) начин израде путем финансирања помоћу државних дугорочних зајмова; 4) начин израде ових радова путем средства из редовног буџета; 5) начин израде путем кредитирања са кратко — или средњерочним зајмовима.

Прва два начина израде јавних радова не одговарају, господо народни посланици, демократском уређењу и политичком васпитању нашег народа. Зато о њима нећемо даље ни говорити. Остају нам дакле као меродавна само друга два начина. Несумњиво је да су повољно закључени дугорочни зајмови најподеснији и најкориснији за извршење ових јавних радова у великом обиму. Али повољна могућност закључења једног оваквог дугорочног зајма зависи дакле у свему од привредно-финансијских и политичких прилика оне земље, која жели да тражи зајам. Како је у свеу доба закључења уговора, које је закључило Министарство саобраћаја, било привредно стање тешко, то се на овакав начин закључења зајма није могло ни помишљати.

Остао нам је, господо, дакле једини начин за продужењем јавних радова у већем обиму као што је овај, који се спроводи у Министарству саобраћаја. Изводимо радове само помоћу средстава било редовног буџета било путем ових краткорочних зајмова. У доба тешке финансијске кризе, која је у пуној мери ухватила и нашу земљу, ми дуго већ имамо неуравнотежен буџет и ради тога на овај начин кредитирања није се могло ни помишљати. Остао је дакле за ове садашње прилике само један начин финансирања преко појединих страних предузећа која су ставила своја финансиј-

ска средства за извођење уговорених пруга.

Извесно поскуљење ових радова може да дође и од примене модерних техничких инсталација и инвентара, које су сада ова страна предузећа и по деликатној природи ових објеката које извршује, дужна да учине (случајеви специјалне израде кесона за пнеуматично фундање под водом ради израде стубова код панчевачког моста). Применом модерних техничких инсталација код ових нових грађења условљена је и већа солидност ових пруга, него што је солидност раније израђених пруга.

Остаје нам још да размотримо последњи начин, а то је могућност извођења државних радова у режији. Ови радови могу бити, ако се ова служба организује по једном програму, чак и јефтинији и неоспорно праведнији у погледу одмеравања висине радничке наднице, него што је то случај код појединих предузећа. Али за овакве радове треба поштрети одговорност наше администрације и одговорних извршиоца тих послова до те мере — коју треба унети у закон о сузбијању злоупотреба у званичној дужности — да се не би десило да онај сиромашни народ, који буде радио на тим пословима, буде експлоатисан.

Господо народни посланици, ми смо сви и овага пута доказали да смо одлучни противници свих злоупотреба и огласили смо и себе и ову Скупштину за гонитеље, строге гонитеље сваке корупције. (Узвици: Тако је!). На томе путу, господо, не треба се задржавати и ми се нећемо задржавати ни једнога часа. (Одобравање код већине). Али, господо, мора се знати и то, да онај који хоће да гони корупцију, који хоће да изнајде лопове и приводи их заслуженој законској казни, не сме то да оглашава на све стране. Не треба у свакоме послу да гледа корупцију и лопове, јер се тим начином ствара најповољнија атмосфера да се баш прави лопови прикрију. (Одобравање).

После говора г. Андре Станића, господо, и наш народ и страна јавног били су под утиском да се овде ради о злоупотребама а не о тежини уговора, да се овде ради у овој тешкој економској и социјалној кризи о упропаштењу народне имовине. Када се, господо, о оваквим стварима говори, треба добро оценити какве ће реперкусије изазвати изношење њихово. Ја верујем да ни сам г. Андра Станић није хтео да каже, да је овде неко украо стотине милиона. Али шта ћете, кад је ефекат тога његовог говора у народу био тај, да се је овде радило о сатирању и упропаштењу народне имовине.

Ја, господо, о овој ствари немам потребе да говорим опширније, јер је г. Претседник Краљевске владе јасно и тачно истакао све што је било потребно. (Узвици: Тако је!). Ја сам уваженога г. Андру Станића поштовао и ценно, јер сам о њему чуо да је поштен човек а поштене политичаре ми сви ценимо. Тим више сам био изненађен извесним стварима које је г. Андра Станић криво претставио и о њима друкчије говорио. Г. Станић је говорио како г. Министар Радивојевић прикрива ове уговоре које је направио са страним капиталистима. Он је чак казао како ти уговори претстављају некакву државну тајну и да до њих нико не може да дође! А ја знам да је г. Андри Станићу преко г. Илије Михајловића поручено да му г. Министар саобраћаја ставља на расположење те уговоре кад год хоће! То г. Станић није требао да прећути, него је тре-

бао од тога лојално употребу да учини, а не овако да ствар претставља. (Одобравање).

Господо, не треба да будемо безобзирни критичари свега што је код нас; треба да будемо праведни критичари, треба да будемо објективни критичари и строги критичари и на све будно да гледамо, али све и једино у циљу да те рђаве ствари поправимо да иду бољим путем.

Господо, осећај нашега света, нарочито нашега малога човека је тај, да је он испуњен поносом када чује и зна да је наш саобраћај уредан и тачан и да правилно функционишу наше жељезнице. Сетимо се, господо, како је пре неколико година било, а како је данас кад наш ситан човек чита о оним силним жељезничким несрећама у много јачим земљама но што је наша. Он се са поносом осврће и с поносом указује на наш саобраћај, који се одржава без икакве несреће и без икакве опасности по животе грађана и њихову имовину. (Одобравање.). И само је то довољно да изјавим да сам спреман да гласам за овај буџет Министарства саобраћаја. (Одобравање.). За нас је важна ствар, господо народни посланици, у целом овом сукобу, у којим се мучимо неколико дана, да можемо мирне савести констатовати да у уговорима Министарства саобраћаја за грађење пруга нема афера, нема корупције, нема никаквих злоупотреба, за које су овде чињене оптужбе. (Пљескање и одобравање).

Претседник др. Коста Кумануди: Реч има г. Министар саобраћаја.

Министар саобраћаја Лазар Радивојевић: Господо народни посланици, време је одмакло, а материјал који је изношен поводом буџетске дискусије и критике Министарства саобраћаја такве је природе, да ја не знам, господо народни посланици, са кога краја да почнем па да одговорим на сва она питања, која су током ове дискусије покренута. Есенцијално у целој овој дискусији, о којој се највише говорило, то је грађевинска политика Министарства саобраћаја, то су уговори који су закључени у погледу изграђивања нових жељезничких пруга. У тој критици ишло се намерно тако далеко, да се нису хтели да рашчладе и да аналишу ствари и да се изнесу стварне чињенице, да се третирају финансијски услови са гледишта општих кредитних прилика, које владају уопште. (Узвици: Тако јел!). Како је вршена оцена грађевинских радова? Треба да се третира вредност капитала с једне стране, а с друге стране да се третира вредност радова. Не може се ово заједнички узети и да се погрешна теза постави. Ако будемо анализирали овако ствари и на овај начин, ми ћемо доћи до једног дефинитивног закључка. Ако смо ми желели, и ако смо сматрали да су ове пруге потребне, онда ми у овом моменту нисмо имали повољније услове ни финансијске могућности за извођење ових пруга. (Одобравање). И сваки јавни човек, који се налазио на одговорном месту, он би учинио то исто у одређеном моменту што сам и ја учинио. (Одобравање).

Ја сам сматрао да сам урадио добру ствар, да сам поступио онако како је могло само да се поступи, а што се тиче услова и цена за извршење тих радова, те цене су калкулисане у висини коју је администрација нашла као најповољнију, а уколико су се економске прилике побољшале, то може бити предмет специјалне оцене и испитивања. Да ли ту може, господо, онда да буде какве злоупотребе

кад су сви уговори закључени по свим законским прописима отворено и јавно како се то ради уопште приликом закључења таквих уговора и како се то и овом приликом урадило.

У критици, господо, свих тих ствари отишло се толико далеко да се покушало од стране појединих предговорника да претстави као да Министарство саобраћаја никакве друге финансије нема, него само ствара и чини злоупотребе, и да приликом набавака материјала изиграва закон на штету државе и на штету народних интереса. Почело се, господо, чак да негира и оно што цео свет види и осећа, што је заслуга не само моја него и многих који су на томе послу сарађивали, а то је да је квалитет нашег саобраћаја на таквој висини да се може да упореди са многим државама у Европи. (Бурно одобравање). Ето, господо, како је праведна данашња критика за све оне напоре, које сам ја као ресорни министар учинио са својим сарадницима да жељезнички саобраћај дође до ове висине и ове повољне ситуације. (Гласови: Тако јел!)

Толико је разноврсних ствари овде изнесено, толико је ствари овде тенденциозно представљено да би мени, господо, требало три пута више времена да оповргнем ове нападе пред парламентарном јавношћу и целом земљом. Ја се осећам увређеним у своме поносу и као министар саобраћаја и као јавни радник кад се од стране многих предговорника непроверене ствари износе и на овај се начин критиковала саобраћајна политика коју сам ја водио. (Аплауз).

Господо посланици, ми фактички живимо у врло тешким психолошким приликама. Данас је тешко радити једном министру једног материјалног министарства као што је Министарство саобраћаја, чији буџет износи око 2 милијарде и неколико стотина милиона динара, са буџетом администрације и предузећа. А треба с једне стране да одговара за квалитет јавне службе, а с друге стране треба да обезбеди рентабилитет и комерцијалну страну наших саобраћајних предузећа. И ја могу казати отворено; господо народни посланици, да је наш саобраћај потпуно срећен и да су наше жељезнице у погледу материјалном на достојној висини једног важног привредног предузећа у коме је велики национални капитал уложен, оне стоје на потребној висини и у томе погледу у упоређењу са многим жељезницама на западу, могу да се уврсте међу најбоље жељезнице у свету. (Пљескање).

Господо народни посланици, морал нашега особља је добар. Наша администрација је такође релативно добра. Али немојте примати непроверене ствари, које вам се са нарочитом намером сервирају са разних страна и које само убијају онај елан који је створен у овим институцијама. (Пљескање).

Престављајући и дискутујући овако ствар у Парламенту, како се оне сад уопште претстављају и како онда наша администрација изгледа и какви смо сви ми који стојимо на челу те администрације, ја вас питам; како то може уопште изгледати, кад се од стране извесних предговорника не нађе много похвала да се каже о Министарству саобраћаја, о саобраћајним институцијама (Чује се: Било је и добрих речи). Господо, опозиција је ту да буде и делује као опозимција и да критикује владину величину, али опозиција мора имати извесне одговорности и дужности у своме држању и мора да има са-

вести, па кад критикује да призна оно што је добро а да осуди рђаво и да на тај начин буде једна корисна акција нашем јавном животу. (Чује се: Тако је! Пљескање).

Један од господe предговорника покушао је хронолошким редом да масу непроверених ствари наброји. Ја, господе, не могу да идем тим истим редом, јер ми имамо мало времена на располагању, а можда би злоупотребио и вашу пажњу и стрпљење. Али, ја вам изјављујем, господе, отворено и јавно да вам за све ове ствари које су овде наведене, стојим на располагању да дам Парламенту пуно обавештење о тим стварима, како би могао да се донесе и о томе један дефинитиван и праведан суд. (Чује се: Тако је. — Један глас: Анкету дајте). Ја се нисам бојао и не бојим се свога рада и осећам да сам радио добро и да сам радио у интересу земље. Стварно побољшање у нашем саобраћају постоји и да су то били свакако резултати позитивни и да сам ја радио са уверењем, у колико су ми моји запори дозвољавали, на добро земље и на корист нашега саобраћаја (Бурно пљескање у већини).

Не хотећи да злоупотребљавам даљу вашу пажњу с обзиром на примедбе, да ћемо имати прилике и о томе накнадно да говоримо молим вас да овај буџет овако предложен примите и усвојите онако, како је предложен. (Одобравање и пљескање).

Претседник др. Коста Кумануди: Господо, завршен је у појединостима претрес буџета XI одељења — Министарство саобраћаја. Прелазимо на гласање. Гласаће се по партијама седењем и устајањем. Молим г. известиоца да изволи читати партију по партију овога одељења.

Известилац др. Анте Кунтарић прочита партију 613.

Претседник др. Коста Кумануди: Прима ли Народна скупштина прочитану партију 613? (Прима. — Не прима). Господо која примају прочитану партију, седеће, а која не примају, устаће. (Већина седи). Већина је седела, објављујем да је прочитана партија 613 примљена.

— За овим је Народна скупштина, гласајући седењем и устајањем, примила у појединостима већином гласова од партије 614 до партије 652 закључног буџета расхода Министарства саобраћаја.

Претседник др. Коста Кумануди: Молим г. секретара да чита даље.

Секретар Милан Мрављез (чита): б) Саобраћајна привредна предузећа. Партија 1.

Претседник др. Коста Кумануди: Прима ли Скупштина прочитану партију 1? (Прима. — Не прима). Господо која примају, седеће, а која су противу устаће. (Већина седи). Већина је седела, објављујем да је партија 1 примљена.

— За овим је Народна скупштина, гласајући седењем и устајањем о свакој појединој партији, примила и све партије буџета саобраћајних привредних предузећа: а) Управа државних железница, б) Управа државних железничких радионица за израду и оправку возних средстава, в) Управа завода за експлоатацију шума и импрегнасање прагова и Дирекција речне пловидбе. (Пљескање).

Претседник др. Коста Кумануди Овим је примљен цео буџет Министарства саобраћаја већином гласова.

Прелазимо на претрес буџета Министарства пољопривреде. Има реч заступник Министра пољопривреде Министар грађевина г. др. Стјепан Сркулј.

Заступник Министра пољопривреде и Министар грађевина др. Стјепан Сркулј: (Пљескање). Господо посланици, мото Министарства пољопривреде су ове ријечи Нјеговог Величанства, нашег Узвишеног Владара: »Рађити у правцу културнога и привреднога подизања нашега села, уз строго чување његовог националног карактера, значи одговорити дужностима садашњости и потребима нашега здравог и успешнога развјања у будућности!»

Ове ријечи нашега Узвишенога Владара, задануте толиком љубављу према нашем селу и селјаци, толиком оћинском бригом за главног носиоца активних енергија нашега народа, — садржавају у најконцизнијој форми заправо сав идејни циљ рада Министарства пољопривреде. Отакто то Министарство постоји, његово настајање и његов рад ишао је у главном за тим, да побољша положај нашега селјака, ту срћку нашега националнога и државнога живота. Нажалост, поред све добре волје прошао је један читав децениј, а да се за унапређивање села није готово ништа учинило. Ма да су све некадашње политичке партије у својим програмима постављале на прво место увјек питање унапређивања пољопривреде, — за читавих првих година нашега уједињења doneшена су тек два закона изричито аграрнога значаја, а то је закон о претходним одредбама за провађање аграрне реформе и с њиме у вежи неки посебни закони из г. 1919, па Закон о уређивању ветеринарства од г. 1928. Не споминјем овде Закон о пољопривредном кредиту од г. 1928 ради тога, јер он заправо није ни проведен и остао је потпуно јаво. — Та стернаост у пољопривредном законодавству је можда једна од најкарактеристицијих црта тadanјег партијског режима, који је код избора увјек толико говорио о интересу за село и селјака; а на дјелу, у Скупштини, у легислативном раду није умјо ништа позитивнога да створи.

Istom јестојануарски режим 1929 donio је низ закона, којима је била сврха да дижу пољопривреду, да помажу земљорадника. Ponajpriје је законом од г. 1928 podignuta Privilegovana аграрна банка, за коју су sledујући узвишени примјер свог лиубљеног владара, сви слојеви народа doprinјели priloge и stvorili за наше prilike zamјernu акционарску главницу од 700.000.000 dinara. Ova је банка до сада dala преко једне милијарде кредита земљорадницима понајвише у оним крајевима наше domovine, у којима је zelenaštvo до tada ispiјало krv нашој браћи и dovodilo ih у једну економску podredenost која је била gora од kmetstva и nekadanјег meronstva. Naжалост poшто су дужници Privilegovane аграрне банке danas редом у nemogućности, да редовно otplaћују obrоке svoga dugovanja, ne raspolаже banka с dovolјno sredstva, из којих би mogla у punој mјери davati nove kredite, pak се је за то nјезin dosadaшnji blagotvorni рад usporio.

Drugi закон јестојануарског режима је Закон о унапређењу пољопривреде од 6 septembra 1928 god. Ovaj закон је ударио temelje svemu radu око podizања пољопривреде и пољопривредника. On понајpriје organizује ustanove, којима се повierava рад око унапређивања пољопривреде административним и едукаторним путем, dаље opredelује načine, како се imadu pojedine kategorije пољопривредне proizvodnje (t.ј. житарце, krmно bilје, industriјско bilје, baštovanstvo, vinogradarstvo, voćarstvo, livadarstvo и pašnjaci у ravni и на planinama) svaka за себе унапређивати и како у sklad довести са општим

interesima sviju grana proizvodnje, naročito sa stočarstvom (koje se uređuje posebnim zakonom). Konačno zakon opredjeljuje kako se imaju namaknuti sretstva za provadanje njegovih ciljeva; na temelju toga su stvorene opštinske, banovinske i državne poljoprivredne zaklade, te ostvaruju zastupstva interesa poljoprivrede kao opština, srezova i banovina. Ovaj se zakon pokazao vrlo koristan: sav rad Ministarstva i svih administrativnih vlasti dobio je niime opredeljen pravac. Nažalost, njegovo provadanje nije još uređeno, jer sve do danas nije izašao u zakonu predvideni pravilnik za njegovo provadanje, nisu izradene osnove za pojedina naša proizvodna područja, po kojima bi se u svakome tom području koncentrisala najveća pažnja na one grane proizvodnje, koje obećavaju optimalan uspjeh. Zapuštaju se tečajevi za upućivanje naroda u racionalnom gazdovanju, koje su tisuće poljoprivrednika polazili, napuštaju se ekskurzije seljaka iz jednog kraja u drugi, koje su toliko doprinele za probudivanje želje za napretkom, ali su uza to jačale i jedinstvenost narodne svijesti. U tim smjerovima Kraljevska će vlada pokrenuti sve potrebita da se s toliko uspjeha nastavi radom koji je započeo.

Uz već spomenuti posebni zakon o unapređenju stočarstva donesena je i novela k zakonu o veterinarstvu, koji će trebati još dalje nadopuniti zabranjivanjem seljenja cigana. Cigani su danas postali glavni raznosači sviju marvenih bolesti. Oni se opiru svim odredbama veterinarske policije, izmiču svakoj vlasti i ispod ruku izigravaju sve preventivne mjere za očuvanje stoke od zaraze i pogibije.

Nadalje su ostvareni neki manji, ali važni zakoni o suzbijanju štetočina na bilju, proti patvaranja vina, o sanaciji sela, o namirnicama za život; u vezi sa Ministarstvom trgovine su izašli zakoni o standardizaciji poljoprivrednih proizvoda raznih vrsti, koje su opredeljene za izvoz. Ovi su zakoni dali mogućnost, da se je na primer suzbila pogibeli koja je pretila našoj šljivi u čitavoj zemlji od »štitaste vaši« i kulturi krompira od raka. Zakon o standardizaciji je znatno olakšao konkurenciju sa jednakim proizvodima u inozemstvu. To se naročito opazilo pri izvozu pšenice i šljive, pak će trebati ovim putem dalje nastaviti glede drugih proizvoda, naročito jaja, grožđa i zeleni (povrća).

Veliki problem agrarne reforme našao je u čitavom nizu zakona svoje konačno riješenje. Nažalost, veliki zadatak ove reforme da stvori na dotadnjim velikim posjedima primjeran broj zdravih naprednih seljačkih domova, koji bi kao srednji seljački posjed u našem narodnom organizmu bio kičma njegova, izvor za generaciju svih drugih društvenih slojeva, nije uspeo. Taj veliki cilj je demagogijom toliko iznakažen da ga nije bilo moguće više uspostaviti u tako zvanim sjevernim krajevima naše otadžbine. Tu vlada nije mogla drugo nego da sankcioniše stvoreno stanje prepuštajući historijsku odgovornost za počinjeno djelo onima, koji su skrivili, da je ovde ostvaren u mjesto zdravog i naprednog seljačkog posjeda seljački proletarijat. U drugim krajevima, u Bosni i Hercegovini, u Dalmaciji, de se je konačnom likvidacijom dosadanjih agrarnih prilika promeniło samo pravo vlasništva između dotadašnjih vlasnika i dosadanjih uživaoca, a realni posedovni odnošaji nisu izmjenjeni, već su samo dobili drugi pravni osnov, tu je agrarna reforma djelovala vrlo povoljno i oslobodila kmetove od sto-

godišnjeg ropstva. Neću prešutjeti da se je u provadanju agrarne reforme do u najzadnje vrijeme događalo, da su se pojedini organi ogriješili o svoju dužnost nepristrasnoga rada. Kraljevska je vlada u svakome slučaju koji je mogao biti bilo kojim putem pretkazan, postupala najstrožije i krivce privela kazni, pak će ona to sa najvećom energijom učiniti i u najnovijem slučaju pri provadanju agrarne reforme u Bosni i Hercegovini.

Najljepše uspjehe postigla je likvidacija agrarne reforme u Južnoj Srbiji, gde je niezin idealni cilj: ostvarenje snažnih srednjih seljačkih domova, na najboljem putu da bude ostvaren. Za požaliti je da, zakon nije predvideo, kako bi se tolikim žrtvama celine stvoreni pojedinačni seljački domovi sačuvali trajno u današnjem njihovom opsegu, da trajno vrše onu veliku zadaću regeneracije sviju klasa našega društva, kojoj imade da služi. Kraljevska vlada vodi o ovoj potrebi računa pak će posebnim zakonom nastoiati, da bar u ovome djelu provadanja agrarne reforme stvori odnošaje trajne vrijednosti za budućnost našega naroda. Dalji neki zakoni, donešeni po Ministarstvu poljoprivrede imali su značaj pokusnih odredaba, koje su se trebale nakon stečenoga iskustva u praktičnoj primeni njihovoj definitivno izgraditi. Tako zakon o prometu sa životom i o razduživanju seljaka. Prvi zakon ukazao je se ubrzo, da ne odgovara po zadnjim njegovim konzekvencijama nikako našim prilikama i on je već velikim djelom stavljan van snage. Biće zadaća Ministarstva poljoprivrede i Ministarstva trgovine, da se u tome pogledu nadu drugi putevi, koji će ciljeve prvotvornoga zakona, polučiti uz manji zahvat u privatne interese i u većoj mjeri osigurati dobit poljoprivrednicima. Drugi zakon takođe je izazvao znatan poremećaj baš u onim krugovima, koji su po njemu trebali biti zaštićeni. Tu se mora na temelju dosadašnjega iskustva i saslušavanjem svih interesovanih organizacija proizvođača, posrednika i banaka, izraditi posve nov zakon po uređenju kreditnih odnošaja seljaka.

Kraljevska će vlada uskoro moći da iznese pred legislativu zakonsku osnovu o zadrugarstvu, o toj instituciji, koja toliko odgovara našem slovenskom osjećaju, a kojoj imademo u našim kućnim zadrugama praiskanskog preteču. Naravski, da se zadrugarstvo ne smije zlorabiti kao piedestal za političke ambicije pojedinaca. Ove pogrešne ambicije u mnogome su krive, da su neke zadrugarske ustanove došle u prekaran položaj i dovele zadrugare u teške materijalne neprilike, a zadrugarsku misao kompromitovale u velikoj mjeri pred čitavom javnošću. Kraljevska je vlada, držeći visoko ciljeve zadrugarstva i njihovu plemenitu sadržinu, u svakome slučaju pritekla u pomoć te sa velikim novčanim žrtvama sanirala te ustanove i očuvala zadrugare od veće štete. Ona će to činiti i u buduću i pomagati sanaciju sviju šteta, koje bi se pojavile u izgradivanju zadrugarstva. Ali ona mora da upozori, da sredstva države nisu neograničena i da ona ne može preko tih sredstava da pokriva pogriješke, kojima su često krivi pojedinci, koji susretljivost vlade kušaju izrabljivati. Uz ovaj zakonski rad Kraljevska je vlada morala u resoru poljoprivrede da budno prati razvoj privrednih prilika u Evropi i u ostalom svijetu, u koliko one uplivišu na našu vlastitu proizvodnju i na izmenu dobara sa ostalim svijetom. Ozbiljnost razvitka ovih prilika možda će najbolje

prikazati činjenice, da smo izvozili poljoprivrednih produkata razne vrste: godine 1930, 1,086.000 tona u vrednosti od din. 3.362,900.000, godine 1932, 568.000 tona u vrednosti od dinara 475,200.000. Prema tome je naš izvoz spao u tome razdoblju od samo dvije godine po težini za 51%, a po vrijednosti za 44%. Ako uzmemo u obzir, da u tome vremenu naše žetve nisu podbacile, da smo dapače imali jednu rekordnu berbu kukuruza, da i naše stočarstvo brojem više ne nazaduje nego se opet počima dizati, tada nas ovo stanje mora vrlo ozbiljno da zabrine, jer očita mogućnost za plasiranje naših suvišaka poljoprivrede na zapadu Evrope sve više nestaje. Ovo je stanje nastalo time, što su zapadne države uspjele da agrarnim protekcionizmom podignu u tolikoj mjeri vlastitu produkciju pšenice, mesnatih svinja, jaja, živine, povrća i drugo da uopšte ne moraju više tu robu izvoziti iz naše države, a ono malo što još od naših proizvoda primaju n. pr. u govedima, vinu, ljekarskim produktima uspješno nastoje, da sve manje od nas primaju. Ova fakta čine da je osiguranje naše prodaje u inozemstvu putem trgovačkih ugovora svaki dan teže iako da je princip, što ga je naša država kao prva istaknula princip bilateralnih ugovora u čitavome svijetu sada usvojen kao i naš princip individualnog primjenjivanja klauzule najvećeg povlašćenja. Primenjivajući ove principe, mi smo uspjeli, da sa Austrijom i Italijom osiguramo još kontigente za izvoz stoke, pšenice, kukuruza i drugih naših proizvoda, ali nas ti kontigenti ne mogu potpuno zadovoljiti. Sa bratskom nam Čehoslovačkom nastojimo da političkoj vezi male Antante dademo što čvršću ekonomsku podlogu. Izvoz naših poljoprivrednih proizvoda u Njemačku gotovo sasvim je prestao osim u šljivama, jajima i ribama. Spomenute četiri države primale su do sada oko 60% svega našega izvoza a od poljoprivrednih proizvoda ne malo čitavih 100%, prema tome je njihova sposobnost primanja naših proizvoda odlučna za sav naš agrarni eksport, a po tome i za stanje naše privrede uopšte. Treba naime da uočimo ove činjenice.

Čim u našoj državi nastane suvišak na pr. pšenice, cijene njezine toliko padaju, da se ruše daleko ispod proizvodnih troškova njezinih a njihov proizvođač, seljak ne dobiva ne samo nikakve kamate na uloženu glavnicu, već ne dobiva ni primjernu nadnicu za svoj rad. On mora da živi trošeći samu glavnicu svoga gazdinstva, zadužujući se i gubeći podlogu svoje egzistencije, prurušeći se u proletere. Nestanu li — izvozom suvišci pšenice, njezina cijena se diže do visine proizvodnih troškova plus zaštitne carine na uvoz pšenice, dakle do visine uz koju seljak nalazi primjernu naplatu za svoj rad i utrošak kapitala u svome gazdinstvu koji mu omogućuje da plati porezu, da bude konsument industrijskih produkata iz opsega njegovog životnog standarda i da napredno gazduje. Prema tome je glavna zadaća brige vlade oko podizanja sela u tome, da osjigura mogućnost kako bi se maknuli suvišci poljoprivrede i da se po tome stabiliziraju cijene njezinih proizvoda prema njihovim proizvodnim troškovima. U tome je cilju bilo stvoren žitni režim, a istome cilju služi i centrala za izvoz stoke. Nu neuspjeh prve ustanove, i prigravnost druge dolazi otuda, što je problem krivo bio postavljen: ne smijemo ići za etatizacijom izvoza, već treba da planskom organizacijom slobodnih ekonomskih snaga pretežno putem

zadrugarstva, ostvarimo mogućnosti za osjegurani odliv sviju suvišaka naše poljoprivredne proizvodnje.

Uz ovakovu unutarnju organizaciju moramo da se prema vani takode osjeguramo, kako ćemo sa našim suvišcima? Tu nailazimo na poteškoće, koje sam već prije spomenuo i koje izgledaju upravo nepremostive.

Kraljevska vlada međutim proučava sve mogućnosti i sve puteve, koji bi mogli da prama ukazanoj potrebi preorijentiraju naš izvoz sa današnjih njegovih uobičajenih relacija prama zapadu? U posve protivnom smjeru prama istoku. Tu dolaze u obzir ne samo sirovine, nego u još većoj mjeri preradevine njihove, kao što su brašno, sir, maslac, špirt, šećer itd. Mi po geografskom položaju našem imademo neprocenjivu prednost, da imademo najmanje transportnih troškova do Levante i Sjeverno Afričke obale od sviju evropskih i prekomorskih država, koje ovde sa uspehom plasiraju svoje produkte. Treba samo da promijenimo naš dosadašnji stav prama spomenutim poljoprivrednim industrijama pak da ih stavimo u službu same poljoprivrede, određujući po promišljenom i uravnoteženom planu opsegu cijene njihovih proizvoda, kako bi se poljoprivreda time što više koristila kako bi koliko moguće putem prerade u našoj vlastitoj domaji nestali suvišci proizvodnje, koji tište njihovu cijenu, i kako bi izvozom dobili veće količine deviza no što ih sada dobivamo po izvozu sirovina u mjesto finalnih fabrikata. Otpatci ovih poljoprivrednih industrija omogućiće nam da poboljšamo kvalitet stoke, koju izvozimo da ćemo lakše podnositi nove carine u Italiji i preći sa izvoza kvantiteta na izvoz kvalitativan. Ovo prelaženje sa jedne na drugu vrst izvoza vrijedi ne samo za stoku. Ono je odlučno potrebno i za dalje osiguranje izvoza pšenice, šljiva, jaja, maslaca, sira itd. Za sve te naše proizvode moramo nastojati, da ih kvalitetno poboljšamo, da selekcijom semenja, etuiranjem šljiva, standardiziranjem jaja i maslaca itd. proizvode naše poljoprivrede oplemenimo i učinimo sposobnim, da odole konkurenciji na svjetskom tržištu, u koju se moramo upustiti. Ovo nastojanje će naići na vrlo velike poteškoće, tražiće žrtava i pregaranja, ali treba da se i sjetimo s kakvim je žrtvama tadanja mala Srbija znala da paralizira napad velike Austro-ugarske monarhije godine 1906 na njezinu ekonomsku stalnost, na njezinu političku neovisnost, kada je prekidom trgovačkog ugovora onemogućila sav izvoz goveda, svinja, pšenice, kukuruza i jaja, živine itd. iz Srbije u monarhiju. Mala, svoje snage nesvjesna, Srbija u tome času tražila je i našla je puteve za sve te svoje proizvode, ona je mogla pokazati silnome susjedu, da se neda ni ekonomski ni politički podjarmiti i održala je pobjedu. (Pljeskanje i odobravanje). U pobjedu moramo i mi danas da vjerujemo, kada smo se ujedinili, u tako veliku i svim obiljem prirodnoga bogatstva blagoslovenu Jugoslaviju (Pljeskanje) i zato predlažem budžet ministarstva poljoprivrede ovome zakonodavnom tijelu sa punim pouzdanjem u našu privrednu budućnost. Budžet, koji se nalazi na stolu visoke kuće po svome opsegu, ne stoji u razmeru prama veličini problema, koje ovaj resor imade da rješava.

Ukupni kredit, koji ministarstvo poljoprivrede prama osnovi budžeta za nastajuću budžetsku godinu može da raspolaze, iznosi za državnu administra-

ciju dinara 63,835.396 za državne privredne ustanove dinara 37,959.313 — ukupno dinara 101,794.709, što čini od ukupnih državnih administrativnih troškova 0,9%; od ukupnih državnih privrednih preduzeća 1,2%. Prošle godine iznosile su odgovarajuće sume za državnu administraciju dinara 61,886.584, privredne ustanove dinara 55,343.195 ukupno dinara 120,929.779, a u postotcima od ukupnih državnih i administrativnih troškova 0,8%, a od ukupnih državnih privrednih poduzeća 1,6%. Ukupna suma, kojom Ministarstvo poljoprivrede može da raspolaže u godini 1934/35 je prema tome manja za dinara 19,135.700, no što je bila u tekućoj budžetskoj godini. Koliko god moram žaliti što su se u ovome resoru, koji treba da otvara izvore cijeloj našoj privredi, morale provesti tolike uštede, moram spomenuti, da za unapređenje poljoprivrede stoje na raspoložbi još i druga sretstva osim državnih prihoda. To su dotacije banovinskih budžeta, koje su dosta znatne; one su iznosile za g. 1932/33 još dinara 99,580.764 t.j. 11,0% svih izdataka banovinskih uprava. Za novu budžetsku godinu banovinski budžeti još nisu odobreni, pa s toga ne mogu izneti brojčano, koliko će banovine moći da udopunjavaju državna sretstva za promicanje poljoprivrede, no uvjeren sam, da će ona i ovaj prestići ili bar blizu doći državnome kreditu, za tu svrhu, tako da možemo sa nekim umirenjem uzeti, da se dosadašnji rad i naponi koliko Kraljevske vlade toliko i banovinskih uprava neće suzbiti i da će do sada polučeni uspjesi biti sačuvani nastavljeni.

Držim, da pojedine stavke, pozicije i partije predloženoga budžeta ne trebaju naročitog komentara, jer je njihova namena po tekstu posve jasna. Primećujem, jedino, da težište konstruktivnoga rada Ministarstva poljoprivrede treba tražiti u budžetu državne poljoprivredne zaklade, koji je posebice iskazan u predloženom predlogu budžeta. Glavne prihode ove zaklade prema današnjem stanju čini čist prihod Državne klasne lutrije prema § 44 Zakona o unapređivanju poljoprivrede. Ovaj prihod nažalost podbacuje iz godine u godinu, te danas iznosi tek 16,290.973 din. Držim, da bi se i u današnje vreme mogao polučiti čist prihod daleko veći, ako bi se sistem naše Klasne lutrije promijenio po primjeru, kako su organizovane takove ustanove u drugim državama. Time u vezi Kraljevskoj su vladi bili podneseni razni predlozi u tome pravcu, ali do sada nije stvorena nikakova definitivna odluka, pak će se to pitanje i dalje proučavati, da se uzmognu ovome visokome Domu dati na pretres potrebite izmjene.

Veći prihodi bili bi naročito potrebni za što brže širenje selekcioniranoga sjemena pšenice sa velikim sadržajem hranljivih sastojaka sposobne za eksport, na mesto pšenice koja slabije rodi i kvalitetno ne odgovara. Nadalje bi bilo poželjno proširiti rad pokusnih stanica, ne bi li ove mogle sa gotovini, lege artis, utvrđenim rezultatima poslužiti našim poljoprivrednicima pri rešavanju teškoga pitanja: kako bi svoju proizvodnju mogli prilagoditi novim potrebama, koje bi biline trebali da gaje mesto dosadašnjih, koje pasmine stoke da timare i kako da čine da im gazdinstvo opet donese takav čist prihod. Treba naročito pomagati poljoprivredne fakultete više nego ostale, jer kandidata za činovnike ima dosta. (Burno odobravanje i pljeskanje). Pitanje komasacije, koja je donijela tako sjajne re-

zultate u Srijemu, aktuelno je u čitavoj državi, pak bi trebalo novčano i administrativno podupirati. Na žalost se pitanje komasacije mora usporiti, jer narod nema novaca za potrebite radove.

Melioracije, koje uz kuluk i stručno vodstvo sa strane upravnih vlasti traže često upravo neznatna sredstva, a mogu da donese ogromne koristi, trebalo bi takođe podupirati u što većem broju. Često jedna mala korektura jednoga potoka, preloženjem jednoga mlina, proširenje jednoga mosta i sl. može da očuva od poplava stotine jutara plodne zemlje. Kada bi sredstva državne poljoprivredne zaklade mogla biti uvećana, mogle bi se ovakove melioracije srazmjerno umnožiti i nebrojene stotine hektara privesti racionalnoj kulturi.

Najveću potporu zaslužile bi zadruge proizvođača svake vrsti agrarnih produkata, jer će se samo putem zajedničkih pivnica, zajedničkih žitnih skladišta, sušiona voća i etuvaža, mljekarna, uljara, ribarnica, pecara žeste, stočarskih zadruga za izvoz stoke i mesa i t. d. moći standardizirati produkti pojedinih gazdinstava u velikim količinama jednoličnoga kvaliteta prilagodenoga traženju inozemstva, samo u tom slučaju možemo sa nekom sigurnošću računati, da ćemo se moći uspješno upustiti u borbu sa konkurencijom drugih izvoznčkih država. Pored veće aktivnosti državne poljoprivredne zaklade bila bi poželjna i veća aktivnost opštinskih poljoprivrednih zaklada. Ako i potpuno uvažujem teškoće ubiranja današnjih opštinskih nameta i daća, to ipak držim da bi opštinski poljoprivredni odbori trebali sa više ljubavi i mara nastojati, da se osjeguraju makar i najčednija sredstva za podizanje poljoprivrede u njihovoj opštini. Ta svaki takav doprinos nosi izravno svim poljoprivrednicima opštinskoga područja mnogostruku korist, svaka voćka, svaka loza, svako zrno boljeg semena, svaki rasplodnjak za stoku, svaki praktičan tečaj za pouku u obrezivanju voćaka, sadenju loze, gradnji silosa, osnivanju travnika, popravljivanju pašne, osušivanju i napravljivanju livada i t. d., i t. d. nosi stostruki plod opštinama i ide direktno u njihovu sopstvenu korist. Držim da bi organi političke uprave, kojima je povjereno nadziranje sviju stručnih agenda javne uprave, trebali posvećivati što veću pažnju ovim poslovima i podsticati stručne organe s jedne strane, a opštinska zastupstva odnosno opštinske i sreske poljoprivredne odbore s druge strane, da iz vlastite snage osiguraju sretstva za podizanje poljoprivrede u njihovim područjima bar u opsegu, kako to propisuje Zakon o unapređivanju poljoprivrede. Tim putem bi se mnogostručila nastojanja Kraljevske vlade u tome cilju u velikoj meri pak bi i rezultat tih nastojanja bio znatno veći i osjetniji.

Gospodo narodni poslanici; situacija naše poljoprivrede danas je ozbiljna i teška. Nitko ne zna u kolikoj će mjeri moći popraviti tu situaciju u vanjskim našim odnošajima na primer londonski sporazum glede ograničenja produkcije pšenice, Šadburnov program o restrikciji proizvodnje šećera, rimski sporazum o standardizaciji mlečarskih proizvoda ili ekonomski pakt Male Antante, ekonomsko zbliženje po Balkanskom paktu, regionalni sporazum raznih država, novi trgovački ugovori i t. d. Prama posledicama svih tih vanjskih utjecajnih faktora moramo da sa što većim elastičitetom prilagodavamo našu proizvodnju i da je podržavamo u dinamičkoj pokretnosti. Kraj konzervativnosti poljoprivrednika,

koja je prirodna posledica njegovoga osebnog zanimanja i privezanosti sa prirodom i krutom zemljom, ovo je jedna gotova „contradiccio in adjekto“ Kraljevska vlada si je potpuno svijesna teškoće ovoga problema u svim njegovim oblicima, kako sam to pokušao da prikazem u prvome dijelu mojega eks-pozea. Ona traži nove puteve, nove izlaze iz današnjega teškoga položaja i ona vjeruje, da će ona te puteve i naći.

Ja vas molim, gospodo narodni poslanici, da tu vjeru i nadu Kraljevske vlade ojačate vašim pouzdanjem prihvatom budžeta Ministarstva poljoprivrede onako, kako je pred vas iznešen. (Burno pljeskanje i odobravanje).

Претседник др. Коста Кумануди: Има реч г. Мита Димитријевић.

Мита Димитријевић: Наша је земља претежно, за 80% земљорадничка земља. Према томе брига о пољопривреди треба да је на првоме месту. Међутим морамо рећи да Министарство пољопривреде, ево, близу две године стоји без свога ресорног Министра. Дужност Министра пољопривреде врши Министар другога ресора, то значи да се овом Министарству придаје другостепена важност. Француска, која није претежно земљорадничка земља, имала је у ресору Министарства пољопривреде најјаче политичке људе, последњи пут сам Претседник Владе Тардје узео је на себе Министарство пољопривреде. Истичем као аномалију да у нас Министарство пољопривреде тако дуго остаје без свога ресорног Министра.

Према оваквом стању ствари не може бити континуелног рада у Министарству пољопривреде, где је на против потребно стални рад и одређени план. (Одобравање). Због тога не може се с правом постављати ни одговорност на личности које у овом Министарству пролазе или као заступници Министра или са сувише кратким бављењем и радом у њему. За то ово моје критично разлагање о стању и раду у Министарству пољопривреде нема за циљ да свали извесне одговорности на једну или другу пролазну личност у овоме ресору Министарства пољопривреде. Циљ је мој други, а на име, да укажем све недостатке у досадашњем раду тога Министарства или боље рећи, да укажем којим би се путем могло у овом Министарству доћи до повољнијих резултата, што, разуме се захтева пре свега сталног и одговорног ресорног Министра и одређеног програма и плана његове акције у унапређењу народне пољопривреде.

Осиромашавање пољопривредника: наш пољопривредник из године у годину пада све више у осиромаштво. Осиромашење пољопривредника већ је дошло до крајњих граница. Томе је први узрок падање цена пољопривредних производа, а други је узрок што немамо сталног и сигурног тржишта за наше пољопривредне производе. Зло је још веће што се разни терети које пољопривредник сноси нису смањили у сразмери са падом цена пољопривредних производа. Исто тако цене производа фабричких и монополисаних, које набавља пољопривредник за живот и своју пољопривреду, нису се ни из далека смањиле сразмерно према паду цена пољопривредних производа. Кад се све то има на уму, онда није претерано рећи да је стање нашег пољопривредника, који живи од своје пољске привреде, не само тешко него и неиздржљиво.

Треба рећи да се и спољна трговина, у колико

се тиче пољопривредних производа, смањила на једну трећину од онога што је била пре четири пет година. Многи покушаји европских држава за заједничку сарадњу у правцу олакшања трговачких размена пољопривредних производа показали су до сад без много резултата. Поједине државе све се више затварају у своје границе, а у циљу да живе колико је могуће од своје властите пољопривредне производње.

Како да се поправи ситуација у пољској привреди и како да се помогне пољопривреднику у невољи, која га је снашла? То је питање које се поставља свима државама и које постаје првенствена брига за сваку државу, па које још више мора да интересује нашу земљу као претежно земљорадничку. И код нас су се у Народној скупштини приликом ранијих буџетских дебата чула обећања о изради једног »привредног плана«, помоћу кога би се могло поправити стање у нашој привреди. Такав привредни план предвиђа се увек на један дужи рок, са тачно означеним циљевима.

Пољопривредни план: Знамо што се тиче израде тог пољопривредног плана, да је у Министарству пољопривреде доведен један професор загребачког пољопривредног факултета за израду таквог једног на дужи рок смишљеног пољопривредног плана. Мало знамо шта је на том послу практично учињено. Не знамо како би се тај привредни план могао поставити. Пример руског привредног плана, пјатиљетке, предвиђеног на пет година, не може нам у томе послужити много за углед. У Русији држава има све у рукама, у једној руци држи целокупну производњу а у другој сав извоз. У нашој земљи пољопривредни план не може се изводити у тако широким размерама, али је могуће подешавати пољопривредну производњу што је могуће више према погодбама тржишта. Данас на малом броју иностраних тржишта питање пољопривредних производа истиче се испред питања количине, квалитет испред квантитета, а због конкуренције, која се на тим тржиштима појављује, могу се уновчити само они производи који се могу и најјевтиније понудити. Према томе, за успех уновчења наших пољопривредних производа на малобројним страним тржиштима потребно је побољшати каквоћу тих наших производа и што је могуће спрематн за извоз првокласну робу. Зато рад на поправци каквоће наших пољопривредних производа у данашњој све јачој пољопривредној кризи од првостепеног је значаја.

Слаба брига за стручним усавршавањем пољопривредника: Кад је реч о квалитету пољопривредних производа мора се нарочито истаћи, да је стручна спрема пољопривредника у нашој земљи и сувише заостала. Ми немамо пољопривредних школа које су подешене стварним потребама усавршавања народа у обради земље. Ми имамо свега три средње и 26 нижих пољопривредних школа, и тај број, нажалост, не помиче се напред.

Још мање се поклања пажња, што се тиче пољопривредног усавршавања и стручног спремања, жене, наше сељанке, која је најближи и најактивнији сарадник свога мужа у пољској привреди и која је на дому мајка и домаћица. Жалим јако што овде не видим у буџету цифре и за тај циљ. Министарство пољопривреде ни до данас није основало бар једну средњу домаћичку школу, у којој би се девојке васпитавале на селу и училе

производњи свих намирница које пољска привреда пружа, и тиме би се спремале за праве учитељице сеоских домаћица из овог у друго поколење. Дајући у овом смислу најживљу сугестију, хоћу да напоменем да таквих пољопривредно домаћичких школа има нарочито много у Чехословачкој, па и у Бугарској, а код нас на жалост у целој земљи нема ни једне такве школе, која би наше сеоске девојке и сељанке учила правом пољопривредном домаћинству. Ви ћете ми можда рећи, г. Министре, да ту бригу води г. Министар просвете. Јесте, Министарство просвете доиста има једну средњу домаћичку школу у Футогу, али школу без имања и без пољопривредне производње. Такав тип домаћичке школе може бити подесан само за спремање домаћица које немају ничег општег са сељачком пољопривредном производњом.

Воћарство спасава пољопривредника у кризи: показује се последњих година, од како криза постаје све оштрија, да су наши воћарски крајеви, благодарећи воћу и његовом повољном уновчавању, најмање осетили последице кризе. Светска тржишта са воћем још нису сасвим засићена. Производња воћа у свету није толико велика као производња других биљних производа. Јача квалитативна и квантитативна воћарска производња један је од поузданих путева за поравку пољопривредне ситуације у нашој земљи. Земаљски воћарски конгрес у Чачку дао је читав један програм, како се то може постићи, те би требало приступити његовом извршењу што пре и са пуно енергије.

Господе, морам овде нарочито напоменути, да и ако смо воћарска земља, јер за извоз сировог и сувог воћа добијамо сваке године по неколике стотине милиона динара, ипак још немамо воћарске станице нигде у земљи.

Често се пута чује да савремена знања и наука не допиру до села и да се наш сељак мало користи резултатима науке, већ да оставља своје воће самој природи. Крајње је време порадити да се стручни људи више приближе селу и сељаку. Моји пријатељи из Ужичког и Чачанског краја говоре ми да је скоро сав јабучни род у том крају ове године био сатрвен од болести и штеточина. Кажу да су многи милиони тиме упропашћени и да су пољопривредници тих крајева много изгубили ове године, а ко зна да неће и идуће године.

Испитивати разне сорте воћа, односе између воћака и земље, између воћака и атмосфере, вршити селекције воћа проучавати разне болести и штеточине на воћу, пробати разна сретства за њихово сузбијање и учити пољопривреднике како да се бране од њих, — то је велики задатак тих воћарских станица, које постоје у свима много мање воћарским земљама, а само их код нас ни једне нема. Створимо за почетак бар једну воћарску станицу. (Одобравање).

Уљана семена не треба да увозимо: непрестано се указује на недовољну производњу многих биљака у нашој земљи а нарочито уљаних семена. Сваке године дајемо тешке милионе на увоз уљаних семена. Велику количину тих семена лиферују нам Мађарска и Бугарска, иако се та семена могу успешно производити и у нашој земљи. Крајње је време да се једном испитају не само узроци недовољне производње тих семена у нашој земљи, него да се и код нас даде јачег потстицаја њиховој већој производњи. С појачаном про-

изводњом уљаних семена у нашој земљи могли бисмо подмити све наше потребе, потребе у земљи и тиме сачувати валуту у земљи, шта више могли бисмо производити и за извоз. Уместо потстицања да се појача производња тих уљаних семена код нас, дешава се нешто сасвим супротно. Знамо да се та семена увозе без царине из иностранства. У циљу да би се у том помогло народу ради се на штету пољопривредника. По предлогу једног министра пољопривреде на та семена ударена је царина. На та семена уведена је пре две године увозна царина, да би се постакла њихова производња у нашој земљи. Али је та царина била кратког века, јер је убрзо благодарећи моћној организацији наших индустријалаца уља, била укинута. Па не само то, него се опет благодарећи утицају ових чак попела и царина на уље од 30 на 40 динара. Дакле, тако наши индустријалци уља, поред безцаринскога увоза уљаног семена, били су још помогнути и царином од конкуренције страног уља на домаћем тржишту. Међутим пољопривредници нису били те среће да добију заштиту на семе од уљаних плодова и да путем завођења увозне царине попну и иначе ниске цене тог производа што би постакло и производњу и његову, док су индустријалци уља успели и то како да повећају царину на уље и да тиме своју зараду знатно појачају. То је једна од многих контрасти у неправилном гледању односа између наше пољопривреде и индустрије, од чега увек штета пада на пољопривреду, на народ, а без много користи за индустрију, за појединце. Зашто је то тако у овом случају, и хоће ли се ствар питања производње уљаног семена код нас поправити? Очекујем од г. Министра о томе објашњење.

Нормализација цене пољопривредним производима: Велики је проблем како и шта треба радити да се дође до повећања цене пољопривредним производима или боље рећи до њене нормализације. Познато је да је то један од најглавнијих проблема био реформама привредне политике Рузвелта у Америци. Шта се може у том погледу учинити код нас у циљу повећања цена пољопривредним производима? Несумњиво да би најбоље било решење, да се повећање цена пољопривредним производима изведе привредним путем, законом понуде и тражње, кад би се успоставила нормална размена тих производа међу народима. Показало се да је то немогуће постићи. Остају вештачка повећања цене помоћу различитих начина, наиме установљавањем утврђених цена, монополима, монетарним путевима, добијањем преференцијала и т. д. Сва та сретства могла би имати очевидно неповољне последице по наш целокупни привредни и финансијски живот, осим последњег начина — добијања преференцијала, којим би се стварно могла поправити цена нашим пољопривредним производима, кад би се тај начин у пракси могао у потпуности извести.

Не остаје нам, дакле, никакво друго сретство за повећање цена пољопривредним производима, него смањење производних трошкова. Тако би се између продајних и производних цена створила извесна разлика, која би представљала извесну правичну награду пољопривредника за његов уложени рад и капитал. Једини пут да се дође до смањења трошкова производње био би обезбеђење пољопривредницима јевтинијих пољопривредних кредита.

(Одобравање и повици: Тако је).

Пољопривредни кредит. Доиста, јевтин пољопривредни кредит имао би у данашње време да послужи двоструком циљу: раздужењу пољопривредника и појефтињавању пољопривредне производње.

Питање о раздужењу пољопривредника непрестано је на дневном реду. Мере, које су досад предузете, имале су и имају за циљ да потпуно онемогуће пољопривреднику службу кредитом, јер га он скоро нигде не може наћи, а без кредита се не може умножити и побољшати производња нити стварати вишак прихода за извођење рационалног раздужења.

Најздравији и најсигурнији пут за раздужење пољопривредника јесте: да се јефтиним пољопривредним кредитом с једне стране омогући постепена исплата сељачких дугова направљених у доба инфлације и високе коњуктуре, а с друге стране да се појефтиниња пољопривредна производња и тиме омогући привреднику да вишком прихода уредно отплаћује тако конвертирани дуг. Иначе ако се не појефтиниња кредит којим се служи пољопривредник, неће се тај вишак ни моћи остварити, јер ће велика каматна стопа јести највећи део прихода пољопривредника.

Са много мањим сретствима, али помоћу једне рационално изведене организације цео се тај посао раздужења земљорадника може извести у току од неколико година.

Ми смо, господо, створили једну акционарску установу — Привилеговану аграрну банку за поделу јефтиног кредита пољопривредницима. Смело тврдим да то није био прави пут, јер преко акционарских банкарских установа никада и ни у којој земљи пољопривредник није добио нити може добити јефтин кредит, подешен погодбама његове производње и рентабилитета.

Јевтин пољопривредни кредит не може се добити без обилне потпоре државе и без једног јаког задружног специјално кредитног организма који би по целој земљи био разгранат.

Хоћу овде само неколико речи да изнесем, како је питање јефтиног пољопривредног кредита решено у Француској. Тамо постоји организација месних и обласних чисто кредитних задруга као задружних установа у целој земљи; том кредитном организму који путем штедњи прикупља средства за давање јефтиних кредита, прискочила је у помоћ и држава да би не само појефтинијала кредит, него да би постакла и штедњу, а преко једне централне независне организације, која се зове „Национална каса за пољопривредни кредит“. Овој организацији ставља држава велике дотације и веома јефтине кредите за расподелу пољопривредницима. По једном закону, који је донет 1926 године, држава од оних прихода, који јој припадају од њене Народне (француске) банке, ставља на расположење тој централној кредитној организацији као дотацију (без враћања) пет шестина, односно око сто милиона француских франака за поделу јефтиног кредита. У 1932 години та је дотација била 105.5 милиона франака.

Укупно дотација до краја 1932 године пољопривредном кредиту у Француској изнела је 1.354 милиона франака, дакле, преко 4 милијарде наших динара. — Тако се земљорадницима у Француској обезбеђује јевтин кредит државном потпором ко-

ју држава ставља централној кредитној установи из њених финансијских установа, а који су до краја 1932 године изнели 2.5 милијарде франака.

Национална каса за пољопривредни кредит кредитира месне и обласне задруге са невероватно јефтиним интересом. Овим обилним средствима придружују се и штедње које су само у обласним задругама за пољопривредни кредит износиле око 4 милијарде француских франака на крају 1932 године.

Помоћу тих тако удружених извора француски пољопривредник добија кредит чија се каматна стопа креће између 3 до 4 процента.

Ту је у пуној мери изведена сарадња између државе и задружних кредитних установа, па ми изгледа да би такву једну сарадњу и у нашој држави требало створити а она не би била немогућа.

Задружни кредитни организам већ постоји у нашој земљи, јер је створен законом о пољопривредном кредиту. Том организму оскудевају средства за поделу јефтиног кредита, а она би му се могла стављати на располагање сваке године из наших великих државних и привилегисаних банака и установа у облику дотације и то из оних сума које припадају држави. Тиме би се још јаче развио тај задружни кредитни организам, а народ би у њега и у државу стекао још више поверења и предавао би му своје уштеђевине на чување, те би онда и пољопривредник долазио до долеко јефтинијег кредита него сада. Тако би сам земљорадник вршио постепено конверзију својих дугова.

Није само јефтин кредит који утиче на појефтињавање пољопривредне производње. Има ту и многих других чинилаца. Поменућу само два, који су од битне важности, а то су оптерећења пољопривредника разним несразмерно великим порезима и вештачко поскуљавање оруђа и средстава за производњу. Очевидио мора се признати да је наш пољопривредник сувише оптерећен порезом на земљу. Основа за овај порез грађена је још 1928 године а према ценама производа од последњих ранијих трију година, т. ј. почевши од 1926 године, дакле, према врло високим ценама, какве су биле пре осам година. Тада су цене пољопривредних производа биле три пута веће него данас. Дужност је наша испитати, да ли порез на земљу одговара економској снази наших привредника. Једна опсежна анкета у том правцу дала би интересантне податке и поражавајуће за наше пољопривреднике.

Помислимо напред да разлике у ценама између производа које пољопривредник набавља и производа које он продаје, постају из године у годину све веће на штету пољопривредника и његове производње. У многим државама предузимају се мере да се та разлика смањи.

Наше увозне царине на оруђе и средства за пољопривредну производњу, а нарочито увозне царине на пољопривредне справе и машине и на разна средства за негу и лечење биља и животиња данас су врло високе. То поскупљава цене тих пољопривредних справа, машина и других потреба пољопривредника, те се на тај начин не само повећавају трошкови пољопривредне производње, него се највећим делом онемогућавају за ширу употребу у земљорадничким масама.

Данас, господо, један плуг, основно оруђе пољопривредника, стаје 800 до 900 динара, а то пред-

ставља вредност 10 метричких центи пшенице. Онда кад се пшеница продавала по 400 до 500 динара метричка цента, плуг је био ослобођен од царине, а данас кад је пшеница 80 до 90 динара сто кила, па и ниже, плаћа се увозна царина на један плуг према тежини око 200 до 250 динара.

Ја разумем да треба штитити и помагати индустрију, али оволика заштита то је огроман терет који се сваљује на леђа пољопривредника, у толико пре што смо ми још и данас принуђени да увозимо плугове из иностранства, јер их у нашој земљи нити производимо довољно, нити се оно што производимо може поредити по савршенству, издржљивости и каквоћи са плуговима из иностранства. Сувиша висока царинска заштита на плугове само може шкодити и самој нашој индустрији, јер она без конкуренције са стране неће осећати потребе ни за усавршавање ни за појетификавање. А високе царине на плугове приморавају нашег земљорадника да се враћа дрвеном плугу који је на жалост остао у многим нашим крајевима најважније али и најпримитивније оруђе за обраду земље. (Одобравање: Тако је!).

Један ранији министар трговине и индустрије направно је споразумно са министром финансија уговор са једном од домаћих фабрика плавог камена („Зорка“ у Суботици), чији је капитал узгред буди речено у страним рукама и обавезао је државу: да неће скидати царину са плавог камена за 10 година, царину која износи 12 златних динара од 100 килограма, или скоро два динара по килограму, т.ј. скоро три пута већу него што је била цена једног килограма грожђа за вино у прошлој години. Тако су наши виноградарски који већ годинама пате од кризе виноградарства осуђени да за пуних 10 година подносе ту високу царину на један лек за лечење лозе. Повишење царине на плави камен извршено је само у корист једног индустријског предузећа. Није онда ни чудо, што су многи наши виноградарски дигли руке од лечења лозе прскањем раствором плавога камена и што су болести на виновој лози нарочито у прошлој години много штете причинили и смањиле бербу за више од једне трећине.

Наши воћарски стручњаци објавили су у неким пољопривредним листовима, да је потребно утрошити 3—5 динара лекова за прскање и лечење једне воћке па да би се она сачувала од болести и штеточника. Према цени воћа, која се од једне воћке добија, то је и сувише велика сума и ретко ће се који пољопривредник наћи, који ће је утрошити, у толико пре, што није сигуран да ће му природа плод на дрвету одржати. А та висока цена лековима за лечење воћака од болести и штеточина долази отуда, што су увозне царине на њих сувише високе. И онда се не треба чудити, што су читави воћарски крајеви остали ове године без јабука, јер су их болести и инсекти упропастили — услед не лечења.

Ако ми желимо да будемо напредна воћарска земља, ми морамо пропагирати што ширу употребу разних средстава лечења за одбрану нашега воћа, а то ће се моћи извршити, ако та средства за лечење буду што јефтинија. Царинске ставове на оруђа производње, на средства за пољопривредну производњу треба смањивати на један рационални начин путем закључивања трговинских уговора са разним индустријским државама. Ти се уговори

непрестано граде и обнављају, па је ту и прилика да се те царине прилагоде стварним потребама пољске привреде.

Господо, на завршетку мога говора хоћу да нагласим да се утицај Министарства пољопривреде не осећа довољно у привредној политици наше земље, а тако исто ни у буџетским средствима који се стављају томе Министарству на располагање. Криви смо ту и ми сами народни посланици, јер не иступамо енергично, ако не за повишење оно бар за одржавање ранијих буџетских позиција које су биле нешто веће, али ипак недовољне. Криви су и пољопривредници због још недовољно развијених својих организација. Ми смо у свом програму ставили у народној скупштини себи задатак да помажемо организацију пољопривредника тиме, што ћемо дати законску основу за оснивање пољопривредних комора, али се до тих комора још није дошло.

Желео бих, да се обзиром на значајну улогу коју пољопривреда има у целокупном нашем привредном животу води у Министарству једна одређена, планска, интензивна аграрна политика, онако како се она води у многим далеко мањим пољопривредним земљама него што је наша. Желео бих, да се та аграрна политика у нашој земљи јаче чује и осети, шта више да се као првостепена имплементира јаче у владиној политици.

Морам на жалост овде напоменути г. Министре, да такво схватање о вођењу аграрне политике нису делили неки ваши претходници. Јер како се може друкчије протумачити недавно пензионисање начелника једног у данашње време најважнијег подручног вам одељења, одељења за аграрну политику, чије је место већ шест месеци остало непопуњено.

Реч је о г. др. Велимиру Стојковићу, кога, верујем највећи број, ако не сви народни посланици познају и о коме су се приликом сваке буџетске дебате и пре и после светског рата у овоме Дому могле чути само похвалне речи из уста многих и многих народних посланика.

Овде морам ући у једно лично питање, јер као што је личност и лична спрема пољопривредника један од најважнијих чинилаца пољопривредне производње, тако су и личност и лична спрема чиновника у пољопривредној администрацији један од најважнијих чинилаца и најбоља залога за рационалан и конструктиван рад на унапређењу пољске привреде.

Нећу да набрајам све квалификације и радове г. Стојковића, али ћу само навести о њему ово: г. Стојковић је као државни питомац био пре рата послат у Француску, одакле је после одличних завршених пољопривредних и природних наука донео титулу пољопривредног инжењера и доктора природних наука. Он је написао у току своје каријере 24 књиге, од којих је неколико наградила париска пољопривредна и наша београдска краљевска српска академија, а неколико служе као уџбеници у пољопривредним школама. Он је по оциени комисије и пољопривредника дао нашем народу за сада најбољу сушницу за сушење воћа, своје властите конструкције, па је био и нарочито награђен од Министарства пољопривреде. Он је основао или дао иницијативу за многе ретке произвођачке: млекарске, воћарске, винарске, свиларске и друге задруге по целој Југославији. Тако да

је његово име познато и признато међу пољопривредницима свих наших крајева. Он је творац закона о пољопривредном кредиту, чија је организација данас распрострајена по целој нашој отаџбини. Он је творац већ спремљених законских пројеката о пољопривредним коморама, о пољопривредној настави, о пољопривредним друштвима и т. д., које је за собом после пензионисања оставио у Министарству, а који ће надајмо се ускоро доћи да се дискутују у овом Дому. Он је једини из Југославије члан Пољопривредне академије у Паризу и пољопривредни експерт Друштва народа, а поред тога још и члан чехословачке пољопривредне академије и почасни члан свих наших већих пољопривредних установа (српског пољопривредног друштва, Земаљског савеза задруга за пољопривредни кредит, Главног савеза српских земљорадничких задруга, Удружења извозника). Он је био слат од стране Владе као члан комисије за вођење трговачких преговора са свима државама, са којима имамо развијенијих трговачких веза (Аустријом, Немачком, Чешком, Пољском, Италијом, Румунијом итд.). Г. Стојковић је био једном речју човек који и по својим школским квалификацијама и по својим конструктивним и књижевним и практичним радовима није имао себи равног међу пољопривредним чиновницима целе Југославије.

Па ипак то све није сметало нашем претходнику г. др. Љ. Томашићу пређашњем Министру пољопривреде да г. Стојковића стави у пензију 8 августа прошле године и да тако казни уместо да награди једнога од наших најбољих, а најактивнијих и најплоднијих пољопривредних стручњака.

Својим стручним-интензивним, марљивим, несебичним, савесним и поштеним радом г. Стојковић је чинио част и пољској привреди и Министарству пољопривреде и својој земљи; он је задужио свој народ. И ми народни посланици, који непрестано истичемо да исправне поштене и савесне чиновнике треба штитити, а неисправне, непоштене и несавесне прогонити, желимо да сазнамо узроке пензионисања тога међу стручњима најстручнијега високог функционера, чије место још ни до данас после 6 месеци није попуњено.

Ја бих желео да обзиром на значајну улогу коју пољопривреда игра прими Краљевска влада ово моје излагање као добросавесну критику и као најсрднију сугестију: за стварање једног добро промишљеног пољопривредног плана, за спасавање нашег пољопривредника од сиромаштва, за обезбеђење рационалног и стварног пољопривредног кредита, за подизање духа и знања у најширим редовима нашег земљорадника, за оспособљавање наше пољопривредне производње да би се бољим квалитетом могла одржати на страним тржиштима. Наша је земља сељачка са 88% земљорадничког народа који је основа, корен, стуб, извор и обнова наше нације и наше културе. Будимо свесни тога: Будимо свесни да је пољопривредни напредак први услов за излазак из садашње јако тешке пољопривредне кризе. Зато жалим што је буџет Министарства пољопривреде тако мали, жалим што је и тако мали морао бити за ову буџетску годину још и више смањен. Чиним апел да се у овој години још унапред спрема основа и могућност за повећање овог најважнијег буџета. У тој и таквој вери изјављујем да ћу гласати за овај буџет. (Одобравање).

Претседник др. Коста Кумануди: Господо народни посланици, ми смо направили споразум да говори не трају више од четврт сата. Молим госпеду народне посланике, да имају на уму да постоји једанаест раздела, и да је записано код Министарства пољопривреде 50 говорника, и да према томе подешавају своје говоре.

Има реч народни посланик г. Сергије Урукало.

Сергије Урукало: Господо народни посланици, оправдани и потребити Закон о заштити земљорадника донешен је скоро у свим државама али свакако, у свим оним аграрним. Оправданост заштите земљорадника као перцентуелно најбројчајнијег елемента у нашој држави те узет у обзир крајњи пад цена његовим аграрним производима, долази се до неминовне констатације да је Закон о заштити земљорадника апсолутно потребит; да се морао да донесе и да треба да траје докле се не отклоне сви они узроци, који су довели до потребе његовог доношења. С тога ћу се и ја у претресу буџета пољопривреде са овом уредбом о заштити земљорадника мало позабавити. Пре свега морам са овог места изразити Краљевској влади захвалност мојих бирача земљорадника која је бар за сада спасила земљорадничка имања и кров им над главом у овим тешким данима привредне депресије. Изјавити ми је да народ мога среза као и увјек стоји спреман да за свог Краља и Отаџбину даде све, јер види и увића, уза сву пропаганду са стране и изнутра, да се Краљевска влада и ми сви народни посланици бригамо да му његов тешки живот олакшамо. Народ с тога благосиља дан Уједињења државе наше. Јер је у њој нашао све оно што је одувјек желео и за чим је чезнуо. Нашао је свога Краља господара праведнога, Владу која се за њега стара и која га разумије те је с тог справан на све да брани, да се бори и да гине.

Привреда у крају Бенковачком кога имам част да заступам јест сиромашна и слаба. Народ у преимућству сточар живи од сточарских производа. А када ови подбаце услед слабе паше или опће нероднице због суше која је у оним каменитим пределима скоро свакогодишња онда продаје извор своје привреде продаје само благо, стоку своју. Деценијама и деценијама је постојао континуитет једног система измене добара између трговаца у нашим малим мјестима Северне Далмације и сељака. Постајао је један систем текућег рачуна у застарелом смислу. Без много књига, обвезница, задужница а најмање мјеница бјеше доказ дуговног односа. Могу категорички да устврдим да скоро никада, осим у којем најспецијалијем случају, који је био жигосан, није међу трговцем и сељаком у Северној Далмацији било случаја зеленаштва. И с тога, господо, ни један крај, ни један трговац или обртник није са Уредбом о заштити земљорадника толико незаслужено, толико неправедно кажњен, колико су кажњени трговци и обртници у Северној Далмацији. Трговцима и обртницима Северне Далмације догодило се оно исто, што и дјечи у Јудеји, када су на стотине дјече били убијени, само да се међу њима убије Месија — Исус... или када се ради злочина којера је починио један члан једне обитељи попали цијело село, да се казни оног, који је кривац. Ето, господо, сјевернодалматински трговци доживише последице деценија благотворног рада у корист државе и нације, да

буду бачени у немаштину, у очајан положај само зато да се онемогући зеленаштво трговцима из неких других крајева, где је Закон више него оправдан и где је сељак трпио трговачки и зеленашки »харач«.

Али, господо народни посланици, ово што вриједи за све поштене и честите трговце и обртнике, треба да вриједи и за цијело без разлике наше задругарство и Привилеговану аграрну банку, јер су те установе и нашом сарадњом и свјесног народа нашег основане баш на устук зеленаштва и израбљивања и осиромашења маса народних. Треба с тога да их брижљиво чувамо, да их подижемо и помажемо, а не да их сјесно рушимо и упропашћујемо. Подижући њих, подижемо и свој народ, а упропашћујући њих, будите увјерени, да упропашћујемо и свој народ, јер га бацамо у панце лихвара. С овог разлога је потребно да се поред већ у уредби изувршених кредитних установа Народне банке и Државне хипотекарне банке унесе свакако и изузимање Задругарства и Привилеговане аграрне банке. Ја тврдо вјерујем, да ће Краљевска влада то радо учинити.

Сва моја навађања нијесу никако противу уредбе о заштити земљорадника. Она су за уредбу, али она имају интенцију да уз одобравање уредбе буде израз и једне неправде, која је као последица те уредбе избила.

Нека уредба остане и треба да остане, али тражим од г. Министра пољопривреде, да поради у договору са г. Министром трговине и Краљевском владом да се у овој истој Уредби унесе члан према коме имају да у истом смислу буду једнако заштићени и маловарошки трговци и обртници уопште, а ако је то немогуће тад у најгорем случају да се заштите бар они, који могу да судским путем докажу да њихова потраживања прелазе 61% свих потраживања која имају од земљорадника. Не можемо, господо народни посланици, да некога вежемо уз стабло и да му онда наредимо да трче... Исто тако не можемо да некоме вежемо уста и да му наредимо да виче, а не можемо онда, будимо свјесни и праведни да некоме кажемо: ти од твог дужника немаш права да тражиш дуг али си ти дужан да платиш свој дуг... То је нелогично, то је немогуће и тиме се, господо, стварају очајници, а очај може да нанесе нацији доста штете. Ове године донесен је закон о раздужењу сељака у Румунији и у Бугарској, али обадва Закона, сасма природно предвиђају олакшице за дугове трговаца, обртника, радника и осталих професија. Ово и овако је у интересу саме државе и њене финансијско-пореске политике, јер су и то створови које Отаџбина треба. Ја сам увјерен да ће господин Министар пољопривреде и Краљевска влада све могуће учинити и на спасење ових а на рођену корист своју.

Прелазим на питање узајамног права паше и попаше Далматинаца и Личана, који предмет спада такођер у ресор Министарства пољопривреде. Новиградским уговором од 24 октобра 1776 и оним од 23 јула 1777 године, те царском одлуком од 13 јула 1878 и 23 маја 1886 године те једном мјешовитом пуноважном обостраном комисијом уређено је дефинитивно право паше и попаше између политичке општине: Книн, Кистање, Обровац, Скрадин, Но-

виград и Нин, а с друге стране политичке општине Медак, Срб, Грачац, Ловинац, Госпић, Бруно и Зрмања значи између Далматинаца и Личана. Разумије се да су при претресању и утанававању права и склапању уговора присуствовали и легални претставници ондашњег далматинског намјесништва и хрватске владе. Овим уговором одређени су пашњаци и дато неопозиво право народу поменутих далматинских општина, да на личке пашњаке могу несметано и слободно да у љетно доба догоне највише 60.000 комада ситне стоке. Односно размјерни број великог блага рачунајући од 7 комада ситног за 1 комад великог блага.

Ради реалног просуђивања у случају каквих мањих размирица уз уговор су придодати као саставни дијелови попис парцела свих пашњака према ондашњој катастралној измјери.

Личанима је исто тако дато право да догоне своје благо у зимско доба на пашу у Далмацију. То су они несметано и чинили. То је све тако у потпуном складу и братском расположењу према постојећем уговору и вршено. Истина, појављивале су се и прије понекад какви мањи сукоби због крађе или потрица, али то би се одмах споразумно ликвидирало.

Од назад неколико година управо од доба када су пред шестојануарским режимом политичке и страначке страсти бијесниле међу народом, те када су слаби пријатељи малог народа за свој политички бар хушкали народ да пушкама и кољем и камењем дочекају Далматинце и њихову стоку која — наводно — без права долазе на њихове паше. Народ, као народ, то је повјеровао и баш одатле датирају мучније прилике при вршењу тог права паше.

И збиља сад баш ово неколико задњих година ми имамо честих творних и крвавих сукоба између Далматинаца и Личана на тим пашњацима. То се отворено прети и Далматинском народу и његовој стоки, па молим господина Министра, да у договору са Министром унутрашњих дела узме у заштиту тај народ у извршавању његових права по постојећим законским уговорима, Далматински сточари који од потребе иду са својом стоком на личке пашњаке на које имају право, не чине то из никакве објести или ината већ једино из љуте потребе да спасу себе и своју стоку, то једино живљење своје, пак и заслужују законску, праведну и потпуну заштиту.

Молим с тога господина ресорног министра да од г. Министра унутрашњих дијела издејствује да буду у Краљевској банској управи у Загребу — среском начелству у Госпићу и Грачацу, те општинским управама у Ловинцу, Србу, Бруну и Грачацу дате инструкције и налози да упуте тамошњи народ на строго поштовање овог законског уговора и света права Далматинаца на личким пашњацима.

Сигурно ће се многи говорници поредати у замолби господину Министру, да се чим пре приступи додијеливању земље нашим добровољцима, те и ја са моје стране истичем ту преку потребу и молим господина Министра да овоме предмету освети своју специјалну бригу и доконтча то болно и горуће питање.

Верујем, да ће господин Министар пољоприв-

вреде све то и радо извршити, изјављујем да ћу гласати за овај буџет. (Одобравање и Пљескање).
Претседник др. Коста Кумануди: Господо са вашим пристанком ја ћу ову седницу закључити.

Предлажем наредну седницу за сутра у 8 часова са истим дневним редом. Вечерашња седница је закључена.

Седница је закључена у 10,15 часова.

П Р И Л О З И

МИНИСТАРСТВО ИНОСТРАНИХ ПОСЛОВА
Краљевине Југославије.
Београд, 7 марта 1934 године

Господину
Др. КОСТИ КУМАНУДИЈУ
Претседнику Народне скупштине

ГОСПОДИНЕ ПРЕТСЕДНИЧЕ,

У прилогу под 1) част нам је доставити Вам оригинални Указ Његовог Величанства Краља од 28 фебруара 1934 године, којим смо овлашћени у смислу члана 63 Устава Краљевине Југославије да можемо поднети на решење Народном претставништву Предлог закона о Пројекту Међународне конвенције о добу старости за пријем деце на индустријске радове, усвојеном у Женеви, 30 апри-

ла 1932 године, са односном препоруком.

У прилогу под 2) част нам је доставити Вам десет примерака горе поменутог Предлога закона са образложењем, с молбом да исти изволите изнети на решење пред Народну скупштину.

Изволите примити, Господине Претседниче, и овом приликом уверење нашег особитог поштовања.

Министар социјалне политике
и народног здравља,

И. Пуцељ с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Д. Јевтић с. р.

(Предлог закона оштампан у »Службеним новинама« за 1934 годину).

МИ

АЛЕКСАНДАР I

По милости Божјој и вољи народној
КРАЉ ЈУГОСЛАВИЈЕ

На предлог Нашег Министра социјалне политике и народног здравља и Нашег Министра иностраних послова, а по саслушању Нашег Министарског савета решили смо и решавамо:

Овлашћује се Наш Министар социјалне политике и народног здравља и Наш Министар иностраних послова да могу, на основу члана 63 Устава Краљевине Југославије, поднети Народном прет-

ставништву на решавање:

Предлог закона о Пројекту Међународне конвенције о добу старости за пријем деце на индустријске радове, усвојеном у Женеви, 30 априла 1932 године, са односном Препоруком.

Наш Министар социјалне политике и народног здравља и Наш Министар иностраних послова нека изврше овај Указ.

28 фебруара 1934 године,
у Београду.

Министар социјалне политике
и народног здравља,

И. Пуцељ, с. р.

Министар иностраних послова,
Б. Д. Јевтић с. р.

АЛЕКСАНДАР, с. р.

