

СТЕНОГРАФСКЕ БЕЛЕШКЕ

НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ГОДИНА 1

БЕОГРАД 1932 ГОДИНЕ

КЊИГА 3

XXII РЕДОВНИ САСТАНАК

НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ДРЖАН 7 МАРТА 1932 ГОДИНЕ

ПРЕТСЕДАВАЛИ:

ПРЕТСЕДНИК

Д-р КОСТА КУМАНУДИ

ПОТПРЕТСЕДНИЦИ:

Д-р АВДО ХАСАНБЕГОВИЋ и Д-р КОСТА ПОПОВИЋ

СЕКРЕТАР

АНТЕ КОВАЧ

Присутни су сви Г.Г. Министри сем Министра иностраних послова Г. Др. Војислава Маринковића

Почетак у 9 ч сова пре подне.

С А Д Р Ж А Ј:

Про дневног реда: Читање записника претходног састанка.

Дневни ред: 1 — Наставак претреса у појединостима Прелога буџета државних расхода и прихода са Финансијским законом за 1932/33 буџетску годину;

2 — Претресани и усвојени буџети Министарства војске и морнарице, Министарства грађевина и Министарства саобраћаја;

3 — Претрес буџета Министарства пољопривреде.

Говорници: Анте Ковач, Раство Пустослемшек, Јован Довезенски, Др. Будислав Гргур Анђелиновић, Министар грађевина Никола Прека (два пута), Војко Куртовић (два пута), Петар Иваншевић, Албин Коман, Матеја Мацековић, Милинко Милутиновић, Др. Федор Никић, Министар саобраћаја Јазар Радивојевић (два пута), Др. Фран Господетић, Др. Вјекослав Милетић, Миливоје Ђ. Исаковић, Душан Иванчевић, Драгутин Перко, Јован Мисирлић, Милутин Јелић, Мустафа Мулалић, Иван Мохорић, Др. Гавро Санто, Милијан Радоњић, Министар пољопривреде Јурај Деметровић, Милутин Пешић, Раденко Сарачевић, Др. Младен Лисавац, Симо Маријан, Бранко Аврамовић и Виктор Погачник.

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

Секретар Гавро Милошевић прочита записник XXI редовног састанка Народне скупштине.

Претседник др. Коста Кумануди: Има ли каквих примедба на записник? (Нема) Примедба нема, оглашујем да је записник XXI редовне седнице примљен.

Немамо никаквих саопштења, и зато одмах прелазимо на дневни ред. На дневном је реду претрес буџета Министарства војске и морнарице. Има реч г. Анте Ковач.

Анте Ковач: Господо народни посланици, дозволите ми да поводом буџета Министарства војске и морнарице кажем неколико речи као један од оних Хрвата који су имали срећу да још пре 15 година служе у Југословенским добровољачким јединицама српске војске — као један од оних Хрвата који су и после рата увек одушевљено поздрављали нашу југословенску војску, сматрајући је најбољом гаранцијом мира на Балкану, најјачом одбраном нашег државног интегритета, најзаслужнијим и највернијим чуваром југословенског народног јединства.

Господо, постојала је једна мала Србија, којој је војничка слава датирала још од Косова и гусларских времена; постојала је Србија, која са Вождом Карађорђевићем даје прву југословенску ре-

волуционарну ослободилачку војску, и већ тада узбуђује духове преко Дрине, Саве и Дунава; постојала је мала Србија, која је иницирала кржаве обрачуна са Турцима у XIX веку и константно дала осталом браћи ослободилачке сигнале. Та патриотска и резолутна Србија са радошћу је пре педесетак година чула прасак херцеговачке добровољачке пушке и с удивљењем пратила легендарне црногорске борбе са некрстом, кад је у црним Његошевским брдима било на хиљаде Леонида, који су лавовски бранили своје термопилске кланце за познија југословенска поколења. Та је Србија пре пола века послала нама, преко, војводу Петра Мркоњића, да пали бакље југословенске свести по Хрватској и босанској Крајини и да с усташком организацијом отпочне минирање једнаг огромног и мрског туђинског господства. Српске борбе прате тада с необичном пажњом и са великим симпатијама најјачи људи Хрватске: бискуп Штросмајер и каноник Рачки. Та Србија доводи све нас у националистичку ратну грозницу особито за анексионе кризе 1908 године, кад су Босна и Херцеговина страствено очекивале долазак Белога Орла, и 1912 и 1913 године, у Балканском рату, сива србијанска шајкача осветнички полази на Косово, враћа хришћанству и југословенству наши напаћени Југ, бацајући у екстазу пробужену пречанску југословенску националистичку омладину.

Господо, без тог војничког српског елана, без тих гласних, ефикасних и стварних победа над југословенским противницима пре 1914 године, југословенска унитаристичка мисао не би никада могла доћи до тако бриљантног и снажног изражаја као што је дошла у Светском рату. Борбе Срба у Србији давале су нама „преко“ кроз деценије инспирације у борби за ослобођење испод аустро-мађарског јарма и веру у комплетну Југословенску победу. 1914 године, када Србија полази на свој мученички и калваријски пут, у нама се родила спознаја да је сада куцнуо час дефинитивних мегдана са тиранима. Епопејске борбе на Дрини, Церу, Руднику, Гучеву, Мачкову Камену, Суворору и т. д. задивљују не само нас који смо се против своје воље нашли у редовима аустро-мађарске војске, него и цео свет. Хиљаде и хиљаде наших људи предавале се тада на српском и руском фронту да после узму учешћа као добровољци у рату против централних сила.

Господо, у моменту кад је српска војска, гоњена Макензеновим страшним топовима, отпочела своје трагично повлачење, образују се у Русији први добровољачки одреди и неколико транспортних добровољаца стиже још преко Румунске у Србију да суделују у борби против Бугара. А кад је Србија згажена, у Русији ничу нове и нове добровољачке јединице да половином 1916 године досегну већ јачину једне дивизије. Ово је највеличанственији и најкарактеристичнији моменат у Југословенском покрету: баш онда кад Србија пада и њезина војска емигрира, баш у часу када су савезници били тучени на свима странама, размахује се добровољачки покрет. Наши људи, и то баш они мали људи, ђаци и сељаци, нису губили вере, да ће Србија васкрснути у Југославији и полазили су у добровољце, да у најкритичнијим вре-

менима помогну својој браћи. Та се дивна карактеристика добровољачка не да ничим умањити.

Господо, у свезим су успоменама Крф, Солун, Добруча. Борбе од 1916 до 1918 године, Битољ, Кајмакчалан, Грунишки Вис, Добро Поље, Козјак, Ветерник, — утврђују Југословенство као никад пре. (Пљескање). Тада су истом савезници увидели да ће Југославија доћи, јер је Југословени хоће, а то своје хтење документују и са пушкама у руци. Нису се могли дати бољи и јачи докази колективне Југословенске војске за ослобођењем и уједињењем. Ми смо у том периоду видели ужурбано окупљање добровољаца из Русије, Америке, Италије па чак из Аустралије. Сви су они тежили да се нађу на Солунском фронту и да заједно с србијанским пуковима победе непријатеља, под Врховном командом тадашњег Престолонаследника Александра. Ми смо имали добровољце у Србији још са старог Турског рата у четничкој акцији 1905 године па даље, у Балканском рату. И све су то били весници Југословенства које долази, али се истом у светском рату манифестује у правом светлу Југословенско револуционарно расположење, када се коначно број Југословенских добровољаца пење до 36.000.

Како видите, господо, војска је тада била најважнији мотор Југословенске акције и она међу осталим прва означила име Југословенско са Југословенском дивизијом, на Солунском фронту. Ти наши борци били су најискренији Југословени и најпоузданији неимари југословенства, када су очи у очи смрти, загрљени у братском загрљају, давали све за будућу Југославију, не питајући какве ће ко положаје у њој заузимати. (Пљескање).

Ми, револуционарни хрватски омладинци, нисмо тада испитивали, као што још данас испитују неки посланици у овоме дому, да ли постоје некакви објективни и субјективни услови за југословенство. (Бурно пљескање).

Ми смо били пре петнаест година као што смо и данас безусловни. Ми смо то југословенство носили у себи, ми смо били његови фанатични пропагатори, ми смо га осећали оствареног у себи, оно је било врело различено у нама. Господо, ми смо тада у рововима раме уз раме са србијанским сељаком посветили своје хрватство југословенству и нисмо се освртале на оне које су нас због нашег става проглашавали „Издајцима хрватског народа“, а данас хоће да нас подучавају југословенству и да у наше име говоре о нерешеном хрватском питању. За нас је већ онда и Хрватско и Југословенско питање било решено. (Бурно пљескање).

Господо, ви памтите дане када се наша херојска и патриотска војска одушевљено враћала у Југославију. Памтите да је та војска тада нашла на прве препреке консолидацији нове државе, али није клонула ни устукнула пред тим препрекама. Није се одмах демобилисала, јер је видела да њезин посао није био још завршен. Морала је да остане и на мирнодобској, мртовој стражи. Имамо да благодаримо баш тој војсци, што већ у првим данима нашег ослобођења није дошло у нашим крајевима до большевичког хаоса и до племенских крвавих разрачунавања. Ви се се-

ћате, gospodo, да је бесомучна републиканска пропаганда у нашим крајевима започела већ 1919 године, и да се већ тада желео од бескомпромисних југословена, који су учествовали у стварању Југославије, један енергичан шестојануарски потез. Само је заслуга војске, што тада није морало доћи до укидања парламентаризма и ограничавања политичких и личних слобода. Они, који су са жељезном руком и пуном свешћу о одговорности пред историјом, водили наше армије у рату, нису изгубили присебност духа ни у тој замршеној и мутној послератној ситуацији у земљи. У нашим је касарнама одмах створена права југословенска дисциплина и ништа није могло да поколеба југословенски војнички дух и исправно схватање служења Краљу и Отаџбини. Безброј су пута дефетисти и сепаратисти покушавали да преко касарнских зидова убаце смутњу и да раструју морал наших војних јединица, али је то увек остало без успеха. Подмукла се агитација разбијала о чврсту вољу наших јуначких команданата по целој земљи. Господо, ми сви памтимо, да су и најљуће опозиције у нашим Парламентима имала увек респект пред том и таквом нашом војском, па су често пута и гласале за буџет Министарства војног без оградe, а понекад и с оградом. (Одобравање). А ако су излазиле из сале, да не гласају за тај буџет, онда су се на све стране извињавали зашто то чине! И кад се у нашем политичком животу дошло је до оних парламентарних конфузија и заплета 1928 године. тада су и шефови опозицијске сељачко-демократске коалиције изјављивали да је једини излаз из ситуације тај, да се образује једна концентрациона влада шефова свих партија, а да тој влади буде претседник један генерал, који би се пензионисао. (Аплауз). И они су увиђали да се тада једино у војсци могао наћи човек, кога су украшавале све врлине једног великог, сепаратизмом и партизанством незраженог, несебичног, одлучног и поштеног југословенског патриоте. Тада је један од шефова сељачко-демократске коалиције у интервју датом новинарима објашњава, да то не би било ништа ванпарламентарно, ако за Претседника владе дође једна ванпарламентарна личност, у овом случају пензионисани генерал, јер да су у Чешко-Словачкој уз Парламенат састављене чиновничке Владе, а нико не може порећи Масарику, да није демократа. Још је спомињао тај исти шеф, да је и код нас у радикалној влади био један активни генерал Министар саобраћаја. А други шеф те коалиције одушевљено је бранио ову тезу са генералом Претседником владе, говорећи, да ће се онда показати, како се Хрвати и војска љубе пред целим светом!

Господо, ја ово спомињем само зато, да се види како су и шефови највећехментније наше опозиције имали поверења у војне личности и како су лабави и неуверљиви доцнији приговори због тога што је Претседник владе у 6-јануарском изнимном стању постао један активан генерал, који се уосталом у новом уставном стању дао пензионисати управо онако, како су то предвиђали шефови сељачко-демократске коалиције. Па чак се нишло затим, да сви шефови политичких партија буду заступљени у овој нашој концентрационој

Влади националног и државног спаса, а кривња је самих тих шефова, ако се данас не налазе сви с нама заједно у овом тешком и историјском послу сређивања и јачања наше државе.

Господо, кад се пред нама налази буџет Министарства војске и морнарице, ми онда морамо имати пред очима код оцењивања тога буџета све заслуге и врлине наше војске у прошлости, те њезина значење у садашњости и будућности. Служи на част државе чланова Финансијског одбора, који су буџет Министарства војске и морнарице примили с акламацијом. И кад ја говорим о том буџету, чиним то само за то, да Г. Министра војске и морнарице уверим, како и ми изван тога одбора осећамо једнако топло и са признањем за нашу војску. Хтео бих да учиним неколико примедба за које мислим, да треба да се чују с овога места.

Господо, скоро 80 гворника у овој Скупштини говорило је о ужасној привредној кризи и о невољама свију наших сталеза, а највише сељака. Нема сврхе, да се у специјалној дебати на то враћам. Било је приговора да је буџет још увек превелик и да га наш народ неће моћи поднети. То може бити тачно, но што се мене тиче, ја тврдим, да је буџет Министарства војске и морнарице за 1932-33 год. премален, иако ће се можда неком чинити да то није тако. Моје је мишљење, да се код народне одбране наше државе упркос општих повика у Европи за разоружањем, не сме штедети. Јер ми видимо да упркос конференција за разоружање, наши суседи грозничаво јачају своју народну одбрану на мору и на сувом. Док они повећавају своје наоружање, ми га не смемо смањивати, да не бисмо дошли у један тежак положај, који би нам се могао грозно осветити. А болног искуства у том правцу имамо из 1914 и 1915 године. Ако уз опште слабљење наше народне снаге у овој кризи, ослабимо још и капацитет наше народне одбране, онда нисмо далеко од понора.

Буџет Министарства војске и морнарице мањи је од прошлогодишњег за 21,75% т.ј. за динара 463.612.719. Прошлогодишњи буџет износио је 2.595.906.592, а овогодишњи износи 2.132.293.863. Осврћући се само на цифру, која је предвиђена за нашу морнарицу и за авијацију.

За нашу морнарицу налазимо у прошлогодишњем буџету за редовне и ванредне расходе цифру од 235.276.038 дин., а сада имамо цифру 189.432.736 динара. То значи смањење од динара 45.843.302. За набавку и превоз целокупног погонског и потрошног материјала од пловних јединица и копнених установа (сем арсенала и осталих засебно наведених установа), за набавку пловних јединица машина и т. д. као и за плаћање транспортних трошкова приликом добивања или куповине горњег материјала, предвиђена је сума од 22.000.000 дин. (за 8.000.000 дин. мање него за прошлу годину). За потребе поморског ваздухопловства (ту су хидроплани, аероплани и мотори), предвиђена је сума од 18.000.000 дин. — за 8—100.000 дин. мања него у прошлом буџету. За обнову и одржавање целокупног оружја морнарице са припадајућим прибором, за набавку убојне спреме, изградњу и одржавање потребних аксесорија и постројења, предвиђа се сума од

10,000.000 дин. (за 7,500.000 дин. мања, него у прошлом буџету). За наоружавање пловних јединица и копнених установа предвиђа се цифра од 8,500.000 дин. (за 3,500.000 дин. мања него у прошлом буџету).

Мени је жао, што нису, макар на штету копнене војске, нађене могућности, да се не дира у наш морнарички буџет, кад се он већ није могао повисити. Наше наоружање на мору занемаривано је у прошлом деценију много и оно није досегло ни из далека нормални ниво у паралели с осталим поморским државама другог реда. Ми немамо довољно морнаричког осигурања за нашу развијену поморску обалу и испадамо управо јадно према другим нашим поморским суседима, међу којима има и таквих, који се наоружавају на мору из дана у дан с изразитом империјалистичком тенденцијом, не обазирајући се ни најмање на развике пројекте о разоружању. Ми имамо морнарицу од цирка 15.000 тона, а праве оперативне вредности нешто преко 5.000 тона (четири подморнице, два борбена чамца, једну крстарицу и једар разарач). Италија има морнарицу од цирка 400.000 тона, Грчка 50.000 тона, Турска 35.000, Финска 10.000 тона. Румунска 6.500 тона, Пољска са морском обалом по прилици као од Сплита до Шибеника 6.000 тона. По овоме видите, како нисмо у сразмеру с осталим поморским државама. Колико се цени јачина морнарице и то ратне морнарице, види се и по томе, што је Болшевичка Русија тражила тонажу бојних бродова од 400.000, кад је Лига народа, пре извесног броја година, била спремила један пројекат о ограничавању тонаже бојних бродова. Русија се тада противила сваком смањивању тонаже својих бојних бродова, све докле док Балтичко и Црно море не буду слободним морима. Тако се брине за своје морнаричко осигурање у рату једна пролетерска, тобоже антиратничка држава.

Има, ипак, једна утешна ствар за нас. То је држање наше Владе према резолуцији Скупштине Друштва народа од 29 септембра 1931 године о примирју у наоружању на мору за годину дана. Тада је наша Влада Секретаријату друштва народа преко нашег Министра спољних послова изјавила, да преузимамо на себе обавезу за примирје у наоружању за годину дана, али с тим, да имамо право на нормално извршење нашег флотног програма. Разумљиво је, да ја не могу знати, какав је тај флотни програм, али ја се, ипак, бојим, да се, с овим буџетом, неће моћи учинити много у његову духу. Ако Г. Министар војске и морнарице, како је и изјавио, буде затражио накнадни кредит, гласаћемо за њега без дискусије.

Господо, исти је случај с авијацијом. Ми смо, свакако, благодарни свима досадашњим Министрима војске, што су посвећивали много пажње нашој авијацији, па тако и садашњем Министру војске, који за авијацију предвиђа у буџету ипак суму од 151,250.000 дин. То је мање за 11,750.000 динара од прошлогодишњег буџета.

Мени је само жао, што ће се у пркос брижљивог старања Г. Министра војске за авијацију морати по овом буџету, изгледа, обуставити грађње извесних врло потребних аеродрома у Броду, Нишу, Крагујевцу и т. д. Исто тако изгледа, да не-

ћемо моћи набавити довољан број авиона најмодернијег типа, што би нам и те како требало.

Господо, сувишно је говорити о важности авијације. Довољно је потсетити само на то, да су наши суседи, лане, управо демонстративно, одржали авијатичке маневре баснословних размера. О томе је тада писала цела Европска штампа. Ми смо тада осетили, да у авијацији стојимо према тим суседима као Давид према Голијату. А прошла су времена, када смо се могли, као у доба националне романтике, тешити са народном песмом: „Бој не бије свијетло оружје, већ бој бије срце у јунака“. Ми имамо големо ратничко срце, и имамо морнаре и авијатичаре од светског реномеа, али без модерних ратних бродова и модерних аероплана не значимо много, као што не значимо ништа нарочито ни са нашим пешацима, толико чувеним и сматраним као најбољим у Европи, ако тим пешацима не дамо у руке модерно оружје.

Српски ратници најбоље знају, зашто су често пута губили битке у Светском рату, и шта им је значило оно ново савезничко наоружање на Солунском фронту. Зато су они на пример и поздравили тако радосно појаву тенкова у нашој војсци, када је одржаван онај грандиозни дефиле на Бањичком Броду пригодном измене застава 1930 год.

Господо, кад би друге државе вршиле осетна смањивања наоружања и кадрова своје војске, онда би смо и ми морали следовати томе примеру. Међутим, довољно је погледати цифре војних буџета у другим државама па да се види како се упркос паневропских пацифистичких идеја не напушта ни у једној држави јака народна одбрана и како сви тврде, да не распуштају својих војска искључиво због очувања мира. Ако ико, онда ми првенствено имамо нашу војску и на копну и на мору баш зато, да чувамо мир у овом делу Европе, дакле у скроз дефанзивне сврхе. Неки дан сам читао једну статистику „Њујорк Тјанса“ из прошле године о војним буџетима појединих држава. Ти буџети изгледају овако: Сједињене Државе Америке 38.909,600.000 динара, Русија 31.843.000.000, Француска 25.682.000.000, Енглеска 25.588.000.000, Италија 13.693.000.000, Немачка 9.456.000.000, Шпанијолска 6.193.000.000, Пољска 5.064.000.000, Румунска 2.950.000.000, Чехословачка 2.816.000.000, Грчка 1,174.000.000, Мађарска 1.113.000.000, и т. д. у истој се статистици наводи да данас на свету има око 7 милиона војника, на које да се троши 230 милијарди динара годишње. Русија на пример има војску од 563.000 људи и милицију од 637.000, свега дакле око 1,200.000 војника, Француска има 671.000 војника, Италија са колонијама 350.000, не рачунајући овамо организоване војне трупе фашиста. У Румунији долази годишње на сваког становника терет од 7.000 динара за војску, у Француској 5.250 динара, у Грчкој 4.500 динара и т. д.

Још је интересантно са коликом аеропланском снагом располажу поједине државе, Француска има преко 4.700 ратних аероплана, Совјетска Русија око 2.000, Енглеска без Индије, Аустралије и Канаде око 1.000 аероплана, Америка преко 2.000, Пољска 575 аероплана, а Румунија 500 аероплана.

Ми не смемо потцењивати овакве бројке. Ми морамо настојати да не останемо незаштићени и

кужавни у случају каквих нових конфлација. Зато сам ја по мало и забринут кад гледам цифре нашег морнаричког и авиатичког буџета, међутим, верујући у прокушано вођство наше војске, надам се да се о свему томе води рачуна, па да ће се и упркос очајне кризе моћи одржати на висини наша народна одбрана.

А сада нека ми буде дозвољено, да нашем Г. Министру војске изнесем неколико специјалних напомена:

Постоји једно отужно питање, а то је питање издавања и проверавања добровољачких уверења које се врши већ неколико година у Министарству војске и морнарице, а што је дато у наслеђе садашњем Министру од прошлог Министра.

Господо, ова се уверења издају већ неколико година, а када ће њихово проверавање и издавање бити завршено, то је тешко предвидети. Десило се ово: у Министарству војске и морнарице, констатовало се, да се добровољачка уверења издају неправилно и да су се чак и куповала од лица, која нису добровољци. Кривци су били похватани, али је онда наређено, да се и већ досад издата уверења морају изнова проверити. Тај посао, међутим, напредовао је тако споро, да је међу добровољцима завладало силно огорчење. Правилник закону о добровољцима каже, да ни један добровољац који нема провереног добровољачког уверења; не може добити земљу која му по закону као добровољцу припада. А како су сва добровољачка уверења повучена у Министарство војске због проверавања а одатле се споро издавају, то се једна маса добровољаца до сад није могла користити поделом земље.

Безброј интервенција учињено је, да се пожури са издавањем добровољачких уверења и у Министарству војске и код бившег и код садашњег Г. Министра војске и морнарице показана је добра воља, да се добровољцима изиђе у сусрет. Садашњи Г. Министар војске изјавио је нама неколицини народних посланика добровољаца, да је отсеку који ради на томе доделио и свога помоћника и да ће се, пошто се на тим уверењима ради пуном паром, моћи издавати дневно око 50 уверења. Господо, ја бих желео да тако буде, али је вероватно да су Г. Министра криво информисали о целој ствари, јер кад би се издавало дневно око 50 уверења, тај би посао за неколико месеци већ морао бити готов.

Колико нам је речено, предато је око 65.000 добровољачких молби. Ту су молбе и оних који стварно нису били добровољци и речено нам је да је од тога одбијено 20.000. Ја имам података, према податцима Савеза добровољаца, да је досада издато је добровољцима 17.500 до 18.000 уверења и да је одбијено око 9000. Према томе има приличан број уверења да се проверава, јер ако је тачна цифра, а ова је тачна, има 32.000 до 36.000 правих добровољаца онда има да изда још 8—10.000 добровољачких уверења.

Господо, има још једна ствар око издавања тих уверења. Господо, која проверавају та уверења у Министарству војном, проглашују људе неборцима по неком чудном критерију. Они, изгледа, признају борцима само оне који су учествова-

ли у првој линији у пробоју Солунског фронта. То је немогућ критериј и треба изменити тај правилник, јер је било ваздан војника и Србијанаца и добровољаца, који су се налазили у различитим позадинским јединицама у часу осудне офанзиве на Солунском фронту 1918 године, па би према томе многи борци испали неборци. Нису они криви што су овако били распоређени. Једино је могуће категорисати некога као борца или неборца по томе како је он у списковима ондашњих јединица био заведен, односно неборцем се може категорисати само онај, који је под тим условом ступио као неборац и као такав био заведен у списак тадашњих војних јединица, а не да се сада проглашују неборцима и борцима. Чуо сам од наших добровољаца, за које је то страшно с моралне стране и који ми кажу да их је стид да деца својој покажу уверења да су неборци, а они су били борци и дошли као такви на Солунски фронт. Осим тога постоји и једно материјално а не само морално страшно дејство. Неборци добијају само 3 ха земље по Закону о добровољцима а борци 5 ха. Разумећете онда како то, ово накнадно неборачко категорисање одјекује међу добровољцима, којима је, господо, ово добровољачко питање додијало и то нама добровољцима највише. 13 година се очекује да се реши ово питање. Ја сам био секретар Савеза добровољаца и знам да сам бар 20 меморандума упутио кроз ових десет година. Добровољци уопште нису ни поставили ни компликовали то питање. Њега су поставили и запетљали прошли партизански режими, који су трговали са уверењима и добровољцима и сада, данас, не можемо побећи од факта да је то једно тешко економско, социјално и национално питање у склопу аграрног питања и наше колонизације. Кад су полазили у добровољце 1912, 1914, 1915, 1916 и почетком 1917 године добровољци нису ни сањали, да ће за свој патриотски и пожртвовани рад у југославенском ослободилачком покрету после рата добивати неку награду. На Добруци су изгинули толики добровољци а и у самој Србији за време балканских ратова и на Солунском фронту добровољци нису ни појма имали о томе, да ће они због тога бити награђени са земљом.

Господо, после рата испала је ствар трагично, добровољци су се вратили својим кућама голи и боси и многима је једини спас био у томе да се користе том обећаном земљом. А кад су видели како се други богате којекакви недостојни и како пљачкају, а они прави борци за слободу свога народа остају презрени, одбачени, понижени и увређени, онда су почели да траже ту земљу. Страшно је било њихово душевно расположење, појачано материјалном оскудицом, а већина је добровољаца била сиротиња радничка, и сељачка. Ту је за нас све избио као пресудан онај социјални, национални и економски моменат и са тог гледишта треба посматрати добровољачко тражење земље. Добровољци су се организовали да сложено траже испуњење обећања датог на Крфу. Они су се због тих момената, само из техничких разлога, а не због тога што је постојала једна обвеза према њима, због што бржег додељивања земље, издвојили од осталих аграрних интересаната,

с којима иначе имају заједничке циљеве и невоље, да што брже пожуре то решење.

Господо, жалосно је, да још и данас хиљаде добровољаца у овој земљи са земљом лутају без земље, а они који су је добили у већини случајева кукају због немаштине и непотребног *fundusa instructusa* по добровољачким колонијама, поготов у садашњој кризи, те се тако и ово добровољачко питање решава исто онако као што се решавало и питање аграрне реформе.

Ми имамо пуно вере да ће садашњи Министар пољопривреде у заједници са Министром војске свршити ово велико дело ликвидације добровољачког питања и молимо их да још овог лета учине да се једанпут она честита добровољачка војска смири. (Пљескање).

На крају, господо, хоћу да изнесем једну својену напомену Г. Министру војске. Ради се о оснивању Ратног музеја или Музеја ослобођења и уједињења. Та идеја о оснивању Ратног музеја није нова. Ми смо већ у Солуну имали Ратни музеј, коме је био директор пуковник Радомир Елезовић. После рата добровољци су у неколико махова покушали да оснују барем свој добровољачки музеј, али им то није пошло за руком из различитих разлога. Ја сам о томе писао и члане у загревачкој „Ријечи“ и београдској „Правди“. Једанпут је Министар војни покојни Хацић био изјавио у „Времену“ да се за Ратни музеј већ налази спремљено земљиште и да ће се он остварити. Но до данас не видимо тога остварења. А колосални ратни материјал лежи у сандуцима Министарства војске и код појединаца, и пропада. Ми смо, господо нација са ратничком прошлешћу и наша војничка прошлост пуна је драгоцених докумената и успомена. Ми морамо оставити покољенима доказе из тог ратничког периода наше историје не само у књигама и причама, него и у једном импозантном музеју.

Постоје две могућности реализовања оваквог музеја. Или ће то бити искључиво Ратни музеј, у који ће ући ратни материјал са одељењем добровољачким и одељењима савезника, који су учествовали са нама у борбама на српском терену и на Солунском фронту и на Добруци — или ће то бити општи Музеј ослобођења и уједињења, у који ће ући и сав материјал о југословенском ослободилачком покрету са духовне и са материјалне стране. У овом другом случају ту би нашла места и силна наша пропагандистичка југословенска литература од пре рата, за време рата и после рата све до датума 3 октобра 1929 године. То би морао бити наш репрезентативни Дом југословенства, Дом докумената, о томе шта смо радили и кави смо били у оним пресудним часовима стварања Југославије. Ако то буде само Ратни музеј у стилу париског Инвалидског дома, ми ћемо опет бити задовољни. Јер, господо, у другим државама већ су такви музеји одавно готови. Ко је био у Прагу и гледао Легионарски музеј, морао је бити изненађен богатством сакупљеног материјала, а нарочито савршеним увећаним фотографијама које претстављају сва кретања чехословачких добровољачких трупа по целом свету. У Букурешту постоји прекрасан Ратни музеј на најлепшем

месту у граду и кад уђете у њега, остаете задивљени, колико су тога Румуни успели да саберу. А ми, који имамо и већу и поноснију ратничку прошлост од наших савезника, немамо да покажемо ни странцима; ни нашој деци ништа из оног доба, када су падале главе за данашњу Југославију. Господо, то је један наш национално-културни минус. Њега треба што пре исправити. То нам је важније од Пантеона, у који би уносили мртве југословенске великане и од нове зграде Народне скупштине. У таквом Ратном музеју могле би да почивају и кости наших славних војвода и војсковођа, како су то извели на пример Французи за своје у свом Инвалидском дому. Ту би се дневно ходочастило и генерације би се напајале снажним југословенским духом прошлости и поносом. Молимо Господина Министра војске да даде иницијативу за образовање једног широког акционог одбора, у који би ушли и наши историчари и наши политичари и уметници и литерати и преставници војске и народни претставници, па да се оствари тај лепи план и да Београд добије још један значајан југословенски споменик, какав му највише и доликује.

Господине Министре, ми вас молимо да уважите све ове добронамерне напомене. Молимо вас, да будно бдијете над синовима ове земље који се налазе под вашом командом, да и даље строго водите рачуна о томе, да се они васпитавају у чистом југословенском духу као што је то у традицији наше дичне војске, која је увек била права народна школа. Молимо вас, да узистожите што више модернизовати војничко васпитање у војним школама, нарочито подофицирским, да одабирате што спремније и што интелигентније офицере за те школе, а особито за ђачке чете, јер је врло важно да нам универзитетска омладина, која долази у ђачке чете, научи љубити и ценити нашу војску, да може касније што боље послужити Краљу и Отаџбини.

Господо, у име свих Југословена из Хрватске изјављујем: да имамо пуно поуздање у нашу војску и да ћу гласати за овај буџет, а гласао бих и онда да је још већи. Могу још рећи Господину Министру војске и морнарице и то, да смо ми невојници, грађани и сељаци из Хрватске, увек спремни ако нас позове Врховни командант, да положимо своје животе (Бурани аплауз) за чување нашега мира, за одбрану југословенске државе, за Југословенског Краља и за Југословенску Отаџбину. (Аплауз и одобравање).

Претседник Др. Коста Кумануди: Има реч г. Раство Пустослемшек.

Раство Пустослемшек: Господо народни посланици, приликом расправе о буџету Министарства војске и морнарице, хоћу да се осврнем нарочито на морнарички буџет.

Ово не чиним само с разлога, што развитак наше морнарице сматрам нарочито потребним обзиром на осигурање најлепшег дела наше државе, већ пре свега, што сам мишљења, да је део предвиђен у буџету Министарства војске и морнарице врло мален пошто износи једва десетину укупног буџета наше одбране.

И ако смо у доба редукације, кад треба енергичним захватом скинути многе издатке разних установа, то се ипак бојим, да је редукација према прошлогодишњем буџету од целих 40 милиона динара за морнарицу доста велика, обзиром на садашње њено стање и њезин даљни развитак, ако уважимо задатак, за који нам је неминовно потребна.

Својим уједињењем постала је наша Краљевина поморска држава са обалом која јој пружа могућност да то и фактично буде.

Она не привлачи само хиљаде туриста, не пуни само ступце светских новина и илустрација са чланцима о њезиним лепотама, већ нам она даје пре свега најбољу могућност, да водимо поморску политику, — да наше сировине најјефтинијим путем довозимо на светска тржишта — и да се развијамо у свему у поморску државу, којој су широм отворена врата у широки свет. То ми сви знамо како они са обале, тако и ми из позадине. Поморска свест већ је тако продрла у наш народ, да нема ни једног међу нама, који би у то посумњао. Ну, та наша обала данас након скоро 14 година слободног живота нема још своје праве одбране. Нема још свога ратног бродовља, које би било у стању, да ју заштити за случај напада. Данас, кад друге поморске државе на разним конференцијама настоје, да смање претеране издатке, за офанзивна оружања на мору — ми још нисмо у положају да би смо се могли ослонити у заштити и одбрани наше обале на своју флоту. — „У заштити одбрани наше обале“ хтео бих нарочито да подвучем. — Ми имамо у нашем обалном стаништву одличне поморце, како је и у Народној скупштини недавно биле истакнуто. — Ови су поморци од вајкада били језгра, стуб и понос наших и трговачких морнарица држава које су господариле нашом обалом. А данас кад имамо слободно Југословенско море, где наш поморац плови под својом заставом, он мора да се бори са великим потешкоћама у трговачкој морнарици, а нема ни своје ратне флоте, оне флоте, на којој би за случај рата могао свакоме да брани приступ на наша острва и нашу обалу. Господо, ни с китајским зидом, па био овај још тако широк и добро наоружан, не ћемо моћи бранити непријатељу, да заузме нашу обалу. — Зато требамо да створимо оно средство, којим се успешније брани обала — а то је ратно бродовље са чисто дефанзивним задатком. — Од 24 државе, које се у свету сматрају као поморске државе, ми смо на последњем месту. То-нажа наших ратних бродова износи на основи Женевских података данас свега 4.700 тона. Наш сусед Краљевина Италија исказује у истим подацима преко 400.000 тона, дакле сто пута више, а суседна Грчка 53.000 тона, дакле десет пута више. Данас имамо свега четири подморнице, 3—4 ратна чамца и једну лаку јединицу у градњи, то је све што твори нашу ратну флоту. Ти подаци познати су свакоме који је на пример завирио у џепни календар „Јадранске страже“. — Не знам да ли ће се у Женеви укинути подморнице. О овоме питању озбиљно се расправља. Ако се оне укину, остаћемо са једним јединим бродом од 1.800 тона т.ј., без икаквог средства за одбрану наше обале.

Господо народни посланици, ја мислим да ни сам Нелзон са овим једним бродом не би могао да потера онога који би хтео да нападне нашу обалу. Због тога морамо што пре да створимо једну јаку и силну флоту за одбрану наше земље. Стручна расправа о томе питању, како треба створити ово бродовље, ствар је меродавних чинитеља; ја бих и овде нагласио да ми ову флоту, свакако, исто тако требамо као и друге државе, да с њом осигурамо сигурност наше обале, заштитимо наше интересе на мору, олакшамо рад нашој трговачкој морнарици — а нарочито сада да дамо рада нашој индустрији и помогнемо хиљадама незапослених. Јер, господо, на нашој обали постоји могућност да градимо ратне бродове; треба само овој нашој индустрији дати могућности за рад. Као врло мирољубиви елемент, не требамо флоте за напад, — него требамо је за успешну одбрану онога што имамо. Ми морамо до постигнемо исто стање као и друге државе у стварању флоте т.ј., да нико не сме некажњен и без велике опасности за себе навалити на нашу територију. Нико нам не може замерити, ако приступимо изградњи наше дефанзивне флоте. Нама је она потребна, пошто ми не можемо и код највећег разоружања остати без одбране на мору.

Поуздајући се у изјаву Господина Министра иностраних послова, дату пре неколико месеци у Женеви, да ћемо нашу флотну снагу развити сходно потребама наше одбране и сигурности, а по већ готовом програму, изјављујем да имам пуно поверење у нашу народну војску и морнарицу и у њезино вођство, пошто знам да се момчад васпитава збиља у националном југословенском духу, те ћу гласати за буџет Министарства војске и морнарице. (Бурни аплауз).

Претседник Др. Коста Кумануди: Има реч народни посланик г. Јован Довезенски.

Јован Довезенски: Господо народни посланици, да би се изградила држава, оваква какву је данас имамо, држава велике Југославије, требало је много жртава и крви да падне, да се на костима и крви подигне ова држава, каква је данас. Али, браћо моја, да та држава буде таква, сви смо у том правцу радили. Сваки национално свестан грађанин, Југословен, ма из кога краја био, радио је како је и чим је могао: пером, речју, пушком, материјалом; колико је ко могао, тако је и радио. Зато смо и успели да створимо ову велику нашу Југославију, какву је данас имамо. (Аплауз).

Браћо моја, кад сам још као дете из данашње Јужне Србије, ондашње Турске царевине, прешао у Краљевину Србију, мајку нашу, кад сам тамо дошао, сазнао за себе и научио да мислим, прво што сам запазио и што ми је дало поуздања, била је наша славом увенчана војска. Правећи компарацију између војске турске и српске у то доба, ја сам запазио, да ће та малена војска Краљевине Србије и дам донесе слободу на Југу. И нисам се преварио. Ја сам, браћо моја, одгајан у крају најнационалнијем можда у целој држави; у крају где је још у 17 веку војвода Карпа дизао устанак, кад је аустријска војска, под командом генерала Пиколиминија, допрла до Скопља. Доцније, када је Краљевина Србија, ондашња Кнеже-

вина, заратила против Турске и ослободила Врање, Ниш, Лесковац, Пирот и Прокупље, војска српска је допрла до близу данашње варошице Прешева, а добровољци из свих крајева, а нарочито из тих крајева, држали су од Куманова пут Паланке како иде граница. Ти су устаници и после закљученог мира на берлинском конгресу продужили да ратују са Турцима, док их је, најзад, тек 1882 године, савладао Афус паша, доцнији валија скопски.

Браћо моја, када је навалила била неман на српски народ у Јужној Србији под Турцима, да уништи српско име, да уништи српски народ, српски народ се организовао у четничку организацију и дигао се нао ружје, да брани своју част, достојанство и име своје. Али, када је изгледало да ће да малакше, притичу тој организацији у помоћ браћа њена, браћа из слободне Краљевине Србије, и то српска војска. Прво су дошли подофицири и официри; али, пошто је то била друга држава, те нису смели да долазе јавно, они су узимали отсуства и боловања, па су нам притицали у помоћ. Кад су дошли та наша браћа војници, онда је наш народ видео да није усамљен, и да има да издржи до краја победе. Тако је и било. Та мала предратна организација на Југу наелектризирао је цео српски народ, целу омладину, целог троименог нашег народа, који је, у току доцнијих ратова, починио огромне бравуре против наших непријатеља, док није извојевао потпуно ослобођење и уједињење нашег троименог народа. Кад је славом увенчана српска војска донела слободу нама на Југу, успостављене су све власти и војне и административне, али је ипак војска вршила најделикатнију, најплеменитију дужност. То је била организација, која је спроводила национализам и идеју национализма. После свих ратова и победа које је извојевала наша војска и наш троимени народ, војска се латила једног великог задатка, задатка да просвети наш неписмени народ. После рата, браћо моја, мене су сусретали многи пријатељи и рођаци, па ми кажу: „Куме, ујче, тече, ја умем да читам и пишем, јер сам служио војску и у војсци сам научио да читам и пишем”. (Аплауз).

Браћо моја, када су партијске страсти и непомирљивости дотерале биле нашу државу на ивицу пропасти, наша је војска била на свом месту и снажно спроводила јединство непоколебљиво, јединство недељиво нашега народа. Једино што је остало свето за то партизанско доба, то су биле војска и школа. Све остало отишло је у суноврат, па чак и правосуђе.

Браћо моја, и ако знам да је војска непродуктивна организација, ја знам и то, да колико је ко јак, толико и вреди. Ми морамо бити спремни; морамо бити наоружани; морамо бити на оној висини, на којој је била српска војска 1912 године, да у свако доба, под командом Његовог Величанства Краља, испунимо свој задатак: Да бранимо нашу државу.

Имао сам да кажем коју реч и о уверењима добровољачким и четничким. Г. Ковач је о томе говорио, али само није говорио и о четницима. Међутим, и о томе се мора рећи која реч. Многи од наших четника који су четовали пре 1912 године, а и доцније, поднели су молбе за уверења. Мно-

ги су од њих добили уверења, а многи нису добили. Рећи ћу праву истину, да нису добили зато што је тада била, по несрећи, друга једна организација — организација т.зв. Српсковаца, па су они хватали молбе и акта и цепали, само да не би дошли ови четници до својих уверења, због чега сам ја трагао и био сам баш код Господина Министра војног, који ми је рекао, дајте ми појединачно па ћу предузети што треба. Ја сам ишао на лице места и тражио по деловодницима у Министарству и у четничком удружењу, па сам пронашао, да су их ти неваљалци дохватили и поцепали. (Узвици: Срамота!).

Господо, као што рекох и ако знам да је војска непродуктивна знам и то, да ми само онолико вредимо, као држава, колика је наше државе моћ. У то име гласам за буџет војске и морнарице са жаљењем што није још и већи и молим сву господу посланике да гласају за нашу војску. (Пљесак.)

Претседник Др. Коста Кумануди: Реч има г. др. Анђелиновић.

Др. Будислав Гргур Анђелиновић: Господо народни посланици, неколико народних посланика међу којима и ја, гласали смо противу буџета у начелу. Част ми је изјавити да ћу у специјалној дебати гласати за буџет Министарства војске и морнарице. (Пљесак.) Сматрам то својом дужношћу с разлога, што је војска и у најтежим временима — не улазећи у историју Краљевске српске војске пре ослобођења, него само у њен рад последице ослобођења — знала да очува своју витешку традицију у духу некадање српске војске, да очува своју организовану снагу, свој високи морал, свој патриотизам . . . (Пљесак) . . . и народни југословенски дух у својим редовима. (Узвици: Тако јел!)

Господо, ја знам да би се свакој институцији и сваком реду могло наћи приговора у детаљима, али пред овим великим чињеницама које сам истакао, сви детаљи које би евентуално имао неко да приговори, нијесу ни из далека равни тим чињеницама. Стога сматрам својом дужношћу и надам се, односно увјерен сам и сигуран сам, да ће и остали посланици који су у начелу гласали против буџета, у специјалној дебати гласати за буџет војске.

Господо, овом приликом имао би само да се придружим молби једног од предговорника, да г. Министар војни посвети једном дјелу војске, ратној морнарици, своју особиту пажњу. Није ни моја намјера нити желим да износим важност ратне морнарице за нашу државу и наш народ и у миру и у рату. О томе је писана читава литература. Код нас можда још нема довољне свјести о важности мора. Можда у наше душе није још продрло, што ми све имамо у оних 5—6000 км. обале, односно 5—600 км. зрачне линије, и коју економску, трговачку, националну и војничку важност има то море. Ја молим само Г. Министра војног, који је у то упућен као војник, да ратној морнарици посвети сву своју пажњу. Знам да је буџет у том погледу, обзиром на ратну морнарицу, врло мали. Ми стојимо према једним нашим суседом у погледу ратне морнарице, као што је рекао један предговорник, у односу 1 : 100. Стога мислим да се мо-

же заштити нашег мора посвјетити више пажње, него што је предвиђено у овом буџету. У нади да ће господин Министар војни одговорити нашим једнодушним жељама, јер у томе питању нема међу нама подјеле ни разлике . . . (Буран пљесак) . . . ја и по трећи пут кажем да мирним срцем, вршећи у истини своју дужност, гласам по вјерење, изражујем потпуно повјерење нашој војсци и морнарици као и онима који их воде. Молим их да на овом високом степену, на овом високом нивоу, уздрже и даље нашу војску као национални стожер, који је остао нетакнут и око кога се окреће дух нашег националног живота. (Одобравање).

Претседник Др. Коста Кумануди: Завршена је специјална дебата о буџету Министарства војске и морнарице и сада ћемо прећи на гласање. Молим г. известиоца да чита поједине партије.

Секретар Гавро Милошевић: прочита партију 470 по предлогу Финансијског одбора.

Претседник Др. Коста Кумануди: Прима ли Скупштина прочитану партију? (Прима). Објављујем да је партија 470 примљена. Изволите чути даље.

За овим је Народна скупштина, гласајући седењем и устајањем о свакој појединој партији у смислу чл. 102 Устава и чл. 67 Закона о пословном реду у Народној скупштини, примила цео буџет расхода раздела IX Министарства војске и морнарице, и то од партије 470 до закључно партије 559.

Претседник Др. Коста Кумануди: Према томе објављујем да је буџет Министарства војске и морнарице примљен. (Бурно одобравање).

На реду је буџет Министарства грађевина. Има реч Г. Министар грађевина. (Аплауз).

Министар грађевина Никола Прека, господин народни посланици, подносећи буџет Министарства грађевина за годину 1932-33 дужан сам да истакнем, да је он у првом реду састављен с обзиром на тешке економске прилике у нашој земљи, које су последица економских прилика у читавом свету; а тек у другом реду с обзиром на грађевинске потребе наше земље. Предлог буџета Министарства грађевина за годину 1932/33 износи минимум наших потреба за одржање свих оних објеката грађевинских у нашој земљи, не имајући у виду нових инвестиција и нове грађевине. Зато овом приликом нисам у могућности да изнесем један опширан грађевински програм, који је у великом делу у Министарству грађевина доготовљен, јер тај програм изискује много веће финансијске ефекте него што их ми имамо у нашем редовитом буџету. Али не могу ни да пропустим ову прилику а да не истакнем, да ми морамо потражити финансијску страну за изградњу свих оних потребних наших путева, саобраћаја и саобраћајних веза и прилагођење наших путева новим саобраћајним сретствима која су у ово наше модерно техничко доба искрсла, а о којима није било могуће водити рачуна у оно доба, кад су наши путеви били изграђивани. Морамо водити рачуна и о свим нашим крајевима, који нису, на жалост, повезани са нашим центрима (Одобравање), и који немају могућности да не само економски, него и културно напредују и дођу бар до оног степена, у

којем се налазе други наши крајеви, друге наше покрајине.

Позната је чињеница, да су наше комуникације доста примитивне, а сви — хвала Богу — знамо да о комуникацијама овиси просперитет наше земље не само на економском пољу, него и на културном и социјалном. Нису наше потребе само у путевима; ми смо богати и нашим рекама, али смо богати и нашим блатима и имамо велике површине земљишта која нису обрађена и у крајевима житородним, а особито у оним крајевима које ми означајемо пасивнима, јер нису наше реке, наше бујице ни наша блата уређена, како бисмо осигурали плодове тешког рада нашег сељачког света у часу кад приступа жетви; јер у много случајева види своју жетву и свој труд потпуно уништен, кад у јесен наступе јаке кише, а ми нисмо могли да проведемо оне мелиорације, које су биле нужне и потребне у тим крајевима.

Хидротехнички радови на нашим пловним и непловним рекама важан су такође фактор, јер не само с обзиром на пловне реке, него и с обзиром на све оне инвестиције које је чинила и држава и наше водне задруге приватном својом иницијативом, подижући велике насипе и чувајући богате и плодне наше крајеве од поплава, ми морамо имати то безусловно у виду и посветити им барем у будућности једну већу и јачу пажњу. Зато понављам: ми морамо што пре потражити нове финансијске изворе за извођење свих ових грађевина, било у нашим комуникацијама, било у мелиорацији и хидротехничким радовима — разуме се у једном дугорочном инвестиционом зајму, јер ти радови служе не само нашим него и будућим генерацијама, а право је и оправдано да и те наше будуће генерације буду оптерећене оним дажбинама којима су оптерећене и данашње генерације. Док не дођемо до поменутих сретстава, морамо се ограничити само на одржавање овога што већ имамо. Зато овај предлог буџета, који подносим, базира искључиво на овим чињеницама, кроз које је консеквентно проведен принцип најрационалније штедње.

Целокупни предлог буџета Министарства грађевина за годину 1932/33 износи 197,341.493.— динара, дакле за 79,867.060.— динара мање него што је износио буџет у години 1931/32. Ова уштеда приказује се како код личних тако и код материјалних издатака, што се види из следећег:

Лични расходи: Особље је редуцирано према буџету за годину 1931/32 за 133 лица, а расходи су смањени од 62,506.928 на 51,805.343 динара, т.ј. за пуних 10,701.585. У предлогу буџета предвиђен број особља је далеко испод потребног минимума, јер док број особља достиже према стварној потреби и предложеној систематизацији 3.685 лица, по закону о устројству Министарства грађевина 3321, по буџету 1931/32 године 3279, по предлогу буџета 1932/33 3106.

Претежни број особља чине инжењери и путари. По предложеном буџету који одговара стварном стању на лицу места број инжењера је далеко мањи од предлога о систематизацији и уопште мањи од предрадног стања у појединим областима. Потребно је да се постави и већи број путара. То је у интересу наших путева, јер данас путар

сваки имаде један реон од 6 километара, који он не може да надгледа онако како то прописи технички изискују, а свуда у напреднијим земљама које имају развијене цесте путар имаде 2 максимум 3 километра у своме рејону.

Материјални расходи. У управне расходе предвиђено је било у буџету 1931/32 14,939.050 динара. У буџету 1932/33 8,907.000 динара. Мање се предлаже у буџету 1932/33 за 6,032.050 динара.

Путеви и мостови: Редовни расходи у буџету 1931/32 су 124,006.625 динара, а у буџету 1932/33 107,543.150, мање се предлаже за 16,463.475 динара. У току прошле године повећана је мрежа државних путева за 104 километара. За редовно одржавање и оправку целокупне мреже државних путева предвиђено је 99,166.025 динара, тако да по километру долази просечно 10.000 динара, док је ланске године просечно долазило 12.000 динара, по километру. Пошто на државним путевима имаде преко 50.000 метара дрвених мостова који су слабе конструкције и морају се често изменјивати јер не могу да подносе тешке камионе, и теретне аутомобиле, то је Министарство грађевина предвидело у овоме буџету и ако малу своту од 2,400.000 динара за постепено постављање гвоздених мостова који ми имадемо у нашим складиштима из репарација. Ова је свота нужна за подизање стубова на којима ће се постављати гвоздена конструкција. Разуме се, да је и ова свота само делимична и да ће се из ње моћи да измени само по који мост.

За евентуални прекид саобраћаја, услед елементарних непогода, предвиђа се расход од једног милиона динара. Како постојећа мрежа државних путева има још 500 километара непросечених и неизрађених путева и како је потребно изградити нове путеве или заменити постојеће привремене дрвене мостове сталним, то је за прикупљање података потребних за овај посао предвиђена свота од 860.000 динара.

Ванредни приходи: У ванредним расходима предвиђено је за путеве и мостове у години 1931/32: 42,600.000. У години 1932/33 предвиђа се 6,130.000 динара. Мање дакле за 36,470.000 динара.

Новим буџетом се не предвиђају никакви нови радови на путевима и мостовима, него су ушле само потребне суме за довршавања раније започетих радова. Ми имамо државних путева 9,843 километра. Недржавни путеви налазе се у доста рђавом стању и бановински, а о општинским већ и да не говорим. Бановинских путева има око 30.000 километара, но од којих преко једна трећина без икакве подлоге.

Хидротехнички радови: редовни расходи износили су у години 1931/32: 14,012.000. За 1932/33 годину предлаже се 9,421.000. Мање се дакле предлаже за 4,591.000 динара.

За обавештајну службу о кретању водостања на главним рекама које стоје у вези са међународном обавештајном службом и служе корисно бродарству и одбрани од поплаве и за претходне радове и одржавање и побољшање непловних река, којих има у дужини око 20.000 км., и то само на местима где су у опасности скупозени објекти — мостови и железничке пруге или насељена места,

— за те послове предвиђа се свота од 9,421.000 динара.

Стварна потреба за ову грану хидротехничких радова, према постојећим тражењима, била је 26,000.000 динара, а предлаже се свега 2,592.000 динара.

За одржавање 520 км. регулационих објеката у вредности преко једне милијарде динара, који су израђени на две хиљаде сто километара пловних и две хиљаде триста км. сплавних река, у сврху заштите речних обала, одбранбених насипа, мостова и железничких пруга и насеља, као и у сврху обезбеђења пловидбе, предвиђено је тридесет милиона динара, односно стварна потреба је тридесет милиона динара а предвиђено је само пет милиона сто педесет хиљада. Предложени редовни расходи за мелиорације земљишта обухватају најнужније издатке. За претходне радове и израду пројеката за мелиорацију земљишта, за одржавање и побољшање мелиорационих објеката као и за хитне мере и радове за одбрану од поплаве од укупне површине земљишта које би требало мелиорирати до сада је одбрањено од поплаве и исушено 265.000 хектара у вредности динара 794.000.000, само одбрањено од поплаве 350.000 хектара у вредности 352.000.000 динара, само исушено 288.000 хектара у вредности динара 344.000.000, наводњено 10.000 ха. у вредности динара 11.000.000 непотпуно мелиорирано 450.000 ха. у вредности 300.000.000, укупно 1,363.000 ха. у вредности динара 1.801.000.000. Остаје још да се заштити и исуши 727.000 ха. са трошком од 2.170.000.000 динара. Стварна потреба према тражењима Министарства и банских управа приликом састава предлога буџета за 1932/33 годину, износи за мелиорационе радове динара 9.970.000.000, а предвиђено је у буџету 1.679.000.000 динара. Укупна свота била је у години 1932, 18.600.000.000 динара, а у години 1932/33, 11.500.000.000 динара. Мање се предлаже за 7.100.000.000 динара.

Архитектонски радови: Код архитектонских радова у погледу њиховог целокупног износа нема никаквих промена у односу према кредитима одобреним за ове радове по буџету за 1931/32 год. а све бановине биле су приморане да смање своје издатке и да их покривају оним приходима који су им могући.

Ово су, господо, кратка објашњења Министарства грађевина о буџету који је пред вама, на вас молим да примите и гласате за овакав предложени буџет (Пљескање и живо одобравање).

Претседник Др. Кумануди: Пре него што дам реч говорницима, који су се пријавили, да говорим о буџету Министарства грађевина, молим вас, господо, да чујете предлог који ће прочитати народни посланик г. Раство Пустослемшек.

Раство Пустослемшек: Господо народни посланици, данас празнује један од највећих живих Словена и велики пријатељ југословенског народа, седи поглавица братске Чехословачке Републике др. Тома Масарик свој 82 рођен дан (Цела Скупштина устаје и посланици дуго кличу: Живео!) Сматрам да је дужности прве Југословенске Народне Скупштине да се сети овом приликом великог Словена и да му пошаље своје усрдне честитке.

Предлажем, дакле, да пошаљемо Народној скупштини у Прагу ову депешу:

„Господину президенту Др. Томи Масарику
Праг

Прва Југословенска Народна скупштина честита осамдесет други рођендан великом сину братског чехословачког народа, оцу домовине и највећем словенском мислиоцу, бранитељу мира и демократије. Да живи славни пријатељ југословенског народа президент Масарик”.

(Опште бурно одобравање и пљесак. — Сви посланици устају и кличу: Живео Масарик).

Претседник Др. Коста Кумануди: Овлашћује ли Народна скупштина Претседништво, да пошаље ову депешу Господину Претседнику Масарику? (Овлашћује).

Прелазимо сад на претрес буџета Министарства грађевина.

Има реч г. Војко Куртовић.

Војко Куртовић: Господо народни посланици, из експозеа Г. Министра финансија могли сте установити, да је буџет Министарства грађевина за 40% мањи, него што је био прошле године. Овакво редуцирање, у овоме времену, ја верујем да је свакога од г. г. народних посланика морало страховито изненадити.

Финансијски одбор и Краљевска влада, на предлог Г. Министра финансија, старали су се само у томе, једнострано, да буџет буде што мањи, без обзира да ли ће то смањивање по проценту, по разним Министарствима, потрефити даље, него што се тиме мисли. Збиља, господо, има Министарства, за која је оправдано да износ расхода буде што мањи са обзиром на данашње тешке финансијске прилике, и економску кризу. Али, господо, има Министарства, да баш због ове данашње тешке финансијске кризе буџет тога Министарства треба да буде много већи, него што је био прошле године.

Господо, са ових 40% колико је умањен буџет Министарства грађевина могло би да се уради врло велика количина путева у нашој држави, и мрне као претставника дивног и поносног Раса изненађује оводика уштеда, и с тога ја не могу да се придружим осталој господи народним посланицима, и да дам свој глас за овај буџет Министарства грађевина, и ако сам у начелу гласао за цео буџет.

Док друге државе, због беспослице незапослених радника предвиђају и измишљају нарочите инвестиције, у којима би могли да запосле те раднике, те да колико толико ублаже њихову невољу, и ову тешку кризу, дотле се код нас иде савим противним путем. Ја, господо народни посланици, морам то нарочито отворено да кажем због тога, што је крај чији сам претставник, један од крајева апсолутно напуштених; и може се слободно рећи, да не постоји ни један крај у овој држави, који је био као наш крај пасторче у држави. Ја тврдим да од ослобођења нашег па до данас, тако рећи, ни једна пара није утрошена на изградњу путева у моме крају. Све што је досад учињено и потрошено то је само толико, што се дала једна безначајна сума за једну бедну оправку путева, а на изградњи нових путева није се ни по-

мишљало. И данас, господо народни посланици, код нас стоје они исти путеви, који су били још пре 200 и 300 година. Кад би неко дошао у наш крај, који га не познаје, он би морао да каже, да би требало прво да напише тестаменат, па да се крене на пут из једног у друго место нашега краја, јер су путеви толико непроходни да човек мора да рескира, ако крене на пут, па макар то било и на коњу.

Имате неколико суседних места у Санџаку, која су врло слабо повезана, то су Пријепоље, Бијело Поље, Сјеница, Плевље, Прибој и Нова Варош. И кроз Пријепоље и кроз Бијело Поље протиче река Лим, па би, по сили природног закона, ту требао да постоји пут. Размак између та два места износи око 40 км., али до данас пут није пресечен. Када се жели да оде од Пријепоља до Бијелога Поља, мора се ићи у Прибој, из Прибоја у Плевље, из Плевља у Бијело Поље и мора да се превали скоро 140 км. у место свега 40. Из Прибоја за Сјеницу нема пута. Постоји само један пут, који су турски харачи обележили приликом освећења да не би њихове трупе залутале. Постоји и један пут који је прављен скоро пре 60 година, када су аустријске трупе окупирале Босну и Херцеговину и упале у Санџак. Но тај пут није ни модеран, нити се може употребити за саобраћај. И човек кад иде тим путем, рескира са животом. Ми смо непрестано били у ставу очекивања. И пре ове Скупштине, у свима Народним претставништвима, сваки народни посланик, који је био упућен из тога краја овамо, вапио је, кумно, молио, богорадио, али вам, господо народни посланици, свечано тврдим, да ни на какав одзив нисмо наишли. И ти крајеви су толико остали запуштени да човек мора да се згражава. И ти крајеви остали су тако запуштени и ако је то један од крајева, дозволите ми да кажем без икакве претенциозности, један од оних, који је дао највећи број жртава у Светском рату. По званичној статистици Министарства војске и морнарице, на другом месту долази Санџак, по броју жртава у Светском рату. И када се томе крају не обраћа пажња, онда можете мислити, господо, какав би био ја претставник тога краја кад бих могао примити буџет Господина Министра грађевина. Увек нам се говорило, обећавало, да ће се направити пут Пријепоље—Бијело Поље, Пријепоље—Сјеница, Сјеница—Нова Варош, али до данас то није учињено. И овај пут, за који сам вам мало пре рекао да води преко Пријепоља за Бијело Поље, у већини случајева није проходан. Ове зиме читавих 15 дана није дошла пошта. Зашто? Зато што нам је пут Пријепоље—Бијело Поље који је био проходан био прекинут због намета.

Ја кад бих био на место Господина Министра грађевина, с обзиром на овако страшно редуцирање буџета Министарства грађевина за 40%, ја бих одмах дао оставку на положај, повукао бих конзеквенце јер Господину Министру мора бити познато стање у свима крајевима, а специјално у овоме крају, одакле су небројено пута дошле депутације, молиле, богорадиле, кумиле, али се увек остало без одзива. Имате, господо, народни посланици, среских места, где можете да купујете данас килограм најлепших јабука свега за 1 динар. Те јабуке, које би се могле продавати у Бео-

граду по 6 и 8 динара килограм, продају се по 1 динар килограм. Зашто? Зато што немамо начина да се те јабуке извезу. Тај свет преко целе зиме присиљен је да једе воће, због тога што нема где да га пласира, због тога што нема комуникација. Ви, ако случајно наиђете као путник и задржите се у једној сеоској механи, добићете 50—60 килограма бесплатно воћа. Ако дате неке једну цигару или ако га частите кафом, он ће вам дати 4—5 килограма јабука, да вам узврати част, само за то што сте му дали једну цигарету или једну кафу. Зашто он то чини? За то што нема комуникативних средстава да би могао своје воће донети и продати по цени која одговара данашњим пијачним ценама.

Ја мислим да је Г. Министар грађевина био бар дужан толико да предвиди односно да унесе у свој буџет извесну суму новаца, за једну специјалну позицију, која би требала да служи специјалним техничким одељцима, односно грађевинским секцијама, које би имале за дужност да оду у тај проклети Санџак и да трасирају путеве, да направе предмер и предрачун, како би се бар у идућој буџетској години унеле потребне суме за изградњу тих путева. То су простори велики као цела Црна Гора а у њима има свега за 10 до 15 километара путева, док тамо живи скоро 400.000 становника. И ту су такве прилике и тако слаб саобраћај, да се човек осећа формално као у заточењу кад се нађе у тим крајевима, који иначе и по својим лепотама и по својој природној предистинацији не би могли да буду пасивни, али су пасивни само због немања комуникација.

И ако сам гласао у начелу за буџет, ја сам принуђен, да би био достојан претставник тога краја и да би оправдао поверење које ми је народ дао — ја ово без икаквих других тенденција или задњих намера изјављујем — да гласам против буџета Министарства грађевина.

Потпретседник Др. Коста Поповић. Има реч народни посланик г. Петар Иванишевић.

Петар Иванишевић: Господо народни посланици, када сам се одлучио да се кандидујем за народног посланика за Срез требињски и љубински и да се вежем за листу Г. Петра Живковића, претседника Владе и носиоца земаљске листе, самим тим ја сам прихватио политику од 6 јануара, који је био санкција свих позитивних елемената у нашој земљи, и којима је била преча држава од партије, а изнад свега државно и народно јединство, а осудио сам ону и онакву политику, која је за десет година нашег живота била сметња и камен спотицања државном и народном јединству.

Ми сви знамо како се та политика водила и ми данас који смо се састали из разних крајева наше простране отаџбине и из разних бивших партија, желимо да се не понови не само оно што је било пре 6 јануара, него не желимо ни да се потржу она питања која би нас потсећала на минуле прошле догађаје, јер треба једанпут за свагда да се удари печат и да завлада свима нама братска љубав и братска слога, јер само таквим радом учвршћујемо народно јединство које је прокламовано 6 јануаром.

Ми желимо јер хоћемо да се дође до правог, истинског парламентаризма, који ће бити синтеза

најбољих наших снага и одушевљених бораца за државно и народно јединство.

Овај Парламенат, ма какве имао приговоре са стране, извршиће своју националну мисију, ако са својим радом буде могао онемогућити и у најнижим слојевима једном за свагда племенску полемiku и дебату о народном и државном јединству, које мора бити највиши циљ свих Влада и свих Парламената.

Али прихваћајући мисао о државном и народном јединству, којом мора бити прожет сваки прави патриота, био он Србин, Хрват или Словенац, посланици су дужни, руководећи се том јединственом идејом да у Скупштини у својим говорима раправљају сва политичка и економска питања и да својим слободним и неускраћеним говорима искажу све оно што мисле и шта народ тишти и боли, верујући да на овај начин испуњавају своју посланичку дужност и да чине услугу и Влади и народу који их је послао у Народну скупштину да буду његови тумачи.

Схваћајући своју дужност тако, ја сам слободан да проговорим неколико речи са овога места, са кога су многи говорници говорили, али се нису дотицали овога питања.

Питање о коме мислим да говорим, јесте питање актуелно и важно, и верујем да заслужује да се о њему проговори у овом дому. То је питање о мелиорацији Зетске и Приморске бановине, или, другим речима, о мелиорацији пасивних крајева. Али пре него што бих прешао да покажем како и на који начин и са каквим сретствима можемо да извршимо мелиорисања, ја морам рећи неколико речи о самој исхрани која је саставни део питања мелиорације. Питање исхране толико је замашно и толико важно да се о њему у Скупштини толико говорило да не би требало ни једну реч више да проговорим, али како то питање виси над нашим главама као Дамаклов мач ми се морамо на то питање поново осврнути. Ја морам одмах у почетку одати захвалност Краљевској влади, која је у своје руке узела бригу и старање о тим пасивним крајевима, али додајем одмах да се не могу сложити ни са начином ни са администрацијом саме исхране, јер гласови које добијам из Херцеговине показују, да је посао око исхране врло рђаво организован.

Господо, као правило постоји у Министарству просвете да се школе крече и оправљају баш кад отпочну предавања, и ако је школски одмор пре тога био читава 2—3 месеца, и увек је био изговор да се раније није имало кредита. Тако је исто и са исхраном. Храна се почиње слати кад снег покрије кланце и богазе и када је такорећи сваки аутомобилски саобраћај прекинут. На овај начин хиљадама људи осуђено је на гладовање.

Што се тиче администрације, она је тако гломазна да је Влади и покрај најбоље воље да контролише извршне органе исхране немогуће. Чак и компетенција исхране није решена, и не зна се да ли њоме руководи Министарство саобраћаја, или Социјалне политике, Црвени крст, Привилеговано друштво, бановине, или приватни трговци, тако да човек долази до тога уверења да је са том исхраном настала једна трговина и верујем, да се чине злоупотребе и у малом и у великом стилу. Ми не-

престано говоримо како смо богата земљорадничка држава у сваком погледу а овамо је осуђено са овом администрацијом хиљадама људи на гладовање.

Још 1889 год., дакле пре 40 година донет је Закон у Србији о општинским кошевима. У томе Закону тачно се предвиђа и дају се нарочита правила и упуства о прикупљању хране и подизању кошева и хамбара. Чл. 1. тога Закона гласи: „Да би општине могле да укажу најнужнију помоћ својим становницима у исхрани када су они услед неродице или каквог непредвиђеног случаја, као пожара, поплаве или града остану без хлебне хране или семена за сејање, имају се у свакој општини подићи општински кошеви и хамбари у којима ће се чувати храна за намирење ових потреба, а које ће становници општине бити дужни да уложу по одредбама овога Закона”.

У правилима и упутствима овога Закона предвиђају се кошеви нарочито за кукуруз, пшеницу, јечам, раж итд., као и то, колико је дужан сваки порески обвезник да унесе у кош сирове хране, како треба управљати са том храном, као и ко има право на ту храну. Дакле богата Србија пре 40 година имала је тај Закон и ако је у њој било довољно хране, још је тада Законом регулисано, да нико не сме бити гладан у земљи. Ти кошеви нису били ни ремек дело архитекта, него су били обични кошеви било од прућа било од ле- така, који се могу и данас видети у Србији.

Мислим да овај Закон о општинским кошевима може нас много којечему научити, а на првом месту о организацији исхране.

По мом дубоком уверењу на основу оваквог закона могли би и ми донети један закон о исхрани пасивних крајева којим би се имао тачно предвидети, како треба да се прикупља храна, кад треба да се отпреми и ко треба да је добије, као и строга контрола над тим радом. На овај начин избегла би се злоупотреба, да добијају храну и они који је имају, а не добијају они који је немају. Исхрана пасивних крајева, није ни мала ни ситна ствар. То је питање од већег замашаја и зато му се мора посветити она брига и оно старање које оно заслужује, а целокупно питање мора се регулисати специјалним законом.

Наравно са овим није решен проблем пасивних крајева. Проблем се решава као што сам пре напоменуо једном радикалном реформом, а то је да се они крајеви учине активним. Војводина, Бачка и Банат данас претстављају житницу у нашој држави, а не треба мислити да су Бачка и Банат били од увек плодни крајеви. То су биле баруштине обрасле трском и рогозом и требало је милионе златног новца утрошити да се направе одводни канали, и речни насипи, и да се та земља исуши.

На овај исти начин може кршна Херцеговина са Боком Которском и Далмацијом као и Црна Гора да се направе активним крајевима. И на овај начин добили би данас две бановине Зетску и Приморску толико богате да неће пасти на терет државе, јер би ти пасивни крајеви били снабдевени потребним зиратним земљиштем које би уз интензивну обраду било потпуно довољно да те крајеве снабдева потребном храном људском и

сточном. За извођење свих тих радова по предрачуна Хидротехничког одељења не би био потребан већи кредит од 400.000.000 динара из којег би у току од пет година држава новчано могла водне задруге, које би се основале за извршење тих мелирационих радова. Из овог кредита од 400.000.000 милиона динара: 1.) у Приморској бановини исушило би се 37.800 хиљ. хектара и то: земљиште на ушћу Неретве, Сињско, Хрватачко, Цетинско, Дунавско, Имотско, Бекијско, Купреско и Вакуфско поље, Деранско Свитовско блато, а наводнило би се 2.900 хектара и то: Бич-Бунско Бијело, и Царинско Поље; 2.) у Зетској бановини исушило би се 9.500 хектара и то: Попово Поље, Циварско-барско, Мрчево, Грбаљско, Дабарско, Фатничко, Суторинско, Столачко, Коновалско, Тиватско и Никшићско Поље, а наводнило би се 51.000 хект. и то јужна и северна Метохија, Гатачко, Никшићско и Аџетско Поље.

Од ове исте суме новаца по предрачуна Министарства грађевина — Хидро-техничког одељења исушило би се 9.800 хектара: Скопско поље и Струшко блато, а наводнило би се 7.400 хектара Тетовско поље. Према томе из поменутог кредита од 400.000.000 динара исушило би се и оспособило за пољопривреду 57.100 хектара, а наводнило би 62.100 хектара. Овим би радовима наши крајеви били ослобођени баруштина и мочвара, која су легла маларије и која сатиру те крајеве, а при извођењу ових радова тамошње становништво нашло би зараде, јер осим машинских постројења, пумпа у колико су ова потребна, све остале радове могу да изведу сами мештани.

Храна која се шаље тамошњем становништву, могла би се згодно искористити у ове радове.

Као што се види сума од 400.000.000 динара, не претставља велико оптерећење буџета према резултатима који би се добили за утрошени новац. Кад се узме у обзир, колико се дало до сада за жито и колико ће се још давати за те крајеве, онда се види од колике је важности и користи исушење поменутих поља колико би се народу у томе помогло и данас кад беспослица влада свуда. За велико је жаљење што је буџет Грађевина скресан за 40% и што се баш тим уштедама погођени највише пасивни крајеви.

На једном примеру ја ћу показати рентабилност исушења и наводњавања ових поља. Преда мнош је експозе о одводњавању Поповог поља од Министра грађевина Господина Крамера од 17 новембра 1931 године. Као што је познато, река Требишњица плави сваке године Попово поље, које износи око 45 кв.² метара, а површина зиратне земље око 4.000 хектара. Израђени пројекат предвиђа одвођење воде тунелом и одводним каналом до мора, који износи у дужини око 11 километара.

Предрачунска свота за извршење ових радова износила би 31.000.000 динара. Рентабилност ових радова може се рачунати с обзиром на мелиорацију земљишта. При садањем стању Попова поља просечно сваке пете године пропадне приход због надоласка велике воде пре завршетка вегетационе периоде, а у осталим годинама добивени приход је у пола мањи од оног који би ово поље могло да да. Рачунајући да у пет година има 4

жетве кукуруза — и да је приход истог по једном хектару 1200 килограма, а његова цена по килограму 1 динар, то на 4.000 хектара за пет година добија се приход од 19,200.000 динара или за 5 година просечно годишње 3,840.000 динара. По извршеним радовима које ће годишње давати 2.000 кг. кукуруза по једном хектару што по одбитку 50 дин. по хектару за одржавање мелиорационих уређаја претставља вредност од 7,800.000 динара. Према овоме вишак прихода после извршених радова износи 3,960.000 динара.

Као што се види из овог експозеа Попово поље које даје сада око 400 вагона кукуруза и то кад роди, давало би после регулисања скоро дупли приход око 700 вагона, рачунајући сваки хектар да даје по 200 кг. кукуруза.

Има још један велики разлог да се они крајеви учине активни. Црна Гора са Херцеговином претставља без сумње један расни крај, а у националном погледу један потпуно исправан крај. Њега расељавати била би са чисто националног гледишта једна велика штета. Човек је као и биљка, чим се пресади није више оно што је. Они су били увек бедем продирања наших непријатеља и са истока и са запада. Њихов национализам беспримеран је био, јесте и биће, и они ће опет ма у каквом заплету будућем бити ти, који ће оне гудуре бранити од непријатеља. Зато треба много већу пажњу и бригу обратити на те крајеве него што се досад обраћало.

Глад и сиротиња убија и најјачег човека, зато га треба што пре помоћи да не клоне у националном погледу.

Друго питање јест питање воде. Кад се пође од Горице идући дуж целом Далматинском обалом, спуштајући се доле на Југ ка Јужној Херцеговини, Боки Которској и Црној Гори, цео је крај покривен кречњаком, то је чисто камени крај, воденог талоба зими има и сувише, али вода пропада и губи се у пећинама и понорима, тако да се тамо може наћи врло ретко жива вода. За време дугих летњих дана, народ са стоком изложен је љутој безводици. Богати људи помажу се на тај начин што праве цистерне — чатрње у којима се зими прикупља вода кишница и задржава преко лета за пиће.

Ја молим Краљевску владу, да обрати већу пажњу на пијаћу воду у тим крајевима. Истина, питање воде пијаће предато је у руке бановинама, али ја налазим, да је то тако крупно и важно питање, да га сматрам националним питањем. Ту нису у питању општине или поједини срезови него целе покрајине, то је чисто национално питање. Колико је вода важна и са хигијенског гледишта, није потребно доказивати. Како сам из крајева, где влада страховита безводица, јер на пр. у моја два Среза — требињском и љубинском, који се простиру дуж далматинске границе од близу Габеле до Херцег Новог, где нигде живог извора и потока нема, то молим Краљевску владу да обрати пажњу на те крајеве. Онај, који није обилазио села, тај не може имати ни појма о томе, шта значи немати воду, јер мало има кога од нас, који је долазио у такав положај, да се нема воде пити.

Господо народни посланици, ја сам на завршетку свога говора.

Ја сам сматрао за потребно да ово истакнем и да скренем пажњу Парламенту и Влади, да учине све са своје стране да се народу у пасивним крајевима притекне што пре у помоћ, и налазим да је једини спас тим крајевима да се приђе што пре исушивању и наводњавању тамошњих поља. Позната је истина, ако сви органи једног организма функционишу правилно, да је и организам здрав.

Господо народни посланици, Зетска бановина не може се такмичити по богатству са другим бановинама нити дати порез онај, који дају остале бановине, али не заборавимо, да је Зетска бановина, у коју спадају Црна Гора, Херцеговина са осталим областима, увек била међу првима, која је плаћала стотинама година порез и данак крви, за идеју, која нас је у овај дом довела и око које смо се ми сви окупили и заслужила је да се обрати највећа пажњу на њу. Ради те велике идеје и државне мисли, као претставник једног дела Херцеговине, сматрам за дужност, да гласам за буџет како у начелу тако и у појединостима, јер налазим да је буџет држави потребан и да се без буџета не могу остварити они национални задаци, које је себи 6 јануар ставио у задатак. Кад бих друкчије урадио, огрешно бих се према онима, који су били на мртвој стражи и који су ме послали у ову Скупштину, да високо држим заставу државног и народног јединства, ону исту заставу народног јединства, под којом су се заједно борили око 1870 године војвода Дум Иво Мусић, католички фратар из Пеповог Поља заједно са херцеговачким усташама противу заједничког непријатеља Аустрије и Турске. (Пљескање са звицима: Живео!).

Потпретседник Др. Коста Поповић: Реч има г. Тихомир Шарковић. (Гласови: Није овде!).

Реч има народни посланик Албин Коман.

Albin Koman: Gospodje narodni poslanci! Pregledujoč budget ministra gradjevine, sem opazil da ni v nobeni partiji zasigurana svota za regulacijo reke Save in Drave.

Gospodje poslanci! Prav je, ako se štediti. Toda štediti v ministrstvu gradjevin, smelo bi se štediti koristi, tam štednja ni na mestu. Ako se je hotelo štediti v ministarstvu gradjevin, smelo bi se štediti samo pri personalnih izdatkih, nikakor pa ne pri materijalnih.

Posebno se ne sme štediti v onih slučajih, kjer se škoda, ki nastane vsled varčevanja v materijalnih izdatkih, nikdar več popraviti ne da. Evo, gospodje poslanci, iznesel vam bom slučaj regulacije reke Save.

Reka Sava naraste večkrat; kakor hudournik (bujica). Vsled goratega ozemlja naraste Sava v par urah po več metrov, ki v divlji brzini odnaša s seboj vse, kar doseže. Ruši obrežne mline, podire drevje in odnaša plodno zemljo, ki jo imamo v Sloveniji že itak tako malo, kar sem omenil že v načelni debati. Vsak kvadratni meter plodne zemlje je za Slovence dragocena posest.

Ob bregovih reke Save imajo postavljene svoje hišice naši pridni delavci, katerim je oral zemlje vse

njihovo premoženje. Njim grozi, da jih Sava v do- glednem času odplavi njihovo zemljo in domove.

Vsled premajhnih dotacij za regulacijo Save od Medvod do Litije se ni že od leta 1925. skoro ničesar storilo. Na stotine hektarjev zemlje, plodne zemlje, je bilo odnešenih od valov divje reke, ki je vedno izgubljena.

Izdatke, katere porabimo v svrhu očuvanja zemlje in družinskih domov, ne smemo gledati samo s stališča njihove materialne in gospodarske vrednosti, ampak tudi s stališča, da na tej ogroženi zemlji prebiva na stotine delavskih, obrtniških in kmečkih družin.

Gospodje poslanci! Položaj ob reki Savi je tak, da se ne sme absolutno nič več odlašati z regulacijo. V mojem srezu v občini Devica Marija v Polju preti nevarnost, da bo Sava pri prvem velikem naliivu prodrla obrežje in si izkopala novo strugo, široki most pa, ki veže sosedno občino z nami, bo ostal na suhem. Stroški, ki bodo v tem slučaju nastali z novim mostom ali pa s spravljanjem reke nazaj v staro strugo, bi bili stokrat večji kot pa izdatki za pravočasno popravilo obrežja.

V Kresniškem okraju grozi, da bo ob prvem naliivu Sava odnesla zadnjih 50 hektarov plodne zemlje, v ozki dolini, ki jo še imajo ondotni prebivalci.

Vsled tega mi je zelo žal, da so svote ki so bile predlagane s strani banskih tehniških oddelkov za regulacijo Save v načrtu budžeta za bodoče upravno leto izpuščene.

Ker se pa mora dobiti denar za osiguranje sedanjih bregov reke Save, predlagam, da gospod finančni minister, obžalujem da ga ni tukaj, — zagotovi v finančnem zakonu pooblastilo, da se iz raznih prihrankov zbere najmanj svota 2,000.000.— dinarjev za popravilo porušenih varnostnih naprav. (Odobranje, ploskanje).

V prihodnjem budžetu pa da se unese odgovarjajočo potrebno redno vsoto za regulacijo in očuvanje obrežja reke Save od Medvod do Litije. (Ploskanje).

S tem ne bode očuvana samo zemlja, ki je za vedno izgubljena ako jo reka odplavi, temveč bo očuvan tudi narod, ki na njej živi. (Živahno odobranje in ploskanje).

Državi pa bodo prihranjeni veliki izdatki, ki bi nastali vsled porušenih bregov in za vzdrževanje osirotelih družin, ki bi ostali brez zemlje in domov.

Še eno stvar moram omeniti ob priliki pretresa budžeta ministrstva gradjevin, ki je za Dravsko banovino prvoklasne važnosti, to je vprašanje kuluka.

Vsa banovina vse prebivalstvo je onodušno proti kuluku. (Burno ploskanje). Nobena stvar ni tako razburila ljudi, nobena stvar ni povzročila toliko hrupa in nevolje in toliko odpora kot ravno kuluk. En sam glas se širi po vsej banovini: kuluk mora pasti, (ploskanje) kuluk se mora odpraviti. (Navdušeno odobranje in ploskanje). Kardinalna zahteva naših volilcev je bila ko smo šli na volišče, da se kuluk ukine. Mirne duše trdim, da govorim v imenu vseh poslancev Dravske banovine in vsega prebivalstva naše banovine, da se kuluk pri nas mora odpraviti.

Mi v Dravski banovini plačamo cestne doklade, prireze, a poleg toga se zahteva od nas plačilo za ku-

luk ali ročno delo. To je samo pri nas, to ni nikjer drugje v državi.

Zahvalno moram omeniti, da je tudi gospod minister gradjevin, mnenja, da se lahko po § 37 o samoupravnih cestah iste vzdržujejo bodisi s kulukom kakor z nametom, prirezom.

Ker sem uverjen da bode minister financ iznešene stvarne in nujne potrebe glede reguliranja reke Save vpošteval, in da bo gospod ministr gradjevin vpošteval naše zahteve glede odprave kuluka, izjavljam, da bom glasoval za predloženi budget ministra gradjevin. (Živahno odobranje in ploskanje).

Потпретседник Др. Коста Поповић. Има реч народни посланик г. Антон Церер (Узвизи: Није овде!). Није овде. Реч има народни посланик г. Младен Милошевић. (Нема га!). Реч има народни посланик г. Матеја Мацековић.

Матеја Мацековић: Господо народни посланици! Узимајући реч у овоме високом Дому изјављујем, да ћу како сам у начелу, да ћу и у појединостима гласати за предложени буџет Министарства грађевина.

Ја ћу мој говор ограничити искључиво на Међумурје, крај, који је столећима стењао под туђим господством, али код њега задржао словенски карактер и народ тога краја није заборавио свој лепи матерински хрватски језик.

Међумурје има и свој бисер, а то је општина Штригова, која је пред неколико месеци отцепљена од Савске и припојена Дравској бановини. Надам се, да ће пертставници једне и друге бановине овај спор међусобно и споразумно решити на обострано задовољство. Међумурје опасно је у 2/3 са обалом реке Драве и Муре. Како другде, тако и у Међумурју уништава немилосрдни елемент комплексе ораница, њива, а однаша и путеве.

Молим Г. Министра грађевина, да према буџетским могућностима узнастоји, да се предвиђени радови издаду у лету и да се у лету изведу, а не како је то бивало пре, да су се радње око утврђивања обала извађале обично касно у јесен, када је највећи водостај. Такав рад је мањкав, кредит се утрошио, а жељени резултат није постигнут, што иде безуветно на штету државе, а више пута и на штету предузимача.

Господо народни посланици, споменуо сам, да вода однаша и путеве, па ћу изнети један конкретан случај: Године 1921 састављен нацрт и предрачун за изградњу цесте у општини Подтурен код места Феркетица.

Ствар се је тако дуго завлачила, да је пројектирани правац однесла вода, па није преостало друго, него пројектовати нови правац. Пошто се цела ствар још увек вуче и развлачи бојим се, да ће и други пројектирани правац однести вода. Незгодно је, али морам споменути, да је на разне пројекте и комисије утрошено преко половине од пројектиране суме. Молим Г. Министра грађевина, да си даде од потчињених у овој ствари поднети извештај.

Господо народни посланици, још једна констатација међусобног обртовања у грађевинској струци код Савске и Дравске бановине. У Међумурју раде и изграђују предузимачи из Дравске бановине разне објекте, којих трошак изнаша на стотине хиљада, напротив, ако Међумурци штогод

раде у Дравској бановини, добивају на темељу аустријског обртног закона казну и затвор.

Од многих документирам један случај: Мали и незнатни бунарџија позван у Ормож да ископа један бунар. Привучен на одговорност да његова обртница нема ваљаности за Дравску бановину, кажњава га срески начелник у Птују са 150 динара глобе, 100 динара таксе и један дан затвора, коју осуду банка његова потврђује.

Цела његова зарада није ваљда више изнашала.

Мислим, да овоме не треба никаквог коментара.

Господо народни посланици, ја сам завршио. (Аплауз).

Претседник Др. Коста Кумануди: Реч има народни посланик г. Милинко Милутиновић.

Милинко Милутиновић: Господо народни посланици, ја ћу говорити у име мога краја, у име онога краја, где се некада певало: „Драгачево, ружом ограђено”, — а, господо, готово сада би могли да кажемо: „Драгачево, трњем ограђено”. А ево, господо, зашто.

Наш крај је био врћарски крај, где је народ искључиво живео од сточарства и воћарства. Но у току последњих 5, 6 година, воћњаци се исушили и повадили смо воћњак, исекли гране, баџили их у страну, — ето због тога могу казати, браћо и другови, да је Драгачево трњем ограђено. И откуда ће онај мој сељак у моме крају да откине ситних 5 пара, он то нема, већ мора да иде у кирију, да заради нешто са својим воловима и коњима, или да сасече из свога забрана дрва, да то отера на пијацу и уновчи. Али, господо, да би отишао на пијацу, он треба да има добре путеве.

Господо народни посланици, ми у моме крају, у Драгачевском срезу, мало путева имамо. Изгледа ми, да смо просто бачени у некакав запећак и да нико не води никаква рачуна о нама.

Ми имамо свега један бановински пут првога реда, који иде од Чачка—Гуча, Котража—Ивањица и т. д. На томе путу извучен је шљунак пре две године, шодер, и до данас тај шљунак није растурен тако, да ако иде пошта одавде рецимо од Чачка за Гучу, и ако отуда иду рабације, не могу да се размимоиђу на путу. Тај пут је просто покварен и доведен у неисправност.

Други пут имамо т. зв. Ранковац. Тај пут води од Чачка—Такорач—Ариље. Прошле године на овоме путу рађено је на једном месту 100 метара, па је прескочено 500—600 метара, на другом месту исто тако, на трећем исто тако, и тако овде онде, ништа није урађено тако, да је и овим путем онемогућен саобраћај.

Господо народни посланици, они морају да траже бановински пут другога реда, који је прокопан, а то је пут Ивањица—Луке—Дубац—Каона—Миројић. Господо, тај пут, којим народ онога краја треба да иде, како је прокопан, тако и данас стоји. Тај народ у том крају не може никуда да изађе ни пешке, а камо ли да пође са колима, јер су то брдски крајеви.

Господо народни посланици, бановински пут другога реда Гуча—Вича је донекле утврђен, али на том путу постоји један мост на реци званој Белица и тај мост је потпуно поломљен. Нитко не

сме онуда да иде, и уопште прекинут је сваки саобраћај преко тога моста. Нека сутра дође вода, мора се онда народ борити са валовима, кад иде својим колима.

Господо народни посланици, имамо један пут, који би данас био добар, да је о њему вођено рачуна, јер је иначе тај пут био тврђ, а прокопан је 1876 године. Тај је пут био стратегиски а ишао је од Чачка—Плоча—Горанић—Котража—Ивањица—Јавор. Чујем, да је тај пут општински, али о њему нико не води рачуна, а да се о њему водило рачуна и да се оправно, могло би се њиме ићи. Али овако саобраћај је на њему апсолутно прекинут тако да народ онога краја не може да отиде на пијацу.

Овај пут о којем сам сада говорио, иде једним делом преко општине Лозничке, а један део иде преко општине Гроцке, један део преко моје општине, а један део преко општине Гучке. Кажу, да је тај пут општински пут првога реда, док је не да био стратегиски пут, који треба чувати као неку светињу у музеју. Општине о томе путу не воде рачуна. Кажу до душе да општине треба да кулуче, али ни једна неће да приступи кулучењу. Ја би за то молио, господина Министра, да изда нарочито једно наређење, да се настане на оправци ових путева.

Господо народни посланици, ми немамо у моме крају, за кога рекох да је бачен у запећак, никакве железнице. Истина има железница Крушевац—Краљево—Чачак—Пожега и Д. Милановац—Чачак—Краљево, па онда имамо од Београда до Обреновца за Пожегу. Ми смо остали у једном крају, који је истина брдски, а туда железница можда не може да иде. Али господо народни посланици, када ми немамо железнице, ја мислим да господин Министар а и ви треба да ову ствар потпомогнете, да се огласи, да добијемо државни пут, да се прогласи зад ржавни пут који иде Младеновац — Аранђеловац — Рудник — Милановац — Чачак — Гуча — Ивањица, који би везао за Новопазарски Санџак, тако да би и ми имали бар један добар државни пут, кад већ немамо железницу нити ћемо је добити, за 30, 40 или 50 година.

Господо народни посланици, Господин Министар је рекао, да има мало путара за одржавање путева. Ја се чудим, зашто баш требају оволики путари. Ја знам, господо, када није било ових путара, да смо ми имали боље путеве баш у моме срезу, где немамо нимало путева и где кукамо за њима.

Господо, ја ћу да наведем неколико примера, што раде ови путари. На пример имамо путаре на оном путу, који иде Чачак—Гуча итд. Рабација из онога краја треба, на пример, да натовари једна кола дрва, или једна кола јабука или шта друго и он треба да пође врло рано, треба да путује целога дана и тек до вече или по ноћи у сат два стигне у Чачак. Ако је још блато, заглиби се колима до колена, мучи се око кола и волова, не може да извуче, нешто се сломи, нешто се поквари и, господо, ако тај рабација само пусти волове па их не води, или хоће да се склони од блата, господин путар њега прибележи и одмах реферише.

Ја ћу навести један пример. Драгоје Филиповић из Котраже, један очвек који је неспособан и

иде штакама и стога је приморан да пође са воловима. Ја вас питам господо, да ли тај човек може водити волове. И ако је рабаџија одсео на своја кола, путар га забележи и одмах реферише, тај човек треба да буде кажњен са 80—100 до 200 динара. Ако је натоварио кола дрва, мора да иде целога дана и другога дана да за та дрва узме 50 динара. Господа надзорници кад надзиру путаре кажу им, ако никога не пријавиш, нећеш примити првога плату. И тако је онај путар по налогу надзорника морао реферисати и ако онај човек није крив.

Дешавало се случајева, господо народни посланици, да ја као рабаџија водим волове и немам случајно таблицу на колима. Дође надзорник, погледа на кола, која немају таблице, и пита, како се зовете. Ако сам ја био, морам рећи своје име. Али ја знам, да ћу бити кажњен и онда не кажем своје име, него кажем рецимо Петар Павловић. Путар забележи име Петар Павловић, реферише начелнику, и тај Петар Павловић, који није ишао у Чачак, извуче по 150—200 динара казне. Било је, господо, људи, који су плакали и подносили на стотине доказа, да нису ишли у Чачак са колима, али ипак су морали извући казну ни криви ни дужни.

Господо народни посланици, имајући поверење у Господина Министра грађевина, да ће по овим мојим примедбама поступити, у колико се може, изјављујем, да ћу гласати за овај буџет (Аплауз).

Потпретседник Др. Коста Поповић: Реч има народни посланик г. Др. Федор Никић.

Др. Федор Никић: Господо народни посланици, ја ћу у претресу буџета Министарства грађевина да говорим о специјалном једном питању, које интересује један велики део Дунавске бановине, о питању водних задруга.

Господин Министар грађевина у своме експозеу изјавио је да је припремљен Закон о водном праву и да ће тим законским предлогом бити решено правно стање водних задруга, даље, да ће бити изједначено законодавство водних задруга, с једне стране, а с друге стране, да ће то питање бити решено на савременим основама.

Али, господо, није овде само у питању регулисање правне материје, него је у питању овде и материјална помоћ, нарочито данас кад се задруге водне налазе у једном тешком, управо безизлазном стању. Водне задруге на територији Бачке, Баната и Барање претстављају једно подручје од преко милион катастралних јутара и са својим инсталацијама, насипима, каналима, претстављају данас истовремено и вредност од неколико милијарди динара. Те водне задруге које се налазе дуж обале Дунава и Тисе чувају данас, како сам малочас рекао, чувају од поплаве преко милион катастралних јутара земље и годишњи жетвени принос од прилике од 120.000 вагона жита.

Ја, господо, желим само да скренем пажњу Народној скупштини на једно крупно привредно питање, на питање водних задруга, које се данас налазе у једном тешком, скоро безизлазном стању. Те водне задруге, које данас чувају подручје од преко милион катастралних јутара зем-

ље, које данас претставља вредност од неколико милијарди динара, а жетвени принос од 120.000 вагона, те водне задруге заслужују, држим, да се њима посвети велика пажња и да се омогући да оне своје прилике санирају и да се спасу од катастрофе.

Те су водне задруге, господо народни посланици, до ослобођења имале своје сређене прилике финансијске. После ослобођења, за време преврата, наступило је руинисање хидротехничких објеката, тако да је после преврата требало пре свега надокнадити те руинисане техничке објекте и ступити у борбу са великим недаћама и великим непријатељем: воде Дунава и Тисе.

1924 године, господо, и 1926 биле су велике поплаве. Те су поплаве, нарочито она из 1926 године, извршиле продор у тим насипима и те водне задруге биле су присиљене да великим зајмом изврше поправку тога продора и да ојачају насипе. Ја овде морам да подвучем и нагласим једну чињеницу: да су те водне задруге у ту сврху биле присиљене од стране Г. Министра грађевина да закључе 1926 код Државне Хипотекарне Банке зајам од 70.000.000.— динара.

Зајам, кога су закључиле задруге краткорочан је на 12 година. И како је у овој аграрној кризи допринос тога земљишта минималан, то је и зајам наравно постао тежак и неподношљив.

Господо, ових заинтересованих водних задруга има две врсте: аграрних интересената и оних који не спадају у ту категорију. Око 40% заузимају ту аграрни интересенти, који не могу да плаћају водоплавни допринос. Они, који нису аграрни интересенти услед аграрне кризе, а специјално ове године услед тога што нису могли уновчити своје жито, исто су у немогућности да плаћају водоплавни допринос. У оваквој ситуацији, кад је каматњак годишњег ауитета велик, кад су друге дажбине: државне, бановинске и општинске велике. Водоплавни допринос на територији тих водних задруга изнаша по прилици између 200—500 динара. У таквом јадном стању неуредног плаћања немогуће је више одржати у пуној снази погона све те хидротехничке објекте, те услед тога постоји опасност, да се целокупни хидротехнички уређај не поремети и да дође до нежељене катастрофе. Стога сам сматрао за своју дужност да скренем пажњу Народној скупштини на то питање, не само као на питање једног дела Дунавске бановине, него као на једно наше опште државно привредно, социјално и културно питање. Привредно питање у толико, што ми на тој територији чувамо од поплаве преко милион катастарских јутара земље државне, што једну најважнију нашу пругу, која спаја Словенију са Бачком, а која је 1926 год. услед велике поплаве дошла у питање чувамо и штитимо. Културно и социјално питање у толико, што смо ми успели да на тој територији огромне мочваре претворимо у плодна земљишта способна за културу и велика, густа насеља. И сада, ако би, услед тога што водне задруге немају финансијске могућности да саме себе санирају, биле присиљене да обуставе своје функционисање, ми доводимо у питање онај

огромни број колониста, који се налазе на тој територији насељени, губимо једну важну жељезничку пругу, губимо толике хиљаде вагона жита које нам је потребно за исхрану не толико Војводине, колико за исхрану пасивних крајева, као што је то случај ове године.

Господо, када се ради о помоћи пасивним крајевима, онда држава с правом указује своју помоћ, јер је то једна државна потреба, али кад су у питању водне задруге са оволиким подручјем и са вредношћу од неколико милијарди динара, ја држим да је исто тако потребно да и њима држава укаже помоћ, и то из разлога, што оне нису дошле у садање стање својом кривоцом, него стицајем општих тешких прилика. И зато ја молим Господина Министра грађевина и Народну скупштину, да се у питању водних задруга, а нарочито у питању њиховог материјалног санирања нађе излаз, и да им се омогући да могу своју важну мисију и функцију са успехом да врше.

Ја бих желео, господо, да Г. Министар грађевина узме ово питање материјалне санације у разматрање и у проучавање и да, у вези са Министром пољопривреде и са Државном Хипотекарном банком, учини све да се ово питање са успехом реши. Ја бих желео и предложио бих да се у погледу материјалне санације водних задруга поступи на овај начин: Да се ови краткорочни дугови водних задруга претворе у дугорочне дугове са нижим каматњакном, и затим да се доприноси водних задруга, који данас имају да се наплате од аграрних интересаната који нису у стању да их плате, наплате од државе, као што је био случај пре две године. Држава је, господо, пре две године, исплатила те доприносе, ради тога што аграрни интересанти због тешког свог привредног и економског стања нису могли да их плате, — а доцније је, према могућности, наплаћивала од аграрних интересаната оно што је за њих исплатила. Треће, ја бих предложио да се водне задруге, које служе општој користи, прогласе за опште корисне задруге, за установе које служе за општу сврху. Четврто, предложио бих да, с обзиром на то што водне задруге штите не само подручја која се налазе на водоплавној територији, већ и друга земљишта, друга подручја, — предложио бих, господо, да се прошири плаћање водоплавног доприноса и на та друга подручја која задруге штите. — Ово питање, господо народни посланици, питање водних задруга, претставља једно крупно привредно питање и зато оно заслужује пуну пажњу надлежног Министра и ја поздрављам изјаву Господина Министра и његову намеру да се што пре донесе Закон којим ће бити регулисано правно стање водних задруга. Али, господо, ја бих желео да Господин Министар проучи што пре и питање материјалне санације и да нам у том погледу изађе у сусрет, те да би задруге могле функционисати, — и да не би доживели катастрофу да ова подручја која данас претстављају једну нашу велику културну тековину, буду поново претворена у мочвари, што би био један велики привредни и културни минус наше државне заједнице. (Буран аплауз).

Потпретседник Др. Коста Поповић: Има реч Г. Министар грађевина. (Аплауз).

Министар грађевина Никола Прека: — Дозволите, господо народни посланици, да се укратко осврнем на све примједбе и замјерке које су господа народни посланици у овој специјалној дебати, у погледу буџета Министарства грађевина, изнели. Г. народни посланик Куртовић замерио је Министру грађевина а тиме и Краљевској влади што није посветила довољно пажње изградњи пута Пријеполје—Бело Поље. И Министарство грађевина и Краљевска влада морали су водити рачуна као и сви, господо народни посланици, о економским приликама наше земље и нашег народа, и с тога је Влада била присиљена; да све инвестиције избрише из овога буџета, па тиме и из Министарства грађевина. Кад би у Министарству грађевина биле предвиђене велике своте за комуникације, цесте, онда би разумео став г. колеге Куртовића, кад се из тих свота не би градиле цесте у његовом крају, јер би онда било потпуно оправдано и умесно, кад би се тада хтео да занемари онај крај, коме највише требају комуникациона сретства. (Живо одобравање). Али будући да Краљевска влада, ни Министарство грађевина, а ни друга Министарства, нису могла да удоволе оној великој потреби у ниједном крају, то сам ја уверен, да ће овај мој одговор г. посланик Куртовић примити на знање. Ја сам ипак дужан да изнесем, да је Краљевска влада опет водила рачуна прије баш о оним крајевима, па је изградила државне путеве: Рудно—Плевље, Беране—Бјело Поље, и Беране—Бјело Поље—Пријеполје, који су путеви довршени 1929 године.

Господо, дотакнута су два крупна питања у овој дискусији о буџету Министарства грађевина, а то су питања: о мелиорацијама и питање наших водних задруга, као и питање кулука. Да је са нашим мелиорацијама скопчана и наша исхрана, то ми сви врло добро знамо, а особито они, који живе као и ми, у пасивним крајевима. Сви ти пасивни крајеви, кад би се у њима извршила мелиорација, у томе часу не би били више пасивни, него активни крајеви, и они би подмиривали и своје потребе, а сав онај сувишак могли би давати другим крајевима, али и то овиси, као што сам истакао у мом говору, о једном инвестиционом дугорочном зајму који би имао да се утроши у једном великом делу, и у мелиорацији оних наших крајева, који су сад пасивни, а који би требало да буду активни.

Дотакнуто је и питање питке воде, и ако то не спада у ресор Министарства грађевина, него само делимично, већ спада у ресор Министарства социјалне политике и народног здравља, — и у том погледу Министарство грађевина вршило је до сада своју дужност, и подигло у нашим кршним крајевима чатрље и цистерне, а што није могло у овом буџету да предвиди потребне суме, то је из оних разлога, које сам малочас навео.

Господо, питање водних задруга је еминентно важно питање. Претстоји нацрт закона, који ће скоро бити предложен Народном Претставништву, у коме се регулишу сва прешна питања на читавом нашем правном подручју, јер смо ми и до сада имали више закона, који су важили само за неке наше крајеве. Али г. др. Федор

Никић оправдано је изнео и материјалну страну наших водних задруга.

Наше водне задруге, а томе и наш сељачки народ у извесним нашим крајевима, допринео је велике жртве улажући велике капитале, којима он у тешким приликама а уз један врло високи каматњак подиже, одбранбене насипе поред река за одбрану наших поља, и тиме растерећује државу и бановину. И ја сам слободан да изјавим са овога места да прихваћам примедбе др. Никића и да ћу у споразуму са другим ресорним колегама настојати да и ово питање по могућности скинем са дневног реда и да омогућимо нашим водним задругама дугорочне зајмове уз јефтину камату. (Пљескање и Живео!)

Господо, питање кулука одређено је Законом о недржавним путевима §-ом 37 који гласи: „За грађење и одржавање недржавних путева има се употребити народна снага, у колико ове послове не би могла самоуправни тела извршити из својих новчаних сретстава.“ Као што видите кулук је факултативан. Њега одређују банске управе и бановине, а не одређује га држава, не одређује га Министарство грађевина. Јер на државним путевима не врше се кулуци. И у колико бановине имају сретства и вољне су да и даље доприносе новчана сретства, у толико је дужност банских управа да не употребљавају народну радну снагу на цестама. (Пљескање)

Примедбу г. народног посланика Мацековића, као и примедбу г. Милинка Милутиновића примио сам и административним путем учинићу све оно што је нужно да се овај догађај не понови. (Пљескање и Живео!)

Потпретседник Др. Коста Поповић: Пошто је листа говорника исцрпљена... (Војко Куртовић: Молим Вас, ја сам се јавио за реч ради личног објашњења). Изволите, господине посланиче.

Војко Куртовић: Господо народни посланици, ја морам са жаљењем да оспорим тврђење Г. Министра грађевина да постоји пут Пријепоље—Беране. (Један глас: У!) Немојте викати: У!, кад не познајете ствари. Пут Пријепоље—Беране, господине народни посланиче, не постоји и ја кажем да г. Министар наводећи да постоји пут Пријепоље—Беране изјављује нешто што не одговара фактичном стању ствари. Исто тако не постоје путеви, или ти су путеви још од читавих деценија пре ослобођења: Пријепоље—Бијело Поље, Пријепоље—Сјеница, Пријепоље—Плевље, Пријепоље—Прибој. То су сасвим примитивни путеви, које је још отоманска империја направила, и ја кад сам говорио о буџету Министарства грађевина, ја сам говорио да се Министарство грађевина од ослобођења до данас сувише мало или нимало није старало за изградњу ових путева, и да би ми место што нас сматрају за пасивне крајеве били сасвим активни и били на добро и корист овога народа, кад би се ти путеви подигли.

Пут Рудо—Плевље то је само један делић пута о коме ја нисам ни говорио, а који износи свега само неколико километара. Тај је пут правила Аустро Угарска пред анексију Босне и Херцеговине па га и сад за време светског рата оправљала, а он као што рекох износи само неколико километара. Министарство грађевина издало

је свега 250.000 динара те да се овај пут доврши. Стога, господо, ја жалим што са овога места морам да констатујем да Министарство грађевина води врло мало рачуна о комуникацијама онога краја који ја претстављам. Због овога ја изјављујем да остајем при својој изјави да ћу гласати противу овога буџета.

Потпретседник Др. Коста Поповић: Завршен је претрес буџета Министарства грађевина. Прелазимо на гласање. Господа која гласају за остаће седећи, а која гласају против устаће. Молим г. известиоца да чита поједине партије.

Секретар Гавро Милошевић прочита партију 560 X раздела овога буџета по предлогу Финансијског одбора.

Потпретседник Др. Коста Поповић: Прима ли Народна скупштина прочитану партију? (Прима). Објављујем да је примљена. Изволите чути даље.

За овим је Народна скупштина, гласајући седењем и устајањем о свакој појединој партији у смислу члана 102 Устава и § 67 Закона о пословном реду у Народној скупштини примила цео буџет расхода Раздела X Министарства грађевина, заједно са предложеним амандманима и то од партије 560 до закључно партије 687 амандмани гласе:

Раздео X — Министарство грађевина

Глава I XXXIII — Приморска банска управа
Парт 622а (нова) За изградњу цистерни (чатрња) у општинама среза мостарског . . . дин. 180.000.—

Глава I XXXV — Зетска банска управа
Парт. 641а (нова) За изградњу цистерни (чатрња) у општинама среза љубинског и требињског дин. 220.000.—

Свега X — раздео, повећава се за дин. 400.000.—

Потпретседник др. Коста Поповић: Овим је, господо, Народна скупштина примила буџет Министарства грађевина и у појединостима. Прелазимо сада на буџет Министарства саобраћаја. Има реч г. Министар саобраћаја. (Бурно пљескање).

Министар саобраћаја Лазар Радивојевић: Господо народни посланици, овај буџет Министарства саобраћаја, као саставни део општег државног буџета, рађен је по истим принципима и по истим начелима као и државни буџет примењен на све институције Министарства саобраћаја, на све администрације и на сва предузећа. Како је буџет једна врста програма, техничког, економског и финансијског, он у овом моменту значи конпресију јавних издатака до могућности, а да се тиме нормално функционисање саобраћајних институција и њихов престиж не доведе у питање и да се обезбеде они приходи који су у буџету предвиђени. Он, овако цифарски предложен Законодавном телу на одобрење, претставља искрени напор за одржавање материјалне равнотеже и свих институција; довођен у склад са реалним приликама које наша привреда и уопште цивилизација преживљује.

Још се, господо, последице светског рата нису дефинитивно изгладиле и још се наш саобраћајни организам није прилагодио новим односима нити се изградио са обзиром на наше потребе, економске, културне и државне, а већ се у области наше

саобраћајне политике појављују нове недаће и нове тешкоће. Ти проблеми, те тешкоће и те недаће настају, господо посланици, у моменту кад наш привредни и јавни живот, кад уопште цела наша држава није у целини прошла кроз снажан утицај изграђеног организма повезаног и комплетираниог железничког саобраћаја коме има да се прилагоди поглавито за напредак и развитак човечанства у последњем столећу. Ми још и данас имамо, господо, читавих крајева и области наше државне територије који немају железничку мрежу, који немају железничких линија. Имамо читавих крајева који су саобраћајно отсечени, који немају услова за привредно и културно развиће. Ми смо, господо, у Европи можда једина од оних држава где није поремећена природна равнотежа између продукционих саобраћајних сретстава и између потреба народних и културних и ми још за дуго морамо своју активност да упутимо циљевима формирања једног саобраћаја који ће да одговара нашим државним културним и економским потребама земље и народа.

Кад год су се, господо, стварале нове државе, и кад год су се стварале нове формације, увек саобраћајни апарат није одговарао интересима државним, националним и културним те заједнице. И за дуго време напори једне државе били су упућени у томе правцу, да се формира један организам саобраћајни, који ће бити потчињен извесној одређеној државној и националној политици. (Одобравање). Јер, док се, господо, техника развија у скоковима и у изненађењима, дотле се, привреда развија у етапама и еволуцијама. И пре но што смо све проблеме нашег железничког саобраћаја успели да решимо, појављују се нове тешкоће, које су резултат моторизирања саобраћаја на путевима, појављује се један фактор саобраћајни аутомобил, са којим морамо да рачунамо и у нашој саобраћајној, и у нашој грађевинској политици. Тај фактор поставља нове захтеве и нове услове у изграђивању наших путева, он захтева прилагођавање наше мреже државних и самоуправних путева захтевима модерног саобраћаја и у исто време он поставља читав низ проблема, који морају да се реше у интересу опште ствари. И док су железнице, као главни носилац земаљског транспорта, имале суверено господарење у области саобраћаја, једну врсту монопола, дотле појава аутомобила, који из основа трансформира вредност наших путева, чије се последице не могу да догледају, поставља, господо, сасвим нове захтеве и нове проблеме. И ми, господо, ако не треба да спутавамо примену техничких напредака у области саобраћаја, ипак морамо, да предузимамо извесне мере у области саобраћаја, да постигнемо потребну равнотежу и да свим саобраћајним сретствима дамо ону улогу и онај значај, који они по својој природи треба да имају, како би што боље одговарали интересима привредним и културним земље. (Аплауз).

Престиж наших гвоздених путева не сме да буде ни једног момента доведен у питање непотребним фаворизирањем, фискалним и законским, нових подвозних средстава. Несумњива је ствар да су и железнице заинтересоване у изградњи путева и да и железнице имају интереса да имамо

изграђену добру и модерну мрежу путева. Али, господо, та мрежа државних путева, нарочито оне комуникације које се трансверзално настављају на поједине железничке и саобраћајне правце, има значај извесних саобраћајних артерија које треба да хране саобраћајне железнице у погледу транспорта.

У исто време када је проблем путева у Немачкој после рата био и дневном реду, јер су у читавом свету путеви за време рата остали запуштени и не одржавани, и када су национални губитци, с обзиром на путеве, били врло рђави и тешки, онда је, кад се тај проблем јавно, један чувени писац, Др. Шенк у једној класичној књизи написао и ове речи: „Немачка није толико богата земља да може луксуз рђавих путева да поднесе.“ То се рекло за Немачку и за немачке прилике.

Тешко стање наших путева несумњиво чини да је аутомобилски саобраћај скуп и чини то, да још за дуго времена ми нећемо бити у ономе положају да болујемо од оне болести од које болују многе европске државе, од тако зване пресићености аутомобилизма. Гро нашег становништва чини сеоски свет. Стандард живота нашег света на селу је такав да он не може да држи аутомобил као подвозно сретство с обзиром на скупоћу погонског материјала, с обзиром на стање путева и с обзиром на компликованост руковања. Према томе од индивидуалне употребе аутомобила нема никакве бојазни за наше главно транспортно земаљско предузеће, за железнице, у које је пласирано скоро две милијарде народног новца.

Али ако нема бојазни од те индивидуалне употребе аутомобила, има једно друго саобраћајно сретство, које се у целом свету третира као самостално, то су аутобуси. Аутобуси са погодним редовима вожње, са извесним линијама које треба да допуне и продуже железничке правце, они могу згодно да послуже и да формирају једно неопходно саобраћајно оруђе, тако потребно за економију наше земље. Аутобуским линијама, кад су добро постављене кроз извесне организације, које су велике, где се одржавају и оне линије које су рентабилне као и оне које су нерентабилне, с тим аутобуским саобраћајем ми можемо да допунимо, комплетирамо и продужимо нашу железничку мрежу. (Гласови: Тако је).

И у изради саобраћајног законодавства ми морамо да елиминишемо извесне нездраве односе у односима саобраћајним. Модерна саобраћајна сретства, не могу се третирали само са гледишта туристике и обрта, она се истовремено морају да третирају и са гледишта једне опште саобраћајне политике. И у место често непотребне конкуренције и борбе, у место борбе између локомотиве и аутомобила, између шина и путева, ми у једној разумној акцији морамо да формирамо интимну сарадњу, како би задовољили најосновније захтеве наше саобраћајне и привредне политике. (Одобравање и плесак).

Прелазећи, господо, на буџет Министарства саобраћаја и саобраћајних институција, које се састоје из четири администрације и четири предузећа, несумњиво најмаркантнија су предузећа

од свих осталих саобраћајних предузећа наше државне железнице, и оне у последње време, као и све железнице света, почињу да пате од тога што привредна криза има своје реперкусије и на саобраћај, и што у исто време привредна криза значи кризу промета и транспорта, једну врсту саобраћајног и пословног сужавања рада наших железница.

Још један фактор који утиче на рад и функцију наших железница, то су несумњиво, као што сам већ поменуо, модерна саобраћајна сретства, која конкуришу у многоме железницама. Поред тога за извесно тешко стање наших железница, нарочито под оваквим приликама какве владају у читавом свету, има да се благодари и тој чињеници и нарочито мора да се нагласи — што ни у колико не долази у буџету до изражаја — а то је велика акција коју наше железнице узимају на свој буџет и на себе, у погледу хумане и националне државне политике. Ја ћу, господо, да поменем ту акцију, јер она није никако за потцењивање. На пример, када је требало да се рестурирају крајеви у Јужној Србији, погођени од елементарних непогода, од земљотреса, тада је наш саобраћај, тада су наше железнице активно учествовале у тој акцији.

Кад је требало, господо, помагати пасивне крајеве и ту је наш саобраћај дао свој удео: преко 5000 вагона бесплатног транспорта (Одобравање и аплауз). Све то не долази до изражаја у буџету. Министарства саобраћаја и у билансу железница, али је то несумњиво један фактор, који мора да се подвуче и који се у нашем јавном животу осећа. Од 1929 год. наше железнице излазе из фазе хроничног дефицита и почињу да улазе у период рентабилног рада са знатно поправљеним коефицијентом експлоатације. Год. 1928/29 вишкови прихода над расходима износили су 230 милиона, а у идућој 1929/30 240 милиона, а у претходној год. 107 милиона. Од друге половине 1931 године, наше железнице почињу да улазе у финансијске тешкоће, јер приходи почињу да подбацују, и то подбацавање у другој половини до конца октобра износи свега 9%, што није онако катастрофално, као што су катастрофалне последице опште економске кризе код других железница на западу. Тај проценат подбацавања наступио је у доба тешких економских потреса, наступио је у доба кад од стране железничке администрације никакве специјалне мере нису предузете, драстичне мере у повећавању тарифе и другој акцији администрације, у редуцији особља и у свима мерама, које су предузеле остале железнице на западу. Ипак оваква ситуација финансијска наших железница налаже финансијску политику врло обазриву, и налаже предузимање извесних мера, а неке су и предузете, да се по сваку цену одржи материјална равнотежа наших железница и да се сачува њихов платежни морал. И у колико су наше железнице биле упућене да с обзиром на тешке економске прилике прилагођавају своје пословање, ипак онај престиж и квалитет службе није доведен у питање, и наше железнице у погледу своје функције, свога развитка и квалитета службе само показују континуелно напредовање.

У грађевинској служби такође су постигнути извесни резултати, који морају да се подвучу. На свима главним линијама, преко 400 км. пруге, ми смо заменили са јачим шинама, које су омогућиле већу брзину и тежину возова, а брзина је исто тако један важан фактор у оцењивању квалитета наших железница како економски тако и културни. Обраћена је пажња на убрзавање возова, и ми смо, господо, продужили, и администрација железничка продужила да обраћа пажњу и на организацију метода експлоатације, обраћена је пажња на комплетирање станичних постројења, обраћена је пажња на железничке станице, које су у исто време не само објекти, који припадају манипулативном особљу, него припадају и пословном свету, и које су у исто време и грађевински и архитектонски објекти.

Поред тога за ове две године инсталирано је преко 94 вага на појединим разним железничким станицама, где је то привредни свет изискивао и где су то транспортне прилике захтевале.

У машинској служби од 1929 год. учињени су видни резултати и видни напори и ради тога што је један од господе предговорника у начелној дебати споменуо и питање угља, ја сам слободан да у погледу употребе и утрошка угља изјавим, да је угљак код свих железница на западу и свих железница уопште једна од најмаркантнијих ставки у буџету, која је у 1929 год. и у год. 1926/27 износила преко 500 милиона динара, преко 20% целокупне вредности буџета, а у овој години сведена је на 350 милиона динара, од прилике на 13% целокупних издатака. Ако ово упоредимо са цифрама и подацима код других иностраних железница, код француских и немачких, нарочито немачких, јер се оне сматрају као модел железница у државној режији, ставка за угљак износи тамо 11—12%, а код нас 13%. Али код Немаца је брзина возова већа, различитост угљева мања, квалитет бољи, профили лакши и уложено је много више научног студирања код метода експлоатације.

Исто тако продужило се са радом на усавршавању и бољој оправци возних сретстава, јер док смо употребљавали од ослобођења до данас за оправку возних сретстава иностране радионице, данас се оправке врше искључиво у нашим железничким радионицама и ложионицама, и на ту ставку до сада је утрошено: у приватним радионицама од прилике 800 милиона динара, а у иностранству 500 милиона динара, поред једне цифре од 380 милиона динара, која је стално уношена у буџет преко радионица и ложионичке службе. Данас су за оправке возних сретстава елиминисане иностране фабрике. Ми више наша саобраћајна сретства не шаљемо у иностранство, и ми искључиво у нашим ложионицама и нашим радионицама вршимо све оправке. (Бурно одобравање и аплауз).

Што се тиче тарифне политике, она је имала за циљ да обезбеди равнотежу железничког газдовања, да активира народну привреду и да буде фактички инструменат за снажење народне привреде. Наше железнице имале су читав низ специјалних извозних, увозних и лучких тарифа, и један читав низ индивидуалних тарифа, чија је примена имала за циљ помагање привреде, олак-

шање нашег извоза и унапређење наше националне радиности. (Аплауз).

Од 1929 године пропусна моћ наших железница стално је расла. Од 1929 године као једне од карактеристичних година, проблем манипулације вагона је дуплим дириговањем повољно решен, и у исто време квалитет службе знатно подигнут. Док је брзина возова стално расла, дотле је задоцњавање возова стално опадало. Док смо у 1929 години имали преко 400.000 случајева са преко 5 милиона минута задоцњавања, дотле је у 1931 години задоцњавање сведено на свега 59.000 случајева, са 138.000 минута. Ми смо успели поред тога да симплон оријент на нашој територији смањи време за читав један сат. А док се раније од Сарајева до Београда путовало 19 часова, данас се путује свега 13 часова. Док се путовало у 1928 за Загреб за 9.10 часова, дотле се данас путује за 8.15 часова. И не само то, него смо пре месец дана вршили пробу између Београда и Загреба, и успели смо да пређемо пут за 6.40 часова, задржавајући се 40 минута у Броду, и на тај начин развијајући брзину око 94 километара на сат. Поред повећане брзине на нашим железницама, господо, ми смо продужили напоре у побољшању теретног саобраћаја и увели брзо-теретне и директне возове, који су имали за циљ да брзо транспортују и пласирају робу и продукте на инострану тржишта. Тим мерама ми смо активирали транзит рентабилних пошиљака. И док је наш извоз подбацивао са 40—60 на сто последњих година, дотле целокупни транзит железница диферира само са 11%. На тај начин ми смо успели да сачувамо знатан промет и упутимо на наше пруге, и да очувамо и извесне приходе нашим жељезницама. Ваља споменути, господо, да од 1929 године до данас има несумњивих успеха и напретка у погледу сређивања прилика на нашим железницама, што се осећа у свима службама. Тај успех и напредак потиче с једне стране од примене извесних метода у експлоатацији, од несумњивих напора администрације, који су чињени од високо професионалне расне свести наших саобраћајаца. А поглавито успех потиче из карактера и природе режима од 6 јануара, који је повратио националну дисциплину и осећаје законитости и омогућио да се у администрацији врши одабирање на основу моралних и интелектуалних вредности. (Аплауз).

Друго предузеће у Министарству саобраћаја које је такође важно и по својој вредности и по својој обимности, јесте пошта, телеграф и телефон. Приходи за пошту предвиђени су преко 560 милиона. Оно што је најбитније код ове струке, јесте то, што нам недостаје једна целина организације. Једна органска целина која ће бити на солидној бази постављена и да омогући напредак и развој струке, као једне специјалне дисциплине техничке и администрације, и ту специјално важну струку не треба третирати само са гледишта рентабилитета службе, него треба то предузеће и целокупну његову функцију третирати и са гледишта саобраћајно културног. Несумњиво је да пошта чини једну велику услугу народу, а на пошту, телеграф и телефон морамо обратити специјалну пажњу да их подигнемо, на квалитет службе до

висине модерних техничких сретстава; да квалитет службе буде брз, јефтин и дискретан (Аплауз). Кад се 1923 године француска пошта налазила у тешкој ситуацији, онда је једна анкета, формирала и предложила извесне важне закључке реорганизације који су несумњиво утицали на то да се квалитет службе побољша, јер су пошта, телеграф и телефон третирани не само са гледишта рентабилитета, него и са гледишта јавне службе. Тако да је извештај Сената гласио: поште, телеграфи и телефони су наши, они припадају великим донимацијама. Треба знати да ће Парламенат који има у виду само опште добро знати помоћи да изађу из деликатне кризе, да земљи обезбеде прогрес који се од њих с правом очекује. Несумњиво је, господо, да се у томе погледу налазимо у сличној ситуацији. Телеграф је у стагнацији и са овим буџетом предвидели смо само оне основне издатке да би се у свему садашње стање одржало. Али, господо, и телефон је у таквом развоју да морамо предузимати најнеопходније инвестиције како би са једне стране одржали ову службу на потребној висини наших потреба и како би у исто време везали изоловано село а задовољили неопходну потребу вароши (Буран аплауз). У погледу поштанске службе такође треба радити да се задовоље потребе и села и вароши. Поштанско телеграфски приходи стално су у напредовању. Ти приходи у 1927 и 1928 години били су 447,000,000 динара, а у овој буџетској години која није истекала предвиђа за 520,000,000 — динара, а у будућем буџету ти приходи предвиђају на 560,000,000 динара, а овакав је приход карактеристичан са обзиром на време и прилике.

У погледу особља ми имамо један поштанско телеграфски кадар недовољан а који са обзиром на здравствене прилике у врло хрљавом је стању. Ми имамо око 11.490 службеника тако да не достаје по статусу, а здравље службеника је врло хрљаво. Од тог броја укупног особља преко године болује око 4.100 службеника. У погледу квалитета службеника осећа се потреба за једном професионалном нормираном стручном школом. И док један наш службеник преко године изврши 50.000 разних јединица, дотле поштар у Чехословачкој изврши 30.000, у Пољској 34.000 а у Румунији свега 19.000 радних јединица. Према томе, господо, из тога се види колико је наш свет и колико су наши службеници на пошти преоптерећени и како су тешки услови рада у толико пре, треба водити рачуна, нарочито кад се томе дода и тај факт и та чињеница да наше поште нису опремљене са модерним техничким сретствима и да нашим телефонима, телеграфима и пошти недостају многе знатне инвестиције које омогућавају један природан развитак и дају нормално функционисање овој важној институцији. (Буран аплауз).

После поште долази по реду државна речна пловидба. Наш положај, централни положај на Дунаву и велики број наших пловних река поставили су нас и један изузетан положај у односу на остале прибрежне државе, и ми морамо обратити своју пуну пажњу на нашу речну пловидбу. Док смо у 1929 години били први и по броју и по тонажи, данас, господо, тај положај нам не припада. Речна пловидба као државно предузеће имало

је да издржи тешку борбу у пословању и с тога разлога, што ми на Дунаву имамо два система: систем државног предузећа и систем приватног предузећа. И врло често данас кад имамо једну тешку пословну ситуацију и појављује се борба на Дунаву у националном бродарству око отимања транспората, врло често долазимо у положај да место интимне кооперације и сарадње целог нашег националног бродарства, искрсавају врло често борбе штетне и некорисне. Према томе мора се прићи што пре једном систему: или етатизирати целокупно бродарство, или пустити да то бродарство организују приватна иницијатива. (Пљескање и узвици: Тако је!)

Поред теретног саобраћаја ми имамо 18 бродова речне пловидбе који врше путнички саобраћај. Путнички саобраћај већ је, господо, за речно бродарство прошао. Данас кад су жељезнице толико напредовале, да омогућавају брзо транспортовање, погодне редове возње и неопходан конфор, кад постоје паралелне аутобуске линије, тада је успешан путнички саобраћај на нашим рекама и са старим бродовима готово онемогућен. Саобраћај путника потпуно је пасиван и од 1926 године до данас он је са 60% у опадању.

Што се тиче теретног саобраћаја, Дирекција речне пловидбе као државно предузеће, има врло повољне тарифе, јер је желела да тим повољним тарифама служе не искључиво комерцијалним циљевима, него циљевима наше привредне политике, што се тешко осећа у њеним финансијама. И у прошлој години је речна пловидба све своје шлепове и већину бродова ставила на расположење Привилегованом друштву како би цереалије могло да пласира на иностране пијаце. Несумњиво с једне стране пословна стагнација, с друге стране нерентабилан путнички саобраћај, и најзад ниске тарифе довели су речну пловидбу у прилично један тежак положај. Док су једино две године од ослобођења до данас биле активне за речно бродарство, ова година претставља једну тешку пословну годину и изаћиће из ње са једним пасивитетом. Али поред тога што је она пасивна, она, господо, као и целокупно речно бродарство, носи извесне фискалне терете и ти терети су врло тешки са обзиром на опште економске прилике. И данас кад се код свих држава на Дунаву поставља проблем формирања и активног помагања речног бродарства, поставља се исто тако и економски проблем формирања једног бродарства на нашим рекама, који ће да одговори и по квалитету и по својим функцијама потребама и циљевима наше привреде.

Буџет Дирекције речне пловидбе износи 107,000.000 динара прихода и 107,000.000 динара расхода.

Четврто предузеће, које долази у надлежност Министарства саобраћаја, то је Поштанска штедионица. Као државна банкарска институција Поштанска штедионица вршила је важне функције и њена се акција осећа у разним врстама пословања. С једне стране она је кредитирала један велики број новчаних институција, с друге стране, господо, она је са развијеним чековним прометом служила администрацији и пословном свету и то њено пословање као државне банкарске институ-

ције несумњиво да је било на одређеној висини. Развој послова Поштанске штедионице непрекидно напредује. Она је за 26 милијарди динара имала већи промет чековни него у прошлој години, а целокупан њен промет износи 240 милијарди динара. Исто тако од Поштанске штедионице појављују се и извесни улози, и то улози исељеника, који не износе велике суме, али су као појава интересантни, око 14 милиона динара. Исто тако знатно су порасли нарочито ђачки штедни улози.

Целокупна функција Поштанске штедионице била је у прошлој години нормална. И ако су последице привредне кризе донекле тангирале и банкарство, она је и поред тога своју функцију нормално обављала. Она у своме буџету предвиђа 35,000.000 динара чисте зараде, а у овоме, идућем, буџету предвиђа 5,000.000 динара више.

То су, господо, привредна предузећа, која долазе у ресор Министарства саобраћаја. Сада да пређем на администрацију. Прва и најмаркантнија администрација, несумњиво, да је изградња нових железница. До пре годину дана, управо грађења нових железница била је у ресору Министарства грађевина. Са преласком у Министарство саобраћаја функција и акција администрације грађења нових железница свела се на студију појединих траса и праваца, с обзиром на усвојени приоритетни програм грађења, на ликвидацију објеката, који су били у изграђивању и на припремање услова и уговора за изградњу нових пруга. На рад и пословање дирекције за грађење нових железница нарочито је обраћена пажња са обзиром на то, да су, господо, инвестиције буџетске брисане и да извесним уговорима, које смо закључили на бази приоритетног програма и на бази лицитација, које су биле у Министарству грађевина, ми желимо да путем тих грађевинских радова олакшамо привредну депресију и, у исто време, грађевинске радове, као један важан социјални фактор, да применимо нарочито у оним крајевима, где имамо радне снаге у изобиљу. Згодним распоредом појединих нових пруга на целокупној државној територији моћи ћемо, такође, господо, да оживимо привредне прилике у нашој земљи и, у исто време, господо, и да решимо извесне проблеме наше саобраћајне политике. Не само да од тих објеката, од тих нових пруга као продуктивних инвестиција очекујемо користи с обзиром на њихову саобраћајну вредност у будућности него од изграђивања тих нових пруга ми очекујемо непосредне користи у садашњости (Бурно пљескање). Не само, господо, да су у питању извесни културни саобраћајни проблеми, него, ако хоћете, и социјални, хумани и економски.

Управа за грађење нових железница закључила је неколико уговора за изграђивање пруга. Ти су уговори за пругу Куршумлија—Приштина, за пругу Глоговци—Пећ, за пругу Бихаћ—Книн, за пругу Панчево—Београд и за пругу Велес—Прилеп. У приоритетном програму било је, господо, на лицитацији и било је утврђено, да се гради пруга Копривница—Вараждин, Свети Јан—Шевница, Пријепоље—Бијело Поље, али нисмо успели да осигурамо повољне услове ни једну од великих финансијских група, да преузме грађење

ових железница, и због тога је питање изграђивање ових пруга остало нерешено. Долази, господо, питање поморства. Питање поморства нарочито је било предмет дискусије у начелном претресу буџета државног и чак је од стране извесне господе предговорника ишло се толико далеко, да се каже, да у погледу предложених сума за поморство није било ни разумевања, ни осећања, ни схватања проблема Приморја.

Да би могли да оценимо, колико је баш овај режим и колико је администрација Министарства саобраћаја поклањала пажњу питањима мора и питањима Јадрана, ја сам, господо, слободан да вам скренем пажњу на ове факторе и на оне чињенице, које несумњиво потврђују обрнуто.

Пре свега, господо, буџет за поморство рађен је по истим принципима, по истим методама, као и буџет за остале администрације у ресору саобраћаја. И 19 милиона динара предвиђених за поморство претставља истина скромну суму, али за оне најнеопходније издатке за поморство. И нема ни једног министра саобраћаја, нити има једне владе, која није свесна великих интереса и политичких и економских и националних, који су везани за море и за наш Јадран. (Буран аплауз). Иако је наша копнена обала преко 5000 км., као што је казао једном приликом један предговорник: са 60 великих острва и 540 малих, — ипак је мору поклањана пажња и за проблеме Приморја увек је показивано и разумевање више можда него према другим администрацијама (Одобравање и аплауз).

Као доказ, колико се мору поклањала пажња, нека ми буде дозвољено, да цитирам извештај једног стручног листа од Фридриха Валиши, који је говорио о пловидби на Дунаву у години 1931, па онда карактеришући целокупну пловидбу на Дунаву, каже ово:

„Као карактеристика прошле године мора се сматрати оживљавање и појачање борбе између приврженика идеја државне и приватне експлоатације у дунавској пловидби. Нарочито у Аустрији, Југославији и Чехословачкој претресана су питања, да ли учешће државе или приватна иницијатива има да одлучи судбину дунавског саобраћаја.

„Крајеристичан за развиће у току године 1931 био је још и појачани интерес за дунавску пловидбу туђих држава, као Пољске, Русије, Грчке, Холандије и Италије, али о томе ћемо говорити доцније....

„Положај државне југословенске пловидбе очито доказује, да сем опште кризе постоји још једна специјална и латентна криза, која зависи од нездравих прилика на Дунаву. Јер док је југословенска поморска пловидба без обзира на тешкоће садашњице показала у прошлој години сјајан напредак, дотле је речна пловидба, иако је члан истога тела, остала у нездравом стагнацији. Истина је, да су објекти овога предузећа били интензивно запослени, ипак зато није било повољног резултата”.

И један бивши министар, пишући пре годину дана у једном листу, у „Политици”, казао је од прилике ово: „Нека Министар саобраћаја не заборава, да је он у исто време и Министар за речни саобраћај”. — И док с једне стране чине нам се

такви приговори, с друге стране један велики број предговорника и говорника за време буџетске дебате нарочито је подвлачио, како су кредити за поморство мали, како се проблемима Приморја не обраћа довољно пажње и како за питања поморства нема разумевања.

Међутим, господо, не само да се у оцени сретства за вођење једне одређене политике поморске има да рачуна на сретства буџетска, него у исто време у једној модерној администрацији и држави стоје и многа друга и ванбуџетска сретства на расположењу да своју политику проводи у погледу помагања поморства. Ми смо у прошлој години, на пример, дали за вино специјалне повластице, и то кад се оно товари из станице Сплит, Каптел и Шибеник, са 200 километара бесплатне повластице, т. ј. на 460 километара 50%, на 300 километара 60% и т. д. и питам вас, није ли то доказ како се о тим крајевима и о целој једној привреди водило рачуна; и кад је на тај начин дата повластица специјално тим крајевима, коју ни један други вибородни крај није имао (Бурно одобравање). Министарство саобраћаја путем продаје појединих железничких карата даје провизију друштву „Путник” и то 7,000.000.— динара за пропаганду туристичку, од чега има Приморје највише користи, јер су то поглавито туристички крајеви. (Одобравање). Изградња пруге Бицаћ—Книн, која треба да згодније веже целокупну нашу мрежу гвоздених путева са једним најмаркантнијим морским пристаништем на Јадрану, зар то није доказ како се на наше Приморје обраћа нарочита пажња? (Одобравање) Установљавање специјалних лучких повлашћених тарифа, које имају директан циљ да привуку транспорт преко наших лука по нарочито повлашћеној тарифи, показује очито да је и у том погледу, у погледу тарифне политике пажња сконцентрисана на то, да се помогну и јачају наше луке. (Одобравање). У прошлој години смо донели специјалне повластице за сва приморска места, кад се иде на море, да се не мора да плаћа повратак, и формирали смо специјалне возове преко „Јадранске Страже”, чије је коштање толико минимално, да омогућава и најсиромашнијим слојевима народа да проведу 24 часа на мору и да на тај начин вршимо једну врсту пропаганде за наше море и Приморје. (Одобравање). Поред тога, господо, баш у овом режиму закључени су дугорочни уговори за обални саобраћај и на тај начин путем тих уговора регулисан је целокупни обални саобраћај, и с обзиром на међусобне обавезе Влада је путем буџета обезбедила субвенције које износе 49,000.000.— динара, са извесним обавезама од стране предузећа да једну трећину својих бродова обнове и да одржавају извесан број миља линија. На тај начин смо постигли такав саобраћај, какав никада Приморје није имало! (Одобравање). Консекветно тој својој политици Краљевска влада не само да је дала субвенције тим паробродарским друштвима, него смо та паробродарска друштва ослободили плаћања пореза, приреза и осталих фискалних оптерећења. (Одобравање) И не само да смо ослободили од тога поједина паробродарска друштва, него смо у исто време ослободили и поједина бродоградилшта, знајући колику вредност имају бро-

доградилшта за развитак нашег поморства и наше морнарице. (Бурно одобравање).

Али, господо, поред свега тога, ја сам слободан да прећем на изнашање извесних цифара и података, колико се и у погледу новчаних сретстава помагало и колико се давало за извесна поморска предузећа, за извесна бродоградилшта. Н. пр. по свим нашим бродоградилштима у току 1930 год., било је саграђено 9 пароброда и 295 једрењака, а оправљено преко 390 пароброда у вредности 32 милиона динара. Док је у год. 1929 та вредност износила свега 14 милиона динара. За потпору бродарске индустрије Министарство саобраћаја дало је до данас око 3 милиона динара из својих буџетских сретстава, а и основана је за друга чувених корчуланских мајстора, којој је дато алат и машине Министарство саобраћаја.

Господо, када је регулисан обални саобраћај, приступило се у исто време регулисању и саобраћаја слободне пловидбе између наших пристаништа и страних лука. Те пруге су врло важне с обзиром на увозну и извозну трговину, и ми смо у одржавању редовног саобраћаја између наших и иностраних лука склопили извесне уговоре и дали за тај циљ потпору од 15 милиона динара. Несумњиво тиме није све учињено за слободну пловидбу, несумњиво да треба још много и много да се ради, али нама сретства нису увек у складу са нашим потребама. Ово све показује јасно и отворено, да ми разумемо и да имамо правилно схватање за проблеме мора и Приморја. (Пљесак).

Господо, за безбедност пловидбе ми имамо око 275 светионика. У год. 1931 као и 1929 преуређен је један велик број светионика и постављене су нове јединице. Раније је било у буџету унесено 3 и по милиона динара за тај циљ, а сада је по принципу брисања свих инвестиција унета сума од 2 и по милиона, која је довољна за одржавање у оваквом стању, у каковом се светионици данас налазе, без инвестиција и реконструкције објеката.

Господо, багерске гарнитуре не одговарају нашим потребама. Оне су застареле и неекономичне. Зато смо решили да суме које су унесене у буџет на нерационалан рад, систирамо и да уместо гарнитура које су застареле и неекономичне, извршимо набавку нових модерних и рационалних гарнитура, које ће фактично одговарати потребама Приморја. (Пљесак).

Кад сам обилазио поједине крајеве, видео сам, да се корито Неретве багерује на тај начин, што се извађени материјал, уместо да се транспортује лево и десно на обалу, и на тај начин утврђују обале, и асанира водопловни терен, он се вуче на 18 км. и поново баца у море. Несумњиво да је то један скуп нерационалан рад са застарелим методама, који морамо прекинути.

Господо, за одржавање лука и пристаништа предвиђена је сума од 2 и по милиона динара, а не као што је казао један предговорник свега 500.000 динара. Од тога предвиђено је у буџету 2 милиона динара за одржавање, а никако за обнову пристаништа, али и поред тога предвиђена је сума од 500.000 динара за изградњу бакарског пристаништа с обзиром на то, да је Бакар на важној прузи, Бакар—Бакар пристаниште.

1930 год. извршено је у 42 места оправка разних лучких и светионичких објеката и на то је утрошено 2,239.000 а у прошлој години извршена је оправка у 51 место, и утрошено на то 4 милиона динара. Поред тога обрађена је нарочита пажња и поморском рибарству, као једној специјалној привредној грани на Приморју. Не само да се нисмо ограничили на унапређење и усавшавање техничког алата, него се радило на томе, да се уловљена риба што боље препарира, да се даду извесне тарифне олакшице, да би се риба што лакше пласирала у поједине потрошачке центре, а у последње време, поред тарифских повластица, израђују нарочити кантинери за транспорт рибе свеже у мањим количинама за домаћа тржишта.

У погледу осматрања кретања рибе, постигнут је споразум са Командом Морнарице, да се кретање рибе врши путем авиона. Да би се нарочито унапредило рибарство, Министарство саобраћаја издало је потпоре 1,173.000 динара у готову разним рибарским задругама и рибарима, а 54.000 динара дало је за справе и алате. (Аплауз) У прошлој години издато је за унапређење рибарства 500.000 динара, у претпрошлој један милион динара, а у овој години 100.000 динара. Према томе цифре показују колико је рибарство напредовало. Данас према попису и према статистици има алата и лађа рибарских у вредности 68 милиона динара. У 1929 год. уловљено је рибе 6,642.000 кг. у вредности око 50 милион динара, а у 1930 год. уловљено је 6,834.000 кг. за вредност 50,205.000 динара. Знатан напредак показује се у конзервирању рибе, јер је 1929 год. конзервирано 345.000 кг. рибе, а у 1930 год. 545.000 у 14 разних фабрика. Поред тога Министарство саобраћаја у циљу што бољег препарирања рибарских производа, позвао је једног стручњака из Холандије, који држи извесну обуку о холандском начину препарирања рибе. Интервенцијом поморске управе, органа Министарства саобраћаја, формирана је задруга за лов на сунђере и корале, и исто тако ради се на томе да се оснује једна брусина, да не би морали наши произвођачи ићи у иностранство, и да продају у бесцење своје производе.

Господо, ми смо несумњиво поморска држава, и ако маритимна држава, ми смо позвани да своје Приморју посветимо свеколику пажњу, не само зато, што један велики део становништва нашег живи од мора и упућен на море и што има велике поморске традиције, него и због тога што су на Јадрану и на Приморју ангажовани наши важни економски, национални и државни интереси. (Аплауз) И третирајући проблем поморства, ми не смемо да га спуштамо на ниво једног локалног проблема, ми не смемо, господо, да га третирамо са гледишта једне тесне изборне политике, покрајинске политике, него имамо да га расправљамо као један важан државни проблем у односу на целокупну саобраћајну политику земље.

Ја сам, господо, изнео у главном битне линије саобраћајне политике и карактеристику институција саобраћајних, задржавајући право да приликом специјалне дебате на крају одговорим господи предговорницима у толико, у колико сам евенуално пропустио овом приликом да учиним.

Целокупна саобраћајна политика она је координирана општим начелима националне и државне политике. (Буран аплауз) И она мора да буде и у будуће важан фактор за решавање свих оних проблема, који се постављају, и она мора, господо, да сва питања у области саобраћаја третира са једнога гледитша, са једнога становишта општих интереса. Истичући то начело ја вас молим господо, да буџет Саобраћаја примите овако како је предложен. (Бурни и дуготрајни аплауз у целој дворани).

Претседник Др. Коста Кумануди: Господо, са вашим пристанком да прекинемо ову седницу и да ју наставимо у 3½ часа после подне.

(Седница је прекинута у 1 час).

Наставак седнице у 15.30 часова.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Господо посланици, настављамо рад — има реч народни посланик г. Фран Господетић.

Фран Господетић: Господо, пре него се обазрем и осврнем на исцрпни говор одличног г. Министра саобраћаја и пре но што као приморски посланик подвргнем анализи буџет у погледу приморске гране, дужност ми је да истакнем неке ствари. У првом реду, господо, хоћу да кажем да смо ми приморски посланици захвални Г. Министру саобраћаја због тога што се побринуо да се и у овај буџет, у времену кад је за то било мало могућности, унесу потребна сретства за инвестиције, — и што је нашао начина и могућности да се реши дуго и жељковано питање Унске пруге са спојем Бихаћ—Книн. Господо, то је наше старо питање и жељезничка конференција, потрзала је често то питање и истицала га као питање од првокласне важности за интересе средњег Приморја у споју са залеђем, — па је, држим, важно да се ово питање реши са кредитом из иностранства, који је кредит, за изградњу те пруге, понудило подузеће Едмонд Боаје из Анжера. Жалим што овде није присутан г. Министар саобраћаја јер сам био жељан — а мислим да сам у томе погледу тумач расположења посланика из Приморја — да сазнам и добијем детаље овога питања и обавестим се у коме је стадијуму финансирање те пруге. Јер, господо, питање Унске пруге то је питање од нашег виталног интереса. Свима је познато да смо ми са Личком пругом закрчени и да наш зимски промет наилази на велике тешкоће, уз временске непогоде и да је и сада као и пре једини пут за море закрчен. Можете појмити колико је то тешко за нас из пасивног краја у Приморју где се има да решава једно друго наше питање, питање исхране. — Морам да истакнем још нешто у погледу припомоћи и заговора који је Министар саобраћаја дао за наш туризам. Наш млади туризам у Приморју, у првим почетцима свога развоја, фактички је са стране Министарства саобраћаја добио ону помоћ и ону потпору коју заслужује. Он је то добио зато јер је туризам једна важна привредна грана на Приморју и он, поред других економских питања, заузима прво место у погледу напретка и благостања онога краја. — Док, господо, не пређем на главну бит мога говора, на поморско питање, сматрам за дужност да се задржим на питању тарифе које питање навлачи интересује виноградарство у Приморју.

Одлични г. Министар саобраћаја споменуо је јутрос, да је по том питању учињено нешто за наше Приморје. Ја морам да признам, да се делимично дошло на сусрет виноградарима у снижењу тарифског става, али морам нагласити да то није учињено довољно и у таквој мери, колико је то потребно за ону страшну, очајну, десператну ситуацију, у којој се налази наше Приморје и наше виноградарство, ради страховите винске кризе. Морамо разликовати положај при оцени ситуације винске кризе у Приморју од оне у горњим крајевима наше државе, са тога простог разлога, јер наше вино има своју унутарњу прођу само овде. И ако не буде погодна тарифа, уз ону страшну трошарину која се плаћа држави, која се плаћа општини и бановинама, не може наше вино да изађе из својих конаба. Доказ томе је садашње стање, где се ниједна кап нашег вина не може да макне са Приморја. Вино је главна грана наше привреде, и ми смо ту остављени на милост и немилост, јер, сем капитала за набавку вина, потребно је да се потроши 4.20 дин. било у тарифи, било у трошарини, да би се вино превезло до тржишта. И зато је потребно свратити позорност одличног Г. Министра саобраћаја, да би нам у том питању још дошао на сусрет и да би уважио молбу виноградарара из Средњег Приморја, којом је тражено да се тарифа снизи на 1500 дин. по вагону, јер у овој страшној ситуацији Приморје треба ту помоћ. Наша криза је страховита, а вино је главна грана привредна од које живимо на Приморју, па је зато потребно да нам се изађе у сусрет у овом часу, и да се то питање макне са мртве тачке. Тoliko сам, господо, имао да споменем, у колико се то односи на ресор железница и на ресор тарифа. А сада дужан сам, као народни посланик из Приморја, да се осврнем и на ону грану, која је врло важна за привредни напредак и благостање Приморја.

Господо, море и наш Јадран, нашој држави трајно сачувани Јадран, носи не само снагу, него може и мора да донесе и благостање овој земљи. То море је извор те снаге наше. Море хоће да даде нашој држави и оно што је: да се она убраја у ред поморских држава, и због тога наша држава треба да истиче на прво место и у првом реду своје поморске интересе, који су веома значајни и веома важни. Море, господо, од кога живи добар део нашег Приморја тражи да у овој државној заједници, у овом склопу државном, не нађе само ону заједничку одбрану од било чијег туђег пресицања, него да нађе и заговор и заштиту својих виталних интереса, који су скопчани са морем, интереса који су повезани такође и са интересима ове државе. И ја ћу бити слободан да кажем: да је нашој младој држави потребно, да се на мору афирмише онако како то доликује једној поморској држави. Наша државна заједница не сме само да буде будна стража на нашем Јадрану, него наша заједница и наша Влада треба да поклоне и читав интерес и читаво заузимање, да поклоне важност оним питањима, која су у поморским стварима од велике важности и значаја.

Господо, нека ми буде допуштено да пређем

на анализу буџета за поморство, и да га рашчланим, да се види да смо ми Приморци и ова наша приморска грана слабо прошли испод крутог ножа Г. Министра финансија, који је збиља осакатио и задро у месо ове важне институције.

Буџет, господо, састоји се из два дела, састоји се из онога дела, у коме није у од другог дела у коме се одређује да се за расходе за покриће материјалних и личних издатака Поморске дирекције предлаже један буџет од свега 19 милиона динара. Господо, бићу слободан пре но што пређем на питање Поморске дирекције и њеног буџета да истакнем важност оне помоћи коју друге државе поморске дају своме бродарству да га подрже не само у вршењу оних функција које има специјално бродарство за развој једног саобраћаја поморског него које врше и друге функције као награду респективну у државним субвенцијама.

Наше паробродство има 323.680 тона са 175 пароброда и са персоналом од 4.045 лица. Наша морнарица коју сачињава претежно: Јадранска пловидба са 68 пароброда а са 29.000 тона, Дубровачка пловидба са 14 обалских пароброда и 11 дуге пловидбе са 50.000 тона; друштво „Бока“ са 26 пароброда мањих, а које врше пловидбу не само у Боки Которској, него и на Скадарском Језеру; Југословенски Лојд, који има 26 пароброда и 140.000 тона, „Оцеанија“ са 8 пароброда и 23.000 тона и друга мања паробродска друштва. Господо, ово бродарство основано је голем иницијативом и вредноћом наших признатих помораца и бродара, а кроз ових 10 година од нашег ослобођења оно је доспело до тога, да је наша морнарица дотерала у тонажи троструку висину. Ова трговачка морнарица има да обавља не само функцију обалске службе на мору, него и да буде спој у другој пловидби. И зато ћу рећи и нагласити да субвенција која му се даје, не даје се као једна врста дара, као нешто што хоће да се дарује, него да му се та помоћ даје зато, што оно врши важне државне функције у интересу саме државе. Господо, питање поште, питање војске, питање администрације, сем социјално-политичког питања, наглашујем нарочито политичко питање која наша морнарица игра кад нашој застави на Јадрану осигурава моћ и снагу, и кад осигурава и канализира извоз у туђе луке под нашом заставом. За сву ту нашу морнарицу предвиђено је било у прошлом буџету једна ставка глобална са 68 милиона динара. Та ставка, господо, није била основана на једној произвољности, него је била последица једног уговора, последица уговора, који и данас постоји између државе и између нашег бродарства. Тај је уговор заснован на рок и на термин и он предвиђа и начин како се може доћи до његове ревизије. У самом њему садржина је, како се он може да мења.

Споменућу да у буџету ове године тај уговор није нашао своје оснажење него да се, опет морам то да нагласим, ради тешкоћа и ради уштеда у буџету пропустило да се ово питање оцени тако да и данас наша паробродарска друштва нити знају, нити могу да рачунају на једну глобалну сталну суму потпоре.

У првом предлогу буџета речено је да ће се при новим уговорима мењати став по одређивању

припомоћи, а у Финансијском одбору је настала једна рестилизација тога, која је нама у пленуму потпуно непозната, на име не зна се коју важност та рестилизација у Финансијском одбору има, јер је речено да ће се препустити споразуму између паробродара и државе, да се реши питање, колика и каква субвенција има да се подели.

Господо, морам да кажем и ово, да постоји апсолутна правна немогућност да се ово питање преко ноге прекине. Јер, ту постоји један уговор, који треба и са стране државе да се поштује и да се нашој младој морнарици загарантују оне потпоре, за којима она има потребу у своме развоју, а које су јој данас потребне и за њезин опстанак. Ово подвлачим због тога што је наше паробродство дошло у једну страшну, у једну управно најстрашнију кризу, из које је тешко изаћи, јер је данас таква ситуација да наше паробродство не може да покрије ни своју режију. А до тога је дошло и због тога што паробродска друштва имају још из старих ставки припомоћи да приме цирка 25.000.000 динара потпоре. Због тога нема ни могућности да се оно одржи у равнотежи и да се сачува ова тако важна грана и за нашу државу и за наше Приморје. Ово паробродство има две сврхе и две обавезе. Оно нема само да врши службу у обалном поморском саобраћају, него има да врши и ону другу службу, да подржава везе са иностранством и да канализира извоз наших артикала под нашом заставом на туђе пијаци, као и под нашим именом, а не као што је до сада било, да смо били упућени на туђе луке, на туђу заставу и да је роба ишла у иностранство као туђа роба. Осим тога наше паробродарство има да изврши и ово: да буде постојано, да не опада и да обнавља свој парк. То је паробродарство наше и учинило. Ми морамо да признамо и Јадранској пловидби и Дубровачкој пловидби и другим паробродарским друштвима, да су прегли живо да поспеше обнову свог пловног парка. Ето; познато вам је да пароброд „Престолонаследник Петар“ кога је Јадранска пловидба лане ставила у промет, носи збиља част не само нашој поморској застави по своме комфору, него такође носи и част да у оваквом виду задовољава и све потребе које тражи наш туризам.

Господо, да истакнем такође и Југословенски Лојд, који је са својим бродом „Краљица Марија“ такође дао импулса за наш туризам. А сада, господо, могу да вам кажем и ово, да Дубровачка пловидба такође у обнови свога парка има великог успеха и да је набавком новог пароброда „Краљ Александар I“ однела један рекорд у поморству. Баш ових дана сам читао да је у Енглеској, у Лондону, пароброд „Краљ Александар I“ пловио са једном максималном брзином од 19 миља, која до сада још није постигнута.

Господо, сви то знате добро да наша друштва не врше само функцију подржавања пловидбе, него се брине и за обнову свога парка. Ту лежи, господо, разлог за припомоћ. Рекао сам да ово наше бродарство преживљује страховиту кризу и да не може да покрије ни своју режију, и зато апелирам на Господина Министра саобраћаја и молим да се овом паробродарству помогне и да се оснаже по уговору одређене припомоћи, јер то је по-

ребно ради функције која се од нашег паробродарства тражи.

У вези са паробродарством треба да споменем још нека питања, и међу њима питање, т. зв. хипотекарног кредита. Наше бродарство било је весело пре неколико година, кад је чуло, да ће Хипотекарна банка дати јевтине кредите за наше бродарство за омогућење вршења његових функција. Ти су кредити врло потребни, нарочито данас у тешкој кризи, коју преживљује наше бродарство, и на тај начин помогло би се бродарству, што би се остварило што пре хипотекарни кредит.

Рекао сам да ће ми бити дужност да се осврнем и на оно што је дато Поморској дирекцији за вршење њених личних и материјалних издатака. Ми смо по буџету лањском имали 98,381.000 динара, а ове године остали смо фиксно са 19,374.000 динара, и то са разлога, што је отпала сума од 68,500.000 динара за субвенције, а остало је само 19,374.000, уместо 30,000.000 динара, колико је било предвиђено лане за покриће трошкова Дирекције поморског саобраћаја. Што се тиче ове цифре од 19,374.000 могу да рекнем, да је то цифра, коју град Ријека прима од Италије. Зато морам да нагласим да овај наш буџет у приморској грани није реалан, јер не предвиђа све потребе, које наш поморски саобраћај захтева, а то су потребе, које су и државне. Наш је буџет оборен за 100%, јер у прошли буџет нису унешена покрића за све потребе, и све те цифре, које су тако круто снижене показују да наш поморски саобраћај није наишао на разумевање и на покриће. Затим сам дужан, господо, да се у буџету Дирекције поморског саобраћаја осврнем посебно на неке ставке. Лане је било предвиђено 7,000.000 динара за осветљење, за багеровање, за бродове и за њихову обнову, а сад се та сума редуцира на 3 милијона динара. Морам споменути, господо, да сума од 3,000.000 динара, биће довољна само да се уздржи осветљење за светионике, а за чишћење наших лука, које су дезолатне, неће бити ништа, а од слома па до данас није се ништа предузимало за чишћење лука и наше луке се налазе у најгорем стању. Ми имамо три стара глибодера, који су били потопљени у море да не би допали у руке непријатељу. Год. 1929 они су подигнути из мора, нешто поправљени и упућени да врше ту важну функцију чишћења наших лука, које су као што рекох у дезолатном и страшном стању. Три стара глибодера са 2 стара реморкера налазе се у таквом стању, да апсолутно не могу да послуже сврси за коју су постојали. Захвалан сам Господину Министру саобраћаја на јутрошњој опасци, да је то такав материјал да га треба одстранити. Један има 50 година и то је најстарији брод на Јадрану, то је материјал, који не вреди за ове сврхе. Господин Министар саобраћаја је споменуо да то треба да се набави из буџета у коме се не предвиђа ништа за чишћење лука и у коме се не пружа могућност набавке нових глибодера. Ја сам захвалан Господину Министру, јер је то велика потреба за наше луке, и ја бих желео да Господин Министар спомене и то, како би се дошло до набавке тих глибодера, јер у буџету није ништа предвиђено. Место 7,000.000 динара спо-

зало се на 3,000.000, што једва досеже само за светионике. Друга ставка у буџету за Поморску дирекцију за обнову наших лука, којих има 365, уместо 5 милијона динара, даје се само 2 и по милијона. Од тога је пола милијона динара предвиђено за нову градњу у Бакру, а остало је за све наше луке за уздржавање, обнову лука само 2 милијона динара. То је јасно, математика има своју посебну логику, то је потпуно редуцирање, то значи наше луке немају у буџету никакве припомаћи и не може се рачунати, да ће се у наступајућој години нешто урадити на томе пољу.

Потребно је да се осврнем и на наше рибарство. У буџету је предвиђено 100.000 динара за помоћ рибарима, а број рибара износи 17.000 са 5.500 рибарских лађа, са 11 и по милијона тона, са вредношћу од 41 милијон динара у мрежама и вредности бродова са 26 милијона. Како на њих толике разделили субвенцију од 100.000 динара. Та цифра показује, да није ништа могуће да се учини у циљу потпоре рибарства, и да је оно остављено по страни. Ради уштеде у буџету сва покрића за наше виталне потребе у Приморју остала су непокривене, али у уверењу да ће Господин Министар било из накнадних кредита, било иначе помоћи ову важну грану поморства, јер поморство треба да сачињава један посебан ресор, у коме би у једној руци били сконцентрисани сви интереси поморства, јер поморство је толико важна грана, од које живи цео наш народ на Приморју, у нади да ће Господин Министар помоћи у ставкама које сам напоменуо, — у том уверењу, гласаћу за буџет Министарства саобраћаја. (Аплауз.)

Претседник Др. Коста Кумануди: Реч има г. Војко Куртовић. (Гласови: Није ту). Има реч г. Д-р Вјекослав Милетић.

Д-р Вјекослав Милетић: Господо народни посланици, иза онако исцрпног, стварног, и, могу рећи, сјајног експозеа господина Министра који је изговорио јутрос и иза говора мојих преговорника, а особито предговорника из Приморске бановине што се тиче поморства, мени у истини мало остаје што да речем. Имаде једна мала дисонанца када се читају цифре Министарства саобраћаја што се тиче поморства, и када се гледа на говоре мојих предговорника. Треба, господо, признати и ја, природно, признајем да се задњих година у истини води једна политика, политика поморства. А ту политику води колико Влада, толико баш и данашњи Министар саобраћаја. Том политиком он је дао важност нашем мору, нашем паробродарству и нашем рибарству. Истина је, господо, да цифра овогодишњег буџета не одговара оним свима потребама, које су нам на Приморју потребне, које треба наше поморство, које треба наше рибарство, и које треба наше паробродарство. Али, господо, узмимо у обзир, да се код свих ресора, код свих Министарстава ишло за штедњом. На жалост — кажем на жалост — Министар финансија својим оперативним ножем задро је мало дубље у наше живо месо: поморство, али, господо, за то не треба да идемо у екстреме, не треба баш због тога да говоримо драстичним речима, говоримо и критизирамо Министра саобраћаја и Владу. Господо посланици, ја верујем у добру вољу Владе и Господина Министра. Сам господин Ми-

нистар изјавио је — чини ми се г. Деметровић — да су и Господа Министри људи који погреше, као што и ми грешимо, и зато, ја се наддам, да ће они, Министри, ову погрешку, ову грешку, наине да су тако мало дали за наше поморство, чим прилика буде дозволила, да ће они то исправити и дати много више. Ја нећу ни тако далеко и да сматрам и говорим да ни Влада, ни Министри, и ви, господо народни посланици, не схваћате важност поморства, важност Јадрана нашег. То не стоји. Господо, ја вам то признајем, ви то схваћате. Истина је да ћемо ми могуће мало боље схватити потребе поморства и мора него ви из појединих других крајева. Али, господо, да смо на чисто да је Јадран био свима нама колико и вама, драг је свима Југословенима били они Срби, Хрвати или Словенци. (Одобравање). То је наш бисер, то је темељац камен наше државе.

Пригодом дебате у Финансијском одбору ја сам, господо, заступао интересе поморства и паробродарства и желео сам да уверим и ону господу посланике, која могуће нису тако дубоко схватила те потребе о важности поморства. Ја сам, господо, говорио да их уверим, а не да браним поморство, већ да их уверим о бољем разумевању тих потреба. Господин колега и пријатељ Господнетић, исцрпно се бавио поморством, рибарством и споменуо је паробродарство. Што се тиче паробродарства, у истини настала је једна мала дисонанца. И баш предговорници из Приморске бановине употребили су изразе, а неки од њих су изразили, да би био један од разлога неповерења Влади, за то што су опазили ове мале цифре код поморства.

Наине у Финансиском закону било је изложено да уговори дугорочни, који су били учињени са паробродарским друштвима имају да се мењају и да ће се на темељу нових уговора, који ће се закључити, плаћати субвенција тим паробродарским друштвима. То је било погрешно и како сте видели у амандману, Краљевска влада ипак је променила тај став у њезином амандману тако да ће те доприносе плаћати држава из нових споразума о извршењу тих уговора. Ово је једна игра речи, али као што рекох, ја верујем Краљевској влади и Господину Министру да ће они у будуће редовито исплаћивати те доприносе паробродарским друштвима и неће се догодити као што је било прошлих година да ти доприноси нису били редовито плаћани друштвима и зато су та друштва дошла на руб пропасти.

Само један цифра из прошлогодишњег уговора. Јадранској пловидби имало се исплатити цирка 30 милиона динара; Дубровачкој пловидби 12 милиона динара, Боки 4 милиона ит.д.

Господо, кад се води једна поморска политика, кад се уговори тако стварају не од године до године, него за десет година унапред, онда треба знати да су та паробродарска друштва узела на себе обавезу, коју су вршиле цело време, док међутим држава није исплаћивала редовно оне доприносе, и наравно, та паробродарска друштва наша су се у великој невољи да посуђују новац уз велике камате, да не плаћају морнаре, не плаћају капетане, не плаћају многим трговцима и тиме су дошла готово до краха. Док се ови допри-

носи смањују код нас и не дају се у одређеним цифрама, наши суседи повећавају те субвенције паробродарским друштвима у огромним свотама. И баш с обзиром зато што се наша друштва налазе у критичном положају, они повећавају субвенцију паробродарским друштвима не само обалским, него и друштвима слободне пловидбе. Пример. Италија даје Тршћанском лојду од 25,815.000 лира, повисила је на 37,500.000 лира; друштву „Пуљн“ од 16,950.000 лира на 19,950.000 лира, „Адрији“ од 6,900.000 на 10,500.000 лира и т.д.

И осим ових друштава, у Задру постоји још једно друштво „Заратина“, коме Италија даје 8,000.000 дин, само да то друштво путује по нашим отоцима и нашим обалама само да показује талијанску заставу без једног путника и без једног килограма терета.

То је оно што је било и што је донекле, рекао бих некако, запрепастило поједине заступнике Приморске бановине, који су некако почели страховати ради нашег мора. То су њихови разлози и њихови изрази; ако хоћете драстични, са којима се опет кажем не слажем, јер имам поверења да ће се све то исправити, и то њихове изразе можете схватити као болни крик, не њихов него приморца и хиљаду и хиљаду обитељи, који живе од поморства и рибарства.

Кад смо на паробродарским друштвима, нека ми буде дозвољено да споменем друштво, која су слободној пловидби, која се такође налазе у великој невољи и на рубу пропасти. И ако није предвиђено у овогодишњем буџету да се њима даје какав допринос, било би пожељно да Господин Министар саобраћаја са г. Министром финансија како нађу за сходно и тим друштвима дођу у помоћ.

Али најважније је, да она свота, која је предвиђена, нека се редовно исплаћује а не да се догађа да, пошто није редовно исплаћивана, нађу се у немогућности, да извршују своје обвезе.

Претседник Др. Коста Кумануди: Молим вас, г. посланиче, да завршите, 15 минута је протекло.

Др. Вјекослав Милетић: Дозволите ми једну малу политичку дигресију. Ја бих, господо, желео, а то управљам вама, колегама посланицима, да један пут, у овој Скупштини, престане са монополизирањем и патентирањем Југословенства. Ми смо, сви добри Југословени, били они на Јадрану, били у бившој Србији, били у Словенији. Југословенство не састоји се у томе, да ја кажем: ја сам Југословен и ништа друго него Југословен. Југословен треба да се покаже на делу. (Пљескање). То је, господо моја, да ми, као прави Југословени, вршимо своју дужност и потпомажемо Владу и баш онај режим, који иде за тим Југословенством у целој нашој држави. Није Југословен онај, који једно говори овде а друго кроз прозор и да се њему пљеска рукама. Југословен треба да буде онај, који гледа да оне мале ствари, које су не само остале код нас, било код појединих, ако хоћете, покрајина или и племена, изглади. Југословенство јесте оно, које иде за једнакошћу и равноправношћу. Ако то нисмо постигли у 24 сата, бар данас да постигнемо чим прије и да не говоримо у народу противно и даклеветамо, него да у народу говоримо истину и да у истини спроводимо југословенску политику, а ту ћемо политику

спровести у договору и споразуму са Краљевском Владом и са оним Министрима који су у стању спроводити југословенску политику и који у исти-ни ту политику једнакости и равноправности про-воде. Нека ми буде дозвољено, ја ћу завршити. Хиљаду година ми смо издржали на морским кли-сурама. И као што морска шкољка, неки је зову прстић, а ми зовемо датуља, копа онај морски ка-мен, тако су и наши Приморци хиљаду година из-држали дубећи на тим клисурама, слушајући ону дивну песму с мора о силној моћи краља Томисла-ва и о нашој морнарици, али слушали су и ону песму, да ће доћи дан, када ће имати свога краља наше крви и своју државу и велику Југославију. Данас смо то постигли и гледајмо да сачувамо то море и наш Јадран. Господо, нећемо дозволити, да ни једну капљу Јадранског мора, иако је за нас слатка а за неког превише горка, ни један педаљ наше обале да дамо туђинцу.

Господо, ја завршујем и молим Г. Министра саобраћаја, да уважи ове мале опаске и критике, које сам сада споменуо и да даље спроводи поли-тику поморства, а наиме политику за наш Јадран и нашу Југославију! (Бурно плескање).

Потпретседник Др. Коста Поповић: Реч има г. Миливоје Исаковић.

Миливоје Исаковић: Господо народни посла-ници, предложени буџет Министарства саобраћаја за мене и моје другове из Подриња, као и за све Подриње представља једно велико изненађење, па готово и разочарење. Ми смо на странама пред-ложеног буџета тражили, хоћемо ли наћи ма шта, што би нас могло уверити, да ће се жељезничка пруга Рума—Кленак превести преко моста код Шапца на Сави, као и да ли ће пруга уског коло-сека Шабац—Ковиљача бити нормализована. На-жалост, од свега тога нисмо нашли ни најмању ставку која би нас могла охрабрити. Шест година је како се гради мост код Шапца; шест година је како Подрињци не малаксавају у уверењу да су и они добра и љубљена деца ове земље. За ово вре-ме у крајевима који су имали више среће, изгра-ђени су објекти за које је требало 4 и 5 пута више и новаца и напора. Шест година је како ми сваке године чујемо: „Док се буџет одобри“, и ево сад после шест година још се није успело ни да се колски навози калдрмишу. Ја не знам, каквим именом ово да назовем, као што не знам ни како ћемо баш ових дана изаћи ми, подрињски посла-ници, пред онај дивни народ и чиме ћемо све то правдати? Стрпљењем? оно је на врхунцу; нема-њем новаца? кад се још има за балет и корпусе женскадије, која је побегла од варјаче и од своје природне улоге, да се заклони за писаћу машину (Спорадични аплауз) или нешто томе слично; или, можда, слабом важношћу самога објекта, кад се зна какве смо муке сада ове зиме поднели прела-зећи преко Саве и превозећи робу по цену Танта-лових мука и невоља. Ја дубоко верујем у правич-ност Краљевске владе, у увиђавност данашњег Г. Министра саобраћаја, који има пуно разлога да воли Подриње као и остале крајеве наше лепе земље; па их молим, да се заједнички нађе пута и начина, да се ова неодложна потреба Подриња још у току ове године подмири. Ово не тражим због тога; да би се олакшао положај нас, подрињ-

ских посланика, лојалних сарадника Краљевске владе, него да би се једном задовољила једна оправдана и прека потреба, не само нашег краја, него и велики државни интерес, јер на овај начин везује се главна саобраћајна артерија са једним од најпродуктивнијих крајева.

Телефони у нашем крају прави су апарати за секирацију. Поштено се плати такса, сваки минут најбрижљивије се бележи; али редак је случај, да се говорник из даљег места може да споразуме. Подвлачим, није кривица до особља, није криви-ца до техничке секције, јер сви ови не само да најсавесније врше своју дужност, него и на лицу места гутају праве жалбе, али која вајда, кад је материјал, који имају, лош и кад га и таквог има-ју у тако малим количинама, да им се ја дивим, да могу и везу одржавати. Дужност је надлежних да нађу начина, да се млађима даде бар оно што је најпотребније, па се онда од њих може тражити пун резултат.

Поштанско особље је у буквалном смислу преоптерећено. Чековна служба створила је нов посао, замашан по броју, замашан по суми. Порес-ке управе растерећене су многим исплатама које су пребачене на поште, а особље у пореским упра-вама остало је исто, а и у пошти исто. Не само хумани осећаји, него и осећаји правичности и ин-тереси службе захтевају да се особље у пореским управама редуцира, а особље у поштама повећа.

Уговорне поште у нашем крају дале су нега-тиван резултат кад се обрачуна сума дефицита ко-ји је ових дана учињен само у једној од ових по-шта, онда се види, да би се три државне поште могле целу годину издржавати.

Поштанско-телеграфско особље ни по квали-фикацијама ни по обиму посла, а ни по природи посла није довољно плаћено. Нарочито у упоре-ђењу са другим струкама, као рецимо са пореским вишим инспекторима. Док је, рецимо, један виши порески инспектор са шест разреда средње школе одмах после 20 год. службе скочио још по старом чиновничком закону у Ia групу II категорије; Управник поште са 6 разреда гимназије, сврше-ном стручном школом и скоро 30 год. службе још га није стигао, нити ће га, изгледа, стићи. То је очигледна неправда. Старешине поште и управни-ци од увек су са станом баш у интересу саме служ-бе, биле везане за пошту. Интерес службе захтева, да се то спроведе где год је могуће, али је непра-вично од тих људи, за стан узимати од њихових скромних принадлежности онолико колико се сад узима.

На завршетку, у интересу службе, ја молим, да се одмах у свима поштама потпуни чиновнички статус, који им припада. Не сумњајући, да ће ове моје скромне примедбе и жеље бити прихваћене, изјављујем, да ћу гласати за поднети предлог Ми-нистарства саобраћаја.

Претседник Др. Коста Кумануди: Има реч г. Миљан Радоњић. (Гласови: Није ту). Има реч г. Душан Иванчевић.

Душан Иванчевић: Господо народни посла-ници! Могу да изјавим да сам данас до подне го-вор Г. Министра саобраћаја слушао са особитом пажњом и уживањем. У време данашње економске депресије и кризе заиста је угодно чути један екс-

позе пун оптимизма као што је његов, и мени је пријатно да је Г. Министар имао могућности да каже и прикаже како Министарство саобраћаја показује у свима правцима тако леп напредак. Нарочито ми је драго да Министарство саобраћаја, као привредно једно предузеће, може да забележи и лепе приходе који из године у годину постају све већи. И уколико се то односи на железнички саобраћај могу да кажем да се тако лепа слика показује не само са министарске столице, него да железнички саобраћај доиста постаје све бољи.

Министарство саобраћаја као привредно Министарство, које има држави да донесе приходе, мора ићи за тим да ти приходи буду што већи, а да ти приходи буду већи, то зависи много и од чиновништва. Чиновници у Министарству саобраћаја морају да се промене не само по свом квалитету, као што је Г. Министар казао, него они треба да промене и свој начин поступања са публиком, свој начин рада и мишљења. Ако је игде потребно да се бирократизам искључи, то је потребно да бирократизам буде што мање у Министарству саобраћаја. Чиновници Министарства саобраћаја требали би да у своме раду примењују што више методе трговаца, трговачки начин поступања и трговачке манире. Међутим, чиновници Министарства саобраћаја, а нарочито пошта, често пута се понашају више бирократски него трговачки.

Прелазећи на пошту, могу да конкретно прикажем неколико примера из којих се види да је чиновништво у томе одељку Министарства задено више бирократским него трговачким духом. То су на изглед ситни примери, и ради се о ситним парам, али баш те ситне паре, које доносе тај одељак Министарства, јесу оне које доносе сигуран приход Министарству саобраћаја. Док железнице доносе крупне банкноте, поште доносе пару по пару, динар по динар, и те ситне паре доносе толики приход, да је приход од пошта већи за неких 20 милиона динара, него што је приход од железница.

Ја сам рекао да чиновништво овога одељка треба да има више трговачког духа. Тога међутим тамо често пута нема. Често пута чујемо од сељака нашега да се жали на сеоске поште, како те поште немају оне поштанске вредности, које би требале да имају. Не само да таквих вредности немају сеоске поште, него их немају ни београдске поште на периферији. Ако би неко пошао по београдским поштама и хтео да купи за 100 или 200 дин. марака по 25 пара, по 50 пара или 1 дин., ја вас уверавам, господо, да би обишао све поште на периферији и не би могао наћи оно што жели купити. А то, господо, не би смело да буде тамо где се води рачуна о што већим приходима, јер као што сваки трговац настоји да има што више робе која се тражи на продају, тако и Министарство пошта мора водити рачуна о томе, да промет буде што већи и мора да настоји око тога, да свака пошта има све оне вредности, које се на поштама продају. Постоје господо прописи, да свака пошта у земљи мора да има све обрасце Поштанске штедионице. Међутим ретко је која пошта у провинцији, и не само у провинцији него и периферијске поште у Београду немају ни општих

чековних уплатница, а камо ли да имаду друге вредности, као на пр. поштански налог! И када се такав налог затражи, онда то изазива саму чуђење, како се тако шта може на пошти тражити.

Бирократски начин поступања види се у Министарству саобраћаја, нарочито код доставе пакета, која грађанству задаје доста тешкоћа и неприлика.

Постоје прописи, да сваки онај који шаље пакет треба да читко напише адресу. Ипак се догоди да адреса није довољно исписана. На пример послан је пакет у Београд овако: Управи листа „Дело“ у Београду. И ако ту није назначена улица, ипак је пошта дужна да покуша да пронађе тачну адресу и да учини све пре него што пакет натраг врати.

Ја ово говорим, господо, не само зато што је био овај случај него и зато, што се таквих случајева догађа много особито у пословном свету. Ми знамо то, да када дође на пошту писмо, које нема потпуно исписану адресу, пошта је дужна да пронађе адресу и адресата и да покуша све што може и ако никако не може да нађе адресата, онда истом враћа писмо натраг. Међутим се догађа, да пошта пакет, који је много важнији од писма, једноставно врати натраг одмах чим види да адреса није исписана како треба. Па и када се догоди да је пошта примила пакет на пример са адресом: Управи листа „Дело“ Београд пошт. преградак 434, пошта, уместо да испита, ко је сопственик тога прегратка и место да му достави пакет у стан, она шаље позив сопственику тога прегратка, да дође сам по свој пакет. То пошта не сме да чини и то не сме да ради не само зато, што ми то можемо тако захтевати, него и зато, што и поштански правилник одређује како треба пошта да поступа. Поштански правилник каже; „Пакете без адресе или са недовољном адресом, ако се адреса не може утврдити на основу спроводнога листа, или телефонским или телеграфским упитом код пријемне поште отвориће пошта у циљу утврђења адресе комисијски“.

Дакле ако дође какав пакет без довољне адресе, има пошта да потражи потпуну адресу примаоца и да тражи обавештења телеграфским или телефонским путем од пријемне поште, а овде је довољно да пошта Београд 2 од поште Београд 1 затражи телефонски адресу власника прегратка и онда му лако може да достави пакет у стан, за који је плаћена не само поштарина, него и достава у стан. Међутим пошта у Београду зове власника пошт. прегратка да сам дође по свој пакет. То су мере које су бирократске и које морају да се уклоне из Министарства пошта.

Ја могу и то са задовољством да констатујем да се поштански саобраћај у Београду, а вероватно и у свима осталим градовима из године у годину све више поправља. Ја сам дошао у Београд 1925 године и имам много посла са поштама као уредник сељачких листова и познато ми је да се првих година много гршило, и да је било такво стање да је било много писмоноша који нису знали ни да читају, гршило се у достави новца, а гршила је и амбулантна пошта, али је то стање сад поправљено и поштанском службом у Београ-

ду и већим градовима можемо бити потпуно задовољни.

Једна болна ствар у Министарству саобраћаја је та што никако не можемо да поправимо поштански саобраћај са нашим селом. Наше село за које сви ми имамо пуна уста лепих речи, стоји у овом погледу потпуно занемарено, и док грађанин тражи да му се пошта доставља два пута дневно, наше је село тако занемарено, да оно не може добити у реду своју пошту ни два пута недељно. Сеоске поште, и где их има, нису ваљане и добре као грађанске поште. Ми, господо, чујемо честе тужбе на сеоске поште да поштарнице не раде прописано време, а знамо из тужба и властитог искуства и то, да сеоске поште не чувају или да врло слабо чувају тајну коју дознају из писама, телеграма и на телефон. Тако се и мени десио овај случај: За време изборне борбе, ја сам предао депешу једну на Г. Претседника владе, а другу на Г. Бана. Предао сам у 2 сата по подне, а у 6 сати у вече цело је место знало коме сам те депеше послао, као и шта сам у депешама јавио. Поред тога што се писма, као што рекох, не достављају на време и званична тајна не чува, дешавају се још и проневере новца, и то не на мало, него на велико. У тим поштама где се то догађа већином су људи који су постављени на та места из партијских времена и не могу зато да оптужујем дирекције пошта и Министарство саобраћаја, већ окривљујем наше политичке људе, који често пута више пазе на интерес бирача него на интерес народа. Тако су и ти рђави поштари, који су то радили, увек налазили заштиту код партије, те су могли да раде шта су хтели, а народ који се жалио против њих, није имао успеха. Дирекција је слала са своје стране чиновнике да воде истрагу, која је наравно — остала без резултата, и тек када је дошао безпартијски режим, многи су од тих поштара отишли у затвор и тамницу, а остали седе под тешким оптужбама државног тужиоца.

Видите, господо, та ствар није у реду и не би требало да дође до тога. Али кривица је зато до политичких људи а не до дирекција и Министарства саобраћаја.

Ја сам рекао да се догађа то да се на поштама сеоским врше и проневере новца. Ми имамо срезова у чијим се општинама врше големе проневере новца. Ја немам при себи податке о свим тим случајевима, али имам извесне податке. У децембру месецу прошле године поднео сам Г. Министру саобраћаја претставку, у којој сам упозорио на два случаја где је људима новац, послат преко поште, проневерен. — Један сиромашан обућар у селу Доњем Лапцу требао је да добије у јулу 1931 око 7.000.— динара од Српске банке у Загребу, али он ни до данас тај новац није добио. Тај се човек жалио Дирекцији, која је послало чиновника у августу прошле године да тај случај извиди. — Шта је чиновник нашао и какав је извештај поднео, не зна се, али је главно да сиромашни обућар ни до данас није новац добио, нити ма какав извештај о томе. Ја сам поднео претставку 4 децембра 1931 године поводом тога случаја, али ни ја о томе нисам добио никакав извештај, те је и моја претставка остала без успеха. Можете мислити, господо, како је томе сиромашном обућару

чији су приходи у данашње време мизерни, кад по неколико месеци не може да дође до својих 7.000 динара, која је сума за њега голем капитал. Зато би било потребно да Министарство саобраћаја, кад се догоде овакви случајеви проневере и кад грађани подносе пожурнице за своје пропале пошиљке, да се те пожурнице што хитније решавају. При овако спором решавању, по поднетим пожурницама, не само да се наноси штета грађанима већ и угледу саме државе и државних надлештава. Има доста пошта на селу које су врло рђаво организоване и које у толикој мери рђаво функционишу да је за жаљење да данас после 12 година нашег државног живота то питање није решено онако како је требало да буде решено. Ја сматрам, господо, да је пошта на селу рђаво организована због тога што све пошиљке са поште иду у општину, а општина је права гробница сељачке поште. Јер општина пошиљке оставља на месту где су оне свакоме доступне тако, да сваки може те пошиљке слободно подићи, а то је, нарочито, случај са писмима и новинама. Новине се на селу још увек сматрају за луксуз; у селу се онај који чита новине сматра за докоњака и покондирену тикву; ко тамо чита новине сматра се да се погосподио, — па шта више тако схватање испољавају кадкад и школовани људи. У селу се не симпатишу људи који читају новине, а нарочито претставници власти нерадо гледају на сељачке који читају новине, — па им је готово и мило што се сељачке новине губе. Јасно је што је тако, јер, ко чита новине тај се упозна и са Законима и са уредбама и он се лакше може бранити од незаконитих поступака власти, него онај који новине не чита.

Да би се, господо, поштански саобраћај са селом поправио ја држим да би најбоље било да се из карике поштанског саобраћаја искључи општина, јер доклегод општина буде умешана у поштанском саобраћају, реда дотле неће бити. То би се могло учинити на тај начин што би се увеле сеоске писмоноше који би примали пошту па је директно разносили по селу, тако да пошта и не свраћа у општину. Но, ако се то не би могло постићи онда бар треба настојати на томе да се општински органи учине одговорним за рад у погледу поштанских пошиљки.

И треба настојати на томе, да поштански органи Министарства саобраћаја имају могућност контроле у општинама у погледу тога шта оне раде са поштанским пошиљкама и да ли се оне редовно достављају. Ја знам да Г. Министар унутрашњих послова не трпи ти уплитање другог Министарства у послове његовог ресора. Али, ако се, због отпора Министарства унутрашњих послова, то не може постићи, онда треба настојати на томе, да неко у општини буде за то одговоран, и да се достава поштанских пошиљака у селима и рад општина у том погледу стави под надзор среског начелника, па да се њему имају подносити тужбе због нереда, а њему да се стави у дужност да одговорна лица најстроже прогони.

Претседник Др. Коста Кумануди: Молим вас да завршите.

Душан Иванчевић: Одмах ћу да завршим. Ја могу да кажем да признајем да Дирекције пошта

свесно примају све притужбе и да настоје да их свесно решавају, али оне постижу успех само онда, ако је кривица до поште. Ако је пошта скривила неред, чим Дирекција спроведе истрагу, она пази да се тај случај не понови. Али, већином се неред догађа зато што је крива општина, због неуредног достављања поште сеоске, и ту ни Дирекције, ни Министарство саобраћаја не могу да уведу ред. И баш због тога треба безувекно настојавати на томе, да се из ове карике достављања сеоске поште испусте општине, и да се достава сеоске поште врши директно са поштанске станице у села.

Дознао сам да Г. Министар саобраћаја кани да „Привреднику” и сличним друштвима укине повластицу опроста поштарине за писма, коју су до сада имала. Ја молим Г. Министра и апелујем на целу Народну скупштину, која познаје хумани задатак „Привредника”, да ме у тој молби подупире, да Г. Министар одустане од те своје намере. Јер, у данашње време кризе и социјалне беде, морамо бити срећни и пресрећни што имамо овакво једно друштво као што је „Привредник”, које многу сироту децу отпрема од куће и даје им у руке комад хлеба. Његов је рад нарочито важан данас, јер ви сте, господо, чули, од Г. Министра просвете, да он кани да редуцира безброј школа, а с тиме ће бити теже и проскрбљење деце. И ако ви на друштво „Привредник” навалите нове терете, и тиме му отешчате рад, шта ће онда бити са оном сиромашном децом, која траже корицу хлеба и о којој се стара „Привредник”. Ја мислим да Г. Министар греша, ако мисли да ће добити неке приходе укидањем те повластице. „Привредник” ће онда морати ограничити свој рад, а тиме ће бити отежано свима нама, јер ће много више сиротне деце пасти нама на бригу, коју би иначе „Привредник” бринуо.

Министарство саобраћаја, у последње време, уопште настоји да поопштри прописе према свима установама, које су имале неке повластице, па и према новинама. Што се тиче самих новина уопште, па и сељачких новина, Министарство саобраћаја, у последње време, пази на то, да се новине строго држе прописа правилника који су у важности. Новине, као и грађанство има право да штампане ствари шаље уз повлашћену поштарину од 25 пара по комаду. Тај штампани текст не мора бити цео штампан, него може бити по нека реч или цифра унета и оловком или мастилом. У последње време, Министарство саобраћаја обраћа сву пажњу на то и прегледа такве пошиљке, не би ли микроскопским прегледом нашло које слово или коју цифру више но што правилник допушта. Ја бих молио Г. Министра саобраћаја, не само да не поопштрава досадање прописе, него да нареди да се према свима новинама уопште, а специјално сељачким, ублаже прописи правилника, па да се не гледа тако строго да ли је која реч или цифра више написана но што треба. Јер ми знамо да наш сељак, и док је имао пуне амбаре жита и пуне цепове новаца, да је и онда врло тешко одвајао из свога цепа који динар за књигу.

А у данашње време, кад сељаци кажу да је њима динар крупан као месец, можете мислити као је тешко добити од сељака који динар за но-

вине или за књигу. И због тога ми који уређујемо новине или издајемо књиге, морамо небројено пута да тражимо нашу претплату док је, и ако је, добијемо. И ако Господин Министар саобраћаја буде тражио за овакова писма поштарину од динар и по, он не само да неће имати повишицу у приходима, него ће напротив да изгуби и оно што је до данас добијао од нас, јер ће сиромашне листове натерати да обуставе излагање, и ми ћемо тако морати да престанемо са нашим радом на просветном и културном подизању села.

Како је тежак рад на културном подизању села, ја ћу да вам покажем једним примером. Ми сви знамо, господо, да се данас просвета шири више штампом речју, путем новина и књига, него усменим путем. Међутим ви сте и сами читали, господо, у новинама, како се многи грађани жале да је књига скупа, и да је због тога не купују. Није, господо, само књига скупа, него је скупа и достава књига, скупа је поштарина, а ја могу још да додам, да је књига много скупља у селу него у граду. Ја, господо, могу да пошаљем у град једном грађанину књигу са обичном поштарином, и ја сам сигуран да ће је он добити. Међутим ако ја пошаљем у село стотини сељака ту књигу испрепоручено, ја могу да се кладим са вама да је ни њих 20 неће добити. И сељаци знају да или не могу или да тешко могу да добију књигу путем поште без препоруке, и зато увек траже да им се књига пошаље препоручио или уз доплату.

Претседник Др. Коста Кумануди: Ја вас позивам, господине посланиче, да завршите свој говор, јер ћу иначе морати да вам одузmem реч. Ви не слушате моје опомене, а ја сам вас већ два пута опоменуо.

Душан Иванчевић (наставља): Сад ћу да свршим, Господине Претседниче, још имам само две три речи да кажем. Ја уређујем лист за село и уз лист издајем популарне књижице. Овде имам такву једну књижицу (показује је у Скупштини) и она стаје за сељака свега један динар. Ако сељак наручи ту књигу уз доплату, као што многи то траже, она стаје 7 динара. Сама поштарина кошта 6 динара, а књига само 1 динар. Према томе можете мислити како је тешко ширити културу у нашем селу. Зато молим Господина Министра, да нам у том погледу помогне и олакша.

Завршујући свој говор ја морам да захвалим Господину Министру саобраћаја, што је предвидео у овогодишњем буџету подизање нове жељезничке пруге Бихаћ—Книн. Само мени није јасно да ли је ова сума која се ове године има да утроши за ову пругу и за пругу Приштина—Глоговац—Пећ? Јер, господо, ако ће се само та сума да утроши и ако се та сума има да подели на обадве ове пруге, онда би то била и сувише мала цифра за те радове. Стога би мени било мило кад би Господин Министар саобраћаја изјавио, колико ће се потрошити за радове и било би ми мило да се јасно одреди колика ће се сума утрошити на коју пругу. Тако исто ја бих молио Господина Министра да изјави, да ли је план за изградњу ове пруге дефинитиван, и да ли та пруга иде према Книну долином Бутишнице, или иде на Зрмању, као што жели сав народ среза Грачачког и Лапачког. Ја

нећу дубље да улазим у ту ствар, јер ту има и других виших интереса државних, а не само наших покрајинских, ту има интереса и војно-стратегичких, трговинских и других, само би молио Г. Министра, ако та одлука није дефинитивно пала, нека пре него што та одлука падне уважи и то, да народ личких срезова жели, да пруга иде на Зрмању једно због тога што пролази кроз крајеве који су боље насељени, друго због тога, што је та траса потпуно израђена и могла би одмах да се ради на целој линији и најзад и зато, што та траса стоји неких 70 милиона динара мање, него она која би ишла долином Бутишнице, а 70 милиона није мала сума, јер би се с том уштедом могло подићи око 200 школа у Лици, Далмацији и Босни и још имати добро изграђену пругу.

Завршавајући кажем оно што сам казао и на почетку, да се у Министарству саобраћаја збиља на свим линијама констатује напредак осим једино у достављању сељачке поште, где нема никаквог напретка. Али ја верујем да ће Г. Министар и у том погледу предузети све да наше оправдане жеље односно жеље нашега села задовољи и у тој вери изјављујем да ћу гласати за буџет Министарства саобраћаја. (Одобравање).

Претседник Др. Коста Кумануди: Реч има г. Перко.

Драгутин Перко: Господо народни посланици, када приступамо расправи о буџету Министарства саобраћаја, главно је да тачно знамо шта се разумијева под саобраћај. Под саобраћајем разумијевамо пренашање мртвог и живог товара као и разних вијести од једног мјеста на друго. Услијед тога имамо разне смјерове и начине којима се саобраћај врши. Товар, стока и људи отпрема се водом, цестом, жељезницом, аутомобилима... (Један глас: Таљигама)... а сада већ и аеропланима. Осим тога пренашају се и вијести из једног мјеста у друго, поштом, телеграфом и телефоном а у најновије доба и безжичном телеграфијом. Према томе су и главни дијелови буџетског материјала Министарства саобраћаја подјелењени по одговарајућим партијама.

Господин Министар саобраћаја је изјавио да нас, да су увијек локални проблеми подређени великим државним проблемима и да је општи интерес увек пречи него локални или покрајински. То је наравна ствар и ми тако схваћамо састављене целог буџета са општег становишта, а не само са становишта локалних интереса. Погледамо ли саобраћајну карту средње и јужне Европе видимо склоп и сувислост ријека на сјеверу и средини наше државе, одређује, смјер главног саобраћаја и да се саобраћај одвија по линијама тих река. А то је од Карпата преко Мађарске и наше земље до Јадранског и Егејског мора т. ј. главни саобраћајни смјерови крећу се у меридионалном правцу од сјевера према југу. Главне пруге иду од Пољске и Чехословачке у сјеверо-јужном правцу према Средоземном мору. Али ове велике смјернице немају потпуне важности, ако нису скончане са трансверзалним западним линијама које иду од истока према западу. И баш у том погледу наиме што се тиче трансверзалних линија наша држава је у једном јако слабом да не кажем потпуно лошем положају. Ми имамо

тај осетљиви мањак у нашој држави, да у правцу истока према западу имамо у цјелој држави само једну пругу и то је она која води уздуж Саве, дакле од горњег тока Саве преко Љубљане, Зиданог Моста, Загреба, Сиска, Брода и Земуна.

То је један тако велики мањак који би на сваки начин требао да се поправи; ако је икако могуће. А то је могуће, господо, поправити са једном другом линијом која већ постоји, али је само на једном малом парчету прекинута. То је дравска пруга која иде од Горњег Дравограда да преко Марибора на Драви, даље преко Вараждина и онда се наставља преко Осјека и спаја сјеверну Словенију, а преко ње и целу Аустрију са Северном Италијом и са нашим најплоднијим крајевима, са Војводином.

Господо моја, ово је очајан факат да ми имамо само једну пругу од истока ка западу, која би се могла поправити на тај начин да се оно парче од Вараждина до Копривнице изгради за 42 километра где нема никакве запреке и где има само два до три мала потока и где један километар не би стао више него један милијон динара. Ја мислим да би се ово могло у општем интересу изградити и то не само у општем интересу наше државе него како сте последњих дана могли читати у француским и осталим свјетским листовима још и зато што се и сам претседник француске владе заузима за то да се економско зближење и економски саобраћај дунавског базена што јаче и што више прошири.

А сад, господо моја, прилике и потребе цивилизације диктују нам да се и ми прикључимо овом положају свих жељезница које он пропагира као једну спасоносну идеју за цијелу Европу а особито за Средњу Европу, да ми то парче жељезница изградимо и да с тиме у вези сарађујемо на овом великом проблему који је он набацио.

Господо моја, предност ове Дравске пруге није само велика него и за нас огромна. Прво, њоме би се скратио пут за све жељезничке товарице из Аустрије и Дравске области ка Београду за 130 километара. Што значи да би по сваком вагону превоз знатно појефтинио и да би се саобраћај убрзао. Сем тога растеретила би се Савска линија скоро за 30 посто свих товара. Јер, господо, ви знате добро да наши жељезничари муку муче на овој прузи од Загреба да Београда на којој је тако велики промет да се већ врло тешко може да савлада.

Треће, господо, Подравска је пруга и зато добра и корисна, јер би наш извоз у сјеверне крајеве са наше Подравске долине био много јефтинији. И само земљиште на коме лежи ова пруга знатно би покупило чиме би сељаштво постало богатије. Као што сам већ казао ова пруга пролази кроз богате крајеве наше земље те би била и рентабилна, што се на жалост не може да каже о свакој нашој прузи. Осим тога, господо, и стратегијски значај ове линије је тако еминентан да о томе из државних разлога не могу овде више говорити.

Господо моја, сад молим да ме саслушате не само са ових погледа већег значаја него и са наших малих локалних интереса. Како сам рекао, ова жељезница би стајала рецимо 50,000.000 ди-

нара. Ми имамо у Подравини, Међумурју и Загорју 120—130 људи на квадратни километар, који су гладни и који иду у далеке крајеве да зараде свакодневни хљеб, а ако се ова жељезница буде градила и да се убаци 30 до 40 милијона динара у ове крајеве, нестало би незапослености и глади.

Економска криза код нас је велика и услијед тога би било не само са гледишта народне исхране, него и са политичког гледишта добро, да се ова пруга гради, а поред садашњег програма, који је Г. Министар саобраћаја нама саопштио, у Савској и Дравској бановини пројектоване жељезнице неће се у опште градити.

Ја бих молио Г. Министра саобраћаја, пошто је он нама изјавио да није успио заинтересовати нити једну од великих финансијских група да се изграде ове жељезнице, да би изволио то можда још једанпут покушати, и ја сам мишљења да би он свакако, ако има чврсту и добру вољу да успије у томе погледу, да би он и успио. Тиме сам, господо, завршио мој говор гледе пруге Вараждин—Копривница.

Господо, имамо ми на сјеверу наше границе још једну болну ствар, а то је жељезница од Чаковца, Доње Лендаве, која је код Редича прекинута и која нема наставка према сјеверу.

Прије 12 година био сам баш ја тамо као командант мурске посаде и, у бризи за нашу сигурност, ја сам ову нашу жељезницу разорио. Та жељезница од тада па до данас више не постоји. И после 12 година она је зарасла у високу траву, шине су скинуте и нема више саобраћаја у томе правцу.

Од тога времена су се наше политичке прилике много измијениле и ја мислим да је сада крајње вријеме да се економска страна саобраћаја и жељезничке мреже претпостави оним интенцијама, које сам ја имао као командант и политичар у оно вријеме. Због тога, ако је икако могуће, молим у име свих Прекомураца и Мејумураца Г. Министра саобраћаја да нађе сретства да се и ова линија отвори, јер цијели Срез доњолендавски и чаковачки, све до Вараждина, трпи услијед тога што ова пруга не ради.

Дакле у вријеме кад и у Француској умни политичари траже боље економске везе и јефтинији саобраћај међу земљама Дунавског базена у то вријеме није у буџету Министра саобраћаја нађена могућност да се двије мале пруге изграде и надограде које би жељене јефтине интернационалне економске везе у Средњој Европи са наше стране омогућиле. За економско зближење држава Дунавског базена како га Французи желе мјеродавне су пруге на сјеверу Југославије а не оне на југу, од којих су све и 10 пута скупље и од којих нема економска криза средње Европе изгледа за побољшање. (Одобравање и плесак).

Претседник Др. Коста Кумануди: Има реч г. Јован Мисирлић.

Јован Мисирлић: Господо народни посланици, ви сте имали прилике јутрос да чујете експозе Г. Министра саобраћаја, исцрпан, опсежан, пун лепих речи, обећања, а поред тога и прилично похвалан у погледу организације самог посла, управо напретка тога привредног предузећа.

Ја бих, господо, био јако задовољан оноликом и оном масом речи, исказаном од Г. Министра саобраћаја, кад бих посматрао више мање лаички његов говор, а не онако стручњачки, који има да располаже више фактима и цифрама, него ли игром речи.

Ви се добро сећате, господо, да сам у начелној дискусији рекао да су наше жељезнице и тоцифарски доказао, у дефициту. Ја то, господо, нисам на памет рекао. Међутим, у експозеу сте чули, да је Господин Министар саобраћаја казао обрнуто. Ја се са тим питањем не слажем, не чинећи никакав приговор Господину Министру, а моме уваженом другу, кога високо ценим и за чији рад и труд у Министарству саобраћаја одајем и сам признање, да је уложио све снаге и моћи. Али ипак, господо, код нас једно привредно предузеће као што је Министарство саобраћаја не зависи од спољних знакова; какав је директор или шеф тога предузећа, да ли он лепо говори, и да ли је лепо одевен, уме ли лепо да се опходи или не, него са колико уметности, знања и којим путевима води једно предузеће. На име, Господин Министар казао је, да су жељезнице у суфициту и навео је неке суме вишкова. Почео је од 1927 до 1930 године. Међутим, господо, ево како стоји ствар према званичној статистици Министарства саобраћаја, коју је он сам издао. То је изложено на педесет четвртој страни римским бројевима и на страни 184 статистике Мин. саобраћаја. Ту пише, у тој статистици у рубрици „дефицита“ и она износи оволико: 1925 г. 343,000.000 дин., 1926 год. 251,000.000.—, 1927 г. 342,000.000.— укупно дакле за шест последњих год. 1.150,000.000 динара. Али то није све. Жељезнице су узимале из репарација материјал који су саме морале из свог буџета да купују. Из књиге, одакле сам црпео податке, „Финансијска политика жељезница“ на страни 96., материјал који су жељезнице набављале на рачун репарација, износи 1.913,000.000.— динара, што треба додати горњем дефициту, тако да се добије укупна сума дефицита за 6 година 3.063,000.000.— динара.

Господо, даље је Господин Министар рекао мени, једном приликом, да он плаћа и ануитете за откуп јужних и вициналних жељезница у земљи, као и за ону дуплу пругу између Земуна и Новске. А ево како ту стојимо са том партијом по буџету.

Партија 10 позиција 15 — Јужне жељезнице 63.960.000.— за вициналне жељезнице 39 милиона динара, што чини укупно 103,212.000.180 динара, — што за 6 година износи 620 милиона динара. Ако би се цела ова сума урачунала, па се урачунао и дупли колосек Београд—Новска од 340 милиона — за које се не зна да ли су кредитиране жељезнице из редовног буџета, или су оне дефинитивно исплаћене. То се из буџета не види.

Даље, што је Г. Министар поменуо, то је кредитна возарина у суми од 365 милиона дин. Али није поменуо да су жељезнице примиле 82 милиона у материјалу од дувања, продатој у Пољској. И то видите иде у прилог ове моје тезе. Кад се све то сумира, господо, добија се 1,042,000.000 динара, и када се одбије од дефицита који за 6 го-

дина износи укупно 3,063.000.000 добијамо цифру 2,021.000.000 динара дефицита за 6 последњих година. Ето како стоји право стање са суфицитом наших жељезница у који нису ушле одплате инвестираног капитала, који износи по 3% рачунајући више од 2 милијарде за 6 година.

То је, господо, што сам имао да кажем у одговор Г. Министру саобраћаја како стојимо са рентабилитетом наших жељезница. А сад желим да пред вама, у Народној скупштини, учиним још један приговор Г. Министру — наравно добронамеран — о организацији самих жељезница, која је Законом од 1929 године предвиђена, да она тек сад долази, свакако због мога говора и сад се тек решава о томе пред Финансијским одбором. Па и ако у последњем часу, ја сам ипак захвалим Г. Министру саобраћаја, јер значи да сам учинио један подстрек за напредак наших жељезница и ако то долази тек после три године од како наше жељезнице живе у провизоријуму. Толико, господо, о томе.

Сад морам прећи још на једну ствар која је мало час била у Финансијском одбору и где као члан Финансијског одбора нисам могао говорити, или мислим да није било времена да се Финансијски одбор боље упозна са још једним фактом а то је градња нових жељезница управо са оним обавезним уговорима са стране предузећа за изградњу наших нових жељезница. Интересантно је, господо, и мени је као стручњаку пало у очи да те ствари долазе паралелно кад и дискусија о буџету Министарства саобраћаја. Ја тврдим да се могло да стигне, јер кад је Финансијски одбор стално заседавао и третирао све амандмане који су дошли било од чланова Финансијског одбора или од вас из клупа или појединих Министарстава, могло се је да решава онда кад је дошао амандман који је у вези са овим уговором и са којим је држава везана за изградњу жељезница са страним предузећима, могло је онда да уђе и та клаузула, или овлашћење и за овај издатак од 28 и по милиона динара. Подношењем амандмана, којим се траже нови 28,5 милиона динара за плаћање камата за изградњу жељезница, чији су нам уговори непознати, и то не само на утрошене, него и на неутрошене суме, Г. Министар саобраћаја изазвао је природно, код мене једно изненађење. Без обзира на то што је Господин Министар имао вероватно неко раније овлашћење да закључи сличне уговоре, налазим, а тиме ће се сложити и Господин Министар саобраћаја, да је Министар требао, кад тражи овакво решење, да Народној скупштини саопшти садржину тих уговора и да на тај начин сузбије неповољне гласове, који у чаршiji о тим уговорима круже.

Према мојој рачуници, ова сума од 28,5 милиона динара добијена је на овај начин. Извесни Боаје из Париза закључио је уговор о финансирању и изградњи Унске жељезнице и пруге Приштина—Пећ, за коју држава има код њега да закључи зајам од 240 милиона франц. франака. Затим фирма „Crédit Fonsier de banque“ закључила је уговор о изградњи пруге Велес—Прилеп за 160 милиона франц. франака и укупно ми смо се према томе задужили за те пруге са 400 милиона

франц. франака. Ту не улази у онај уговор који је закључен за грађење жељезница са друштвом Батињол из Париза, а и ти су уговори скоро сви слични.

Уговор је закључен по курсу од 92 за 100 са интересом од 7% за целу суму. Међутим, у детаљној клаузули, према моме обавештењу, имамо да се обавеземо одмах на плаћање интереса на ону суму, која се добија на разлици у курсу, а то је оних 8% и та разлика износи 32 милиона фр. франака. Дакле, господо, то је та утрошена сума на коју се мора по овом предлогу да плаћа интерес, и она износи годишње 2,240.000 фр. франака.

Како дознајем ми имамо да плаћамо и 3% од почетка важности уговора и на неутрошене суме т. ј. на 368 милиона фр. франака, што износи годишње 11.040.000 фр. франака, дакле укупно имамо да платимо у овој буџетској години 13,280.000 фр. франака, што кад се обрачуна по курсу 2,15 за 1 франак добија се нешто више управо тачно 28,552.000 динара. Према томе ова цифра од 28,552.000 динара има да се плаћа на једну суму уговор и иначе губимо. Ово се никако не би смело дозволити и одобрити, али ја мислим пошто је уговор закључен, то је ван сваке дискусије. Најзад то је ствар скупштине.

А сада да видимо како даље стојимо са уговором. По томе уговору ануитет и интерес има се почети одплаћивати после три године, а цела сума исплатити у року од 10 година, што значи, да имамо посла са једним краткорочним зајмом који ће пасти тешко на наше финансије, јер после три године само Боаје-у имамо годишње да плаћамо ануитет и интерес око 80 милиона динара, а са којом би сумом ми могли комотно и то обадве пруге изградити — безусловно са паметним трасама и то за 4—5 година. То исто важи, господо, и за Кредит Фонсијер де Банк, наравно у одговарајућој сразмери задуженог новца, јер су уговори идентични.

Господо народни посланици, ако ми немамо новаца најмање у оваквој тешкој кризи имамо рачуна да градимо жељезнице на овај начин. Имајте уверења да се нико више не би радовао просперитету наше земље у ангажовању великих техничких радова него ја као инжињер и предузимач који је градио и гради пруге. Али, градити пруге под оваквим условима кад су нам жељезнице иначе пасивне значи, стрмоглавити се све више у тешку финансијску кризу из које не можемо лако да изађемо, с обзиром на овакав краткорочни зајам.

Најзад, ја молим Г. Министра саобраћаја, мога уваженог друга, да ову ствар изнесе отворено пред Скупштину и да оповргне гласове који круже, да су ту заинтересована два, односно три домаћа предузећа и да ће та предузећа, како ми је рекао начелник Одељења за грађење, извршивати ове послове и да су та предузећа посредовала за закључење ових уговора. Господин Министар би морао још нешто да објасни: Какав је био разлог да се за време ових преговора промени и траса Унске пруге и да се на тај начин поскупљује пруга за око 100 милиона динара.

Поводом те ствари декан техничког факултета г. Кирило Савић полемисао је преко „Привредног Прегледа“ са чланом комисије која је то

решавала са г. професором из Загреба, г. Јерком Алачевићем, кога је, веле, ангажовала Сплитска Трговачка комора — не знам за чији рачун да ову трасу измени. У тој полемици изјавио је г. Кирило Савић, да у тачност предрачуна г. Алачевића не верују ни они чланови комисије, који су заједно гласали да се мења правац ове пруге! Чуо сам да је том приликом начелник Одељења за грађење повукао своје раније мишљење и то одвојено и дозволио да се држави натоваре још 100 милиона динара и то још у оваквим тешким и претешким приликама.

Целу ову ствар обавија једна мистерија и у интересу је самог Г. Министра саобраћаја да нам ову ствар објасни.

Али овде има још једна ствар за коју такође желим одговора. Кад је у своје време решавамо питање везе Прилепа са Вардарском долином, извесни заинтересовани заједно са неким органима Дирекције за грађење, успели су да ту пругу одведу кроз Бабунску клисуру на Велес, и ако је њен природан правац оним путем, куда иде данас уска железница од Прилепа за Вардар, а то је преко Плетвара долином Рајца на Грацко, где је подигнута велелепна станица за ту везу, јер је пре Европског рата наша влада ту пругу туда и трасирала. На тај начин, та је пруга покушила за најмање 50,000.000 динара и продужена за 15 километара. Ја знам да данашњи Министар саобраћаја није крив за то, али ме чуди да ову грешку, која је направљена пре 6 јануара, није одмах исправио, већ у овој тешкој кризи ми морамо да бацимо и ту бескорисно и распикућски 50 милиона динара и то за пругу која неће имати дневно више од 1—2 мешовита воза! Као што видите, господо, грешака у трасама код Унске и Прилепске пруге ми имамо да бацимо у мутну Марицу 150 милиона динара, на који ће се начин још више погоршати финансијски услови ових уговора а који су иначе тешки.

Ја тврдо верујем, да Г. Министар саобраћаја, кога познајем као часна човека, неће дозволити, ма и у последњем часу, да се овакве ствари спроведе и за које он носи моралну и материјалну одговорност. Зато молим да се ове пруге понова узму у оцену, и да се овим Г. Министар позабави, као и питањем грађења пожаревачких железница, које гради фирма Лозингер и комп. и грађењем тунела код Рипња, где такође ствари нису у реду, а да овај предлог за сада повуче док се ово не разјасни у Народној скупштини, па да се доцније ова ствар спроведе засебним законом. Ако се на ово не пристане, свестан одговорности коју узимам на себе, ја јако жалим што за буџет Министарства саобраћаја не могу гласати у појединостама.

Потпретседник Др. Коста Поповић: Има реч г. Милутин Јелић.

Милутин Јелић: Господо посланици, ја се не бих ни јављао за реч данас приликом дискусије Министарства саобраћаја, да нисам добио накнадно овај амандман Краљевске владе: Раздео XI Министарства саобраћаја Глава 103, Одељење за грађење железница, партија 7256, нови радови о грађењу пута. Обавезно по новозакљученим уговорима за финансирање и грађење пруга. Исплата

камата на утрошене и неутрошене суме за пруге Велес—Прилеп 10 милиона динара.

Господо, да је ово било унето у предлог буџета господина Министра мало раније, онда би се имало мало више времена да се прикупе и подаци, и ја бих имао прилике да мало дуже о овоме говорим. Овако морам да изјавим само то, да у бановини из које сам ја, скоро и нема никаквих објеката. Тамо постоји само пошта, то су државна надлештва која иду својим нормалним током. Иначе железничке пруге и њихов писак нас тамо не узнемирава. Кад је реч о железници, ја морам да напоменем то, да сте чули из говора ранијег говорника како се људи интересу за пруге које везују само два до три мала места, интересују се и за телефоне, а чули сте од Г. Министра саобраћаја да он не улази у детаље уопште и обрађује свако питање у своме ресору.

Само та питања, господо, не интересују једну бановину, а то је Бановина Зетска, — и Господин Министар, кад је дао своје експозе одавде, он је поменуо, да постоје у нашој држави читави крајеви без жељезничке везе. Г. Министар је том приликом прећутао да каже који су то крајеви и ја ћу га у томе допунити, напомињући да је то Зетска бановина. И ту ћу своју напомену допунити тиме што ћу рећи да у нашој земљи постоје жељезничке пруге преко жељезничких пруга, да постоје дупли колосеци, и да су све те пруге израђене после рата; постоје чак и бетонирани путеви, — само у Зетској бановини не постоји ни парчета пруге, изузев онај мали део који је наслеђен од бивше Аустрије. Господо, питање жељезничке пруге кроз Црну Гору покретано је у свакој Скупштини. То питање има своју болну историју још од ослобођења и уједињења. — Због једног манастира који је у Јужној Србији и против кога ја немам ништа, јер ми је и он драг као и остали манастири, напуштена је једна долина приликом нашег разграничења, долина која је била природан пут између Црне Горе и Шумадије и који пут води дуж Лима преко Подгорице до Јадранског мора. То је напуштено; напуштен је и један део територије бивше Краљевине Црне Горе који је део већ вековима припадао Црној Гори. У то време, господо, то напуштање изазвало је било велико огорчење у Црној Гори, али ми из тих крајева живели смо вечито у илузијама да ћемо једном доћи до наше велике државе и да ћемо једном престати са тим погрешкама. — Јадранска пруга, господо, има и једну своју другу историју. То је питање покретано у свима ранијим Скупштинама и свака Влада — изузев ове — давала је наде Зетској бановини да ће се приступити изградњи те пруге. Ради тога циља закључен је чак и један инострани зајам — Блеров зајам — који је имао да се утроши на изградњу јадранске пруге, па је у томе циљу донет 1923 године и један специјалан Закон. Али, господо, на жалост, не знам како се то могло догодити, тај Блеров зајам утрошен је на друге крајеве а Јадранска пруга није ни почета да се гради. Разуме се, да је и сам Закон престао да важи и остао празно слово на папиру. Ја не могу да схватим како, приликом вођења ове наше саобраћајне политике, и Министарство саобраћаја и Краљевска влада не узимју

у обзир претходно оне крајеве који уопште немају саобраћајних сретстава, па да у тим крајевима првенствено изграђују жељезничке пруге; не могу да схватим с тога што, посматрајући како су се код нас после рата подизале жељезничке пруге, долазим до закључка да свет верује да се, приликом прављења жељезничких пруга, занемарују и племенски и покрајински и општи интереси, и због тога врло често мора се доћи до закључка да господа, одговорна за лођење саобраћајне политике, уместо о општим интересима, воде рачуна о партијским и својим личним интересима. О томе бих могао навести једну масу примера, али ћу рећи уопште да код нас има доста случајева где једна пруга иде преко друге, поред њих и преко њих иду путеви, — и све то изгледа као кад се деца играју трчка. На тај начин се забрављају општи интереси о којима саобраћајна политика треба да води рачуна. — Зетска бановина, господо, чини једну деветину територије наше државе. Она од железничке пруге има само један осечак, има један део пруге који води од Сарајева до Дубровника и до Зеленике; то је део Мостар—Зеленика. Тај је део један мали лук који додирује Зетску бановину — лук од пруге Митровица—Рашка, и то је све што Зетска бановина има од жељезничке пруге.

Господо посланици, ово питање прављења Јадранске пруге, ја не знам, да ли му је то име сметало или је сметало то, што је та пруга требала да прође кроз Црну Гору, тек се некако увек остајало стално на обећањима. А сад у овом буџету нема ни обећања, па чак ни у говору Г. Министра саобраћаја нема помена кад ће се приступити решавању тога питања.

Господо, кад се је у буџету 1926/27 године, унела за прављење пруге Увац—Прибој, онда је тадашњи Министар саобраћаја изјавио, да се доњи стројеви те пруге почињу правити за нормални колосек и не може се више унети у томе моменту у буџет. Али, каже, то ће бити један крак пруге, који ће ићи преко Црне Горе и везати Црну Гору, са Јадраном. Г. Љуба Давидовић 1925 године кад се кандидовао као посланик, вођа једне велике странке у нашој земљи, једна еминентно велика личност, дао је часну реч, кад се 1925 године кандидовао у Подгорици, да схвата сву важност тога питања и да претпоставља приоритет те железнице прављењу свих других железница. Он је дао часну реч Црногорцима. Али кад се доцније вратио у Скупштину, било да није могао, било да није имао воље, остало је на обећању. У исто доба друга личност исто тако меродавна за давање таквих изјава, ондашњи Министар финансија Др. Милан Стојадиновић дао је исто тако часну реч, да ће то питање бити стављено одмах на дневни ред, и да Краљевска влада стоји на томе гледишту, да се тој пружи да приоритет. Господо, он као посланик тадашње Црне Горе, јер је тамо тражио мандат, а Црногорци за рачун да би једанпут престало да се вуче сваки на своју страну и да се дају економским крајевима такви објекти, онда су бирали и једног вођу једне странке и Министра финансија друге странке у једном истом скупштинском савезу. Тадашњи Министар финансија Др. Стојадиновић унео је за пругу Требиње—Билеће

20 милиона динара. Али, господо, та се сума угасила, то је било једно празно обећање и на томе је остало.

Као што видите, господо, то је питање тако непрестано покретано. Влада је давала изјаве, политичке личности су говориле о томе, како је то једна од најважнијих пруга, па се стално на томе застајало. Питање Јадранске пруге преко Црне Горе, то је питање части, то је питање морала, јер је та покрајина ушла са пуним елементима и са чашћу, са којом су ушле и друге покрајине, њена прошлост, па њена садашњост, то заслужују да се о њој поведе више рачуна. Она би у томе имала и нешто плус, јер само репарацијама прављење те пруге требало је да буде осигурано, јер је свака пара зарађена на крви и на костима и порушеним домовима.

Међутим, тамо је стално говорено: биће времена, и зато можете чекати, ви сте један лојалан елемент, па ћете чекати и даље па ће доћи ред кад ћемо се и на вас окренути. Господо, та пруга скинула би са дневног реда питање економско Црне Горе. Ви непрестано видите овде како и посланици из тих крајева и посланици из суседних крајева говоре о пасивности и прехрани Зетске бановине. Илустрације ради, ја бих вам изнео овде неколико примера да видите како то тамо изгледа. Оно жито, које држава купи можда за 1.50 динара, докле стигне у средину Црне Горе, оно кошта 4.— динара. Можете схватити како је помогнут тај свет, кад на пазару кошта жито 1.50 динара, а он мора да га обрађује по цени 4.50 динара. Тако је исто и у трговини. Артикал, који кошта у Косовској Митровици или у Увцу, или у Дубровнику, један динар, — то су три улаза у Црну Гору, — тај артикал који тамо кошта 1.— динар, у Црној Гори кошта бар 2.50 динара.

Сада, у овој економској кризи, можете схватити, у каквом се положају налази тај народ. Господо, питање економско Зетске бановине некако је сувише пренето на хуманитарне установе: те социјалне политике, те црвеног крста. Ја мислим, господо, према историји тога народа, према његовој лојалности, он не заслужује такво третирање, већ заслужује, да му се поклонити више пажње, да се скине једанпут с тих хуманих друштава, па и ако су државна, и да се о њему озбиљно поведе рачуна. Прављењем те железнице преко Црне Горе добила би се најближа веза Дунавског слива и Вардарског слива. Она би везивала читаве покрајине, па би везивала на Јадрану и оно пристаниште, које је богом дано као наша ратна база. Оно би имало и војнички карактер и економски карактер, без сумње, и решило би питање Црне Горе. Ми не живимо више од камена и дрвета. Имамо нечега и ми тамо, али не можемо искористити. Имамо првокласне шуме, које више труле због презрелости, имамо прашуме, које никада нису искоришћене, а које нико нема на Балкану. Имамо рудне басене, али све то стоји неискоришћено, зато што нема саобраћаја и у полупречнику треба да се иде до железнице 150 до 200 км. Ми имамо сточарство, али се та стока никуда не може извести. Она ту мора пропасти, јер сами не можемо потрошити и од нашег сточарства не можемо ни

шта продати. И онда, господо, тако пропадају ти наши артикли, које би смо ми имали.

Господо посланици, кад су се почињале градити поједине железнице, раније, у ранијим парламентима, увек је нешто унето, нека мала сумица са грађење и те Јадранске пруге. Али, кажем, обележен је био само правац. Међутим, у садашњем буџету, па и из изјаве поштованог Г. Министра, види се, не само што ништа није унето него из изјаве нисмо видели, да ли има какве наде у будућности, да ће се приступити томе питању.

Ми смо, господо, из дискусије о буџету чули од Г. Министра финансија, да фискални приходи чине мало нешто више од прихода привредних добара, а ми Зећани, становници Зетске бановине учествујемо само у оним првим а у овим другим учествујемо само као потрошачи; јер немамо ни једнога привредног добра на територији Зетске бановине, на деветини наше државе, имамо само једно привредно добро, а то су поште; иначе друго немамо апсолутно ништа.

Господо, дужност нас посланика Зетске бановине, много је деликатнија од дужности посланика других бановина, због тога, господо, што смо ми из економски најслабијих крајева. Затим, господо, на изборима од 8 новембра нама су наши бирачи са учешћем од 98% одредили правац политичког држања у овоме Парламенту. Дакле, ми морамо ићи југословенском линијом и то, господо, југословенском линијом само зато, што у нашој бановини нема ни једног, који није прави Југословен у пуном смислу те речи (Пљескање), и они не могу да се заогрћу плаштом Југословена, него зато што је традиционално тако, јер је народ из те покрајине непрестано сањао о томе, да је то тако и радовао се нашем богатству и о нашој величини и ако то код своје куће није имао.

Замислите, господо посланици, какав је наш деликатан положај кад ми из овога предлога буџета не можемо уопште ништа да покажемо народу у Зетској бановини. Не можемо му показати ни једну наду, а камо ли нешто да је ту унето.

Господо, ја не могу овде да се сложим са приоритетом за грађење железница, дакле за тај ред, који је Г. Министар утврдио. Ако се узму, господо, садашње железнице, за које су уговори закључени, ја немам ништа против тога, не мислим ни на какву алузију, на коју је г. предговорник алудирао. Ја мислим да је све на своме месту и ја бих поздравно закључење сваког таквог уговора. Ја немам ништа против таквих уговора, али имам против приоритета који је дат железницама пре железница кроз Црну Гору. Ако узмемо унску железницу, за коју се предвиђа пасивитет од 40—45 година, ако се упореди њена рентабилност и нужност са нужношћу железничке пруге преко Црне Горе, онда се не би могао дати тој железници приоритет него овој, која би ишла преко Зетске бановине.

Ја, господо, имам највише симпатија за покрајину Јужне Србије, па дакле немам ништа ни против уговора што ће се правити железничка пруга Велес—Прилеп. Али кад постоји једна железница тамо, па макар иако је рђава, може се причекати док дођу боље економске прилике, кад

ће се моћи правити та железница, а да се да онамо где уопште нема железница.

Господо, све железнице, које су овде предвиђене овим уговором, оне се не могу у погледу нужности упоредити са железницом преко Зетске бановине и ја не могу да схватим како Краљевска влада и Г. Министар не узму у обзир те најнужније прилике и не поклати пуна пажња једноме тако важном питању, којим би се решило једанпут економско питање Зетске бановине, него се непрестано то одлаже и онда се праве те железнице, које су мање важности и које би могле више причекати. И ја, господо, овде протестујем јавно против тога рада, којим је дат приоритет железницама споменутих у уговору а не железници која би требала да иде кроз Зетску бановину. (Пљескање).

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Има реч народни посланик г. Мустафа Мулалић.

Мустафа Мулалић: Господо, говорићу о питању изградње железничке пруге у једном између најпасивнијих крајева наше отаџбине, у бившој западној Босни.

Нисам имао ни среће ни прилике пропутovati стране земље и осведочити се о оном што сам прочитао о разним народима колико су и како су подигли културни ниво својих земаља после светског рата, па да бих могао повући сигурну компарацију са оним што смо ми од ослобођења получили. Али познајући прилике од пре рата, кад гледам данашњи наш напредак, могу са поносом изјавити да смо учинили гигантски корак напред. То се нарочито односи, господо, на наш саобраћај и на наше железнице, које су огледало унутрашњег напретка сваког народа, јер по реду на железницама сваки странац са приличном сигурношћу може да установи какав ред влада у дотичној земљи, према томе да ли смо у погледу наших саобраћаја равни или приближно достигли са нама по бројној снази и територији по општем културном и економском степену једнаких народа, могу мирне душе поклањати апсолутно поверење убедљивим и сугестивним похвалама оних који су се могли и имали прилике осведочити да је наш саобраћај на замерној висини, да својим модерним уређајем и прецизношћу, поред тешких прилика достојно презентује нашу земљу, нашу нацију.

Следи да могу само осећати пуно хвале и признања великим прегаоцима и њиховим напорима да и у овом правцу културе нашег народа учинише велики корак, да наш железнички парк повећаше и појачаше, да железнички саобраћај у опште подигоше на висину достојну културе нашег народа.

Ту хвалу и признање изразићу и на начин што ћу са задовољством и одушевљењем гласати за буџет Министарства саобраћаја.

Господо посланици, свесан сам факта да су времена тешка и да нам није до нових градња, реформа, обнављања, да нам је у овим часовима прече исхранити наше гладне крајеве. — Да нису овако тешке прилике, верујем, да би од стране Министарства била исказана много већа активност у изградњи нових железница, нарочито у оним крајевима наше отаџбине, где то захтевају наши општи национални, привредни па и стратешки одбранбени интереси. Тешкоће данашњег времена оправдавају строго спроведену штедњу у овом бу-

цету и ако је овај буџет у главном покривен својим властитим приходима и ако се он не покрива искључиво фискалним теретима.

Не могу за то чинити никакве захтеве да се партија за изградњу нових железница повећава, и ако многи наши крајеви очекују први звиждук локомотиве као глас спаса, али ћу ипак користити ову прилику и ставићу једну примедбу, која неће повлачити никакво ни смањивање ни повећање буџета Министарства саобраћаја.

Господо посланици, на географску карту једне земље гледане као на живи човечији организам са његовим живчаним системом, систем на који организам манифестује живот, мали колубари насеља су ћелије, а комуникације су живчани организам где видимо замршенији и јачи сплет живља; видимо јачу, савршенију и деликатнију функцију, на тим се деловима изразитије манифестује живот, док су они делови, који оскудевају таквим сплетом живчевља, мртви и да се изразим народски дамлаисани, они показују знаке живота и служе општем организму само у извесним и ретким случајевима.

Тако је исто и на железничкој карти наше државе, где је више и гушће написа, где је више железничких и других комуникационих чворова и сплетова у том делу земље бујније тече живот, кроз те артерије бујније тече благостање, јаче бије било културе и цивилизације а у оним крајевима где на карти видимо празне површине, без натписа, без чворова и т. д. примитивно и јадно се одразује живот.

Једно од најбеднијих места на нашој земљовидовној карти је без сваке сумње предео бивше западне Босне, бивша травничка област.

На том месту карте можете правити кругове великих радиуса а да не наиђете на какав натпис, још нађе на какав живац, на какву и најтању железничку нит.

Сама та празнина на карти даје нам јасну и болну претставу да у тим крајевима тече бедан живот.

Говорити о животу, заосталости и запуштености ових крајева је овом приликом сувишно, јер не бих желео да ова моја мала и по мом схватању корисна примедба заузме сувише локалан карактер, али вас могу уверити да овим крајевима ретко корачи нога културна човека, свак се боји ових крајева, свак ове крајеве претставља себи као неки Југословенски Сибир у ком само веју снегови и вију вукови, па и чиновник, који се на службу премешта тешко се отима и бори да не иде, сматра се кажњивим, јер вели да се решава сваког живота достојног човека данашњег века. Ко позна природу ових крајева, лепу, привлачиву, а и богату, неће имати такве погрешне претпоставке, али с обзиром на живот у овим крајевима ради помањкања свих предуслова да се развије и дигне на ниво данашњег доба, могао би свако рећи, не само „Југословенски Сибир“ него и „Југословенски Конго“.

Ови су крајеви богати и сточарством и пољопривредом, не мислим пољопривредом и сточарством као развијеним гранама привреде, него богати по условима за развитак, богати пашњацима и земљом, богати рудама, радном и механичком снагом природе, а уза све то народ је богат врли-

нама и бистрином духа и пребогат својим врелим, заносним и патриотским осећањима, богат патриотском свешћу, али сва та богатства скривају ови крајеви у својим недрима као закопано још неоткривено благо. Па поред свега тога блага овим лепим крајевима влада невоља и заосталост. Место да се ови крајеви називају житницом Приморја, његовим економским залеђем, место да га називамо Менчестром, ми га зовемо Сибиrom и ове године стављајући и у народној песми опевани понос морам да просим милост за гладне.

Можете мислити како је бедан живот у овим крајевима у овој години глади кад се ни она мала незнатна помоћ, која ће се народу безуветно послати, неће моћи чиме допремити.

Ја не могу веровати да је туђински пропали режим аустријски имао нарочите симпатије према овим крајевима, а нарочито да народ подиже из беде, него су њега више заносила сва она сакривена богатства која је хтео искористити, па је пре рата пројектовао и почео остваривати железнички спој Ливна са Сплитом и Бугојном, чије је остварење помео светски рат.

Осим економских разлога да се ови крајеви повежу железницом, Аустрију су руководили на ову одлуку и стратешки разлози, које ми данас нарочито треба да подвучемо с обзиром на Динарски ланац као јаку природну заштиту и одбрану нашега центра.

Немам намере, г. г. посланици, да тражим железнички спој самог Ливна са Сплитом, него све остале спојеве о чијој се актуелности већ дуго говори и пише, а још мање не тражим да се изводи на начин такав, да се државни буџет терети огромним издатцима; ја тражим железничке спојеве оне, који имају подлогу да се лако и без напора државе и народа могу остварити, тражим железничке спојеве свих наших запуштених крајева, који имају од природе такав предуслов, а да се државне касе ни најмање не тиче.

Морао бих се послужити једним еклатантним примером локалног карактера: Ливанско Поље је једна огромна и пространа наслага прворазредног, 6.000 калоричног угљена. Недалеко од града Ливна отворен је пре 15 година угљенокоп, чији се капацитет могао површно установити према отвореним јамама на 50 вагона дневно за стотину година. Експлоатација је најпримитивнија, а предаја је једном друштву из Сплита, званом „Опскрба Далмације угљеном“. Предајући овај богати угљенокоп у експлоатацију поменутом друштву, државу је руководио циљ национализације рударства и да у року од 10 година веже крај са железничким спојем, али друштво је имало сасвим друге мотиве склапања уговора: изнаћи страни капитал, извући велике користи за себе и тек онда извршити уговор у погледу изградње железничког споја, али како се на оваке услове није могао заинтересовати страни капитал, уговор је постао само једно адаптирано парче хартије без икакве важности за државу и за заинтересовани крај. Од дана предаје угљенокопа Тушнице „Оду“ јављале су се многе финансијске групе, које су давале сигурније гаранције за изградњу железничког споја, али уговор, који је према „Оду“ везао само државу, био је запрека да се народу овога краја пружи спас.

Таквих се друштава јавља и данас, али шта се може кад је уговор давно престао важити, јер се у року од 10 година није испунио и данас је из неког сентимента запрека, и Бог зна колико ће још бити запреком и колико ће се наше историјско, национално и по природи богато Вујадиново Лијевно звати „Југословенским Сибиром“, докле ће се још онај врли и расно најчистији наш елеменат, — који је пролио море своје крви, усташке и добровољачке крви, за ослобођење, који је међу првима подигао са Мркоњићем зубљу слободе, који је преко свога сина Гаврила окренуо цев на вековног непријатеља, — овако недужно патити и сносити тегобе живота и немаштине, тегобе непросвећености и заосталости.

О овом рударском уговору говорим само у толико, колико има основ и колико сакрива један важан услов за спајање ових крајева железницом, јер о њему као таквом може се говорити другом приликом, пошто засеца у област другог ресурса, а исто тако поменуо сам га као један еклатантан доказ, да у нашој земљи има још доста таквих предуслова, да можемо без напора, без великих жртава изградити многе наше железничке кракове, које наша национална ствар, наша привреда и наш живот вапећи очекује, ако се не будемо подавали сентименту, ако не будемо пред појединцем запостављали интерес читавог краја.

Стављајући ову малу примедбу, ја молим Господина Министра да се заинтересује својски за ову могућност остварења доброг дела нашег железничког програма, а верујем да ће и Г. Министар шума и рудника поклонити своју пуну наклоност и готовост.

Грађани овога краја били су увек први на дужности националној а кад добију железницу, ја могу то смело да потврдим, да од њега неће бити нико бржи и да га неће нико претећи на националној дужности.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Реч има народни посланик г. Иван Мохорић.

Иван Мохорић: Господо народни посланици, ја бих у погледу похвале коју сам дужан односно службе намештеника и службеника наших саобраћајних предузећа желео да изјавим, да се потпуно прикључујем оном што је у том погледу изнео мој предговорник. Али, господо, треба кад говоримо о овом буџету мало да погледамо и на то какво је материјално стање тих намештеника и службеника, од којих се тражи један прописан и одговоран рад, и ако погледамо њихово материјално стање, ми морамо констатовати, да се почев од 1927 године њихово материјално стање стално погоршава, а граница, која је повучена њиховом материјалном стању овим буџетом, отишла је сувише далеко, а да то не буде штетно по само прописно функционисање саобраћаја.

Господо, ја би желео да вам наведем неколико примера како се почев од 1927 па даље смањују приходи железничких намештеника и железничког особља уопште. Год. 1927 радништву је у железничкој струци већ одузето радно одело. Онда су изгубили плате за државне празнике, па се почело са редуцијом принадлежности, и то најпре са редуцијом акордних премија, и онда свих возних олакшица, као и смањивања радног

времена, и данас је такво стање, да на пр. један радник у радионици у Марибору, који имаде 5 динара на сат, за 25 дана требао би да добије 1000 динара плате. Међутим у току прошле четири године, он је од те плате изгубио оволико: због завођења шестсатног радног времена 40 динара, због плаћања у Пензиони фонд 140 динара, затим 5% за три месеца унатраг 150 динара, што му је смањена плата. Осим тога још му се наплаћује кулук, порез и допринос за болесничку благајну у износу од 60 динара, тако, да укупно све што му се одрачунава од плате, износи 400 динара. На тај начин он од 1000 динара добива свега 600 динара. Други пример. Један радник на прузи Јасеновац—Дубица прима 4 динара на сат. Ако се он налази на бесплатном допусту 10 дана, имао би да прими плате 800 динара а уместо тога, он стварно добије свега 480 динара, јер мора да плати 80 динара за пензиони фонд, 5% за три месеца 100 динара, за болесничку благајну и кулук и онда у најбољем случају њему се исплаћује свега 250 динара.

Господо, ја мислим да се над овим цифрама треба да замисле меродавни фактори, који желе да наш саобраћај буде на висини у толико више, што се од сваког железничког намештеника и радника тражи све оно, што је за редован и не-сметан саобраћај потребно.

Господо, ми смо отишли у тим редуцијама на тој линији и сувише далеко. Ту не само да нема места никаквим даљним редуцијама, већ треба да се поправи она ситуација, која је тим разним одредбама не водећи ни мало рачуна, колики је ефекат за појединца, отишла тако далеко, да је та граница већ прекорачена.

Господо, код саобраћајних грана треба гледати на буџет сасвим друкчије него кад је говор у државној администрацији. То су државна предузећа, где се тражи потпуна безбедност, велико служење привреде а на другој страни се тражи да држе корак са техничким напретком. Надаље се тражи и очекује се да се омогући и постепена изградња наше железничке мреже које су једна привредна саобраћајна целина. Ја у том погледу сматрам за своју дужност да скренем Господину Министру пажњу на ситуацију, у којој се радништво на железницама налази данас и да га замолим, и ако су му дате неке повластице и нека овлашћења, да се у том погледу њима више не служи, јер смо ми отишли испод минимума животнога, који је радништву за тако тежак и одговоран рад потребан.

Господо, у погледу железничког радништва ми имамо још нека нерешена питања. Ја сматрам, да је сада дошло време када треба да скренемо пажњу Господину Министру на иста, премда знам, да њему та питања нису непозната.

Та се питања односе прво на исплату диференције радницима још из године 1923. То је отприлике сума од 16,000.000 динара, коју суму дугује држава, јер је чиновницима исплаћена диференција, а радницима је држава остала тај новац дужна. Затим друго састав правилника о споредним приходима службеника саобраћајних установа, према којему се сада не могу више исплатити никакве премије, километража, путни трошкови,

и ако службеник мора вршити исту службу па има и веће издатке због бивања на прузи више него што је раније имао.

Осим тога ја би био слободан овом згодом скренути пажњу на једно болно питање, а то је питање изједначења старих крунских пензионера и питање повластице за пензионере у том правцу, да уместо дванаест досадашњих путовања буде одобрен двоструки број вожње.

Што се тиче железничке мреже Дравске бановине, а о којој ми је част нарочито говорити, ја би био слободан замолити Господина Министра, да последице извођења онога програма приоритета који ми видимо да фигурира у анунтетима у овом буџету, да дође на ред железница Св. Јанж—Севница. То је спој отприлике 12 километара, а неће више коштати од 25, највише 30 милиона динара, а који би много допринео рентабилитету и остале железничке мреже. Ту је учињен један рентабилитетни рачун од стране независних стручњака, који су утврдили, да би ова пруга била одних рентабилна.

Док у другим крајевима наступање рентабилности трајаће неколико, па можда и десет година.

Друго питање које нас нарочито интересује, то је да се кочевска железница споји са сушачком пругом. Господо, ту се ради о јавним радовима за један пасиван крај, који је раније могао да се иселава у Америку. Данас те могућности више нема, па је потребно да се јавним радовима тај крај запосли. Ту има могућности да се развије доста велика, обилна индустрија, која ће гарантовати рентабилитет те пруге, јер цела иде кроз шумски предео, у Кочевљу постоји велики угљенокоп, тако да је бруто за ту пругу потпуно осигуран.

Господо, ја не бих могао да улазим сад, у оквиру ове расправе, у цео комплекс питања која се тичу саобраћаја, али, желео бих да извршим бар неколико спорадичних напомена. Једна би се односила на редукцију возова, која је уследила и у нашој бановини на заповест Генералне дирекције, и уз пркос протеста од стране обласне Љубљанске дирекције, а где су укинута возови који су били веома фреквентирани и који су били потпуно рентабилни. Господо, то није никаква штетња. Ја бих молио Господина Министра саобраћаја, који је обећао да ће ту наредбу подвргнути ревизији, да то уради. Ја му нарочито скрећем пажњу на онај воз, који полази из Љубљане у 6 часова изјутра према Крању и који је имао сврху да доведе у творнице наше радништво. Обустављање овог воза онемогућено је радницима, чији број износи око 200—300, долажење на време у творнице на рад. Радници су тиме изгубили један део својих прихода. (Одобравање). Осим тога укинута су два воза између Љубљане и Целја и један који полази у 9 сати из Марибора а други који полази у 7,30 часова из Љубљане, који су били ванредно фреквентни, не само на дугачким одстојањима, него и у локалном саобраћају. Ја држим, да редукције не могу да буду диктоване из неке врсте, не знам како да се изразим, кад имамо возни парк, кад имамо и фреквенцију, ја онда не знам колико је и шта уштеђено од такве штедње. Ја бих мислио да је ова штедња мини-

мална, па сматрам да треба брижљиво проучити то питање и настојати да се возови, који су били фреквентни, поново успоставе.

Што се тиче наше комерцијалне службе, ја бих био слободан препоручити господину Министру саобраћаја да убрза радове на реформи опште класификације робе. То је једна тешка и гломазна ствар, која се већ годинама проучава. Али ми на жалост морамо данас да кажемо, да ми још немамо у том погледу праву југословенску концепцију, јер оно што имамо то је компилација из предратне Аустроугарске класификације робе, која је ишла за сасвим другим циљевима, него што данас одговара нашим промењеним привредним приликама и државним и политичким интересима.

Ту је потребна једна преоријентација и ја бих био слободан препоручити, да се припремни радови на томе убрзају, да се што пре даде могућност привредним круговима да донесу своје мишљење по том питању, па да ми створимо једну базу, на основу које ћемо моћи да преговарамо кад склапамо тарифне савезе, јер данас нам овакве везе не достају.

Господо, на крају још пар речи о пошти, о телеграфу и телефону. Ова грана службе осуђена је била да поднесе најјаче терете редукције. Господо, овде се отишло тако далеко да ми данас немамо на многим великим поштама довољно службеника, да на време достављају експресну пошту, телеграме и т. д., па због тога користи, које би ми привредници требали да имамо од поште, тих користи нема, него ми од оваквих редукција имамо само штету. Ту не може више да се штети даље, ако пошта хоће да буде онај фактор опште користан у нашој привреди, који би она заправо у начелу требала да буде. Ту треба да се промени систем газдинства, ту треба да се нађе могућности да се испод оних стега и веза Закона о државном рачуноводству слободније креће и сама железничка управа, а нарочито поштанско-телеграфско-телефонска управа. Јер, господо, ако се ту учине неке мале инвестиције, које се одмах рентирају и плаћају, поштанска, нарочито телефонска служба биће у могућности да више зарађује, да веће приходе показује и да даје дупло од онога што данас она даје. То се у првом реду тиче абонентских станица. Данас се мора месецима мољакати да се добије једна абонентска станица у кући, иако онај који се за то интересује и подноси молбу мора да плати абонман у напред и саму инсталациону таксу унапред. Господо, ту је формализам строгог Закона о државном рачуноводству неподношљив, ту он иде само на штету вишка прихода који фискус од те струке очекује и ту треба наћи могућности да се та ситуација промени.

Љубљана на пр. има свега једну телефонску везу са Београдом, премда би она требала најмање три и све би биле повољно фреквентиране да би се амортизовале у најкраћем времену инвестиције, учињене у ту сврху. Али се каже: Не можемо сада, треба најпре решити крупно питање међународних телефонских каблова. Ми, међутим, са овим кабловима не можемо никако да дођемо до једног дефинитивног решења и ја мислим, а сад

тако и изгледа, да је ово питање за извесно време одложено, и ако је тако, онда треба изградити линије за које постоји апсолутна рентабилност. Таква је линија Марибор—Загреб. Ту губимо дневно најмање 20—30 разговора, који би иначе дали знатан приход, и то разговора само са мариборске поште, а да и не говорим о међустаницама и о промету из правца Загреба према Марибору.

Дакле, ја бих укратко желео, кад износим ове напомене, да скренем на све ово пажњу Г. Министру саобраћаја. Ја даље са захвалношћу узимам на знање ону изјаву, коју је Г. Министар финансија дао малочас, да ће код грађења нових пруга водити рачуна првенствено о могућности набавке материјала у земљи, нарочито код домаће индустрије, да ће узимати и давати запослење и домаћим творницама, нарочито код гвозђа и гвоздених конструкција и т. д., и осталог потрошног материјала. Ја бих молио Господина Министра да изволи добронамерно узети у оцену све напомене које сам овде изнео и да у томе правцу донесе потребне корисне одлуке још у току ове године. (Одобравање и плескање).

Потпретседник Др. Коста Поповић: Има реч г. народни посланик др. Гавро Санто.

Др. Гавро Санто: Господо, немојте ми замерити, али сам убеђен, да је потребно да скренем пажњу Господина Министра на питање пензионисаних и редуцираних жељезничара Мађара, чије питање није још дефинитивно решено. Истина је, да сам код надлежних стручних референата већ чинио потребне интервенције, и ствар је била узета у разматрање. И баш данашњи режим је тај, који је узео на себе да то оконча и добронамерно примењује. Али због одлагања у прошлости, ствар се дуго вуче, да даљег одлагања не трпи, јер редуцирани и пензионисани жељезничари су у тако очајним приликама, и ова Влада, која је увек показивала своју добру вољу према сиромашнима, омогућиће да се њихов случај најхитније и повољно среди и реши. Молим Господина министра да са добром вољом ово прими и реши.

Исто тако молим, да оне жељезничаре који имају породицу, а којима је у данашњим тешким приликама једина могућност опстанка, да буду запослени тамо, где су стално настањени, или имају маленог иметка, и где своју децу школују, у колико имају све квалификације и услове за службу, да им се одреди служба са седиштем у сталном месту њиховог становања, и да у та своја места буду повраћени. (Живо одобравање).

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

Миљан Радоњић: Господо народни посланици, врло ми је било мило чути, кад сам у Финансијском одбору чуо од Г. Министра саобраћаја кад је изјавио, у своме експозеу да је Краљевска влада одлучила да помоћу инвестиционог зајма одпочне неке радове на изградњи жељезница. Неколицина нас упитали смо Г. Министра, а које ће то бити жељезнице, које ће се узети као прве сада у рад. Одговор је био, да је његов претходник Г. Министар Трифуновић још раније учинио тај распоред, и да се он њега још придржава, а даље о томе онога дана није ништа рекао.

Мислио сам, господо, да ће бити међу први-

ма изградња пруге преко Зетске бановине, за Подгорицу и Боку Которску. Али, господо, доцније видим и из амандмана, и иначе, да за сада нема ни говора о прузи преко Црне Горе. Овакав начин и овака небрига за онај крај забољела је, господо, и мене и моје другове, па нека ми је дозвољено да проговорим неколико речи по томе питању и о његовој важности.

То питање је, господо, изградња Јадранске пруге, и све док не буде овај важни проблем решен, остаће они крајви у истом положају, и у истој економској беди у којој су сада. Сва помагања и сва давања то ће бити помагање на парчад, и одржавање смо голе душе. Решењем овог крупног проблема Црна Гора и Зетска бановина стаће у ред осталих наших покрајина, и биће везани са свима нашим богатим и економским центрима.

Кад је реч о изградњи Јадранске пруге ја знам, господо, да то није лако ни просто питање, нити пак у данима добре економске ситуације, а камо ли у данашње, али дозволите ми, господо, када се радови на изградњи других нових жељезница могу обављати и у местима где саобраћаји већ постоје, и у крајевима који су много економски сређенији, зашто то не може да буде и са изградњом Јадранске пруге и у оном потпуно одвојеном крају, који је не само одвојен од свих економских центара наше државе, већ и од државе као целине. А, господо, примите к знању више важи и јача је духовна веза постигнута помоћу Земуна и Панчева, изградњом и везом ових мостова и пруга, него да се одржи хиљаду југословенских говора и зборов.

Јадранска пруга није, господо, новог датума, већ је она предмет старог расправљања и интересовања. Још за време предратне Краљевине Србије, ондашњи политички људи у Србији и србијански Парламенти, бавили су се овим врло важним државним проблемом. Многи политички људи у Србији на овом су питању отпочињали своју политичку каријеру, али ондашње прилике, које су свима вама добро познате, нису дозвољавале да се ово питање оствари, већ су то остали лепо сновни будућности који су онда били само на обзору, а остварили су се тек даном нашег уједињења.

После уједињења Јадранска пруга је постала предмет општег интересовања у јавности и Парламента и тек онда ушла у фазу озбиљног проучавања куда да се спроведе и где да изиђе.

У нашем Парламенту раније била су, господо, подељена мишљења, јер је свако знао важност Јадранске железнице и мицао свак на своју страну, тако да је због тога долазило до немилых сцена. Најзад су разлози превагнули и духови се стишали, да се је пристало да се ова пруга проведи преко Црне Горе за Боку Которску. Донешен је био за изградњу железнице и закон. Направљен је и Блеров зајам, одређен специјално за њену изградњу. Али прилике које су се после тога развијале нису ни у колико ишле у прилог овог крупног питања — која су свакако била више политичке природе него ма које друге. Због тих и таквих прилика, закон је престао важити, а одустало се је и од првобитне трасе и пришло проучавању другим правцем. Блеров зајам се је употребно, делом на овај део пруге од Краљева

за Косовску Митровицу, а са остатком, и колико је тога било, непознато ми је нашта се је употребило.

Од онда па до данас, није било, господо, ниједне Скупштине где ово питање није било предмет општег расправљања, и где се није увек тражило да се приступи изградњи Јадранске пруге.

Сећам се да у ранијим нашим скупштинама, а читао сам и из новина, били су стављени приговори, да ће Јадранска пруга, ако прође преко Црне Горе и Зетске бановине, бити вазда пасивна и да ће од ње држава имати само штете: Говорило се је, само да би омаловажили значај ове железнице и овим правцем, да хоће Краљевска влада да уведе Јадранску пругу у торину овога или онога Црногорца. Ови и овакви приговори и тежње да се правац скрене, појмљиви су из каквих разлога долазе, али да су и тачни, то је далеко од сваког здравог рачуна.

Јадранска пруга није, господо, пруга која пролази само преко Црне Горе и Зетске бановине, па да се може о њој тако мислити, већ је то пруга која би имала да везује, преко Црне Горе, једним крајем Јадранско море а другим најбогатије наше крајеве; источну Србију и источни Балкан. Ово је, господо, та стара пруга која би имала да се веже са оном која долази са севера и то би имала бити такозвана транс-балканска жељезница.

На ову пругу при сваком случају, и при свакој привредној траси гравитирао би цео извоз и чак од далеког севера. Према томе и кад не би Зетска бановина, и Црна Гора имали никаквих сировина нити продуката, које би имале да се транспортују овом пругом она ипак, с обзиром на све изложено, не би никада била пасивна. Међутим, не стоји такво стање ни код нас тамо, већ напротив једна пруга која би излазила на Јадран преко тамошње територије, превозом извесних сировина имала би и од самог тога прилично рада.

Господо, тамошњи крајеви обилују са великим, да не речем највећим, комплексима шума на Балкану. Ове су шуме прастаре и разбацане по гудурама и брдима оног иначе брдовитог предела. Чим би се провела Јадранска пруга или ма која друга која би прошла кроз центар наше бановине за Подгорицу и Боку Которску приступило би се одмах експлоатацији ових шума. Од те и такве експлоатације је држава и народ овога краја имале велике користи. Ова корист не би била ментална, јер се зна да експлоатација тако великих шума не може да се изврши преко ноћ, већ то иде деценијама па и даље. Наука је утврдила да после рационалне експлоатације једне шуме, сваких 50 година она је обновљена и боља него када се почела експлоатирати. Према томе толики велики комплекси, кад би се то експлоатирало онако како то захтева модерна експлоатација, прираст тих шума давао би сталне зараде и тој железници и народу онога краја.

Није то експлоатација шума којима обилују ти крајеви, већ тамо има и других услова који се те још како, у општем интересу, могу искористити само да има саобраћаја а који данас леже као мртав капитал. То су, господо, руде које у оним крајевима, али нажалост, опет услед непроходности, оне су неоткривене, кад би се имала та срећа да железница туда прође и ово прикриве-

но благо не би остало неискоришћено, те и отуда та железница имала би доста посла.

Црна Гора и Зетска бановина имају леп број водених снага које би се при сваком случају могле добро искористити и у погледу електрификације саме железнице, што би појефтинило њену погонску снагу, а и у погледу отварања мале и велике индустрије, што би све скупа сачињавало један користан принос и за државу и за онај крај.

Ова пруга имала би још један претежан значај, а који најбоље зна да цени наша војска, шта би све значило једна таква веза, која би везивала источни Балкан преко Црне Горе са Јадранским Морем и Боком као највећим нашим пристаништем на Јадрану, те тим и са свима доминантним тачкама на Јадрану. Једна таква веза пресекла би сваку помисао на ма какве аспирације на Јужну Србију и те крајеве. Она би била утук на ма какву офанзивну политику наших непријатеља. Она би и иначе тај духовно привржен крај најјачег везала за државну целину, кога, помогнутог још и материјално, не би могло ништа обрвати да посрне ни под највећим тешкоћама.

Према свему шта сам изложио види се да је једна оваква пруга жива државна потреба, а вапијуће питање онога краја и сваки приговор да би та пруга била пасивна или је злонамерна измишљотина или потпуно непознавање економских прилика онога краја и свих других делова који би били упућени на ову пругу.

Ми ћемо, господо, посланици, са територије Зетске бановине и од вас и од Краљевске владе, тражити да се приступи изградњи ове пруге и од тога нећемо одустати, све донде док нам се обратно не докаже, како то пре неки дан лепо рече за једно друго питање неки од говорника, да ова пруга није потребита и да су друге потребности и тек онда ћемо одустати од овог закона или ради какве личне користи, ако одавде и са моји другови, ниједан дан не би остао овде у овом дому ради саме части посланичког мандата или ради какве личне користи ако одавде и са овог положаја, не би могао штогод помоћи народу онога краја који ме је ради тога овде и послао. (Живо одобравање и буран аплауз).

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Има реч г. Министар саобраћаја.

Министар саобраћаја Лазар Радивојевић: Господо народни посланици, сматрам да сам у данашњем експозеу бацио довољно светлости на све службе, на рад свих предузећа и свих администрација у ресору Министарства саобраћаја. Сматрао сам као ствар савести да дам Парламенту пуну обавештења о свима питањима која га несумњиво морају интересовати, у толико пре, што је ресор саобраћаја један од највећих ресора и што се у томе ресору сконцентришу четири маркантна државна предузећа и што ресор саобраћаја по својој вредности представља, по величини свога буџета, готово трећину целокупног државног буџета. Благодарем извесним предговорницима на једној објективној критици која чини част овоме Парламенту, морам исто тако да жажалим што је извесна стручна критика била далеко од тога да је била стручна и да одговара достојанству ове куће. Ја сам у положају и го-

тово се двоумим да ли уопште, господо, да на ту стручну критику одговарам. Ако је једна стручна критика, она треба да буде и стварно стручна и да базира на фактима, да базира на чињеницама и она треба да буде такве природе да Парламенту даје једну импресију да је та критика резултат извесних објективних чињеница, а не извесног расположења или нерасположења. (Гласови: Тако је! Аплауз). Ако је, господо, у постављању појединих траса и било каквих недостатака, те се погрешке ако их има још сада непрекидно дају и пре грађења исправити. Ако поједине трасе нису задовољиле све оне најбитније и најосновније интересе које треба једна траса да задовољи, још има пуно могућности, пре него што су и почела грађења, да се све то исправи и коригује. И када се на прузи Унској усвојила та траса Книн-Бихаћ, а није се усвојила траса Бихаћ-Зрмања, онда несумњиво да су ту постојали извесни објективни разлози који су диктовали да се та траса акцептира. И та је траса утврђена од свих меродавних фактора и она се је проучавала и проучава, и о њој се је справљало, и о мишљењу свих меродавних фактора као по разним гледиштима водило се рачуна приликом одлучивања о овако једној важној комуникацији.

Исто тако поставља се питање у дискусији о рентабилитету или пасивности наших жељезница. Поставља се питање са којим је успехом наша администрација управљала тим нашим жељезницама. Поставља се питање уколико су експлоатациони методи на нашим жељезницама били оправдани и исправни?

Ја сам данас дао потребне податке који су резултат цифара и резултат реалних чињеница. Упоредијући наше жељезнице са иностраним жељезницама, често се, господо, пада у извесне грешке. Немогуће је извесне жељезнице упоређивати као што су наше где је питање реорганизације жељезничког правца питање обнове појединих пруга, где је питање комплетирања целокупног саобраћаја као органске целине још нерешено те се не може таква жељезница и таква организација у свему упоређивати са западом код којих та питања нису на дневном реду и која имају битне унутрашње проблеме решене, као и целокупну организацију свију главних праваца ликвидирани. Ми смо, господо, пре 10 година, кад смо формирали нашу државу, наследили неколико жељезничких система, од којих смо донекле изградиле органску целину и били смо приморани да све пруге вежмо у једну жељезничку мрежу, која ће одговарати нашим националним и државним циљевима. За 24 сата не решавају се тако крупни и велики проблеми, јер су нам за то недостајала и материјална сретства и време, да би се наш саобраћај развио са обзиром на наше културне и економске потребе. Али и поред свега тога, успех је на жељезницама био несумњив у толико пре, што многа оптерећења експлоатације никад, цифарски не долазе до изражаја и што су издаци експлоатације оптерећени извесним цифрама, које немају никакве везе са том експлоатацијом. Кад бројно претставимо све оно што данас чине жељезнице, а какве и колике користи чини приватним телима и друштвима с обзиром на једну националну др-

жавну акцију, и кад се одвоје инвестиције од експлоатације, тек онда може да се добије права слика, у колико су наше експлоатационе методе имале успеха. И поред тога успеха и рада наших жељезница, треба имати у виду и то, да имамо врло неповољне односе између двоколосечних пруга према једноколосечној прузи, да имамо рђав однос између ускога колосека према нормалном колосеку, да имамо рђав однос пруге 0.60 према осталим пругама жељезничким, и поред свега тога, за оцену рада на жељезницама један човек, који хоће стручно да посматра, мора имати у виду и карактер појединих траса, и географске прилике и све остале услове, који утичу на једну експлоатацију. Пре свега, господо, ја сматрам за дужност да подвучем из говора г. Мохорића, који је апеловао на г. Министра саобраћаја да се што пре изрази нова робна тарифа, нарочито класификација роба, јер данашња не одговара нашим привредним приликама. Несумњиво, да је садашња наша тарифа резултат унификације из 1925 год., унификације за целу нашу жељезничку мрежу, а мање је тарифа која одговара нашим приликама. Али, господо, жељезничка администрација и са те стране се постарала и израдила једну тарифу, која ће за који дан изаћи из штампе и биће дата свима привредним и меродавним факторима на оцену и мишљење. (Буран аплауз).

Али ми живимо у изузетним приликама и у једном изузетном добу. У овим данима кризе ма какви тарифни системи да се усвоје, они су неповољни и тешки, јер готово све жељезнице света раде по извесним изузетним тарифама, индивидуално третирајући случајеве и готово све жељезничке тарифе света престављају један збир изузетака. Исто тако и ми морамо да идемо истим путевима, јер је данас у овим ненормалним приликама тешко радити по извесним мирнодопским принципима и старим утврђеним путевима.

Господо, што се тиче грађења нових пруга, док је Дирекција за грађење била у ресору Министарства грађевина, утврђен је од стране меродавних фактора један приоритетни програм, и на бази тога приоритетног програма, била је извршена лицитација за грађење и финансирање извесних пруга. Тај приоритетни програм нисам ја утврдио, ту лицитацију нисам ја расписивао, а исто тако и резултат те лицитације комитету министара нисам ја предлагао, и кад је Дирекција за грађење дошла у надлежност ресора саобраћаја, ја сам имао само да извршим једну одлуку Комитета министара као ресорни Министар, и да перфектуирам једно право, које произилази из лицитације. (Пљесак). Те према томе, господо, нема никакве мистификације и баш је било потребно, и ја жалим што г. стручњак није унео мало више стручности у целу ову ствар, па да се овде, пред парламентарном јавношћу, а не на улици, јавно расправе сва питања као и финансијски и технички и општи услови грађења, па да ви, као надлежан форум, добијете једно уверење у светлости факата колико Министар саобраћаја греша и у чему и колико има озбиљног повода и разлога гласати против буџета Министарства саобраћаја. (Пљесак).

Господо, буџет Министарства саобраћаја као и цео буџет, то су многи посланици и истакли, то

је једна врста предвиђања, једна врста наде, а господо, „нада нема права ни у кога да у Бога и у своје руке!“ (Буран плесак).

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Прелазимо на гласање буџета Министарства саобраћаја. Гласаће се на обичајени начин седењем и устајањем.

За овим је Народна скупштина, гласајући седењем и устајањем о свакој појединој партији у смислу чл. 102 Устава и чл. 67 Зак. о посл. реду у Народној скупштини, примила буџет Министарства саобраћаја у појединостима. XI раздео од парт. 688 до 728 и Б. Саобраћајна привредна предузећа I од партије 1 до 33, Управе Државних железница од партије 1 до 2 и предлог буџета расхода и прихода Дирекције речне пловидбе од партије 1 до 12 и Поштанско-телеграфско-телефонска служба од партије 1 до 35а и буџет Поштанске штедионице са филијалама од партије 1 до 5.

Потпретседник Др. Авдо Хасанбеговић: Оглашујем да је буџет Министарства примљен у појединостима. Прелазимо на буџет Министарства пољопривреде. Реч има Г. Министар пољопривреде.

Министар пољопривреде Јурај Деметровић: Господо народни посланици, улазећи у расправу пољопривредног буџета, морамо пре свега бацити један поглед на општу привредну ситуацију у свету, од које зависимо и ми у пуној мери. Јер, ма колико постојала тежња за изолацијом и аутархијом у појединим земљама, ипак је неоспорна међусобна зависност у светској привреди, из које се не може нико потпуно искључити.

Истина, принцип слободне међународне размене добара претрпео је свој слом. Свака се земља брани и заштићује како може и зна. Траже се решења која се још не налазе. Стање је болесно. Економски експерти Друштва Народа предвиђају у своме извештају од прошле године међународно картелисање индустрије као сретство за стабилизацију индустријске производње и цена индустријских артикала. Слични покушаји пољопривредних земаља да се створи међународни картел произвођача пшенице у циљу обезбеђења рентабилне цене за пшеницу, нису на жалост успели и Лондонска конференција у мају прошле године остала је без резултата.

Искрсавају идеје о царинским унијама и регионалним споразумима уз искључење трећих. Расправља се о Европској унији, а међутим прелази и Енглеска, класична земља слободне трговине, на режим индустријског, и шта више, и аграрног протекционизма. Клаузулу највећег повлашћења замењују континенти и преференцијали. Стара формула либералне школе о слободној игри економских снага припада прошлости. Једном речју, цео је либерални систем дошао у кризу. Због тога је неповерење. Свуда се предузимају одбранбена сретства. Стање је као да се свет налази у економском рату, из којег се још не може да нађе излаз.

Многи теоретичари држе да је наступила криза и самог капиталистичког система производње. Несумњиво, извесна његова трансформација је у току. Тражи се планска привреда место анархичне или индивидуалистичке. У сваком случају интервенција државе постаје чешћа и јача, Држава презима вођство у економској политици у опсегу, како се то до пред коју годину није могло ни замислити. Привредна диктатура као привремена ме-

ра није више ништа необично ни у земљама неоспорно демократским.

Време у коме живимо, несумњиво је интересантно за економисте и социологе, али је оно и ванредно тешко за народ и државу. У таквим временима потребна је, пре свега и изнад свега, правилна оријентација у привредној политици. Треба знати шта се хоће и како да се то постигне. Треба имати плана и одлучности да се план спроведе, иначе је неуспех сигуран. Ко нема плана и одлучности, биће прегажен као и у рату.

Само, да одмах кажем, привредна ситуација Југославије, иако је тешка, није тако тешка, као у многим другим државама. Ми имамо шансе да из садашње кризе изиђемо много лакше него други. Потребан је само смишљен рад и добра воља свих грађана и нада све дух народне солидарности, као најконструктивнији елеменат у оваквој кризи.

Општа пољопривредна криза јавља се и у нашој земљи као и у целом свету у овој години, у много акутнијем облику и у много јачим размерама него што је то икада до сада био случај. Она се не само продужава, него се још и поопштрава услед опште привредне и финансијске кризе у свету и услед неуравнотежености у производњи и потрошњи пољопривредних производа и услед несразмера у ценама пољопривредних и индустријских производа, потребних сељаку за живот и рад и напакон услед све већег протекционизма и аутаркизма.

Та криза добија код нас нарочито изражаја у тешком пласирању пољопривредних производа, како на иностраним тако и на унутрашњим нашим тржиштима, и у невероватно ниским ценама пољопривредних производа. Њене последице све се више и више испољавају у општем осиромашавању нашег сељачког народа, и у свима даљим последицама, које то осиромашавање најмногбројнијег дела нашега становништва за собом повлачи: као смањење куповне моћи и услед тога опадање потрошње индустријских и занатских производа, тешко одговарање својим обавезама, плаћању пореза и дугова, и стога појачано задуживање, враћање од новчане привреде природној, па према томе и примитивнијем животу и раду, снижење животног стандарда и т. д.

Из овако тешке ситуације у пољопривреди, теже него што је икада у прошлости била, не може се изаћи брзо и, да тако кажем, преко ноћи. Потребни су многи напори, па да наступи најпре олакшање, а затим и преокрет на боље. Решење проблема указује се у два правца: организација пољопривредне производње с једне стране, и организација продаје пољопривредних производа с друге стране. А то су два необично тешка задатка на чијем решењу морамо радити. Свакако за државе увознице пољопривредних производа проблем организације производње и организације продаје пољопривредних производа много је једноставнији, јер свекодика производња увозничке државе налази прође на властитом тржишту и она може царинском заштитом обезбедити рентабилитет својим пољопривредницима. Сасвим је обрнут случај код држава извозница пољопривредних производа, код којих целокупна економија зависи од извоза њихових пољопривредних производа, и за које је стање на међународном тржишту од

пресудног утицаја. Ту је и решење горњих проблема скопчано са необично великим тешкоћама.

Буди како да је тешко решење горњих проблема, пољопривредна политика наше земље мора бити управљена тако, да се заустави даље сиромашење нашег пољопривредника, те да он не упропасти сав свој капитал — земљу, на којој живи, него да се припреми како би могао савлађивати тешкоће на које наилази. У тој борби за опстанак мора му се пружити сва могућа потпора — једном речи мора се учинити све да би му се могло. (Одобравање и аплауз).

Пре свега, морамо имати израђен план наше пољопривредне производње. Пољопривредни план мора да обухвати све гране наше пољопривреде, и то с обзиом на прилике појединих рејона и могућности спољне трговине, као и с обзиром на унутрашње потребе државе. С тим у вези је и потребна организација и реорганизација пољопривредних наших установа.

Намеће нам се дакле као императив преоријентација пољопривредне производње.

Пред чињеницом, да се од неколико година овамо смањује наш извоз и по тонажи и по вредности извезених пољопривредних производа, као и с обзиром на то што многе милијоне дајемо иностранству за оне пољопривредне производе, које можемо у нашој земљи производити, наша пољопривредна политика, мора бити политика повећања и побољшања пољопривредних производа уопште, водећи ипак при томе рачуна да се јаче помогне производња оних пољопривредних грана, које су мање погођене кризом, односно чији производи налазе лакше и уносније прође на страним тржиштима, као и да се створе повољне погодбе за оне пољопривредне гране, чије производе увозимо из иностранства.

У доба нормалне прође наш земљорадник био је задовољан са прођом. У главном је водио бригу за производњу пшенице и кукуруза, те је био задовољан са једним приходом на пр. код пшенице за време од 1920—1930 године од 10,4 мц. по ха, а у исто време је на пр. индустријска Аустрија дотерала на 13,4 мц. по ха, а Немачка на 18,8 мц. По томе се види, колики нас још посао чека, да достигнемо онај принос по ха, који имају друге напредније земље.

Морам рећи, да нисам за снижење сијања површина житарица у нашој земљи због тога, што знамо, како су жетве несталне, а у осталом то је главни приход нашег ситног сопственика, земљорадника.

Много већу улогу од биљне производње игра сточна у нашој држави, што се види већ и из цифара у извозној статистици.

Иако у поједине пределе наше државе већ око 40 година увађамо племените пасмине, то ипак сточарски рад није био толико сређен, да би данас могли бити задовољни са квалитетом, напротив морамо констатовати, да нам данас конкуришу на светском тржишту државе, које су истом пре кратког времена почеле оплеменењивањем својих пасмина. Крај тога морамо признати, да наше сточарство и бројчано не напредује, већ је наступила извесна депекорација, којој морамо тражити узрок у првом реду у сточним заразима. Ако рачунамо губитак од сточних зараза само са 3%,

онда он у суми износи годишње 600 милиона динара крај сточне главнице у вредности од 20 милијарди. Али ја се бојим, да су ти губитци још много већи. (Гласови: Тако је).

У погледу унапређења сточарства је посао огроман, који морамо да обавимо. Разумном организацијом и рајонизацијом пољопривредне производње треба да оживотворимо један план у господарењу, да увећамо разноликост производних грана, крај типизирања производа и крај дизања квалитета. А треба подупрети и сваку приватну иницијативу у том смеру, а нарочито задружне покрете, који имају за циљ бољу производњу и бољу прођу.

С обзиром што воћарска производња представља још једну врло слабу ставку у нашем извозу, (ни 5% за последњих 10 година), што су природне погодбе код нас за све врсте воћа необично повољне, као и најзад што воћни производи могу да нађу прођу услед још релативно мале светске воћарске производње и несигурних берби воћа, које више него друго биље, подлежи атмосферским утицајима, мора се настојати и раздавањем садница разних врста воћа по јефтиној цени и приређивањем течајева и предавања уз практичне демонстрације, и разним другим средствима, да се воћарска производња појача у много већим размерама, него што је то данас случај.

Господо, желео бих о виноградарству такође да кажем неколико речи и да укажем на извесну појаву код нас, а та резултира из овога:

У нашој држави има 170.000 ха винограда са једном милијардом чокота; од тога је 22.000 ха засађено хибридама, лозом која директно роди, са 160 милиона чокота. Више него у ма којој другој земљи на свету има хибрида у нашој држави. Производња годишње износи 4 милиона хл.; сама производња вина од хибрида рачуна се најмање са 600 хиљада хл.

Интересантни су подаци у том погледу, како стојимо по бановинама, али не желим да вас с тиме замара, само морам да кажем, да на првом месту што се тиче хибрида стоји Савска, затим Дунавска, Дравска и Моравска бановина. Врло мало Дринска и Врбаска бановина, незнатно Зетска и Вардарска бановина, а Приморска ништа.

А код тога треба да укажем на једну чињеницу, један пример са Далмацијом, где је данас најтежа винска криза. Ту можете видети усред лета на пијаци столно смедеревско грожђе. Као што је сељак у другим крајевима сејао кукуруз и пшеницу, јер је то било најједноставније крај повољних цена, исто тако и сељак у Далмацији гајио је само лозу, која ће му дати одговарајући квантум вина и које ће одмах да прода, а сада нема довољно столнога грожђа. То је наш стари грех, који је учинен и морамо да га исправљамо, али у пољопривреди као што знате, нема наглих скокова.

Важне ставке у нашем увозу сачињавају уљани плодови, разно воће и поврће и т. д. Увозимо и пивски јечам, а раније смо га производили и извозили на светску пијаци као засебну марку. Морају се учинити напори и створити повољне погодбе, а нарочито за неке од њих увести повољну заштиту, да би се ти производи код нас производили у већој количини, и да би својим квалитетом и временом када се доносе на тржиште задо-

вољиле потребе наших потрошача, како би се смањило њихов увоз, у толико пре, што за њихову производњу постоје повољне и теренске и климатске погодбе у нашој земљи.

Повећањем сточарске квалитетне производње знатно би се допринело ублажењу житарске кризе, повећањем воћарске производње створила би се за пољопривредника нова врела прихода, док би се снажнијим развићем оних пољопривредних грана чије производе увозимо из иностранства умањило наш увоз, те за толико поправно наш трговински биланс.

Међутим, трговинска политика појединих држава, а нарочито држава увозница пољопривредних производа, развија се како сам већ рекао, из дана у дан не у смислу да се олакшају, него напротив да се отежају измене разних производа међународних, у смислу да се те државе све више затворе у својим сопственим границама, да се изолују од света и да се принуде да живе од своје властите производње. Од слободне трговине прелази се све више и више на контингентiranу трговину, и од контингентiranе трговине иде се постепено правој аутархији.

Тржиште пољопривредних производа у земљама увозницама није више слободно. Приступ пољопривредних производа из пољопривредних земаља до њих, постао је врло отежан и наш извоз пољопривредних производа јако одмерен и редуциран. Никада то тржиште није било нестабилније и неизвесније него сада, те и ту треба тражити узроке нередовне понуде, упорне и убитачне конкуренције и до сада незапамћеног пада цена пољопривредних производа. А тржиште је међутим најснажнији покретач пољопривредне производње, а квантитативно и квалитативно, а од цена пољопривредних производа зависи у крајњој линији просперитет и благостање сеоског становништва, нарочито у земљама у којима је пољопривреда главно занимање, као што је то случај са нашом земљом.

Како да се прошире тржишта наших пољопривредних производа у увозничким државама, где се она све више и више сужавају, како да се постигну боље цене нашим пољопривредним производима? То су данас и најактуелнија, али у исто време и најтежа питања наше пољопривредне политике.

Прво питање не може се друкчије решити него међународном сарадњом, ближом економском сарадњом између држава са разноврсном структуром, или путем шире сарадње европских држава скупа узевши (европска унија) и добијањем преференцијала за пољопривредне производе европског порекла на европском тржишту према производима из прекоокеанских земаља.

Наша је држава ступила у сарадњу са другим пољопривредним земљама средње и источне Европе, да би удруженом акцијом лакше дошла до што повољнијег решења тога питања. Програм рада и тежњи те сарадње може се свести у главном на четири тачке:

Прво, да се прошири европско тржиште производима из пољопривредних земаља средње и источне Европе, које се услед разних административних и законодавних мера све више и више сужава и да се отклањају све сметње, које се постављају извозу пољопривредних производа из земаља

средње и источне Европе, како би се он под истим погодбама обављао као што се и страни индустријски производи увозе у те земље;

2) да се поправе цене пољопривредним производима добијањем царинског преференцијала за пољопривредне производе европског порекла на европском тржишту, према прекоокеанским земљама и рационализацијом извоза пољопривредних производа из земаља средње и источне Европе

3) да се снабду пољопривредници средње и источне Европе, сиромашни капиталом, јефтиним пољопривредним кредитом, чија би каматна стопа одговарала рентабилитету пољске привреде и који би био организован на међународној основи;

4) да заузимају један став у свима међународним конференцијама, на којима се расправљају питања, која имају везе са пољопривредом и заједничком акцијом да штите и бране интересе пољопривредних земаља средње и источне Европе.

Господо, успех тога рада огледа се у једној конвенцији о међународном друштву за пољопривредни хипотекарни кредит, која ће бити скоро поднета на ратификацију Народном претставништву, а постигнут је такође успех и у преференцијалним царинама.

Нема сумње да повољно склопљеним уговорима, транспортним олакшицама, премијама, а нарочито смишљеним и рационалним субвенционирањем извоза и извозника пољопривредних производа ради изналагања нових, удаљених и до сада мало познатих тржишта, може се знатно учинити за ублажење кризе извоза пољопривредних производа. Али нада све је потребна добра организација извоза. Таква организација, према закључку последње конференције аграрних земаља, претставља претходну погодбу и за свако међународно регулисање извоза, а да и не говорим о потреби споразума с другим извозничким земљама, због уклањања конкуренције, односно због спречавања да се међусобном конкуренцијом не обарају цене. А било је тога, да је оваква конкуренција обарала цене и испод паритета светских цена.

Организација продаје пољопривредних производа најидеалније дала би се извести на основу удруживања пољопривредника на селу у задруге. Но док се не може постићи циљ на тај начин, мора се прибегавати и другим методама организације продаје. Међутим се мора помагати развиће и рад тако званих продуктивних задруга по врстама пољопривредних производа као: сточарске, млекарске, воћарске, живинарске, уљарске, винарске, јајарске и т. д. задруге за заједничку припрему, прераду и продају тих производа, те би се преко њих дошло до већих група помоћу којих би пољопривредник могао остварити не само веће уштеде у припреми, преради и продаји пољопривредних производа — а зна се, већ колико силне губитке подноси пољопривредник од неекономске продаје својих производа — него и постижавати праве и пуне цене за продате пољопривредне производе.

Нема сумње да удруживање пољопривредника, нарочито за заједничку припрему, прераду и продају пољопривредних производа, иде веома споро с обзиром на то, што пољопривредник тешко испушта пољопривредне производе из својих руку, сматрајући да их увек сам може најбоље спремити, прерадити или продати. Међутим карак-

теристично је, да је пољопривредна криза допринела знатној промени у менталитету сељака, који и сам данас гледа једини спас у удруживању, па се тиме може у осталом објаснити снажан полет, који се показује од најскоријег времена у оснивању задруга за заједничку прераду и продају пољопривредних производа.

Према податцима Главног Задружног савеза у 1930 години број Задруга у целој нашој држави износио је 7.130; он је од 1928 године порастао за 1.701 задругу. Број задругара у тим задругама износио је исте те 1930 год. 806.809; он је од 1928 године порастао за 224.349 задругара.

Пољопривредна криза и ако негативно утиче на живот и рад пољопривредника, у задругарству је, као што се из горњих цифара може ценити, дала врло позитивне резултате. Такво је стање задругарства у бројном погледу било у 1930 г., а верујем и ако још подаци нису сређени, да је у 1931 години баш услед поопривредне кризе број задруга још више порастао.

У 1930 години било је од свих 2,724.239 домаћина у нашој земљи удружено у задругама 29,6% од свих домаћинстава.

По врстама задруга било је у 1930 години:	
кредитних задруга	4.423
набавно продајних и консумних задруга	1.173
млекарских и сирарских задруга	161
разних осталих производних задруга	99
станбених и грађевинских задруга	82
сточарских и селекционих задруга	191
здравствених задруга	68
рибарских и рибарско спужварских задруга	39
виноградско-винарских задруга	60
уљарских задруга	19
рузмаринских задруга	10
житарских задруга	28
живинарских задруга	11
задруга за заједничко искоришћавање и набавку справа и машина	59
пашњачких задруга	13
пчеларских задруга	7
свих осталих задруга	687

Од највећег су интереса кредитне задруге, јер су оне у осталом и најмнобројније, те и сачињавају главни стожер нашег задругарства.

Кредитне задруге црпе главна средства за давање позајмица из својих властитих сретстава (удела и резервних фондова) а понајпре и највише из штедње.

Висина штедње, односно штедних улога, којима су располагале кредитне задруге концем 1929 године, веома је различна од једне покрајине до друге, па према томе и висина кредита, које су оне издале.

Тако у Словенији било је штедње у кредитних задругама укупно 1.888.836.118,59 динара — а пада на једног задругара 9.744,20 дин. Из те суме издато је позајмица задругарима 1 милијарду 420,798.131,98 — а отпада на једног задругара 7.329,67 дин.

У предратној Србији било је од кредитирањих задруга на штедњи крајем 1929 године укупно 46.300.240,87 дин. — а отпада на једног задругара 560,26 дин. Из те суме издато је позајмица укупно 159.845.650,85 дин. а отпада на једног задругара 560,26 дин. Из те суме издато је позај-

мица укупно 159.845.650,85 дин. а отпада на једног задругара 1.934,22 дин.

У предратној Босни и Херцеговини било је код кредитних задруга на штедњи крајем 1929 год. укупно 12,615.345,37 дин., а отпада на једног задругара 375,53 дин. Из те суме издато је позајмица задругарима укупно 34,251.278,19 дин., а отпада на једног задругара 1.019,60 дин.

У предратној Далмацији било је код кредитних задруга на штедњи крајем 1929 године укупно 96,783.092,41 дин. а отпада на једног задругара 2.618,59 дин. Из те суме издато је позајмица задругарима укупно 51,561.333,20 дин. а отпада на једног задругара 1.395,06 дин.

У предратној Хрватској, Славонији и Војводини било је код кредитних задруга на штедњи крајем 1929 год. укупно 294,204.902,82 дин., а отпада на једног задругара 2.895,95 дин. Из те суме издато је позајмица задругарима укупно 341,296.308,64 дин., а отпада на једног задругара 3.359,48 дин.

У Јужној Србији било је код Кредитне задруге на штедњи крајем 1929 год. укупно 587.663,65 дин. а отпада на једног задругара 31 дин. Из те суме издато је позајмица задругарима укупно 50,846.623,68 дин., а отпада на једног задругара 2.682,35 дин.

Као што се из овог прегледа види, код неких кредитних задруга расположива сретства од штедње, као што је то случај нарочито код словеначких кредитних задруга, претичу преко издатих позајмица тако, да се вишак (468 милиона динара) пласира у друге установе (банке, индустријска предузећа и т. д.) док код других кредитних задруга, као што је то случај у свима осталим покрајинама осим Далмације, расположива сретства од штедње кредитних задруга, нису довољна да покрију потребе у позајмицама за износ од 230 милиона дин.

Ако се узме у обзир да властита средства (удели и фондови) савеза и штедња код њих износе око 400 милиона динара, а властита сретства кредитних задруга око 2.286 милиона, онда укупна расположива сума савеза и кредитних задруга заједно са штедњом износи око 2.686 милиона дин.

Један од разлога велике заосталости и сувише спором прелазу из натуралне у новчану привреду наше пољске привреде, ваља тражити и у слабом искоришћавању и релативно незнатном служењу (на супрот трговини, индустрији и занатству) кредитом за развијање и побољшање пољопривредне производње. Међутим у вези са тим искоришћавањем нераздвојно је везано веће просвећивање и васпитање пољопривредника, како би кредит доиста и послужио развоју и напретку пољске привреде а не упропашћавању самих пољопривредника. — разуме се у нормалним економским приликама.

У данашње време пољопривредне кризе кредит подешен погодбама пољске привреде и пољопривредника, један је од најважнијих чинилаца за појевтињавање пољопривредне производње и за успешно конкурисање у продаји пољопривредних производа на страним тржиштима.

Највећу услугу у подели пољопривредног кредита чиниле су и чине земљорадничке задруге. (Пљескање); али сретства ових установа скупа узевши у обзир, да уједно нису довољна да одго-

воре потребама у пољопривредном кредиту, које се и данас истичу.

Створена је Привилегована Аграрна Банка, да послужи као финансијер задружним кредитним установама и тиме појача њихове изворе за поделу кредита поопривредницима. Она је знатно допринела појевтињавању пољопривредног кредита и корисно вршила и врши своју улогу од свог заснивања.

Међутим рентабилитет пољске привреде је услед пада цена толико опао, да камата по коју се даје пољопривредни кредит како из задружних установа, тако и из Привилеговане Аграрне банке не стоји више у сразмери са њиме, тако, да задужење пољопривредника бивају све већа.

Наши напори морају бити управљени на то, да се омогући и олакша најширим слојевима нашег сељачког народа служење пољопривредним кредитом, да тај кредит буде доиста и подешен погодбама пољске привреде (Пљескање) и пољопривредника и најзад, да се камата код тога кредита доведе у бољу хармонију са рентабилитетом пољске привреде. (Пљескање).

У данашње време пољопривредне кризе наши напори морају бити управљени на то, да од пољопривредника стварамо изграђену личност, човека од рада и иницијативе, који ће се знати, умети и хтети користити напретцима науке и технике и савременим и рационалним радом, па ће не само лакше изаћи из кризе, него ће користити и себи и друштву у коме живи.

Човек је тај који поправља земљу, да би она више дала, који управља и биљком и животињом, те да би извукао из њих и веће и боље и биљне и животињске производе; једном речи, човек је тај, који изводи и техничку експлоатацију и економску организацију свога имања. И да би он с успехом могао да испуни свој задатак, своју улогу у пољопривредној производњи са највећом користи и за себе и за друштво, он мора да је припремљен за свој посао, да му је дорастао.

Школа је та која на првом месту поправља човека, која га припрема за пољопривредно занимање, која од њега ствара јаку и просвећену јединку, квалификовану, способну и за већу и за бољу и за савршенију пољопривредну производњу. Потреба за читавим једним системом најразноврсније пољопривредне наставе и за мужеве и за жене и децу, једном речју за све продуктивне снаге на селу, никад се више није осећала него данас.

Број пољопривредника који излази из свих наших пољопривредних школа, износи тек неколико стотина младића, јер једна школа долази тек на око 500.000 становника.

Изградња већег броја пољопривредних школа разних облика и степена, њихова боља адаптација потребама сеоског живота и рада, и њихова ефикаснија служба пољској привреди и пољопривреднику, то морају бити будуће смернице наше политике пољопривредне наставе и пољопривредног васпитања. (Пљескање).

Данас у нашој држави има два пољопривредна факултета на којима се школује 392 ђака, 3 средње пољопривредне школе на којима се школује 331 ђак и 26 нижих пољопривредних школа разних облика, на којима се школује 1.195 ђака, не рачунајући ту разноврсне кратке течајеве, који

се било у разним пољопривредним заводима, било при расадницима или селима (као зимске пољопривредне школе) организују.

Колико смо у том погледу заостали, показаће најбоље упоређење са Чехословачком. Тако на пример Чехословачка има 3 пољопривредна факултета, 15 средњих, 208 нижих и 793 народних пољопривредних школа и четири средње и 7 нижих шумарских школа.

Господо, поставља се код нас једно питање, које је од пресудне важности, питање, којим ћемо путем да пођемо, хоћемо ли да водимо производачку или потрошачку политику. Ја то питање постављам нарочито због тога што сам запазио извесна мишљења, на која мислим да је потребно да се обазремо и да водимо рачуна о тим распожењима.

Господо, све земље воде политику производње, производачку политику. Била је тако рећи једна једина земља до недавно, која се руководила више интересима потрошача. Водила је политику појевтињавања цена или боље рећи искоришћивања јефтиних цена на основу свога трговинског система заснованог на слободној трговини. То је Енглеска, али је и она недавно напустила тај систем, да би заштитном царином обезбедила својему производачу бољу егзистенцију.

Господо, у вези с тиме ја ћу да тангирам једно питање, а то је питање цена пшенице, како су се оне развијале у прошлој години и сада.

Пред почетак нове кампање прошле године ми смо имали цену пшенице око 200 динара. Тада је паритет према светској цени код нас износио 95 динара. Рачунало се с тиме да ће те цене знатно пасти. И колико се сећате, а и у новинама је било забележено, да је на пр. Румунија извозила пшеницу уз цену од 50 динара. То су биле перспективе онда, кад се расправљало питање, какву политику у тој области привреде треба да ми водимо.

Господо, хоћу да укажем на ову чињеницу. У Аустрији, која није пољопривредна земља, пшеница квалитета Тиса кошта данас 280 динара. Аустријску пшеницу продаје пољопривредник за 264 динара. У Немачкој пољопривредник добива за квинтал пшенице 340 динара, у Италији добива пољопривредник за мет. цент пшенице 340 динара, у Мађарској пољопривредник добива за мет. цент пшенице 180—200 динара, у Француској добива пољопривредник за мет. цент пшенице 350 динара, у Чехословачкој добива пољопривредник за мет. цент пшенице 260 динара.

Видите господо, хоћу само то напоменути, да неоспорно увозничке земље за пшеницу воде политику рентабилитета за свога производача. Немачка са толико милиона незапослених радника, која увози 20,000,000 квинтала пшенице, води политику цене од 340 динара, да би производачима обезбедила егзистенцију.

Господо, то је сасвим оправдано. Ако узмемо у обзир како се развијала привредна криза, онда ћемо видети ово. Најпре су пале цене сировина. Услед тога производач сировина — а међу њима се рачуна и жито — је осиромашео, изгубио је куповну снагу и није преставао потрошача способног да може да купује индустријске произво-

де. Тада је, услед тога настала индустријска криза, јер, индустрија није имала коме да продаје своју робу. Услед тога у тим индустријским земљама дошло је до беспослице, а услед тога се конзум смањило и смањило се увоз из пољопривредних земаља. На крају, као круна свему, дошла је финансијска криза. И експерти међународни, а специјално у Енглеској, који су та питања студирали, дошли су до закључка и кажу, да је управо цела данашња привредна криза у томе, што су цене отишле испод предратног паритета. И проблем је сав у дизању цена како би се опет дигла потрошна моћ.

Ја ћу, господо, да укажем на те мисли и чињенице због тога што сматрам да ми у нашој земљи, која је еминентно пољопривредна, сељачка земља, морамо да водимо политику рентабилитета, политику развијања пољопривредне производње, политику која ће омогућити живот човека, земљорадника, сељака. (Аплаус). Ја не заборавам код тога на пасивне крајеве, али, господо, не могу да прихватим тезу да је наша цела држава постала на један пут пасивна. Стоји то да је политику потрошачку могла да води Енглеска дотле, док је имала свој капитал пласиран у целом свету, док је побирала ренту од рада по целом свету и на тај начин имао је Енглец рачуна да јефтиније живи у својој земљи. Ми, господо, морамо да водимо политику такву каквом ћемо омогућити егзистенцију нашег човека на основу његовог рада и на основу његове производње.

Изгледите за повећање извоза пољопривредних производа, који се оснивају на повећању броја становништва, данас су битно различити од оних у прошлим деценијама. Према процени немачког статистичког уреда од 1929 године становништво Немачке ће се повећавати врло успорено само до 1945 године, а онда ће наступити постепено смањивање броја становништва.

Ако се упоређује број живорођених на 1000 становника у појединим државама, излази да су прилике у свима земљама западне и средње Европе, дакле у најважнијим земљама увозницама сличне приликама у Немачкој. Број порођаја на 1000 становника расте овим редом: Од 16—20 порођаја Шведска, Енглеска, Швајцарска, Аустрија, Француска, Немачка, Норвешка, Белгија, Данска, Ирска; а од 20—25 Летонија, Финска, Чехословачка, Холандија, Мађарска, Италија; од 25—30 Грчка, Литва, Португалија, Шпанија; од 30—35 Пољска, Бугарска, Југославија (са 34) и Украјина; од 35—40 Румунија; од 40—45 Русија, заправо 44.

Како се поред тога властита производња поменутих земаља увозница стално повећава, изгледите за повећање извоза наших пољопривредних производа врло су незнатни. На другој страни становништво Југославије повећава се доста јаким прираштајем за последњих 10 година износи 16,24% од наше целокупне пољопривредне производње припадаће дакле све већи део на исхрану властитог становништва државе.

Ако расматрамо прираштај становништва према бановинама, видимо да се он креће овако: Дринска 25,09, Врбаска 21,68, Моравска 19,90, Вардарска 19,50, Зетска 16,67, Приморска 12,28, Савска 11,42, Дунавска 9,61, Дравска 7,97. Видимо да

су прираштаји највећи у бановинама које већ данас имају врло мале сувишке, или су већ данас пасивне, док су прираштаји најмањи у нашим жигородним крајевима, на пример у Дунавској бановини. За прираштај нашег становништва треба дакле створити могућност за рад изван пољопривреде.

Господо, један моменат од пресудне важности, који морамо да узмемо у обзир што се тиче наше опште ситуације, је запослењу нашег света. Наша политика од Уједињења на овамо била је та да тражимо веће могућности запослењу нашем свету на тај начин, да смо гледали да га снабдемо и наделимо земљом. Руковођени принципом социјалне потребе и збрињавања толиког нашег света, ми смо ишли за тим да му обезбедимо егзистенцију тиме, што ћемо од велепоседа извесне комплексе узети, експроприсати и дати нашим пољопривредницима.

То је један пут, а други је пут запослења народа и сувишка народне снаге у индустрији.

Господо, пре рата ми смо имали у свима крајевима који данас сачињавају Југославију, знатну емиграцију. Само прекоморска емиграција са територија данашње Југославије износила је 50.000 људи годишње, а било је још поврх тога 10.000 других, који су ишли на рад по европским земљама. То значи да морамо узети у рачун да 50.000—60.000 људи треба годишње упослити, т. ј. да сувишак наше радне снаге износи најмање 50.000 људи.

Наша емиграција није престала ни после уједињења. Емиграција наша после рата и после уједињења из Југославије била је максимално 23.000 људи у једној години. Ако узмемо у обзир да се од уједињења на овамо иселило из наше државе 170.000, а вратило у државу 50.000 људи, то значи чист губитак од 120.000, значи да је још увек наш сувишак радне снаге тражио запослења у другим крајевима, специјално прекоморским. Али и ту су тешкоће, јер нема могућности више за иселавање, него долази до враћања наших иселеника услед економских прилика тамо. Ипак о томе факту морамо да водимо рачуна.

С тим у вези долазимо до тога да поставимо питање: каква је расподела земљишног поседа у нашој држави? Имамо статистике предратне у појединим крајевима наше државе и по њима ми смо земља ситног, врло ситног, патуљастог земљишног поседа. Ми смо имали попис становништва недавно, али податци о томе још нису сређени. Имамо податке у погледу катастарских поседовних листова и катастарског чистог прихода и на основу тога не можемо да створимо коначан закључак, али извесне индикације можемо у томе да нађемо. Тако у нашој држави имамо број поседовних листова свега 4,327.258. Број поседовних листова без чистог катастарског прихода — то су неплодне земље, путеве и т.д. — износи 401.174, а број поседовних листова са чистим катастарским приходом до 1000 динара износи 2,981.986. Ако то збројимо, т. ј. број поседовних листова без чистог катастарског прихода, са бројем поседовних листова са чистим катастарским приходом до 1000 динара, онда добијемо једну цифру од 3,383.160 таквих поседовних листова од свеукупно 4,327.258.

Несумњиво је то, да 1000 динара чистог катастарског прихода претставља врло мали, патуљкасти посед, да не кажем пролетаризованој поседника; који за право има једну пролетерску егзистенцију.

Ми још морамо да чекамо за резултате статистике, која ће нам показати, како је раздељен земљишни посед у нашој држави, али према ономе што можемо одмах да просуђујемо на основу познавања прилика у нашој земљи, долазимо до закључка: да има много света који живи у нашој пољопривреди, али ипак од те пољопривреде не може да одржава своју егзистенцију и да живи животом културног човека. Наш проблем је према томе да нађемо начин да помогнемо земљораднику до боље егзистенције.

Господо, често пута се истиче пример Данске, као узор коме треба да тежимо, као узор пољопривредне земље, која је решила свој аграрни проблем на бази слободне трговине. Ситуација Данске стоји овако: Од пољопривреде живело је 1911 години 35,15% становништва, у 1921 години живело је 31,75%, а на старој предратној територији Данске 31,20%. Остало је живело не од пољопривреде него од индустрије. Како се данас прилике у томе погледу развијају, и до којих се резултата дошло, најбоље ће послужити ако овде споменем да је на последњој конференцији аграрних земаља у Софији, закључена и оваква једна резолуција:

„Услед неразумевања потребе индустријализација пољопривредних земаља, које се често појављује, Конференција утврђује, да могућност одржавања чисто пољопривредне структуре као и потреба индустријализације зависн у свакој пољопривредној земљи пре свега од густине њеног становништва.

Ако та густина прелази границе у којима пољопривредни радови могу гарантовати становништву пристојан доходак и запосленост политика постепене индустријализације постаје једна заповедничка потреба. Та се потреба појављује још сад у извесним пољопривредним земаљама на истоку Европе. Те се земље у осталом одликују врло знатним повећањем становништва и насељавање тог сувишка није могуће услед општих ограничења, која постоје у том погледу“.

Ја, господо, те ствари не износим с тога, да би могао да развијем пропаганду за развијање наше домаће индустрије, иако сам присташа стварања домаће индустрије, него стога што хоћу да укажем, како је потребно, да се дође до склада и хармоније, на основу правде и правичности између пољопривредних интереса и индустрије. Ми морамо у првом реду да развијамо у нашој држави пољопривредну индустрију. (Живо одобравање). Али тако исто несумњиво је и то, да морамо да водимо рачуна и о томе, да не буде злоупотребе од индустрије. То треба испитати и сваки случај добро оценити, да нађемо за све једну меру рентабилитета, и да нађемо складност између разних грана нашег привредног живота.

Аграрна реформа која је била последица поседовних односа затечених у данима уједињења и ослобођења, била је повређена од првог момента. На жалост, морам да кажем: да се сувише много радило на провођењу аграрне политике, али се она у ствари премало проводила.

Аграрна реформа провођена је од ослобођења овамо на принципу наглашеном у Престоној Беседи Његовог Величанства Краља, да је земља онога

ко је ради. На том принципу ликвидирани су кметски односи у Босни и Херцеговини Уредбом о финансијском ликвидацији аграрних односа у Босни и Херцеговини од 12 маја 1921 год., те су бивши кметови постали власници земље. За 113.103 бивше кметске породице откупљено је 775.233 хектара земље. Исто тако се у Босни и Херцеговини ликвидирају беглучки односи Законом о беглучким земаљама у Босни и Херцеговини од 3 децембра 1928 год. У свему је било предато 55.000 пријава, од којих је до сада решено и ликвидирано око 51.000, тако за коначну ликвидацију остаје још око 4.000 пријава. И ово се питање, дакле, може сматрати скоро решеним.

Беглучке земље било је око 400.000 хектара. За Далмацију донесен је Закон о ликвидацији аграрних односа на подручју раније покрајине Далмације од 19 октобра 1930 год., којим се по истом принципу разрешују кметски, колонатски и закушни односи. Надлежни судови су управо отпочели са спровођењем Закона.

Питање великих посела решено је Законом о ликвидацији аграрне реформе на великим поседима од 19 јуна 1931 год., којим је Законом у главном санкционирано стање створено провађањем ранијих привремених одредаба.

Од земље великих посела узето је у сврхе аграрне реформе око 649.000 јутара, од чега је подељено добровољцима око 158.000 јутара, а остало другим аграрним интересентима земљорадницима. Великих посела, које обухвата Закон о аграрној реформи, има 800; а аграрних субјеката (добровољаца, колониста, оптаната и местних аграрних интересената), у чију се корист врши експропријација, има 240.000.

Површина земље, која је предата у посед поменутих субјектима, тада ће се експроприсати и провести пренос власности у земљишним књигама у корист земљорадника.

По Закону о уређењу аграрних односа у ранијим покрајинама Јужне Србије и Црне Горе од 5 децембра 1931 год. који се има спровести, 20.000 породица чивчија и обрађивача постаће слободни власници држаног земљишта на површинама од 200.000 хектара, а 6.000 имаоца господарских права примиће по Закону накнаду. Насељавање раније покрајине Јужне Србије где су даном ослобођења и уједињења затечене веће површине пустог и необрађеног земљишта, вршило се по Закону о насељавању нових јужних крајева од 20 маја 1922 год. Овај је Закон замењен Законом од 11 јуна 1931 год., којим је обезбеђено, да се сва државна, утринска и пушта земљишта колонизирају, да сиромашни земљорадници, месни интересенти и насељеници из других крајева добију довољне површине земље, што ће им обезбедити економски опстанак, а брзим и потпуним насељавањем збринуће се земљом већи број сиромашних земљорадничких породица. Поменим Законом омогућено је свим насељеницима, који су до сада насељени и месним аграрним интересентима, као и осталом становништву, које полаже право својине на појединим земљиштима, да се што пре убаштине.

Господо, желио бих неколико речи да вам кажем и о самом буџету расхода Министарства пољопривреде. Он се дели на буџет администрације и буџет привредних установа.

Буџет администрације има само расходе, личне и материјалне, за редовне и ванредне потребе; а буџет привредних установа састављен је по својим расходима и приходима.

Буџет администрације према предлогу за годину 1932/33 износи: и то лични расходи: 29.997.273 динара напрема досадашњем буџету који је износио 33.961.045 дин. — Материјални расходи износе сада 14.751.884 дин. док су до сада износили 19.726.440 дин. — Ванредни расходи износе сада: 9.888.479, док су до сада износили: 41.276.359 дин. Према томе садашњи буџет расхода износи: 54.637.636 динара, док је буџет за годину 1931/32 износио свега 94.963.844 динара.

Према томе расход буџета администрације у предлогу по извршеној редуцији у Финансијском одбору и унетом амандману за Далматински аграр за 1932/33 годину мањи је од досадашњег буџета за динара: 40.326.208.

Лични расходи мањи су у предлогу за динара 3.963.772, материјални редовни расходи са 4.974.556 динара, ванредни расходи са 31.387.880 динара.

Лични расходи у предлогу буџета администрације за 1932/33 чине 54,90%, а материјални са ванредним 45,10%.

Буџет привредних установа са државном пољопривредном закладом износи у предлогу за 1932/33 динара 56.998.473, од тога 4.885.600 динара — лични; а у буџету за 1931/32 годину динара 84.081.243 У предлогу је данас мање за динара 27.082.770.

Предлог буџета Министарства за 1932/33 износи:

Буџет администрације са	динара	54.637.636
Буџет привредних установа са	динара	56.998.473
Лични код администрације	динара	29.997.273
код приватних установа	„	4.885.600
Лични свега	„	34.882.873

Лични расходи износе у целокупном предлогу буџета Министарства пољопривреде за 1932/33 годину само 31,25%.

Буџет Министарства за 1932/33 по предлогу износи свега —

	динара	111.636.109
Према буџету за 1931-32 са	динара	179.045.087
Мањи је предлог за	динара	67.408.978
то јест мањи је за		37,65%.

Господо, ја сам тај буџет затекао већ израђен кад сам дошао на овај положај, тако да нисам био у могућности да чиним веће измене. Али за објашњење морам да кажем ово: да ова редуција у првом реду резултира из тога што је државно свиларство изостало из овога буџета, а то је од прилике 35 милијона динара. Како вам је познато у Финансијски закон унета је одредба, по ранијем закључку Министарског савета, према којој би се имале државне фабрике свиле дати у закуп или продати, а дотле ће се одржати стање свиларства како се буде могло, разуме се с обзиром и на економске прилике. Даље, господо, изостављене су из буџета исплате за закупнину за велике поседе у суми од 11.258.000 динара, а то је у вези са новим законом о ликвидацији аграрне реформе, исто тако изостављено је 6.000.000 у име привремене ренте (хака) у вези са новим Законом о аграрним односима у јужним крајевима. Најбољнија је редуција у расходима предвиђена односно дотације пољопривредној заклади која има да служи сврхама унапређивања пољопривреде, а та дотација је била раније предвиђена са 14 милијона

динара. У име те дотације Министарство пољопривреде примило је међутим у овој буџетској години свега пола милијона динара. Ако то узмемо у обзир, онда ћете видети да су у буџету настала извесна мања померања, а несумњиво је да би данашње прилике изискивале већа сретства да би се постигли већи успеси у интересу наше пољопривреде. (Пљескање).

Што се тиче буџета желео бих да допуним слику овим: Вама је познато да су многи послови из ресора пољопривреде пренети на бановине, према томе је важно какви су буџети за пољопривреду по бановинама.

Према бановинским буџетима за 1932/33 годину у струци Министарства пољопривреде и по редуцираним предлозима бановина у Министарству финансија за све бановине, према подацима износе расходи:

Лични	динара	30.616.176.—
Материјални	„	74.469.842.—
Ванредни кредити	„	2.777.700.—
Свега динара		107.863.720.—

Лични расходи за бановинске чиновнике, средње пољопривредне референте и чиновнике пољопривредних бановинских установа, износе свега 28.385%.

Према бановинским буџетима за 1931/32 годину по струци Министарства пољопривреде, који су износили динара 133.986.013.— смањени су расходи у бановинским буџетима по струци Министарства пољопривреде за 1932/33 за 26.122.293.— или за 19,496%.

Према свему Министарство и Банске управе у буџетској 1932/33 години, располагаће за сврхе пољопривреде, свега са дин. 219.499.829.— од које суме отпада на личне расходе 65.499.049.— или 29%.

Као што сте видели ја се нисам упуштао у многа питања о којима би се дало на дуго и на широко говорити. Ја ћу бити слободан да вам дам детаљна обавештења по вашим тражењима. Ја знам са каквим интересом прати цела Народна скупштина рад у ресору Министарства пољопривреде. Господо, цела Народна скупштина и сви ми уопште морамо стајати на томе становишту, да је наш народ, народ сељака, да сељаштво није сталек, и да брига за њега треба да буде општа брига свих нас. Наше народно занимање, управо наше демократско занимање, то је пољопривреда. Пољопривреда то је занимање нашега човека и ми према томе морамо прву бригау да водимо о њој. Ја мислим, господо, да је потребно да се сконцентришу све снаге, управо да покажемо како наш уједињени народ хоће да брине бригу онога који је најмногобројнији, бригу најширих слојева, бригу сељачког народа и како тај народ у првом реду хоће да отклони од себе беду која му данас прети (Пљескање). Наш задатак је, господо, да поведемо борбу против беде која прети нашем сељаку. Наш сељак данас је у тешким приликама. Ми смо имали овде прилике да чујемо многе говоре у начелној дебати и много питања из пољопривреде покретана су већ до сада овде. На извесна питања већ је дат одговор: Ја не сумњам да ће се ова питања поново покретати и у дискусији код овога буџета а и треба да о тим питањима дискутујемо. Ја желим да у најинтимнијој сарадњи са свима стручњацима којима располажемо у нашој земљи радим на напретку по-

љопривреде. Али није доста само сарадња стручњака него мора бити и један покрет у целом народу, мора бити сарадња целокупне интелигенције и целокупног народа да би наш сељак могао напредовати. (Пљескање).

Ја вас молим, да примите предложени вам буџет Министарства пољопривреде.

Поштрејседник Др. Коста Поповић: Са вашим пристајком ја ћу ову данашњу седницу прекинути с тим да наставимо рад вечерас у 9 и по часова са наставком овога дневнога реда.

Прејседник Др. Коста Кумануди: Настављамо седницу. Реч има г. Милутин Пешић.

Милутин Пешић: Господо народни посланици, пред нама је буџет Министарства пољопривреде који сумарно износи 109,235.109 динара. Ја се нећу упунитати у цифарски преглед самога буџета по партијама и позицијама, јер морам искрено и поштено рећи да је буџет испод сваке критике у погледу величине издатака на унапређењу пољске привреде, да су позиције толико мале и незнатне, да о њима не треба ни говорити. Нама је, господо, врло добро познато, нарочито господи посланицима из предратне Србије, како смо ми у предратној Србији стајали у пољској привреди, управо врло добро, тако да је било свега и свачега као у кошници пуној меда. А зато се има да благодари једино тадашњим владама које су имале другачије погледе на унапређење пољске привреде, Оне су рачунале, да ако сељак као највећа класна маса буде помогнут, ако будемо помогли пољску привреду, онда су помогли и трговци, и занатлија, и индустријалац, и чиновник. А то значи помогли смо целу земљу тако да смо у томе погледу били сви у нашој заједничкој кући потпуно задовољни. Вама је господо, познато и то, да је за време рата наш сељак највише страдао на бојном пољу. Ако бисмо могли да наслажемо кости оних наших палих сељака, ми бисмо имали читаво брдо да наслажемо, имали бисмо читаво море проливене крви, које је дао наш сељак за ослобођење ове наше лепе и моћне Југославије. Вама је познато и то, да је наш сељак највише страдао у погледу имовине. Њему је упропаћена стока и све друго, и кад је овакво стање, онда је прва дужност била после рата свима владама и партијама да настоје свим силама да помогну највећу и најмногобројнију класу, да помогну нашег сељака и нашу привреду, који храни све од мрава до цара. Кажем, господо, нама је била дужност да по угледу на друге модерне и културне земље потпомогнемо пољопривредника, јер бисмо на тај начин потпомогли свакога, и било би добро свакоме, и на тај начин бисмо олакшали ову пољопривредну кризу. Ја сам и раније у Скупштини са својим друговима са села указивао претом на мале суме буџета Министарства пољопривреде, али нам је у оним пређашњим несретним Скупштинама одговорано: има сељак и добро му је. Требало је да дође дотле, да се послужим оним изразом г. Салиха Баљића, да је морао наш први домаћин Њ. В. Краљ да се дигне у одбрану сељака и села и да покаже прави пут како да се излечи ово несносно стање на селу.

Господо, од рата на овамо буџет Министарства пољопривреде био је тако мали да није никада прелазило 1% целокупног буџета, и данас господо, имамо исту такву слику али теши ме само то, што је Њ. В. Краљ у Престоној беседи и Скупштини у својој Адреси као и та околност што садашњи Министар

није био раније Министар, те верујем да би овај Министар нашој пољопривреди и нашем јадном сељаку указао много већу помоћ и о њему повео рачуна, како је то обећано и од Њ. В. Краља и од саме Скупштине. Садашњи буџет Министарства пољопривреде износи нешто мало мање од 1% целокупног државног буџета. Од те суме тако мале 65% пада на личне припадљности а једва 35% на суму која је намењена за унапређење пољопривреде. То значи 0.0035% од целокупног буџета. Мало час сам чуо од Г. Министра пољопривреде да треба да се бринемо о нашем сељаку и да гледамо да се унапреди наше село и наш сељак. Добро господо, треба да бринемо и да радимо и за унапређење села и сељака, али ја вас питам како ћемо да радимо кад нема новца. Празним се револвером не пуца, јер поред добре воље ми са сумом од 1% државног буџета не можемо ништа помоћи нашој пољопривреди и нашем сељаку.

Сем тога, господо, познато је и то, да су све друге пољопривредне земље, а лепо је и Г. Министар пољопривреде указао претом на нашу пријатељицу Чехословачку да она има преко 1000 пољопривредних школа, а ми место као пољопривредна земља да оснивамо оно жарниште школа за унапређење пољске привреде, ми за последњих 10 година нисмо основали ни једну пољопривредну школу. За пољопривреду одакле би лиферовали младе учитеље, за нашу пољопривреду, ми смо место тога потрчали сви у гимназије и трговачке школе и гледали смо да постанемо чиновници, и поштено и отворено да кажем то је чинено због тога пошто је сељачки посао и прљав и тежак, јер је много лакше радити са пером у руци него са будаком. Приликом начелне дебате о буџету пала је реч о томе, како наши економисти слабо и мало раде. Ви господо, међутим врло добро знате, у предратној Србији а и преко, да су економисти много учинили и много дали, зато што им је држава створила кредите јер у предратној Србији постојали су ерески и окружни расадници и ми смо у пољопривреди стајали ако не на првом месту, оно може се казати врло добро. Зато што им је држава ставила кредите на расположење. После рата пошло се сасвим погрешним путем. Камо ерефе, господо, да смо после рата основали већи број пољопривредних школа, па да смо место оних пет до шест хиљада зелених као гуштер финансијских контролора имали 5 до 6.000 путних наставника пољопривредне струке, те да обилазе наш народ и поучавају у подизању воћарства, виноградарства, сточарства итд., ми би много даље стигли него што смо учинили идући, као што рекох, тим погрешним путем. Јер у пољопривреди, као што сами знате, треба као и у свима другим струкама, знања, до кога народ не може без стручних наставника да дође. Тако на пример врло је важно да се зна, да свака врста биљке, свака врста пољских усева сиса из земље разне хемијске састојке, па због тога врло је важно да пољопривредник уме да према врсти земљишта изабере односну биљку, да се тога врло је важно да пољопривредник уме да према на то место метне. Затим да једне године посади једну врсту усева, која исисава из земље једну врсту хемијског састојка, друге године другу итд. до четворогодишњих плодореда, а најбоље ја кад успе са седмогодишњим плодоредима. Међутим код нас свега тога није било јер нисмо ни најмању пажњу све до сада обраћали пољској пољопривреди. Ни један економиста никада није дошао у село да обиђе и

поучи земљораднике, јер нема новаца, нема сретстава, нема где да руча, нема где да ирениши. Никога није било да покљони папџње том селу и сељаку, и зато смо тако страшно и заостали.

Међутим, господо, ми имамо у нашој земљи добре климатске услове и за воћарство, па се ипак на врло примитиван начин гаје воћке, а оно што се од воћарства добија, то је само онако како га је и колико га је сама природа дала, иначе никаква вештина, никакво знање се не примењује у нашем воћарству. Међутим као што знате, свака биљка и свака воћка, као и остали живи организам, треба да се храни, треба да се шиша, да се реже и да се умива и тек онда да се добију од ње добри плодови. Ми имамо разних сорти и јабука и трешања и вишања и осталог воћа, па ипак том воћарству не поклања се никаква папџња, док су предратне владе поклањале више папџње пољској привреди. Међутим кад би се и данас тој привреди поклањала довољна и потребна папџња, данашња криза не би била овако у великој мери као што је данас.

Господо, стање у нашим селима веома је тешко. Г. Министар је казао, можда то по дужности, можда је то тако требало, да није стање у селу најгоре и да је у другим земљама много горе. Ја бих рекао, да је стање у селима не може бити горе. Отворено и поштено кажем, од мога рођења до данас никад није било теже стање у селу. Ако се, господо, очекује, како нека господа, у интересу и ради одбране појединих чиновника, из бојазни да се не редуцирају, звецкају и кажу, да ти редуцирани чиновници могу бити опасна војска и пролетери, попут те војске пролетера, које нам они најављују, ја бих рекао, ако се очекује да се наша сељачка војска пролетера дигне, па да дође на Београд, то никад нећемо дочекати, зато што је наш србијански сељак као и словеначки и хрватски велики родољуб, воли ову земљу, оријентисан је југословенски, и он ће сав, као један, ако је у питању отаџбина, да се дигне листом, да брани своју груду земље, и пре ће цркнути од глади, него да се буну, диже и тражи насилним путем кору хлеба. Јест, господо, али се мора покљонити папџња нашем селу и сељаку. Морамо да тражимо и да — молимо Г. Министра, да једанпут донесе закон о пољопривредним школама, као што постоји и у другим земљама. Морамо умолити Краљевску владу, да, што више, смањи број гимназија, па да тај кредит у толиком износу употреби на подизању пољопривредних школа. Као што знате, господо, нама прети опасност од господског пролетаријата, јер, као што рекох мало час, сви су сељаци појурили у гимназију, и пошто нема места у државној служби, вратиће се у села и они ће бити опасни, као што кажу господа и биће опасне вође због незадовољства против овога данашњег односно будућег режима. Да тога не би било, правда захтева, да школујемо нашег сељака, у пољопривреди, да га угуђујемо, обавештавамо, да мора да се врати у село, да послужи као учитељ, да послужи као командант батаљона оној привредној војсци, као што смо ми послужили у ратовима за одбрану земље. (Пљесак.)

Господо, вама је познато, да су наши економи заједно са нашим вредним и живавим сељаком доскочили оној опасној болести винограда која се зове филоксера, подизањем винограда на калемљеној лози на америчкој подлози. Калемљена је наша домаћа лоза. Та америчка подлога такве је особине

да затвара оне рушнице, боре где филоксера прође и ништа јој не шкоди филоксера. Вама је познато, да смо код наших домаћих шљива, које претстављају силно злато и велику имовину од велике вредности благодарети нашим економима, доскочили штитастој ваши. Вама је исто тако познато да смо, благодарети нашим вредним економима, доскочили крвавој ваши на нашим јабукама. Ми смо се отресли тих природних болести, али каква нам је вајда, кад смо одавде, из Београда, добили једну опасну заједничку болест наших шљива и болест винограда, једну заједничку и опаснију, болест г. Др. Шврљуге, која се зове трошарина на вино и ракију! (Бурно одобравање.)

О тој несретној и злогласној трошарини, господо ја ћу задржати право да говорим при буџету Министарства финансија и кад буде дискусија о Закону о трошарини, али само констатујем то, господо, да је тим законом потпуно укочена трговина, да су сељаку везане и руке и ноге и да он код својих шљива односно код своје ракије и код свога вина трпи највећу беду и нема за што да купи ни соли ни гаса. (Одобравање.)

Господо, ја тврдим да у моме Срезу расињском 95% сељака немају нити сточне хране, нити људске хране. Влади је прва дужност да посвети прву бригу исхрани тамошњег становништва да не би поцркало од гладу; нарочито мора да посвети папџњу исхрани стоке. Влада би могла, господо, да помогне нашем сељаку давањем бесплатних вагона за превоз жита једним делом а другим делом да сиромашни сељаци који плаћају до 120 динара порезе добију бесплатно а други на отплату. Наш сељак пати много, господо, сада. Наш сељак, може се рећи, остављен је самом себи. Утолико пре што овај овако мали буџет не даје никакве наде да му се може помоћи. С једне стране притиснут неродицом услед несретне суше летошње, с друге стране притиснут дажбинама, државним порезима, бановињском трошарином, прирезима и разним бановињским таксама, општинским прирезима, за тим разним дуговима сељак апсолутно, господо, не може да издржи. Дванаести је час, господо, треба му помоћи. Брза помоћ двогуба је помоћ. Сељак је, господо, запао у дугове. Ја сам слушао многу господу која су говорила о раздужењу сељака и говорили: то морамо, то морамо. Господо, не треба да се заварамо, о раздужењу нема ни речи, јер да некога раздукимо треба да му дуг платимо. Запитајмо се ко ће да плати. Ако се то тражи од државе, држава апсолутно не може. Може бити речи само о растерећењу а не о раздужењу, да му се помогне само тако. Ради илустрације, господо, како наш сељак стоји у погледу економско-финансијском, нека ми буде допуштено да прочитам један планак „Гласа Ваљева“ од прошле недеље ове године и ја молим Г. Министра да чује ово, јер је врло важно. У чланку под насловом: „Нека цифре говоре“ каже се: „Узећу за пример само једну општину Среза ваљевског, на дан 1. јануара ове 1932 год. Та општина која има 4490 хектара земље и 3113 душа, дуговала је близу 7,000.000 динара.“

Дакле, господо, као што видите, далеко смо до-терали! Али ја морам да изјавим, да није крива ова Влада, него смо сви ми криви и за све владе од рата на овамо, што нисмо селу и сељаку поклањали већу папџњу и што нисмо више радили на земљорадничкој производњи.

Моје је мишљење, господо, о томе растерећењу сељака ма да оно не мора бити тачно и ја бих волео тога мудраца да нађем, ко ће најбоље помоћи у овој тешкој ситуацији, али ја мислим, да би могло бити одложено плаћање дугова за три-четири године, али ако би се одложило плаћање дугова, пошто изгледа да се враћамо нормалним предатним ценама, ако би се одложило плаћање, постојала би опасност, да би земља појефтинила, као што ће сигурно и бити и да онда после три године, ако би наравно одгодили плаћање, народ не би давао отплате и после три године морало би целокупно земљиште да оде за те дугове, и онда је неминовна пропаст.

По моме мишљењу лепше би било, да се законом регулише, да се од сада за десет година дају отплате са малим интересом, са каматом од 5-6%. Но о томе ћемо, господо, разговарати доцније, ваљда ће Влада у духу своје дате речи и обећања да то питање узме у претрес што скорије. Иначе нам је катастрофа неминовна.

Постоји још један узрок, зашто је пољопривредник овако занао, а то је тај, што наш пољопривредник одавде до Бевђелије нема пољопривредних справа модерних, већ још увек оре дрвеном ралицом, а земљиште не обради лепо, а кад га лепо не обради, онда и квалитативно и квантитативно добије рђав принос и тиме се повећава та оскудица, беда и немаштина.

Зашто, господо, да наш сељак нема справа? Нема справа и алата зато, што не знам, ко је донео, тај правилник, да су пре 2-3 године кад су цене пољопривредних производа биле по 4—6 веће него данас, плугови и пољопривредне справе биле су ослобођене од царине, а од две три године на овамо плаћале се страховито велике царине. Само на плугове и пољопривредне справе царина износи 230—300 динара. Кад се зна, да је данас наше домаће расе, говече 200 динара, онда треба цело говече дати држави за царину и још два говечета на да купи један плуг по садашњој вредности а то му је немогуће, јер нема.

Као што рекох, ми смо пољопривредна земља и наш сељак због тога што пад цена пољопривредних производа није повукао за собом и пад индустријских производа, нашао се на великој беди и муци. У том грму лежи зец и отуд ова криза удара у срце државе, у пољопривредника. Замислите господо, да се једна крава продаје за 200 динара, а за 20 кутија цигарета „Вардара“ стаје 200 динара. Па то је господо испод сваке критике.

Претседник Д.р Коста Кумануди: Господине посланиче, ваше је време истекло.

Милутин Пешњ: Господине претседниче, треба мало толеранције, пошто ми сељаци слабо излазимо на говорницу.

Претседник Д.р Коста Кумануди: Па ви већ имате ту толеранцију, кад још говорите, а време вам је истекло.

Милутин Пешњ: Пошто ме Г. претседник опомиње да завршим, ја ћу још да изнесем само неке напомене. Нека ми буде допуштено да одговорим Г. Министру на његову примедбу, да треба добро организовати продају пољопривредних производа на страни. Па Господине Министре, ви већ имате Привилеговано аграрно друштво за извоз, и оно је тако добро организовано, али су се на жалост у то друштво увукли неки банкротирани трговци... (Пљесак).

...и свакога члана тога организованог друштва треба да чува по један жандарм да не краде, и онда наравно нема потребе да се то друштво организује, јер је оно већ добро организовано. Ја имам података да смо ми имали за извоз 5 милиона метричких центи пшенице, и да је ово наше извозно друштво извезло 3 и по милиона, а данас има још 5 милиона метричких центи. Зли језици говоре да су они пронашли неки технички изум, па да су се шлепови са румуњским житом и пшеницом, кад је било још по 50 динара, сами откачили, и да су ти шлепови полако уз Дунав ишли сами и дошли код нас. Према томе о неком бољем организовању тога друштва не може бити ни говора, јер је оно, како видите, одлично организовано за упронашћење пољопривредника.

Даље каже Г. Министар да смо ми раније јечам извозили а данас га увозимо. Увозимо га само зато, што код нас постоје картели. Зато укините Г. Министре картеле, јер ми имамо одличног јечма потребног за пиварску индустрију, као што имамо и најфиније сорте свих пољопривредних производа за извоз, само да се показало мало добре воље. (Пљесак.)

Каже господин Министар да је у Чешкој просечна цена пшеници преко 300 динара, а код нас једва 160 динара. Међутим наш јадни сељак за продано жито уместо новаца добија неке купоне, па онда иде у варош, где мора да их прода за 80—100 динара, ако хоће да дође до пара. Ето како се ради на побољшању прилика нашег земљорадника.

Господин Министар каже да код нас има 50.000 људи, које треба упослити, а ја кажем да услед ове злогласне трошарине, услед овог житног закона и овог Привилегованог друштва за извоз свиња, цене су свему толико пале, да су тако рећи сви наши сељаци без посла, али је сељак национално свестан и трпи и чека, да га спасе Народна скупштина и Влада.

Морам да пређем крају. Лечење кризе мора да буде што брже. Зато ја молим Краљевску владу, да хитно из крајева где влада хиперпродукција, држава набави што више сточне и људске хране и да ту храну подели сељацима и то сиротињи бесплатно, а другима на отплату. Господо верујте, ово није никаква глума, ма да је ово била позоришна зграда, (Смех) али наш сељак не може даље.

Сем тога треба да се сељаку одложи до јесени наплата пореза и других даћа, а докле требало би донети закон о растерећењу сељака. Затим треба да се донесе закон о измени закона за Аграрну банку. Аграрна банка овакова какова јесте, не помаже сељака, него га само одмаже. Теже је код те банке добити зајам него од других обичних банака.

Помоћ сељаку може се и тако дати ако се донесе закон о пољопривредним коморама. Ја бих молио Господина Министра да нам каже да ли ће се тај закон донети и када ће то бити. Чуо сам, да се раније говорило, да је боље да сељак остане неорганизован, да је боље да сељак буде овакав какав је данас и ево дошли смо до ивице пропасти.

Мени је врло драго, што је Влада изјавила, да ће изградити оно што досадање владе нису учиниле а то је; да се помогне сељаку доношењем разних закона, да ће укинути житни закон, да ће укинути царине на пољске справе и алате и давати пољопривредне алате на отплате сељацима. Требало би забранити улаз свих пољопривредних продуката са стране а нарочито увоз уљаног семена. Ја не знам,

господо, зашто се скинула царина на увоз уљеног семена када ми имамо у нашој држави одличних услова за производ тога уљеног семена. Кад би се то уљано семе производило код нас. Ми увозимо са стране за преко сто милиона динара уљаног семена а кад би га у нашој земљи производили, тај би новац остао у земљи, па би се тиме и сељаку помогло.

Сем тога ми имамо у нашим среским расадницима и другим пољопривредним установама око осам стотина хиљада калемова воћних садница, крушака, јабука, трешања итд. Те се воћке не могу да продају зато, што наш сељак треба да плати веома скуп подвоз железницом до своје куће, треба да плати четири до пет пута више него што кошта вредност тих калемова. Ми смо пре рата имали закон о унапређивању воћарства, а тога данас нема. Незнам, зашто је то и докле ће то ићи.

Господо, ми имамо пољопривредне референте, који постоје при среским начелствима, где они врше дужности практиканта. Ти референти раде по канцеларијама, они су једноставни писари. Треба да се ти референти шаљу по селима, да на лицу места показују сељаку начин обрађивања земље, начине сађења воћа сваке врсте и свега осталог, али им зато треба ставити на расположење кредита.

Ради оплемењивања наше домаће стоке потребно би било да наша држава набави бар по два пара племените стоке и да пошаље у село ради оплемењавања наше домаће расе. Сем тога после рата изгледа као и код људи и код стоке долази врло често до заразних болести. За последњих пет до шест година угинуло је много стоке, а нарочито пропада живина. Има томе лека, али серуми за лечење тако су скупи, ја не знам да ли ветеринари наплаћују колико хоће, или су стварно серуми скупи, главно је да је то јако скупо. Пропадају нам силни милиони због тога што нема серума и нема ко да лечи. Нико неће да дође у каљаво село да види како сељак живи, а сад смо се сетили сви, само се бојим да није доцкан.

Сем тога, господо, веома тешко народ подноси бановинску трошарину и трошаринске таксе. Ја знам да општина од једног грла при издавању сточног пасоша наплаћује 0.20 динара, држава наплаћује такође 0.20, а бановина наплаћује 2 динара, а за крупнију стоку и по 5 динара. То веома тешко пада нашем сељаку.

Наше су сељанке заостале од сељанки из других земаља и ради тога би Г. Министар требао да настане да се образује што већи број домаћинских школа и да се наше сељанке поучавају о кувању и домаћинству. Ја сам имао прилике да видим домаћичке школе у верујте да су у њима заступљени сви послови и право је да и наше сељанке виде да имају заштите, да се неко и за њих стара.

Пошто смо ми воћарска земља, било би потребно да се код нас воће конзервира и ради тога требало би што пре радити на подизању фабрика за конзервирање воћа. Што се тиче гнојива, свако живо биће тражи храну и пошто немамо довољно природног треба подићи фабрике за израду вештачког ђубрета.

Затим имамо још једну несрећну таксу која много упропашћује финансијски нашег сељака а то је такса код нашег србијанског свештеника. (Аплауз.) По десет пута више пореза наш сељак плати у виду тих такса свештеницима за награду него што плати држави порез или прирез. Г. Милан Радоњић, свештеник, сетно се да нападне неког економа и

каже да они ништа не раде. Па не може да раде кад нема кредита, кад нема пара. Каже да су му однекле орахе неке вране, није се сетио да упути апел својим колегама свештеницима да се држе закона, да не убијају веру у народу јер је нас сачувала и потпомогла вера да створимо овако велику државу, моћну Југославију. Он рече да је неко упропастио државу што су пропали 300 килограма ораха а није се господин попа сетио да каже за ове утаје државних чиновника који дигну милионе и онда се каже да нема одакле да му се наплати и држави тај новац пропада а сети се да нападне како је неко пропустио да не пропадну ораси. Једини лек корупцији су вешала, и ја сам за то да се подигну на Теразијама вешала за те који краду. Морам да се осврнем на изјаву Г. Живановића који је прочитао од речи до речи свој говор, ма да се тиме гази пословник и напада савез земљорадника и тражи преглед ових књига, а не напада Привилеговано друштво, банку. А дужност му је била да тражи да се прегледају књиге и тога друштва привилегованог и ја верујем да би бар тројица требала да виси на Теразијама на вешалима. Ја са пуним поверењем у ову Владу, а не зато што се овде обично напада рад Владе и онда каже гласам за него зато, што су Њ. В. Краљ и Влада дали изјаву, и ја видим по делима и раду Владе за ово неколико дана да се води брига о сељаку, и што је наш господин Министар пољопривреде кога ја необично ценим, изјавио, да он није састављао онако мали буџет за унапређење пољопривреде, и ја верујем да ће идуће године бити већи, изјављујем да ћу гласати за овај буџет у појединостима. (Аплауз.)

Прејседник Др. Коста Кумануди: Има реч г. Радењко Сарачевић.

Радењко Сарачевић: Господо народни посланици, по моме мишљењу, Министарство пољопривреде треба одмах да дође по своме значају иза Министарства војног, или, упоредо с њиме и да својим радом подигне нашу пољопривреду на онај ниво на коме се налази пољопривреда западних европских земаља. Јер у нашој земљи живи и ради преко 10 милијона пољопривредника, дакле око 80% нашег живља, бави се пољопривредом. Од пољопривреде живи у главном и остали део нашег становништва нарочито трговци, занатлије и индустријалци. Најглавнији државни приходи долазе од земљорадника, а у нашој извозној трговини најважније место заузима пољопривреда, дакле уопште узев економска снага наше Отаџбине лежи у пољопривреди, јер сиромашење земљорадника, огромне већине њених пореских обавезника, повлачи за собом и сиромашење државе као природну последицу. Када је благостање у народу, које нашој земљи треба да дође из пољопривреде, осећа се благостање и у држави. Она се може тада развити у пуној мери на свима странама. Па и поред тога што нам пољопривреда претечања темељ на коме почивају све остале привредне гране, из које ове црпе животне сокове за своје развијање, пољопривреди се не поклања довољна пажња сразмерна оном делу са којим она учествује у материјалном и културном развићу наше отаџбине. Она је за многе Министре финансија долазила само толико у обзир, колико им је била потребна ради извлачења државних прихода, јер се сматра неисцрпним извором богатства, и пољопривреда је мирне душе давала ове приходе, надајући се, да ће јој се и држава кад затреба одужити.

Међутим године су од свршетка рата прелазиле једна са другом, а од стране позваних меродавних фактора није схваћен њен значај за нашу земљу, па не само што се њеном унапређењу није поклонило довољно пажње и материјалних жртава, већ је иста услед довољног непознавања ствари, или због извесних тренутних прихода чак и уназађивана; као на пример увођењем у живот Закона о трошарини на ракију и вино — уназађено је воћарство нарочито шљива, јер услед перентабилности гајења исте, масе пољопривредника не подижу нове шљиваре, а како шљива ранка, која служи само за производњу ракије, успева искључиво на слабом земљишту, које се ни за коју другу културу не може употребити, то велике површине земље, које су раније под воћњацима биле продуктивне, постају непродуктивне, и тако читави срезови постају пасивни крајеви. Услед тога трпе штету како произвођачи тако и држава. Исти је случај и са виноградима, те је у интересу, како државе тако и произвођача, да се трошарина са вина и ракије одмах укине, јер пољопривредник плаћа порез — земљарину на земљиште под воћњацима, која је пореза много већа него на друге културе, дакле он ову порезу плаћа сваке године без обзира на то, да ли му је воћњак родно или не. Па није право да му се наплаћује и овај други порез у облику трошарине на ракију — онда кад му воћњак роди; док су од пореза ослобођене за десет година оне газде, који у вароши подигну кућу по плану.

Неоспорно је, да је држави потребан новац за подмиривање њених расхода, али се при убирању тих прихода не сме ићи тако далеко, да се од сељака воћара, на један исти артикул наплаћују два пореза, док су поменуће газде, који су подигли у вароши планске куће, за 10 година ослобођени пореза, ма да они од истих имају сталне приходе.

Тако исто на одбрани воћарства, односно шљива, од њеног великог непријатеља, штитасте ваши, Министарство пољопривреде поклонило је врло малу пажњу, те тако од око 60.000.000 шљивових стабала, колико их је у земљи до појаве исте било, сумњам да је остало 30.000.000. Колики је ово губитак за нашу националну привреду, говоре нам следеће цифре: у години 1926 извезено је на страну, и то сирове шљиве 1250 вагона; суве шљиве 4720 вагона, пекмеца 310 вагона, укупно 6.280 вагона. За исте производе примљено је 267,190.000 динара. У години 1930 извезено је и то: сирове шљиве 3140 вагона, суве шљиве 760 вагона и пекмеца 210 вагона; укупно 4110 вагона. За исте производе примљено је 123.690.000 дин. Из изложеног се види, да је извоз сирових, сувих шљива и пекмеца у 1930 години мањи од извоза у 1926 години за 2170 вагона, а сума примљеног новца је мања за 143,500.000 динара, што је врло велики губитак за нашу националну привреду. Али сем овог тренутног губитка у поменутој години, наша привреда трпеће 10 година врло велике губитке из следећих разлога:

Пре појаве штитасте ваши т.ј. у 1926-имали смо око 60,000.000 шљивових стабала, а данас једва ако имамо око 37,000.000. Ако сваком шљивовом стаблу рачунамо један просечан минимум од 10 кгр. рода годишње, излази, да се са нестанком ових 30,000.000 шљивових стабала изгубило 300,000.000 кгр. сирове шљиве, коју, ако рачунамо по 1 динар, износи 300.000.000 само за једну годину губитка. А

како је шљивовом стаблу потребно 10 година да делимично дође до свога развоја, то је народна привреда изгубила око 3,000.000.000 динара само за ово време, од данас па за 10 година, док не стигну на род нових 30,000.000 стабала. Међутим, за одбрану изложеног броја шљивових стабала требало је утрошити за набавку срестава 90.000.000 динара и за прескалице око 20,000.000, док је Министарство пољопривреде, у колико је то мени познато, утрошило у 1928 години свега 1,000.000 динара.

Пропаст оволиког броја шљива ни у ком се случају није смела дозволити, већ је требало одмах пружити пуну помоћ у сретствима да пољопривредници спасу своје шљиваре, тим пре, што једино наша шљива на страним тржиштима нема и не може да има тако велику конкуренцију као остали наши производи, а држава би се за кратко време уложени новац у одбрани воћњака, вишеструко исплатно за транспорт, царину и друго.

Тако исто, у назађивању наше пољопривреде и пољопривредника од рата до данас, највише је допринео досадашњи начин кредитирања пољопривредника, јер је наш пољопривредник по повратку са бојнога поља или родства био принуђен, да би обновио своју ратом уништenu или уназађену економију, да позајмљује новац од макар кога било, плаћајући врло високе камате од 100%, те је тако упао у руке бездушних зеленаша и банака. Овај и оволики интерес нису у стању да поднесу ни земљорадници са напредном пољопривредом, а камо ли наш земљорадник са примитивном пољопривредом.

Па кад се пропустило, још 1919 и 1920 године, да се нашем пољопривреднику пружи јевтин кредит за обнову и на тај начин свесно или несвесно пружена могућност зеленашима да га до крајњих граница искористе и доведу у тешко стање, — дужност је данас у 12 часу извући тога земљорадника из зеленашких руку и на тај начин спасти пољопривреду од пропасти. Ово се може постићи тиме, ако се донесе што пре закон о раздужењу сељака, то јест ако се изврши отпис земљорадничких дугова у оној сразмери у којој су пале цене његовим производима; док би свако друго решење било неправично.

Примитивност наше пољопривреде, јасно је оличена у жетвеним приносима, који нам казују, да се наша пољопривреда налази на последњем месту међу европским државама. Код нас је од 1920 до 1926 године просечан жетвени принос био код гшенице са 1 хектар 8,75 м. ц., док у Данској 30 м. ц. у Холандији 27 м. ц., у Белгији 23 м. ц. у Шведској 20 м. ц. и у Бугарској 10 м. ц.

Посматрајући нашу пољопривреду долазимо до закључка да заосталост исте долази, на првом месту од нестручности наших пољопривредника, те стога, у раду, на њеном унапређењу, треба сву пажњу сконцентрисати стручном образовању земљорадника, јер исто онако, као што је потребно трговцу, занатлији и другим професијама, да прођу кроз школу, тако исто је она и пољопривреднику потребна, јер је и пољопривреда занат своје врсте, и много сложенији него ма који други, јер земљорадник има посла са живим материјалом. Док столар направи сто и он остане онакав каквог га је мајстор направио, пољопривредник пак кад посеје семе у земљу оно почиње да живи видним животом. Ако пољопривредник не уме, да припреми земљу и да разним мерама дејствује на његово развијање у извесном правцу он

не може очекивати добар принос. Па је према томе, први услов, за унапређење наше пољопривреде, стручно образовање свеколиког нашег пољопривредног подмлатка, без обзира на то, колико који земљинта држи т.ј. био он газда или спромах.

Очигледне примере о користима од ових школа пружају нам Данска, Швајцарска, Чехословачка и остале европске земље, са напредном пољопривредом и задругарством.

Међутим, разгледајући предлог буџета Министарства пољопривреде, нашао сам у њему, да наша аграрна земља има свега три пољопривредне средње школе, које за сада не служе за практично образовање наших пољопривредника, већ за подмирење потребе у пољопривредном чиновништву, а на издржавање истих предвиђена је сума од 2,815.993 динара, док ни једне није практичне пољопривредне школе на своме буџету нема.

У колико је мени познато, у нашој земљи у којој живи око 10 милијона земљорадничког света, има свега 26 нижих пољопривредних школа, које су не више од којих разлога, у 1928 години пребачене на терет ондашњих обласних самоуправа, и ликвидација би већине од истих била неминовна, да нису формиране бановине и исте пренете на њихово издржавање, дакле, и ово мало школа, које специјално служе за стручно образовање сељачког света, чији је рад по завршетку школе само од користи народу и држави, скинут је са државног буџета и пренет на милост и немилост обласних самоуправа.

Према овоме, господо, док наша аграрна земља има свега 26 пољопривредних школа, и док на једну школу долази 476.000 земљорадника оба пола, дотле Јапан на 1500 земљорадничког становништва има 1 школу, Канада на 1800, индустријска Белгија на 2500, Норвешка 6200, Уједињене Америчке државе на 18.000, Холандија на 18.000, Шведска на 25.000, Моравска на 25.000, Швајцарска на 27.000, Данска на 29.000, Шкотска на 53.000, Енглеска на 78.000 и суседна нам Бугарска, која је од нас мања и до свога ослобођења, доцније дошла, на 138.000 становника, док ми на 476.000 земљорадничких становника, свега имамо једну школу. Па није никакво чудо, господо, што наши производи на страним тржиштима не могу да издрже конкуренцију са производима напред изложених земаља.

Упоредо са школовањем мушког сеоског подмлатка код нас, неопходно је потребно, господо, да се и женски сеоски подмладак практично образује, који би као такав био одличан сарадник на унапређењу наше пољопривреде. Међутим, у предлогу буџета не види се да је за оснивање школа за сеоске домаћице унето и један динар. Напротив, док је овако стање ствари, у предлогу буџета Министарства пољопривреде, дотле је у предлогу буџета Министарства просвете предвиђено за 96 гимназија 101,545.998; на богословије 5,940.800 динара; на шеријатску гимназију и шеријатску судачку школу 1,773.614 динара; на велику медресу у Скопљу 1,777.758 дин. на име државне дотације позориштима у Београду, Загребу и Љубљани 16,105.881 динар, дакле мање је предвиђено у буџету Министарства пољопривреде на пољопривредне школе и школе за сеоске домаћице него у предлогу буџета Министарства просвете, на шеријатску гимназију и велику медресу.

Ја, господо народни посланици, мислим да је ово велика погрешка, која ће нам се у скорој будућности горко осветити, што смо ми запоставили наше пољопривредне школе, а тиме и нашу пољопривредну основицу нашег народног благостања, док на другој страни издржавамо оволики број гимназија и високих школа, које нам само лиферује чиновнике, а како ми нисмо колонијална сила нити имамо Индију као Велика Британија, да би их тамо могли запослити, то ћемо за кратко време имати велики број овог школованог пролетаријата, са којим ће држава муку мучити, док би од школованих пољопривредника и сеоских домаћица, имала само велике користи, јер не само да би ови млади школовани људи научили како треба обрађивати земљу, неговати стоку, подизати нове воћњаке и бранити их од болести и штеточина, него би се код њих развила и љубав према својој струци и послу, и на тај начин би се искоренио, у колико га још има код нашег народа, онај оријенталски јавашлук, који нам је од Турака остао.

Господо посланици, у сваком административном срезу држава плаћа поред среског начелника још по 3—4 полицијска писара, затим 3—4 финанси, по неколико званичника и служитеља, рачунајући да је ово особље корисно по државу, док је до 1928 године, у једном срезу имала само по једног среског економа, коме је била дужност да поред рада на унапређењу пољопривреде у народу, одгајује у расаднику саднице; лозе, воћа и друго, тога једног пољопривредног службеника држава је сматрала да не треба да задржи на своме буџету, већ га је пребацила на буџет Обласне самоуправе, одузевши му дотадање право државног чиновника. Међутим, ја мислим господо, да би требало да у једном срезу не буде само један, већ два до три пољопривредна чиновника, а најбоље би било кад би свака основна школа по једнога имала који би сеоску децу, по завршетку основне школе, још две године обучавао пољопривреди на школском имању, које би им ставила на расположење школска општина, — на коме би имању имали пчеларник, живинарник, затим, према приликама тога краја, лозни или воћни расадник, опитно поље, или томе слично. И тако би сеоска младеж била најлакше и најјефтиније стручно образована и државу би то њихово образовање најмање коштало. Поред тога, овим пољопривредним учитељима била би још и та дужност да и осталим пољопривредницима дају очигледна упуства, да оснивају и воде земљорадничке задруге, укратко речено, да буду пољопривредни регулатор дотичне општине. Исто тако врло рђаво стојимо и са ветеринарском службом у нашој земљи, чији се рад на спасавању стоке од разних заразних болести, бар у моме крају готово ни мало не осећа, — и ако негде ветеринар изађе, онда онога који га је звао, кошта љаво и по, те му се не исплати ни да га зове, и тако велики број стоке угине, те на тај начин народно благо пропада. Ја сам, господо, мишљења да би среским ветеринарима требало дати један стални месечни паушални додатак на путовања по срезовима, са обавезом да они сваког месеца по једанпут обиђу све сеоске општине у срезу, — и где буде требало да пружају помоћ, а не само да седе у среским местима, отправљају администрацију и чекају када ће доћи панађури, да би дошле и дневнице и колометража. У противном, требало би укинути, да их народ цабе

не плаћа. И ако је од свршетка рата па до данас прошло 13 година, није се стигло да се замени семе од житарица и других усева са белим и приноснијим семеном, подесним за дотичне крајеве и прилике, те се услед тога добија много мањи принос и не може да се из појединих крајева извози једнолична роба, већ се на светску пијаду шаље разио шаренило исте, што убија цену нашим производима.

Завршујући ово моје излагање не могу да пропустим а да о важности пољопривреде не наведем и мишљење г. Бруана кандидата за Претседника Сједињених Америчких земаља, изречено пре 30 година које гласи: Заналите ли фабрике и порушите ли вароши, а остану ли наше фарме, наше фабрике и вароши подићи ће се на рушевинама и згариштима, — али, уништите ли нашу земљорадњу нићиће коров тамо где су вароши биле.

У нади да ће Министарство пољопривреде повести живљу акцију за њено унапређење гласаћу за буџет овога Министарства.

Пошћрјеседник Др. Коста Поповић: Реч има г. др. Младен Лисавац.

Др. Младен Лисавац: Браћо и господо народни посланици, у старом Риму био је један говорник који је свакога дана свој говор завршавао речима: „Цетерум цензео, Картагинем есе делендам“. Ја ћу свој говор, међутим, почети са овим речима: пре свега држим да нашега сељака треба раздужити или, ако хоћете, растеретити, јер то је у ствари свеједно. (Одобравање). Без тога, господо посланици, немамо напретка. Ми можемо стално радити, можемо усавршавати нашу пољопривреду како год и колико год хоћемо, али, ако остане овакав терет, какав данас постоји на нашем сељаку, он није у стању да своју пољопривреду нимало развије, он ће остати и даље спутаи, неће бити слободан човек, он је роб. (Узвици: Тако јел!).

Господо посланици, ово задужење сељака дошло је врло брзо. После светскога рата, у почетку, није било сељачкога дуга, јер онај који је био пре рата дужан 1.000 динара, или, рецимо, сто хиљада круна, — да говоримо о крајевима преко Дрине и Дунава — тај је после рата био дужан само хиљаду круна, и то ради тога што је наша валута, услед инфлације, пала сто пута на ниже: оно што је коштало хиљаду круна, коштало је сада свега десет круна ит.д. или управо оно што је коштало десет круна, то није коштало ништа. С друге стране, и ако у Краљевини Србији нису цене повину толико јако пале, ипак су пале за 25%, но ипак је и при тој ситуацији сваки сељак могао свој дуг лепо да одужи. Од почетка 1919 године па до данас нема више од 13 год.; па ипак видимо да се наш сељак толико задужио, да морамо тражити начина да га раздужимо; односно да га растеретимо; морамо нешто у томе смислу предузимати не само ми, него и Бугарска и Румунија, тако да су све Балканске земље готово дошле у исти несрећни положај.

Како је до тога дошло? Ево, на овај начин. Онај који се задужио у времену када је инфлација највише цветала, када је сто динара вредело три швајцарска франка или четири цела и педесет стотих швајцарских франака, — када је динар стабилизован, он је постао два и три пута више дужан него пре тога. Он је добио двоструки дуг. После тога је дошло до тога, да сељак није могао ни камате да плати на своје дугове, јер би морао два пут толико земље

или хране да прода него раније, да би могао да плати само камату. Тако је он заостао у плаћању камата, и камате су се полако капиталисале, услед чега су његови повериоци, пошто је постао несигуран плаћад, почели да га уцењују и подижу каматну стопу од 10 на 12, 16, 18 и више процената. С друге стране, дошао је пад цена хране. Храна је пала може бити упола — па и више, то ћете ви боље знати, — а осем тога је и порез скочио на четвороструко, осмоструко и шеснаестоструко према ономе порезу који је био одмах после рата. Дакле, и дуг се удвостручио и интересна стопа се удвостручила, и цене производа су двоструко пале, а осем тога је дошао и повећани порез. Природно је што је, услед таквих прилика, првобитна камата скочила на шест пута више. Међутим, најважнији принцип у народној економији је тај: да каматна стопа на дугове од земљишта не може и не сме бити већа него рента, која се од земљишта добија, кад се одбију трошкови потребни за обраду земље.

То је сасвим природно, господо. Ако ви из једнога цела, где имате 100 динара, сваки дан у њега метнете по 8 динара, а вадите по 16, ви за неколико дана нећете имати ништа. Значи, да ћете увек бити у дефициту. (Глас: Како ћете да вадите више, кад немате толико). Он је већ имао у целу неку суму, али кад немате приход толики, а вадите два пута више него што имате прихода, онда то важи и за ово земљиште, ти ће нови издаци, на камате, да поједу земљу. То је онако исто, као што и рђа једе гвожђе, тако и овде камате поједу земљу.

Исто тако, господо, рђава је ствар, што је наш сељак већином те дугове узимао на менице. Он је морао за то да нађе и себи два жиранта. Њему је лако било да нађе жиранте на мале суме, јер му је те менице потписао или кум, пријатељ, или неки рођак, и тако је он повезао са својом меницом и друге људе, који у опште нису ни узajмили новац. Тако се господо, све заплело у село: и онај који је дигао новац, и онај који није дигао новац, већ му је је то потписао више из љубави и познанства. У томе јесте сва тежина овога питања, из свега тога створило се једно врло крушно и тешко питање, да се народу мора помоћи.

Сад, господо, ако се сетите онога принципа, да каматна стопа не сме да буде већа од чистог прихода, који земља може да да, онда и пореза не сме да буде ни у ком случају већа од чистог прихода, који је остао оном земљораднику по одбитку свих његових трошкова. Узмете ли те принципе, онда долази до тога, да се данас апсолутно мора томе свету помоћи. Данас је, господо, дошло згодно време да се сељаку помогне, јер и они који су дали новац томе сељаку, и ти су данас у једној врло великој неприлици, јер ни они из онога сељачког имања, не могу ништа више да наплате. Они, ако изнесу на продају то оптерећено имање, не могу никада да знају шта ће за то да добију, јер данас ништа није сигурно. Ја знам, да је код мене у Вршцу била расписана продаја за једну годину на преко две стотине непокретних имања, и то све егзекуцијом, али од свих тих имања 130 је остало непродато. Само је продато једна трећина. Ако дође до лицитације, и ако дође до продаје, шта бива? Ви од тог имања, ако куповна цена не залегне, не добијате ништа, и онда се и ваше потраживање брише.

Ja хоћу сад овде да говорим на који начин да се ова ствар санира. Ја држим да ће ово бити предмет једнога посебног закона, али бих ја молио Господина Министра, да он претходно, са нама у клубу тај закон свестрано расправи т.ј. да нађемо некакве принципе, да можемо тај закон лако да прихватимо, и да не буде оно, што је било у Румунији, где су дошли до тога да нису у опште знали како ту ствар да сврше.

Господо посланици, прелазећи сада на сам буџет, имам да кажем колико ценим школе и колико држим да се без школа, а нарочито и без пољопривредних школа не може ништа постићи, али морам рећи да има и други начин на који се може у пољопривреди нешто постићи, а то ћу овде једним zgodним примером да кажем. Пре 50 година од прилике, био је у Срему један снахилук од прилике 1.000 до 1.200 катастарских јутара. То земљиште је било напуштено и од Бога и од људи. Земљиште ово, снахија, — који је имао и другог земљишта, ваљда преко 10.000 јутара, — није сам обрађивао ради тога, што је оно давало врло слаб принос. Он га је давао другима буд-зашто под закуп, за 4 форинте по катастарном јутру и људи који су у Бачкој, недалеко од тога места, — свега на 20 километара, — полакомили су се на ово земљиште ради јефтине цене, мислећи да ће то земљиште обрађивати исто онако као своје земљиште у Бачкој, где се тада плаћала аренда и по 20 форинти. На шта је било? То земљиште је било тако рђаво, да они приносом од жита и од кукуруза нису могли ни ту малу, ниску аренду од 4 форинте да покрију. Народ је то земљиште звао „Гладнош“, а то значи да је оно такво и било, јер наш народ означава неко земљиште онако, како је оно у ствари.

Један човек који је казао: Ма да видим да сви бегају од тога земљишта, ја ћу га ипак примити, али тражим да га уземем на 30 година под аренду. Снахија је једва дочекао да му да то земљиште и знате ли шта је он радио? Тај човек је одмах видео да се томе земљишту врло лако може додати оно што му фали, то земљиште имало је мало више креча у себи, и он је рекао: на метнућу биљку која воли такву земљу и која може да напредује на таквом земљишту а уједно и да га поправи. Он је узео биљку „еспарвету“. После, кад се тај усев разорао, она је толико поправила оно земљиште да је било много боље него ма које, у коме није било креча. То земљиште које некада није могло дати ни оне 4 форинте аренде, доносило је касније огромну корист, јер сам се после онога уверио о томе, говорећи са управитељем тог снахилука. У једној сушној години питао сам га, на колико је добио те године кукуруза на тој земљи, а он ми је рекао 16 метерских центи, који су у оно доба коштали 80 форинти. Дакле, видите, то је човек који је умео да нађе неки други, zgodнији плодоред, — не трошећи на вештачко ђубре; само што је променуо културу. Плодоред је променио и створио од неплодног плодно земљиште. То сам споменуо ради тога, што таквих земљишта, ја држим, да има у нашој држави најмање 100.000 јутара и које се могу тако лаким прстим начином, изменом плодореда, да побољшају. Држим, да би се стотине милиона динара могло створити без икаквих инвестиција и ђубрива. Разуме се, да се не би смало радити са дрвеним плуговима, ради тога што знам у једном другом месту, да су људи, услед тога што

су обрађивали ралицом, продавали земљиште врло јефтино.

Господо посланици, један човек, мајстор, или трговац, купио је 46 фртаља те земље по 350 форината само ради тога што ратари нису хтели да промене плуг, да место ралице узму гвоздени плуг. Разуме се ралица плитко оре и мора се радити њоме, уместо једнога дана, по четири дана и њоме не можете орати, огртати, прашити ит.д. већ морате употребити ручни рад, тако да радови поједу управо све приходе. Дакле, господо, ја држим да има и таквих простих начина да може у нашој земљи принос годишњи повећати за неколико стотина милиона.

Још имам да кажем нешто у погледу виноградарства. Пре филокере виноградарство је било врло напредно у Срему. Било је вина која су се могла мерити са првим вишима у Европи. Може се рећи да су наши фрушкогорски манастири имали таква вина која су се точила на Олимпу на боговским гозбама, малвасија на пример, или тесчин. А знате шта је било кад је филокеса дошла? Ти исти људи који су имали најфиније и најбоље сорте вина, које би могли продавати по врло скупу цену, пади су у противност: на оних местима где је била малвасија они су калемили велику белину или мирковачу. А ко још не зна какве су то врсте грождја? Ја држим да мој друг Адамовић зна то врло добро; то је као кад би човек сранио човека са мајмуном. Разуме се таква вина нису могла наћи пијацу у иностранству и она нису могла наћи своју прођу, а и данас не могу наћи и ти људи пропадају. Али и томе се даде лако помоћи. Ти виноградни дају се лако прекалемити на тај начин да се чокот обнажи и доле ореже тако да остану само оне доње подножне жиле са малом бадрњицом од чокота. Лепораст и овога моћи ће се те године или до године калемити тако, да за три године имају се опет добри накалемљени виноградни са најплеменитијим врстама. Дакле, ја држим кад би се у томе правцу дало упута среским економима, да на тај начин подуче народ, и кад би се дали zgodни калемити могло би све на пример и извести са хибридикама, разуме се, на таквим положајима који су за те племените сорте. Могло би се дакле народу помоћи, има и ту начина. Али данас морамо узети у обзир да је виноградарство не само поспрунуло, него и да је скоро мртво и могло би узвикнути: Аве, Цезар, моритурити те салутант. Јер, кад Вршчани продају вино од 25 пара од литра, онда можете мислити да се не може платити ни рад а камо ли порез који на то земљиште отпада. Томе човеку мора се сада помоћи. То није само питање финансије, него уједно ту треба да се заузме и Министар пољопривреде и Министар за социјалну политику, јер овај човек би иначе пропао, нестало би га. Дакле требало би га упутити да дође на прави пут, или му треба дати две до три године времена, а уз то начина и пута да не пропадне. Јер њему иначе помоћи нема, ако се трошарина остави на оној висини. Трошарина се мора у целој држави, макар и привремено, укинути. Ја завршавам свој говор и најављујем да ћу гласати за буџет.

Поштрејседник Др. Коста Поповић: Реч има г. Симе Марјан.

Сиво Марјан: Господо посланици, ово место где се сада налазимо јесте место где сваки од нас сме, може па и мора слободно да каже оно што има и што

жели да каже. Овде су пале речи такве од појединаца, мало оштрије него што би требало, пале су критике такве које ја од своје стране не одобравам, а не одобравам зато јер ми нисмо дошли овамо да критикујемо већ смо дошли да радимо. Сви колико нас овде има, дужност нам је, да признамо да имамо пред собом прошлост једне Скупштине у којој се десет година само критиковало а ништа се радило није.

Сви ви колико вас овде има, дужност нам је да се из дубине душе захвалимо ономе који је пресекао онај нерад и који је створио ред у овој држави и поверење у ову државу. А та хвала упућена је Његовом Величанству Краљу Александру I и Његовим сарадницима. Данас, када је ипак ред у држави успостављен, указује се са много страна незадовољство. Ово незадовољство, а то врло добро и сви знамо, није створило Његово Величанство нити Његови сарадници већ ово незадовољство постоји на целој земаљској кугли. То се незадовољство зове криза. Она је својим канџама захватила свакога а по највише нас сељаке. Ја од своје стране као сељак држим да нећу згрешити ако упутим молбу на све вас: да оставите на страну све критике и да упрете очи у нас сељаке, нама да помогнете нама да олакшате и беду нам ублажите. Треба да помогнете ономе сељаку коме имате и ви да захвалите све оно што данас имате и што сте данас овде у овој Скупштини, јер су вас они послали у ову кућу. И наглашујем, помогните сељаку јер је он данас најбеднији на земаљској кугли, њему се треба помоћи, њему се мора помоћи још док му је за помоћи.

Господо посланици, сељак данас стоји го и бос гладан и жедан, без крува и рува, па ни онај који има десетину па и сто дулума земље. А зашто? Зато јер је по несрећи сваки без разлике у последњих десет година запао у новчане дугове, запао је у глиб — у блато из којег не може напоље. Господо посланици, ви можете мислити сваки својом главом, а ви и мислите свак својом главом, ви можете осудити ове моје речи али ја вам најозбиљније велим: ја сам човек сељак из срца сељаштва па ако ви томе народу убрзо али здраво брзо нећете наћи помоћи и лека онда знајте да ни сам стуб државе није сигуран. Нашем сељаку може помоћи једино то да се раздужи. Овде држава мора помоћи. Нађите помоћи и начина како год знате само да се сељаку што пре помогне. Знајте да се сваким даном продаје сељаку кућа, стока и земља у бесцење за дугове који су два три и четири пута већи од данашње вредности његовог иметка. А продавањем његовог иметка у бесцење он се решио и куће и земље и стоке и сад је тек остао дужан за цео свој век а држави је пао на терет.

Ја молим и предлажем да би славна Скупштина и Краљевска влада испослала један одбор и то одбор од људи који најбоље осећају сељачке потребе и који занета желе да му помогну. Не само да молим већ вас и у име целокупног нашег сељачког народа преклињем да тај одбор своје предлоге у року од осам дана поднесе Скупштини, јер брза помоћ двострука је помоћ. На крају изјављујем да ћу гласати за буџет.

Поштрејседник Д-р Коста Поповић: Реч има народни посланик г. Бранко Аврамовић.

Бранко Аврамовић: Господо, народни посланици, у почетку свога говора са радошћу могу да констатујем и подвучем речи ресорног Господина Министра пољопривреде. То су народ и сељак. Сељачки сталеж је најмногобројнији сталеж у нашој држави. И за то ја молим Господина Министра пољопривреде да у најкраћем року донесе, предложи Народној скупштини један законски предлог о установљењу Пољопривредних комора. (Одобравање). Кад сви сталежи, много малобројнији него што је сељачки сталеж, имају своје коморе, свакако је велика потреба, нарочито данас у нашој држави и то за то што је наша држава поглавито аграрна држава, треба тај велики, многобројни сталеж да има своју сталешку, пољопривредну комору.

Ми овде у Народној скупштини, нарочито у начелној дебати, многобројни посланици споменули су, и истицали као важну потребу доношење једног законског пројекта, односно закона о конверзији сељачких дугова. У Војводини, која је житница наше државе, и то у оној Војводини у коју сви крајеви наше државе, нарочито они крајеви, где се осећа несташница хране, гледају са зависношћу, данас је та Војводина у врло критичном и тешком положају због задужења сељака. У Војводини су постојале многе мале а и веће банке, нека ми опросте многа господа, која можда на ово питање другојачије гледају него ја, многи узроци овом задужењу нашег сељака у тим крајевима баш јесу те банке. Наш сељак у Војводини штеди на други начин него у Словенији и Француској где се чувају беле паре за црне дане. Наш сељак је штедео на тај начин, што је куповао и повећавао своје имање, за старост и свој подмладак куповао је земљу. И сва интелгенција у Војводини, и задруге, нашег сељака су стално упућивали и говорили: Србине — тако се онда говорило у Војводини — не испуштај земљу из шака; него је узимај и купуј. И пре рата наш национални живаљ у Војводини куповао је земљу, а нарочито после рата, када је дошло ослобођење, он је сматрао за своју нарочиту велику дужност, чак и националну дужност, осим своје привредне дужности, да купује земљу. И ту је настало његово главно задужење, због куповања земље. Ницале су и мале и велике банке. И баш за то што су се те мале банке, са малим капиталом, трудиле да повећају своје обрте да могу издржавати своје канцеларије, директоре, књиговође и особље, да набављају све што им је потребно, тиме су по словање преко својих моћи прошириле и ту се долазило до скуких камата. Тако је било случајева да су банке са капиталом од милион или два милиона динара имале обрт 10—15,000.000 динара, и то са туђим парама. Пара је узимана у реесконт или од Народне банке, или од других већих банака али разуме се плаћала се скупа камата на улоге, јер је била конкуренција других банака, и врбовали се улагачи и тако је пуњена пара нашем сељаку: Ево ти, купуј и унапређуј своје господарство, држи народе високо национални барјак, отимај земљу од ненационалних руку у Војводини. (Пљескање). И то су можда били добри савети; а и наш народ је спопала манија за куповањем и он је можда у много случајева пренаглио и куповао је оно што није чак било ни у његовој привредној моћи, па смо тако ми данас у једној тешкој ситуацији у Војводини, тако да ја морам, ако хоћу да будем искрен,

да са овога места констатујем, да је данас Војводина у незавидном положају; тако да данас један сељак са имањем од 10 катастралних јутара, ако га је купио пре пет до шест година, плаћао је онда по 20.000 динара једно катастрално јутро и ако је направио само дуг од 100.000 динара, а 100.000 динара имао готових, он данас има 100.000 дуга а тих 10 катастралних јутара вреди 40.000. То значи да је он са 60.000 динара insolventан, да није покривен. Ја верујем да сте ви у пасивним крајевима са још већим невољама. О томе сам се уверио у Босанској Крајини где сам недавно био, и где људи гладни иду околу као авети.

Данас је та Војводина у немогућности да плаћа и држави оно што треба да даде, а у немогућности је и да плати своје приватне дугове.

Ми који смо изабрани 8 новембра на југословенском идеолошком програму имамо још и ту историјску мисију, разуме се уз разумевање Кр. владе, а држим да ће га бити, а нарочито имамо поверења у Господина ресорног Министра, ми имамо ту историјску мисију да донесемо један ванредан закон као ванредну меру о раздужењу сељака. Нека се тај закон и не зове тако, јер многим то бode очи и пара уши, нека се зове конверзија, или растерећење или како хоћете, али је главно тај закон мора да се донесе. (Одобравање и плесак).

Ја сам имао прилике у близини мога изборног среза на једном задружном састанку да разговарам са људима и један од мојих пријатеља рекао ми је овако: Господине посланиче, умолите Народну скупштину — а свакако је важно све оно што тамо расправљате — да се донесе закон не за ублажење или неко олакшање, него једна радикална мера за раздужење сељака, како ми народски кажемо: да искочимо из ових чакшира и да улетимо у неке нове.

То је било сликовито речено, јер они сами т. ј. народ сматрају да половне мере неће донети успех који треба да се постигне у нашем народу. Наш народ очекује плодан рад ове Скупштине, а и ја са великим оптимизмом очекујем исто тако да ће ова Народна скупштина уз помоћ Краљевске владе и помоћ нашу донети овај закон што скорје, поготову кад имамо за Министра пољопривреде овако вредног човека, кога се то и највише тиче. Ја сам уверен из разговора с њиме, а и сви ви остали који сте имали прилике да са Г. Министром о томе разговарате уверили сте се да он има намеру да се што пре донесе такав један закон, за којим важи и ова Скупштина и наш сељачки народ.

Задатак је ово, господо и браћо: сви сељачки дугови имају да се продуже на 25 година са 6% анuitета, а ту мора да буде и камата и главница. То је задатак, а модификације нека нађе било Краљевска влада, било Народна скупштина, било одбори, било Привредно веће, како хоћете и на који начин, само што пре, да се тај задатак повољно реши.

Што се тиче буџета ресора Министарства пољопривреде који је на дневном реду, дозволићете да скренем пажњу Г. Министру пољопривреде на то да се ми надамо да ће нас Г. Министар у кратком времену обрадовати једним законом о унификацији задругарства. Тај закон о унификацији задругарства треба у главном да има ове мотиве: да се задругарство типизира на задругарство 1) кредитно-пољопривредно, 2) произвођачко-прерађивачко, 3)

потрошачко-набављачко. Ми имамо у нашој држави досада, хвала милом Богу, доста развијено задругарство разуме се, и оно је негде и покрајинско, и племенско, а негде и верско, и осећа се потреба да се задругарство у нашој држави изједначи. И једино што имамо у целој држави изједначено задругарство, то је задругарство створено по Закону о пољопривредном кредиту, донесено Законом од 1925 године. То је задругарство које је без племенског и верског и покрајинског обележја у целој држави, и оно је искључиво кредитно задругарство које је досада постигло врло велике успехе тако, да има 1402 задруге са 120 хиљада чланова, а око 360 хиљада душа здружених у то задругарство. 1929 године, морам подвући и захвалити Краљевској влади, донет је један закон, Закон о аграрној банци, и задругарство и пољопривредни кредит, а и друга задругарства, добили су једну финансијску установу чији је првобитни циљ а и намена била да буде задружна финансијска установа. Морам са овога места потпуно објективно да истакнем да је Аграрна банка много користила као аграрна банка, али није донела онакве резултате какве очекује задругарство од ње.

Ја молим Г. Министра пољопривреде да обрадује ову Народну скупштину, а нарочито целокупно задругарство које то захтева и молим Г. Министра пољопривреде, да узме у разматрање рад Аграрне банке и да што пре донесе одлуку за реорганизацију Закона о Аграрној банци. (Аплауз). Закон о аграрној банци донет је 1929 године, са једном лепом наменом и иницијативом самог Њ. В. Краља ради тога да помогне нашег сељака. Међутим, она није крива у свему што није могла да добро одговори својој сврси у потпуности. На име, седамсто милиона динара, колико је њен акцијски капитал, није довољна сума да може да врши свој благотворни задатак какав јој је и дат, а то је да врши кредитирање целокупног сељачког сталежа. Ја молим Г. Министра пољопривреде да у своме предлогу о закону о конверзији сељачких дугова некако доведе тај закон у везу са Аграрном банком и нађе начин да се та банка реорганизује тако да она постане и по својој структури и раду, и по финансијској моћи, права задружна сељачка финансијска врховна установа.

Ја знам господо и браћо народни посланици, да ће Г. Министар пољопривреде имати велике тешкоће, можда и у Влади, а имаће тешкоће и у јавности при доношењу ове ванредне законске мере о конверзији сељачких дугова, пошто се у овоме питању у главном сукобљавају интереси и појмови банкара и људи из народа. Међутим са овога места ја морам да констатујем то, да банкарни имају неоправдану бојазан од доношења тога закона, и чак тврдим свуда да би имали великога разлога да се радују да се донесе такав закон, јер и њихов капитал је у опасности као и улози код банака и акционарски капитал, јер ако се не донесе једна ванредна мера за раздужење сељака, сељак ће бити у потпуној немогућности да враћа своје дугове и плаћа камате и мислим да су данас баш у питању банкарски капитал и улози оних људи који су у банке унели своју готовину и своју штедњу. И ја молим Г. Министра пољопривреде да донесе бар једну законску припремну меру за доношење тога закона, која би била у томе да се обуставе продаје сељачких

имања и да се обустави нагомилана трошкова. (Буран аплауз), који се гомилају трошковима адвоката, док се без успеха извршују лиценцијације и оврхе. Нека се донесе тај закон и нека се зове како било, само да, а ја морам да назим да неупотребним речи које би страшно звучале за финансијске кругове, нека се само донесе макар и скривено одгајање тих продаја за 6 месеци, јер би се тада дала прилика и господи која мисле другојачије, а то су банкарни кад се обуставе те продаје сељачке онда ће и они доћи и казати како треба да се реше та потраживања њихова од сељака.

Што се тиче буџета Министарства пољопривреде, ја морам овде са жалашћу да констатујем факат да је буџет Министарства пољопривреде са 50% смањен од прошлогодишњег буџета, а свакако да је и Краљевску владу и претходника садашњег Министра пољопривреде руководила штедња да партије и позције у буџету преполови, али мислим да се могло и требало штедети на другим Министарствима, а да се на буџету Министарства пољопривреде није требало и није смело да штеди.

Нисам био на седници кад је Г. Министар давао свој експозе и не знам у колико је Г. Министар у своме говору говорио о аграрној реформи, али ја са овога места усуђујем се да га умолим да се што пре обави ликвидација аграрне реформе, и ако је донет тај закон, и да му ту скренем пажњу на извесне страшне ствари. Наши сељаци аграрци куповали су земљу по праву факултативног откупа и направили уговоре са појединим властелинствима за куповину земље од 4—5 000 дин. за земљу, а било је и много случајева где је била и већа погодба. А данас су ти аграрци у таквој ситуацији да не могу плаћати свој анuitет властелинствима и десило се то да су адвокати тих властелинстава утужили те аграрце и дошло је до тога да они аграрци, који су имали своју кућу и парче земље, па добио извесну јединицу надељене аграрне земље, сад не може да плаћа ни анuitет, и дошла је тужба адвоката после чега се дешава да му се продаје и његова кућа и његово парче земље, коју је до тада имао. Ја молим Г. Министра, — то је са законске стране потпуно исправно, али таква је ситуација да ми не можемо дозволити да аграрна реформа добије такво начелно, да се уместо помогне онај мали сељак, који је дотле био пролетер, сад сасвим упропасти и да му се прода оно што је дотле имао, док није био надодељен са земљом.

Исто тако сматрам, господо, да је законом предвиђена ова свота, која се множи 160 пута, мислим, катастарски чист принос, не знам тачно, али држим да ће Г. Министар признати да су велике своте предвиђене за наше аграрце да откупљују земљу, коју су добили као аграрни интересенти, тако да су те суме према данашњој цени биле такве да се уместо чине помоћи аграрцима, испало је да се помажу властелинства и велепоседници, који су некако одтерећени од те земље по скупе паре, које мали сељаци имају да плаћају а неће моћи да плате.

Још молим Г. Министра пољопривреде да се позабави извозом наше стоке, а нарочито извозом свиња. У Војводини по савету стручњака, по савету агронома, а и сва наша интелигенција пропагирала је да се у Војводини уведе боља раса свиња. Тако су у Војводини уведене и енглеска и Фајферова раса, нарочито Немачка оплемењена раса свиња.

И шта се сад дешава? И ако су ти примерци по скупе паре набављани, сад се дешава да смо ми у немогућности да извеземо те свиње, које су толико препоручиване у народу пошто је само могућност да се извозе „манголица“ и „сремница“. Ја молим Г. Министра, — он је додуше нов човек у томе Министарству, али у нашој држави многе ствари су се радиле без система тако, да смо се загрејавали за нешто и кроз пола године или годину дана лупимо главом о зид, видимо да то није ваљало и да се то не тражи у иностранству, него се тражи, оно што смо имали и што смо избочијали и отклонили.

Још молим Г. Министра пољопривреде, да се нарочито позабави питањем ветеринарске службе у нашој држави. Има таквих крајева у нашој држави, да је баз ефекта ветеринарство, односно стручно мишљење и стручни савети, као што је то Јужна Србија. Имао сам прилике да говорим с нашим задругарима да тамо не могу наши људи, наши сељаци да спасу своју стоку, дочим имамо и своје ветеринаре и по бановинама и по срезовима. Свакако нису ту криви можда ветеринари, вероватно да немају препарата и медикамената за лечење стоке, али молим Г. Министра пољопривреде нарочито, да се позабави тим питањем, да некако ветеринари постану ветеринари и да постану заиста лекари а не да буду обично канцеларијско особље. Свакако, ово питање пошло је добрим путем, и овде, са радошћу, могу да констатујем, да сам приметно, да је сам Г. Министар томе питању поклонио важност. Ја видим да је персоналне промене учинио у ветеринарском одељењу, што нам гарантује, да ће у томе питању кренути ствар на боље.

Господо, на крају свога говора изјављујем, да ћу гласати за буџет Министарства пољопривреде, а Г. Министра пољопривреде молим, да, што чешће, долази у контакт са Народном скупштином и то преко клуба, да многа тугаљива питања, што можда није згодно с овога места и са јавне говорнице да се говори и каже, претресе с нама у клубу и да се реше онако, како то народ очекује од ове Народне скупштине. (Пљескање).

Поштрејсдник Д-р Коста Поповић: Реч има народни посланик г. Виктор Погачник.

Виктор Погачник: Господо и браћо, допустите ми мени неколико речи да кажем у вези са оним, што су господа предговорници говорили, а то је о помагању нашег сељака у данашњој кризи. Неки су говорили о раздужењу, а неки о помагању и о снижењу порезе. То је питање веома важно. И наша Краљевска влада, водећи рачуна о добру народа, не сумњам ни часа, да ће учинити оно, што је најбоље, чувајући се од тога, да неби запада у погрешку, па да постигнемо оно што нећемо, т.ј. обарање кредита. Кад би се то догодило, то би била још већа несрећа него што је ова данашња.

Што се тиче, господо, инфлације, ја ћу одавде отворено да кажем, да сам ја највећи противник њен, поред тога што држим, да је данашња жалосна господарска ситуација последица прве наше инфлације, па кад би којом несрећом пошли старим путем, могло би нам се десити, да паднемо у још већу несрећу, из које не би тако лако изашли.

Пољопривреда наша, господо, бави се поглавито житарицама, сточарством и виноградарством. Будући да сам ја из краја, где је популација велика, где земља сама не би могла да храни пучаство своје,

дужност ми је, да упозорим на сточарство наше, које баш у овим крајевима које имам ја част овде заступати, јест веома напредно и може да служи као узор многим нашим крајевима, који и у том погледу нису новајлије. Али баш ти крајеви услед прошлогодишње суше нису у ономе стању, у којем су били назад 2—3 године, него су запали у беду немогући продати своје сточарске продукте и, што је још горе, немогући да исхране ту своју стоку.

Овде апелирам на нашег Г. Министра пољопривреде и уздам се, да ће он умети и моћи наћи пута, да се баш у ово време у ова два и по месеца, док нестигне нова сточна храна, нашим сточарима помогне. Ја држим, да би се могло то да учини тако; да се дају новчане помоћи из пољопривредног фонда сиромашним сточарима, да не морају у бесцење продати млада расплодна грла, јер ако наши сточари у било којем делу наше домовине буду на то присиљени, ми ћемо пасти уназад неколико година и биће тешке муке да се подигнемо на онај степен, на који смо били пре две године. Пуштајмо набавку расплодних грла, која би имала да се наруче из иностранства за такозвану обнову крви, а дотични новац нека се радије употреби за помоћ сточарима. Те помоћи требало би давати преко сточарских удруга, или, ако удруга нема, преко општинских одбора, који би најбоље знали, како и коме треба помоћи.

У крајњем случају треба да апелирамо на нашу војску, па у крајевима, где не би било друге помоћи, она да помогне из својих слагалишта, бар за ова два месеца, нашем земљораднику да прехрани оно од чега он живи и без чега не може да буде.

Потпуно се слажем са овим, што је мало пре мој господин предговорник изволео казати, да се особита пажња обраћа у будуће и нашим домаћим расама у сточарству. Немојмо ићи путем, који се показао као недовољан, јер и ми имамо врсте коња, који су веома подесни, на пр. посавски коњ, и зашто га замењивати другим нечим, кад он задовољава све потребе домаћег човека и кад је он подесан за извоз. Зашто у сточарство уводити нову врсту, кад ми имамо нашу славонску кокош, која потпуно може да конкурише другим кокошима обиљем пошења.

Оне су далеко скромније и аклиматизованије и у примитивним господарским приликама могу да задовоље наше потребе. Куповати и наручивати скупе егземпларе перади и за њих градити такорећи мале кокошњачке дворове, које траже велике паре, то није за нашег сељака. То може да учини један велики господар, а не сељак, који нема ни времена ни капитала за то, а осим тога, чему уништаваги ону нашу добру расу. Слично је и са свињама. Ту је поменута врста свиња монголица. Та врста свиња тражи се, а ја морам да поменем и другу врсту т.зв. багуше, који се траже на нашим вањским тржиштима, јер дају много масти. Та врста има то својство, да се у најкраће време исхрани и даје обилно масти. Ми треба да мешамо и једно и друго. Слично је и код нашег сточарства. Кад смо уводили племениту наменину сименталску у наше крајеве, онда смо имали тип тешких, тш меснагих, говеда, крава, а данас се ударило на други правац, ударило се само у музност т.ј. хоће да се храни она врста крава, која ће да даје обилно млека. Мађутим пустимо ми то сељаку, нека он реши, хоће ли краву млеку или краву за подвоз и месо. И ако се буде наша врховна пољо-

привредна управа држала те златне средине, сигурно неће погрешити и неће узимати одијум за незгодан усипјех. Нека се пусти слобода нашим малом господару да одлучује у својим потребама, а наша Влада ће умети његовим оправданим жељама да издаје у сусрет.

Господо, нема напредног сточарства ни коњарства без ливадарства. Нека ми буде допуштено да кажем о томе неколико речи. Нема томе ни три године од како су се почеле да оснивају нарочите ливадарске задруге у нашим сточарским крајевима. Тај посао био је у почетку веома мучан, јер народ није схватио праву задаћу ливада, њихову важност; нарочито у оним деловима, где има ливада премало. Ако се поправи квалитет тих ливада, јасно је, да ће се поправити и квалитет нашег сточарства и оно, што нам је фалило с обзиром на простор ливада, ми можемо да накнадимо квалитетом ливада; јер добар квалитет хране може да надомјести оно, што јој мањка у квалитету у лошим годинама. Наши стручњаци су видели унапред да само оснивањем ливадарских задруга неће бити успеха код нашег малог господара, код нашег сељака, па су пошли даље и почели препоручивати силосе и заводе за чишћење детелинског семенa.

То су два веома важна предузећа, јер, господо, моје је дубоко уверење, да наши сточарски крајеви, да није било силоса, да није било детелине, макар у мањој мери, већ до Божића наши људи морали би да продају своју стоку пошто по то. Али, нашао се човек, и ја мислим да је то паметан човек, који је у моме крају покренуо прву ливадарску задругу и први силос. Данас их има више и успех је немикован. Испрва је томе човеку посао био мучан, али данас га сви поштују. Дакле, задругарство безусловно и на томе пољу рада.

Господо, дужност ми је да проговорим неколико речи о хибридама. Наглашујем, да сам ја противник хибрида, као сваки човек, који жели добра својем народу. Али, Г. Министре, ја нисам противан хибридима из оних разлога, који се обично наводе, као да је вино од хибрида отров, као да је оно нездраво, јер то је једна неистина, која се труби по новинама. Но извесно је, да те хибриде треба побјати. Бивина Осјечка област ставила је себи у задатак, да побја хибриде, и дала је да се испита вино од тих хибрида, па није могла добити оне резултате, који су били потребни, да би се предузеле мере против хибрида. Касније ишло се и на друге научне заводе, па ни данас нема ни једног научног човека, који би могао то да потврди. То морамо рећи и нашем сељаку, јер је нашем сељаку потребно, да за време пролећних тешких радова купије чашу вина, али правога, доброга вина. Дакле, ако сељак ипак обрађује за себе хибриде, то неће штетити нашим винородним крајевима. Па кад је тако, ја мислим да је незгодно, да се наплаћује нарочити бановински порез на хибриде. Требало би из лозних расадника дати људима калеме, и ја сам уверен, да ћемо за три-четири године имати лепе успехе. Дакле, доле порез на хибриде, дијелимо расаднике, нека се помало замењује: сто калемних лоза и сто хибрида, јер ударати само порез, а не дати замену, то није добро.

Господо, и Војводину нашу притисла је криза, јер није могла и не може да извози своје обиље жита. Како је војводину с обзиром на жито, тако је

и наше вишорodne крајеве, нарочито у Словенији, Далмацији и Херцеговини притисла беда.

Господо, наш Г. Министар пољопривреде познаје изврсно прилике у нашој читавој домовини и он ће умети и ту наши средства, да бар покаже добру вољу и да учини, што засад може.

Овде је један од госпoде предговорника јуче, прекјуче, споменуо, како је плави камен скуп. Ја то понављам и апелирам на Г. Министра пољопривреде, да се збиља учини што се може у томе погледу да плави камен појефтини. Ми имамо домаћу фабрику „Зорку“ у Суботици, „Даницу“, у Копривници и не знам где још и ја не знам, има ли разлике од талијанског и аустријског плавог камена у цени од пола динара, а о квалитету нећу да говорим.

Господо моја, ту смо дошли на те несретне и одиовне картеле. Против њих треба устати и одмах ће многа зла отпасти. (Јадан глас: То је корупција, чим је картел.)

Господо, говорило се о такозваном узорном господарству. То је врло лепо смишљено. То би могло бити веома корисно за нашег малог господара. Али, господо, такозвана узорна господарства, државна или бановинска, западају веома много. Место тога, држим, да би било подесније да се оснују мала угледна господарства, не државна, не бановинска, него у селима код појединих сељака. Не, господо, код богатих сељака, који имају по 15, 20, 30 или 60 дунулума, како ви бројите овде. Лако је бити мудар и паметан на великом. Буди напредан господар на малој земљи, као што је на западним нашим странама, са пет, 6, до 7 јутара земље. Напредне честите сељаке треба омогућити, да се код њих оснивају такозвана мала узорна господарства уз неопходну помоћ. Моје је уверење, господо, да бисмо ми могли имати много угледних господарстава, а да не говорим, колико бисмо имали већих и бољих успеха.

С тим у вези споменућу и нижу пољопривредну школу, гимназију и средњу школу. Треба основати стручне школе и пољопривредне школе. Ми требамо и те школе. О томе нема сумње. Ми их требамо да буду посредници, преносачи научних резултата високих школа и примењивачи науке у пракси. Али поћи великим кораком у оснивању пољопривредних школа, држим, да не било добро. Треба мало причекати. А зашто? Зато, јер знам једну пољопривредну школу, која ужива веома леп глас, а кад сам ја у Осечкој области тражио, да се донесу статистички подаци о апсолвентима те школе, резултат је био поразан. Више од 80% свих апсолвентата, (а школа постоји ваљда више од 30 а можда и 40 година), посветили су се свачему пре него пољопривреди. То су и жандарми и писари и финанси само не пољопривредници.

Да би се могла већ сад у цеку руку олакшати криза у нашем селу, ја ћу у споразуму са једним нашим врло поштованим другом изнети један предлог. Ви знате, браћо и пријатељи, да поглавити они, који гоне стоку своју на вашире, како се више пута преваре. Један гони стоку на вашар даје цену, други неће да плати, те онај први тера стоку кући и после извесног времена мора стоку да прода много јефтиније него што му се први пут нудило.

А зашто? Наш сељак није на време обавештен о цени стоке, ни уопште о цени својих продуката.

Погледајте трговце од заната, који нису некакви лумени, да би могли овако просперирати; а наш разборити честити и вредни сељак не може да им конкурише, јер не стоји ни у каквој вези са нашим тржиштима, која експлоатишу наше продукте. Зато би предложио Г. Министру да се побрине, да у свим местима код поштанских и телеграфских уреда буду дневно на јавном месту изложене цене сељачких продуката, тако да сељак у свако време зна, какве су цене његовим продуктима. То не би коштало много, а сељак не би био изложен којекаквим настојањима и мешетара и прекупаца и не би био њихова жртва.

Господо, пала је реч и о уметним гнојевима. Погледајте наше новине. И у Београду и у Загребу, па и у покрајини, и видићете, како се голема реклама прави тим гнојевима. Онај мали господар, који је покушао да ради са њим, разочарао се, јер она гнојива, која су јефтина, не вреде много, а она која вреде, веома су скупа, тако да нису ни у каквом размеру, што се тиче последица и дуготрајности њихова деловања на пољу и ливаде, са вредности нашег стајног гнојива. Али, што је најгоре, ако човек употребљава умјетно гнојиво незнајући, које храниве чести недостају његовој земљи, од тога гнојива буде више штетеного користи. Ако сељак плати 340—360 динара за метрички цент каса, за ту сену може да добије 8—9 возова стајног гноја, који дјелује 3—4 пута боље. Осим тога умјетно гнојиво дјелује само за ону годину. Као што рекох са овом великом рекламом умјетног гнојива треба мало престати у сачувати нашег сељака од нових разочарања.

Господо, дужност ми је да кажем коју и о нашим економима и ветеринарима. Ми у оним странама, где живимо од сточарства, морамо захвалити нашим ветеринарима за оно, што имамо. Истина и ту је било погрешака, али ко не ради, не може ни да грешни. У првом реду треба констатовати, да у нашим странама, где је сељак напредан сточар, неспособан ветеринар не би могао ни да обстане, јер би га брзо најурили или би сам гледао да оде. Ми смо, хвала Богу, у том положају, да смо имали честите и вредне ветеринаре, којима наш народ много дугује и којима је и данас захваљан. У новије време добили су ветеринари конкуренте у економима, а не знам зашто. Та, друга је задаћа једних, а друга других. Треба само свакога ставити на његово право место, па ће бити слоге, успеха и задовољства код нашег сељачког народа.

Пала је реч и о домаћинским школама. Веома је згодно један од наших другова рекао, како би те школе требале да буду путујуће. Ја бих се с тим сложио, али ћу бити слободан да то мало употпуним. Ја сам велики противник домаћинских школа на једном месту, јер су то веома скупе школе, и ако успоредимо број апсолвентица са трошковима, ту сразмере нема. То је једно, а друго, те школе треба да служе женском подмлатку сељачком и грађанском. Онај, који мисли, да ће нане сељак слати у већем броју своју женску децу у град или у друго место, гдје је таква школа, тај се vara. У те школе сељак, по моме дубоком уверењу, неће слати децу јер губи тежака, а кад се таква девојка врати сматрају је фрајлом и наилази на потешкоће, којих иначе не би требало да буде. Ми треба да имамо домаћинске школе у свима већим местима, али не

као нарочите државне установе. У свима већим местима имамо лекаре, учитеље и грађанке, које се разумеју у кухање и у све, што је нашем сељачком домаћинству потребно. Такве школе треба овде оснивати. Ми можемо имати хиљаду таквих школа у једну зиму на територији наше Краљевине. Задаћа би била државе, да те школе помаже и надзире. Ученице би доносиле са собом материјал за храну, кухале га и саме јеле. Да видите после неколико дана какав би био интерес родитеља за те школе. Наша домаћица мора знати и нешто хигијене и то ће је научити лекар. Народни језик и историју народну научиће од учитеља. Хигијену мора домаћица да зна, а то знање добиће од лекара, науку о перадарству од живинара ит.д. То би било јевтиније и други успех би се видео после годину две,

и то велики успех. То је моје мишљење, јер то мишљење не базира на теорији него и на пракси.

Ми бисмо могли имати једну домаћинску школу, можда са посебним задатком; у њој би се могли спремати учитељи и учитељице који би путовали од места до места да мјесне домаћинске школе организују. Али, ми имамо у нашим местима људе, који би могли то да изведу. То сам сматрао за дужност да кажем; — и изјављујем, да ћу гласати за предлог буџета Министарства пољопривреде.

Поштрејседник Др. Коста Поповић: Господо народни посланици, по вашем пристању закључујем данашњу седницу, а наредну заказујем за сутра у 9 часова пре подне са дневним редом: Продужење дебате буџета Министарства пољопривреде. (Прима се)

Седница је закључена у 23 сата и 50 мин.

Секретаријат Скупштине СХ
Документација

