

СТЕНОГРАФСКЕ БЕЛЕШКЕ

# НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

## КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ГОДИНА 8

БЕОГРАД 1939 ГОДИНЕ

КЊИГА I

Х РЕДОВНИ САСТАНАК

## НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

### КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

ДРЖАН 8 МАРТА 1939 ГОДИНЕ У БЕОГРАДУ

ПРЕТСЕДАВАЛИ:

ПРЕТСЕДНИК

МИЛАН СИМОНОВИЋ

И

ПОТПРЕТСЕДНИЦИ:

АЛОЈЗИЈ МИХЕЛЧИЧ и НУРИЈА ПОЗДЕРАЦ

СЕКРЕТАР

СТОЈАДИН ДИМИТРИЈЕВИЋ

**Присутни г. г. Министри:** Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо, Министар без портфеља Војко П. Чвркић, Министар без портфеља др. Џафер Куленовић, Министар без портфеља Франц Сној, Министар трговине и индустрије Јеврем Томић, Министар пошта, телеграфа и телефона Јован Алтипармаковић, Министар без портфеља др. Бранко Миљуш.

ПОЧЕТАК У 9,30 ЧАСОВА

#### САДРЖАЈ:

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

2 — Саопштење телеграма Председника Народне скупштине упућеног потпредседнику владе Краљевине Румуније г. Арману Калинеску поводом смрти Њ. Св. Патријарха Мирона Кристеа, председника владе Краљевине Румуније.

**Говорници:** Председник Народне скупштине Милан Симоновић, секретар Стојадин Димитријевић.

**Дневни ред:** Наставак претреса у појединостама извештаја Финансиског одбора о предлогу буџета државних расхода и прихода са предлогом Финансиског закона за буџетску 1939/40 г., и то:

1 — Претрес и усвајање буџета расхода — XI раздео — Министарство саобраћаја.

**Говорници:** Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо (два пута), Бранко Аврамовић, Бура Драшковић, Павле Машич, Павле Јововић, Фрањо Жебот, Илија Михаиловић, Анђелко Михаиловић, Тришко Жугић, Драгутин Доманско, Душан Бујић, Велимир Веља Маринковић, Радомир Стојковић, Председник Народне скупштине Милан Симоновић (четири пута), Потпредседник Народне скупштине Алојзиј Михелчич (три пута), извештач Аћим Поповић.

2 — Претрес и усвајање буџета расхода — XII раздео — Министарство пошта, телеграфа и телефона.

**Говорници:** Министар пошта, телеграфа и телефона Јован Алтипармаковић, Урош Недељковић, Милош Старе, Павле Јововић, Тришко Жугић, Карло Гајшек, Василије Драгаш, Потпредседник Народне скупштине Нурија Поздерац, Потпредседник Народне скупштине Алојзиј Михелчич, Председник Народне скупштине Милан Симоновић (два пута), извештач Аћим Поповић.

**Председник Милан Симоновић:** Господо народни посланици, отварам X редовни састанак Народне скупштине. Изволите чути записник IX редовног састанка. Молим секретара г. Димитријевића, да изволи прочитати овај записник.

**Секретар Стојадин Димитријевић** чита записник IX редовног састанка Народне скупштине.

**Председник Милан Симоновић:** Има ли ко да учини какву примедбу на прочитани записник? (Нема). Примедаба нема, записник је примљен.

Изволите чути депешу коју сам упутио у име Народне скупштине г. Председнику Румунске Владе, поводом смрти Председника Владе, Његове Светости Патријарха Мирона Кристеа

**Секретар Стојадин Димитријевић (чита):**

„Његовој Екселенцији

Господину Арману Калинеску,

Потпретседнику Владе Краљевине Румуније —  
Букурешт

Екселенцијо,

Молим Вашу Екселенцију да изволи примити искрено и топло саучешће Народне скупштине и моје лично поводом великог губитка, који је задесио румунски народ смрћу Његове Светости Патријарха Мирона Кристеа, Претседника Владе Краљевине Румуније.

Претседник

Народне скупштине,

**Милан Симоновић, с. р.**”

**Претседник Милан Симоновић:** Господо народни посланици, прелазимо на дневни ред. На дневном је реду: Наставак претреса у појединостама извештаја Финансиског одбора о предлогу буџета државних расхода и прихода са предлогом Финансиског закона за буџетску 1939/40 годину, Као прва тачка на дневном је реду: Претрес буџета расхода — XI раздео — Министарство саобраћаја.

Има реч Министар саобраћаја г. др. Мехмед Спахо. (Бурно одобравање и плескање у центруму и на десници).

**Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо:** Господо народни посланици, ја сам вам преко г. Претседника Народне скупштине упутио експозе о предлогу буџета Министарства саобраћаја за будућу буџетску годину. У томе експозеу изнете су главне линије наше саобраћајне политике; приказан је рад Министарства саобраћаја у прошлој буџетској години, и речено је шта намеравам да радим у свом ресору у новој буџетској години. Исто су тако у овоме експозеу приказане врло детаљно и финансиске прилике Министарства саобраћаја и његових појединих грана: државних железница, нашег речног саобраћаја и нашег поморског саобраћаја. Господо народни посланици имали су прилике да се упознају и са нашом саобраћајном политиком и са приликама у нашем саобраћају, те мислим да није потребно да вас овде замарам понављајући оно што је у овоме експозеу, који вам је на време раздат, већ речено. Ја ћу пажљиво саслушати господу говорнике који су се јавили за реч у дебати о Министарству саобраћаја, па ћу бити слободан да се у завршној својој речи осврнем на питања која буду покренута у колико та питања нису већ приказана у самом експозеу.

Ја вас молим, да сада узмете у претрес предлог буџета Министарства саобраћаја и да га на крају примите. (Бурно одобравање и плескање).

**Претседник Милан Симоновић:** Има реч народни посланик г. Бранко Аврамовић.

**Бранко Аврамовић:** Господо народни посланици, пред нама је буџет Министарства саобраћаја који ресор води др. Спахо већ четири године, и како сам каже у своме експозеу, излазећи већ четврти пут пред Народну скупштину са буџетом овог министарства.

Буџет Министарства саобраћаја као привредног министарства по самоме свом обиму није ве-

лики и ја верујем да ће га Народна скупштина једногласно примити.

Молим г. Министра саобраћаја да железнице у Војводини које су старога датума некако модернизује да се на њима не путује скоро целу вечност. Нарочито овде долазе у обзир оне железнице локалног карактера које су грађене раније и чији су власници поједине општине, односно нека акционарска друштва а акције имају општине у рукама. Ја молим г. Министра саобраћаја да те железнице експроприше, да оне дефинитивно пређу у државне руке, и да те железнице модернизује и доведе у склад са савременим привредним и културним потребама тога краја тј. Дунавске бановине.

Исто тако молим г. Министра саобраћаја да уведе неке нове пруге које би имале привредни, туристички, трговачки и стратегиски значај. Нарочито би од важности била нова пруга која би спајала Бачку са Мачвом, пруга од Новог Сада према Шапцу, преко Фрушке Горе и Ирига, која би пруга имала велики туристички трговачки и привредни значај јер би спајала две велике покрајине, а имала би и стратегиски значај јер би у случају рата много користила нашој држави а у миру била од користи народној привреди.

Господо народни посланици, под г. Министром саобраћаја налази се и бродарство. Данас у овом модерном времену када се путује аеропланом и аутомобилима слабо ко путује нашим рекама-лађом, али ипак је потребно и молим г. Министра да се позабави усавршавањем ових бродова који путују дуж нашег Дунава, да се и они модернизују и да се путовање на њима убрза и доведе у склад са садашњошћу и савременошћу. Да не бих продужавао свој говор ја ћу у скором времену посетити г. Министра саобраћаја, и још неке ствари које ми је незгодно износити са ове говорнице, сугерирати г. Министру и верујем да ће их он прихватити и усвојити.

Пошто имам пуно поверење у г. Министра саобраћаја и Краљевску владу изјављујем да ћу гласати за буџет Министарства саобраћаја. (Одобравање и плескање на десници).

**Претседник Милан Симоновић:** Има реч народни посланик г. Ђуро Драшковић.

**Ђуро Драшковић:** Господо народни посланици, поводом предлога буџета Министарства саобраћаја ја ћу се осврнути на онај део који засеца у наше поморство и дотаћи ћу се и Јадранске пруге која је од Уједињења до данас постала некако провербијална. Морам одмах да истакнем у почетку, и да замолим г. Министра саобраћаја, да оно што будем овде изнео и констатовао схвати тако да та моја опажања вршим добронамерно, што се каже „сине ира ет студио”, у најбољој намери да се овим нашим невољама нађе лека и да се оне поправе у корист тих наших крајева, а нема сумње и у корист опште државних и народних ствари.

Пре него што пређем на ствар, господо, потребно је да дам један кратак историски преглед о важности Среза који заступам, Боке Которске, који је један привредни центар такозваног нашег Српског приморја. Чак од Фенићана, ако се вратимо за 3.000 година унатраг, па од Грка, старих Римљана, и венецијанског господства, сви су се ти

велики културни народи отимали о посед Боке Которске јер су у њој увиђали велику важност као једне тачке на врло згодном географском положају, која је од свих њих била признавана као кључ Јадрана на излазу у Средоземно море, то главно светско море око кога се крећу и пролазе сви културни народи овога света. Па чак и недавно аустријско господство увидело је било врло велику важност Боке Которске не само за трговину и поморство него и као стратегског положаја. Аустрија је ту изградила једну највећу поморску ратну тврђаву која је била од великог значаја. Па када је тако, господо, када су сви ти велики културни народи уочавали значај и важност Боке Которске, онда се морамо запитати: је ли право, је ли апсолутно потребно да и ми у нашој уједињеној народној држави уочимо важност тога нашег приморског краја?

Ја ћу да споменем овом пригодом ово. Погледајте историју свих народа који су оплакивали море: они су нашли своју моћ, своју снагу на мору. Море је услов њиховог живота, њихове моћи, јер то је тај велики међународни пут који поједине државе везује са целим белим светом.

А како се код нас поступа са овим крајевима од Уједињења до данас? Ја ћу да пређем на ствар и да дам маха истинским чињеницама да говоре, а ви, господо народни посланици, изволите поштено закључити из тих чињеница.

Да видимо како је са изградњом нашег пристаништа у Боки Которској. Ја ћу навести статистичке податке којима располажемо, и из којих се види колико је утрошено на наше пристаниште у Боки Которској, а шта је утрошено на друга пристаништа на Јадрану нашем. Од Уједињења до данас, господо, инвестирано је на тим пристаништима преко 55 милиона динара. Бока Которска од тога добила је нешто око 5 милиона динара. (Глас са деснице: Хоћете више!) Опростите господине, јер морам да вам кажем да не знате да је море слано. Али овој цифри треба да додате још 61 милион динара што је прошле године одобрено за луке Сушак, Шибеник, Сплит, Плоче и Дубровник, док за Боку Которску није дато ништа.

Господо, ја ћу да будем донекле објективан, обавештен сам да се студира, проучава питање да се Боки Которској одобри нешто испод 2 милиона динара. Ово се питање проучава, а ова господа на другој страни добијају грдне милионе за подизање и поправак својих лука. Ми можемо казати: *Roma deliberante Saguntum perit* — док су Римљани већали хоће ли помоћи Сагунту, Ханибал је ју је освојио. Тако је и са овим питањем. Кад год се ради о Боки Которској, увек се студира и проучава да ли ће јој се дати. Мени није жао што се другим крајевима даје, ја бих желео да им се и више да; ако има могућности, али по оној народној: нека Бог помогне свакога, а нас не заборави, Није право да се тако поступа са Боком Которском.

Ја ћу да узмем пример Дубровачке луке, Груж. Нипокаквим разлозима, ни природним ни географским ни трговачким, никада Груж као лука нема ни оних услова, ни оних предности, ни оних потреба као што их има на пример Зеленика, у коју се стичу задњи путеви за нашу луку. Тај Дубровник, који је туристички центар наше државе, и који би имао само томе да се посвети, чисто на

један уметни начин форсира изградњу једне огромне и велике обале на железничком пристаништу. Грушка лука је тако мала и стиснута да у њу не могу већи каргоботи да улазе ни излазе.

У луци Зеленики, која је пространа и која може примити много великих бродова и која је на неких 100 километара, пошто лежи јужно ближе излазу на Средоземно море, немамо подесне обале. А међутим овамо вам долази боксит, који се крца за Немачку. На хиљаде вагона се ту укрцавају и услед недостатка пристаништа, у коме не могу пристати каргоботи са већом тонажом и већим гажењем, морају се људи тамо служити понтонима, а то отежава саобраћај, а опасно је и за људе. У Зеленики се укрцава стока која долази из Црне Горе, за Грчку. Зато је то врло тешко и велика је потешкоћа што се на томе пристаништу ништа не ради да се учини подесним за поморски саобраћај. Ми имамо луку и пристаниште у Котору. На томе пристаништу, било морским путем било сувоземним путем, струји цео промет робом и путницима за Црну Гору. Обала которска је скоро порушена, а међутим цео промет ту пролази и та се обала може сасвим срушити тако, да можда неће бити могућности да се туда може пролазити. Ја вас онда питам, господо, ово. Недај Боже тешких времена, да настане потреба да се туда ваља велики материјал и људство, јер би читав промет земље застао, а у највећој мери би онда били угрожени државни и народни интереси. С друге стране, господо, од лучких тарифа које бродови плаћају при улазу у наше луке, вршећи трговачке операције, држава је од почетка Уједињења до данас примила око 100 милиона а није инвестирала ни 60 милиона за поправку и подизање наших лука. Као што сами видите, господо, ове луке дају приходе држави и од самих тих прихода могло би се много више инвестирати, но што то држава чини за развитак наших лука.

Даље, господо, хоћу да констатујем ову ствар. Ми смо недавно саградили железницу Билеће—Никшић. Нека их Бог помогне, и мени није ни мало жао што је то урађено, али ја хоћу да констатујем ово, да ће ова железница још више убити Боку Которску, јер онај промет који је силазио из залеђа Рисанског на Рисан прећи ће на Билеће и отићи у Грушку луку.

Осим тога трасирана је железница, мала железница, која не би коштала много, на Рисан, а и то је остало, господо, и о томе се више не говори, нити се на томе питању ради, да се оно реши.

Ја бих молио г. Министра саобраћаја да, када већ располаже са лучким фондом, који је изван овога буџета, да располаже с њим како је и предвиђено, за оне луке у које увире на мору железнички промет, а пошто је међу осталим лукама и пристаништима Зеленика последња железничка станица, молио бих да се из тога Фонда прискрби, да се та лука изгради и оспособи за један трговачки и поморски саобраћај.

Замолио бих такође г. Министра саобраћаја, да се из мале суме од 10 милиона динара, која је предвиђена у редовитом буџету, мало јаче помаже пристаниште Бока Которска, а да се не заборави ни пристаниште Будва. Будва, господо, нагло се подиже као једно еминентно туристичко место и по својој природној лепоти и плажи, и, ако би држава притекла у помоћ, несумњиво је да би Будва убрзо надмашила главни туристички центар

— Дубровник. Од тога би било велике привредне користи нашим крајевима.

А сада ћу вам, господо, напоменути које невоље у привредном погледу сви ови недостаци у саобраћају наносе нашим крајевима.

Долази се до једног апсурда, господо народни посланици, да крајеви који немају средстава да купе ону куру за прехрану, морају данас за килограм кукуруза у Боки Которској плаћати по 2 динара, док у богатим и житородним крајевима, који имају и средстава да га купе, као што су Банат и Бачка, кошта килограм кукуруза 80—90 пара на месту. Ако су овако слабе саобраћајне везе, промислите онда: колико ће онај несрећни сељак у Црној Гори платити тај кукуруз; док стигне до њега. (Опште одобравање и повици: Тако је!)

Ето, видите, господо, колико је потребно да се овим крајевима од стране г. Министра саобраћаја притекне у помоћ. Ја признајем да ови недостаци нису од сада, ови крупни недостаци догађали су се под ранијим режимима, када није био на челу тога Министарства данашњи г. Министар саобраћаја.

А, сада, да се осврнем на Јадранску пругу. Нама је та пруга зајемчена законом од 1922 год. За ту пругу био је склопљен и Блеров зајам, али су ранији режими, чисто на један незаконит начин, искористили тај зајам мимо сврхе за коју је био намењен. То нам се напросто отело.

Ја вас молим, господо, погледајте правац Јадранске пруге, погледајте огромно залеђе, у које би се сливао читав привредни живот, куда год би пролазила та пруга, па ћете лако уочити, да је та пруга не само од великог значаја за нашу државу, него да би та пруга, са излазом на Боку Которску, била од првокласног светског значаја.

Ми тражимо, господо, да се ова пруга већ једном почне изграђивати. Да се она изграђивала од 1922 године, када је Законом била озакоњена, па да се градила на мале рате, годишње, она би се већ за ових 17 година изградила. Ми имамо права, господо, на живот и опстанак. На овакав начин, господо, ако нам се све ово онемогућује ми изгледамо као један церниран крај, отсечен од свих делова наше уједињене отаџбине. Ми изгледамо као у једној бодљикавој жици затворени као неки губавци; којих се сваки боји да их дотакне. Ми, господо, умиремо. Ти наши крајеви изумиру. Ми на мору, на том јужном Српском приморју имамо права да тражимо од наше националне државе да нам да оно што је право по људским и Божјим законима. Ми смо, господо, баш тај крај, Бока Которска, ми смо не само у ослободилачком рату, не само у Балканском рату, него вековима давали националној ствари и у културном и у цивилизаторском погледу, па и у крвавом прегалаштву више него и један срез. (Одобравање). Ми смо увек са нашом браћом Црногорцима давали главе за националну ствар. Ми смо се са њима осећали као једна народна целина, као једна народна душа. Па, господо, ми смо као Приморци кроз векове носили часно наше име и углед. Наши поморци познати су по целом културном свету не само као најбољи поморци него као и најкултурнији поморци од свих народа у свету. Па је ли право, зар није грех, браћо, да се један такав елемент са тако лепим традицијама на мору потискује а са њим сасвим логично и природно и његово национално залеђе Црна Гора и цела Зетска бановина?

Господо, ја вам кажем: узмите географску карту, видите историју, погледајте унаоколо географски положај наш, па ћете одмах разумети, а и осетити, да је излажење у сусрет тим крајевима, стварање задовољства у тим крајевима, један државни императив и национални интерес. Ја опет понављам: погледајте наш географски положај и све што је унаоколо. Па то су, господо, капија, врата у срцу наше државе. Држимо чврсто ту капију, господо, немојмо је овако цернирати и отсецати од осталих наше државе крајева. То је крај који је много дао и српској и словенској браћи и који је у ову нашу народну заједницу у том погледу унео један велики капитал, који никакве милијарде не би могле платити. Немојмо, господо, то запуштати. Ако је тај крај са најлепшим ратним одликама српски, па ја ћу, господо, из ових грубих истинитих констатација да проговорим и политичким језиком. Ако је тај крај у оваквом стању као што јесте, а он је један еминентно српски крај, један еминентно национални крај, који је дао за народно ослобођење и уједињење кроз векове чудо жртава... (Пљескање)..., је ли право да се овако са њим поступа.

Господо, набацује се питање српске хегемоније у овој држави. Кад је овако у овом најдивнијем и најсрпскијем крају у држави, да је данас дошло до просе, да умиру у националној држави за коју су дали све; ја вас питам има ли српске хегемоније у овој држави? (Пљескање и повици: Тако је!) Господо, кад би те српске хегемоније било у овој држави ми би се морали да замислимо и запитамо: јесмо ли ми Срби у овим крајевима? Ви видите упоредо да се другим крајевима, господо, даје и боље и више него нама. И ни један крај, господо, не би имао више права, и по Божјим и по људским законима да крикне да се до неба чује, да му је потребна помоћ, него овај. Ми, господо, нисмо подвикнули, а имамо права да подвикнемо и да надвикнемо и Хрвате и Србе и Словенце у овој држави да нам се ове неправде исправе. Ми нисмо подвикнули; али ми не бежимо, ми не идемо у страну него одговарамо нашим националним дужностима. Стојима на стражи интереса државних и националних, иако смо голи, боси и гладни. (Пљескање). И зато, господо, кад се овако поступа, по овој народној „Трпи душу Бога ради“ ја тражим овде у Народној скупштини пред вама и целом земљом и искрена срца апелујем да помогнете и ове крајеве, тако вам Бог помогао. (Др. Бранко Чубриловић: Ја сам имао хлеба, а нисам имао националне слободе. Хрвати се не боре ради хлеба него ради слободе. Хрватски народ трпи неправду у овој земљи!) Ја ћу да вам објасним. (Др. Бранко Чубриловић: Да чујемо!)

Ви сте ме слабо разумели. Чујте ви, господо, из опозиције, ја имам да вам кажем ово. Ја нисам дете, мени је скоро 60 година. Од мога детињства па на овамо, ја сам увек братски према Хрватима поступао. Ја сам увек био задовољен југословенском идејом. Сви моји другови, а ви сигурно познајете мога друга Владу, добро ме познају. И ја, као и сви Срби у Боки Которској братски смо се односили према браћи Хрватима, и ја сам баш због тога био гоњен под разним манитим и шовинистичким режимима. Могу отворено рећи, без страха да ће ме ико дезавуисати, да можда нема Србина у Боки Которској према коме имају Хрвати такво пошто-

вање, као према мени. Ја сам ишао толико далеко, јер сам сматрао да је добро што је Мачек покрећуо активну политику за општу ствар, и ја сам 1935 године био у опозицији и гласао за Мачека. (Др. Бранко Чубриловић: Требао си и 1938 године!) Људи, са којима сам 1935 године био у опозицији, они су сада у техничкој сарадњи са вама. Ја сам, господине Чубриловићу, 1925 године, кад је био онај тешки П. П. режим, био у изборној коалицији са демократима и земљорадницима.

Господо, моје је интимно уверење и данас непоколебљиво, да ова комбинација Југословенске радикалне заједнице својим гледањем на наше унутрашње прилике и искреним настојањем да их среди, одговара моме политичком уверењу, да треба на један поштен и частан начин да ми дођемо до помирења са нашом браћом Хрватима. (Др. Бранко Чубриловић: Јевтић је признао Мачека, а Стојадиновић никад!).

Кад се задире у политичку страну, ја ћу вам рећи и ово, браћо и другови, из Југословенске радикалне заједнице и господо из опозиције.

Ове ране, које ми из Зетске бановине по људским и Божјим законима тражимо да се лече, нису само хрватско питање, него су питање Срба, Хрвата и Словенаца у овој држави. (Пљескање). Ја ћу ићи даље, па ћу казати: нека г. Мачек дође на разлог и једну умереност, и ми ћемо онда признати њему и браћи Хрватима да су били и да су сада остали часни барјактари правде и поштења, али нека скуче своје претераности, па ће бити ова држава јединствена национална држава и нико нама ништа неће моћи нахулити.

Ја ћу за још једну ствар замолити господина Министра саобраћаја. С обзиром на ове наше несрећне привредне прилике и овако слаба саобраћајна средства, ја бих га молио да нађе начина да за ове крајеве одобри оне такозване пасивне тарифе, да их скучи на најмању меру. Ја знам да ће ми господин Министар казати: ако се то одобри наћи ће начина трговци да то изиграју у трговачке сврхе. Признајем, то може бити, али треба на згодан начин организовати контролу и ако би то ишло кроз општину, срез или земљорадничке организације, могло би се избећи изигравање тих пасивних тарифа.

Још ћу нешто замолити г. Министра саобраћаја. Пред њим су возни редови који, мислим, нису још одобрени. У Боки Которској, у Котору, имамо предвиђене, ако сам тачно информисан, само две паробродарске линије по дану и две по ноћи. Оне по ноћи, г. Министре, за нас као и да нису а оне по дану дођу часом, убаце странаца као кофер до Цетиња и као кофер га враћају, а да те хиљаде странаца не потроше код нас ни чашу воде. Ја бих вас молио г. Министре и апелујем на вас као човека од срца и осећаја, а напокон и као човека коме можемо да кажемо да је донекле и наше горе лист и да имате разумевања, схватања и осећања за овај наш крај, да бисте око тих тарифа наметнули своју вољу да се овако не поступа са тим паробродарским линијама, нарочито од стране господо из Дубровачке и Јадранске пловидбе према нашем крају — Боки Которској. То је најлепши крај на свету. Ради тога краја хиљаде странаца долазе а господа у Дубровнику организују тако тај саобраћај да смо ми постало једно излетиште њихово а они црпе користи и вуку паре. Наш крај посещују хиљаде странаца

али смо ми и поред свега тога гладни и жедни г. Министре. Ја вас молим и апелујем на Вашу доброту да узмете ово к срцу, да ми не замерите што сам овако говорио као брат према брату, искрено и отворено, јер нема смисла да пред овим нашим питањима, ма колико она била тешка, као ној забатамо главу у песак и да се не види стање, јер тек онда када искрено и поштено, као што сам већ нагласио »sine ira et studio«, без икакве задње намере износимо један другоме наше невоље, једино тако можемо да их схватимо, да их правилно оценимо, па да се помогне јер по оној: »qui bene distingvit, bene docet«. Немојте, господо, да по оној нашој лепој историји, по нашим лепим традицијама и по својој слави једнога дана дођемо па да кажемо по оној из Одисијаде: „есетај хемар хопот ан ололе Илијос хире“, или да кажем с Енејом »fuit Ilios et magna gloria Troiano rum«.

Молим Вас г. Министре, да узмете ове моје наводе онако искрено као што их и ја износим. Ја опет наглашавам: ја знам да сте Ви човек срца, да волите наш народ и ја сам уверен да ћете му Ви и помоћи.

У овако непоколебљивом уверењу да ће збиља у нашим крајевима кренути на боље и да ће и ови наши крајевима осетити, после толико стотина година економске кризе, благодети нашег државног и народног уједињења, ја изјављујем да ћу гласати за овај буџет. (Бурно пљескање).

**Потпретседник Алојзиј Михелчич:** Има реч народни посланик господин Павле Масич.

**Pavle Masić:** Gospodo narodni poslanici, železnice su najveće privredno preduzeće u zemlji. Njihova socijalna i ekonomska važnost leži u tome što one pomažu privredni razvitak naroda a time u velikoj meri doprinose poboljšanju socijalnih i kulturnih prilika u zemlji.

Letimični pregled istorije naših železnica i njihovih uspeha pruža nam vrlo interesantnu sliku koja zaslužuje da bude predmet intenzivnijih studija nacionalnih ekonomista i ostalih naučnika koji se bave pitanjima socijalno-ekonomske prirode.

Železnice su vrlo osetljiv barometar, koji pokazuje, s obzirom na njihovu najtešnju vezu sa privredom, donekle i stanje naše privrede, a po tome mogu služiti kao instrumenat kontrolisanja rezultata, proučavanja nacionalne privrede na ostalim privrednim područjima.

Naše železnice u poslednjih 20 godina mogu da dokažu da su doprinele svoj deo privrednom poboljšanju i socijalnom i kulturnom podizanju našega naroda. Zato, gospodo narodni poslanici, dvadesetogodišnjica naših železnica, koja je prošla, mogao bih reći, skoro nezapaženo mimo naše javnosti, treba da potseti sve naše odgovorne i merodavne činitelje, da su železničari, koji su 20 godina požrtvovano, predano i verno služili našoj državi i narodu, jedan važan, državotvoran, zaslužan i kulturni faktor naše zemlje i naroda i da kao takvi u potpunoj meri zaslužuju to priznanje.

Kad čitamo statistiku naših železnica za prvih 20 godina, onda vidimo, da su naše železnice u tom vremenu revezle preko 360 miliona tona robe i više od 800 miliona putnika. Kakve su to cifre, gospodo narodni poslanici, možete videti po tome, što bi postavljena kola prevezene robe, kad bi ta kola stala jedna pored drugih, obuhvatila zemlju na ekvatoru.

Isti krug bi činila i putnička kola postavljena jedna pored drugih oko zemlje na ekvatoru.

Gospodo narodni poslanici, kao stari železničar mogu iskreno da vam kažem, da su u vezi sa uspesima naših železnica uvek i uspesi naših železničara. Naši železničari koji su po neki put predmet platonskog priznanja žrtava za dobro naše Otadžbine, predstavljaju jedan stalež, rekao bih, jednu veliku porodicu u državi koja zajedno sa porodičnim članovima broji preko 300.000 duša, i zaslužuju po svom naporom i izuzetno teškom i odgovornom radu da im se daje barem toliko, da mogu da vrše svoju službu tako kako je to u interesu nacionalne privrede i nacionalne odbrane. Međutim, posmatrajući sliku zdravstvenog stanja naših železničara, a na osnovu zaključaka lekara, koji se bave lečenjem naših železničara, možemo utvrditi žalosnu činjenicu: da je svaki 4 železničar u gradovima, a u provinciji svaki 10 železničar, tuberkulozan.

Rekao sam vam, gospodo narodni poslanici, da sam i sâm železničar i to već 26 godina. To zači da sam imao dovoljno prilike da se i sam upoznam sa zdravstvenim stanjem mojih drugova i mogu da kažem da treba da se sa železničarima postupa bar onako, kako se postupa sa mašinama, tj. da se ih sačuva i održava dok su zdravi, da im se daje bar toliko da ne gladuju. Kakav je danas hleb naših železničara vidimo po tome, što u železničkoj službi, naročito kod radnika, a kod činovnika ovo nije mnogo bolje, postoji očajno stanje, stanje koje liči na jednu bolnicu fizički i psihički bolesnih ljudi.

Radnik koji zaraduje osam, sedam ili šest stotina dinara i manje mesečno, ne može da hrani sebe i svoju porodicu. On može od toga jedva da plati stan, a ono što mu posle toga ostane, jedva je dovoljno da hrani sebe i porodicu za nekoliko dana posle primanja plate. Posle toga on gladuje. Kakav je položaj činovnika? Naša javnost, čini mi se, ne vidi železničara - činovnika, železničara - prometnika, železničara - mašinovodu, železničara - konduktera, železničara - kočničara i bezbroj drugih koji vrše svoju službu neprekidno, njih ogroman broj, po 10, 12, 16 i čak 24 časova, a posle toga radi pomanjkanja osoblja ne uživaju svoj zakoniti odmor, nego moraju mnogi, vrlo mnogi, pre nego što isteče njihov zakoniti odmor, da nastupe na svoju službu, jer nema dovoljno egzekutivnog osoblja. I sada da se pitamo: šta će biti kada se istroši ova snaga naših železničara, kada se već toliko vodi računa o izdržljivosti naših mašina? Na ovo pitanje odgovaraju nam naše zdravstvene ustanove: bolnice, klinike i sanatorijumi. Na ovo pitanje nam odgovaraju podatci Bolesničkog fonda za državno saobraćajno osoblje, koji kažu, da treba nešto učiniti za zdravlje naših železničara, i sa druge strane, ne samo od strane Bolesničkog fonda, koji plaća već sada preko 50 miliona dinara godišnje za lečenje železničara, mada ti izdatci ne mogu da spreče katastrofu koja preti našim železničarima u zdravstvenom pogledu. U toj vezi, dozvolite mi da podvučem još jednu važnu stvar.

Po Uredbi o osiguranju državnog saobraćajnog osoblja Kraljevine Jugoslavije, ima državna saobraćajna ustanova da plati u taj fond, kao poslodavac, barem toliki deo koliko su platili sami železničari. No, međutim, državna saobraćajna ustanova duguje

još iz prošlih godina u taj fond jednu sumu od 43 miliona dinara (Ministar saobraćaja, dr. Mehmed Spaho: A recite koliko je taj dug iznosio 1935 godine?) Mislim da je iznosio oko 23 miliona. (Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho: Ja mislim mnogo više!) Usled takvog stanja stvari, ne može se računati da će se zdravstveno stanje železničara ikada popraviti, ako čak državna ustanova, koja bi trebala u prvom redu da poštuje zakone, zakonite obaveze ne vrši. Molim gospodina ministra saobraćaja i celokupnu Kraljevsku vladu da se taj dug u celosti unese u ovogodišnji budžet i time dade satisfakcija zakonu, koji već nekoliko godina trpi silu.

Pošto sam već spomenuo Bolesnički fond saobraćajnoga osoblja moram još da zamolim Kraljevsku vladu, da se zauzme za višegodišnji zahtev 300.000 članova toga fonda i da osigura ovogodišnjim amandanom tome fondu ovlašćenje da otvori sopstvene apoteke. Liberalno - egoistički interesi pojedinaca treba da se potisnu na stranu, kad su u pitanju socijalno - humanitarni interesi 300.000 članova toga fonda. Kraljevska vlada, u koju imam potpuno poverenje, nadam se, udovoljiće tome zahtevu naših vrednih železničara. (Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho: Ako hoćete da budete objektivni kažite koliko je za vreme moga ministrovanja plaćeno starih dugova!). Mislim oko 23 miliona.

Uredbu o ulaganju rezervnih fondova i socijalno humanitarnih ustanova treba izmeniti. Ova Uredba po današnjem stanju ne odgovara potrebama i interesima železničara. Železničari imaju oko 50 miliona rezervnoga fonda, u gotovini, uloženog u Državnoj hipotekarnoj banci, koja je suma namenjena za slučaj epidemija. Po Uredbi trebalo bi da se uložiti ne samo taj novac nego, kako za sada važeće tumačenje glasi, čak i čitav raspoloživi novac, u državne hartije od vrednosti. Taj propis dira u vitalan interes toga fonda, jer u slučaju potrebe nedostajala bi mogućnost da se članovi fonda koriste u slučaju epidemije. Molim stoga gospodina Ministra saobraćaja, da uloži sav svoj uticaj kod nadležnog Ministra za izmenu ove Uredbe.

Ne možemo reći, da je ovo stanje nastalo preko noći. U poslednjim godinama činili su se veliki napori, da se krene na bolje i da se prekine sa štetnom praksom posmatranja železničara kao ljudi koji traže nekakav izuzetan položaj u redovima državnih službenika. Železničari mogu biti samo zahvalni, da se gospodin Ministar dr. Spaho zauzeo za njih. Njegovim zaslugama i u koliko beše ovisno od njega, dobili su železničari nov socijalni pravilnik o odelu, ali očekuju da g. Ministar dr. Spaho donese još pravilnik o sporednim prinaldežnostima, koji će odgovarati stvarnim potrebama. I što se tiče ostalog, mogu da kažem da je g. Ministar dr. Spaho pokazao puno razumevanja za težnje železničara i da moram u tom pogledu da mu u ime železničara na ovom mestu zahvalim. (Pljeskanje i uzvici: Živeo!)

Gospodo narodni poslanici, železnički stalež predstavlja jedan specifikum u redovima državnih službenika. Želeo bih da me razumete, i to pravilno razumete. Železničar polaze posle nekoliko godina prakse stručne ispите. Ovi stručni ispiti nisu ni malo slični onim ispitima, ostalim ispitima ostalih državnih službenika građanskog reda. Ti ispiti su nepri- merno važniji i strožiji, pošto mora železničar čitav

materijal da prenese u svoj razum, osećaj i svoju svest. To moraju i drugi naravno, ali oprostite, posledice koje nastaju u slučaju neodržavanja propisa, neprimerno teže su na železnici, nego ma gde, pošto se tu radi o životu ljudi koji su im povereni. Železničar stoji uvek sa jednom nogom na robiji, dok sa drugom u grobu. Kod takvog stanja stvari, železničari u svim kulturnim zemljama uživaju poseban položaj i izuzeti su iz redova ostalih službenika građanskog reda. I sada da vam kažem, gospodo narodni poslanici: kod nas, u našoj zemlji železničari ne samo da nisu izjednačeni u pravima sa ostalim državnim službenicima građanskog reda, nego su oni čak jako zapostavljeni prema njima, pošto njihovo radno vreme daleko premašuje radno vreme ostalih civilnih službenika i pošto njihova služba zahteva stalno i neprekidno zategnutost živaca, a kod toga njihovi zdravstveni i materijalni uslovi vrlo su skućeni.

Možete da mi verujete, da ima u našoj zemlji i pored hrvatskog pitanja, koje je kategorizovan unutrašnje političko pitanje i železničko pitanje, koje vuče svoj koren u stvarnoj nejednakopravnosti železničara prema ostalim službenicima građanskog reda, pa i nejednakopravnost, koja postoji među železničarima različitih teritorija u zemlji. Prvo sam malo pre podvukao, dok je drugi deo vrlo delikatan i zaslužuje svu pažnju ovog visokog doma.

Kad govorim o stvarnoj nejednakopravnosti na železničkom području, onda mislim na osoblje i na rezultat izvršenog rada. Želim da vam ovo prikažem na jedan način, da može svaki neželjezničar da razume.

Prema statistici jugoslovenskih državnih željeznica za 1937 godinu, drugi deo strana 17, nalaze se podatci o dužini pruga po direkcijama. (Za 1938 g. statistika još nije objavljena, za ostale godine podatci se približno poklapaju sa ovim) Beograd 2.317,9 km., Zagreb 2.211,5 km., Ljubljana 1.146,6 km., Sarajevo 1.466,5 km., Subotica 2.291,7 km. Ukupno 9.434,2 km.

Prema tome po procentima: Beograd 24,6%, Zagreb 23,5%, Ljubljana 12,1%, Sarajevo 15,6% i Subotica 26,2%.

Broj celokupnog osoblja bio je ukupno 74.185. Po direkcijama bio je taj broj podeljen ovako: Beograd 15.019, Zagreb 14.322, Ljubljana 9.137, Sarajevo 10.326, Subotica 10.595. Po procentima dakle: Beograd 25,4%, Ljubljana 15,8%, Sarajevo 17,5%, Zagreb 24,3%, Subotica 17%.

Poštovana gospodo narodni poslanici, svaki razuman čovek može priznati da kilometarska dužina pruge ne može biti merodavna za broj uposlenih službenika, nego da je merodavno u prvom redu opterećenje, dakle posao, rad, prevoz robe i putnika. Ja verujem, gospodo, da ću naći među vama puno razumevanje. Da vidimo sada kako stoje ovde stvari. Broj prevezenih putnika: Direkcija Beograd 8,135.505; Zagreb 12,549.892; Sarajevo 6,102.926; Subotica 12,071.695; Ljubljana 12,601.593. Broj putnih kilometara: Direkcija Beograd 543,587.012; Zagreb 718,354.654; Sarajevo 286,001.257; Subotica 766 miliona 286 hiljada i 056; Ljubljana 448,171.656. Broj prevezenih tona: Direkcija Beograd 2,598.694; Zagreb 5,172.064; Sarajevo 3,127.823; Subotica 2,418.941; Ljubljana 4,965.039. Broj tonskih kilometara: Direkcija Beograd 565,812.020; Zagreb 1.170,198.151; Sarajevo 699,250.774; Subotica 720,020.807; Ljubljana 676,041.144.

Gospodo, pogledajmo sada šta to znači u procentima. Broj prevezenih putnika: Direkcija Beograd 16%; Zagreb 24,1%; Sarajevo 12%; Subotica 23,2%; Ljubljana 24,7%. Broj putnih kilometara: Direkcija Beograd 19,6%; Zagreb 26,1%; Sarajevo 10,3%; Subotica 27,8%; Ljubljana 16,2%.

Broj prevezenih tona: Direkcija Beograd 14%; Zagreb 28,5%; Sarajevo 17%; Subotica 13,5%; Ljubljana 27%. Broj tonskih kilometara: Direkcija Beograd 14,9%; Zagreb 30,7%; Sarajevo 18,3%; Subotica 18,6%; Ljubljana 17,5%.

Gospodo poslanici, sve to stoji u zvaničnoj statistici jugoslovenskih državnih železnica za godinu 1937 a ovi su podaci merodavni i za 1938 godinu, jer se prilike nisu promenile nego su se čak i pogoršale. Da vidimo šta kaže analiza:

Stanice Direkcije Ljubljana otpremile su 24,7% svih putnika u državi, dok je taj broj za sve stanice Beogradske direkcije iznosio samo 16%. Medutim, Beogradska oblasna direkcija imala je 25,4% od celokupnog osoblja, a Ljubljana samo 15,8%. Dakle baš obratno nego što bi trebalo.

Prevozilo se u tonama: na području Beogradske železničke direkcije 14% sve robe, dok na području Ljubljanske direkcije 27% celokupne prevezene robe. Dakle, pruge Ljubljanske direkcije prevezle su 13% više robe nego pruge Beogradske železničke direkcije i otpremile 8,7% više putnika nego stanice Beogradske železničke direkcije, a zato imaju tačno za 9,6% manje osoblja nego direkcija Beograd.

Pošto hoću da budem potpuno objektivan, moram dodati tim ciframa, koje predstavljaju zvaničnu statistiku jugoslovenskih državnih železnica, još i to da te cifre nisu mnogo izmenjene ako uzmemo u obzir dužinu prevoza robe i daljinu proputovanog puta putnika. Jer sama zvanična statistika kaže, da je broj tonskih kilometara u beogradskom području iznosio 14,9% dok taj broj u ljubljanskom području veći je tačno za 2,6%.

Srazmer opterećenja osoblja, gospodo narodni poslanici, nepravedan je isto tako prema ostalim direkcijama, ali je naročito nepravedan prema osoblju Ljubljanske direkcije. Ove cifre ne mogu da se negiraju ni frazama ni ulepšavanjem! Železničari i pruge Ljubljanske direkcije toliko su preopterećeni da znači staviti šaku na oči i pustiti da to stanje potraje, uništavati ne samo ljudsku snagu, nego i državni i narodni kapital.

Gospodo narodni poslanici, uslov za svaku razumnu saradnju jeste, — iskrenost. Može se desiti da će neko prići ovim ciframa i reći: „Jeste, ove cifre su tačne, ali je tačno i to, da su pruge i osoblje u svim pokrajinama podjednako opterećeni i da ta nejednakopravnost ne postoji.“ Gospodo, ja verujem, da među nama ne može biti pametnog čoveka, koji bi mogao smatrati ovakvu protivrečnost ozbiljnom. Ili je crno, ili je belo! Kad kažu cifre zvanične statistike da je na stanicama Ljubljanske direkcije bio otpremljen neprimerno veći broj putnika nego na stanicama Beogradske direkcije, i da je na prugama Ljubljanske direkcije bilo prevezeno neprimerno više robe, nego na prugama Beogradske direkcije, i da je u Ljubljanskoj direkciji neprimerno manji broj osoblja nego u Beogradskoj onda je to velika preopterećenost osoblja Ljubljanske direkcije. Ko je iskren i želi da dode do stvarne jednakosti svih železničara u ovoj zemlji, taj mora da dade na ovo otvoreno odgovor i da se ne izmotava sofizmima. Otprema

putnika na stanicama i kontrola u vozovima — ja, gospodo, kao stari železničar to poznajem — pro-uzrokuje jednake poslove za sve bez obzira na to, da li putnik putuje 5 km. daleko ili 500 km.

Tranziti? Samo potpuni laik mogao bi reći, da tranzitni vozovi ne izazivaju istu količinu radova i poslova kao redovni lokalni vozovi. Poslovi oko preuzimanja vozova i kola, pregrupacije garnitura, kretanje kola, stajanje vozova na stanicama, uposlenje vozospremnog osoblja itd. itd. Zar mislite gospodo, da je takozvani tranzitni kolski saobraćaj nešto drugo nego unutrašnji kolski saobraćaj? Kao stari saobraćajac mogu da kažem, da samo potpun laik može da negira ono što postoji.

I sada da se pitamo još: kakav je rentabilitet pruga pojedinih direkcija? Pošto nam nedostaju svi zvanični podatci o rentabilitetu pojedinih pruga, onda se moramo služiti ključem, i po zvaničnim podatcima a na osnovu procenata putničkih i tonskih kilometara reći, da otpada na Ljubljansku železničku direkciju 20% prihoda od eksploatacije, što pretstavlja godišnje oko pola milijarde dinara, od čega se vraća direkciji jedva dobra polovina, a sve ostalo troši se u drugim direkcijama.

U ostalom, mogu vam reći, da se ti podatci potpuno poklapaju sa socijalnim i zdravstvenim stanjem slovenačkog železničara, jer, gospodo, u našim zdravim slovenskim plemenima živi slovenski železničar i morao bi da bude zdrav kao vazduh u kojem živi, ali prema podacima lekara, u Slovenačkoj ima 560 železničara sa otvorenom tuberkulozom, a svaki peti železničar već je zaražen ovom bolešću.

Gospodo narodni poslanici, ispričaću vam jednu anegdotu porodice iz Hercegovine:

Grejala se zimi pokraj vatre familija. Rekne domaćica: „E da imamo masla, kao što nemamo brašna, pa bismo uzajmili u selu tavu te bismo načinili gospodsku pitu!“ Onda jedno dete reče: „Ja bih je odneo u furunu da se ispeče, a drugo dete, mičući rukom kao da nešto ispred sebe grabi: „A ja bih mamu, ovako jeo!“ Kad otac to vidi, udari dete šakom govoreći: „Polako ti nenasita, stani malo, zar ćeš ti sve pojediti!“

Vidite, gospodo narodni poslanici, takva je i bajka o bogastvu naše Slovenije, o kojem se toliko priča i prepričava. U stvari, u našem slovenačkom narodu vlada veliko siromaštvo i velika oskudica. To je stvarna istina o kojoj najbolje svedoči naša skoro milionska slovenačka emigracija u Severnoj i Južnoj Americi, u Kanadi, Australiji, u Nemačkoj, Belgiji, Holandiji itd. Pre rata Slovenci su morali da se iseljavaju i ako beše ekonomski položaj uopšte u svim zemljama Evrope neprimerno bolji nego što je danas. Danas su zatvorene za Slovence skoro sve granice, što za sobom povlači teške posledice da u Sloveniji više od polovine stanovništva nema sredstava, onih najnužnijih sredstava, za održavanje golog života. U Sloveniji vlada tuberkuloza u našim porodicama i skoro neće biti dece, naročito u gradovima i industrijskim centrima, koja ne bi bila zaražena tom bolešću. Mi, gospodo, trebali bi bolnice, bolnice i opet bolnice. Država ne gradi ništa. Naš položaj je očajan. U takvom stanju stradaju naročito železničari. Vredni, savesni, marljivi, oni nastavljaju svoj rad, iako bolesni i gladni te iscrpljeni.

Gospodo narodni poslanici, mi ne tražimo za Sloveniju povlastice niti privilegije. Mi Slovenci za-

htevamo, ne da dobijemo nešto što nam po tome što doprinosimo u zajednici moralno i materijalno pripada, nego mi zahtevamo — i to s punim pravom, gospodo narodni poslanici — da naši železničari i kao stalež i kao ljudi budu izjednačeni u radu, u naporima i u žrtvama sa ostalim drugovima ostalih železničkih direkcija i da budu također izjednačeni u socijalno-humanitarnom pogledu, to jest da se otkloni nesrazmerno opterećenje i da se učini kraj sadašnjem stanju i u zdravstvenom pogledu i da se Bolesnički fond decentrališe.

Gospodo narodni poslanici, svi smo ljudi, zato nikome ne treba zameriti ako zaboravi po koji put neke stvari ili kad propusti po nekad neke važnije dužnosti. Svi mi grešimo. Ali, gospodo, socijalna pravda zahteva da smo pravedni barem onda, kad tu pravdu i pravičnost možemo mi sami da izvršimo i dodeljujemo bez ikakvih stranih uticaja na naše vlastite prilike. Poznati francuski solidarišta Leon Buržua rekao je: „Nema ničega što bi u socijalnom životu više bolelo, nego nepravda!“ Da neko za jedan te isti rad bude slabije plaćen od drugoga, ili da jedan radi više, i čak preko svojih sopstvenih snaga za istu platu ili čak za manju od drugog, gospodo, to, predstavlja opasnost po društvo i narod. Postoji, dakle, gospodo narodni poslanici, i na železničarskom području nejednakopravnost, i ja molim gospodina Ministra saobraćaja dr. Spahu, koji je, kad god je mogao, izašao u susret željama i potrebama železničara, da posveti ovom ozbiljnom pitanju svu svoju poznatu pažnju.

Područje Direkcije Ljubljana treba da po zvaničnoj statistici, ako se budu uvažile osnove socijalne jednakopravnosti, da dobije u srazmeri sa drugim železničkim direkcijama minimalno još 2.000 službenika: radnika i činovnika, i stoga treba da se naknadno povisi kredit u tu svrhu.

Konačno moram da istaknem činjenice, da su naše železnice u privrednom pogledu za prošle tri godine učinile veliki korak unapred. Znatno poboljšanje, čak i veliki napredak, možemo beležiti u toku poslednje tri i po godine. Ako pored poboljšanja saobraćaja, povećanja tonaže, a naročito prihoda, napomenem i gradnju novih pruga, podizanje novih stanica, onda moramo da smo pravedni i da priznamo da su učinjeni ogromni naponi i da pripada gospodinu Ministru dr. Spahi ogromna zasluga da smo konačno prebrodili tešku krizu prošlih godina. Privredna delatnost prikazuje se u čitavoj zemlji, a na tome ima i svoje zasluge razumna komercijalna politika naših železnica. Treba samo još da se u resoru Ministarstva saobraćaja osnuje, po ugledu na napredne zemlje, jedan studijski otesek, čiji će rezultati pružiti komercijalnoj, saobraćajnoj i personalnoj politici toga resora siguran osnov za rad.

Pored toga treba početi i na normiranju i sistematizovanju mesta u samoj organizaciji železnica, a kod toga ne zaboraviti zlatnu istinu, da treba zaista sposobne službenike postavljati na važnija mesta, a ne zapostavljati ih. U Turskoj primaju železnički činovnici, koji govore i pišu neki od stranih jezika, poseban dodatak od 20 turskih lira, što iznosi 600 dinara mesečno. Kod nas pretstavlja znanje stranih jezika, za dotične činovnike, jedan negativan privilegij, pošto za to ne primaju ništa više, naprotiv, moraju više raditi. Po mome mišljenju mogli bi i kod nas nagraditi ovakve službenike, pa stoga mo-



lim gospodina Ministra da obrati pažnju i ovom pitanju.

U pogledu izvođenja planova novih koloseka moram da i ovom prilikom zamolim g. Ministra, da se izvoli zauzeti za opravdane potrebe gradjenja drugog koloseka na prugama Zagreb — Zidani Most i Ljubljana — Jesenice. Dalje, za obnovu pruge Pragersko — Kotoriba, rekonstrukciju pruge kod Celja, radi regulacije Savinje i obnovu staničnih zgrada u Zidanom Mostu.

Potrebno je konačno iz razloga racionalne ekonomije, da se konačno sprovede budžetiranje po direktijama, jer samo na taj način moguća je kontrola nad nepotrebnim trošenjem novca i stvarnim potrebama. Stare pruge treba održavati u redu, a što se tiče novih pruga, ove treba da se grade iz zajmova, a ne iz redovnih prihoda saobraćajne ustanove. Redovni prihodi neka se upotrebljavaju samo za popravku starih pruga i za tekuće izdatke. Stanje pruga u Slovenačkoj je očajno. Tek u poslednje vreme izvršile su se neke hitnije popravke na pruzi i na staničnim zgradama. Ovo je stanje još dalje neizdržljivo.

Još jedno smatram za protivno osnovnom načelu jednakopravnosti sviju građana, tj.: naša železnička uprava izbacila je naš slovenački jezik iz zvaničnih tiskanica, službenih novina, uputstava, uređaba, pravilnika, okružnica, koji se štampaju isključivo na srpskom jeziku.

Molim g. Ministra da skrene pažnju i na ovu primedbu i odmah naredi da se u tom pravcu udovolji osećanjima slovenačkog naroda.

Gospodo narodni poslanici, čini mi se, da postoji još jedna nejednakopravnost. U Generalnoj direkciji državnih železnica nema između osam načelnika ni jednog Slovenca. Nema ga ni u Upravi pomorstva i rečnog saobraćaja pa ni u Direkciji Rečne plovidbe Kraljevine Jugoslavije. Pa da se sada pitamo: da li stvarno nema među Slovencima sposobnih lica, koja bi mogla da postanu načelnici? Pogledajmo: u Komercijalnom odeljenju Generalne direkcije u tarifskoj službi nalaze se svuda Slovenci, gde treba znanja stranih jezika i temeljitog znanja struke. U Saobraćajnom odeljenju Generalne direkcije, takođe ima Slovenaca, ali svi su na podređenim mestima. U Kontrolu prihoda imaju Slovenci položaj na radu.

Gospodo, pre izvesnog vremena desilo se čak i to, da je činovnik Kontrole prihoda bio pozvan na saslušanje pošto se služio ustavno priznatim slovenačkim jezikom u službenom pismu. Tako postupanje izaziva neraspoloženje i ja vas molim, da svi zajedničkim snagama radimo na tome da dođe u ovoj lepoj našoj otadžbini do istinske stvarne jednakopravnosti.

Potrebna je specifikacija kredita za radnike i za materijal pošto se zajedničkom partijom ne može naći nikada pravilan osnov za trošenje, jer kada materijal poskupi ostaje za radnike premalo i tako se dešava da ti siromasi, kako se ironično kaže, moraju da »praznuju«. Kod nas u Slovenačkoj predstavlja železnička služba za radnike samostalno i isključivo zanimanje. On nema ništa drugo nego ono što zaradi na železnici. Kad mora da »praznuje« on i njegova porodica moraju da gladuju. Gospodo, i samo takav radnik železničar kome železnička služba predstavlja isključivo zanimanje može biti koristan ustanovi. Radnik koji vrši železničko zanimanje kao sporedno neće da uloži u to zanimanje svu svoju

sposobnost. On nije drugo nego »nadriželezničar«, »šušmar«.

Sve železničke nabavke treba da se decentrališu, jer se na taj način postižu neprimerno niže cene i bolji kvalitet i hitna dobava.

Gospodo narodni poslanici, za pravo jednakopravnosti treba istaći i to, da ne sme da bude u našoj zemlji dve vrste penzionera: milošćinari i rentnici; jedni stariji, koji su u prvo vreme naše države, kad je trebalo najviše napora, znanja i sposobnosti, iscrpili svoje snage, zato da budu potisnuti danas među penzionere, milostinare - rentnike drugog reda, te im se s manjim penzijama milošćinama i rentama iskazuje zahvalnost. Starije penzionere milošćinare - rentnike treba izjednačiti sa novima! Dalje, treba da se reši i pitanje izmene pravilnika o radnicima, da se radnicima broje godine u penziju ako su naknadno uplatili doprinos u provizioni, odnosno penzioni fond. Treba rešiti i pitanje brojanja dnevničarske službe u penziju i napredovanje i pošto sve to zadire duboko u pitanje donošenja novoga zakona za državno saobraćajno osoblje, treba taj zakon što pre izraditi. Jednu veliku nepravdu osećaju službenici - zvaničnici I i II kategorije i služitelji, koji su bili penzionisani posle 1923 godine. Radničke godine, za koje su već platili ulog za provizioni ili za penzioni fond, nisu im bile priznate i sada primaju penziju samo za one godine koje su stvarno proveli po Zakonu o državnom saobraćajnom osoblju. Na taj način izgubili su 10, 15 i više godina, za koje su već uplatili doprinos za penzioni fond. Molim gospodina Ministra saobraćaja i gospodina Ministra finansija, da amandman, koji je u Finansiskom odboru, usvoje i odobre.

Postoji i druga nepravda u tome, što viši kontrolori ne mogu neograničeno biti unapređeni u V grupu tj. za inspektora, ako nemaju 50 godina života, 20 godina efektivne službe i ako nisu bili za poslednje tri godine odlično ocenjeni. Molim gospodina Ministra, da ovu nepravdu amandmanom ispravi tako da se stav 4 i 5 prelaznih naredenja §-a 247 Zakona o državnom saobraćajnom osoblju briše, pošto železničari već osam godina uzaludno čekaju na donošenje zakona o sistematizaciji mesta, i čekaće još godine, jer je sastav ovakvog zakona, s obzirom na razne grane železničke službe i razne kategorije službenika, vrlo komplikovan i težak.

Gospodo, sadašnji Zakon o državnom saobraćajnom osoblju predstavlja bič za vredne i sposobne železničare, jer je, oprostite ovom izrazu, ovaj Zakon jedan konglomerat propisa, kojima se kroji nepravda železničarima. Taj Zakon poznaje dve vrste železničara: jednima se mnogo priznaje, drugima ništa. Jednima se daju mogućnosti vanrednog napredovanja, a preko svih lebdi diskreciono pravo, koje ruši kičmu morala službenika. Diskreciono pravo predstavlja u istini dobar odnos prema starešinama, u praksi naime, ništa drugo. Diskreciono pravo postoji samo još u reakcionarnim zemljama, isto tako, i možda, u novije doba, u zemljama kulturnog nazadovanja i političke strasti.

Trebalo bi da potsetim Kraljevsku vladu i na pitanje naših zakonitih brakova, koje treba svaka država da podupire. Kod nas su otpali dodaci na ženu, tako da danas nema niko više računa da se ženi, nego ima više računa da nemoralno živi. Ovo je zlo, veliko zlo, a merodavni faktori trebalo bi da to zlo što pre i temeljitije otprave. Za 100.000 državnih činovnika,

oženjenih, pretstavljaju dodaci na ženu 180 miliona dinara godišnje, a samo za železničare 55 miliona dinara. Državna politika ne sme da lošim primerima ruši stubove morala, nego mora da prva pokazuje lep primer pravilnog shvatanja brakova i porodice.

Železničku saobraćajnu školu treba reformirati. Gospodo, kao star i praktičan železničar imam iskustva i mogu da kažem, da ta škola ne odgovara. Treba otvoriti jednogodišnje kurseve na području direkcija, a ovu školu zatvoriti. Daci, koji nemaju volje ili mogućnosti da produže nauku, primaju se ovde, da sebi na taj način odmah obezbede hleb. To ne valja. Mladići, koje nam ova škola liferuje, ne mogu da se natječu u sposobnostima s pripravnicima naše stare škole železničara, koji su od prvog časa svoje železničke službe do položenih stručnih ispita crpli svoje znanje na izvoru, to jest na stanicama. Ova škola daje dacima samo neku vrstu teorijske osnove, koja je za kasniju službu bez prave vrednosti; uostalom, mogu reći, da ti daci dobiju više na svesti znanja, nego na samom znanju. Mesto te stalne škole trebalo bi bolje otvoriti visoku saobraćajnu školu za železničare-činovnike, koji su već prošli nekoliko godina železničarske prakse, ili pak na ekonomsko-komercijalnim visokim školama otvoriti katedre za železničke nauke. Za naše prometnike pak najbolji je bio bivši režim školovanja u jednogodišnjim kursovima u po jedinim direkcijama.

Uredbu o dodacima na skupoću trebalo bi također izmeniti. Nije merodavno uvek sedište banovine ili izvesna politička odlika nekog mesta za skupoću toga kraja. Ima takode krajeva, gde nema ni bana, ni sreskog načelnika, ali ima više skupoće nego ma gde. To su krajevi kao zdravilišta, banje, letovališta, krajevi sa razvijenom industrijom i t. d.

Prikazao sam svestan i težak rad naših železničara-prometnika, činovnika svih vrsta, radnika, kao i njihov mizeran materijalan i socijalan položaj, pa radi toga i obzirom na važnost, koju pretstavljaju železničari u narodnoj privredi i u državnom finansiskom pogledu, smatram za preku potrebu, da se svima službenicima i radnicima saobraćajne ustanove povise što prije njihove prinadležnosti odgovarajući sadašnjoj skupoći.

Još nekoliko reči o organizaciji železničara.

Čitava organizacija naših železničara vrlo je ukočena. U kazuje se živa potreba reorganizacije u pravcu dekoncentracije nadležnosti i u pravcu istinske komercijalizacije. Sposobnim mladim ljudima, naročito komercijalistima sa visokih ekonomskih škola, treba dati priliku da pokažu svoje sposobnosti i vrline, kako bi konačno i kod železnica zavladao veći elasticitet i dinamika, i kako bi se barem donekle promenila i komercijalna fizionomija te naše najveće privredne ustanove.

Gospodo narodni poslanici, mislim da sam dosta govorio. Ja verujem da će gospodin Ministar saobraćaja, u kojega imamo svoje puno poverenje, ozbiljno uzeti u obzir ove moje primedbe, te po svojoj moći i poznatoj uvidavnosti nastojati, da ih u punoj meri uvaži. Biće to u interesu naših železničara, železnica, naše privredne i celokupne države.

Da pokažem svoje puno poverenje u g. Ministra saobraćaja dr. Mehmeda Spahu kao i u celokupnu politiku Kraljevske vlade, glasaću za proračun. (Pljeskanje).

**Председник Милан Симоновић:** Реч има народни посланик г. Павле Јововић.

**Павле Јововић:** Господо народни посланици, ја ћу данас да говорим о буџету расхода Министарства саобраћаја, и разуме се подвргнућу највећој критици не само овај буџет него целокупну саобраћајну политику за ових 20 година у нашој земљи. Али ја молим г. Министра саобраћаја да он не сматра овај напад личним на њега нити у упоређењу шта се ради у другим местима. Ја бих ово исто говорио кад би Министар саобраћаја био баш из саме Црне Горе, само за то што сматрам да саобраћајна политика није на своме месту и није праведна.

Ја ћу да скренем пажњу г. Министру, који врло добро зна о песнику, моме земљаку, који је рекао: Херцег-Босно немој се бојати док ће Србина у животу бити. И кад се Црна Гора за Херцег-Босну као и за остале крајеве вазда борила, кад смо били готови и животе дати за њено ослобођење, ми не жалимо ни материјалне жртве да ту Херцег-Босну уредимо и ослободимо и од материјалних незгода као што смо је ослободили од непријатеља њене слобде.

Ја молим г. Министра, да не сматра ову критику као критику лично на њега упућену, него на политику Министра саобраћаја, који данас води саобраћајну политику ове земље, и такву критику нека подели са онима који њему диригују, каква ће да буде саобраћајна мрежа у нашој Краљевини.

Господо посланици, ви сте чули првога говорника вашег друга Бранка Аврамовића (Чује се: И вашег друга!) Вама је он ближи. Он је казао да је потребно да се направи још једна пруга у његовоме крају, да се оне старе пруге поправе, и да се возови убрзају, јер цео саобраћај иде кроз Срем. Кад је Бранко тако казао, шта би онда тек требало да каже Павле, који не види нигде пруге у целој Црној Гори. Ја немам ништа против тога, да се саобраћај доведе на такву висину као што је то случај у Француској, Чехословачкој и осталим земљама, али ћу се радовати ако Бранко успе да се у онај предео где народ никада није видео воз, једнога дана тај воз доведе, па макар какав то воз био, макар он био са уским колосеком. (Чује се: Имате Никшић!) Ја ћу и о томе да говорим. Сада ћу да вам кажем само једну ствар. Ова књига, овај предлог буџетских расхода Министарства саобраћаја за 1939/40 годину предвиђа укупну суму од 2.997,034.000 динара, дакле округло 3 милијарде. Ја сам ту књигу прегледао, али у овој књизи, где имате 3 милијарде динара ја не нађох ни један динар за Црну Гору и ја уопште не знам да ли смем ову књигу носити у Црну Гору, да им је покажем, јер у њој ништа за људе из Црне Горе не пише, ништа није предвиђено.

Господо народни посланици, пре но што почнем да говорим о пругама кроз Црну Гору, ја ћу из пијетета према Краљу Витезу и Ослободиоцу да споменем да је потребно подићи једну другу пругу која је мала, али која је значајна и веома потребна исто тако као што су и ове друге пруге. То је мала пруга, која треба да оде до Тополе. Наш велики песник Његош каже: „А хероју тополскоме, Карађорђу бесмртноме, све препоне на пут беху, циљу доспе великоме.“

Кад су, господо, њему биле препоне да ради на ослобођењу нашег народа и да дигне буну, да ли је потребно да и данас постоје такве препоне, да наш народ који треба да се одужи његовој сени,

не може тамо да оде, јер нема пруге (Пљескање). Нема, господо, свако лимузину и не може да плаћа аутомобиле. А сем тога на томе се путу догађају несрећни случајеви, јер је саобраћај врло велики, и ја се онда питам, зашто се не направи та мала пруга од 20 километара, да народ може тамо отићи? Та би пруга била рентабилна и исплатила би се пре но остале пруге, али и да се не исплати, ми смо дужни да направимо ту пругу, јер тамо треба да дође сваки син ове земље, па и људи из иностранства. Тамо су Карађорђевићи направили један највећи споменик о своме трошку, и кад је Краљ Александар могао да направи споменик Незнаноме јунаку о своме трошку, ја сматрам да је дужност наша да направимо ову малу пругу, која је почела да се гради за његова живота, да се не би рекло: да је он остао жив, она би се направила, али је он погинуо и пруге нема.

Господо народни посланици, господин Министар финансија изјавио је овде, да је инвентар наших железница на целој територији око 25 милијарди. А, ја вас питам, господо, колики је инвентар на територији целе Зетске бановине. Када би се тај инвентар прорачунао, и ако је Зетска бановина девети део наше земље, не би нашли ни пола милијарде, а требало би да буде најмање 2 и по милијарде.

Ово најбоље говори колико је тај крај забрављен и како је мало учињено, да се тај крај веже не само са осталим светом, него и са осталим привредним и културним центрима драге нам домовине.

Није довољно да кажемо да смо један народ од Ловћена до Триглава, него је потребно још и нешто друго: да они испод Ловћена могу да дођу под Триглав, а они испод Триглава да могу да дођу испод Ловћена, да се и једни и други нагледају природних лепота и националних светиња, које треба да буду заједничке, свете и миле једнима и другима.

Господин Министар саобраћаја казао је, да се сада налази у изградњи 1000 километара пруге. А, ја кажем, да бих био задовољан када би за нашу Црну Гору од тих 1000 километара било бар 20 км. (Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо: Имате 76 км.!) Ја знам да има 76 км, и ја се надам да се неће стати код тога, јер, приликом освећења пруге Никшић—Требиње, претседник бивше Владе, у којој сте и Ви били, рекао је: „Пруга неће стати овде, него ће се продужити“, — и, господо, ја ништа друго не тражим, него да се уради бар онолико колико се може, јер ја врло добро знам да не можете Црну Гору за годину изукрштати пругама, али кад би се у овој буџетској години израдило макар и 10 км, а мислим да би се тај минимум могао изградити, ја бих био задовољан, јер то захтевају не само национални, и интереси наше одбране, него и социјални и економски интереси онога краја.

Мени је, господо, у многоме олакшао моју дужност наш колега г. Ђура Драшковић, који је на један леп, сликовит начин, служећи се и латинским језиком, који ја, можда, нисам добро разумео, јер сам у школи увек имао из латинског двојку, — он је објаснио у чему лежи потреба да се они крајеви вежу за центар, да се оним крајевима поклоним пажња, јер су нама сви делови ове земље једнако мили и драги, али исто тако сви делови ове земље су нам једнако свети и за сваку стопу те земље

спремни смо да се јуначки боримо, без обзира на којем крају се она налазила. (Опште одобравање).

Господо, ја ћу да вам објасним у чему лежи интерес сиротиње црногорске. Интерес те сиротиње је да се веже, — с ким? Са Метохијом, господо, са оним пределима где може да нађе оно што она нема. Међутим, Црна Гора везана је за сироту Херцеговину. Ми волимо што смо с њом везани — боље ишта него ништа — али видите везана је сиротиња, а може ли слепац око да да?

Зато смо још од почетка самог Уједињења, тражили да се почне са изградњом Јадранске пруге, да се веже Црна Гора преко Метохије са Српском и Банатом и даље све до Словенске Русије.

То је та Јадранска пруга о којој се почело да говори и почело радити већ пре пола века. Та пруга треба да се изгради. Она треба да буде национална, она треба да буде и социјална, она треба да буде и економска. И када та пруга прође ми нећемо имати тај парадокс да је у Пећи килограм кукуруза динар, а у Подгорици, 170 километара даље, 2 динара. Замислите, господо, читав динар разлике! Један килограм кукуруза два динара, а ми, господо, имамо овде шлески угљак за 75 пара килограм. Ту долази и превоз и плаћање железнице и плаћање радника што копа тај угљак, ту долази и трошарина и царина, па ипак се добије за 75 пара килограм. Међутим, овде само превоз за 175 километара и кукуруз је за динар скупљи. То је тешко објаснити оном народу. И онда се не чудите, господо, ако тај народ каже да је незадовољан, ако каже да је пасторче у овој земљи, ако каже да не ужива она права као и остали грађани у овој земљи. Видите, господо, колика је разлика, један динар на удаљеност од 175 километара. Господо, ко купује зна како је то тешко, па не само да је два динара него и пола динара, јер нема, господо, зашто да купи. Од 1922 године почело је да се говори и о тој Јадранској прузи. Ми морамо вчито да говоримо о тој Јадранској прузи. Пре рата је у Црној Гори био обичај да се говори: „што стално кукаш ко владика за Лесендром“! — то је, господо, једно острво на Скадарском језеру, — док једнога дана нису заузеле то острво. Ми Црногорци и Боскељци и један део Санџака морамо стално говорити и стално кукаати да се почне рад на изградњи Јадранске пруге. Та пруга не може брзо да се изгради, она пролази кроз тежак терен. Зато треба отпочети да би се могло једном и завршити. Није ништа неизводљиво, техника је напредовала а уосталом и стручњаци су се довољно о томе изразили. Ако кажу: немамо планове, нисмо се споразумели о правцу Јадранске пруге, а то је спорно томе да ли да иде од Пећи или од Косовске Митровице до Колашина или од Колашина до Подгорице и од Подгорице до Јадранског мора ту се сви слажу. Та је траса готова. Шта више, било је готово да се да на лицитацију израда пруге од Подгорице до мора. Зашто се то стало? Морало је будаком да се удари у Подгорици, па нека се удари будаком и на Јадранском мору, па где се сусретну да би се једном дошло до те Јадранске пруге. Ја ћу да скренем пажњу да је 1935 године дошла једна Уредба о прављењу пруга код нас. И према тој Уредби требало је да се прави пруга Устипрача—Фоча—Гацко—Горањско—Никшић—Подгорица—Бар, па се, господо, и ту стало, мада би се тако добила најкраћа веза Београда са морем. И, господо, направ-

љена је само ова пруга од 76 километара о којој се много говори, а која је такође била предвиђена у овој Уредби о грађењу железница из зајма од једне милијарде динара. Наш је интерес, интерес Зетске бановине, да се ова пруга од Фоче за Горанско и Никшић продужи и једном оствари. Али поред те пруге има још једна друга пруга: Прибој и Пријепоље. Па онда пруга која треба да прође кроз Санџак, такозвана Лимска пруга. И о тој пруги ништа није говорено. Потребно је, господо, да се дође до тога да се пруге разврставају онако како су потребне, то јест да се на првом месту прави пруга онде где је нема, па тек онда да се нормализују остале пруге или да се праве дупли колосеци. Дакле, потребно је прво нешто ту урадити, па онда на другом месту дотеривати и дуплирати. И, господо, ова пруга од 75 километара дошла је у Никшић и сада се сматра да је Црна Гора добила железницу. Никшић, то је, господо, периферија Црне Горе. Пруга је тек ушла у Црну Гору, чак шта више тај крај се назива Црногорском Херцеговином. Тек одатле настаје Црна Гора, тек одатле треба да се уђе у Зету, у Зетску долину. Што је Морavsка долина за Шумадију, то је, господо, Зетска долина за Црну Гору. Ту не смемо стати ако се мисли да се оном народу поклони каква пажња. Господо, ја морам да се послужим овим лепим извештајем који ми је ставио на расположење господин Министар саобраћаја. Ја овде на страни 49 налазим ово: „На предвиђену реконструкцију пруга: Брод—Дервента, Сарајево—Добој—Лозница—Шабац, Метовница—Зајечар, Краљево—Крушевац, Босанци Нови—Бихаћ и Рача—Бијељина, као и за откуп потребног земљишта за реконструкцију ових пруга динара 40 милиона.” Дакле, господо, видите да је овде предвиђена извесна сума да се пруге уског колосека претворе у нормални колосек. Опет скрећем пажњу господину Министру саобраћаја, не критикујем ја само што се ради у Босни, него што се ради и у Србији, и сматрам да нормалне пруге не би требало градити пре него што се направе пруге у Црној Гори где нема никаквих пруга. Ја, господо, не могу да објасним томе свету и да кажем да Краљевска влада није могла да нађе ни 10 милиона динара, када ће они да прочитају, они су писмени, они ће да виде, да је одређено 40 милиона да се руше и преправљају друге пруге. Они ће да кажу: требало је прво направити овде пруге, а тек онда на другом месту направити боље. Ја, господо, морам скренути пажњу на ово г. Министру саобраћаја. Ми имамо код нас једну пругу од 20 километара. Прошле седнице господин Министар саобраћаја није знао да је то државна пруга, а сада је признао, а то је пруга Подгорица—Плавница. То је пруга од свега 60 сантиметара. И, верујте, није прича када кажем да, када ветар дува, ветар који народ зове „мењава”, онда он заустави воз. Ово је тачно, он заустави воз а људи силазе и иду пешке поред воза. (Смех). Е па, господо и браћо, зар је право поправљати пруге на другим местима где воз иде брзином од 60—70 километара на сат, а не поправљати пруге онде где иде брзином од 5 или 6 километара на сат. У интересу угледа нације, у интересу угледа отаџбине, у интересу угледа саме железничке политике, сматрам да је неопходно потребно ту срамоту поправити, јер треба да знате, да је та железница на самој албанској граници. Ту долазе страсти па се смеју кад виде каква је једна југословенска железничка

пруга. (Министар саобраћаја Др. Мехмед Спахо: У Албанији нема ни такве!) Али, господине Министре, ми нисмо оно, што је Албанија. Ми смо народ од 16,000.000 становника, а Албанија од 1,500.000 становника. Ја опет идем по овом извештају. Истина, господо, ова буџетска дебата исувише је форсирана и убрзана. Ја осећам, као народни посланик, да ми тај убрзани темпо, радећи до 1 сат по поноћи и долазећи ујутру у 9 сати на рад, не дозвољава, да своју дужност онако савесно вршим у овоме Дому, како сматрам да треба да је вршим, и како народ од мене очекује да ју вршим.

Морам констатовати жалосну чињеницу, да смо синоћ претресали један буџет међу најважнијим буџетима, — буџет Министарства грађевина, који износи 300,000.000 динара, а није било ни 30, а некад ни 12 посланика у дворани. Господо, ми морамо бити у овоме Дому искрени, да кажемо све оно, што сматрамо да није добро, и да упремо прстом на оно, што треба да се поправи. Ја хоћу да кажем то и да извиним самога себе, да нисам могао простудирати извештај и дати критику како ја сматрам, али хоћу да се зауставим овде на страни 50 при крају. Господин Министар ту каже овако: „Тога ради ја сам се одлучио да предложим нормализовање свих оних узаних пруга, које су сада већ преоптерећене саобраћајем. Те су пруге, углавном, три и све три имају као полазну тачку железнички чвор сарајевски. Једна линија Сарајево—Брод; друга Сарајево—Београд; трећа Сарајево—Метковић”.

Видите, у извештају, у плану овако предвиђене нормализације свих тих пруга и не предвиђа се изградња пруга бар оваквих у оним крајевима где нема никаквих пруга. Господо, колико је неоправдана она ствар, што Јадранска пруга место да иде Београд—Пећ—Подгорица—Море, она је свратила па иде Краљево—Чачак—Тузла—Бања Лука, дакле у колико је то неправедно, велика је исто тако ова неправда, да се уске пруге замењују нормалним, пре но што се на осталим местима направе такве уске пруге. Господо, кад сам казао оно, да би ми били задовољни да се овај стари материјал, иструлели прагови и зарђале шине пренесу у Црну Гору, ја то нисам говорио из некакве демагогије, него сам казао: Дајте, господо, оним крајевима шта било, они ће бити задовољни, али не могу бити задовољни, ако им ништа не дате, а на другим местима се гради. (Бећир Ђонлагић: Па Босна је централна покрајина!) Не спорим важност Босне. Драги колега, ни центар не може да опстане, ако га крајеви не штите, и ако га крајеви не бране. (Бећир Ђонлагић: Не могу се везати без центра!) Не можемо радити вечито у центру и око центра, а периферију да заборавимо. Баш на против, кад се говорило о другим Министарствима, на пример о Министарству грађевина, говорило се да кад правимо путеве, морамо поћи од границе. Па, господо, починемо овде од границе, а не од центра. Ја сам, господо, казао, да ћу у овој критици од почетка до краја бити објективан. Нисам љубоморан ни на једну покрајину, и ни на једну личност, али захтевам од господина Министра саобраћаја, да буде отац целог саобраћаја и целе железничке мреже у целој Краљевини. На основу тога ја ово говорим. Нама, који немамо ни крчаника, боде

очи онај луксузни пут од Суботице до Београда, и од Београда до Цариброда, и онај пут од Панчева до Вршца. Каже се, да ће се ти луксузни путеви изградити због међународних обавеза. Па, господо, нема никакве светлије обавезе, него што је обавеза према грађанима, на које ће се апеловати да бране ову земљу. Сви смо за то, да треба да кренемо напред, и да можемо рећи осталим народима: имамо и ми то, што ви имате, али да ли можемо ми тако да радимо и да ли ће та наша хвала бити успешна, ако они дођу па виде да су читави крајеви такви, да се у њих не може почитавих шест месеци долазити због снега. Господо, да сте били синоћ овде, чули бисте говор нашег колеге из Нове Вароши, који је казао: „У мој срез не би могао ући министар”, ја сам му казао: може да уђе, па нека се Министар тамо заглави па ће се сетити да тамо треба правити путеве. (Београдски: има и других крајева којима је потребна помоћ!)... И за те крајеве ја ћу се борити исто као за ове крајеве. Мени је драга свака стопа ове земље и сваки онај сиромашак. Када сам говорио да се дели државно земљиште, ја никад нисам фаворизовао једне на рачун других, него сам наглашавао: дајте земљу свакоме оном који хоће да ради а који нема земље, задовољимо свакога, ако хоћемо да нам царство буде светло и дуговечно. Док будемо имали велике разлике у социјалним и економским приликама, не можемо бити, господо, чврсти док се на једној страни подижу луксузне опере, подижу луксузна позоришта и велелепне грађевине, или као што сам пре неколико дана читао у новинама да се подиже једна грађевина где ће бити заштита од авиона, а у другим крајевима нема ни заштите од болести, нема заштите од глади, онда, господо, мора да буде и не треба да се чудите што има суревњивости, зависти и незадовољства у осталим крајевима наше Отаџбине.

Г. Министре, чуо сам да имате неки Поморски фонд, па хоћу овом приликом да Вас замолим да једном пристаништу поклоните мало шажње. То је Петровац на мору. Ја сам случајно био тамо ове године. То је једна велика и дугачка плажа, можда најлепша плажа у томе делу нашег Приморја. Шта треба тамо урадити? Треба му створити не више него пола милиона, било на зајам, било како било, да створи електрично осветљење и да доведе воду. Велика је посета била прошле године томе пристаништу, долазила су браћа Чеси тамо. Из још једног разлога потребно је ту дати помоћ. Три стотине Паштровића били су добровољци на Солунском фронту и тих 300 Паштровића, од којих је пола изгинуло, заслужили су, па да и нема какве потребе, да им се држава одужи и да им створи могућности да тамо може долазити страни свет и видети те занимљивости и то место одакле се толико бораца пријавило и борило за наше ослобођење и уједињење.

Господине Министре, ја ћу своју критику да завршим овако: Ја сам до сада критиковао, а сада Вас г. Министре молим и преклињем у име оног сиромашног народа: нађите 10—20 милиона динара, продужите пругу од Никшића за Подгорицу. Ако нећете да је продужите за то што она треба да прође кроз мој срез, јер сам опозициони посланик, продужите је ради Среза подгоричког одакле је Владин посланик, онда је продужите и ради

Среза барског, одакле је такође Владин посланик, и знајте да ће Црна Гора бити за то благодарна. Ја мислим г. Министре, да нема никакве немогућности да се из овог буџета од 3 милијарде динара одвоји једна мала сумица од 20,000.000 динара како би се продужила једна пруга од 20 километара од Никшића пут Подгорице. Ја мислим, г. Министре, да Вам и Ваш утицај у данашњој Влади и Ваш политички углед у нашој Отаџбини дозвољава и даје могућности да можете наћи та материјална средства, и ако то учините г. Министре, ја ћу бити први тај који ћу Вам признати и захвалити Вам на тој пажњи. Г. Министре, изграђивање железничке пруге од Никшића захтевају не само саобраћајни интереси и интереси народне одбране, него захтева и социјална правда јер је народ у тим крајевима толико осиротео, толико се истрошио, толико су га угњавиле последње четири неродне године, да он нема од чега да живи, па бисте му на тај начин створили и зараде а у исто време решили би, почели би да решавате саобраћајну политику у Црној Гори. (Пљескање на левици).

Потпредседник Алојзиј Михелчич: Реч има народни посланик г. Франьо Жебот.

Franjo Žebot: Gospodje poslanci! Moj tovariš g. Mašič je v svojem govoru točno rastolmačil položaj železničarjev in naših železnic v Sloveniji. Jaz povdarjam naknadno, da je položaj železniškega osebja v Sloveniji težak in sicer bolj težak kakor si to gospodje predstavljate. Slovenski železničarji so ob prevratu, ko je propadla Avstrija, storili veliko delo za našo jugoslovansko državo, za ustanovitev Jugoslavije. Radi tega bi zaslužili, da se jih vpoštevata. Gmoten položaj železničarjev v Sloveniji je z ozirom na izredne razmere, v katerih se mi nahajamo, zelo težak. Naše železniško osebje je preobremenjeno, o tem se je že mnogo pisalo v strokovnih listih, govorilo na raznih konferencah železničarjev in shodih, ampak ne opažamo, da bi ministrstvo železnic in Generalna direkcija tej rak-rani posvečalo kako posebno pozornost. Mi imamo v Sloveniji stari kader železničarjev, mladega naraščaja, kakor je pred kratkim naši deputaciji sam g. minister dr. Spaho priznal, pa nimamo, radi tega vsega se dogajajo slučajji, da imamo nesreče, da imamo razne nezgode, ki izvirajo samo iz preobremenjenosti železniškega osebja. Dopustov naši železničarji sploh nimajo. Ko se vrne strojevodja s teške službe, dve do tri ure spi v svoji hiši, pa ga že pridejo klicati ker nima namestnika. Ta preobremenjenost osebja je velika teška stvar, kateri bi trebalo posvetiti vso pozornost in jo na vsak način odpraviti. Isto velja za zaposlitve, napredovanja in nastavitve osebja. Ravno danes sem doživel slučaj, da se je pripeljal iz Maribora železničar, ki je v mariborski delavnici zaposlen kot navaden delavec, ima pa maturo, polno maturo in je izvežban kot strokovnjak-elektročar. Njega se noče regulirati, nastaviti z dekretom. Prihajajo pa ljudje, ki ne znajo niti mizarskega obličja iz roke v roko predjati, v mariborsko delavnico, ki nimajo strokovne izobrazbe n spremne, pa so z dekretom nameščeni. Naši ljudje z visoko izobrazbo, inteligenti, morajo kot navadni delavci služiti leta in leta in ta človek n.pr. je že 11 let v tem položaju, pa se ga noče namestiti z dekretom kakor druge. Jaz bi vas, gospod minister prosil, da tej stvari posvetite posebno pozornost.

Najhujši kapitel naš v Sloveniji so delavnice državnih železnic v Mariboru — radionice železničke. Gospodje kolegi, gotovo ste čitali začetkom letošnjega leta veliko kritiko in pritožbo, katero so izrekli ubogi železniški delavci v Mariboru, ker so morali radi tega ker — ne vem kje pri računovodstvu — niso znali dobro računati; ubogi delavci v zimi v najtežjih časih pavzirati, ker so morali imeti neprostovoljne praznike. Gospodje, lahko si mislite, kak udarec je to bil, zlasti ker so železniški delavci že itak slabo plačani. Moj tovariš g. Mašič je čisto nazorno povedal, da se je radi teh slabih plač nasečila tuberkuloza v železniške družine. Povem vam n.p.r., da imamo pri Mariboru železniško kolonijo Studenci, kjer so zdravniki konstatirali, da je nad 50% železniškega osebja tuberkulozno. Otroci in drugi člani družine pa še poleg tega trpe radi pomanjkanja. Zaposlitev železniških delavcev, ne samo v delavnicah, nego tudi na progah je tako, da ljudje ne morejo prav živeti ne umreti, in poleg slabe plače morajo pa še pavzirati po mesece in tedne in med tem lakoto pasti, kakor pravimo mi Slovenci s svojim izrazom.

Z bedo, izvirajočo radi nizkih mezd, se družijo še pomanjkanje, v katero zaidejo delavci pri vsakokratni redukciji dela. Danes imamo na železnici dva ekstrema: nastavljeno osebje je prekomerno zaposleno, ker ima stalne prejemke, železniškemu delavstvu se pa delovni čas pogosto reducira v svrhu štednje pri izdatkih. To prisilno pavziranje delavstva izvaja uprava mnogokrat radi pomanjkanja kredita za delovne sile. V tem oziru je najbolj izpostavljeno tem nevarnostim delavstvo progovzdrževalne službe in to v zimskih mesecih, november — marec, ko je običajno zaposleno največ 20 dni na mesec.

Zadnji dve zimi je imelo stalno progovno delavstvo v območju Ljubljanske železniške direkcije vsaj zajamčeno minimalno zaposlitev, tj. 20 dni. Letos smo bili postavljeni pred grozečo katastrofo, da je celokupno delavstvo progovne službe bilo prisiljeno občutno pavzirati v mesecu februarju in marcu, ker primanjkuje upravi 2.700.000 dinarjev za to potrebnega kredita. To povzroča upravnim organom teške skrbi, med osebjem pa ustvarja nepotrebno razburjanje in ga spravlja v obup.

Tudi za delavstvo mariborske delavnice je uprava letos odredila občutnejše pavziranje. V jeseni preteklega leta je bilo sporočeno delavstvu te delavnice, da bo do konca proračunskega leta imelo za 40 ur skrajšano zaposlitev. V mesecu decembru je bila polovica te žrtve že doprinešena. Dne 5 januarja tega leta pa je prejela uprava delavnice telefoničen nalog Generalne direkcije v Ljubljani, da se mora delavstvu do konca proračunskega leta zmanjšati delovni čas še za nadaljnjih 40 ur, in to, mislim, samo radi tega, ker nekje niso znali dobro računati. To je pomenilo, da je prizadeto delavstvo moralo v januarju, februarju in marcu pavzirati skupno 60 ur, ali povprečno tri dni na mesec. Temu primerno se seveda avtomatično tudi znižajo delavcem skromni zaslužki, kar znaša za celokupno mariborsko delavstvo v teh mesecih 763.000 dinarjev. To je teška obremenitev za delavstvo v zimskih mesecih, ko ni mogoče dobiti nikjer drugod zaposlitve. Vpoštevati se mora vsekakor tudi dejstvo, da se vsako zmanjšanje zaslužka pozna v gospodarstvu delavca še dolgo potem in tudi pri trgovcu in drugih stanovih. Odpomoč radi nezadostnih kreditov tako za gradbeno službo, kakor tudi za delavnico Maribor je nujno potrebna.

Gospodje, dovolite da se nekoliko ozrem še na stanje naših penzionistov. G. minister je bil lani tako ljubeznjiv, da je sprejel amandman, s katerim bi se velika razlika med vpokojenimi železničarji izravnala. Kakor sem informiran, je tudi v tem pogledu pripravljen da sprejme amandman, da se hude krivice, katere vidimo posebno pri nas na področju ljubljanske direkcije glede penzionistov, izravna. Mi imamo vsega skupaj šest vrst vpokojencev. Stari kronski penzionerji, vpokojenci južnih železnic, penzionerji raznih dob, ko smo v Jugoslaviji menjali zakone o prometnem osebju in zakone o državnih uradnikih skoraj vsako leto, ali kakor mi pravimo, vsake kvatre, zato imamo sedaj celo vrsto raznih penzionerjev. Tako, da imamo penzionerje, ki dobivajo samo 250, 360, ali 400 dinarjev penzije, tako skromno penzijo, da ne morejo ni živeti, pa ne umreti.

Radi tega bi prosil g. ministra, škoda da ga ni tu, da bi to poslušal, da bi sprejel amandman, katerega mu je pravzaprav že predložil naš tovariš g. Mašič, da bi istega sprejel, da se s tem popravijo socijalne krivice, katere posebno občutijo železniški vpokojenci v celi državi, posebno pa pri nas v Sloveniji. (Odobranje.)

Gospodje, na koncu še nekoliko naših lokalnih zadev glede železnic in železničarjev na severnem delu naše jugoslovenske domovine, kjer imamo tik pred veliko Nemčijo, pri Spielfeldu postajo St. Ilj, na kateri še sedaj, po 20 letih Jugoslavije, uboga baraka predstavlja kolodvorsko poslopje. V sosedni nemški državi, prej v Avstriji, pa so moderne zgradbe železniške in carinske itd., napram katerim smo mi kakor ubogi bajtarji. Tam imamo eno barako v našo sramoto in posmeh tujcem, ki k nam prihajajo.

Direkcija državnih železnic v Ljubljani je izdelala načrt, da bi se na tej postaji zgradilo vsaj Jugoslavije dostojno poslopje, pa upam da bo g. minister tudi ta predlog Direkcije ljubljanske odobril.

Druga stvar, katero imam namen posebno naglasiti, je naš predlog, in želja naših železniških uradnikov in vseh državnih uradnikov, da se mesto Maribor z okolico pomakne v prvi draginjski razred. Tekom teh dni dobivam nešteto brzojavk naših uradnikov, naših državnih uslužbencev, s katerimi me prosijo, z ozirom na izreden položaj Maribora v nacionalnem oziru, da se Maribor pomakne v prvi draginjski razred. V Mariboru imamo danes 3.500 železničarjev, ali skupno nad 5.000 državnih uradnikov. Mesto Maribor je najsevernejša postojanka slovenska v naši Jugoslaviji. Skoraj bi rekel da je Maribor za Beogradom in Zagrebom največje uradniško mesto. Naš uradnik na severu mora biti pri vseh obrambnih in kulturnih društvih. On mora vršiti nacionalno nalogo in radi tega je ta zahteva, radi tega je ta predlog gotovo upravičen. Jaz sem predložil amandman g. finančnem ministru in merodavnim g. g. ministrom, ter prosim, da bi podprl naš obmejni Slovence, kateri bijemo še sedaj teško borbo, vi že veste kakšen postulat ima naš Maribor v nacionalnem oziru ravno v zadnji dobi. Zato je potrebno temu vprašanju posvetiti vso našo pozornost, ker je to zahteva, ki je gotovo v vsakem, zlasti pa v nacionalnem oziru opravičena.

Gospodje narodni poslanci, jaz sem iznesel le glavne stvari, ki so seveda bolj lokalnega značaja, ampak katere so iz nacionalnih vidikov in razlogov gotovo pravične. Mislim da je s prednjimi navedbami dovolj jasno prikazano stanje železniškega osebja

tako v pogledu nezadostnih plač kakor tudi službe in zaposlitve.

Ugotavljam, da v tako kritičnem in obupnem stanju kot danes se železniško osebje še ni nahajalo. Vsi, ki so poklicani, da vodijo brigo o naših železnicah in železničarjih, morajo sprevideti nujno potrebo, da se čimprej pristopi k rešitvi vprašanja zboljšanja gmotnega in moralnega stanja osebja.

Po našem prepričanju se da železničarjem trenutno pomagati že na osnovi sedaj veljavnih predpisov, za kar je treba le:

1) priznati nastavljenemu osebju osebne in rodbinske doklade v višini kot jih je imelo takoj po uveljavljenju sedajnega zakona o državnem prometnem osebju.

2) da se dnevničarjem zvišajo nagrade, v kolikor se jih ne nastavi za uslužbenca po zakonu.

3) da se nove vpokojence izenači glede draginjskih doklad z aktivnim osebjem in starim vpokojencem zviša draginjske doklade tako, da bodo njihovi prejemki izenačeni s prejemki novih vpokojencev.

4) da se v večjem obsegu izkoristijo določbe člana 40 delavskega pravilnika glede povečanja dnevnice.

Železničarji v območju ljubljanskega železniškega ravnanstva se prav dobro zavedajo:

1) važnosti železnic za narodno državo in njeno obrambo,

2) važnosti svoje težke, naporene, odgovorne in nevarne službe.

3) da so naše železnice glede jakosti prometa in rentabilnosti na prvem mestu v državi,

4) da je večina osebja, predvsem eksekutivnega, preobremenjena in da ne prejema za večjo storilnost nikake odškodnine.

5) da živimo v krajih z razvito kulturo in civilizacijo,

6) da smo nekdaž živeli v boljših in bolj urejenih razmerah,

7) da so železničarji produktivni sinovi naše mlade države in upravičeni zahtevati zboljšanje svojega službenega položaja.

Izjavljam na zadnje, da čeprav imamo mnoge upravičene vzroke za kritiko, da ne moremo povsod soglašati s politikom, ki se vodi v prometnem ministru in generalni direkciji, toda, ker vem, da ima g. minister dobro voljo in ker vem, da nedostatkov ni on kriv, ker se mnogokrat za njegovim hrbtom postopa brez njegove vednosti, izjavljam, da bom jaz kakor tudi ostali moji tovariši iz dravske banovine radi dobre volje glasovali za predloženi proračun. (Ploskanje).

**Потпретседник Нурија Поздерац:** Реч има народни посланик г. Илија Михајловић.

**Илија Михајловић:** Господо народни посланици, нисам имао намере да говорим о буџету Министарства саобраћаја. Нисам имао намеру, јер видим да се уопште ни мало не поклања пажња ни самим буџетима, ни самим разговорима који се овде воде. Овде се, господо, разговори воде да прође само законска форма, да се добије законска форма, да се са буџетом кроз Скупштину прође. Али изазван говором мога претходника и предговорника г. Јововића, који је овде изнео једну неправду коју овај Министар саобраћаја чини према Шумадији и једном њеном крају (**Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо:** А коју сте неправду Ви 30 година чинили према томе крају!) Па кажите која је то неправда коју сам ја учинио у моме кра-

ју! По једном несрећном моме схватању ја сам сувише био добро расположен према Вама лично и Вашој партији, г. Спахо. (**Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо:** О, хвала Вам, ми смо те Ваше симпатије добро осетили на својој кожи!) Напротив, бранио сам Вас, али сада видим да сам погрешно чинио. (**Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо:** На Ваше симпатије никада нећу рачунати, на својој кожи сам осетио шта оне значе. Ако су све Ваше симпатије које имате према некоме онакве какве су биле према мени, онда тешко ономе коме Ви симпатишете, и ко ужива Ваше симпатије!) А сад ћу ја Вама да кажем какви сте Ви, господине Спахо. (**Асим Шермет:** То је обичан цинизам) Дела су показала. Господо, постоји један законски предлог који је спроведен кроз Народну скупштину да треба да се прави једна пруга која би имала везе са овом пругом дуплога колосека, која би ишла од Загреба и која треба да прође кроз Београд, и место дуплог колосека који би ишао поред нормалног, кога данас имамо, да иде на Белу Реку преко Лазаревца, Аранђеловца, Тополе, Наталинаца и Крагујевца. Није било могућности да се тај посао одмах изврши. И једнога дана, за време Владе г. Богољуба Јевтића, док је Претседник Владе био је г. Богољуб Јевтић, донета је одлука да се почне са том изградњом, па како се није могла почети одмах цела пруга, то је донета одлука да се та пруга сагради од Аранђеловца до Тополе, да се вежу Аранђеловац и Топола и да се веже Оплепац са пругом. По томе су били израђени сви земљани радови, израђено је све само да се дође до давања на лицитацију изградње те пруге. Господо, израђена су и два тунела, један тунел у Саранову, дуг 1.500 метара, за који је било предвиђено 21 милион динара. Од тога је утрошено 23 милиона динара. Тунел је већ био на довршетку да се сагради. Други тунел је Бела Река дуг 3.840 метара. Предрачунска сума за њега износила је 42 милиона динара. На то је утрошено 36 милиона динара.

Господо, када је Влада г. Богољуба Јевтића промењена и када је дошла Влада Милана Стојадиновића; дошао је за Министра саобраћаја г. др. Мехмед Спахо. Ја не знам какви су разлози руководили г. Мехмеда Спаху, он је убрзо обуставио изградњу оба тунела и наредио да се секција, која је тамо радила, уклони. Када сам ја, господо, отишао код њега и запитао га зашто то чини, онда ми је он рекао да то чини због тога, јер стратешки разлози захтевају да се неке прече пруге праве. Он то, вели, може мени да каже као старом посланику, па сам ја у то поверовао. Веровао сам да се то моментално захтева и да чим мало прилике буду боље да ће г. Спахо наредити да се продуже радови. Међутим, господо, од тога доба па до сада г. Мехмед Спахо хвалио се да прави хиљаду километара пруге, али се на ту пругу везивања Опленца са пругом заборавило. Какав је разлог за то рећи ће г. Спахо.

Ја, господо, рекох, нисам имао намеру да говорим, јер верујем да и од овог разговора много вајде ми Шумадинци нећемо видети. Ми се ничему и не надамо докле год г. Мехмед Спахо ту седи. Али ја верујем у то, да то дуго трајати неће, да ће на оно место доћи ко други. (**Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо:** Тако сте Ви говорили и 1935 године!) Па, доћи ће крај, господине Спахо, и теби, и твојој сили! Проћи ће и то г. Спахо! (Ми-

нистар саобраћаја др. Мехмед Спахо: Прошла је и Ваша сила! Само је моја мало другојача! — Жагор.)

Овде ја нисам дошао да молим г. Спаху него са правом тражим да се овај пројекат прими и да се пруга Београд—Лазаревац—Аранђеловац—Топола—Наталинци поново узме у рад. (Ферид Церих—Јабланица: Зашто Ви нисте саградили ни пола километра пруге за 30 година?) Господине, онда су такве прилике биле, а данас су се мало промениле, па се то могло да чини. (Приговори са деснице.)

Да се нисам бавио чистом политиком, не бих долазио 30 година у Народну скупштину, а што подвлачите банкарство, баш сте Ви и Милан Стојадиновић раздужили тога сељака, менице му узели и ваљда нису оне више у питању. (Један глас на десници: Јесте ли Ви против тога?) Ја сам му благодаран и ја ћу о томе говорити кад буде Министарство пољопривреде на дневном реду да ли је он ударио мене, или сељака кога је, бајаги, раздужио.

Е сад, господо, кад сам већ овде, онда да мало проговорим и о политици владе г. Мехмеда Спахе. Тарифна политика је уопште испод сваке критике. Да неколико само малих примера наведем, да мало покажем каква је то одлична ваша политика, како ви кажете. (Један глас са деснице: Изграђује се 1000 километара пруге!) Да хиљаду километара пруге, али кад буде дошло да се плаћа, кад будемо морали плаћати ануитете, кад будемо народу трпали на грбачу онда ће се осетити хиљаду километара. Данас се то још не осећа, али ћете онда видети како ће тих хиљаду километара пруге изгледати.

Да говоримо мало о рефракцијама које ваш г. Спахо даје. Једна јеврејска фирма обратила се да превезе кроз нашу земљу 200.000 тона пшенице. Господо, за ових 200.000 тона требало је платити 45 милиона динара, и шта се дешава? По уговору који је г. Мехмед Спахо склопио, он враћа натраг ових 33 милиона, како је он уговором закључио, и она плаћа свега 12 милиона динара, место 45 милиона.

Није то само један усамљен пример. Ја сам само један овде навео. Имамо ми овде ваздан примера, па ћу их г. Спахи дати или ћу написати једну интерпелацију па ћемо о њој једног дана разговарати. (Један глас: Не плаши се г. Спахо!) Ја не знам да ли се г. Спахо плаши, али ја се још мање плашим.

Као што рекох, не тражим и не молим него са правом захтевам од г. Спахе да ову пругу Аранђеловац—Топола веже једанпут. (Пљескање на левици).

**Потпредседник Нурија Поздерац:** Реч има народни посланик г. Анђелко Михаиловић.

**Анђелко Михаиловић:** Господо народни посланици, прегледајући буџет Министарства саобраћаја као и експозе, ја морам са овога места, у име своје и у име народа и привреде, да се захвалим господину Министру саобраћаја на побољшању наше извозне трговине у погледу саобраћаја. Доласком господина Министра Спахе на положај Министра саобраћаја, ми смо извозници осетили да је извозна трговина пошла бољим путем у погледу саобраћаја. Саобраћај је дотле трпео велике и многе незгоде, а поготово ми извозници, јер нисмо имали доста вагона, јер нисмо имали уре-

ђену службу. Ми то извозници врло добро знамо, и нека извини чика Илија, и он то мора признати као извозник, да смо ми извозници морали неки пут да чекамо 10 до 15 дана па да добијемо вагоне, али кад је дошла таква Влада која је привредни прогрес збиља кренула на боље, ја то морам да похвалим.

Господо народни посланици, наша земља која је аграрна и привредна, њој је потребан и саобраћај. Без доброга и брзога саобраћаја не вреди ништа ни наша жетва која би била изгубљена ако је не би могли на време да извеземо. Ја морам овде говорити специјално о тарифама, како о тарифама извозничким тако и о тарифама унутрашњим. Говори се да ће се, можда, у то ја не верујем, повећати тарифа како путничка тако и робна. Ја молим господина Министра саобраћаја, са обзиром на привредни прогрес, да ту тарифу поглавито робну не повећава јер је доста скупа и мислим да је не би требало уопште повећавати, него специјално извозну тарифу смањити како би могли конкурисати другим државама које производе исте производе као и ми. Пре једно годину дана, мислим, да је уведена једна тарифа за петнаестотонске вагоне и десетотонске и десило се у извозу то, да ми нисмо имали довољно вагона од петнаест тона који су уживали рефракцију у подвозу, и ми смо били принуђени да данима чекамо док добијемо те вагоне, пошто нисмо имали рачуна да товаримо робу у десетотонске вагоне. Ја молим господина Министра саобраћаја да тарифа за десетотонске и петнаестотонске вагоне буде иста, или ако буде мало већа, да та разлика не буде велика све дотле, док не добијемо довољно вагона од петнаест тона.

Господин Јововић у своме говору дотакао се пруге Чачак—Ваљево—Бања Лука—Јадран. Ја господину Јововићу морам указати на то, да смо у 1936 имали само једну велику жетву, док у другим земљама жетве нису биле као код нас и ми смо морали наш извоз цеарелија тамо на страну да упутимо. И шта је било? Немајући тако велику пругу нормалног колосека и немајући уређене наше луке, ми смо један врло мали део те пшенице могли да извозимо преко наших лука, јер, као што рекох, нисмо имали пруге нормалног колосека и та наша пшеница морала је да иде све у руке странаца. Ми, као што знате, имамо само једну међународну реку на којој имају права пловидбе и остале земље и наша пшеница морала је, господо, да иде чак преко Браиле, тако да смо били у таквом положају да су нам сву зараду однели странци. Зато је потребно и са стратегиског и војничког гледишта, а камо среће да се после рата продужило, да се ради не на једној, него на више Јадранских пруга. (Павле Јововић: Зар није могла ова пруга да се веже једном пругом за Котор?) Та пруга, г. Јововићу, исто тако има значаја и за Црну Гору и Херцеговину, јер ви сте пасивни крајеви и када будемо имали нормалан железнички саобраћај, када будемо применили рефракције у погледу тарифе и ви ћете доћи до јевтинијег кукуруза и жита.

Ја молим г. Министра да смањи извозну тарифу и да повећа градњу не само у Сплиту него и у Метковићу и Котору, да се и тамо израде луке које могу примити више стотина хиљада вагона како би могли да се запосле и наши људи и наше



железнице. Зна се да смо ми земља у којој је воћарство развијеније, поготову Дринска бановина, и у последње доба се тежи да наша земља извози не само у клириншке земље своје воће, него и у земље са слободном и здравом валутом. Али зато треба имати добре вагоне да то воће може издржати транспорт на далеком путу и зато молим г. Министра саобраћаја да поведе рачуна и нама извозницима стави на расположење што више таквих вагона, како би могли да конкуришемо нашим конкурентима, јер Бугарска има израђену саобраћајну тарифу и велики број вагона и у последње време осећа се на страним пијацама њен престиж.

Што се тиче мога краја, имам да приметим, да тамо постоји једна станица, Дивце, која извози преко 1000 вагона воћа, а нема досада ни једнога колског вагона. Често се дашавало, кад се товаре дрва, да се морало претоваривати из једнога вагона у други и због тога молим да се ови колски вагони у моме селу Дивце направе, како не би у том погледу трпео саобраћај. Исто тако молим г. Министра да повећа број вагона III класе нарочито суботом, пошто су уведене викенд карте, јер се често дешава да они који имају карте III класе, у недостатку тих класа, улазе у II и кондуктери их после малтретирају. Због тога би требало повећати број вагона, ако не у друге дане, оно бар суботом.

Имајући пуно поверење у г. Министра, и знајући да је он дуго година био секретар наше Трговинско-индустриске коморе, ја не сумњам да ће он продужити како досада, тако и отсада зашта ћемо му ми привредници бити захвални. Гласаћу за буџет. (Пљескање на десници).

**Потпредседник др. Драган Дамић:** Реч има народни посланик г. Трипко Жугић.

**Трипко Жугић:** Господо народни посланици, говорити о буџету Министарства саобраћаја који је пред нама, то је широка и велика тема. Министарство саобраћаја, по моме мишљењу, то је најважнији ресор у нашој земљи. Ви сви знате, господо, крајем 1918 године, кад смо се ујединили, како је изгледао страпан наш саобраћај у земљи. Захваљујући репарацијама ипак се успело да се бар приближно омогући један јачи саобраћајни парк и ми данас у нашој земљи ипак имамо извесан саобраћај, али који није на оној висини, на којој би требало да буде. Мој предговорник Павле Јововић, такође посланик из Црне Горе, изнео је овде саобраћајну ситуацију Црне Горе, Херцеговине и јужних крајева и ја не бих имао потребе, то овде да понављам.

Већ 20 година се непрестано говори о тој великој Јадранској прузи, или бар о некој железници која би везала Црну Гору са осталим покрајинама ове земље, али је то увек остајало само на обећањима. Ми смо добијали обећања чак и са највиших места, да ће Црна Гора бити везана железницом за центар земље и за остале крајеве. Али шта видимо? Видимо да се та обећања никако не испуњавају. Ја знам да моја критика неће имати никакве важности, јер је буџет већ ту, он је поднет, а као што знате: „После боја копљем у трње”. И зато што се ово обећање још од 1919 године на овамо стално понављало, а није се никад испунило, ја овде чиним само један протест. Ја не

схватам да смо ми претставници само пасивних крајева, како их ви називате, а нарочито нека господода којој је стално у глави кромпир, пасуљ итд., та господода треба да знају да овде нису у питању ни кромпир ни пасуљ, него да је овде у питању један национални моменат. Јадранска железница, која има да веже Боку Которску и Црну Гору са центром ове земље, није пруга ни приморских, ни црногорских, ни јужних крајева него је то једна национална пруга, то је стратемиска пруга, и ви то треба добро да знате. Ја сам још 1920 године имао прилике да присуствујем једној конференцији и том сам приликом слушао и господина Николау Пашића кад је о тој прузи говорио. Ја сам чуо када је покојни Никола Пашић казао ово: „Нема човека у овој земљи који мисли национално и који дубоко воли ову земљу, а да му није прва мисао да се ова земља мора везати из центра са Бокмом Которском преко Црне Горе”. Ја ћу вам навести само један пример који ће вам најбоље показати шта значи немати саобраћајне везе између Црне Горе и центра ове земље. 1915 године, кад се српска армија у најтежим моментима повлачила испред навале немачке, аустријске и бугарске војске, она је дошла до Пећи и ту је стала, ту је бацила целокупан свој материјал и сву своју техничку спрему, па је под најтежим приликама прошла преко Црне Горе. Да смо ми онда имали не само железнице, него да смо имали само колских путева, српска армија би дошла у Црну Гору са целокупном својом спремом и свим ратним материјалом и не би имала никакве потребе да иде преко Албаније, јер би ми били у стању да останемо ту и да се бранимо од непријатељске војске.

Господо, ми живимо у тешким приликама. Може да се опет понови 1914 и 1915 година, и зато ја мислим да је већ крајње време да се озбиљно запитамо зашто се Црна Гора не везује железничком пругом са овом земљом. Господин Спахо је казао да је он први увео железницу у Црну Гору. Ова је железница пошла од Билећа и иде до Никшића. Ја ћу рећи господину Спахи да, по мом дубоком уверењу, ни до овога крака не би дошло да тамо није било оних великих шума у околини Никшића. Некоме је пало око на те велике шуме. Ви знате да су шуме у Црној Гори једно велико национално богатство и да су на ове шуме бацили око и разни светски хошптаплери и велики број унутрашњих богатих корупционаша, чији се утицај јако осећа у овој земљи.

Та мрежа људи, овако скупљена и састављена, има великог утицаја у земљи. И нека ми не замери г. др. Спахо, — јер то је моје дубоко убеђење — да та пруга не би дошла до Никшића да нису у питању те шуме. Ми смо се надали да ће се та пруга продужити у истом правцу бар до Подгорице, да би се на тај начин олакшало ишчекивање Јадранске пруге. (Приговори-са деснице). Ја нисам у ставу да молим, Црна Гора то тражи, она с правом тражи да добије ову пругу. (Чује се са деснице: Павле Јововић је молио!). Ја не молим, ја се сматрам грађанином ове земље и оно, нашта има права, ја тражим. А кад имам право не морам да молим.

Ми смо, господо, имали такву ситуацију у земљи да је Министарство саобраћаја долазило у руке или браћи Србијанцима, или браћи Словенцима, или браћи муслиманима. Они се постепено ређају, а ми смо успели тек после 20 година да у

Владу уђе г. Чејовић. И успех је тога у томе што сам могао да видим да је у буџету Министарства грађевина дато неколико десетина хиљада динара његовом срезу да се исуши нека бара. (Чује се: Биће више!).

Дакле, господо, ја ћу да завршим свој говор, али ћу да га завршим протестом, што се у овој земљи не води рачуна ни о националном моменту, ни о општем интересу; овде се решава све на парче по породичним и покрајинским жељама, па није чудо што је наша земља после 20 година живота дошла у један хорсокак. И видећемо како ће се из тога хорсокака извући благодарећи оваквом раду досадашњих влада. Гласаћу против. (Плескање на левици).

**Потпретседник Нурија Поздерац:** Реч има народни посланик г. Драгутин Домаинко.

**Dragutin Domainko:** Gospodo narodni poslanici, moram priznati da je u resoru saobraćaja zadnjih godina vrlo mnogo učinjeno. I to priznanje moramo dati ne samo resornom Ministru nego i personalu Ministarstva saobraćaja, pa bili to inženjeri ili radnici. (Odobravaње). I da se tako radilo intenzivno odmah posle rata, ja verujem da bi danas i politički problemi, o kojima se toliko govori, bili na drugoj osnovi.

Gospodo, ja ću da se ograničim pa da govorim o potrebama grada Zagreba i što je u vezi sa Savskom banovinom. Narочито треба да обратим pažnju na zagrebački saobraćajni čvor, koji je najveći u državi. Zagreb nije samo politički centar, nego on je i kao ekonomski privredni veliki centar za to što najvažniji pravci i veze prolaze kroz Zagreb. Za to bi trebalo zaista озбиљно прећи на решење тога саобраћајног загребачког чвора. Јер иако су данас исцрпљена средства да се одмах пређе на решавање тога питања, ипак, ако би то дуго трајало, дошла би у опасност сигурност саобраћаја преко града Загреба.

Zastarela je železnička mreža, radionice i ložionice su na nepodesnom mestu, a koloseci su u nivou cesta ako da i sam Zagreb, koji se nalazi između Sljemena i Save i koji je centar tamošnjeg saobraćaja, ne može da se proširi. Potrebno je da se taj spor reši, a sa njim da se reguliše i pitanje glavnoga kolodvora. То је важно не само за Загреб него је од велике важности и за целу државу. Далје имамо и треба да узмемо у озбиљно решавање питање duplog koloseka od Zagreba do Zidanoga Mosta i to odmah da se uzme o ocenu a rešenje podizanje duplog koloseka bar do Zaprešića. Osim toga treba rešiti i pitanje pruge Karlovac—Slunj—Bihać zatim Petrovo Selo—Plitvice—Vrhovine, Vrhovine—Senj Bakar—Banja Luka—Jajce—Prozor, i Mostar—Metković.

Gospodo narodni poslanici, moram da istaknem da je potrebno obratiti i skrenuti najveću pažnju na samu zgradu saobraćajne direkcije u Zagrebu. Zgrada je premalena, prostori je su prenatrpane i u njoj se ne može vršiti sigurno i redovno uredovanje, kao što je to potrebno da bude za jednu ustanovu, koja ne sme i ne treba da bude birokratska.

U socijalnom pogledu, ja bih molio g. Ministra saobraćaja da obrati pažnju na stanje prenočišta, kakvo je ono danas u Zagrebu i na drugim mestima. U tim prenočištima ima toliko mesta, da po 4 čoveka treba da budu u jednome krevetu. Za to se oni meњaju tako, da ni čaršavi ne mogu dovoljno da se isuše. Ako tome dodamo smanjene prinadležnosti,

onda ćemo tek videti da stojimo pred jednim krupnim problemom, koji treba uzeti u озбиљну ocenu i što pre rešiti. Plate uopšte svih državnih činovnika neznatne su i zbog toga je njihovo stanje veoma teško. Za to i naglašavam tu stvar da ove plate i prinadležnosti činovnika treba uzeti u озбиљну ocenu. То је код жељезничког особља од нарочите важности, јер је њихова служба тежа. Овде треба помислити само на оне наше пасивне крајеве где наши жељезничари живе удаљени од центара и где не могу да набаве чак ни потребне животне намирнице, и оно што је раније било у томе погледу лепо предвидено, код Јужних жељезница mislim да треба да се и сада предвиди.

Ja bih imao da skrenem naročitu pažnju gospoдинu Ministru saobraćaja na pitanje pomoraca. Pitanje pomoraca je jedno važno i viseće pitanje koje traži da se ono uzme u jednu озбиљну ocenu i rešenje, јер сви правилници који су предвидени за regulisanje socijalnih i tehničkih, zatim higijenskih i zaštitnih mera, nisu potpuni i nisu na dobroj bazi. Mi treba da postavimo jednu добру bazu i samo ako to učinimo, onda će nam i служба u pomorstvu biti добра. Najзад, gospodo, mi to moramo izvršiti i zato, što to zahtevaju i traže sklopljene međunarodne konvencije.

Naposletku, gospodo, ja sam dužan i kod ovoga resora da obratim pažnju g. Ministru saobraćaja na podatke koji se iznose u zagrebačkoj štampi u pogledu personala i o onoj srazmeri ili nesrazmeri između Hrvata i Srba. Ne ulazeći detaljno u ovo pitanje, јер о њему треба да се povede u Ministarstvu računa, ja sam dužan da tražim da se ti podatci provere i da se vidi koliko su oni tačni ili netačni, јер ако utiremo put rešavanju hrvatskog pitanja onda mi moramo da se borimo da se uklone one neravnopravnosti i nejednakosti koje još postoje, i za koje ja, kao Hrvat jugoslovenske orijentacije, нарочито i uvek, hoću i moram da se borim.

Zato, u nadi da će se provesti ono što je potrebno, a verujem da će se to stvarno i provesti, izjavljujem da ću glasati za ovaj budžet. (Pljeskanje na desnici).

**Потпретседник Нурија Поздерац:** Реч има народни посланик г. Душан Бујић.

**Dušan Bujić:** Gospodo narodni poslanici, kod pretresa budžeta Ministarstva saobraćaja, ograničiti ću se da govorim samo o teškim saobraćajnim prilikama u моме srezu.

Usled saobraćajne politike bivše Austrougarske monarhije, naš kraj imade saobraćajne teškoće bez primera. Da su te teškoće bez primera, osvedočićete se, gospodo narodni poslanici, iz moga izlaganja, a to najbolje svedoči i činjenica, da na jednom uskom i zbitom prostoru od oko 30 četvornih kilometara imamo tri nedograđena, naime nedograđena rukava, ili, болје речено, три slepa creva železničke pruge.

Do toga stanja moglo je da dođe usled toga, što su u bivšoj Austrougarskoj monarhiji bile dve vrste železnica, i to: državna i takozvana Južna železnica. Pošto su se interesi tih dveju železnica često kosili, to se izbegavalo da se one spoje, radi zaštite obostranih interesa i tako se kod izgradnje pruge Bjelovar—Grubišno Polje—Veliki Bastaji i pruge Bjelovar—Garešnica—Banova Jaruga stalo kod obe pruge na pola puta, to jest u Grubišnom Polju i Garešnici.

Sukob železničkih direkcija izbegnut je, ali naš kraj dobio je dva slepa creva, od kojih pati i danas.

Treće slepo crevo u blizini Grubišnog Polja je stvoreno izgradnjom tehničko-industriske pruge Južne železnice Veliki Bastaji—Končanica—Zdenci još u doba, kad je u tome kraju vršena eksploatacija šuma.

Trebalo je po izvozu šume da se pruga digne, jer je izgubila razlog opstojanja, ali su je vlasti bivše Austrougarske monarhije zadržale za ljubav mađarskog magnata Tikarija, kao njegovu lokalnu železnicu i danas ta pruga ide čistom goleti, bez sela i naselja i služi jednom ribarskom društvu, koje je u rukama stranog kapitala.

Od toga trećeg slepog creva pati naš saobraćaj, jer je to, uistinu, po mome mišljenju, jedna od najpasivnijih i jedna od najnepotrebnijih pruga u našoj zemlji.

Smatram da nije potrebno na dugačko iznositi koliko ogromnu štetu trpi naš narod u tome kraju, usled toga nemogućeg stanja.

Štetnost za osobni promet je ogromna. Kao primer navešću samo jedan slučaj od prometa Grubišno Polje—Darugar, kuda železnicom ne možeš doći prije 17 sati i 15 minuta, a čovek po lepom putu dođe pješačeći za tri sata, a drumom, kolima, dođe za dva sata.

Isti je slučaj sa vezom Garešnica—Banova Jaruga.

Da se tome zlu doskoči, trebalo bi da se čim prije pristupi izgradnji tih nedovršenih delova pruge i to: Grubišno Polje—Veliki Bastaji i one Garešnica—Banova Jaruga, dok bi prugu Veliki Bastaji—Končanica—Zdenci trebalo dignuti i građevni materijal, u koliko je upotrebljiv, upotrebiti za gradnju pruge Grubišno Polje—Veliki Bastaji. Naglašavam da ovo nije moje subjektivno mišljenje, nego mišljenje celoga našega kraja i da je to jedna velika potreba onoga kraja u kome ja živim.

Potrebu izgradnje ovih nedovršenih pruga diktiraju interesi saobraćajne, a isto tako nacionalne i ekonomske politike iz ovih razloga. Grubišno Polje je privredni centar velike okoline. Kod nas je nacionalna privreda razvijena u velikoj meri.

Primeru radi navodim sledeće: sa stanice Grubišno Polje izvozi se godišnje 250 do 300 vagona krompira, 100 do 120 vagona žita, 100 do 150 vagona žive stoke i preko 300 vagona drveta.

Osim stanice Grubišno Polje u tome spletu toga kraja ima još četiri stanice, koje nemaju ništa manji promet. Što je naročito važno naglasiti to je, da sve ono što se sa tih stanica izvozi to su poljoprivredni proizvodi koje narod mora da vozi 15 do 30 kilometara do železničke stanice, a i to samo kad ima puta, jer, kao što sam već juče naglasio, prilikom pretresa budžeta Ministarstva građevina, kod nas postoji u tome pogledu pravo bespuće.

Osim ovoga ima još jedan razlog za izgradnju te pruge. Grubišnopoljski srez leži u sklopu državnih šuma. Država vrši eksploataciju šume i državni erar gubi velike svote zbog toga što se, te šume, usled slaboga izvoza, prodaju uz znatno nižu cenu nego što bi trebalo. Izračunato je, gospodo, kada bi se ta pruga izgradila, da bi ona naročito zbog izvoza drveta bila veoma rentabilna i da bi se ona za deset do petnaest godina najviše mogla amortizovati.

Ova pruga Grubišno Polje—Veliki Bastaji ima velikog značaja i iz strategiskih razloga, pošto veže jednu veliku pozadinu sa granicom. To je fakat i o tome su se i naši vojni stručnjaci zainteresovali.

Nešto što toj pruži daje naročitu prednost prema ostalim, koje su u izgradnji, jeste to što će izgradnja te pruge, s obzirom na povoljan teren, koji je bez tunela, velikih uspona ili nasipa te mostova, što bi to bila jedna od najjeftinijih pruga i svakako mnogo jeftinija od svake druge pruge koja se danas nalazi u izgradnji.

Jedino još želim, gospodo, naglasiti to je da je vrlo važno, da se od tri predviđena smjera kuda bi ta pruga imala biti izgradena, izabere onaj smjer kojim će ta pruga najviše i najbolje poslužiti narodu našega kraja s jedne strane, a interesima saobraćajne politike sa druge strane. Jer smatram da se železnička pruga gradi onuda kuda je za narod najpotrebnije i najkorisnije, a ne samo kuda je najjeftinije. Zbog toga od pomenuta tri pravca smatram za potrebno da naglasim da su glavna dva i to: Grubišno Polje—Rašnica—Iv. Selo—Veliki Bastaji i ona Grubišno Polje—Veliki Dapljevića—Rastovac—Iv. Selo—Veliki Bastaji. Prvi je pravac kraći za 4 kilometra ali tada bi pruga u dužini od 15 kilometara, dotakla svega 4 sela a sva ostala ostaju po srtani kao i danas; a druga je pruga odnosno pravac koji se predviđa duži za 4 kilometra ali veže na dužini od 19 km. 8 sela i primiće se na domet 16 sela. Osim toga ova druga pruga velikim delom prelazi preko državnih šuma i šume imovne opštine Đurđeva kosa, pa otpada otkup zemljišta od privatnika, što je vrlo važno.

Gospodo, ja smatram da se železnička pruga gradi onuda, kuda je najpotrebnije, a ne onuda kuda je najjeftinije. S obzirom na kratkoću pruge, i s obzirom na to, da je ta pruga uistinu vrlo nužna, ja se nadam da će Ministarstvo saobraćaja uvideti neophodnost njezine izgradnje, a verujem da će se i što skorije pristupiti njenoj izgradnji.

Imajući puno poverenje u Kraljevsku vladu i gospodina Ministra saobraćaja, izjavljujem da ću glasati za ovaj budžet. (Pljeskanje na desnici).

**Потпретседник Нурија Поздерац:** Реч има народни посланик г. Велимир Маринковић.

**Велимир-Веља Маринковић:** Господо народни посланици, ја говорим у име свога изборног среза, печалбарског пасивног среза. Питање које износим, локалног је значаја. Оно тангира исто тако и два друга среза, Царибродски и Нишавски, а донекле и Белопаланачки, дакле, тангира цео стари пиротски округ. Пре него што изнесем то питање, које је од великог значаја за онај крај, дозволите ми да кажем једну мисао, која је, верујем, и ваша, заједничка мисао свих нас, а то је, да се при изградњи железница, исто тако као и при изградњи путева, поред привредних и чисто економских и локалних потреба, увек има у виду, увек узима у обзир и један други разлог, господо, а то су чисто стратешки разлози. Кад је овде један колега о изградњи једнога пута казао онако духовито, да је то луксузан пут, ја не мислим тиме да умањим међународни и економски значај тога „луксузног“ пута, али ја сам сведок као и ви кад су поједини објекти у тешким данима рушени, а ти су објекти с тешким мукама били стварани и подизани. Од тога луксузног пута код данашњег наоружања, господо, ми у народној одбрани нећемо имати големе вајде. Нама су потребне стратешке железнице и стратешки путеви. Најпре то, па онда после они други обзир привредно-економски, социјални и локални!

Ја мислим да сам погодио Вашу мисао, и осећање, господине Министре, јер је то осећање и мисао свих нас, који ову земљу волимо, и да ће нас то увек да руководи у томе правцу.

Пре но што приступим излагању главног питања, које тангира мој крај, ја ћу поменути неколико битнијих питања, али која су од великог привредног и социјалног значаја у моме крају. Искрено да вам кажем, дошао сам на ову говорницу зато, да господина Министра уверим, да је горућа потреба, да се моме крају у том погледу изиђе у сусрет. Тиче се најпре мојих печалбар-црепара. Ја имам у моме крају око 40 до 50 индустријских предузећа, црепарских. Некад је та индустрија врло добро цветала. Али, господо, захваљујући утицајима — а ја не знам да ли су то политички утицаји — али тек захваљујући утицајима дала се предност једној фирми, која је, како сам обавештен, са капиталом који није домаћи, а то је фирма Бон из Велике Кикинде, која има и у Румунији тако исто своје радње. Та фирма, како сам извештен, добија повлашћену тарифу са 80% попушта. Стоваришта те фирме, њена роба складирана је свуда дуж пруге, где год има пруга у Југославији, и поготову на Југу. Свуда има тога велико-кикинског црепа.

Тиме је наша домаћа индустрија, ако је тачно да је онде инострани капитал заинтересован, тиме су моји печалбари и они честити мали индустријалци који су тако рећи из ничега створили своја предузећа, доведени у један тежак привредни положај. Ја молим г. Министра, да те повластице које су дате таквој једној фирми, која је у много повољнијем положају, која је у повољнијим приликама и по величини свог капитала и по искуству и организацији рада, да тој фирми мало скреше те повластице и да омогући живот црепарској индустрији из мога краја. То се, господо, односи како на Лужнички срез, кога имам част да претстављам, тако и на Белопаланачки, Нишавски, Власотиначки, а мислим, делимично и Лесковачки срез.

Има још једно питање, господо, на први поглед битно, које такође интересује мој крај, а верујем и друге пасивне крајеве. То се тиче попушта у возњи, такозваних упутница за превоз и набавку људске и сточне хране. Једно време те су упутнице даване бесплатно. Ја сам, господо, имао то жалосно искуство у свом изборном Срезу, да су тројица-четворица злоупотребили то право. Ја сам, изгледа ми, несрећан, да све такве шкакљиве ствари износим, али господо, странци, којој имам част припадати, никада није стало до тога да зле ствари прикрива, него да чисти оно што не ваља. Велим, да су њих тројица-четворица добро искористили те повластице за своје чисто трговачке сврхе, па су они господо навукли храну бесплатно преко железнице и по скупе паре је народу продавали. За ову ствар г. Министар саобраћаја не може бити крив, јер он сигурно не зна и не може знати шта се тамо далеко на периферији, у неком забаченом крају дешава. Ја бих овде чинио одговорним дотичног претставника... (Павле Јововић: Кажи о коме се ради!)... Пошто је отсутан, а мој је такмац, дозволите да га не именујем. Сада је одређено да се наплаћује 1.500.— динара од 10.000 кгр. Ја сам био сведок у току изборне кам-

пање обишао сам и познајем, смем слободно рећи, сваког другог човека лично у свом Срезу и видео сам да људи одбијају да купују храну путем те повластице, одбијају да се користе том повлашћом. Још нешто, господо. Тамо је ограничено на 10.000 кгр. Један мој пријатељ који је сиромашан, честит човек, он је чак из мога пиротског краја отишао по храну у Мачву. То је далек пут када се узме у обзир претовар хране. Уживао је поверење у свом селу па је добио повластицу и натоварио 10.000 кгр. али је метнуо хиљаду — две више. Тренутно немам овде тог товарног листа али га могу дати г. Министру, јер ми је у стану, — ја сам овде дошао болестан. Он је господо, за оно хиљаду-две килограма — бојим се да није  $\frac{1}{4}$  вагона, тачно не могу да се сетим цифре, — платио 1700 динара и више. Господо, то је за њега било јако непријатно изненађење јер га је то материјално упропастило и довело у незгодан положај пред оним људима, пред оним селом које га је делегирало да ту робу набави. Ја специјално говорим за тај случај а ако постоје још и други слични случајеви, молим г. Министра да се и они испитају да се створи могућност да се тим људима олакша. За пасивне крајеве, господо, та повластица да се упућује бесплатно храна не само, господо, да је она људска, човечански оправдана већ постоје, господо, чисто социјални, постоје још и национални разлози да се гладнима да хлеба јер доћи ће дан, господо, када ову земљу, треба бранити а гладни људи је тешко могу бранити.

Зато, господо, треба учинити да у неким крајевима где има доста и где је јефтино жито да се омогући превоз. Ја вас уверавам да код мене килограм жита стаје 1.50, 8 гроша, па богами, 9 гроша па и 2 динара. Господо, то је много. Треба омогућити бесплатан превоз хране али треба истовремено и онемогућити злоупотребе од стране оних, који су увек склони да такве ствари чине.

Још једно питање интересује мој срез, а у овоме случају и Белопаланачки срез. Најближа железничка станица моме срезу јесте Бела Паланка. Када вагон кукуруза дође овако се практикује. Ми немамо директне телефонске везе. Имамо две варошице у срезу, економско средиште то је Љуборађа, а среско административно место је Бабушница. Када дође вагон на белопаланачку станицу то се посретством Пирота јави двома варошицама да извести односног интересента да дође и колима превуче око 30 километара то жито. У пракси се дешава ово. Чим вагон дође, највише један дан дозвољава се да ту храна стоји. Одмах после тога рока плаћа се лежарина: Та лежарина за оне сиромашне људе није мала. Видите овде би било потребно, насушна је потреба, да се некако омогући да ти људи добију могућност, да добију у времену. Нису они криви што су железнице подизане у крајевима који су економски јаки, који су развијени и богати; нису они криви што немају превозних средстава. Право је омогућити им да не плаћају лежарину која није мала. Молим господина Министра да нас у том погледу помогне.

А сада да приступим ономе најважнијем питању за онај крај, а то је питање железнице Јерма. Постоји, господо, вама није можда познато, једна приватна железница која је подигнута приватним

капиталом, домаћим, кроз један од најлепших крајева. Ја вас уверавам да Ђердапска клисура и Сињевачка клисура, које су мени врло добро познате — ја волим природне лепоте — ја верујем да ова клисура Јерме није ништа мање лепа него што су ове наше две широм света познате клисуре. Та железница је просто усечена у блокове стена. Доле се пенуши Јерма, а горе видите лево и десно само стене веома лепих, изузетно лепих облика. Грдне су паре, господо, ту пласиране док је та железница подигнута. И видите та железница, не само што може, и ако буде здравља да до тога дође да се једнога дана упознају лепоте онога краја, да она буде коришћена и од туриста да их пребацни онде. Ми имамо једну добру, лековиту бању која по својој радио-активности може да надмашује — како сам разговарао са једним професором универзитета, — и Нишку Бању и Соко Бању. Велики осим тога чисто туристичког значаја ми ценимо и економски и социјални значај. Има 37 села која гравитирају тој железници. Превозно средство до изградње железнице били су мали коњићи, то је вама свима врло добро познато. И уверавам вас да се по 40—50 километара морало носити оно мало хране козјим путањама и свет је био гладан. Господо, када се не може тамо зими да долази од снега и када се не могу тамо да изграде железнице народ једе овас и зоб којима се коњи хране, јер то једино рађа у граничном појасу поред бугарске границе, онде треба да знате, да они ту зоб мељу у поточарама за које их несавесни полицајци добро казне за бесправну мељаву.

Они мељу овас у оним малим ручним жрвњевима и ако се деси да их неки полицајац ухвати тешко си га њима. Морају да плаћају казне. Али сем овса још нешто се једе у овом крају, а то је корење од кукуруза, то је она помиљка која остане кад се зрна скину. С пролећа свет бере коприве и друге траве, ја нисам тако добар ботаничар да бих знао како се све зову. Укувају коприве, мељу само једну прегршт брашна и онда тај скроб тако једу. Ако могу да метну мало више брашна и да направе тако звани „зељаник“, онда је то за њих највећа посластица, већа од свих оних које једу деца у Београду. Подигнуто је на тој прузи у том крају 16 тунела, 19 мостова те је тако овај крај везан са осталим културним светом. Добила се могућност да се иде у друга места за набављање намирница. Али шта се десило? Ви знате, господо, како то код нас бива. Неки политичари ранији, а и неке финансиске тешкоће учиниле су да је тај рудник и железница обуставила рад. Хоћу нарочито једну ствар да истакнем, а то је да је та железница превозила поред људске хране и војнички материјал, служила је за војничке сврхе, јер је ту граница. Хоћу да истакнем да је тај угаљ кога је превозила ова пруга био изузетно јакога квалитета, угаљ са високим калоријама. Свакако је то и био и главни разлог да се ова железничка пруга и подигне. За потребе онога краја имао је разумевање онај који је увек и свуда имао разумевање за ситне мале и несрећне људе. То је покојни Краљ Александар Ујединитељ. За његовог живота та је пруга добро радила. Рудник је лифтовао 5000 вагона 1929 године, а 1930, 1931 и 1932 око 6000 вагона месечно.

После марсељске трагедије није било у оној мери интересовање и рудник је морао обуставити свој рад. Томе су биле разлог и финансиске те-

шкоће које су стварали повериоци, јер док се овај рудник подигао морало се зајмити. С друге стране нестало је оне моћне заштите коју је тај рудник дотле имао, и тако је „Јерма“ престала да ради. Ја хоћу да захвалим господину др. Спахи, што је он дошавши у тај ресор 1935 године доделио 600 вагона месечног откупа угља. Тада је била таква коњунктура, да је то било за онај крај право изненађење и пружио је ухлебија многим људима и породицама. Око 2000 породица оживело је од тога. Ја ћу завршити са апелом на господина Министра финансија да од овога рудника откупи сада опет 600 вагона месечно или бар 300 макар и само 200 вагона за прво време, како би се одржала она железница која је потребна и са привредних и војних разлога. Ово је још потребно да би се онај сиромашан свет тамо могао запослити и прехранити. Тамо има толико природних блага и треба га само искористити, па ће се онда сам тај крај моћи прехранити без помоћи ресора социјалне политике. Овако велики број људи из тога краја свакога дана се виђа на нишкој и београдској станици а сваки дан их ја нађем и пред својим прагом. Овим сиромашним људима треба изићи у сусрет. Ако тај свет оставимо да и даље гладује они ће одлазити преко границе, а ако прилике поправимо онда ће с оне стране границе овамо к нама прелазити.

Ја ћу да завршим. (Гласови: Гласањем за буџет?) Да, ја гласам за буџет, ја гласам за буџет јер сам уверен да ће г. Министар ове сугестије прихватити, ја гласам за буџет и због опште владине политике, која има велику и значајну улогу данас. Али ја, господо, нећу да прећутим и молим да ми г. Министар не замери, јер нисам од оних који се лако савијају, ја нарочито гласам за буџет зато што је на челу тога ресора вођа наше браће муслимана... (Бурно одобравање)... који је, као и др. Корошец, вођа Словенаца, у најкритичнијем моменту, када је једна шака, једна група људи занета властољубљем са кобном фаталношћу гурала ствари да иду клизавом низбрдицом, — што су др. Спахо и др. Корошец показали чојства и јунаштва и допринели да се развој догађаја управи правилним путем. (Бурно одобравање.) И завршавам: гласам за буџет, гласам за г. др. Спаху. (Бурно одобравање и пљескање у центру и на десници.)

**Претседник Милан Симоновић:** Реч има народни посланик г. Радомир Стојковић.

**Радомир Стојковић:** Господо народни посланици, о буџету Министарства саобраћаја не бих имао шта да кажем, јер се слажем с њим из разлога тога што сматрам да је потреба изискивала да тај буџет буде такав као што је већ израђен.

Господо народни посланици, да би се наша држава упоредила са нашим суседима комшијама, ми морамо свим силама и свим напорима да запнемо и омогућимо да се наш саобраћај спроведе у свима деловима наше земље и наших покрајина, које нису у вези са нашим центрима и са осталим деловима наше земље.

Господо, ја не могу и нећу да будем себичан, нећу као што сам имао прилике да слушам од наших другова народних посланика већ неколико дана, како једнако траже за своје крајеве, како нису задовољни, како им увек по нешто треба и да им понешто недостаје, једнима у погледу пу-

тева, другима у погледу саобраћаја, трећима у погледу сиромаштине и т. д. Господо посланици, ја видим да се нико од Србијанаца, од људи из Шумадије није појавио на овој говорници да каже да му нешто недостаје, да му макар што треба. Није то, господо народни посланици, што смо потпуно задовољни и ако имамо све шта нам треба. Ви сви знате, а и господин Министар, да је свуда понешто потребно и да наш ситни сталеж није задовољан, јер није у стању да задовољи своје потребе, али ми смо широкогрудни, ми смо научили да трпимо и да прећуткујемо. Ми пуштамо нашу осталу браћу из других крајева да говоре. Господо народни посланици, ми нисмо егоисти. Ми желимо да наша држава има тако развијену железничку мрежу да се ми из свих делова наше отаџбине кад будемо позвани у случају потребе можемо благовремено одазвати својој дужности. Међутим, код нас има крајева који нису везани железницом и у којима се за дан два не може доћи до железнице. С тога разлога ја сматрам да је потребно да буџет буде такав да би се потребе народне и државне могле задовољити. Ја знам и верујем да то не може бити тако брзо али у границама могућности треба из године у годину приводити ствари решењу како и колико се може. Ја верујем, господо народни посланици, да г. Министар саобраћаја познаје прилике боље од свих нас, јер му је то главни посао и задатак који он има пред очима и верујем да он правилно води бригу и врши распоред да сваки крај у нашој земљи добије оно што му треба и да се пруге вежу и изграђују по могућности.

Имам још једну ствар да изнесем из мога среза. У моме срезу има једна мала пруга од 70 см., која води од Ћуприје до Сењског Рудника, а којом се служе мајдани угља ради извоза, као и други пољопривредници, привредници и трговина. На тој прузи постоји станица Сење на којој се врши утовар угља. На тој прузи има неколико рудника угља као и каменолома, одакле се извози камен и грађа, те је стога потребно да Министарство саобраћаја сагради једну рампу ради утовара угља и камена. Ја сам поднео неколико пута претставке у томе смислу Министарству саобраћаја и те молбе стоје тамо и дан данас, али по њима није донето решење. (Жагор.) Ја вас молим, господо, да ми дозволите да изјавим све што желим и имајте стрпљења као што сам и ја вас стрпљиво слушао. Молим господина Министра саобраћаја да пронађе ту молбу, коју сам ја лично писао из Општине сењске, и да по њој донесе одлуку да се тамо успостави та рампа због утовара грађе и камена за фабрику шећера. Ово треба утолико пре учинити што кроз Ћуприју пролази интернационални пут, те би то утолико пре требало саградити. Како ту нема станице и рампе, то људи вуку робу колима до Ћуприје, а из Ћуприје у Сење, те мислим да је то и у интересу самог саобраћаја. То није тако скупо и ја молим да се једна рампа и један магацин тамо подигне.

Имам још једну ствар да изнесем, мада иста потпада под секцију, али како и она пада под надлежност Министра, то је износим овде. На прузи, господо, има ситних радника који раде на колосеку — на прузи — као дневничари. Од пре неког времена ови ситни радници долазе из других срезова и разних места и ти се људи злоупате јер

не могу да се враћају увече својим кућама пошто нема воза, те су принуђени да спавају по магацинима и да воде, може се рећи, један неуредан живот. Међутим, господо, у околини ове пруге има људи који би те послове могли обављати и нема потребе да се узима радник из далеког краја кад га већ има у овом крају, који ће моћи да руча и да добије ручак код своје куће, док онај који је дошао из далека, мора да има ту преноћиште за које мора да плати. Ја бих молио господина Министра да учини шта треба да се та измена учини и да се узму радници из места која су најближа тој железничкој прузи, те да ти људи сву своју надницу не поједу сами, него да је искористе са својим породицама. И иначе та је надница минимална и износи 18 динара дневно за оне који раде први пут, а ако раде 2 или 3 године имају и по 25 динара дневно, према годинама рада. И зато тај радник који има 18 динара дневно не може да ноћи у другом или трећем срезу. Па чак и онај старији радник, који има око 25—26 динара, нема могућности да се издржава ван своје куће и да се храни о своме трошку, јер би у том случају његова породица код куће морала да оскудева. Кад тај сиромашак већ нема хлеба код куће, и кад га већ мора зарадити, он бар треба да има неке користи од тога. Зато апелујем на господина Министра да једном уредбом, или како већ зна, ја сам новајлија те не знам како то иде, ту ствар реши у корист тога сиромашног народа.

Друго, господо, што имам да замолим господина Министра јесте ово: чувари пруга полажу испит за то место и када га већ положи, они по неколико година не могу да добију место. А ја мислим кад један човек, који се већ спрема за један посао и своје испите положи, да би тај посао требало и да добије. Ја не кривим никога и верујем да нема места за све те људе који су оспособљени, али сам имао прилике да видим да су неки људи који су положили испите, добили таква места пре оних који су те испите много раније положили, а они који су те испите положили пре 3—4 године остали су без места. Зато сматрам да се у Министарству саобраћаја у том погледу не поступа правично. Не замерам ја ту господину Министру, јер верујем да он то можда и не зна, него осталим његовим потчињенима, али би требало да буде некога надзора те да се не врше злоупотребе.

**Потпретседник Алојзиј Михелчич:** Има реч Министар саобраћаја г. др. Мехмед Спахо.

**Министар саобраћаја др. Мехмед Спахо:** Ја сам врло захвалан свој господи народним посланицима који су са пуно интереса и са пуно објективности вршили критику над радом Министарства саобраћаја и изнели многе недостатке који доиста постоје у Министарству, а којих сам и ја потпуно свестан, али који до сада нису могли бити уклоњени зато што није било довољно средстава. Ја молим да ми верујете да би све то, можда, било уклоњено да је било више средстава.

Највише се, господо, говорило о програму грађења наших пруга. Тај програм, господо, израђен је у сагласности са свима меродавним факторима, и при његовом израђивању водило се рачуна како о привредним тако исто и о социјалним приликама наше земље. Али онај врховни и главни циљ коме наше железничке пруге имају да служе био је нај-

меродавнији при одлучивању која ће се пруга преградити, а то је, господо, интерес наше земаљске одбране.

Ја бих, господо, желео да место једне хиљаде километара израдим у нашој земљи две, три па и пет хиљада километара. Али ми градим о толико колико можемо, а ми смо успели да нађемо средства више него и једна досадашња Влада у овој земљи (Пљескање). Ја мислим да то треба да буде доказ да ћемо и у будуће умети да нађемо средства за оно што је овде тражено, да што пре задовољимо потребе тих крајева.

Господо, овде се највише говорило о Јадранској прузи која треба да прође кроз Црну Гору. Ја сам свестан да је та пруга неопходно потребна из економских, националних и социјалних разлога и из разлога земаљске одбране. Али кад су питали онога: зашто не звони, он је казао да не звони зато, што нема звона. Тако исто, господо, и пруге нису могле да се до сад израде зато што није било средстава за то. Сем тога, господо, ви морате бити свесни и тога да та пруга има да прође кроз најтеже терене и да ће због тога бити најскупља пруга у нашој земљи. Поред тога, та ће пруга изискивати и много проучавања, јер ја не бих желео да отпочнем са грађењем једне пруге па да онда мењам трасу и идем на другу страну. Та пруга мора бити прво добро проучена па се тек онда може приступити њеноме грађењу. И ја се надам, господо, кад смо успели да нађемо за јавне радове у нашој земљи 4 милијарде динара, што је пре пар година можда изгледало као сан и као нешто што је немогуће, надам се да ћемо и за ову пругу моћи наћи средства и приступити њеном грађењу.

Говорено је доста и о железничком особљу. Ја сам захвалан господи посланицима, што мојим вредним сарадницима обраћају такву пажњу. Они су моји сарадници и моја је, према томе, дужност да о њима водим бригу. Ја мислим да сам за ове три и по године, како управљам саобраћајем, показао довољно љубави и довољно разумевања за потребе наших железничких службеника. Ја ћу тим путем и даље да наставим. (Бурно одобравање у целој дворани.)

Дозволите ми, пошто је време поодмакло, да о оним појединим питањима, о којима је овде говорено, а која су врло добро већ позната, да о њима детаљно не говорим, него да ми верујете да ћу, у сарадњи са надлежним факторима, и она питања чија решења траже материјална средства, — настати да решим како сам и доселе чинио. (Пљескање.)

Господо, било је овде и доста жеља у погледу реконструкција наших пруга. Ја, господо, те жеље потпуно разумем; разумем их, јер наше железничке мреже кад су почеле да се изграђују нису изграђиване онако како су то тражиле наше потребе и национални интерес, већ како су то тражили интереси привредни и економски и — ако хоћете — завојевачки наших непријатеља. Наше пруге грађене су према жељи и у правцу Беча и Пеште, и ми кад смо дошли после ослобођења и уједињења и почели да радимо на реконструкцији наших пруга, ми смо наишли на врло велике задатке. И да их за 20 година нисмо могли да завршимо, то је лако разумљиво. (Одобравање.)

Поменуто су вициналне пруге у Војводини. Морам да напоменем, да је највећи део тих вици-

налних пруга већ откупљен и да је питање вициналних пруга већ регулисано. Тих вициналних пруга има и у Савској и у Дравској бановини. И почело се са реконструкцијом тих пруга. Једна од најважнијих, како за наш међународни тако и унутрашњи саобраћај, јесте пруга Панчево—Вршац, која треба да нас веже са Румунијом. Она се налази у реконструкцији.

Спомињане су пруге које треба реконструирати у вези са грађењем пруге Св. Јанж—Севница и Вараждин—Копривница. Али исто тако треба реконструирати и допунити извесне пруге које су у вези са грађењем садањих пруга. И тако треба разумети онај кредит од 40 милиона динара, који допуњује кредит од једне и по милијарде динара, о чему је, ако се не вaram, говорио г. Јововић.

И ту не бих хтео да улазим у појединости, али морам да изјавим да је моја стална брига израда дуплог колосека Загреб—Зидани Мост, не зато што бих желео можда више да учиним тамо, него што то тражи интензитет саобраћаја на тој линији. Још мало па се неће моћи са једним колосеком на тој линији да одржава саобраћај. Изградња тога колосека мислим да ће се државним железницама исплатити.

Једно врло тугаљиво питање, које се стално покреће сваког пролећа и раније, од јануара месеца, то је питање исхране пасивних крајева, питање упутница. Ја се сматрам ненадлежним за то питање, ја мислим да то питање спада у надлежност мога друга, Министра социјалне политике и народног здравља, односно, ако хоћете, још више у надлежност Министра финансија.

Ја не могу да бесплатно превозим храну за пасивне крајеве. Молим вас да ову моју изјаву за вазда примите к знању.

Железнице треба да покривају своје расходе приходима које примају за превоз робе. Ако би превоз жита био бесплатан, онда би довели у питање финансирање државних железница. Ако ми не примамо новац за превоз, онда немамо могућности да купимо угаљ, мазиво и да платимо железничко особље. Ја сам, господо, учинио извесне олакшице и пристао сам да дајемо упутнице по сниженој цени, и то је већ са почетком марта потпуно искоришћено, и ја не знам да ли ће финансије државних железница допустити да ја у томе погледу још више урадим.

Било је, господо, говора о нашем мору. Ја држим да могу да констатујем са задовољством да никад ниједан Министар саобраћаја није обраћао онолику пажњу нашем мору, колико се та пажња обраћала за време мога министровања и ја сам створио трајне изворе и основе за стално вођење брига о нашем мору. Ја ћу водити бриге и о оним крајевима који су данас споменути исто онако као о читавој нашој морској обали која је за време Аустро-Угарске била занемарена. Али ту су потребна велика средства, господо, и ја сам се постарао да створим трајне изворе да то стање поправимо и да накнадим оно што су други пропустили.

О речном саобраћају говорио је само господин Аврамовић и тражио је модернизовање нашег паробродског саобраћаја углавном на Дунаву. Господо, о томе се питању води стална брига и ви ћете међу амандманима за Финансиски закон наћи један, којим се даје Речној пловидби једна дотација за побошање пловног парка на рекама.

Господо, ја мислим да сам на све главне при-медбе одговорио и ако сам пропустио да коју поједину ствар напоменем, ја вас молим да верујете да ћемо и ја и моји сарадници водити рачуна да све потребе и жеље народне буду задовољене онако и онолико уколико средства буду расположива. (Бурно одобравање и плескање у центруму и на десници).

**Потпретседник Алојзиј Михелчич:** Господо народни посланици, пошто је листа говорника исцрпена, то је претрес у појединостима предлога буџета расхода — XI раздео — Министарство саобраћаја завршен. Прелазимо на гласање. Гласаће се по партијама, седењем и устајањем. Господо народни посланици, који примају прочитане партије, изволеће седети, а који не примају, изволеће устати. Молим известиоца, господина Аћима Поповића, да изволи прочитати партију 703.

**Известилац Аћим Поповић** чита партију 703.

**Потпретседник Алојзиј Михелчич:** Прима ли Народна скупштина прочитану партију 703? Она господа народни посланици који примају, нека изволе седети, а који не примају, нека изволе устати. (Већина седи.) Објављујем да је партија 703 примљена. Изволите чути партију 704.

— За овим је Народна скупштина, гласајући седењем и устајањем о свакој појединој партији, у смислу чл. 102 Устава и § 67 Закона о пословном реду у Народној скупштини, усвојила у појединостима све партије предлога буџета — XI раздео — Министарство саобраћаја, од партије 704 до партије 773 закључно.

**Потпретседник Алојзиј Михелчич:** Господо народни посланици, пошто је предлог буџета расхода — XI раздео — Министарство саобраћаја у свима партијама појединачно примљен, објављујем да је цео предлог буџета — XI раздео — Министарство саобраћаја, примљен. (Бурно плескање и одобравање у центруму и на десници.)

Пошто је време поодмакло, то ову седницу прекидам с тим да је наставимо у 17 часова по подне.

(Седница је прекинута у 13,40 часова.)

(Наставак седнице у 17,20 часова.)

**Претседник Милаи Симоновић:** Господо народни посланици, настављамо рад. На дневном реду је претрес буџета расхода — XII раздео — Министарство пошта, телеграфа и телефона. Реч има Министар пошта, телеграфа и телефона господин Јован Алтипармаковић.

**Министар пошта, телеграфа и телефона Јован Алтипармаковић:** Господо народни посланици, пре него што пређем на излагање рачунског дела предлога буџета Министарства пошта, телеграфа и телефона за 1939/40 годину, сматрам за потребно, да вам барем у најкраћим потезима пружим неколико података о кретању унутрашњег и међународног поштанског, телеграфског и телефонског промета у периоду од 1931 до 1937 године; о броју службеника и броју егзекутивних јединица у појединим буџетским периодима, као и о висини предвиђених буџетских расхода у разним буџетским годинама.

### I — Унутрашњи п. т. т. промет

Унутрашњи промет износио је у заокруженим цифрама и то:

Врста пошиљака	1931	1934	1937
Обичне писмоносне пошиљке свих врста . . . . .	282,000.000	261,000.000	302,000.000
Новине и часописи ком. . . . .	115,000.000	122,000.000	163,000.000
Препоручених писама . . . . .	19,500.000	16,200.000	15,500.000
Пакета са и без означене вредности . . . . .	4,340.000	4,260.000	4,850.000
Новчаних писама . . . . .	700.000	510.000	520.000
Уплаћених упутница . . . . .	6,055.000	5,960.000	6,380.000
Уплаћених чекова . . . . .	2,470.000	2,965.000	3,540.000
Штедних уплата . . . . .	307.000	435.000	620.000
Штедних исплата . . . . .	246.000	478.000	795.000
Отправљених телеграма у земљи . . . . .	4,277.000	3,083.000	3,066.000
Обављених међумесних телефон. разговора . . . . .	3,956.000	3,482.000	3,976.000

Од Уједињења, па све до 1931 године промет по свима службама био је у сталном порасту. 1931 година претставља до тада годину највећег просперитета у погледу висине промета. Од 1932 године почиње промет услед настале привредне депресије постепено да пада све до 1934 године, и те године достиже доњу границу. Од 1935 године почиње промет у свима гранама службе поново да расте и у том порасту налази се и сада. Једино се запажа, да је и за време најјаче привредне депресије чековна и штедна служба била у сталном порасту, што долази отуда, што се странке почињу све више и више да служе овом корисном уставом.

### II — Међународни п. т. т. промет

Сличну слику пружа нам и међународни промет, са том разликом, да је код међународног промета 1935 година најнижа, а не 1934 као код унутрашњег промета. Изражен у заокруженим цифрама, овај је промет износио 1931, 1935 и 1937 године:

Врста пошиљака	1931	1935	1937
Обичне писмоносне пошиљке свих врста . . . . .	61,420.000	37,200.000	44,250.000
Новине . . . . .	9,145.000	8,869.000	8,862.000
Препорука . . . . .	3,238.000	1,681.000	1,848.000
Пакета са и без означене вредности . . . . .	679.000	308.000	292.000
Вредносних писама . . . . .	220.000	36.000	26.000
Упутница . . . . .	182.000	58.000	102.000
Телеграма са транзитом . . . . .	1,730.440	749.000	857.000
Позивница . . . . .	9.132	43.227	53.231
Међународних телефонских разговора . . . . .	453.199	362.222	370.656
Телефонски транзит . . . . .	41.690	63.470	30.716

### III — Број пошта, телеграфа и телефона

Укупан број сталних, сезонских, амбулантних и уговорних пошта, телеграфа и телефона износио је и то:

Установе	1931	1935	1937	1938
Поште (сталне, сезонске, амбулантне и уговорне) . . . . .	1.896	1.935	2.031	2.085
Телеграфа . . . . .	1.401	1.488	1.556	1.645
Телефона . . . . .	1.194	1.322	1.420	1.523

За последњих 8 година број пошта повећан је за 10%. У главном повећан је број уговорних пошта, које су са незнатним изузетком све уста-



новљене у сеоским насељима. Чињена је примедба у Финансиском одбору зашто однос уговорних пошта расте према државним поштама. То је сасвим природно, ако се води рачуна и о приходима и расходима ових пошта са врло незнатним прометом. Са гледишта лица, која се поштом служе, сасвим је свеједно, да ли је пошта државна или државна уговорна. Обе су државне установе; обе врше све врсте службе једнако и по истим прописима. У погледу сигурности пошиљака држава гарантује странци за исправан рад и једне и друге поште подједнако. Квалитет рада у пошти зависи само од квалитета службеника, а не од тога, да ли је пошта уговорна или државна. Оне се по томе не диференцирају. Има небројено примера, да уговорне поште боље функционишу него државне, а има, разуме се, и обрнутих случајева. Има насеља, која су по 10, 20 и више километара удаљена од најближе поште. На тако великим размацама становници тих насеља служе се поштом под врло тешким околностима. Право је да се таквим насељима, уколико иоле за то постоје услови, у границама буџетских средстава, отварањем нових пошта, телеграфа и телефона пруже повољнији услови за службу поштом него што су дотле имали. Уговорне поште су знатно јевтиније од државних пошта малог промета. При свем том има данас око 400 пасивних уговорних пошта, чији су расходи већи од прихода. Остале уговорне поште показују активу, неке незнатну а неке већу. Укупно узето, уговорне поште су активне. Претворене у државне, сем мањег броја, ове би биле пасивне. Не само да би у том случају отпао чист приход, већ би за њих било и доплаћивања. Многе од уговорних пошта имају преко дана тако мало посла, да чиновник и служитељ, колико их најмање мора бити, не би били потпуно искоришћени. Зато је облик државних уговорних пошта, где је промет незнатан, врло подесан. Разуме се, мора се водити рачуна само о томе, да се за уговорног поштара узме лице способно, честито и ваљано. При отварању ових уговорних пошта Министарство нема пред собом циљ, да отуда извуче што већу добит, него да са овим јевтиним облицима створи са што мање буџетских издатака, што већи број ових установа.

За исто време од 8 година, тј. од 1931 године па до сада установљено је у поштама нових 244 телеграфских и 320 телефонских станица.

#### IV — Бројно стање службеника у појединим буџетским периодима.

Укупан број службеника у појединим буџетским периодима износио је:

1930/31-11.223,	1931/32-11.510,	1932/33-11.231,
1933/34-11.212,	1934/35-11.159,	1935/36-11.159,
1936/37-11.159,	1937/38-11.329,	1938/39-11.666,
1939/40 предвиђено 12.177.		

За успеле надничара у поштама за време увећаног промета о Божићу, Новој години и Ускрсу и у бањским и купалишним местима предвиђено је у 1938/39 години 200.000 динара, а у 1939/40 години 230.000 динара.

Из ових података види се такође, да је у 1931 календарској години, до тада рекордној у погледу промета, и број службеника био дотле највећи. Следећих година овај је број смањиван, а почев од априла 1937 г. понова је повећан, тако да предвиђен број службеника у 1939/40 г. премаша за

667 службеника број из 1931/32 године. Овде помињем само толико, да је кроз све периоде потребан број службеника за нормално пословање био увек испод предвиђеног статуса особља, што је имало штетног одраза и у погледу службе а и особље је услед тога било упосљавано са једним пренапрегнутим напором.

О повећању броја службеника за 1939/40 год. даћу опширније образложење кад пређем на рачунски део предлога буџета.

#### V — Буџетски расходи у разним буџетским периодима.

Биће од интереса да вам пружим податке по буџетским расходима у протеклим годинама, да би сте добили слику како је ова врло важна саобраћајна установа за нашу привреду и администрацију дотирана потребним средствима за свој развитак. У ниже показаним заокруженим износима садржани су буџетом предвиђени расходи, повећања у току године из буџетских резервних кредита и повећање по финансијским законима, без субвенције паробродским друштвима, која са п. т. т. расходима нема никакве заједничке везе. Ови укупни расходи износили су у заокруженим цифрама: 1931/32-392,200.000 дин., 1932/33-345,100.000 динара, 1933/34-338,300.000 динара:

1934/35 . . . . .	333,700.000.— дин.
1935/36 . . . . .	338,500.000.— „
1936/37 . . . . .	326,400.000.— „
1937/38 . . . . .	341,900.000.— „
1938/39 . . . . .	371,000.000.— „
1939/40 . . . . .	408,200.000.— „

Ако се изврши анализа ових расхода, види се на први поглед, да је у буџетским периодима од 1932/33 год. па све до 1935/36 г. вршена осетна компресија расхода. Тек буџетска 1938/39 г. показује нешто повећане расходе према дотадањим, а предлог за 1939/40 г. према ранијим буџетским периодима показује осетно повољније стање.

Ако се упореде првобитни предлози расхода, које је раније Управа пошта, а касније Министарство пошта, телеграфа и телефона, подносило за подмирење својих неопходних потреба са дефинитивно усвојеним износима, видеће се, да је смањење ишло до такве границе, при којој се није могао очекивати какав већи развој у служби, нити какви већи технички радови. Одобрани буџетски износи били су често тако мали, да нису могли подмирити ни најнеопходније потребе службе.

У свима напредним државама организација и експлоатација поште усмерена је општим интересима, да у што већој мери задовољи економске, социјалне, културне и управно-политичке потребе земље и да подигне опште благостање помажући производњу, трговину и индустрију. Делујући преко државних граница, пошта има карактер међународне установе, која у сарадњи са сличним установама у осталим државама претставља један од најважнијих и најкориснијих чинилаца међународне сарадње. Зато се пошта у ширем смислу, према својој намени и задатку, сматра својиним целокупног човечанства и као таква убраја међу најразвишенија средства људске културе.

Имајући овај циљ пред собом, све цивилизоване државе света настојале су и настоје да ову

важну грану друштвене и државне организације што више усаврше, како би што боље и што целисходније послужила намењеној сврси. Ради постизања овога циља нису се жалила средства за потребе инвестиције. Код нас у погледу развоја ове саобраћајне установе не само да нису стављана на располагање потребна средства, већ осетном компресијом предложених расхода једва је омогућено одржавање онога што већ постоји. Код нас се на пошту, телеграф и телефон гледало као на установу, коју треба расходима што мање дотирати, а из њеног рада извући што веће приходе за подмирење других потреба, што је било скроз погрешно.

Буџетски расход за 1938/39 годину, који је осетно већи од протеклих, појачан са два мања зајма од 30,000.000 динара и једном Уредбом, која омогућује један зајам и кредит у износу од 55,000.000 динара за проширење телефонских инсталација у Београду, Загребу и Љубљани, за изградњу неколико нових телефонских линија на најважнијим правцима и неколико поштанских зграда, омогућиће осетно побољшање досадањег стања. Из самих редовних буџетских средстава за 1938/39 годину, поред редовног одржавања, могле су се изградити 32 нове телефонске линије у укупној дужини од 551,2 км.

на подручју Дирек. Београд	1 линија дужина	17 км.
" " " Загреб	15 " "	245,3 "
" " " Љубљана	9 " "	158,6 "
" " " Нови Сад	1 " "	6,4 "
" " " Скопље	2 " "	23,1 "
" " " Сплит	3 " "	70,8 "
" " " Цетиње	1 " "	30 "
Свега 32 " "		551,2 "

Даље је извршена реконструкција постојећих граса, такође из редовних буџетских средстава у дужини од 295 км. и то:

на подручју Дирекције	Загреб	10 км.
" " "	Скопље	44 "
" " "	Љубљана	15 "
" " "	Цетиње	48 "
" " "	Сарајево	178 "

Поред овога, у току 1938/39 године добиле су телефонску везу укупчањем у специјалне телефонске линије на подручју Дирекције Загреб четири поште, на подручју Дирекције Љубљана 28 пошта, на подручју Дирекције Нови Сад 2 поште, на подручју Дирекције Скопље 2 поште и на подручју Дирекције Сарајево 6 пошта.

Из истих редовних буџетских средстава, поред подмирења редовних потреба око одржавања телефонских линија и градске мреже, Министарство је било у могућности да изврши набавку неколико нових телефонских уређаја, и да прошири у неколико градова постојеће централе и кабловску мрежу. Из средстава стављених Министарству на расположење Уредбом М.С.Бр. 843/37 завршавају се у току ове године велики и обимни радови на проширењу постојећих централа и градске мреже у Београду, Загребу и Љубљани, чији је капацитет данас стопроцентно попуњен, тако да се више не може добити ни једна нова телефонска веза, а захтеви за то су многобројни. Ти радови биће у току месеца јуна и јула ове године потпуно готови, чиме ће се омогућити телефонска веза свакоме, ко је буде затражио.

Предлог буџета за 1939/40 годину, који је осетно повољнији од садањег, појачан средствима која се имају постићи пројектованом Уредбом, а која ће омогућити зајам од 105,000.000 динара, намењен углавном за нове телефонске инвестиције, омогућиће постизање знатно повољнијих резултата, нарочито у погледу телефонске службе, где се данас највише рамље.

Према томе постоји оправдана нада, да се и код нас у последње време почиње да гледа на ову важну установу другим очима и да ће новим средствима већих износа бити омогућено брже задовољење потреба у погледу телефона, а и осталих потреба поштанске службе.

VI — Рачунски део Предлога буџета за 1939/40 годину.

Прелазећи на образложење рачунског дела предлога буџета расхода за 1939/40 годину Министарства пошта, телеграфа и телефона, истичем и овде, да је при изради овог предлога требало задовољити два услова: с једне стране да се довољним средствима обезбеде неопходне потребе за рад, побољшање и развитак поштанске, телеграфске и телефонске службе, како би пошта, телеграф и телефон, као један од врло важних привредних чинилаца могла што боље да одговори свом великом задатку, а с друге стране морало се настојавати да ти расходи буду, према општим данашњим економским приликама у нашој земљи, одмерени у оквиру стварних и могућих финансиских напрезања.

Предлог буџета расхода Министарства пошта, телеграфа и телефона за 1939/40 годину износи 467,224.920.— динара: Главни део ових расхода, отпада на личне издатке и износи 255,065.793.— динара или 55,7% укупних расхода. Материјални расходи предвиђени су у износу од 153,159.181.— динар, што чини 22,4% укупних расхода, а 59,000.000 динара или 10,9% укупних расхода предвиђено је, као и ранијих буџетских година, за субвенције паробродским друштвима.

Материјални расходи у износу од 153,159.181 динар распоређени су према својој намени и при-

Динара

1) На отплате анuitета по разним зајмовима а према примљеним обавезама . . . . .	17.630.450.—
2) На канцеларијске потребе, обрасце, штампање правилника и службеног листа, огрев, осветлење, службену одећу и обућу, кирије, одржавање зграда и одржавање министровог аутомобила . . . . .	27,373.731.—
3) На путне и селидбене трошкове и дневнице за спровод поште . . . . .	5,930.000.—
4) Удео за одржавање поштанско-телеграфско-телефонских међубироа за набавку номенклатура, конгресе и конференције . . . . .	430.000.—
5) За стручне течајеве за поштанско-телеграфску и телефонску службу и за техничку службу . . . . .	400.000.—
6) За градњу поштанских зграда . . . . .	4.000.000.—
7) За потребе поштанске службе . . . . .	45,400.000.—
8) За потребе телеграфске, телефонске и т. т. техничке службе . . . . .	51,995.000.—
<b>Свега динара: 153,159.181.—</b>	

Упоређен са буџетом расхода за 1938/39 годину предлог буџета за 1939/40 годину, показује укупно повећање расхода за 40.119.761 динар. Ово повећање отпада:

- а) на личне расходе . . . . Дин. 9,872.511.—  
 б) на материјалне расходе Дин. 30,147.20.—

Повећање личних расхода диктовано је неопходном потребом службе. Промет у поштама, телеграфима и телефонима још од 1935 године у сталном је порасту, а то је био добар и сигуран барометар и за побољшање привредних прилика.

Укупни промет у 1937 години пребао је и по ороју пошиљака и по новчаном обрту преко 10% укупни промет у 1936 години. 1938 година, према досадањим подацима, показује у истој сразмери повећан промет према 1937 години.

Повећани промет захтева и повећање особља. Садање бројно стање службеника у поштанско-телеграфско-телефонским установама далеко је испод неопходног минимума потребног за уредно и беспрекорно пословање. Последице тога штетне су и са гледишта особља. Службеници под оваквим околностима задржавају се на раду, који је иначе и тежак и напоран, често по 10—12 часова дневно, и кад се узме у обзир да поштански службеник ради и дању и ноћу у затвореним просторијама, у возу и под ведрим небом, по жежи и мразу, по сувом и киши, сасвим је природно што је и проценат оболења поштанских службеника знатно већи него код службеника других администрација. Недовољан број особља онемогућује поштанским службеницима и законско искоришћење одмора као и одмор у празничне дане.

Честе појаве, које се запажају у пошти, да пред поштанским шалтерима дугачки редови странака чекају на предају пошиљака, затим неуредна и касна испорука телеграма и поштанских пошиљака, ограничење у броју достава, укидање у многим поштама разних места и ограничење службе на телеграфу и телефону; затим честе неправилности у усмеривању пошиљака у амбулантним поштама, недовољни технички надзор над телеграфским и телефонским уређајима, — све су то последице, углавном и највећим делом недовољног броја службеника. Не само да од тога трпи наша привреда већ од тога трпи и држава умањењем прихода.

Да последице нису досада биле веће, због једног великог недостатка у броју службеника, има се захвалити само пожртвованом и напорном раду п. т. т. службеника.

То су, господо, разлози, који су ме руководили, да сам предложио повећање службеника за 511. Овим повећањем и једним правилнијим распоредом службеника по поштама, уверен сам да ће и главни недостатци у служби, који отуда потичу, бити отстрањени и да ће у погледу брзине и правилности поштански, телеграфски и телефонски саобраћај бити осетно побољшан.

У погледу моје будуће персоналне политике, ја ћу настојавати да одабирањем нових службеника са стручним, моралним и другим потребним квалификацијама за јавну службу, узимајући у обзир и социјалне моменте под истим условима, стварам здрав и способан подмладак за службу, јер квалитет службе зависи у првом реду од квалитета службеника; даље, да правилним распоре-

дом особља по поштама и службама и подесним распоредом рада створим што равномерније оптерећење код свих службеника, да обратим што већу пажњу на стручно образовање подмлатка за административну, манипулативну и техничку службу, као и да у границама могућности преузимам мере за здравствено побољшање службеника и побољшање услова рада.

Повећање буџетског расхода на материјалне издатке диктовано је такође неопходном потребом службе.

Ануитетни сервис повећан је у 1939/40 години са 6,409.250.— динара према 1938/39 години и ово је плаћање засновано на условима, под којима су зајмови закључени, односно кредитни послови извршени.

Повећање управних трошкова за 3,048.000.— односи се углавном на повећање расхода за службену одећу и обућу услед повећаног броја службеника, затим на одржавање државних зграда, које су, услед досадашњих врло ограничених кредита, веома запуштене, на штампање телефонских именика, службених образаца и других потреба. Сва ова повећања одмерена су у најскромнијем потребном опсегу.

Повећање за потребе поштанске службе у износу од 6,640.000.— динара главним делом пада на набавку 5 нових поштанских вагона, чије је стање врло слабо, а обнова није вршена кроз низ година, затим на обнову поштанског ауто-парка, као и на повећање закупа за превоз поштанских пошиљака према постојећим уговорима који показују осетну тенденцију поскупљивања према ранијим годинама.

За телеграфску и телефонску службу предвиђа се укупно повећање у износу од 13,555.000.— динара. Без добро опремљених телеграфских и телефонских инсталација и без добрих и у довољном броју телеграфских и телефонских линија нема ни доброг ни телефонског ни телеграфског саобраћаја. Зато техничкој служби мора се посветити нарочита пажња и омогућити јој средства с једне стране за беспрекорно одржавање постојећих инсталација и линија, а с друге стране за проширење нових инсталација и линија.

Постојећи телефонски уређаји и линије у садањем обиму не могу да приме сав телефонски саобраћај, који се из године у годину рапидно повећава као последица тежње за директном и брзом изменом мисли, што у данашње време телефону, као саобраћајном средству, даје све већи и већи значај.

У скоро свим већим градовима капацитет садањих телефонских централа и мрежа је потпуно исцрпљен, услед чега се, као неопходна, намће потреба за проширењем и централа и мрежа.

Сличан је случај и код међународних телефонских линија. Услед њиховог недовољног броја оне су преоптерећене, везе се добијају врло тешко и са знатним закашњењем, а многи заказани говори остају необављени. Исте су прилике и у погледу телефонског транзита преко Југославије, који је због недовољних линија врло ограничен, а с обзиром на повољан географски положај Југославије могао би се отуда црпети један леп приход.

Да од оваквог стања у погледу телефонске мреже трпи у првом реду и наша народна привре-

да и државни фискус, није потребно нарочито наглашавати. С друге, пак стране, све су инвестиције, уложене у телефонске инсталације, мреже и линије, са гледишта рентабилитета уносне. После релативно кратког времена оне се амортизују, повећавају државни приход и привреди омогућују бољи и сигурнији саобраћај.

Буџетска средства предвиђена за техничку службу омогућиће у првом реду квалитативно побољшање линија и уређаја и тиме осигурати бољи саобраћај на њима, а само у мањем обиму моћи ће се из предвиђених буџетских средстава извршити нова проширења и изградити нове линије.

За стварање бољих услова за један добар и беспрекоран телефонски саобраћај потребне су далеко веће инвестиције, него што то може буџет да поднесе. У циљу побољшања телефонског саобраћаја у земљи, као што сам то напред нагласио, припремио сам Уредбу, коју ћу ускоро поднети Министарском савету на озакоњење, а која ће ми омогућити закључење зајма код Поштанске штедионице од 105 милиона динара и из тог зајма биће, према програму који буде дефинитивно утврђен, изграђене најважније телефонске инсталације и телефонске линије, које ће знатно допринети побољшању телефонског саобраћаја у земљи.

У циљу побољшања међународног телефонског саобраћаја донета је привремена Уредба 18 септембра 1937, која ступа на снагу 1 априла 1939 године. Ова Уредба омогућиће ми закључење зајма од 267 милиона динара код Државне хипотекарне банке, из кога ће бити изграђен део међународног телефонског кабла Београд—Загреб—Марибор—немачка граница. Једним добрим делом служиће овај кабел и за унутарње телефонске везе градова кроз које пролази. Изградњом овог телефонског кабла омогућиће се један савршен телефонски саобраћај. Корист коју ће држави ови каблови донети цени се на 20,000.000 динара. (Одобравање.)

Ануитетни сервис за оба зајма биће показиван у наредним буџетским периодима и отплаћиван из повећаних прихода по телефонској служби.

#### Радиофонија.

Господо, на овом месту дужан сам да додирнем још једно врло важно питање из мог ресора, питање радиофоније. Није потребно да вам нарочито подвлачим велики значај радиофоније у националном, економском и просветном погледу као и да набрајам све велике и разноврсне користи које нам она пружа. У страном свету, користећи се садањим техничким усавршавањем радиофоније, дат је радиофонији велики полет и она је стављена, у најширем опсегу, у службу државе и народа. Разуме се, да су упоредо са техничким усавршавањем изграђиване и нове станице јаких снага.

Код нас у погледу развоја радиофоније изградњом станица великих снага и повећањем броја станица није скоро ништа учињено, сем што је пре 2 године Београдска радиостаница појачана од 2,5 на 20 кв и тиме омогућила знатном броју радиопретплатника добар пријем.

Радиофонију у нашој земљи експлоатишу три приватна друштва на основу закључених уговора из 1928 године, свако на своме подручју. Концесиони рок престаје 1944 године прелазом ових станица у државне руке. Од наплаћене радиопретплате припада друштвима за одржавање уређаја

и све програмске и друге трошкове 60%, а 40% припада држави. Број радиопретплатника износио је у 1929 г. у целој земљи 32.976, а касније растао и крајем 1938 године достигао цифру од 130.641. Упоредо са порастом радиопретплатника повећавао се за државу и приход, који је у 1928/29 год. износио 2,273.000 а у 1937/38 год. око 13 милиона динара. Садање радио станице ни по броју, а још мање по својој јачини, нису довољне да радиофонији даду више полета, нити да пруже оне користи које се могу отуда извући. Нарочито Загребачка станица са својом јачином испод 1 кв. има врло ограничен домет за добро слушање. Много боље не стоји ни Љубљанска станица, која се у Марибору не може слушати. За уређење добре радиофоније потребно је у првом реду имати станице јаких снага, правилно распоређене, које би омогућиле добар пријем на јевтиним апаратима, приступачним економски слабијим слојевима. На садањем стању радиофоније не би се смело за дуже време остати. Напротив, треба настати да наша радиофонија достигне бар онај ниво, који имају наше суседне земље. У том погледу предложићу и сходан амандман за Финансиски закон, који ће створити могућност и услов, да се и на овом пољу постигну резултати, који ће најбоље одговарати потребама и интересу наше земље. Напомињем нарочито да ће у току ове године бити довршена државна краткоталасна радиостаница у Београду (Земуну) јачине 10 кв., намењена у главном државним и националним потребама и интересима. Сем тога напомињем и то, да је у проучавању подизање једне радиофонске станице 20 кв. јачине у Скопљу, намењене потребама нашега Југа, и да је за ово кредит обезбеђен.

Градња поштанских зграда. И питању изградње поштанских зграда треба посветити нарочиту пажњу. Поште су данас смештене највећим делом у приватним зградама, махом неподесним за пословање, јер у те сврхе нису грађене. Само око једна четвртина државних пошта смештена је у државним зградама. У предлогу буџета за 1939/40 год. предвиђено је за градњу нових поштанских зграда свега 4 милиона динара, од чега ће око милион динара бити употребљено за довршење поштанских зграда које се налазе у току градње. Овако незнатним износом не може се решити питање подизања поштанских зграда у већем опсегу. Ја ћу и овом питању поклонити дужну пажњу, и настати да потражимо средства изван буџета и омогућим да поште, телеграфи и телефони добију сопствене зграде, са распоредом који најбоље одговара њиховом пословању.

У погледу поштанске службе моје ће настојање бити да у границама буџетских средстава, отварањем нових уговорних пошта у оним местима где за то постоје основни услови, а која су места десетине и више километара удаљена од својих најближих пошта, омогућим тим удаљеним насељима коришћење поште под много повољнијим условима, него што су сада. Даље ћу настојати да добрим и повољним саобраћајним везама омогућим што бржи, сигурнији и бољи поштански саобраћај. Нарочиту пажњу поклонити доставној служби, која сада из напред наведених разлога није на висини. Уопште, моје ће настојање бити управљено томе да предузимањем потребних мера у свима правцима, и у свима гранама службе,

а у границама буџетских средстава, што више допринесем, да ово врло важно саобраћајно средство за привреду и културу, администрацију и народну одбрану, одговори што боље својим задацима.

Господо, напред сам навео да се почев од 1935/36 године промет код свих грана поштанске, телеграфске и телефонске службе из године у годину повећавао. То повећање промета огледа се и у повећању прихода. У појединим протеклим буџетским годинама ови су приходи остваривани, и то:

у 1934/35 години . . . . .	422,472.000	дин.
у 1935/36 години . . . . .	435,982.000	„
у 1936/37 години . . . . .	459,351.000	„
у 1937/38 години . . . . .	510,549.000	„

Из ових података види се да је у 1937/38 год. остварено више прихода за 51,192.000 динара него у 1936/37. Приходи у текућој 1938/39 години показују до сада пораст према 1937/38 години приближно у истој сразмери. На темељу овако реално постигнутих прихода као и на темељу предвиђања пораста нових прихода, који ће се у току 1939/40 године реализовати од нових телефонских инсталација, које су у завршном стадијуму, и нових међуградских и међународних линија вршен је и прорачун прихода за наредну буџетску годину.

На тој бази утврђена је и висина укупних прихода за 1939/40 годину, по свима службама у унутрашњем и међународном саобраћају, на 638,100.000 динара, која се може сматрати реалном.

Пошта, телеграф и телефон из својих остварених прихода подмирују све своје расходе и поред тога дају Министарству финансија још један чист приход за подмирење других потреба. Тај чист остварени приход (не рачунајући 50,000.000 динара за субвенције паробродским друштвима) повећавао се стално из године у годину и износио је:

у 1934/35 години . . . . .	104,641.000	дин.
у 1935/36 години . . . . .	117,478.000	„
у 1936/37 години . . . . .	144,065.000	„
у 1937/38 години . . . . .	178,380.000	„

Ове цифре јасно показују да се око 35% од бруто остварених прихода стављају на расположење Министарству финансија за подмирење других државних потреба, о којој чињеници треба такође водити рачуна када се процењују расходи Министарства пошта, телеграфа и телефона. Овом чистом приходу треба додати још и то, да пошта, телеграф и телефон врше бесплатно многобројне услуге државним, бановинским, самоуправним и другим привредним и културним установама, и да те услуге изражене у новцу претстављају вредност од најмање 150,000.000 динара.

На основу свега напред изложеног молим Народну скупштину да прими буџет расхода и прихода Министарства пошта, телеграфа и телефона за 1939/40 годину, како је предложен. (Бурно одобравање и плескање).

**Потпретседник Алојзиј Михелчич:** Има реч народни посланик г. Урош Недељковић.

**Урош Недељковић:** Господо народни посланици, свима је нама познато да је поштанско особље по поштама толико оптерећено, да има пошта где особље у 24 часа ради 20 часова. Ја знам где

у појединим поштама особље почне рад у 5 часова изјутра, па кад дођете тамо у 10 или 11 часова, увече, то исто особље ради тамо и даље. Познато нам је исто тако да је у свима поштама, у свима правцима оптерећење сада толико да ако господин Министар не би нашао пута и начина да то особље мало растерети, да му се да више помоћи у раду, да би то особље, које толико ради, морало убрзо да страда.

Господо, ја знам још и то да у појединим поштама, а нарочито у нашој Дринској дирекцији нема ни осветљења, нема ни огрева. Ја сам био принуђен да тим поводом од своје стране интервенишем код Дирекције. Али, шта је било? Одговор је био: „немамо кредита“. Ја молим господина Министра да се он бар сад постара да у овом новом буџету осигура кредите да не би оно једно особље морало од своје мизерне платице да купује гас и дрва.

Оптерећење на телефонским линијама толико је да ако хоћете да тражите, на пример, из мога места Београд или Сарајево, неки пут прође по три дана док можете обавити потребан разговор.

Ја сам се пре две године обраћао ондашњем Министру пошта и тражио да се линија тим потребним ланцима осигура. Одговор је био да ће се то учинити. Излазили су тамо неки инспектори, проучавали то питање, али до данас тамо није ништа учињено. Нарочито у јесење доба, господо, у време трговинске сезоне шљивама, трговци по два, три дана не могу да добију потребна обавештења на меродавном месту за своје послове. Услед тога, господо, губе и држава и појединци. Јер, да има таквог саобраћаја колико га народ онда тражи, колико би много држава добила од тих телефонских такса.

Наша линија од Крупња иде преко Драгинца, Лознице и Шапца. Она је толико оптерећена да неки пут не могу људи уопште да обаве своје разговоре.

Молио бих г. Министра, да да једну линију од Београда преко Ваљева за Крупњак. Ми у Крупњу имамо фабрику антимагнетног олова. Тамо постоји једно странско друштво, које свакодневно обавља телефонске разговоре са иностранством, односно има потребе да обавља разговоре са Лондоном, Паризом, Римом ради својих трговачких послова, па је потребно да се та линија тамо појача са још једним ланцем.

Господо, познато нам је и то да у поштама нема потребног намештаја. Ја знам да је у мојој пошти особље морало да скупља по вароши столице и столове да би могло радити у својим канцеларијама. Ја бих молио господина Министра да осигура потребне кредите и за те потребе, да се поште снабдеју намештајем који је неопходно потребан и да у будуће не буде овога што се до сад дешавало.

Даље, господо, има случајева да поједини чиновници из поштанске службе чекају на унапређење по неколико година. Ја мислим, господо, да би томе особљу требало поклонити мало више пажње. Кад то особље нема одређеног канцеларског времена, кад мора да служи више него остали чиновници, онда би требало да га и наградим за тај његов рад. Ја знам, господо, да је у појединим надлештвима била одређивана награда за прековремено рад али за поштанско особље то до данас није никад било предвиђено, нити је то тра-

жено, па кад нема друге награде за прековремени рад онда бар да му дамо као награду то, да добија своје унапређење онда кад треба.

Господо, ја се надам да ће г. Министар поклонити пажњу овим мојим опаскама те да не буде као до сад залудно моје обраћање.

Изјављујем да ћу гласати за буџет Министарства пошта. (Пљескање на десници).

**Потпредседник Алојзиј Михелчич:** Има реч народни посланик г. Милош Старе.

**Miloš Stare:** Gospodo narodni poslanici, Ministarstvo pošta je upravo ekonomska grana državne uprave koja može biti od najjačeg uticaja na ugled i prestiž svake države. Da bi poštanska uprava svoj zadatak mogla vršiti u potpunoj meri, u pogledu materijalnih sredstava i poštanskog pribora ne sme se nikad zaboraviti osnovno načelo svakog preduzeća na ekonomskoj bazi: da zadovolji zahteve načela ponude i tražnje, a potreban je i dovoljan kadar poštanskog činovništva.

U našoj državi moramo na žalost konstatovati da poštanska uprava, sa retkim izuzecima, nije bila vodena ovim principima, ni u personalnoj ni u ekonomskoj politici.

Kao poslaniku Dravske banovine dužnost mi je da podvučem sve nedostatke poštanske uprave, koji se odnose na Dravsku banovinu.

Dravska banovina leži baš na najviše eksponiranoj tački naše države, jer se graniči sa jakim i kulturno visoko razvijenim susedima na Severu i na Zapadu. U Dravskoj banovini jako je razvijen saobraćaj stranaca; stranci dolaze u svako letnje doba i tako su u neposrednom dodiru sa našom državnom upravom. Zbog ugleda države, ako ne zbog nas Slovenaca, morao bi svaki Ministar pošta da nastane da poštanska uprava, baš u Dravskoj banovini, napreduje i razvije se. Međutim, mi smo doživeli baš protivno, jer smo tako unazadeni da smo došli na nivo kakav nismo imali ni pre 15 godina.

Ako bih hteo govoriti u tančine, morao bi govoriti i suviše dugo, da bi se videlo celo unazadenje poštanske uprave u Dravskoj banovini i žalostan zaključak, da je ista pred potpunom katastrofom. Navješću vam samo nekoliko slučajeva iz pojedinih područja: prvo navodim personalne prilike. Poštanska uprava, kao što sam već na početku kazao, može dobro funkcionisati samo ako ima odgovarajući broj kvalifikovanog osoblja. U tom pogledu Dravska banovina bila je mačehinski tretirana i nju je t.zv. štednja u upravi tako oštetila, da poštanska direkcija u Ljubljani, u personalnom pogledu, danas više liči na nekog kretena, kome nedostaju pojedini delovi tela, a trebalo bi stvarno prema prilikama mnogo drukčije da izgleda. Ove takozvane štednje počele su u godini 1925 do 1930 i od onda potiče sve zlo personalne politike poštanske uprave u Sloveniji. Ministar je jednostavno naredio: reducirajte 10% osoblja. Direkcija je morala gornju redukciju izvršiti, rezervnog osoblja više nije imala i tako je bila prinudena ukidati poštansku dostavu i zatvarati šaltere. Posle ukidanja Ministarstva pošta u 1929, budžet poštanske uprave centralizovao se i tako su poštanske direkcije iz proračuna izčezele. Krediti nisu bili više odmeravani po direkcijama nego za celu struku zajedno. Kako ni jedna direkcija nije znala koliko joj, zapravo, osoblja i kredita pripada, Ministar pošta, na drugoj strani, nije više bio vezan da mesto, upražnjeno

smrću ili penzionisanjem nekog službenika, popuni u onoj direkciji, gde je to bio slučaj, već na mesto koje je on sam odredio. To je sudbonosna rana za slovenačku poštansku upravu, jer su se mesta, koja su su upražnjavala na slovenačkim poštama, popunjavala po drugim direkcijama. Šta smo doživeli usled toga? U mesto da bi se osoblje u Dravskoj banovini srazmerno povećanom saobraćaju popunjavalo i povećavalo, kadar poštanskih službenika iz godine u godinu rapidno je opadao, dok se po drugim direkcijama povećavao, i to na račun slovenačke poštanske direkcije. Ako neko sumnja u stvarnost ovih reči, imam zato dokaze u statističkim tabelama prema podacima koje je svake godine od 1932 do 1938 izdavala poštanska uprava. Iz ovih se tabela može lepo videti da su se kod svih poštanskih direkcija postavljali novi službenici i da se svake godine kod njih pokazuje plus, dok, međutim Ljubljanska poštanska direkcija pokazuje minus. Razlika između 1932 i 1937 godine u Direkciji beograbskoj iznosi plus 169, u Direkciji Zagreb plus 14, u Direkciji Novi Sad plus 9, u Direkciji u Sarajevu plus 111, u Direkciji Skoplje 1, u Direkciji Split plus 29, samo u Direkciji u Ljubljani minus 92.

Ako uzmemo u obzir još i statistiku iz 1938 godine doći ćemo do zaključka, da je kod svih poštanskih direkcija broj službenika stalno rastao, dok je kod Direkcije u Ljubljani broj osoblja u godinama 1932 do 1938 spao za 112 osoba. Na drugoj strani povećao se broj celokupnog personala za 557 osoba.

Sve gornje izgleda upravo neverovatno ipak je to žalosna stvarnost.

Merodavni faktori Poštanske direkcije u Ljubljani upozoravali su Ministarstvo o ovim nedostacima, slali stalno izveštaje o nedostatku činovništva i stalno obaveštavali Ministarstvo o minimalnom zahtevu za popunjavanje činovničkog kadra za redovno poslovanje. Poslednju sistematizaciju napravila je Poštanska direkcija godine 1938 jer od onda privredne prilike nisu postale slabije. Tu sistematizaciju možemo mirne duše još i danas uzeti za bazu. Prema toj sistematizaciji (razumljivo, bez ugovornih pošta, jer to je korpus za sebe) nedostaje Ljubljanskoj poštanskoj direkciji 91 činovnik za šaltere, 86 zvaničnika i služitelja, i cela rezerva činovničkog i nižeg osoblja. Ukupno je potrebno dakle 350 službenika.

Gospodo narodni poslanici, to je tako veliki broj u manjku da se možemo čuditi i upitati, kako se naš celokupni promet u poštanskoj službi nije survao. Svi ti brojevi pokazuju nam, kako su slovenački poštanski službenici strašno opterećeni i ostaje nam samo još pitanje koliko će se moći sve to još izdržati.

Činovnik i službenik nisu, naime, mašine. Pa i mašina kod preopterećenja ne vredi više mnogo.

Takav nedostatak činovništva ima naime posledica za celokupnu poštansku upravu i za personal, što nam dobro pokazuje sledeće:

Prevelika opterećenost službenika poštanske službe, koja je inače već teška i odgovorna te iscrpi službenika do krajnjih granica, iziskuje veće i posebne ugodnosti. Kod sadanjeg mizernog stanja slovenačkih pošta, službenici rade po 12 pa čak i po 14 sati dnevno.

Kod neke pošte morali su niži službenici raditi po 16 sati, jer Ministarstvo na mesto dvojice penzionisanih službenika nije postavilo zamenike. To stanje trajalo je mesecima i mesecima. Kod druge jedne

pošte, koja ima 5 nižih službenika, u toku lanijske godine jedan je umro, a drugi je bio otpušten. Ostala su dakle trojica. Pošta je morala ukinuti dostavu pošiljaka selima i vegetirati sa tri niža službenika. Usled preopterećenja, dvojica listonoša obolela su: na pošti je ostao samo još jedan služitelj. To se desilo u pograničnom kraju Doljnja Lendava. Dakle taj služitelj, koji je još ostao, stajao je pred pitanjem, šta da radi: ili da meri pakete, ili da dostavlja brzojavne i telefonske pozive, ili da prati i donosi poštu na stanicu ili da dostavlja poštu po Doljnoj Lendavi? Ministarstvo pošta, koje je bilo o tome izvešteno, odgovorilo je Direkciji da nove listonoše ne može postavljati. Zato je Poštanska direkcija bila prinudena da u druga dva mesta oduzme po jednog službenika, i oba ta mesta ostala su bez dostave pošte. To je, gospodo narodni poslanici, jedan od mnogih slučajeva, a mogao bih vam kazati još puno, puno toga.

Poštanski službenici već su navikli da kod tih prilika uopšte ne mogu iskoristiti svoj redovni odmor, na koji imaju po zakonu pravo. Gora i neispravljiva greška nad poštanskim službenicima je ta, da zdravstveno propadaju kao nijednoj drugoj državnoj upravnoj grani. Navešću vam statistiku samo za 1937 godinu. U toj godini bilo je bolesnih 82% činovnika, 63% zvaničnika i 53% služitelja. Tuberkuloza i živčane bolesti stalni su gosti poštanskih službenika, to su samo kratke naznake, upravo mučenja naših poštanskih službenika, što ide čak i tako daleko, da bolesni službenik na svoj trošak najmi besposlenu poštansku otpremnicu, koja ga za vreme bolesti u službi zamenjuje. Uz to mora kod bolesti svojom činovničkom platom snositi i troškove lečenja i lekove.

Od svega toga ne trpi samo promet. Od toga trpi štetu ne samo stanovništvo, već i država, trpi usled te neracionalne politike štetu ne samo u ugledu već i u приходима. Navodim za primer samo nešto, što će drastično pokazati sudbonosnu poštansku politiku kod nas u ranijim godinama. Samo kod pošte Ljubljana 1. u Ljubljani ustanovilo se, da je zbog nedostatka telefoniskinja neizvršeno telefonskih razgovora za cirka 1.000.— dinara ili mesečno za din. 30.000.— Ako bi poštanska uprava udovoljila molbi Ljubljanske direkcije i postavila 5 do 7 novih telefonistkinja, njihova bi plata iznosila mesečno 6 odnosno 8.400 din. Međutim, poštanski, odnosi telefonski prihodi iznosili bi oko 30.000.— dinara mesečno samo kod pošte Ljubljana 1. Isto stanje je i kod svih ostalih naših većih telefonskih centrala kao Maribor 1, Celje i Ptuj. Gospodo narodni poslanici, o rentabilnosti takve politike, napravite sebi sami sliku. Svaka argumentacija ovde je sasvim suvišna.

Isto je stanje, gospodo narodni poslanici, i u pogledu brzojavnog prometa. Brzojavni promet kod nas stalno opada. Zašto? Zato jer se depeše usled nedostatka činovništva ne dostavljaju dovoljno brzo naslovljenicima. Štetu oseća opet stranka, jer ne može dovoljno brzo obavestiti naslovnjenika, a štetu ima, pre svega, i Ministarstvo finansija, jer brzojavni prihodi opadaju.

Deo za sebe sačinjava u poslednje vreme kod nas dostava pošte po selima. To pitanje pre svega važno je usled toga, jer se odnosi na našeg najpožrtvovanijega čoveka, to jest na našeg seljaka, radnika i uopšte malog čoveka. Kod nas, naime, dnevne i nedeljne novine i revije mnogo su proširene i po našim selima i varošicama. Već više desetina godina imali smo kod nas takozvanu seosku dostavu, koju

u staroj Srbiji ne poznaju, a preko koje se sva takova pošta dostavlja po selima. Gledajte samo primer: seoski listonoša kad ide na dostavu, nosi na ledima različite dnevne, nedeljne i mesečne novine, a preko ruke torbu punu pisama, dopisnica i drugog pismenog materijala. Naš narod desetak i desetak godina naučen je i naviknut na redovnu dostavu pošte, često se dešava da raznoslač oboli, — seljaci i radnici po selima ostanu bez novina, koje plaćaju teško zaradenim parama. Taj seljak i radnik, koji uskraćuje druge stvari da bi mogao čitati novine, zaslužuje da zbog toga ne prima u pravo vreme i u redu novine. U tom pravcu mogao bih vam navesti još slučajeva te očajne personalne politike za poslednjih 10—15 godina kod Poštanske direkcije u Ljubljani.

Negotovanje stanovništva svakim danom je veće i država trpi na ugledu i приходима, a poštanski namještenici muče se i trude i noću i danju, te se godinama interesuju da li će i kada doći na poštansku upravu čovek koji će razumeti naš narod, razumeti gde treba štititi ugled države, gde čuvati državu od štete i kako pronaći konačno rešenje i kraj tim nenasnim prilikama. Sva zauzimanja ostala su dosada više manje bezuspešna.

Opet će se naći neko i kazati: ovi Slovenci nikada nemaju dovoljno i sve hoće da imaju drukčije no drugi.

Ako smo gde imali puno pravo da tražimo, ne da molimo već tražimo da se te prilike poprave, to imamo kod poštanske uprave, ako samo bacimo letimičan pogled na prihode naših poštanskih direkcija, finansiske mogućnosti jedne ili druge direkcije. Pri podeli kredita, Ljubljanska direkcija bila je uvek najlošije sreće, najmanje dotirana, a čisti prihod koji je država primala od nje bio je među najjačima. Ako samo pogledamo statistički pregled čistog prihoda celokupne poštanske uprave u našoj državi, za poslednje godine, i uporedimo ga sa čistim prihodom Ljubljanske direkcije, vidimo da je Ljubljanska poštanska direkcija u poslednjim godinama doprinosila godišnje celokupnom godišnjem prihodu cirka 38 miliona din., što znači jednu trećinu čistog prihoda poštanske uprave u celoj državi. Taj se čisti prihod Ljubljanske poštanske direkcije iz godine u godinu povećavao. Naročito pada u oči nesrazmera ako uporedimo taj čisti prihod sa izdacima, odnosno kreditima Ljubljanske poštanske direkcije. U budžetskoj god. 1927/28 ovi izdaci, odnosno krediti poštanske direkcije u Ljubljani, iznosili su još 51,504.000 din. Iz godine u godinu, pak, lični i materijalni krediti tako su se smanjivali da u godini 1938/39 nailazimo samo još na poziciju ukupnih izdataka Poštanske direkcije u Ljubljani koja iznosi din. 44,070.000. U toku od 10 godina krediti su se, dakle, smanjili za preko 7 miliona din., a prihodi pomenute Direkcije, međutim, iz godine u godinu povećavali tako, da prema 58 miliona dinara u godini 1927/28. iznose u godini 1938/39 82 miliona dinara.

Ovi statistički brojevi, koje nalazimo u izveštajima poštanske uprave, pokazuju neverovatnu poštansku politiku. Iz njih se vidi da, kad se promet kod naše direkcije iz godine u godinu velikom brzinom povećavao, kada je čisti prihod bio stalno veći, tako da danas sačinjava jednu trećinu čistog prihoda celokupne poštanske uprave, personal se naprotiv od godine do godine smanjivao, kao i krediti. Gospodo narodni poslanici, nije potrebno biti naročiti matematičar, niti naročiti poznavalac poštanskih prilika, pa da se dode do zaključka: katastrofa je neizbežna i po-

štanska će uprava jednog dana doživeti potpuni slom, ako se ne pristupi jednoj hitnoj i temeljitoj remeduri.

Moram upozoriti ovom prilikom još i na to, da se niko poslednjih godina nije brinuo o podmlatku. Ako bi vam nabrajao činovnike u pojedinim grupama i pripravnike, brojevi bi bili porazni. Stručnom vaspitanju poklanjalo se malo brige. Svako priređivanje tečajeva u centrali za nas je bezmisleno, dogod je službenik privezan za svoj rad i svoj šalter, jer bi inače prestao da se okreće jedan okretač u mehanizmu poštanske uprave.

Kod Ljubljanske poštanske direkcije ima oko 50 zvaničnica, koje imaju školsku kvalifikaciju za činovnike po 145 Činovničkog zakona i već dugi niz godina vrše činovničku službu. To je unikum, koji nije poznat ni u jednoj drugoj struci. Svaka poštanska činovnica ujedno je i blagajnik i mora živeti sa mesečnom platom od 800 dinara. Da li postoji igde na svetu ustanova koja bi svoga blagajnika tako honorisala? Sa 800 dinara živeti u gradu život činovnika, nemoguće je!

To su, gospodo, samo kratki pogledi na mizeriju činovništva poštanske direkcije Dravske banovine.

Slika ne bi bila potpuna ako vam ne bih ukratko ocrtao nedostatke telegrafsko-telefonskih-tehničkih sredstava. Na području Ljubljanske poštanske direkcije ima kod telegrafsko-telefonskih uredaja oko 100.000 bandera.

Od toga ima najmanje 50% trulih te su hitno potrebne izmene. Bandere izdrže prosečno oko 25 godina i kod nas bi moralo biti 4—5% bandera zamenjeno novima. Stvarno, Ljubljanska poštanska direkcija mogla je izmeniti samo 1—2% tako da bi ove bandere imale da postave rekord u starosti od 50 do 100 god.. Šteta je svaki dan sve veća i sredstva koja će biti hitno potrebna za temeljitu remeduru biće sve veća i veća.

U telefonskoj centrali u Ljubljani leži oko 500 molbi, odnosno prijavi, za telefone, a najmanje toliko još ima interesenata koji uopšte prijave nisu podneli. Doduše bila je povećana automatska centrala, ali kablovi nisu bili položeni i pre nego što potrebni kablovi budu položeni biće centrala opet suviše mala.

Nekoje zgrade u kojima su smeštene pojedine pošte, u takvom su stanju, da to nije moguće opisati; dovoljno će biti ak samo kažem da država u Sloveniji nije sagradila ni jednu poštansku zgradu, uprkos tome, da je za vreme poslednjih 14 godina Slovenija iz poštansko telegrafskog prometa dala državi preko 200 miliona dinara čiste dobiti.

To ne bih iznosio da nemam poverenja u ovu Vladu i ovoga g. Ministra, ier i kad ne bih imao poverenja svejedno bi bilo i kad bih čuao, ier sve što smo radili 10 do 12 godina bilo j bezuspešno.

Zato bih molio g. Ministra, da pročita sve molbe Poštanske direkcije i Ljubljani i da im po mogućstvu izide u susret i učini to da se spase... (Milorad Marković: Šta ćemo sa onim krajevima gde uopšte nema pošte?)

I ja sam zato da se naprave i tamo gre ih nemo, ali ne treba, da zbog toga što ih u nekim krajevima nemamo, puštamo da propadne i ono što imamo.

Moj izveštaj ne bi bio potpun, ako ne bih pome-nuo i pitanje koje je u sadašnje doba jedno od najvažnijih, a to je pitanje radiofonije u našoj zemlji. Gospodo poslanici, radiofonija se danas po celom svetu tako uzima u obzir i igra tako važnu ulogu da to nije moguće sasvim dovoljno podvući. Svaki na-

rod oseća u najrazličitijim prilikama da je, osim telefona i ostalih modernih sprava, radio ona sila koja u miru vrši propagandu, vaspitava i širi kulturu naroda, čuva i brani čast i ugled naroda i države; za vreme rata pokazalo se da bez tog modernog sredstva, moderni rat uopšte nije moguć. Zato se ne smemo čuditi, ako sve države na svetu toj grani posvećuju veliku pažnju i ne plaše se ni materijalnih ni drugih sredstava, da se radiofonija podigne i da se drži stalno na modernom nivou. Svesni su istine: radio brani državnu kulturu i narod rečima i mislima, kao vojska koja čuva državu puškom i topom.

Žalosnim srcem i stidom mora svaki Jugosloven gledati na stanje radiofonije u našoj državi i na njen razvoj za poslednjih 10 godina. Okruženi smo jakim susedima, državama koje imaju radiofoniju tako razvijenu i tako jaku, da nam zvuče sa svih strana glasovi stanica sa 100 i više kilovata energije: Beč, Budimpešta, Sofija i puno manjih kao Celovec, Grac, Trst itd. Energija sve naše tri stanice iznosi: Ljubljana 5 kw, Zagreb 0,7 kw, i Beograd, tek u poslednje vreme, 20 kw. Znači, da se to pitanje kod nas zanemaruje i da deset godina uopšte ništa nije radeno za napredak.

Gospodo poslanici, da bi razumeli da u tom pogledu ne preterujem baš ništa, dozvolite mi da vam ukratko opišem važnost radia za nas, Slovence, što važi i za sve ostale delove države. Mi Slovenci bili smo u neprestanim borbama i jedino tako smo mogli sačuvati svoj jezik, svoju pesmu i svoju knjigu. Tome je mnogo pomogla naša jaka organizacija, naša društva, kojima na čelu stoji 40-togodišnja prosvetna organizacija sadašnja „Prosvetna zveza“. Ta organizacija, matica je svega našeg narodnog, prosvetnog i kulturnog rada te njen upliv i rad dopire do poslednjeg gorskog sela i kuće.

Ona je uvek pokušavala da najmodernijim sredstvima: filmom, diapozitivima, knjižicama prosvetuje narod, i kad je došla radiofonija, uvidela je da je radio ona sila koja je najpodesnija za moderni narodni prosvetni i vaspitni rad i za održavanje veza sa našom braćom — rasturenom po drugim državama, gde zaraduje hleb — našim iseljenicima.

Kad je naša država, pre 10 godina, dobila na račun reparacija viš radio-stanica, „Prosvetna zveza“ zamolila je da se Ljubljani dodeli jedna stanica, kojom upravlja sada „Prosvetna zveza“ već punih 10 godina.

Bilans tog rada je ogroman. U hiljade ide broj vaspitnih i nacionalnih predavanja koja je ona organizovala, ona je širila slovenačku i jugoslovensku kulturu i učvršćivala je nacionalnu svest. Rad izvršen u tih 10 godina ogroman je.

Ali, više nego u ma kojoj drugoj grani potrebno je baš kod radiofonije stalno popunjavanje i dizanje, jer tehnika stalno napreduje velikom brzinom. Naročito kod nas gde stojimo na braniku naše države prema Severu i Zapadu, gde graničimo sa 80 milionskim nemačkim i preko 40-milionskim italijanskim narodom, bilo je potrebno i još je potreban veliki napor da barem prema skromnim mogućnostima vršimo svoju dužnost. Borba je bila teška. Pored toga radio stanica Ljubljana ima tu nesrećnu okolnost da baš pogranični Maribor pada u t. zv. mrtvu zonu, gde se radio ne čuje iz Ljubljane, te su tamošnji pogranični Slovenci primorani da slušaju emisije Budimpešte, Graca i Beča. Svi napori da bi se otklonile te



smetnje ostali su, za ovih 10 godina, bezuspešni i nije se niko našao koji bi pristupio temeljitoj reformi cele naše jugoslovenske radiofonije i time uključio tamošnje pogranične Slovence sa novom rele-stanicom, ka zajedničkom nacionalnom prosvetnom i vaspitnom radu. Deset godina molbi, deset godina napore — sve je ostalo bezuspešno.

Gospodo narodni poslanici, verujte nam, ako hoćemo da nacionalno vaspitamo naše pogranične Slovence, ako hoćemo da sačuvamo u teškim borbama zadobijenu kulturu, jezik i pesmu, da to ne radimo iz nekog egoizma, to nije slovenački egoizam već crpimo veselje iz tog rada iz ljubavi prema narodu iz ljubavi prema svojoj državi. (Pljeskanje).

Ne možete misliti kako nas je zbolelo kad je u debati Finansiskog odbora neki naš kolega izjavio kao da smo mi Slovenci ukrali stanicu koju je dobila Jugoslavija na račun reparacija. Ja moram na to odgovoriti samo to da bi želeli i u budućnosti doživeti još mnogo takvih krađa. Posledica toga što je »Prosvetna zveza« dobila radio stanicu jeste desetogodišnji nacionalni i odbranbeni rad na severnoj i zapadnoj granici, a na drugoj strani veliki materijalni prihod za državu. Gospodo poslanici, mi smo dobili na račun reparacija šest radio stanica. Jednu smo dobili mi, Slovenci, i radimo sa istom velikom požrtvovanošću 10 godina i država je od nje do danas primila preko 10 miliona dinara prihoda, nemajući nikakvih troškova. A šta je bilo sa drugim stanicama koje su takode došle na račun reparacija? Jedna od 20 kilovata leži u Skoplju upakovana tako kako je pre deset godina stigla u našu državu. Druga od 10 kilovata stoji u Drnišu, u Dalmaciji, i za tih 10 godina propala je te je danas neupotrebljiva. Treća od 5 kilovata leži u Podgorici, u Crnoj Gori. Radila je samo jednom pre 10 godina, i nije se niko našao da je ukrade kao što smo to mi Slovenci uradili. Uradili smo u nacionalnom pogledu veliko delo i dali državi 10,000.000.— čistog prihoda. Sam pogled u to stanje, na račun reparacija dobijenog radiofonskog materijala, pokazuje da za to kod nas nije bilo nikad pravog razumevanja.

Gospodo poslanici, to je samo prolazan pogled na stanje naše radiofonije. Bilans posle 10 godina za one, koji bi se morali starati o radiofoniji naše zemlje, negativan je. Okruženi bezbrojnim 100-kilovatskim stanicama pokazujemo sliku zastarelosti i unazađenja. To važi za celu državu, a naročito za nas Slovence. Gospodo poslanici, Slovenci u pograničnom Mariboru ne čuju Ljubljansku stanicu, Zagreb sa svojom energijom 0,7 kilovata ne dolazi u obzir, a i Beograd isto tako nije dostatan. A sada čujte dobro: U Gracu se sprema i gradi 100 ili čak 150 kilovatsna radio stanica, kao stanica nemačkog Rajha. Ova stanica stajace neposredno uz našu granicu, te će, kako čujemo, vršiti emisije i na slovenačkom jeziku. Ja vas sada pitam, da li je stvarno potrebno da pogranični Slovenci posle 20 godina samostalne države slušaju slovenačku reč, slovenačke izveštaje iz Graca, a da u Mariboru, na jugoslovenskom radiju, vlada još uvek tišina.

Dolazili su Ministru pošta i svaki je više ili manje pokušavao da reši to pitanje. Odlazili su Ministru ali sramota naše radiofonije je ostala: Zagreb sa 0,7 kw. Ljubljana sa 5,5 kw; relej-stanicu u Mariboru zameniče Grac i Celovec. Mesto relej-stanice u Crnoj Gori i Dalmaciji leže tamo 10 godina stare zapakovane stanice. A što je glavno: obnavljanje tih stanica

nije ni pitanje novca ili kakvih novih kredita. Neka se samo deo novca koji dobija država od pretplatnika potroši za modernizovanje i naša će radiofonija biti lepa.

Dosta dugo smo čekali, a sada smo dužni našoj državi, našoj kulturi, našem ugledu i našim iseljenicima, rasturenim po susednim državama u celome svetu, da pristupimo hitnom rešenju tog problema, da po eteru zaplovi svom snagom pesma naše zemlje i reč slovenačka i srpsko-hrvatska u odbranu naše kulture i ugleda. (Pljeskanje na desnići).

**Потпретседник Алојзиј Михелчич:** Има реч народни посланик г. Павле Јововић.

**Павле Јововић:** Господо народни посланици, ја сам узео реч у дискусији по буџету Министарства пошта и телеграфа, али ја нећу да се жалим на поштаре да не предају писма уредно, да не предају новац уредно и да не врше своју дужност како треба. Ја ћу да урадим нешто друго и да узмем у заштиту те бедне поштаре, те бедне раднике који много раде, а за свој рад не добијају оно што треба. Ја нећу да овом приликом критикујем политику појединих бановина, али своје предговорнику одговорићу само једно. Нека се не љути, нека буде сталожен, па ће видети и сам да сам ја у праву. Он је казао да Љубљанска поштанска дирекција даје скоро једну трећину од целокупног државног прихода. Може да буде то тачно, да та Дирекција толико наплати, али јасно је, да једна пошта и наплаћује и прима писма и остале препоруке, али да на томе послу раде и други.

Ја сам, господо, у Црној Гори јео крањске кобасице, које су дошле преко поште и поштарину за ту пошиљку наплатила је Љубљанска дирекција и она показује тај приход. А сви знамо да у Словенији има велики број фабрика. Богу хвала, ја се томе радујем, а радовао бих се када би их било и код мене, али, нажалост, у Зетској, а исто тако ни у Вардарској бановини, нема тих фабрика, — дакле, господо, из свих тих фабрика долазе и шаљу се пакети у разне крајеве наше државе, а највише у пасивне крајеве, који немају тих фабрика. И за све ове пошиљке Љубљанска дирекција наплаћује поштарину, али није једини посао примити тај пакет, него га треба и уручити. Шта значи то? Ова Дирекција, која прима тај пакет, показује приход, а она која га уручује не може показати никакав приход.

Господо, будимо искрени и поставимо сваку ствар на своје место, па ћете видети да Љубљанска дирекција не би могла да покаже толики приход, када је не би помагале поште са територија осталих поштанских дирекција. То сам имао да кажем, као одговор господину предговорнику.

Господо, мени је у многоме мој посао олакшао господин Министар пошта. Он је јасно изјавио да нема довољно особља, да нема довољно зграда које одговарају хигијенским условима, да су чиновници слабо плаћени и да чиновници врше своју дужност некада чак и по 15 часова дневно.

Све је ово, господо, тачно и баш о томе хтео сам да говорим. Ви, када путујете ноћу возом и у 2 сата се пробудите, одједанпут видите оног старог чичу поштара који носи онај цак на леђима. У томе цаку налази се вредност од, можда, 2 до 3 милиона динара, а у исто време, тај бедни чича, можда, има поцепане ципеле, слаб капут на цичи

зиме, прима свега 20 динара дневно. Шта то значи, господо? То значи искоришћавати тога радника и не дати му да може пристojно да живи. Велико је питање да ли тај чича, који предаје онај цак са милионима, има два динара, или један динар, да сврати у кафану и попије ракију или кафу, да би се мало загрејао. Нико о томе не води рачуна, а знамо да Министарство пошта даје државној каси велике приходе, који се пењу на стотине милиона динара. Зар није чудно, да једно Министарство, које предаје толики приход, не води рачуна о особљу које те приходе прикупља?

Ја пред собом имам једну страшну статистику. Ми у нашој земљи имамо неких 13 хиљада службеника, од којих 5.200 чиновника, а остало уговорних поштар. Међутим, у Чехословачкој, до септембра месеца прошле године, било је 46 хиљада службеника. Како видите, господо, разлика је мала: у простору и по броју становништва, које је имала у септембру прошле године, она је нама најближа, а сви знамо да су саобраћајне прилике у Чехословачкој много боље, па би се тај посао могао, можда, и са мање службеника обављати.

Због тога ја ово говорим, господо, за поштаре из целе Краљевине, јер гдегод сам дошао, овако стање сам нашао, и нисам видео ни једну пошту, сем ове која је од скора у Београду прорадила, да потпуно одговара условима рада.

Видите, господо, сваки чиновник у државној служби може један дан да каже да је нерасположен и може да остави посао за поподне, може да каже да му није нешто добро. А поштар? Он не сме да буде болестан, не сме никада да буде нерасположен, јер публика захтева од њега да моменатано сврши посао.

Видите, господо, ја сам имао прилике да видим, они немају празника, они немају Ускрса, они немају отсуства, ни боловања, нити имају ма какве повластице од те поште. Железничари, на пример, возе се бесплатно — кажу: наша је железница! — Чиновници Министарства шума и руда добијају бесплатно угаљ и дрва — наше је то Министарство! — Чиновници Министарства пољопривреде добију понекад из неког расадника мало вина или воћа — исто тако чиновници Министарства правде добијају намирнице из казних завода — сви они веле: то су наше установе! Међутим, само чиновници Министарства пошта немају никакве повластице од те поште, па чак немају права ни на један телефонски разговор бесплатно у години дана.

Па да видимо, господо, како стоји са Поштанском штедионицом? Поштанска штедионица убира велике приходе. Дају се велике тантијеме, деле се силни хонорари, у билансу се показују велики приходи. А ко врши, господо, ту дужност у Поштанској штедионици? У главном са 80% врше је поштански чиновници, али нигде нисам видео у билансу да она одвоји два три или пет милиона динара за оне који су толику зараду и толики приход Поштанској штедионици донели.

И, господо, тај толики прековремени рад који се некада пење до 15 сати дневно, те нездраве зграде у којима се наше поште налазе довеле су до тога резултата да данас имамо једну страшну статистику боловања поштанских чиновника. Ево вам, господо, само неколико примера из те статистике: у 1934 години 6.448 оболелих чиновника; у 1935 —

6.574; у 1936 — 5.646; и у 1937 — 7.596. Шта то значи? Значи да је цигло за 9 година држава утрошила за боловање тих службеника поштанских 67 милиона 150 хиљада динара. Међутим, кад би се број особља повећао не би било толико боловања какво се не налази ни код једне друге гране државне службе: од 13.000 службеника болује преко 7.500, то је више од 50%.

Овове се питању мора поклонити строга пажња. Ја сматрам да је дужност г. Министра да своје особље награди, да му да све повластице које оно заслужује, да постави онолики број чиновника колико је стварно потребно да пошта може правилно да функционише како треба, јер она је активна, доноси велике приходе држави. Министар, по моме мишљењу, треба од тих прихода да задржи онолико колико му треба за практично издржавање особља, а само остало да пошаље државној каси. Међутим за пошту се ништа не чини, од ње се само захтева. Њени чиновници чекају на унапређење по неколико година. Зашто кад су то највреднији и најактивнији чиновници у нашој држави? Потребно је да се у Министарству води строгог рачуна о томе да они своја унапређења добијају на време. Јер треба имати на уму да је пошта културна и привредна установа која има широко поље рада. Ми имамо данас села где људи добијају тек седмога дана писмо или телеграм, а то је за свакога од великог значаја. Може бити да се том човеку тек седмог дана јавља да му је умро син-војник, а да је добио телеграм на време, могао је да стигне да сина достојно сахрани. Ми треба пошту да организујемо тако да и сељаци у Златибору добију истог дана телеграм као и у осталим бановинским местима. Ми морамо повести рачуна о томе да се пошта на целој нашој територији благовремено доставља адресантима.

Господо, ја ћу још да вам кажем нешто и око ових телефона. Знате шта значи, господо, добити телефон у Београду. То значи добити на лутрији. Тај мора да има велике пријатеље. Шта више нису довољни начелници и инспектори; треба лично код Министра да се дође. Ја ћу да вам изнесем овде један случај. Један судија из Београда иселио се из Стишке улице и није могао добити пренос телефона у Сазонову улицу, опет у Београду, за пет месеци. Ни до данас он није могао да добије пренос телефона. А да добијете нов телефон у Београду данас, о томе не треба ни говорити. Људи данас дају две до три хиљаде за уступање телефона. А телефон је рентабилан. У другим државама праве се читаве рекламе за увођење телефона. Поједини грађани питају један другог: имаш ли телефон, и кажу спроведи га у кућу, то је добра ствар. По правилима један службеник поштански треба да има 2500 јединица месечно, а код нас има преко 60% службеника са 6000 јединица месечно. Ето, видите, колико они више раде него што су награђени.

А сада, господо, да одговорим једном колеги из Словеније на оно питање што он рече да му је неко добао да су Словенци украли ону радиостаницу. Није то казано да су они украли, јер је радиостаница толико велика и толико тешка, хиљадама килограма, да ју је немогуће украсти. Него, господо, да ствари поставимо на своје место и да будемо искрени. Репарације су биле досуђене Србији и Црној Гори. Кад се тај господин похва-

лио у буџетској дебати, па кад је казао: „Прву радиостаницу ми смо направили“, ја сам казао јесте, господине, али та је станица била добијена од репарација, и била је упућена једном крају, било Србији било Црној Гори, и када је тамо постављена, онда је, господо, требало да се овим крајевима којима је била упућена репарација да нешто у другом облику. Ја сам казао да је и дунавски мост између Петровграда и Новог Сада направљен из репарација, а ви сте чули ових дана да у Црној Гори није ништа направљено на рачун репарација на коју је имала потпуно право. Ево, то је суштина тога, господо.

Сада ћу да кажем нешто што се тиче радиа. Откад сам чуо да су мене преко радиа и друге људе који смо били на листи опозиције, називали издајцима, ја сам узео секиру и разбио радио. (Буран смех и плескање.)

**Претседник Милан Симоновић:** Реч има народни посланик г. Трипко Жугић.

**Трипко Жугић:** Господо, ако замислимо да је држава један живи организам са свима потребним органима за њено правилно функционисање, неоспорно је и са правом речено да су пошта, телеграф и телефон артерија тог организма без које би сви остали органски делови били слабо употребљени. Савремена цивилизација, којом се данас толико дичи људски род, кад не би било поште, телеграфа и телефона не би могла достићи данашњи степен свога развитка нити би могла носити тако лепо и ласкаво име. Замислите само за момент како би штампа могла одговорити своје високом задатку и на шта би био сведен њен значај без поште, телеграфа и телефона. Зар саобраћај, привреда и трговина не би били успорени, да не кажем укочени, када не би имали на расположењу овако лепу тековину људског ума. Модерно ратовање не да се ни замислити без узорне телеграфско-телефонске везе. Није бадава једном приликом узвикнуо један чувени наш војсковођа: „Дајте ми једном телефонску везу, да бих ступио у везу са командантима својих јединица, јер сам због тога у немогућности да дајем даља наређења и да спасавам војску“.

Ако се пошти, телеграфу и телефону призна овако значајна улога у државном и друштвеном животу уопште, онда је немогуће а да се правилно не оцени улога и значај поштар, који својим радом омогућају уредно функционисање ових установа, и тиме доприносе свој велики удео успону нације и државе. Нажалост, то нарочито подвлачим са овога места, не може се рећи да је пошти и поштанским службеницима у нашој земљи одато оно признање, које они треба да имају.

Још од самога стварања ове државе, пошта је схваћена као чисто фискална установа и редовно сваке године доприноси државној каси од прилике по 150—200,000.000 динара чисте добити. Имајући стално у виду фискални карактер поште, приходи од ње нису никада употребљавани за поправку и модернизовање поштанско-телеграфско-телефонског саобраћаја, онако како би то захтевали интереси државне и народне привреде. Не само да нису направљени нови модерни телеграфски и телефонски апарати и подизана постројења, већ су и они стари, који постоје, дотрајали и готово постали неупотребљиви. Ово се нарочито може рећи за телеграфске апарате — нарочито у нашим Ју-

жним крајевима. У Црној Гори, на пример, имамо такав телефонски саобраћај, да један чиновник, који ради код телефона, мора непрестано да говори, да виче, али никад не може да успе да на време дозове станице које се траже. Чиновник, на пример, у Црној Гори, са оним гвозденим жицама и старим апаратима, мора да се напреже, да би дозвао Сарајево, Нови Сад, Београд. Ја сам имао прилике за време избора и пре избора да стојим по 2 и 3 пуна сата и да не могу дозвати из Колашина. Жабљака и Шавника, не само Београд, него ни Цетиње или Подгорицу.

Што се тиче зграда у којима су смештене поштанско-телеграфско-телефонске установе, посматрајући их, човек стиче утисак једног великог сиромаштва у држави. Зграде су већином неокречене, тесне, нехигијенске, а има и таквих, које су у своје време служиле за апсану. На пример, у пошти у Ужицу расте трава, пошта у Дубровнику налази се у грађевини, у којој светлост мора горети и дању као и ноћу, а подигнута је још у Средњем Веку, у оно старо време, кад је, можебити, Дубровник био у другој ситуацији него данас. Пошта Загреб II претставља право ругло и срамоту за једну културну земљу и праву опасност за сваког оног службеника, који је додељен да у њој службује. (*Анте Ковач:* Тако јел!) Је ли ово истина? (*Анте Ковач:* Истина јел!)

Питање уређења поште на селу код нас, нажалост, није још ни додирнуто, а камоли решено. Да би једно писмо стигло из вароши у неко ма и мало забачено село, потребно је врло често до недељу дана па и више. Што се тиче доставе поштыљака на селу, у томе би се меродавни фактори морали угледати у првом реду на Швајцарску, која је ово питање решила на један најидеалнији начин.

Прописи по којима се обавља поштанско-телеграфско-телефонски саобраћај толико су застарели да када би се службеници стриктно њих придржавали, држава би их морала сматрати као саботере. Док су у другим културним земљама правилници мењани и допуњавани паралелно са развојем п. т. т. саобраћаја и потребама државним и народним, дотле код нас важе исти правилници и данас који су важили пре 20 година. Овом приликом морам констатовати да у ресору Министарства пошта постоје и такви правилници који су изгубили законску важност и они су и поред тога у употреби (на пр. Правилник о пријему и стручном организовању п. т. т. особља, Правилник о поштанској служби).

Што се тиче Уредбе о организацији Министарства пошта, телеграфа и телефона, која је донесена 1935 године, може се слободно казати да у главној бити својој претставља једну назадњачку Уредбу и штетну за државу и њене интересе. На пример, овом уредбом уведен је „нумерус клаузус“ за жене, и ако вам је, господо, познато да гдегод ступите у п. т. т. установу сусрећете жену која просто као да је предодређена за успешно обављање поштанско-телеграфско-телефонске службе. Уредба такође дозвољава да у струку могу улазити и то на највише положаје људи са стране, из других ресора, који немају ама баш никаквог стручног знања, нити су у својој прошлости имали ма какве везе, сем као и сваки други, са поштом; телеграфом и телефоном. Познато је, међутим, да у свима културним земљама на највише положаје,

било то у којој струци, па и поштанској, долази се путем конкурса и полагања прописаних стручних испита.

Целокупну пошту — телеграфско-телефонски промет обавља око 12.000 п. т. т. службеника. Број ових службеника креће се стално око 12.000 за читавих задњих 10 година, иако се за исто време поштанско-телеграфско-телефонски промет повећао двоструко. Сасвим је природно да се исти број особља за свршавање дупло већег промета морао и двоструко оптеретити. Услед овакве преоптерећености поштанско особље има да се бори са читавим низом тешких и рђавих последица. Тако н.пр. видимо из статистике, којом располажемо, да међу поштанским особљем има око 60—70% туберкулозних, што свакако претставља државу као једног рђавог послодавца, а поштанске управљаче као недорасле организаторе овако једне важне државне установе. Даље, услед преоптерећености, службеници су у немогућности да користе годишње одморе и боловања која им по закону припадају. Само у години 1937 боловало је преко 7.000 службеника са преко 240.000 радних дана, што за државу претставља суву штету од око 12.000.000.— динара.

У прошлој години више од 50 поштанских службеника није искористило свој годишњи одмор. Напорна и тешка дано-ноћна служба исцрпљује службенике до крајности. А због те њихове исцрпљености и умора дешавају се честе манипулативне грешке. Административне власти не налазе за овакве грешке никаквог оправдања и службеници се кажњавају новчано, што, за сличне случајеве, не постоји ни код једне друге установе. Тако видимо да је на територији Београдске дирекције пошта у току 1937 године било 753 новчане казне, на основу којих је наплаћено динара 22.399.—. Овом приликом морам подвући да београдска Дирекција пошта, иако се њена надлежност протеже на Београд, Земун и Панчево, и која има мањи број службеника од Загребачке дирекције пошта, која се протеже на целу Савску бановину, далеко је отишла у броју казни од Загребачке дирекције и свих осталих поштанских дирекција у земљи. У истој овој години на територији Загребачке дирекције изречено је свега 110 новчаних казни, на територији Љубљанске 30, Новосадске 378 итд. Ово свакако није доказ да особље Београдске дирекције није тако савесно и марљиво као особље у осталим дирекцијама. Већ је овде свакако кривица до управљача у овој Дирекцији, који нису способни да организују службу онако како треба. У недостатку способности да организују службу, они сву одговорност за рђаво функционисање п. т. т. саобраћаја свађују на особље, и онда, кад оно није у стању ни физички ни интелектуално да одговори издатим наредбама, они га драконски кажњавају.

Гледе персоналне политике, која се спроводи у овом ресору, може се слободно рећи да протекција нигде не царује као овде. Највећи део нових постављења, који је извршен у протеклој години, извршен је углавном са једног територијалног подручја и новопостављени службеници додељени су на рад највећим делом у Београд. Велики део ових службеника јесте без икаквих квалификација и њима је давана предност пред службеницима који су отпуштени из службе ради от-

служења кадровског рока, и који су, након повратка из војске, морали чекати на ново постављење по неколико месеци, а има их који чекају и данас.

Унапређење у поштанској струци чека стално 2.600 чиновника од свега 5.000, што опет претставља број и проблем који не постоји ни у једној другој струци. Но у овом погледу, и поред овако жалосне чињенице, стање би било сношљивије кад би се и онај мали број унапређења, колики је по буџету могућ, вршио по једном праведном критеријуму и по стручној спреми и способности. Али, нажалост, и овде протекција игра прву улогу. И имамо случајева да су поједини службеници, који су испунили услове за унапређење у највишу групу односне категорије, чекали на исту 5—6 дана, док други, који протекцију немају, или им понос није дозволио да шетају из партије у партију, чекају на унапређење по десетак година.

Што је овако рђаво вођеном персоналном политиком пољуљано код поштанског особља и најосновније поверење у правду и законитост има се у највећој мери захвалити поштанским клубовима Ј.Р.З. Неколицина несавесних службеника узурпирало је себи право, помоћу владајуће партије Ј.Р.З., да као неки врховни форум или штаб поставља, отпушта и унапређује све службенике. Тако имамо случајева да су у Скопљу ови клубови вешали јавно плакате и позивали остале службенике нека се њима обрате и поднесу молбу за унапређење. Да овом приликом напоменемо, да су на овим објавама, као чланови управе клуба, функцирала и потписи поштанских служитеља, те је тако један чиновник или можда управник тога служитеља доведен био у стање да се за унапређење обраћа своме служитељу. Ово је, господо, гажење једног основног и хијерархиског реда који треба да постоји у једној државној установи. Исто тако, атак на савест и мишљење није нигде ваљда тако спровођен као што су ови клубови спроводили над савешћу и мишљењем других службеника, који нису били њихови једномишљеници. Тако су ови клубови били непосредно после избора организовали збор службеника припадника партије Ј.Р.З. на који су путем власти доведени у главном служитељи, пред којима су чланови управе клуба напали највише функционере Министарства а несуђени југословенски Гебелс запретио је на овом збору свима осталим службеницима, који нису гласали за Ј.Р.З., да ће бити отпуштени из службе. У интересу реда и дисциплине у овом ресору тражим од г. Министра пошта да одмах растури овакве клубове, јер они, као што сам навео, претстављају праву напаст за честито поштанско-телеграфско-телефонско особље, како за мушко тако и за женско, јер су путем власти и притиска почеле чак жене да уписују и зачлањују у партију Ј.Р.З. као неке идејне чланове.

Једна од најтежих неправди која се наноси поштанском особљу јесте рад који оно обавља без икакве накнаде за рачун Поштанске штедионице. Преко 80% штедног и чековног промета, који Поштанска штедионица тако хвалисаво искажује у својим билансима, обавља поштанско особље без накнаде од једне паре или динара. Интерес би државе био да се поштанском особљу плати овај рад и то бар у оној висини колико добија

особље Поштанске штедионице на име тантијеме. Место тога, како се говори, помоћник Министра пошта и телеграфа прима 100.000 динара годишње тантијеме од Поштанске штедионице. Молим Министра да то провери.

Ако се жели имати добра и модерна поштанско-телеграфско-телефонска установа која би била у стању да одговори задатцима народа и државе и у миру и у рату, онда општи интереси непобитно налажу да се пошта престане третирати као фискална установа и да се приходи које она остварује у првом реду троше на њу саму и њено особље. Иначе, ако се са досадањом политиком продужи и даље можемо слободно тврдити да ће поште, телеграфи и телефони бити доведени у стање да не могу одговарати ни најосновнијим задацима које народна привреда и држава од њих изискују.

А сад ћу да вам говорим о једној ствари о којој се јавно говори у овој земљи. Ми бар сви знамо, који припадамо опозицији у овој земљи, да је наша пошта несигурна. Ми н.пр. шаљемо стотину и двеста писама у поједина места и од тих писама допре свега 20 до 30, а често пута добијемо писма са поште, па чак и препоручена, која су отворена. Ја сам имао један случај са писмом које је било отворено иако је било препоручено и у њему се налазила једна меница и када сам се обратио београдској пошти за објашњење ко је то писмо отворио, речено ми је да питам пошту одакле је писмо послато. Распитао сам се и у Подгорици одакле је послато, али ми је одговорено да је писмо упућено правилно. Дакле, нисам могао добити тачан одговор и нисам имао могућности да себи за то прибавим сатисфакцију. Господо, да наведем још један случај. Говори се јавно, а то ће господин Министар најбоље знати, да се лист „Време“ редовно шаље бесплатно и да се таксе не наплаћују. На пример, за време изборне борбе, послато је из Београда преко 100.000 препоручених писама и штампаних ствари ЈРЗ. У тим писмима са плакатима и летцима давани су упуту за изборе, али таксе нису плаћене, што значи да је држава оштећена са 450.000 динара. (Један глас са деснице: Биле су таксе на свима.) И што је још најважније, та писма слао је један чиновник Министарства пошта и телеграфа, који, пошто је завршио ту пошту, отишао је као председник једнога бирачког одбора, и извршио и ту функцију. За време изборне борбе примећено је да су државни аутомобили и аутобуси, који стоје на расположењу Министарству пошта и телеграфа, употребљавани за агитацију од стране режима, који је вршио изборе 11 децембра пр. године. Ја, господо, могу да констатујем ово: да би наше поштанске функције биле обављане како треба, тачно, брзо и на време, господин Министар пошта и телеграфа треба да поведе праведну политику, како то захтевају народни и државни интереси, а никако како то захтевају интереси постојећег режима који је на власти. Гласају против буџета. (Пљескање на левици.)

**Претседник Милан Симоновић:** Реч има народни посланик г. Карло Гајшек.

**Karlo Gajšek:** Gospodo narodni poslanici, resor Ministarstva pošta, telegrafa i telefona privredni je resor i važan faktor u izvoru prihoda Ministarstva

finansija. Ali taj resor nije samo to, nego on vrši i važne kulturne zadatke. Moj kolega iz naše banovine govorio je opširno, kakva je važna nacionalna misija, naročito kod nas, na granici, koju vrši radio, Pa i sama pošta kad prenaša novine, pisma i drugo tako isto vrši, bar u širem smislu, jedan zadatak kulturnoga karaktera. Jer zapravo pošta ne prestaje na granicama jedne države, nego je vezana sa celokupnim kulturnim svetom. Za to je pošta u Svetskom poštanskom savezu koji međusobno ureduje bilo tarife, pa i druge stvari, koje su potrebne za nesmetani saobraćaj. U našoj državi resor pošta dugo godina bio je zapostavljen. Jedan takav obiman resor sa tolikim personalom i tehničkim napravama apsolutno je potrebno da postoji kao samostalno Ministarstvo. Od toga vremena moramo da priznamo da smo učinili ogromnan napredak, i u personalnom pa i u tehničkom pogledu. Ja, gospodo, nemam ništa protivu toga ako su gospoda kolege iznosili potrebe svoga kraja, jer mislim da je to dobro i potrebno, da bi gospodin ministar mogao dobiti celokupnu sliku potreba iz čitave zemlje. Ja sam više godina poslanik, ali nikada se nije desio slučaj da su se dve pokrajine bile zakačile u ovome Parlamentu, kao što vidim sad u ovome Parlamentu. Ja braćo u tom pogledu neću biti tako oštar. Ja sam bio u Austriji dak i mi smo sa oduševljenjem čitali narodne pesme i oduševljavali se junaštvom Crne Gore. Naši daci išli su u Crnu Goru još pokojnom Kralju Nikiti.

Taj osećaj mi još i danas gajimo prema vama, kao i prema čitavoj našoj otadžbini, pa ja mislim da to neće biti tako ozbiljno shvaćeno, kao što izgleda, jer se svakodnevno zamera da Slovenija sve dobija, a Crna Gora ništa ne dobija. (Pavle Jovović: Hvala vam što ste se oduševljavali čitanjem naših pesama, ali verujte da smo se i mi oduševljeno borili za oslobođenje i ujedinjenje!)

Ali, gospodo, ja vam kažem: mi ćemo vas u vašim traženjima uvek podrupreti, bilo to traženje ma iz koje banovine. Ja mislim da je dužnost svakog poslanika da iznese potrebe svoga kraja, da bi g. Ministar dobio jasnu sliku potreba iz čitave naše zemlje. (Usklici: Tako je.)

Ovo što mi govorimo o čistom prihodu naše Direkcije moram da vam napomenem da je naša industrija pretežno teška industrija, da ona ne šalje poštom nego vozom svoje produkte ovamo. Taj ogromnan promet dolazi otuda pošto mi imamo... (Josip Cvetić: Kranjske kobasice od vas!). Originalne malo dolaze ovamo! Vi jedete obično konjske kobasice! — (Smeh!) To dolazi otuda što mi imamo ogromnan međunarodni saobraćaj sa Nemačkom, Mađarskom i Italijom, a ono što ide u unutrašnjost zemlje ne iznosi toliko veliku cifru, kao što je naveo g. predgovornik.

Molim g. Ministra, pošto sam već opširno izneo naše potrebe u personalnom pogledu, da nam izide u susret pa da se ne samo prestane jedanput sa politikom redukcije i sa politikom postavljenja na naša mesta u drugim direkcijama, nego da se kod nas mesta sistematizuju i da se radi po direkcijama pa će nestati onda ovako nezadovoljstvo i nesporazum.

Čuli smo i od druge gospode govornika koliko personal pati. Ja sam baš juče razgovarao ovde, u našoj zgradi, sa jednim činovnikom i on mi je pričao kako i ovde personal dugo radi, po više sati dnevno, dakle preko 16 sati dnevno i još i više. Nije čudno-

vato da su činovnici fizički iznureni zbog toga i da i poboljšavaju, a za njih u bolnicama nema mesta.

G. Ministra molim, pošto je i on iz pograničnog kraja, a sigurno razume kako se gleda na naše ustanove na granici, da se zauzme za poboljšanje naših poštanskih prilika, jer kad stranac prelazi granicu, prvi utisak koji stekne on zadržava i dalje i za iduće bavljenje u našoj sredini. Ako prede jedan stranac preko granice pa kada ode na poštu, a ne može da dobije telefonsku vezu zato što je personal preopterećen, ili iz drugih razloga, dakle zbog državnog prestiža potrebno je da bude dovoljno personala u tim pograničnim poštama.

Mi smo molili g. Ministra i on je već preduzeo neke korake i izišao nam u susret u pogledu personala.

Ja ga molim da na upražnjena mesta bilo penzionisanih ili umrlih dodu opet ljudi iz iste Direkcije.

Što se tiče odsustva, ima slučajeva da službenici po 10 i više godina nisu bili na odsustvu.

Odnosno tehničke službe moram da kažem da za taj personal nema dovoljno kredita, pa se po 25 i više hiljada dinara mesečno upotrebljava iz tehničkog proračuna za personal, tako da nema dovoljno novca za nabavku žica, stubova itd. Kod nas, na primer, ako se traži telefon za jednu poštu, onda se prvo pita koliko će interesenti trebati stubova, radnih časova itd. Dužnost je države kad ljudi plaćaju telefonske razgovore da se instalira telefon, uredi pošta i sve što je potrebno na državni trošak.

Kreditu za inspekciono osoblje takode su suviše niski. Ovo inspekciono osoblje trebalo bi da inspicira pošte godišnje bar jedanput, a sada se dešava da nema inspekcije po dve godine uzastopce. A kada jedan takav organ ide u inspekciju on dobija dnevnicu samo za pet do deset dana, a na terenu probavi dva do tri meseca.

Moj kolega je već izneo potrebu da se održavaju teoretski kursevi za niže osoblje. To osoblje kad polaže ispite nema apsolutno nikakve teoretske spreme. To je veliki nedostatak i u samom vršenju službe.

Gospodina Ministra molim da se zauzme za ugovorne pošte. U svoje vreme bili su ugovorni poštari gostioničari i trgovci; dakle, lica iz imućnijih staleža. A danas su to redom samo sirotinja kao i ostali državni službenici u pošti. Oni već više godina mole da im se vrati ono što im je uzeto; naime, da im se dadu povlastice na državnim železnicama kao što ih imaju državni činovnici. Ja sam bio u Generalnoj direkciji po toj stvari, pa sam dobio utisak da oni sasvim pogrešno shvataju ovu stvar, jer oni još uvek misle da su ugovorni poštari samo imućna lica koja zloupotrebljavaju ovu povlasticu u druge svrhe za putovanje po državi.

U našoj banovini postoji jedna ustanova — a čini mi se da postoji i u Dalmaciji — to su takozvane pomoćne pošte. Jedno pouzdano lice na selu prima svu poštu za celo selo i deli je. Taj čovek to radi za malu otštetu, ali tako pošta funkcioniše i dolazi do poslednjeg radnika i poslednjeg seljaka negde daleko u zabačenom selu. Ja molim gospodina Ministra, ako ne bi htio da uvede ovu instituciju u čitavoj zemlji, neka je bar očuva kod nas i dozvoli da se uvede i tamo gde je još nema.

U pogledu telefona, molim ga da uvede ove linije za koje sam ga već molio: tamo na našoj granici prema Nemačkoj. A to su krajevi: Libereč, Kaple

Sveti Daniel. Ovde bi trebalo isto tako da se osnuju ugovorne pošte, jer narod mora da čeka dva-tri dana da primi poštu, a na drugoj strani Nemačka gradi puteve i škole za dva-tri seljaka, ako im je škola potrebna; izlaze na susret našem narodu tamo pa ga na taj način germanizuju. To je jedna sitnica, ali ako tamo dobijemo poštu i telefon, onda imamo nekakvu vezu sa ostalim svetom.

Stara je naša želja bila da se uspostavi u Celju automatska telefonska centrala. Celje je jedan grad od dvadeset hiljada stanovnika, sa velikom industrijom i potrebno je da se tamo montira automatska telefonska centrala, jer u Celju, kako sam čuo, ima jedan trgovac koji plaća državi milion dinara za telefonske pristojbe godišnje. A kolika je ta šteta za državu kad se ne obavljaju telefonski ugovori kako treba! Hiljade i hiljade dinara ode godišnje na račun državnog erara ako je telefon u redu.

Isto tako, gospodo, moram da spomenem kabli-ranje telefona u Mariboru. Kad je ove godine pao prvi sneg, po 10 do 14 dana uopšte nije se moglo govoriti u Mariboru. Maribor, to je pogranična varoš, to pada u oči ne samo internacionalnom saobraćaju nego to škodi i ekonomski, jer tamo ima mnogo naše industrije.

Što setiče radia, moj kolega malo pre rekao je, da je protiv radia. Ja sam, gospodo, iz pograničnog kraja, jer svega je moje mesto udaljeno dva kilometra od nemačke granice. Prolazeći u veće kroz varoš i kroz sela, video sam da gotovo svaka kuća ima radio. Ali šta čujemo sa radia? Najobičnije nemačke bečke valcere, maršev iz Berlina i čardaše iz Budim - Pešte. Medutim, gospodo, naš radio daje nacionalne stvari, jer naš radio ima nacionalni program. Ali to se tamo ne čuje, no se sviraju samo inostrani programi. I sada, kad počne da daje programe novi nemački radio u Gracu, u nemačkom duhu, možete pomisliti kakav će utisak da vrši na vaspitanje našega naroda i onoga koji živi preko naše granice.

Ne mogu da završim, gospodine Ministre, a da Vas ne zamolim za jednu stvar. Stalno se tuže službenici da ne napreduju kako treba. Ja lično molio sam za jednoga moga školskoga druga dvojicu Ministara da ga unaprede, jer ima već osam godina pravo na unapređenje, a ne može nikako da dode na red, dok su ga neki njegovi drugovi preskočili neki sa jednom, a neki sa dve grupe. Ja molim gospodina Ministra pošta da se uvede sistem u tom nadležstvu, da se sastavi rang-lista za Ministarstvo pa da avanzuju i oni koji nemaju veza preko poslanika i preko stričeva i tetaka, nego da bude jednako pravo za sve. Ja imam potpuno poverenje u gospodina Ministra i molim da ga mojim opravdanim traženjima izide u susret, a ja izjavljujem da ću glasati za ovaj budžet. (Odobranje i pljeskanje u centru i na desnici).

*Претседник Милан Симоновић:* Реч има народни посланик господин Драгутин Домаинко. (Није ту.) Пошто г. Домаинко није ту, он губи право на реч.

Сад је на реду да говори народни посланик г. Василије Драгаш као последњи говорник.

*Василије Драгаш:* Господо народни посланици, далеко сам од тога да бих и покушавао да установим уколико су и да ли су уопште оправдани међусобни приговори да се овој или оној

бановини, овом или оном крају даје више него другом; да се једном крају даје увек, а другом само каткада или готово никада. Нећу да се упуштам нити у изналагање разлога зашто је то тако, рецимо у оним оправданим случајевима на које се ти приговори обарају. Јер ти разлози могу бити многоврсни, али мислим да им је понајвише корен у завођењу локалног патриотизма. Па ако само тај разлог руководи одговорног чиниоца, онда морамо искрено признати да преко таквих чиниоца можемо прећи некога нешто изазвани, али свакако с много оптимизма, — тим више када су нам сви крајеви дивне наше Краљевине Југославије једнако мили, једнако срцу прирасли. Ја сам, господо народни посланици, из бановине где се тај приговор о фаворизацији појединих крајева наше државе нарочито акцентуира, како у политичком, како у јавном животу, тако у свакодневном штампани. Можда ти приговори ипак и нису у свему неоправдани, али ја сматрам да ипак тежиште њихово лежи на узроцима са којих ти приговори настају не искључујући, наравно, ни оне чисто политичког карактера. Јер, господо народни посланици, признајмо искрено тко шути — тко не тражи, нитко му не нуди и не даје. Верујем да би се — с мало труда — можда могло искоonstrуисати нешто — какав приговор из цифарског као и из општег дела исцрпног експозеа г. Министра пошта и телеграфа, али то ја мирне савести препуштам онима који су сувише склони идеолози невјерованог Томе — а ја прелазим преко такве работе с много оптимизма и поверења у савестан и објективан рад те праведну примену буџета господина Министра пошта телеграфа и телефона.

Господо посланици, мислим да није потребно истицати да су саобраћај и поште те комуникационе установе — како је и господин Министар истакао — међународног карактера — да су саобраћај и пошта, телеграф и телефон — жиле којима тече привредни и социјални живот целог државног и народног газдинства, па кад је то тако, желео бих, кад већ имам част да говорим у овом високом Дому, желео бих, велим, да истакнем колико нам је света дужност да се непрестано — велим непрестано, јер се и они непрестано труде да тај живот тече непрекидно живо и до највеће могућности правилно, — дужност нам је, дакле, да се и ми непрестано бринемо да и њихов живот буде потпуно осигуран, обезбеђен, како не би тај толико напорни и одговорни посао нарушавао здравље како појединаца тако и њихових породица. То је безкомпромисни постулат нашег државног и оште народног интереса да имадемо спреман, потпуно националан савестан до педантности, у служби тачан чиновнички кадар али исто тако у добрим посве материјално обезбеђеним животним кондицијама. Тим више што је, као је то и сам г. Министар истакао у свом експозеу, вољан помоћи установе међународног карактера. Паралелно с тим потребно је да се тому тако подједнако обезбеди чиновнички кадар и да му се даде и модернизована пошта, телефон и телефонско-телеграфска апаратура. Наше су поште државне и уговорне. Верујемо да ће г. Министар пошта посветити једнаку пажњу и једнима и другима, јер имаде много тога што треба изградити, поправити, дотерати, усавршити и много старог изменити с новим.

Тако, као прва брига требало би да буде да се неуговорним поштама обнове телефонски апа-

рати, да би се омогућили несметани разговори унутрашњости, наших градова и наших вароши са трговачким привредним центрима, а исто тако и са иноземством, где год се указује та неминовна потреба, а то је врло често случај, нарочито код оних уговорних пошта. Потребно је, затим, да се конзеквентно и дефинитивно спроводи постојећа наредба да уговорне поште могу водити само и искључиво квалифицирани поштански чиновници и службеници, а да се одузму уговорне поште трговцима који су материјално и социјално осигурани и који не дају довољно гаранције за безпристрасно вршење те толико важне службе. Ови могу да сазнају тајне својих конкурената, а то стоји у противности са законским прописима Трговачког закона о чувању трговачких тајни.

Ја за свој срез тражим да се обнове апаратуре телеграфа и телефона у пошти Буковље и Берак, јер су то, господо, центри великих општина са око 20 и више села укупно. А шта то са трговачког, привредног и социјалног гледишта значи, мислим да није потребно истицати. Истичем још да су таксе око увођења телефона врло високе и да то у многоме спречава интересентима да постану претплатници; а то никако не одговара духу и циљевима којима је пошта намењена. Тако, ако се уводи телефон на село, онда је потребно платити 750 динара за увођење, 860 динара за годишње издржавање и још, поред тога, сваки телефонски разговор платити посебнице из улога који се унапред уплаћује.

Господо народни посланици, истичем још при завршетку, прикључујући се предговорницима, да треба уважити све молбе поштанских чиновника и службеника, како оне за сталност тако и за групу, јер то они у пуном смислу речи заслужују, те није потребно да им се то чини као кад просе милост а не да им се даје одмах и од срца оно што они у пуној мери заслужују.

Завршавам, јер верујем да ће господин Министар пошта и телеграфа имати све ово у виду, те, како се и из експозеа види, конзеквентно и спровести, и изјављујем пуно поверење господину Министру пошта и телеграфа. Гласаћу за буџет. (Пљескање на десници).

**Претседник Милан Симоновић:** Господо народни посланици, листа говорника је исцрпена и тиме је претрес у појединостима предлога буџета расхода — XII раздео — Министарство пошта, телеграфа и телефона завршен. Прелазимо на гласање. Гласаће се по партијама седењем и устајањем. Господо народни посланици, који примају прочитане партије, изволеће седети, а који не примају, изволеће устати. Молим известиоца г. Аћима Поповића да изволи прочитати партију 774.

**Известилац Аћим Поповић** чита партију 774.

**Претседник Милан Симоновић:** Прима ли Народна скупштина прочитану партију 774? Она господа народни посланици који примају, нека изволе седети, а који не примају, нека изволе устати. (Већина седи). Објављујем да је прочитана партија 774 примљена. Изволите чути партију 775.

— За овим је Народна скупштина, гласајући седењем и устајањем о свакој појединој партији, у смислу чл. 102 Устава и § 67 Закона о пословном реду у Народној скупштини, усвојила у појединостима све партије предлога буџета — XII раздео — Министарство пошта, телеграфа и телефона од партије 775 до партије 812 б закључно.

**Претседник Милан Симоновић:** Господо народни посланици, пошто је предлог буџета расхода — XII раздео — Министарство пошта, телеграфа и телефона по свима партијама појединачно примљен, објављујем да је цео предлог буџета расхода — XII раздео — Министарство пошта, телеграфа и телефона примљен. (Одобравање и пљескање у центруму и на десници).

Пошто је дневни ред данашње седнице исцрплен, слободан сам вам предложити као дневни ред идуће седнице: Наставак претреса у појединостима извештаја Финансиског одбора о предлогу буџета државних расхода и прихода, са предлогом Финансиског закона за буџетску 1939/40 годину, и то:

1 — Претрес буџета расхода — VI раздео — Министарство иностраних послова;

2 — Претрес буџета расхода — XIV раздео — Министарство трговине и индустрије; и

3 — Претрес буџета расхода — XV раздео — Министарство шума и рудника.

Прима ли Народна скупштина предложени дневни ред? (Прима!) Објављујем да је Народна скупштина предложени дневни ред примила:

Ову седницу са вашми пристанком закључујем, а наредну заказујем за сутра у 9,30 часова пре подне.

(Седница је закључена у 7,30 часова)

## ПРИЛОЗИ

— Штампан експозе Министра саобраћаја г. др. Мехмеда Спаха о предлогу буџета Министарства саобраћаја, раздељен народним посланицима пре почетка дискусије у пленуму. —

Господо,

Подносећи четврти пут Народном претставништву експозе уз буџет поверенога ми Министарства, овога пута желим да почнем своја излагања са објашњењем природе финансирања установа мога ресора, како бих објаснио неопходност кредита које по предлогу тражим. Потребне разних установа из ресора Министарства саобраћаја различите су према служби које оне врше. Тако, само Министарство врши чисто управну службу, док Управа поморства и речног саобраћаја и Управа државних железница као и Дирекција поморског саобраћаја врше мешовиту управну и привредно-инвестициону службу, Дирекција речне пловидбе врши чисто привредно-инвестициону службу, а Одељење за грађење железница чисто инвестициону. Према расположивим средствима која се очекују од прихода нисмо у стању задовољити све потребе појединих установа, него смо се неких потреба морали одрећи. Принципи, којих сам се придржавао код одређивања првенства потреба, били су следећи:

за управну службу онолико колико је потребно за вршење закона и радња предвиђених програмом Краљевске владе;

за привредна предузећа онолико колико је потребно за њихово нормално функционисање и за нове инвестиције онолико колико за то има могућности.

Могуће је да се кредити, у једноме буџету, за инвестиције и сасвим избришу, за управну службу смање или повећају, према томе да ли се служба жели проширити или сузити; док се за нормално развијање привредних предузећа кредити не смеју смањивати, већ се морају подешавати према обиму рада тих предузећа.

Привредна предузећа повереног ми ресора нису индустријска предузећа за израду него су средства којима држава жели да постигне своје више задатке. Та се предузећа финансирају од своје сопствене зараде слично принципима која вреде за слична предузећа у иностранству. Наша предузећа ипак имају једну нарочиту особеност која их не чини нормално постављеним предузећима. Она су наслеђена после светскога рата у једном релативно запуштеном стању и незаврше-

ном облику, тако да је било потребно оспособити их за нове задатке. То оспособљавање није још завршено уза све напоре који су чињени, зато што се није никада располагало довољним средствима. Казано вреди како за железнице тако и за државно бродарство.

После рата стајали смо пред задатком усавршавања и дограђивања наше железничке мреже. Усавршавање се састојало у наклањавању пропуштене обнове, у новим инвестицијама и реконструкцијама већ постојећих пруга. Грађење је претстављало посебан нарочито обиман задатак за нашу земљу.

Потреба за реконструкцијом постојећих пруга није ни приближно задовољена. Нови правци извозне и увозне трговине, као и унутрашњег саобраћаја, захтевају да се старе пруге морају оспособити за повећани саобраћај. Ова реконструкција не обухвата само колосек и колосечни материјал, већ у највише случајева и доњи строј, мостове, тунеле, телеграфско-телефонска постројења, станичне и магацинске зграде, рампе па чак и ложничка постројења — што све изискује много средстава. Обично једна мала нова веза железничких пруга, која сама по себи претставља незнатан издатак, повлачи многе милионе да се остали део већ постојеће пруге доведе у стање да прими онај саобраћај који јој се жели дати (пример Копривница—Вараждин, Сент Јанж—Севница, Београд Дунав—Панчево и др.)

Реконструкцију и техничко усавршавање железничког и бродарског саобраћаја императивно налажу и нова техничка превозна средства: аутомобил и аероплан. Док су железнице и бродови раније, смењујући сточну запрегу, могли да се задовоље брзином од 30—50 км на сат — данас они неминовно морају, технички усавршавајући се, да превозе брзином од 50—100 км. на сат. Иначе ће и њих, иако су инвестиране милијарде, успешно да туку нова превозна средства, те да постану сасвим нерентабилне.

Поменућемо још једну чињеницу која утиче на финансирање државних превозних средстава: железнице као и бродови својим се радом троше. Уколико је рад интензивнији, утолико је трошење веће. Стога би требало сваке године уносити у буџет онолико кредита колико је потребно да се надокнади потрошено. О овоме је донет и закон, али се раније због немања финансијских средстава није у буџет уносило онолико колико је



било прописано и колико је било потребно, те се у обнови показује један велики недостатак, који се мора поунити изванредним средствима. Ако би се и даље наставило са истом праксом постоји опасност да се уредност саобраћаја доведе у питање.

Већ сам казао да се издаци привредних предузећа управљају једним знатним својим делом према количини рада која та предузећа имају да произведу. Повећање тога рада — експлоатационога рада — значи и повећање прихода те се према томе код одређивања тих кредита морамо и управљати. Пошто је рад предузећа потребан привредном животу земље, он се и из општих државних интереса не сме подвезивати, него у пуној мери фаворизовати.

Рад државних железница и речног бродарства у вези је са општим привредним приликама и зато се они за тај рад морају унапред припремити, иначе ће приходи у случају добре конјунктуре приграбити друга конкурентна превозна предузећа, док ће држава морати подмирити режију својих предузећа без обзира на недостатак прихода. Код државних, као и свих других превозних предузећа постоји управна сразмера између рада и трошкова који доприносе томе раду. Да ли ће приходи бити у истој сразмери са радом, зависи углавном од тарифске политике коју Влада жели да спроведе, али она не сме никада ићи толико ниско да приходи не покрију расходе око експлоатације, одржавања и обнове. Поремећај једног чиниоца у овој формули неминовно изазива поремећај и на другој страни. Недостатак прихода — дефицит — морао би бити покривен из фискалних државних прихода.

Како се очекује већи рад код државних саобраћајних предузећа мора се предвидети и већи буџет или се мора донети такво законско овлашћење, да се кредити аутоматски повећавају уколико се и рад повећава. Ми за идућу буџетску годину очекујемо повећање рада, па према томе и прихода. Овом, тако рећи, редовном кредиту морамо још додати и кредите за неопходне нове инвестиције, реконструкције са усавршавањем и обновом, поред осталих за разне потребе.

Напоследку, потребно је да поменемо још једно питање које специјално садашње доба тангира. То је питање особља. Сада је 24 године од почетка светскога рата. Особље које је било запослено пре рата у железничкој служби због ратних тегоба и пренапорне службе постало је у знатној мери неспособно за службу — нарочито за егзекутивну. За време рата особље се није обнављало, те је сада настала извесна несразмера између ислуженог и онеспособљеног особља и подмлатка, који је стваран тек неколико година после рата. Због тога је сада несразмерно велики проценат особља, које је стекло по Закону право на пензију (16%) или је, онеспособљено за егзекутивну службу, избачено из ње али још увек је ту на буџету активног особља, ма да је ниво његовог привређивања врло низак и некипут сведен на нулу. Код оваквог стања способно особље оптерећује се радом са 50% ма да је по Закону допуштено оптерећење од само 33%, да би надокнадило рад оног особља, које више није способно за рад. То је разлог што се у буџетима садашњег доба појављује број особља, који би у нормалним прили-

кама био превелики, али се то питање не може одмах регулисати без великог оптерећења кредита за пензије. Како је и то с обзиром на буџетске могућности сада неизводљиво — одлаже се решење овог питања из године у годину за доцније на штету активног способног особља и неквалификованог и нерегулисаног помоћног особља.

Напред изложене чињенице јасно показују зашто буџет Министарства саобраћаја за идућу годину не може и не сме бити мањи од овогодишњег, ако хоће да се води здрава финансијска политика и ради реалан буџет. Ако у један буџет, макар и цифарски уравнотежен, нису унети сви неопходно потребни кредити, онда се исти никако не може назвати реалним. И овогодишњи буџет за 1938/39 буџетску годину због увећаног рада морао је бити повећан са 110,000.000.— динара накнадних кредита, поред дотације Фонду за обнову сталне главнице из вишка прихода 1937/38 буџ. године у износу од 175,710.134.— динара. Како је настојање Краљевске владе да се привредни живот у држави не смањи, већ повећа, па следствено томе да се повећа и рад државних саобраћајних предузећа, то и кредити за идућу буџетску годину треба да буду у тој сразмери повећани. (Види напомену.)

#### А — ОПШТИ ДЕО

##### Предлог буџета Министарства саобраћаја за 1939/40 буџетску годину

састоји се из следећих делова:

- 1) Министарство саобраћаја — Глава LXXXIX — б. п. 703—708;
- 2) Управа поморства и речног саобраћаја — Глава XC — б. п. 709—720;
- 3) Дирекција поморског саобраћаја — Глава XCI — б. п. 721—732;
- 4) Одељење за грађење железница — Глава XCII — б. п. 733—748;
- 5) Управа државних железница — Глава XCIII — б. п. 749—763; и
- 6) Дирекција речне пловидбе — Глава XCIV — б. п. 764—773.

Све установе Министарства саобраћаја финансирају се из својих сопствених прихода а уколико им ови не достижу — из прихода од експлоатације државних железница. Изузетак је само код великих инвестиционих радова, који су благодарећи привредном програму Владе последњих неколико година веома разгранати, и који се финансирају из ванбуџетских средстава, то јест зајмова. Однос између досадашњег буџета и овога предлога види се из следећих прегледа:

**Напомена!** — За време штампања овога експозе-а извршено је од стране Министарства финансија смањење ванредних расхода Одељења за грађење железница за износ од динара 15,000.000.—.

Ово је смањење извршено у буџетској партији 744 позицији 1-а; тј. брисана је цела суб-позиција а), која је била предвиђена за отплату дуга по уговорима за грађење пруга Београд—Панчево и Београд—Ресник.

Молимо, да се приликом разматрања овога експозе-а има у виду предња чињеница, те да се у општем делу експозеа, као и у његовом специјалном делу код Одељења за грађење железница, укупан износ расхода узима смањен за динара 15,000.000.—.

## 1. Расходи

НАЗИВ УСТАНОВЕ	По предлогу за 1939/40 б. г.	Одобрено за 1938/39 б. г.	Разлика + или —	% повећања према 1938/39
<b>I. Управне установе</b>				
1. Министарство . . . . .	2,427.370	3,239.687	+ 187.683	5.8
2. Управа поморства и речног саобраћаја . . . . .	12,468.497	12,208.664	+ 259.833	2.2
3. Дирекција поморског саобраћаја . . . . .	37,977.876	26,887.642	+ 11,090.234	41.3
4. Одељење за грађење железница . . . . .	274,208.833	252,170.281	+ 22,038.552	7.6
Свега I . . . . .	328,082.576	294,506.274	+ 33,576.302	11.5
<b>II. Управа државних железница</b>				
Свега I+II . . . . .	2,585,262.894	2,206,842.983	+ 378,419.911	17.1
<b>III. Накнадни кредити Управе државних железница</b>				
Свега I+II+III . . . . .	2,913,345.470	2,501,349.257	+ 411,996.213	
<b>IV. Пренос пензија из Министарства финансија у Министарство саобраћаја</b>				
Свега I+II+III+IV . . . . .	—	110,000.000	— 110,000.000	
<b>V. Дирекција речне пловидбе</b>				
Укупно расходи . . . . .	2,913,345.470	2,611,349.257	+ 301,996.213	
	99,588.778	139,844.083	— 139,844.083	
	2,913,345.470	2,751,193.340	+ 162,152.130	
	3,012,934.248	2,845,938.278	+ 166,995.970	

## 2. Приходи

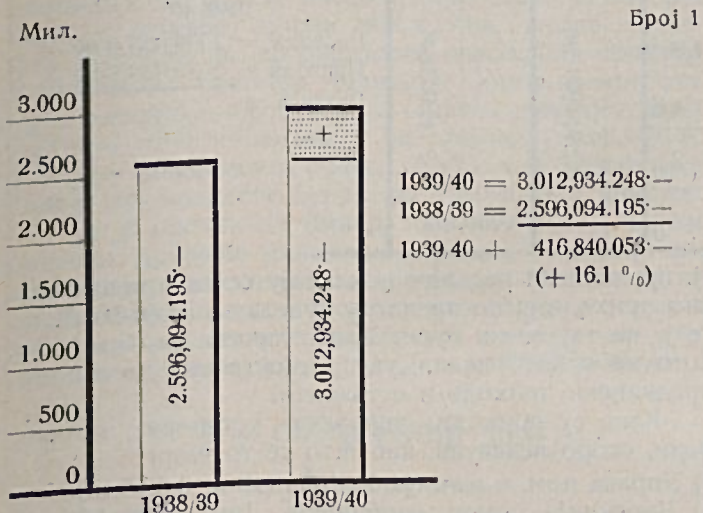
НАЗИВ УСТАНОВЕ	По предлогу за 1939/40 б. г.	Одобрено за 1938/39 б. г.	Разлика + или —	% повећања према 1938/39
<b>I. Управне установе</b>				
1. Министарство . . . . .	—	—	—	—
2. Управа поморства и речног саобраћаја . . . . .	8,586.000	8,585.000	+ 1.000	0.012
3. Дирекција поморског саобраћаја . . . . .	526.480	450.200	+ 76.280	16.9
4. Одељење за грађење железница . . . . .	—	—	—	—
Свега I . . . . .	9,112.480	9,035.200	+ 77.280	0.9
<b>II. Управа државних железница</b>				
Свега I+II . . . . .	2,638,662.590	2,388,000.000	+ 250,662.590	10.9
<b>III. Дирекција речне пловидбе</b>				
Укупни приходи . . . . .	2,647,775.070	2,397,035.200	+ 250,739.870	10.5
	93,128.778	87,904.938	+ 5,223.840	5.9
	2,740,903.848	2,484,940.138	+ 255,963.710	10.4

## 3. Расходи и приходи

НАЗИВ УСТАНОВЕ	Расходи за 1939/40 г. б.	Приходи за 1939/40 б. г.	Разлика + или —	% покрива расхода са приходима
<b>I. Управне установе</b>				
1. Министарство . . . . .	3,427.370	—	— 3,427.370	—
2. Управа поморства и речног саобраћаја . . . . .	12,468.497	8,586.000	— 3,882.497	68.9
3. Дирекција поморског саобраћаја . . . . .	37,977.876	526.480	— 37,451.396	1.39
4. Одељење за грађење железница . . . . .	274,208.833	—	— 274,208.833	—
Свега I . . . . .	328,082.576	9,112.480	— 318,970.096	
<b>II. Управа државних железница</b>				
Свега I+II . . . . .	2,585,262.894	2,638,662.590	+ 53,399.696	
<b>III. Дирекција речне пловидбе</b>				
Укупно . . . . .	2,913,345.470	2,647,775.070	— 265,570.400	
	99,588.778	93,128.778	— 6,460.000	
	3,012,934.248	2,740,903.848	— 272,030.400	
<b>Ванредни расходи које покрива Мин. финансија</b>				
1. Одељење за грађење железница . . . . .	265,570.400	—	+ 265,570.400	
2. Дирекција речне пловидбе . . . . .	6,460.000	—	+ 6,460.000	
	272,030.400	—	+ 272,030.400	
Салдо . . . . .	2,740,903.848	2,740,903.848	—	100

Детаљније објашњење види се из следећих прегледа:

### I. ПРЕГЛЕД УКУПНОГ СТАЊА РАСХОДА ПО ПРЕДЛОГУ БУЏЕТА МИНИСТАРСТВА САОБРАЋАЈА ЗА 1939/40 Б. Г.



На основу предњег дијаграма, укупан предлог буџета Министарства саобраћаја за 1939/40 б. г., заједно са ванредним расходима Одељења за грађење железница и ануитетском службом Дирекције речне пловидбе, већи је од одобреног буџета расхода за 1938/39 б. г. за износ од

динара: + 416,840.053.—

што чини укупно повећање за 16.1%.

Од овога повећања отпада на поједине главе расхода Министарства саобраћаја, и то на:

1) Министарство . . . . .	+	187.683.—	или	0.05%
2) Упр. пом. и реч. саобр. . . . .	+	259.833.—	„	0.07%
3) Дир. пом. саобраћаја . . . . .	+	11,090.234.—	„	2.66%
4) Одељење за грађ. жел. . . . .	+	22,038.552.—	„	5.28%
5) Упр. држ. железница . . . . .	+	378,419.911.—	„	90.78%
6) Дир. речне пловидбе . . . . .	+	4,843.840.—	„	1.16%
Укупно . . . . .	+	416,840.053.—	„	100.00%

Ово је стање са ванредним расходима Одељења за грађење железница и ануитетском службом Дирекције речне пловидбе, које расходе покрива Министарство финансија из општих државних прихода. Ови расходи износе за 1939/40 б. г. и то:

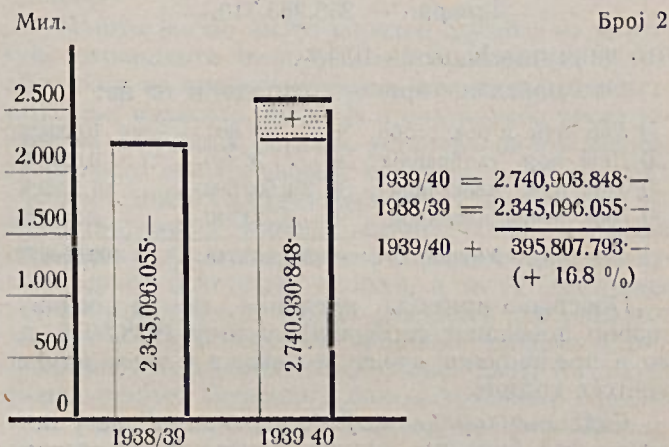
1) За Одељење за грађ. жел. Дин.	265,570.400.—
2) За Дирекцију речне плов. „	6,460.000.—
Свега динара	272,030.400.—

док су за 1938/39 б. г. ови расходи износили:

1) За Одељење за грађ. жел. Дин.	244,158.140.—
2) За Дирекцију речне плов. „	6,840.000.—
Свега динара	250,998.140.—

Према томе, ако од укупног предлога буџета расхода Министарства саобраћаја одбијемо износ

ових специјалних расхода, које покрива Министарство финансија, онда би расходи целог ресора Министарства саобраћаја за 1939/40 б. г. изгледали овако:



Укупно повећање предлога буџета расхода Министарства саобраћаја за 1939/40 б. г., без ванредних расхода Одељења за грађење железница и ануитетске службе Дирекције речне пловидбе, износи:

динара: + 395,807.793.—

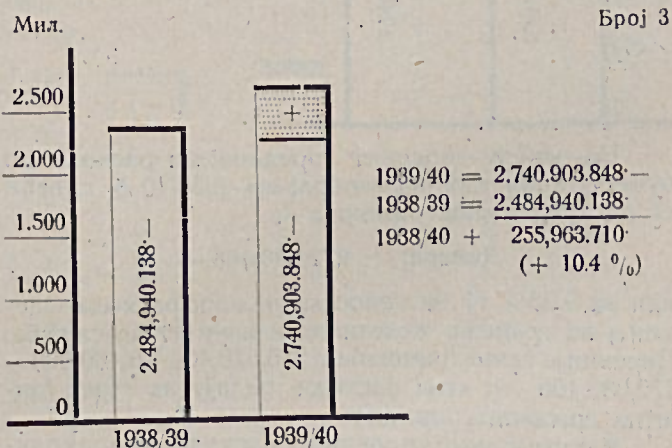
или за 16.8% више од одобреног буџета расхода за 1938/39 буџетску годину.

Од овога повећања отпада на поједине гране ресора Министарства саобраћаја, и то на:

1) Министарство . . . . .	+	187.683.—	или	0.04%
2) Упр. пом. и реч. саобр. . . . .	+	259.833.—	„	0.06%
3) Дир. пом. саобр. . . . .	+	11,090.234.—	„	2.81%
4) Одељ. за грађ. жел. . . . .	+	626.292.—	„	0.16%
5) Управа држ. жел. . . . .	+	378,419.911.—	„	95.61%
6) Дир. реч. пловидбе . . . . .	+	5,223.840.—	„	1.32%
Укупно . . . . .	+	395,807.793.—	„	100.00%

Детаљна образложења ових повећања биће изложена код појединих буџетских глава, партија и позиција у даљем образложењу експоза.

### II. Преглед укупног стања прихода по предлогу буџета Министарства саобраћаја за 1939/40 б. г.



Према предњем дијаграму буџет прихода Министарства саобраћаја, у односу на 1938/39 буџетску годину повећан је по предлогу за 1939/40 буџетску годину за износ од

Динара: + 255,963.710.—

што чини повећање за 10.4%.

Ово повећање прихода отпада, и то на:

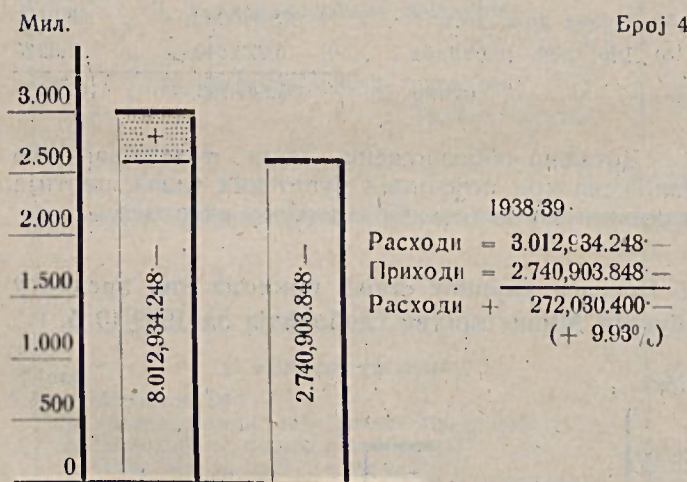
1) Упр. пом. и реч. саобр.	+ 1.000.—	или	0.0004%
2) Дир. пом. саобраћаја.	+ 76.280.—	„	0.0293%
3) Упр. држ. железница.	+ 250,662.590.—	„	97.7289%
4) Дир. речне пловидбе.	+ 5,223.840.—	„	2.2409%
<b>Укупно</b>	<b>+ 255,963.710.—</b>	„	<b>100.0000%</b>

Повећање прихода предвиђа се на основу стварно повећаног саобраћаја у току 1938/39 б. г. као и предвиђеног даљег повећања у току идуће буџетске године.

Садашња тарифа, која је ступила на снагу почетком ове буџетске године, донета је на сасвим другој основи од раније, па се у пракси показало да ће се морати на извесним местима кориговати а негде и повећати да би се добили толики приходи од експлоатације државних железница који би били довољни за подмирење свих потреба ресурса.

### III. Упоредни преглед расхода и прихода по предлогу буџета Министарства саобраћаја за 1939/40 буџетску годину

Ако сада упоредимо предвиђене укупне расходе, са ванредним расходима Одељења за грађење железница и ануитетском службом Дирекције речне пловидбе, са предвиђеним приходима, то ћемо добити следећи дијаграм за 1939/40 буџетску годину по предлогу буџета Министарства саобраћаја:



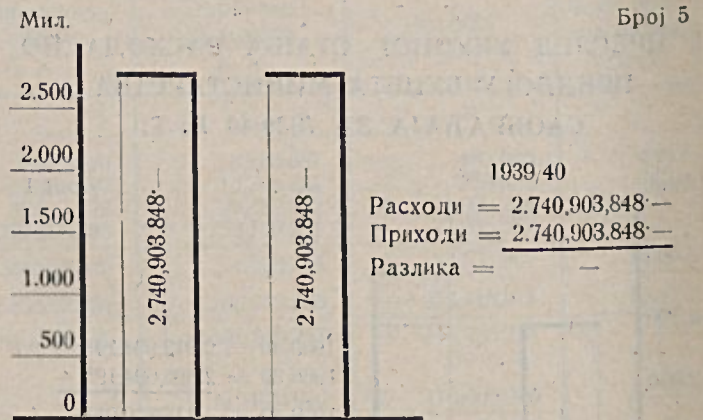
На основу предњег предложени расходи по буџету Министарства саобраћаја 1939/40 б. г. већи су од предвиђених прихода за

Динара: + 272,030.400.—

или за 9.93% тј. за износ ванредних расхода Одељења за грађење железница и ануитетске службе. Дирекције речне пловидбе (265,570.400 + 6,460.000 = 272,030.400.—), који расходи падају на терет општих државних прихода.

Међутим, ако упоредимо расходе са приходима, одбивши напред поменуте расходе Одељења за

грађење железница и Дирекције речне пловидбе, онда добијамо следећу слику:



тј. предвиђени расходи поклапају се са предвиђеним приходима по предлогу буџета за 1939/40 б. г. те је на тај начин буџет Министарства саобраћаја потпуно уравнотежен, уз претпоставку да ће се предвиђени приходи и остварити.

Како су приходи управних установа веома мали, скоро незнатни, као што се то види:

- 1) Управа пом. и реч. саобраћаја Дин. 8,586.000.—
  - 2) Дирекција помор. саобраћаја Дин. 526.480.—
- Свега Дин. 9,112.480.—

то углавном све редовне расходе управних установа: Министарства Управе поморства и речног саобраћаја, Дирекције поморског саобраћаја и Одељења за грађење железница, покрива Управа државних железница из својих прихода.

Тако, Управа државних железница, поред покрића својих расхода редовних и ванредних у износу од Дин. 2,585,262.894.— покрива својим приходима још и следеће расходе:

- 1) Министарства . . . . . Дин. 3,427.370.—
  - 2) Управе пом. и речног саобраћаја . . . . . „ 3,882.497.—
  - 3) Дирекције поморског саобраћаја . . . . . „ 37,451.396.—
  - 4) Одељења за грађење железница . . . . . „ 8,638.433.—
- Укупно Дин. 2,638,662.590.—

Речна пловидба издржава саму себе.

Ако на основу предњих података хоћемо да израчунамо стварни, предвиђени по предлогу буџета за 1939/40 б. г. коефицијент експлоатације, то ћемо добити следеће:

$$C_1 = \frac{\text{Расход} \times 100}{\text{Прихода}} = \frac{3,012,934,248 \times 100}{2,740,903,848} = 109.93\%$$

2) Коефицијент експлоатације без ванредних расхода Одељења за грађење железница и ануитетске службе Дирекције речне пловидбе:

$$C_2 = \frac{\text{Расход} \times 100}{\text{Приходи}} = \frac{2,740,903,848 \times 100}{2,740,903,848} = 100\%$$

Према томе, по првом коефицијенту експлоатације буџет Министарства саобраћаја био би у

току 1939/40 б. г. у дефициту за 9.93%, тј. овај износ има покрити Министарство финансија, док би по другом коефицијенту расходи били покривени предвиђеним приходима, тј. експлоатација Министарства саобраћаја, односно свих установа, била би 100%.

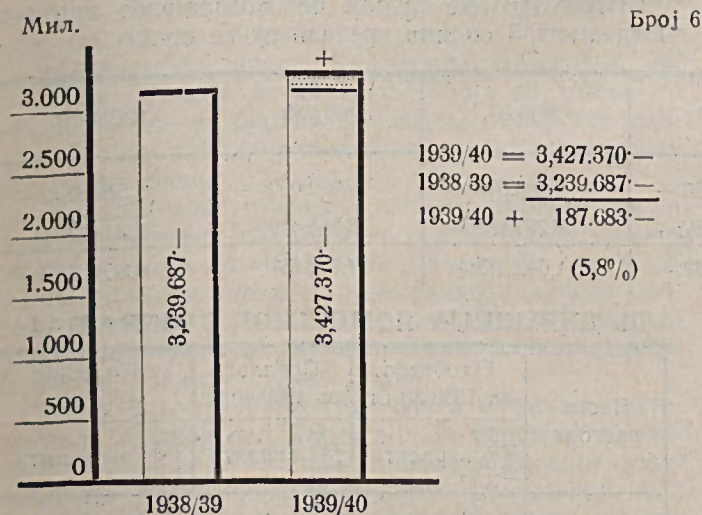
Напоследку, потребно је нагласити да цео овај дефицит по буџету расхода Министарства саобраћаја, у крајњој линији сноси сама Управа државних железница, јер она поред изложених прихода у предњем прегледу остварује још и специјалне приходе, који иду у корист општих државних прихода, а који се наплаћују на државној железници у виду возаринске таксе. Износ ове возаринске таксе по предлогу буџета за 1939/40 б. г. предвиђен је у висини од Динара 350,000.000.—, другим речима државне железнице, не само што саме издржавају себе и остале установе Министарства саобраћаја па чак донекле, односно једним делом и Дирекцију речне пловидбе, већ и поред тога дају држави један суфицит од Динара 77,969.600.—

**Б — СПЕЦИЈАЛНИ ДЕО**

**І. Министарство**

Врста расхода	Одобрено за 1938/39 б. г.		Предлог за 1939/40 б. г.		Разлика + или —
	Број особља	Кредити	Број особља	Кредити	
Лични расходи	89	2,887.056—	89	3,074.739—	+187.683—
Материјални расходи	—	352.631—	—	352.631—	—
<b>Свега</b>	<b>89</b>	<b>3,239.687—</b>	<b>89</b>	<b>3,427.370—</b>	<b>+187.683—</b>

Приказано предње стање дијаграмом изгледа овако:



На основу Упуства Министарства финансија за израду предлога буџета 1939/40 б. г., буџет расхода ове службе предлаже се у духу најригорозније штедње у свима расходима, водећи при томе рачуна да служба не би трпела услед претеране штедње. Предложено повећање личних расхода односи се на повећање припадности онога особља које је добило унапређење у току ове буџет-

ске године, или ће га добити у току буџетске године. Висина овог повећања је утврђена законским прописима, а код додатака уредбама и правилницима, те се не може мењати без промене ових прописа.

Пошто је ово чисто управна служба, то је могуће ограничити њено даље проширивање, те се због тога не тражи повећање ни особља ни материјалних издатака, ма да је и ова служба тесно везана са службама осталих установа овога ресора, те уколико оне повећавају свој рад, мора се и рад у самом Министарству повећати. Поред чисто административне и управне службе, овде се налазе централе и две врло важне установе социјално-хуманитарног осигурања особља, а то су Централна управа Болесничког фонда државног саобраћајног особља и Пензиони фонд радника државних саобраћајних предузећа. Преко ових двеју установа, поред општег Пензионог фонда државних службеника при Државној хипотекарној банци и Потпорног фонда помоћног особља у Министарству финансија, чији су чланови и службеници овога ресора — осигурано је и обезбеђено све особље и радништво овога ресора. Колико је замашан посао ових установа види се по томе што је самосталан буџет Болесничког фонда за 1938/39 б. г. износио 52,318.065.— динара а стање Пензионог фонда радника за 1936/37 б. г. 162,521.538.19 динара

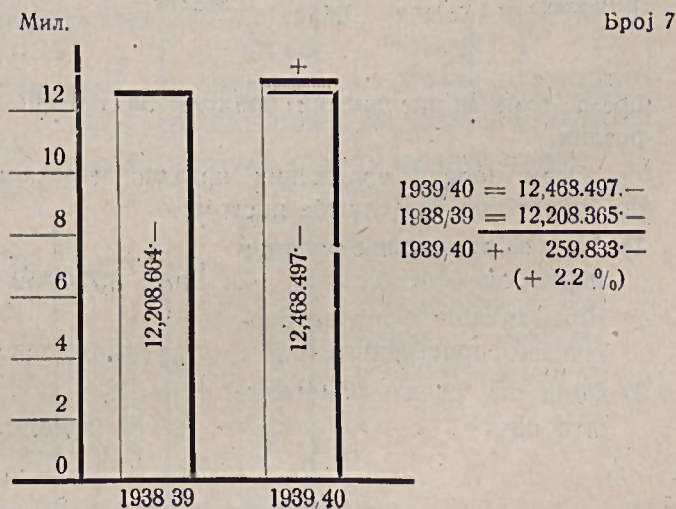
Министарство нема својих непосредних прихода већ се издржава из прихода од експлоатације државних железница.

**II УПРАВА ПОМОРСТВА И РЕЧНОГ СОБРАЋАЈА**

**1 Расходи**

Врста расхода	Одобрено за 1938/39 б. г.		Предлог за 1939/40 б. г.		Разлика + или —
	Број особља	Кредити	Број особља	Кредити	
Лични расходи...	237	5,072.364—	237	5,278.847—	+ 206.483—
Материјални расходи	—	7,136.300—	—	7,189.650—	+ 53.350—
<b>Свега...</b>	<b>237</b>	<b>12,208.664—</b>	<b>237</b>	<b>12,468.497—</b>	<b>+ 259.833—</b>

Према томе, предње стање у дијаграму изгледа овако:



Код ове службе не предлаже се повећање особља али се предлаже повећање личних расхода за 206.483.— динара и материјалних за 53.350.— динара, што чини свега 259.833.— динара или 2.2%.

Повећање кредита за личне расходе потребно је: за унапређење особља према одредбама Закона о државном саобраћајном особљу . . . . . Динара 36.810.—

за осигурање особља према постојећим законским прописима и правилницима . . . . . „ 24.073.—

и за повећање личних и породичних додатака на скупоћу према решењу Министарског савета МСБр. 792/37 . . . . . „ 145.600.—

пошто су сви ови издаци утврђени постојећим законским прописима и решењима, то је и њихово повећање оправдано.

Повећање кредита за материјалне расходе по б. п. 717/2 у износу . . . . . „ 53.350.—

потребно је за ануитет зајма из Фонда за одржавање пловног парка, који је подигнут ради подизања зграда за капетаније пристаништа у Доњем Милановцу и Сиску.

Ова служба тражила је повећање броја особља за 40 службеника, личних расхода за динара 830.870.— а материјалних за динара 717.350.—, као и ванредни кредит од динара 1,000.000.— за зидање зграде капетаније пристаништа у Новом Саду и др., али се овим захтевима, иако су оправдани, није могло изићи у сусрет, јер за то није било покрића у предвиђеним приходима.

Због доста опсежних инвестиционих радова на грађењу пристаништа, зимовника, радионица и пловних објеката неопходно је потребно да се

повећа и број потребног стручног особља, које ће бити регулисано и по постојећим одредбама Закона о државном саобраћајном особљу, како би могло примити и одговарајућу законску одговорност за свој рад. Како није могуће наћи покрића за њихове принадлежности из редовних кредита и средстава, а да буџет не буде знатно повећан, предложио сам одредбу за Финансиски закон уз овај буџет по којој ћу моћи ангажовати неопходно потребно стручно особље с тим, да се оно по довршењу ових радова преведе на службу одржавања (експлоатације) уколико буде било службене потребе и буџетом одобрених кредита и места. На овај начин биће задовољена и садашња потреба при грађењу и примљено стручно особље за експлоатацију и одржавање.

Тражење повећања кредита за материјалне расходе, нарочито за побољшање вуче на Сипском каналу, багерске радове и радове на оправци и одржавању пловног парка тј. набавку суве грађе и повећање радне снаге — такође је оправдано али се није могло усвојити због немања покрића у приходима — те је све то морало бити одложено за доцније.

## 2. Приходи

ПРИХОДИ	Предлог за 1939/40 б.г.	Предвиђено за 1938/39	Разлика + или -
Редовни приходи . . . . .	8,586.000.—	8,585.000.—	+1.000.—
Возаринска такса из Т.Бр. 101 . . . . .	3,860.000.—	3,860.000.—	—
Свега дин. . . . .	12,446.000.—	12,445.000.—	+1.000.—
Расходи . . . . .	12,468.497.—		
Дефицит Дин. . . . .	22.497.—		биће подмирен из прихода од експлоатације државних железница.

Приходи ове службе без возаринске таксе за последњих 5 година кретали су се овако:

ПРИХОДИ	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39
Предвиђено . . . . .	6,850.000.—	6,850.000.—	7,880.000.—	7,992.000.—	8,585.000.—
Остварено . . . . .	6,307.730.—	5,697.057.—	6,237.885.—	6,855.449.—	4,214.231.—
Разлика — . . . . .	542.270.—	1,152.942.—	1,642.215.—	1,136.551.—	4,370.769.—

према томе и предвиђени приходи за 1939/40 су реални.

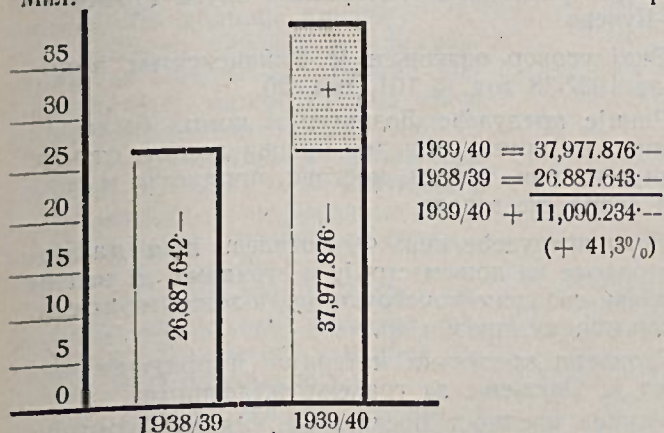
Осим напред изложених прихода и расхода по буџету код ове службе постоје:

- 1) Фонд за одржавање пловног парка од . . . . . Дин. 3,730.452.—
- 2) Пристанишни фонд за Београдско пристаниште од . . . . . „ 12,162.795.—
- 3) Фонд за речна пристаништа од . . . . . „ 206.277.—

## III. ДИРЕКЦИЈА ПОМОРСКОГ САОБРАЋАЈА

Врста расхода	Одобрено за 1938/39 б.г.		Предлог за 1939/40 б.г.		Разлика + или -	
	Број особља	кредита	Број особља	кредита	Број особља	кредита
Лични расходи . . . . .	458	10,578.996	469	11,282.730	+11	+ 703.734
Матер. расходи . . . . .	—	16,308.646	—	16,695.146		+ 386.500
Ванредни расходи . . . . .	—	—	—	10,000.000		+ 10,000.000
Свега	458	26,887.642	469	37,977.876	+11	+ 11,090.234

Дијаграмом приказано предње стање изгледа овако:  
Мил. Број 8



За ову службу тражено је од стране Дирекције у Сплиту повећање и то:

- 1) Број особља да се повећа за службеника 130  
предлаже се повећање само за „ „ 11
- 2) Лични расходи да се повећају за Дин. 2,697.054.—  
предлаже се повећање само за Дин. 703.734.—
- 3) Материјални расходи да се повећају за Дин. 19,039.820.—  
предлаже се повећање само за Дин. 386.500.—
- 4) Унет је нов ванредни кредит од Дин. 10,000.000.—  
за дотацију Лучком фонду сходно решењу Министарског савета.

Тражено повећање броја особља, с обзиром на разгранатост службе, градње нових лука и отварање нових лучких уреда било је потпуно оправдано, али се није могло прихватити, јер се није могло наћи покриће у железничким приходима и за ове потребе. Предложено је повећање само за 11 службеника и то оних који су на раду у „Морнарској школи Краљевића Томислава“ на Корчули и који ће се плаћати из средстава те школе, а не из буџета Дирекције поморског саобраћаја, те стварних повећања личних расхода за њих неће бити.

Предложено повећање личних расхода резултира углавном из овлашћења у § 62 тач. 22 Финансиског закона за 1938/39 бг., којим је одобрено да се изврши поновно разврставање лучког особља са важношћу од 1923 године. Један мањи део овог повећања иде на унапређење особља које је на то по Закону стекло право.

Као што је у почетку овога излагања напоменуто, служба ове Дирекције је управног карактера и њен се обим може проширивати или сужавати, па према томе и кредити одмеривати. Али како је овој служби стављено у дужност да изврши и велике инвестиционе радове око изградње и проширења наших поморских лука — то је и потреба за новим стручним службеницима ради надзора над извршењем ових ванредних радова — неминовна. Због тога се и за ову службу има применити овлашћење које се тражи у предложеној одредби Финансиског закона за идућу буџетску годину.

Предложено повећање материјалних расхода у износу од 386.500.— динара или 2.4% је незнатно

према тражењу дирекције и према потреби те службе. Многи корисни захтеви морали су бити одложени, јер за њихово остварење сада нема покрића. Приходи ове службе према ранијим одлукама у главном иду у Лучки фонд за градњу нових лука, а остатак је незнатан (само 526.480.— дин.) те се расходи ове службе покривају из прихода од експлоатације државних железница. Као што ће се из доцнијег излагања видети, потребе Управе државних железница су толике, да се апсолутно није могло више одвојити за ову службу, те је овде предложено повећање материјалних расхода углавном за материјал и наднице за одржавање поморског саобраћаја у б. п. 726 у износу од 232.920.— динара, док су остала повећања код разних материјалних расхода незнатна и неопходна. Повећање ових кредита је потребно ради побољшања материјалног положаја радника и покупљења материјала.

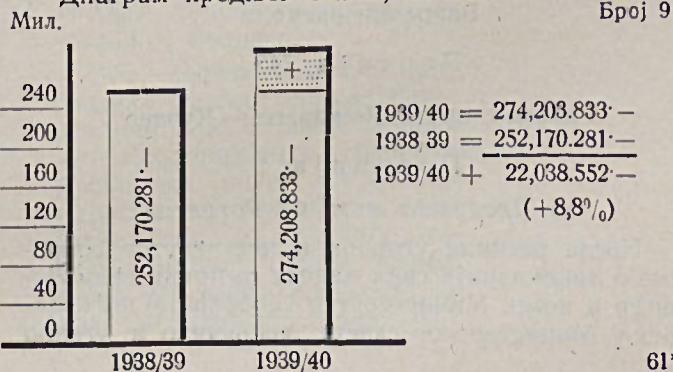
У предложеном буџету ове службе налази се нова партија ванредних расхода: „дотација Лучком фонду за грађење и оправку лука и приста ништа, као и набавку пловног парка потребног за грађење и одржавање лука“ у износу од динара 10,000.000.— која и сачињава главно повећање свих расхода ове службе. У решењу Министарског савета одобрено је да се за ове потребе које према утврђеном програму и расподелу износе динара 100,000.000.— закључи зајам код Државне хипотекарне банке у Београду у износу од 50,000.000.— динара и да се исти отплаћује из прихода Лучког фонда а да се остатак од 50,000.000.— динара уноси у буџет за пет година по 10,000.000.— динара, који ће се покрити из прихода од експлоатације државних железница. На овај начин створена је могућност да се у овој грани државне службе оствари оно што је било неминовно и што је годинама одлагано. Колики је значај и важност ових радова како за спољну тако и за унутрашњу политику и економску службу наше земље, није потребно да овде нарочито наглашавам.

#### IV. ОДЕЉЕЊЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦА

##### 1 Општи део

Врста расхода	Одобрено за 1938/39 г.		Предлог за 1939/40 г.		Разлика + или -	
	број особља	кредита	број особља	кредита	број особља	кредита
Лични расходи	275	7,337.661	285	7,963.953	+10	+626.292
Матер. „		674.480		674.480		—
Ванредни „		244,158.140		265,570.400		+21,412.260
Свега	275	252,170.281	285	274,208.833	+10	+22,038.552

Дијаграм предњег стања, изгледа овако:



Повећање личних издатака долази услед извршених унапређења службеника у текућој буџетској години, као и услед предвиђених унапређења оних службеника који стичу услове за унапређења у наредној буџетској години.

Осим тога повећање личних расхода долази и услед тога, што је предвиђено 10 нових места за чиновничке приправнике, рачунске и административне струке и то 6 за IX и 4 за X групу.

Ова нова буџетска места су неопходно потребна, јер је услед недостатка овог особља Одељење за грађење железница досада било принуђено да на одговорна места регулисаних службеника рачунске и административне службе поставља нерегулисане административне надничаре и техничаре, што је противно Закону о државном рачуноводству.

Овакви службеници и поред законске неодговорности поверену службу врше марљиво и савесно, али добар део од њих после извесног броја година, чекајући узалуд да се регулише, напушта ову привремену службу и одлази у друга надлежтва да регулише своје положаје, тако да постепено Одељење остаје без оваквих стручних службеника.

Примера ради наводи се да се појављују велике тешкоће у вођењу административних, магацинских и рачунских послова у одборима за грађење пруга, где се радови изводе у режији, јер су поменути послови морали бити поверени техничарима који за овакве послове нису стручни.

Код ванредних расхода повећање износи Дин. 21,412.260.— и ово долази из већ створених обавеза и оних које се морају учинити према закљученим уговорима са страним предузећима и страним и домаћим фирмама за испоруку материјала на кредит.

Створене обавезе, како за грађење пруга, тако и за испоруку материјала морају се у току 1939/40 год. исплатити онако, како су у предлогу предвиђене, јер су то обавезе које из закључених уговора произилазе.

Предвиђени трошкови државног надзора, извршење ситних радова у државној режији и исплата експропријације такође представљају стварну суму, која се мора у току 1939/40 године исплатити, јер се смањењем не би могло одговорити обавезама које произилазе из закљученог уговора за пруге, које се сада налазе у грађењу.

У посебном делу овог експозеа даће се објашњење за све предложене ванредне расходе.

### Ванредни расходи

Партија 742

### Грађење пруге Пожаревац—Кучево

Позиција 1

#### а) Предузеће инж. Ф. Ротплеца

После раскида уговора и постигнутог споразума о ликвидацији свих односа са предузећем Лозингер и комп. Министарство саобраћаја, по овлашћењу Министарског савета, закључило је уговор

ГЖБр. 22969 од 1 децембра 1936 год. са предузећем инж. Фердинанда Ротплеца из Арау, Швајцарска, ради продужења и довршења пруге Пожаревац—Кучево.

Овај уговор озакоњен је Финансиским законом за 1937/38 год. § 101, тач. 20.

Раније предузеће Лозингер и комп. било је израдило на прузи већи део радова доњег строја (усеци и насипи, тунели, мостови, пропусти и др.) као и скоро све зграде.

Ново предузеће инж. Ф. Ротплеца има да доврши радове на доњем строју и зградама, а затим да набави гвоздене конструкције, положи колосек, изврши опрему пруге и др.

Гвоздени колосечни материјал и прагове набавило је Одељење за грађење железница.

Укупна вредност посла која има да доврши инж. Ф. Ротплец изнеће до 35,000.000.— дин.

Пруга теба да буде готова и предата саобраћају првом половином месеца новембра 1939 год.

Сви извршени радови на прузи имају се платити предузећу инж. Ф. Ротплеца по месечним ситуацијама и то: 1/3 одмах, у готовом, а на 2/3 износа сваке ситуације издају му се бонови, плативи у 5 полугодишњих рокова, од којих први пада на пола године, а пети на 2,5 године рачунајући од месеца састава дотичне ситуације, па са каматом 4% годишње.

За ликвидацију уговорних обавеза према поменутом предузећу предвиђена је у предлогу буџета следећа сума:

За исплату у готовом 1/3 од вредности извршених радова у току 1939/40 год. (од 1 априла до 1 новембра 1939 год.) дин. 5,116.685.65

Повратак целе допунске кауције дин. . . . . 1,750.000.—

За исплату бонова на 2/3 вредности извршених радова, а који бонови скадирају у току 1938/39 год. дин. . . . . 7,312.000.— Дин. 14,178.685.65

У предлог буџета унето у округлој суми . . . . . Дин. 14,180.000.—

#### б) Набавка колосечног материјала.

На основу одобрења Министарског савета МСБр. 199 од 20 марта 1937 год. Министарство саобраћаја закључило је уговор ГЖБр. 5364 од 23 марта 1937 год. са фирмом „Шталунион-експорт“ из Диселдорфа, Немачка, ради набавке колосечног материјала (шина, скретница и ситног прибора) за пругу Пожаревац—Кучево.



Укупна вредност набавке износи 2,012.596 нем. рајхсмарка; што по курсу 14,50 чини око 29 милиона динара.

Иста набавка је закључена на кредит од 5 година. Целокупни материјал има бити испоручен до октобра 1937 г., а амортизација је предвиђена у 10 једнаких рата, плативих у полугодишњим роковима почев од 1 јула 1924 год. са каматом од 7% годишње.

У току 1939/40 године падају за исплату анuitети (отплата и камата) у износу од 489.980 рајхсмарка.

Рачунајући са курсом 1 марка = 15 дин., у предлог буџета унета је по овој тачки сума од дин. 7,350.000.—

### в) Набавка прагова

На основу одобрења Министарског савета МСбр. 190 од 20 марта 1937 год. Министарство саобраћаја закључило је уговоре ради набавке бумажних импрегнираних прагова за пругу Пожаревац—Кучево са фирмама:

1) Уговор ГЖбр. 9480 од 25 маја 1937 год. са фирмом Нашичка творница танина и паропила д. д. ради набавке 34.000 ком. колосечних прагова, у укупној вредности од дин. 3,547.800.—

2) Уговор ГЖбр. 10278 од 4 јуна 1937 год. са фирмом „Ситра“ Друштво за силосе и јавне радове а. д. из Монреа-ла, Канада, ради набавке 82.000 ком. колосечних прагова и 445 м<sup>3</sup> скретничких и мостовских прагова, у укупној вредности од дин. 9,198.000.—

Набавка прагова уговорена је на кредит од 3 године. На вредност испоручених прагова издаје се свакој од поменутих фирми по 6 бонова са урачунатим интересом 6% годишње и плативим у полугодишњим ратама. Амортизација почиње по извршеној испоруци целокупне уговорене количине.

Издати бонови Нашичкој творници за испоручене прагове садрже амортизационе рате, од по 591.000.— дин. са припадајућим интересом и плативи су у 6 полугодишњих рокова почев од 1-II-1938 год. па до 1-VIII-1940 год.

тизационе рате од по дин. Издати бонови друштву „Ситра“ такође садрже амор-

1,553.000.— са припадајућим интересом и плативи су у 6 полугодишњих рокова почев од 1-VIII-1938 па до 1-II-1941 године.

У току 1939/40 год. падају за исплату следећи анuitети:  
За Нашичку тв. д. 1,192.630.73  
За др. „Ситра“ д. 3,366.000.—

У предлог буџета унета је сума у округлом износу од Дин. 4,560.000.—

### г) Радови и набавке на станици Пожаревац

У вези са грађењем пруге Пожаревац—Кучево, потребно је извршити проширење станице у Пожаревцу у знатном обиму, како би иста могла примити саобраћај по довршењу нове пруге, која се има продужити и даље до Дунава ради везе са румунским железницама.

Ови радови на станици Пожаревац подељени су у 2 етапе. Радове прве етапе изводи предузеће инж. Ф. Ротплеца, у границама уговора и уговорених кредита. За радове друге етапе, које ће изводити после предаје пруге саобраћају у режији надзорне секције или Београдска железничка дирекција, потребна је још сума од 2,000.000.— дин., и ова сума је унета у предлог буџета . . . . . Дин. 2,000.000.—

### д) Трошкови секције

Ради извођења друге етапе радова на станици Пожаревац, као и ради састава обрачуна извршених радова на прузи и ликвидације потребно је да Секција за грађење пруге остане на терену отприлике до средине 1939 год., те је ради тога унета у предлог буџета потребна сума на име трошкова Секције за 4 месеца (април—јули 1939 год.) по 100.000.— дин. свега . . . . . Дин. 400.000.—

### Позиција 2.

За ову пругу завршен је поступак око извршења дефинитивне процене и исплате су углавном извршене.

За дефинитивну исплату разлике стално експроприсаног земљишта, за исплату накнадне експропријације земљишта, касаринског круга и рушење објеката за потребу станице Пожаревац, за исплату накнаде експропријације досадашњег земљишта Казненог завода за потребе станице По-

жаревац, као и за исплату остале накнадне сталне експропријације и исплату кирије привремено експроприсаног земљишта, за исплату осталих оштета и личних и материјалних издатака у вези са овом експропријацијом;

за израду експроприационог елабората, за рад на терену и за спровођење кроз катастарски операт и земљишно-књижне судове, као и за исплату личних и материјалних издатака у вези са овом експропријацијом;

за све ове радове предвиђено је . . . . . Дин. 660.000.—

Укупно предвиђено Динара 29,150.000.—

#### Партија 743

Грађење пруга Велес—Прилеп, Приштина—Пећ, Бихаћ—Книн

#### Позиција 1

#### Европско друштво

##### а) Аунтетна служба

На основу уговора од 3 јануара 1932 год. Европско друштво за проучавања и предузећа извршило је грађење пруге Велес—Прилеп и испоруке разног материјала за железничке и војне потребе у укупној вредности око фр. фр. 170.000.000.—

Уговорени посао био је закључен на кредит и за извршење радова и набавке, са каматом 7% годишње, издати су друштву државни бонови плативи у 19 полугодишњих рокова почев од 3-1-1935 до 3-1-1944 год.

Решењем Министарског савета МСБр. 354 од 14 априла 1938 год. одобрен је споразум између Министарства финансија с једне стране и Европског друштва с друге стране у погледу дефинитивног регулисања плаћања издатих бонова. Према утврђеном плану плаћања по овом решењу, у току 1939/40 год. скадирају за исплату бонови у износу од фр. фр. 26,242.000.—

Рачунајући са курсом 1 франак = 1.70 дин.

унета је у предлог буџета по овој позицији сума од . . . Дин. 44,611.400.—

##### б) Повраћај аванса

Комисија за пријем нарученог материјала у Француској за потребе Министарства војске и морнарице узела је од

Европског друштва у току времена на име својих путних дневница, а у смислу чл. XV Финансиског уговора потребне суме, делом у францима, делом у динарима које треба вратити друштву. Дужне суме са интересом износе:

У фр. фр. 110.000.— =

187.000.—

У динарима . . 113.000.—

Унето у предлог буџета . Дин. 300.000.—

#### Позиција 2

#### Друштво Батињол

Између државе и Грађевинског друштва Батињол из Париза био је закључен уговор од 1 октобра 1932 год. ради грађења железничких пруга Приштина—Пећ и Бихаћ—Книн, са финансирањем на кредит за време од 10 година.

Накнадно, закључен је 30 новембра 1935 год. са Друштвом авенан о изменама и допунама уговора, који су у знатној мери побољшани по државу неповољни услови уговора, као: укинут је даљи интеркаларни интерес, који је износио 3% годишње на цело уговорени кредит; камата је смањена од 7% на 5% годишње; амортизационе рате по двојене су и за сваку од уговорних пруга утврђени су забобни рокови плаћања.

##### а) Пруга Приштина—Пећ

Пруга се већ налази у саобраћају

Укупна вредност извршених радова од стране Друштва на овој прузи износи динара 164,231.000.—. На ову вредности припадајућу камату издати су Друштву бонови, плативи у 20 полугодишњих рокова, почев од 1-1-1935 па до 1-VII-1944 г.

Од ових бонова приспевају за исплату у току 1939/40 год. бонови у износу фр. фр. 9,020.690.—

У чл. 2 авенана финансиским уговором прописано је да се француски франак за исплату подразумева, нарочито што се тиче вредности у злату, онако како је одређен француским законом од 25 јуна 1928 год.

Значи и за исплату бонова који гласе на француске франке треба рачунати са стабилизационим курсом са додатком „прима“ отприлике за 1 фр. = = 2.90 дин.

С обзиром на ово, за исплату ануитета унета је у предлогу буџета сума од фр. фр. 9,020.690.— × 2.90 у округлом износу . . . . . Дин. 26.160.000.—

#### Аванси

У смислу чл. 6 уговора и авенана Друштво је било дужно да даје Министарству потребне суме за подмирење трошкова државног надзора и исплату експропријације на грађењу пруге Приштина—Пећ, а у виду краткорочне позајмице. На сваку узету суму са припадајућим интересом Друштво је добило по 6 бонова, плативих у полугодишњим роковима почев на пола године по полагању аванса.

Од ових бонова приспевају за исплату у 1939/40 год. бонови у укупном износу од . . . . . Дин. 310.000.—

#### б) Пруга Бихаћ—Книн

Грађење пруге почело је априла 1936 год. и има бити довршено до 1 октобра 1941 г.

Укупна вредност грађења изнеће око 400,000.000.— дин. По свакој месечној ситуацији издају се Друштву бонови на вредност довршених радова и припадајућу камату.

Авенаном је предвиђена амортизација у ратама од по 7,500.000.— француских франака, плативих у полугодишњим роковима почев од 30 септембра 1936 год.

У року 1939/40 г. приспевају за исплату бонови у износу од фр. фр. 19,117.000.—

У предлог буџета унета је сума од: 19,117.000 фр. фр. × 2.90 дин. . . . . Дин. 55,450.000.—

#### Аванси

За узете авансе од Друштва на име трошкова државног надзора и исплате експропријације на грађењу пруге Бихаћ—Книн има да се Друштву врати у току 1939/40 г. сума од . . . . . Дин. 5,340.000.—

#### Позиција 3

##### Мањи радови у режији

При грађењу пруге јављају се често потребе да се изврше неки мањи али ипак потребни радови, који нису предвиђени у предмеру радова Друштва Батињол, и којих се ово не би ни примило због њиховог малог обима, расту-

ности и специјалне природе (сондирање терена, пошумљавање косина и др.). Ради оваквих радова, које мора да изводи Секција у режији или путем акорданата или набављача, предвиђена је у предлогу буџета сума од . . . . . Дин. 2,000.000.—

#### Позиција 4

##### Државни надзор

Према финансиском уговору и авенану Друштво је дужно да месечно авансира Министарству саобраћаја као краткорочну позајмицу потребне суме за подмирење трошкова државног надзора и исплату експропријације, а највише до износа 5% од укупне вредности грађења.

Како ће до краја 1938/39 год. максимирани износ аванса бити скоро исцрплен, то је у предлог буџета унет потребан кредит за подмирење трошкова три надзорне секције на прузи по 3 × 150.000 дин. месечно, свега за 12 месеци . . . . . Дин. 5,400.000.—

#### Позиција 5

У смислу закључка међудирекцијске комисије од 15 јуна 1938 год. и одобрења Господина Министра саобраћаја у решењу ГЖБр. 11699/38, а на основу Закона о железницама јавног саобраћаја, предвиђена је обавезна набавка аутоматских звучних сигнала за станице и стражаре на прузи Бихаћ—Книн. Пошто по уговору ова набавка није предвиђена да је изврши Друштво Батињол, стога се предвиђа потребна сума од . . . . . Дин. 650.000.—

#### Позиција 6

##### Експропријација за пругу Бихаћ—Книн

Грађење ове пруге извршава се путем финансирања од стране Грађевинског друштва Батињол. У погледу експропријације Друштву на суме које су потребне за ову исплату, чији амортизациони рок истиче у року од 3 године, предвиђено је да се ова исплата врши на терет буџета.

У прошлој буџетској години предвиђено је 3,000.000 динара и на рачун овог кредита исплаћено је и биће до краја исте године године исплаћено око 50%.

За дефинитивну исплату сталне експропријације, затим за исплату накнадне сталне експропријације, а нарочито у погледу проширења Книнске станице, за исплату привремене експропријације пошто се потреба за овом привременом експропријацијом појављује sukcesивно, за исплату оштета за потрвене усеве и дрвеће, за исплату затезних камата 5% за све време од дана заузећа па до дана депоновања новца код суда, за експропријацију и спровођење кроз катастарски операт и земљишно - књижне судове и разне комисијске трошкове, као и за исплату личних и материјалних издатака у вези са овом експропријацијом Дин. 2,900.000.—

Укупно предвиђено динара 143,121.400.—

#### Партија 744

Грађење пруга Београд—Ресник, Београд—Панчево и Куршумлија—Приштина

#### Позиција 1

Ради грађења ових пруга закључен је између Државе и Грађевинског друштва Батињол технички уговор од 25 априла 1931 год.

Прве две пруге већ су свршене, а пруга Куршумлија—Приштина налази се у грађењу.

Пруга Куршумлија—Приштина дугачка је 68 км. и коштаће око 190,000.000.— дин. Грађење је почело 1937 год. и треба да буде завршено у септембру 1940 год.

Финансирање ових радова врши се на основу финансиског уговора од 29 јуна, уговора о државном зајму од 28 новембра и закона од 5 децембра 1931 год., у вези са накнадно закљученим авенанима од 30 новембра 1935 год. на истим уговорима.

Извршене радове од стране Друштва Батињол плаћа овоме за рачун државе Државна хипотекарна банка по утврђеном амортизационом плану, а држава уноси сваке године у свој буџет потребне суме за исплату учињеног дуга код Хипотекарне банке.

До 1937/38 буџетске године закључно потребне суме за отплату дуга Хипотекарној банци у вези са уговорима са Друштвом Батињол за исуши-

вање Панчевачког рита, за израду Земунског моста и грађење железничких пруга унесене су у III раздео буџета расхода под „Државни дугови”. Почев лак од текуће буџетске године Министарство финансија пребацило је потребне суме за отплату дуга по уговорима за грађење железница на буџет ванредних расхода за грађење железница и у буџет за 1938/39 год. у партију 744 поз. 1 унело је следеће кредите:

а) Грађење пруге Београд—Панчево и Београд—Ресник Дин. 15,000.000.—

б) Грађење пруге Куршумлија—Приштина . . . . . Дин. 54,194.000.—

Према овоме исте ове суме Одељење је унело и у предлог буџета за 1939/40 годину.

#### Позиција 2

За трошкове државног надзора за 2 секције на терену од 100.000.— дин. месечно предвиђена је у предлогу буџета сума од . . . . . Дин. 2,400.000.—

#### Позиција 3

У смислу закључка међу дирекцијске комисије од 15-VI 1938 год. и одобрења Господина Министра саобраћаја у решењу ГЖБр. 12699/38 а на основу Закона о железницама јавног саобраћаја предвиђена је обавезна набавка аутоматских звучних сигнала за станице и стражаре у суми од дин. . . . . 500.000.— и за набавку и монтажу блок сигурносних постројења по станицама у суми од дин. . . . . 4,000.000.— = Дин. 4,500.000.—

Ова набавка није по уговору за грађење пруге Куршумлија—Приштина предвиђена, зато се не може тражити од Друштва Батињол да изврши ову набавку и рад.

#### Позиција 4

Експропријација за пругу Куршумлија—Подујево—Приштина

Исплата стално експроприсаних земљишта, аконтација од 60% за земљиште и 70% за зграде које се уклањају из појаса експропријације ове пруге, биће извршена у току ове буџетске године. За дефинитивну исплату стално експроприсаних земљишта, накнада за зграде, исплата кирије

за привремену експропријацију и потрвене усева, као и за исплату личних и материјалних издатака у вези са овом експропријацијом предвиђена је за наредну буџетску годину сума од . . . . . Дин. 1,000.000.—

Свега предвиђено динара 77,094.000.—

Партија 745

### Довршење дефинитивног експропријационог поступка на пругама чије је грађење завршено

Позиција 1

За пругу Београд—Панчево

У погледу експропријационог поступка, ова се пруга дели на 2 дела и то: на десну обалу Дунава, за коју важи Закон о експропријацији од 1880 год. и на леву обалу за коју важи Закон о експропријацији чл. XII о извлашћењу.

а) Десна обала Дунава

На овом делу пруге редован експропријациони поступак завршен је и исплате извршене изузев накнаде за привремено експроприсано земљиште звано „Бата Лака“ са кога је вађено земљиште за насипање пруге, и око кога се води расправа.

За трошкове око спровођења експропријационог елабората кроз катастар и земљишни суд, као и око вођења спора и давања накнаде за земљиште „Бата Лака“ и за личне и материјалне издатке око довршења ове експропријације предвиђа се сума од . Дин. 50.000.—

б) Лева обала Дунава

На овом делу пруге експропријациони поступак је завршен. За исплату по дефинитивном обрачуна као и за исплате по одлукама суда у Панчеву, које још нису донете, за израду елабората за централну грунтовницу и његово ликвидирање, затим за исплату личних и материјалних издатака у вези са овом експропријацијом . . . . . Дин. 650.000.—

Позиција 2

За исплату накнаде неисплаћених експроприсаних земљишта, за довршење дефинитивног експропријационог поступка, затим за израду експропријационог елабората за остале пруге које су у експлоатацији и то: Велес—Прилеп—Битољ, Приштина—Пећ, Краљево—Рашка—Кос. Митровица, Београд—Обреновац, Бакар—Бакар Пристаниште,

Кларија—Црња, Рогатец—Крапина, Београд—Ресник, као и за исплату личних и материјалних издатака . . . . . Дин. 250.000.—

Позиција 3

За експропријационе радове на прузи Плашки—Госпић—Грачац—Прибудић—Книн, чије је грађење почело још пре, а завршено после рата по плановима, чији су се оригинали као и експропријациони елаборат налазили у Будимпешти, извршено је засада копирање истог елабората у Будимпешти од стране одређених делегата Министарства саобраћаја. За експроприсано земљиште које из горе наведених разлога још није исплаћено, затим за израду експропријационог елабората, за теренске радове, омеђавање пруге око 320 км. и за евентуално накнадно прибављање потребних докумената из Будимпеште, за аутентификацију и спровођење експропријационог елабората кроз катастар и земљишно-књижне судове, као и за личне и материјалне издатке у вези са овом експропријацијом . . . . . Дин. 400.000.—

Свега Дин. 1,350.000.—

Партија 746

Трасирање пруга по Уредби Министарског савета К. ГЖБр. 11690/36

У новопројектованом буџету за 1939/40 год. предвиђен је за студије и снимање терена као и обележавање на терену пруга унетих у Уредбу о трасирању и грађењу нових железничких пруга и њиховом начину финансирања под ГЖБр. 11960/36, нових пруга које сачињавају допуну или целину са пругама унетим у Уредбу КГЖБр. 11690/36, као и осталих железничких пруга, за личне и материјалне издатке и за исплату помоћне техничке и физичке радне снаге, — кредит од Д. 10,750.000.—

Партија 747

Законом о буџетским дванаестинама за 1935/36 год. § 73, Уредбом МСБр. 906 од 28 децембра 1935 год. чл. 4, тач. 1 и Правилником од 5 августа 1936 год. тач. 1-г и тач. 15, предвиђено је, да је Министарство саобраћаја — Одељење за грађење железница дужно у року од 15 година уносити сваке године у буџет својих расхода кредит у износу од 1,000.000.— дин. као дотацију за грађење и уређење београдског пристаништа односно за одужење дуга од 80,000.000.— динара, који је Министарство саобраћаја закључило код Државне хипотекарне банке у поменутом циљу.

Стога је у буџет унета предложена сума од Дин. 1,000.000.—

Партија 748

Трошкови превоза разног материјала

У току године биће потребно да Одељење врши превоз разног материјала и инвентара са

једног места на друго, те је на име издатака око ових преноса унета у предлог буџета сума од  
Дин. 20.000.—

Пре прелаза на излагање стања трасирања и грађења нових пруга желим господо, да напоменем, како трасирање и грађење нових железница од Ослобођења на овамо није још било вршено у оваквим размерама. Ми имамо данас у грађењу, по дужини, готово 10% досадишње наше железничке мреже, и нове пруге су по квалитету знатно боље и изискују знатно веће издатке него су то старе пруге изискивале. Све техничке радове врше на свим пословима наши домаћи стручњаци са пуним успехом, а све радове око грађења раде наши домаћи прости и квалификовани радници, опет са пуним успехом, и ми можемо бити поносни да смо способни за вршење овако обимних и овако тешких радова. Као што сам раније дао изјаву преко јавности да желим да све радове код нас врши само домаћи човек, ја се надам, да ћу за ову жељу наћи не само разумевање јавности, стручњака и наших ваљаних радника, него и наших предузимача који ме морају помоћи у интересу државе и у свом рођеном интересу.

### 2. Стање на трасирању пруга

Од пруга чије је грађење предвиђено Уредбом од јула 1936 год. завршени су припремни радови и спремљени елаборати за грађење пруге Чачак—Ваљево—Бања Лука, пруге Чрномел—Врбовско и пруге Карловац—Бихаћ.

За грађење ових пруга одређен је кредит од једне и по милијарде динара из унутрашњег 6% државног зајма за јавне радове и земаљску одбрану од укупно 4 милијарде динара, чија је емисија одобрена Уредбом Краљевске владе од априла 1938 године.

Остале пруге, чије је трасирање и грађење предвиђено поменутом Уредбом од 1936 год., налазе се у току обимних и темељних студија, које ће трајати још дуже времена док се израде потпуни технички елаборати за грађење истих, с обзиром на тешке терене у техничком и геолошком погледу, кроз које пролазе трасе ових пруга.

Осим тога, у вези са већ предвиђеним пругама у истој Уредби, потребно је пројектовану мрежу још у извесној мери допунити, те је нужно и за ове допуне, где оне чине органску везу са предвиђеним пругама, осигурати такође потребне кредите.

### 3. Стање на грађењу пруга

#### Довршене пруге:

У току 1938 године завршене су и предате саобраћају:

а) Пруга узаног колосека Билећа—Никшић у Зетској бановини, дужине 71 км и чије је укупно коштање изнело око 94 милиона динара.

У вези са изградом ове пруге подигнута је на реци Требишници једна хидроцентрала јачине 250 коњских снага, која на првом месту служи за погон пумпи за снабдевање водом железничких станица у тамошњем безводном крају и за осветљење железничких објеката, а затим ће се електрична енергија, које има у довољној количини, давати општинама у Требињу и Билећу и другим приватним интересентима за потребе осветљења, погон мотора, вештачког наводњавања итд., што ће несумњиво бити од велике користи тамошњем народу у културном и привредном погледу.

б) Пруга нормалног колосека Севница—Св. Јанж, у Дравској бановини, дужине 12 км и која је коштала око 49 милион динара. У вези са овом пругом подигнут је у Севници гвоздени мост преко Саве дужине 152 метра и извршено обимно проширење постојеће станице Севница.

Обе ове пруге, са поменутиим објектима, израђене су на терет унутрашњег зајма од 1 милијарде динара, одобреног 1935 године.

#### Пруге у грађењу:

Данас се налазе у грађењу ове пруге:

1) На терет зајма за јавне радове од 1 милијарде динара, а из кредита од 579 милиона динара одређеног за грађење железница, раде се:

а) Пруга узаног колосека Устипрача—Фоча, дужине 43 км. Биће предата саобраћају половином ове године и коштаће укупно око 122 милиона динара. Изванредно неповољне грађевинске прилике онемогућиле су да пруга буде довршена прошле године. Ова се пруга може сматрати као једна од најтежих за грађење. Поред врло великог броја објеката и осигурања вреди поменути три велика гвоздена моста: на км 4 дужине 260 метара, на км 7 дужине 105 метара и на км 12 дужине 110 мет.

б) Пруга нормалног колосека Краљево—Чачак, дужине 35 км. Овом пругом биће везана нова пруга Бања Лука—Ваљево—Чачак са постојећом пругом Краљево—Скопље—Солун. Пруга треба да буде готова крајем ове године и поштаће укупно око 30 милиона динара.

в) Пруга узаног колосека Метковић—Пристаниште на мору, дужине 23 км. Овом пругом добија се најкраћа веза ускотрачне мреже у Дринској бановини са морем. Пруга треба да буде готова такође крајем ове године и коштаће око 30 милиона динара.

г) Железнички мост преко Саве код Заграда, дужине 305 метара. Биће готов септембра ове године и коштаће укупно око 53 милиона динара. Гвоздену конструкцију ради Бродска творница.

2) На терет буџета гради се пруга нормалног колосека Пожаревац—Кучево и проширење постојеће станице у Пожаревцу. Ова пруга је почетак железничке везе наше Државе са Румунијом преко моста на Дунаву код Кладова. Пруга је дугачка 62 км и коштаће укупно, са станицом Пожаревац, око 218 милиона динара. Пруга ће бити предата саобраћају ових дана, а радови на проширењу станице Пожаревац трајаће још до јула ове године.

3) Друштво Батињол гради:

а) Пругу нормалног колосека Бихаћ—Книн, дужине око 112 км. Радови напредују нормално; пруга треба да буде свршена крајем 1941 г. и коштаће око 420 милиона динара.

б) Пругу нормалног колосека Куршумлија—Приштина, дужине око 68 км. Радови се постепено развијају; пруга треба да буде готова крајем 1940 г. и коштаће око 210 милиона динара. Од већих објеката вреди поменути тунел преко Мердара дужине 1730 м. и тунел код Приштине дужине 1580 м.

4) Из новог унутрашњег зајма од 4 милијарде динара, од кога је за грађење железница одређена сума од 1,5 милијарде динара, градиће се пруга Чачак—Бања Лука, Чрномел—Врбовско и Карловац—Бихаћ. Све су ове пруге нормалног колосека.

а) Прва пруга иде правцем Чачак—Пожега—Ваљево — Ковиљача — Зворник—Тузла—Добој—

Бања Лука. Укупна дужина износи око 390 км.; грађење трајаће шест година и коштаће око 1 милијарду и 100 милиона динара. Цела пруга подељена је на 40 грађевинских деоница, од којих се за сваку има расписати посебна лицитација ради издавања у рад предузимачима. Досада су издате у рад четири деонице (7-ма, 10-та, 21-ва, и 40-та), а за остале деонице расписиваће се лицитације постепено, према утврђеном програму грађења, с обзиром на потребно време за извршење појединих деоница.

Од највећих објеката на овој прузи вреди навести тунел „Букови“ дужине 3707 метара (на 7-ој деоници), чије ће грађење трајати 4 године, и тунел „Хоча“ дужине 4850 метара (на 21-ој деоници), чије ће грађење трајати 5 година.

б) Пруга Чрномел—Врбовско, дужине 48 км. Овом пругом добија се најкраћа веза Љубљане са Сушаком. Грађење трајаће 4 године и коштаће укупно око 120 милиона динара. Од већих објеката на овој прузи вреди поменути тунел код Врбовског дужине 220 метара. У вези са грађењем пруге извршиће се и велико проширење постојеће станице Чрномел.

Цела пруга била је подељена на 5 грађевинских деоница ради издавања у рад предузимачима путем лицитације. Како су на расписаним лицитацијама за крајње деонице (прву и пету) добијене високе понуде, то је одлучено да се ове две деонице граде у државној режији. На исти начин поступиће се и са остале три деонице ако на лицитацијама не буду добивене повољне понуде.

в) Пруга Карловац—Бихаћ у дужини од 103 км. коштаће укупно око 213,000.000.— динара. Ова пруга послужује два важна железничка правца. Један је Загреб—Карловац—Бихаћ—Книн—Сплит односно Шибеник. То је најприроднији правац везе наших западних крајева са Сплитом и тај је правац пре неких 70 година већ био узиман у разматрање, али ради тадашњих политичких прилика није грађен. Други је правац Љубљана—Карловац—Бихаћ—Бања Лука—Добој—Тузла—Ваљево на једној страни за Београд а на другој страни за Ниш, Софију и даље, и за Скопље—Солун—Атину. Значај овога правца у вези са нашом великом пругом Краљево—Бања Лука довољно је познат.

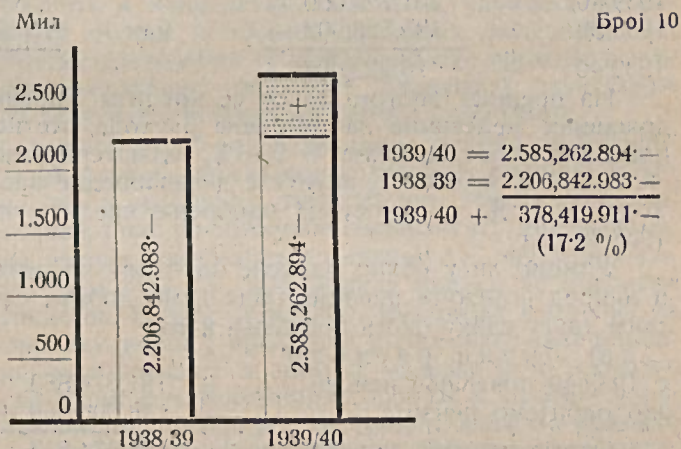
#### 4. Приходи

Ова установа нема својих непосредних прихода већ се редовни расходи подмирују из прихода од експлоатације државних железница, а ванредни из општих државних прихода и ванбуџетских средстава.

#### V. УПРАВА ДРЖАВНИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

Државне железнице су најглавнија грана службе Министарства саобраћаја.

Узмемо ли у оцену расходе Управе државних железница предвиђене по предлогу буџета за 1939/40 б. г. добићемо следећи дијаграм:



Према предњем видимо, да су расходи Управе државних железница по предлогу 1939/40 б. г. у порасту за износ од

Динара + 378,419.911.—

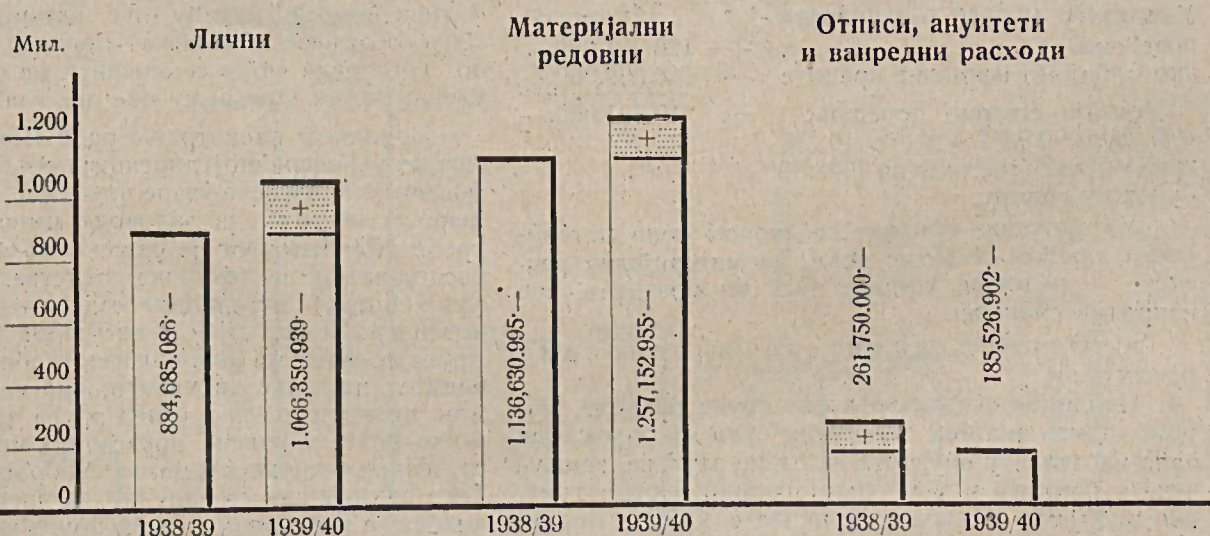
или за 17,2% у односу на одобрени буџет за буџетску годину 1938/39.

У овоме повећању налази се и сума од 143 милиона динара за пензије саобраћајних службеника, која се сума досада налазила у буџету Министарства финансија и која је сад тамо брисана. Према томе стварно повећање издатака за државни буџет износи 378,419.911 — 143,000.000 = 235,419.911.— д.

Ако сада разложимо расходе Управе државних железница, према дијаграму бр. 10, на поједине карактеристичне расходе, то ћемо добити следећу слику:

#### 2) Преглед расхода Управе државних железница по врстама издатака

Број 11



Према томе, ако извршимо рачунску анализу ових издатака добијамо следеће:

а) Лични расходи:		
1939/40	=	1.066,359.939.—
1938/39	=	884.585,086.—
		или + 20.6%
1939/40	+	181,674.853.—
б) Материјални редовни расходи		
1939/40	=	1.257,152.955.—
1938/39	=	1.136,630.995.—
		или + 10.7%
1939/40	+	120,521.960.—
в) Отписи, ануитети и ванредни расходи		
1939/40	=	261,750.000.—
1938/39	=	185,526.902.—
		или + 41.1%
1939/40	+	76,223,098.—

Из предњег видимо да су се кредити Управе државних железница за поједине расходе јасно повећали и то: за личне + 20.6%, за материјалне + 10.7% и за отписе, ануитете и изванредне расходе + 41.1%, у односу на одобрење кредита за 1938/39 б. г.

Уземо ли у обзир односне накнадне кредите и напред поменуте пензије, онда ћемо добити савим другу слику овога повећања и то:

а) Лични расходи:		
у 1939/40 повећање износи . . .	+	181,674.853.—
ако одбијемо пензије . . . . .	-	143,000.000.—
Остаје стварно повећање . . .	+	38,674.853.—

или свега + 4.4% уместо + 20.6%, према буџету расхода за 1938/39 б. г.

Ово повећање односи се у главном

1) на позиције за нова пензионисања у току 1939/40 б. г.	+	20,000.000.—
2) на исплату 530 нових службеника који се предвиђају за 1939/40 б. г. . . . .	+	6,360.000.—
3) за унапређење постојећих службеника у периодске повишице — које је аутоматско, затим за додатак на скупоћу и најзад за разлику на исплати споредних принадлежности . . . . .	+	12,314.855.—

б) Материјални редовни расходи  
У прелогу 1939/40 б. г. износи повећање . . . . . + 120,251.960.—  
ако одбијемо накнадне кредите — 110,000.000.—  
остаје стварно повећање . . . + 10,521.960.—  
или свега 0.93% уместо 10.7% према буџету расхода за 1938/39 буџетску годину.

Уз данашње прилике са скоком цена материјала с правом се може рећи, да материјални расходи — редовни, уопште нису ни повећани, већ напротив смањени.

в) Отписи, ануитети и ванредни расходи

Приликом разматрања ове групе расхода, морамо одмах истаћи, да јасна сума ових расхода пада на отплату ануитета за разне зајмове, закључене у ранијим и у прошлој години. Према томе, ако одбијемо ове обавезне исплате, које се морају

безусловно исплатити, то ћемо за повећање ових расхода добити следећу слику:

У 1939/40 б. г. повећање износи . . . . .		76,223.098.—
Мање ануитети . . . . .	-	30,596.483.—
Остаје стварно повећање свега или свега + 24.6% у место + 41.1% према буџету расхода за 1938/39 б. г.	+	45,626.615.—

Од овог повећања отпада и то:

- 1) На предвиђену реконструкцију пруга: Брод—Дервента, Сарајево—Добој, Лозница—Шабац, Метовница—Зајечар, Краљево—Крушевац Босански Нови—Бихаћ и Рача—Бијелина, као и за откуп потребног земљишта за реконструкцију ових пруга . . . Дин. 40,000.000.—
  - 2) за набавку кочница и водова, које је наша Управа обавезна да уведе на нашим вагонима, према примљеним обавезама од Међународне железнич. уније износи кредит Дин. 5,000.000.—
  - 3) Остатак у износу од . . . + Дин. 626.615.—
- пада на стварно повећање кредита за редовне годишње отписе за инвентарске предмете и постројења Управе државних железница.

Кредити под тач. 1 нису досад били предвиђени и ја сам дужан Народном претставништву дати објашњење зашто их тражим и какав они значај имају. Интензивном изградњом великих нових линија нормалног колосека мења се карактер наше железничке мреже. Њезини се задаци и њезине могућности потпуно мењају и тим изменама морамо изићи у сусрет и оним деловима мреже на које ће пасти нови тежи задаци. Ја сам током излагања напоменуо, како је изградња пруге Вараждин—Копривница захтевала велике радове на прузи Копривница—Осијек, како би се и ова успосбила за интензивнији саобраћај. Исти је случај са пругом која је продужење линије Севница—Сент Јанж до Требња и у наставку нова линија Чрномељ—Врбовско. Изградњом линије Бања Лука—Краљево мрежа наших узаних пруга мења свој обим и карактер. Један знатан део клијентеле узаних пруга прећиће на нормалну пругу, а постојање узаних линија између две главне линије Бања Лука—Краљево и Новска—Београд није оправдано. Тога ради мора се мислити на реконструкцију узаних пруга које вежу ове две главне линије.

Приликом разматрања рада наше железничке мреже у Генералној дирекцији железница констатовано је да су неке узане пруге већ толико оптерећене да не могу да задовоље више данашње потребе. Констатовано је надаље, да нам не стоје на располагању ни техничка средства, којима би могли капацитет тих линија код данашњег колосека повећати. Познато је, да ако једна једноколосечна пруга не може да задовољи потребе а њезин се капацитет не може повећати, она се удвостручава. Али, познато је, да и узана пруга дуплог колосека може бити замењена пругом нормалног колосека са великим предностима за саобраћај и привреду. Тога ради ја сам се одлучио да предложим нормализовање свих оних узаних пруга које су сада већ



преоптерећене саобраћајем. Те су пруге углавном три и све три имају као полазну тачку железнички чвор Сарајевски. Једна је линија Сарајево—Брод; друга Сарајево—Београд; трећа Сарајево—Метковић. Најпотребнија је реконструкција линије Сарајево—Брод, и ја ту реконструкцију предвиђам у два дела и то: Сарајево—Добој и Кулаши—Дервента—Брод. Кулаши је нова станица на новој прузи Добој—Бања Лука. Остале две линије мораће доћи једна за другом до изградње. Проширењем железаре у Зеници и изградњом нове грубе пруге за израду шина неопходно је потребно да овај центар наше тешке гвоздене индустрије буде што пре повезан нормалним колосеком са нашим главним пругама према истоку и западу државе.

Мени је драго, што могу, господо, овде констатовати да је повећање саобраћаја у централним областима наше Државе стално и непрекидно. То нам је доказ да привредни живот тих области напредује једним природним темпом и да тај живот има природне услове за своје развијање. То нас пуни надом, да ћемо интензивним и смисљеним радом те такозване пасивне крајеве претворити у плодне за нашу привреду и оспособити за један бољи живот. Сама изградња наше железничке мреже не игра ту споредну него врло важну улогу. И то ће нам дати храбрости да приступимо оним последњим грађењима великих пруга која ће завршити нашу мрежу главних пруга нормалних колосека. Наш је народ доказао да је способан за тај велики напор, а његов напредак и привредни живот захтева од нас да га извршимо.

Реконструкција пруге Краљево—Сталаћ као и нормализовање пруге од Зајечара до Метовнице, односно Бора долазе одмах после изградње пруге Бања Лука—Краљево као непоходне. Рудник Борски има велике потребе за саобраћајем, а линија Краљево—Сталаћ биће само део линије Пирот—Ниш—Сталаћ—Краљево—Ваљево и даље преко Бања Луке за Загреб, Љубљану и иностранство.

У тач. 2 тражим повећање од 5,000.555.— динара за набавку кочица и водова који се имају да спроведу на нашим вагонима. Тај издатак је извршење обавезе коју смо примили у сарадњи са Међународном железничком унијом, и тај издатак има да служи побољшању, упрошћењу и већој безбедности нашег саобраћаја.

Предвиђене кредите можемо поделити у три врсте, односно групе. Прво имамо расходе који су независни од интензитета саобраћаја, затим, који су зависни, и напослетку издатке за нове градње, који директно и моментално не користе ни побољшању ни редовном одвијању саобраћаја, али који ће убудуће имати неоцењиве користи, како за нормално развијање саобраћаја, тако и за саме приходе Управе државних железница.

У прву групу расхода спадају расходи персонални, тј. плате особља, као и додаци на скупоћу чиновника, како лични тако и породични, а онда поскупљење радне снаге, као и опште поскупљење материјала потребног за погон и одржавање саобраћаја и напослетку повећање ануитета за отплату дугова и обавеза државних железница на основу постојећих уговора. Сви ови расходи и њихово повећање не стоје ниукаквој зависности од обима и интензитета самога саобраћаја.

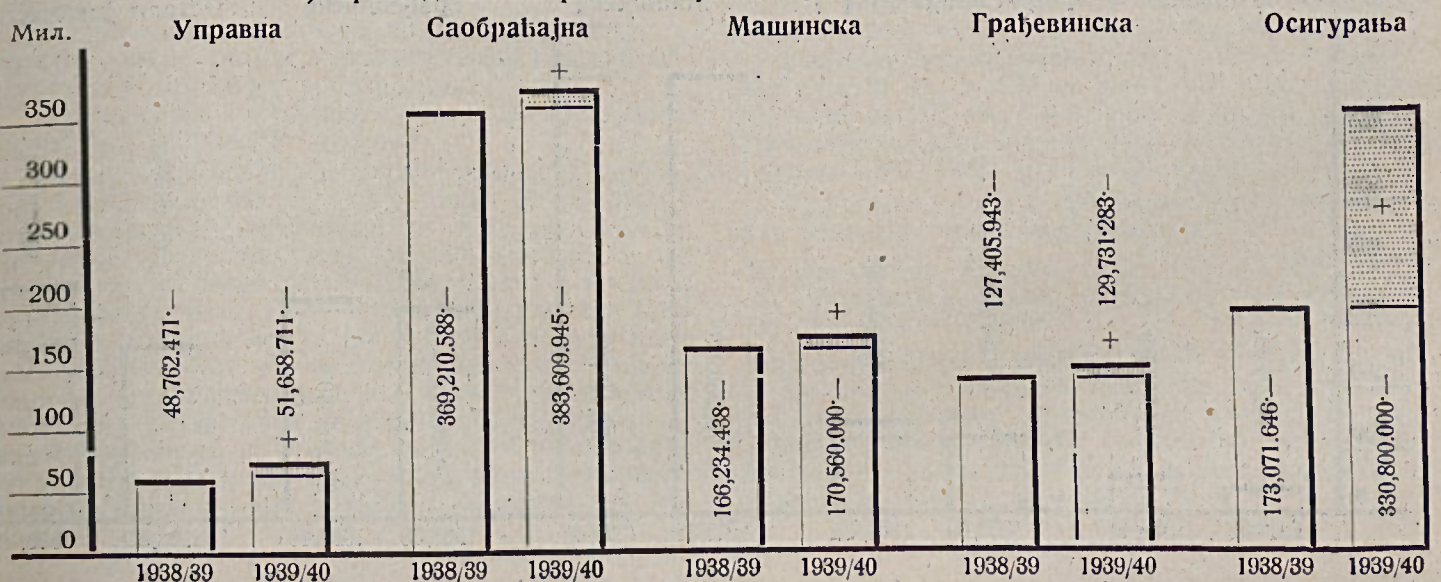
Међутим, један велик део расхода за материјалне потребе државних железница, потпуно је зависан од саобраћаја тако, да чим се саобраћај повећава, било по обиму или интензитету, ти се расходи такође неизбежно повећавају. У ову групу расхода долазе у првом реду издаци за погонска средства, гориво и мазиво, материјал потребан за оправку возних средстава, радна снага за те оправке, километража возном и маневарском особљу, све премије егзекутивном особљу и особљу у радионицама, материјал и радна снага за редовно одржавање пруге итд. Сви се ови издаци повећавају сразмерно повећању саобраћаја и њихово повећање претставља битан услов, да се саобраћај може уопште повећати.

У трећу групу расхода долазе они расходи, као што смо већ напоменули, који ће тек у доцнијем времену донети директне користи нашим државним железницама, а то су разне реконструкције појединих постојећих пруга, и њихово прилагођавање потребама данашњег модерног саобраћаја, као и само усавршавање нашег постојећег возног парка.

Ако сада, пак, посматрамо поједине врсте расхода, распоређене према њиховој буџетској подели, тј. према буџетским партијама, које одговарају појединим гранама службе, то ћемо код појединих расхода добити следеће елике.

3) Преглед личних расхода према појединим гранама службе

Број 12



Овај наш преглед показује да су лични расходи у свима службеним гранама сразмерно повећани, изузев службе осигурања, тј. пензија.

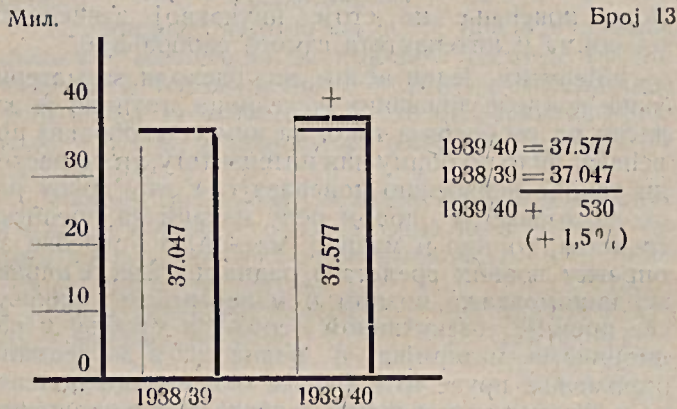
Тако видимо да су лични расходи повећани:

а) Код Управне службе за	+	2,896.240.—	или	5.94%
б) Код Саобр. службе за	+	14,399.357.—	„	3.91%
в) Код Машин. службе за	+	4,325.562.—	„	2.61%
г) Код Грађев. службе за	+	2,325.340.—	„	1.83%
д) Код осигурања за	+	157,728.354.—	„	91.14%
<b>Укупно</b>	<b>+</b>	<b>181,674.853.—</b>	<b>или</b>	<b>20.6%</b>

од укупно одобрених расхода за личне принадлежности по буџету за 1938/39 б. г.

Док овако стоји стање са личним расходима, стање службеника Управе државних железница даје нам следећу слику:

#### 4) Преглед бројног стања службеника



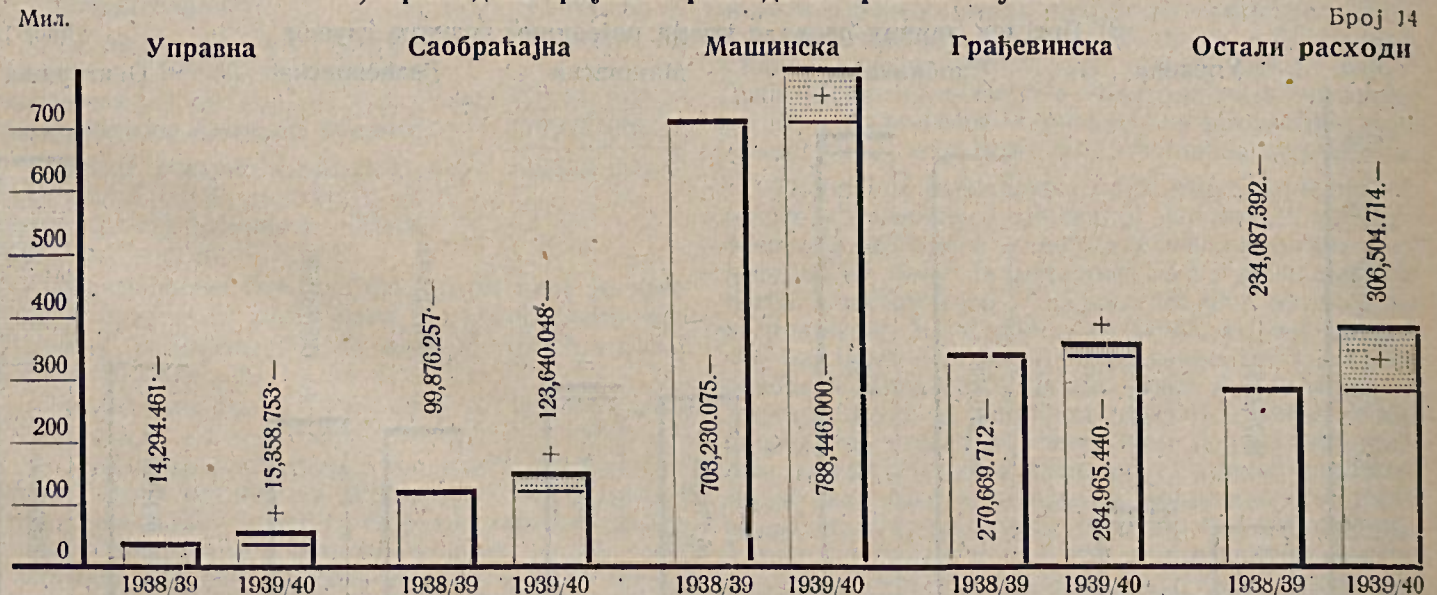
Од овог повећања особља отпада на поједине службе и то:

а) На управну	+	55	или	2.8%
б) На саобраћајну	+	337	„	1.8%
в) На машинску	+	94	„	1.1%
г) На грађевинску	+	44	„	0.7%
<b>Свега</b>	<b>+</b>	<b>530</b>	<b>или</b>	<b>1.5%</b>

од укупно одобрених места по буџету расхода за 1938/39 б. г.

Погледамо ли сада, пре него ли пређемо на образложење расхода по појединим гранама службе, материјалне расходе како су распоређени по појединим гранама, то имамо следеће стање:

#### 5) Преглед материјалних расхода по гранама службе:



Предњи преглед показује нам да су материјални расходи у свима гранама повећани и то:

а) У управној	за	+	1,064.292.—	или	7.5%
б) У саобраћајној	за	+	23,757.791.—	„	23.8%
в) У машинској	за	+	85,209.925.—	„	12.2%
г) У грађевинској	за	+	14,295.728.—	„	5.3%
д) У осталим расходима	за	+	72,417.322.—	„	30.9%
<b>Укупно</b>	<b>за</b>	<b>+</b>	<b>196,745.058.—</b>	<b>или</b>	<b>14.9%</b>

од укупно одобрених материјалних расхода по појединим гранама за 1938/39 б. г.

Морамо одмах нагласити, да се остали расходи састоје из следећих по буџету предложених расхода:

	Динара
а) Разних редовних расхода	43,254.714.—
б) Дотације Поштанској штедници за манипулативне трошкове	1,500.000.—
в) Отписи	3,926.615.—
г) Отплате дуга	257,073.385.—
д) Обавезе из ранијих година	500.000.—
е) Помоћ удружењима	250.000.—
<b>Укупно дин.</b>	<b>306,504.714.—</b>

Анализа појединих расхода по гранама службе како је напред изложено изгледа овако:

#### б) Управна служба:

Према дијаграму бр. 12, 13 и 14 видимо да су кредити код управне службе повећани, и то:

а) Лични за	+	Дин. 2,896.240.—
б) Материјални за	+	„ 1,064.202.—
в) Број места за	+	55.—

Управна служба обухвата: главну управу са општим одељењима, затим финансиску службу, службу Контроле прихода, Комерцијално одељење Генералне дирекције, економску службу и најзад магацинску службу.

Код личних расхода повећање је учињено углавном услед повећања броја особља за + 55. Од овога броја особља отпада на повећање код општих одељења + 37, код Одељења за контролу прихода — 13, код Комерцијалног одељења + 32, код економске службе — 2, а код магацинске слу-

жбе + 1. Тако да у крајњој линији повећање износи + 55.

Повећање броја особља код општинских одељења настало је на тај начин, што су службеници премештени из других одељења на рад у новим одељима за обрачун и ликвидацију пензија, тако, да овде и нема у ствари никаквог повећања, јер су за та места смањена места код осталих служби. Код Комерцијалног одељења се морало извршити ово повећање службеника услед тога, што је уведена нова механичка метода обрађивања статистике тј. уведене су машине „Холерит“ система. Рад на овим машинама изискује млађе особље које треба обучити за рад на овим машинама.

Један мањи део повећања личних припадности отпада на периодско унапређење особља, које се мора вршити сваке године за извесан број особља, према Закону о државном саобраћајном особљу.

Материјални расходи су повећани само за најнужније потребе, и то углавном ради покушања материјала тако, да се овде и не може говорити о неком стварном повећању кредита за материјалне расходе.

### 7) Саобраћајно-комерцијална служба

На основу напред изложених података у слици 12, 13 и 14, кредити саобраћајно-комерцијалне службе повећани су и то:

а) Лични за . . . . .	+ Дин. 14,399.357.—
б) Материјални за . . . . .	+ „ 23,757.791.—
в) Број места за . . . . .	+ „ 337

Саобраћајно-комерцијална служба као целина претставља збир многобројних подређених служби и дужности које саме за себе чине извесну целину:

- 1) служба у централи;
- 2) станична и магацинска служба и
- 3) возна служба.

Подела дужности унутар ових служби задаје много труда и тражи нарочито познавање ствари, јер треба постићи максималан успех у раду, распоређујући сваког службеника према његовим способностима да буде постављен тамо, где ће бити искоришћен, и још нешто више, где ће и установа и односни службеник бити задовољни. Тешкоћа се повећава и тиме, што треба створити такво осећање односа службеника, да не постоји нетрпељивост и завист. То се може постићи само на два начина:

- 1) да сваки службеник заузима своје место у служби према својим квалификацијама и способностима и моралним вредностима;
- 2) да сваки службеник осећа праведну примену закона, прописа и наређења.

Природа егzekутивне службе уопште, а саобраћајно-комерцијалне нарочито, таква је да она не трпи одлагања. Неодложност и императив њен су ван сваке дискусије. Овај принцип мора да се поштује без поговора, јер би материјална и морална штета за установу била велика а за народну привреду од недогледних последица. Ове чињенице само потенцирају значај саобраћајно-комерцијалне службе. Наша настојања, да се све супротности у односима службеника изгледе, имају успеха уколико се то односи на вршење службе и дисциплину, али она друга страна, која је за сваког службеника најосетљивија — материјално обезбеђење и ко-

ришћење законског права — заузимање положаја по квалификацијама и способностима, није увек у нашој моћи. Ова друга страна тешко се задовољава због недостатка буџетских кредита и места — ма да служба овакво стање носи са великим теретом.

Једно, не мање важно, питање рада службеника саобраћајно-комерцијалне службе и то — егzekутивне — јесте радно време. По општим законским прописима спроведен је принцип осмочасовног радног дана. Природа наше саобраћајно-комерцијалне службе је таква, да се и поред најбоље воље и у редовним приликама не може овај принцип да спроведе. Овде је реч само о егzekутивној саобраћајно-комерцијалној служби.

Неодложност извршења наређења о саобраћају возова и превозу лица не зна за принцип осмочасовног радног дана: потреба службе захтева већи напор — службеници то подносе — али и тај напор има својих граница — а још више он може имати и недогледних последица и за самог службеника и службу. Преморен службеник мање је отпоран, а у преморености не може да дужност обавља савесно и свесно.

Ови разлози налажу нам да нагласимо једно: да је велика одговорност и опасност не подмирити потребан број особља и материјална средства за обављање егzekутивне саобраћајно-комерцијалне службе. Стога је неотклоњив императив, што смо у предлогу буџета саобраћајно-комерцијалне службе за буџетску год. 1939/40 изнели право стање службе и њене потребе.

Поред редовних законских прописа и принципа, који су меродавни за састав предлога буџета, при изради предлога буџета за б. г. 1939/40 водили смо рачуна о следећем:

- 1) обезбеђење редовног и правилног обављања целокупне саобраћајно-комерцијалне службе а нарочито безбедан превоз лица и добара,
- 2) испуњење свих законских прописа, правилника и наређења којима су регулисани односи службе, како у погледу радног времена, исто тако и у одређеним дужностима,
- 3) обезбеђење свих законом и правилницима предвиђених накнада за обављање одређених дужности, и
- 4) ригорозна штедња увек, и на сваком месту, али у границама могућности.

Као допуна напред изложеног могу нам послужити и следећи подаци о дужини железничке мреже и броју особља према утврђеним нормама:

Експлоатациона дужина пруге 1929 год. износила је 9.231 км. а 1938 на дан 1 VII: 9.434 км. дакле, више за 203 км. Службених јединица саобраћајно-комерцијалне службе 1929 год. било је 1.646 а на дан 1 VII. 1938: 1.743 за 97 више.

Ово стање у 1938 и 1939/40 год. ће се повећати ради отварања нових пруга и то:

1) Пожаревац—Кучево . . . . .	68.8 км.
2) Устипрача—Горажде—Фоча . . . . .	41.8 „
3) Св. Јанж—Севница . . . . .	13.3 „

Дужина пруге у експлоатацији повећаће се за 116 км. а број службених јединица за 17. Повећањем експлоатационе дужине пруге и броја службених јединица смањиће се однос у негативном смислу, што значи да ће особље бити више искоришћено но што је дозвољено.

Нормирање особља вршено је раније и број се повећава према порасту службе. Предлог буџета је рађен на данашњој бази и он није у стању да задовољи потпуно потребу. Треба још додати повећање пруга у експлоатацији и број службених јединица тако да ћемо добити још неповољнију ситуацију у томе погледу.

**Преглед дневно-возних км. за све возове са превозом путника**

1935/36	36/37	37/38	38/39	+	+%
73.729	79.490	86.474	92.925	4.451	4.6

Предвиђено повећање у 1938/39 г. према 1937/38 г. износи 1,624.615 км. тј. за 4.60% више.

Исто тако задовољавајуће је стање броја возова који су стварно саобраћали и то:

1935	1936	1937	1938 до 1-X
666.925	686.254	749.267	659.962

као што је повећање броја возова реално, повећање возних км. према год. 1937 и 1938 је још веће, што показује:

Месец	1937	1938	+	или —	%
I	4,028.991	4,347.957	+	7.92%	
II	3,750.787	4,056.927	+	8.16%	
III	4,146.090	4,590.909	+	10.79%	
IV	4,238.378	4,556.320	+	7.25%	
V	4,375.437	4,763.228	+	8.86%	
VI	4,497.492	4,677.448	+	4.00%	
VII	4,750.168	4,945.403	+	4.11%	
VIII	4,888.716	5,048.134	+	3.26%	
IX	4,801.324	5,014.209	+	4.43%	
X	4,858.456	5,202.777	+	7.09%	
			+	6.50%	

Повећање броја возних км према повећању броја возова је у управној сразмери, из чега се да закључити да је повећани број возова саобраћао на дужим релацијама.

Из наредног прегледа о повећању бруто-тонских и колско-осовинских км. доћи ћемо до много повољнијих резултата.

**Бруто-тонски километри**

Месец	1937	1938	+	или —	%
I	1,080.143	1,167.029	+	8.04%	
II	1,040.598	1,143.720	+	9.91%	
III	1,134.895	1,308.108	+	15.26%	
IV	1,219.602	1,331.222	+	9.15%	
V	1,243.838	1,364.588	+	9.71%	
VI	1,283.412	1,315.995	+	2.5%	
VII	1,372.162	1,408.082	+	2.62%	
VIII	1,463.339	1,493.439	+	2.06%	
IX	1,485.051	1,552.785	+	4.56%	
X	1,499.566	1,606.305	+	7.12%	
			+	7.00%	

**Колско-осовински километри**

Месец	1937	1938	+	или —	%
I	150,600.738	160,890.620	+	6.83%	
II	144,114.613	160,246.121	+	11.19%	
III	159,232.107	182,794.049	+	14.80%	
IV	171,441.212	184,883.964	+	7.84%	
V	175,073.436	188,979.403	+	7.94%	
VI	181,661.868	182,121.791	+	0.21%	
VII	191,498.156	194,649.341	+	1.65%	
VIII	204,292.486	205,133.408	+	0.41%	
IX	208,853.894	213,823.376	+	2.38%	
X	210,242.736	223,956.253	+	6.52%	
			+	5.60%	

Колико је важно повећање бруто-тонских километара, чији просечан проценат повећања иде до 10.41+, још важније је што је проценат колско-осовинских километара у обрнутој сразмери према њему, из чега се закључује да је искоришћавање кола било повољније.

Ови подаци сами по себи су довољни да оправдају како повећање кредита за личне расходе, тако и повећање броја особља а у исто време и повећање и самих кредита за материјалне расходе, јер су и материјални расходи саобраћајно-комерцијалне службе у врло великој зависности од личних расхода. Уколико се повећава број особља, то одмах повлачи и повећање материјалних расхода, пошто су ту у питању исплате: попутнице, километраже, додаци на ноћни рад, као и набавке одела, а уз то су потребни и већи издаци за канцеларијске потребе.

**8) Машинска служба**

Код ове службе, према подацима напред изложеним у дијаграмима 12, 13 и 14, повећање износи:

а) Лични расходи за . . . . .	+	4,325.562.—
б) Материјални за . . . . .	+	85.209.925.—
в) Број особља за . . . . .	+	94.—

Повећање личних расхода оправдава се услед повећања броја службеника и то:

код централа за . . . . .	12
код вуче за . . . . .	78
код радионица за . . . . .	4

Свега за . . . . . 94

Ово повећање броја регулисаних буџетских места не долази услед предвиђања нових службеника, већ се ова буџетска места предвиђају за постављање оних радника, који се већ налазе у служби и који стварно врше дужност регулисаних службеника и то: м-вођа, ложача, прегл. кола, пословођа, руковалаца материјала, цртача, административних и рачунских чиновника и т. д., а који не раде као радници.

Међу овим има извесан број свршених ученика железничких занатлиских школа.

Оваква је ситуација настала због тога, што радионице и дирекције морају да изврше програм рада у одређеним роковима и да одговарају за тачно примењивање постојећих прописа. У оскудици регулисаних службеника, силом прилика принуђени су да за извесне послове употребе раднике, пошто би у противном одговарали за неизвршење додељених им радова.

Али овом поступку већ једном треба учинити крај и одобрити по буџету потребан број места за регулисање положаја таквих радника по одредбама Закона о државном саобраћајном особљу. Само ће се на овај начин служба обављати у духу постојећих прописа.

Овим повећањем машинска служба ће добити потребан број службеника, постављених надлежним ррешењем; затим, престаће потреба да се употребљавају радници за канцеларијски рад, што је иначе забрањено наређењима; надаље, они пак радници који се већ дуже времена употребљавају за послове које врше регулисани службеници и који се стално обраћају молбама за регулисање,

моћи ће се поставити према својим квалификацијама по Закону о државном саобраћајном особљу.

На крају напомињемо и то, да се у предлогу буџета за постављање ових радника по Закону о државном саобраћајном особљу тражи мањи кредит односно финансиски ефекат од оног који би био потребан за исплату њихових надница, ако стање остане исто, као и до сада.

Повећање личних расхода дошло је услед тога што су сви службеници, који ће бити унапређени у току 1938/39 буџ. године унети у буџет за буџ. годину 1939/40 са пуним припадностима, које им по томе унапређењу припадају без обзира, што у току 1939/40 буџ. год. неће уживати те припадности кроз целу ову буџ. год. већ након 12 месеци по унапређењу; и, најзад, због предвиђеног финансиског ефекта услед унапређења службеника у току 1939/40 буџ. год. у периодске повишице.

Повећање материјалних расхода оправдава се такође повећањем саобраћаја, као и повећањем радне снаге и поскупљивањем материјала.

Ни одобрени кредити за ову 1938/39 б. г. у динара 869.464.513.— нису били довољни до краја године, те су услед тога од стране Министарства финансија морали бити одобрени накнадни кредити за материјал и радну снагу у износу од динара 84.000.000.—.

За детаљније објашњење потребе повећања кредита на појединим гранама ове службе изложимо овде кретање саобраћаја према машинској статистици од 1935/36 буџ. год. и даље.

#### а) Извршен рад у локомотивским километрима

кретао се како следује:

у 1935/36 б. г. извршено . . . . .	62.646.994	лок. км.
у 1936/37 б. г. извршено . . . . .	65.630.303	" "
у 1937/38 б. г. извршено . . . . .	73.300.105	" "
за седам месеци 1937/38 б. г. извршено	42.837.643	" "
за седам месеци 1938/39 б. г. извршено	45.360.035	" "

Према томе износило је повећање рада у извршеним локомотивским километрима:

у 1936/37 б. г. . . . .	4.6%
према раду у 1935/36 б. г.	
у 1937/38 б. г. . . . .	11.6%
према раду у 1936/37 б. г.	
За седам месеци 1938/39 б. г. . . . .	5.89%
према раду у истим месецима 1937/38 б. г.	

Обзиром на развој привредних прилика у земљи очекујемо да ће се повећање од 6%, које се показује у првих седам месеци ове буџетске године задржати у току целе буџетске године и да ће према томе рад у 1938/39 буџ. год. износити 78.000.000 лок. км.

Предвиђамо, да ће пораст у 1939/40 б. год. према порасту у 1938/39 б. г. бити у сразмери са порастом у овој буџетској години према порасту у прошлој буџетској години и да ће према томе износити 6.0%

Међутим може се стварно очекивати већи пораст саобраћаја, него што га овде предвиђамо.

Уз повећање од 6.0% према овој буџ. год. износиће дакле у локомотивским километрима:

у 1939/40 . г. . . . . 78,000.000 лок. км.

Овоме броју лок. километара који произлази из пораста саобраћаја на досадањим пругама и из саобраћаја на прузи Пожаревац—Кучевац, која се довршава, имају се придодати још и километри моторних возова нормалног и узаног колосека чији износ за првих седам месеци ове буџетске године је 240.000.

Рачунајући дневно један пар возова између Београда и Сарајева и предвиђена два воза између Сарајева и Дубровника, износи број годишње пропутованих километара 807.000.

Пуштањем ових возова у саобраћај не смањује се рад парне вуче, те је ово чисто повећање извршеног рада у километрима. Овој километражи треба додати и километражу моторних кола нормалног колосека у износу од 200.000 км. год.

Евентуално увођење једног пара возова на релацији Славонски Брод—Сарајево према појављеним тражењима у последње време, на место предвиђеног другог пара на релацији Сарајево—Дубровник, неће знатније утицати на предвиђени број извршених километара.

#### б) Извршен рад у 1000 бруто-тонским километрима

кретао се како следује:

у 1935/36 б. г. извршено је . . . . .	12,580.528	хиљада бткм.
у 1936/37 б. г. извршено је . . . . .	13,563.411	" "
у 1937/38 б. г. извршено је . . . . .	15,787.770	" "
за првих седам месеци 1937/38 б. г. извршено је . . . . .	9,537.145	" "
за првих седам месеци 1938/39 б. г. извршено је . . . . .	10,011.751	" "

Према томе износи повећање рада у 1000 бруто-тонским километрима

у 1936/37 б. г. . . . .	7,8%
према раду у 1935/36 б. г.	
у 1937/38 б. г. . . . .	16,4%
према раду у 1936/37 б. г.	
за првих седам месеци 1938/39 б. г.	6,3%
према истим месецима 1937/38 б. г.	

Задржи ли се проценат повећања извршеног рада у 1000 бруто-тонским километрима од 6,3% у току целе ове буџетске године, износиће рад у 1938/39 буџетској години 16,700.000 бткм.

Уз аналоган сразмер процентуалног повећања рада у 1000 бруто-тонским километрима, како је то предвиђено код рада у локомотивским километрима износио би извршен рад у 1939/40 буџ. год. 17,600.000 бткм.

Знатније усавршавање и побољшање друмских комуникација и друмских моторних возила води непрестаном повећању саобраћаја на друмовима. Због тога и сама железничка управа приморана је да убрза саобраћај путничких возова примењујући за то погодна моторна возила од лакшег материјала и са мањим трошковима за одржавање. Зато у том погледу возови ове врсте морају бити предвиђени са релативно мањим бројем места и састављени од лакших возних јединица ради омогућавања брзог полаза из станица и развијања већих брзина на отвореној прузи. — Имајући у виду сва предимства овог новог начина саобраћаја који омогућава: већу брзину, више удобности, гинкости и економије, железничка управа је ставила себи у задатак да у току ове го-

дине, проучи и реши питање саобраћаја моторних возова на релацијама:

Београд—Љубљана . . . . .	554	км.
Београд—Загреб . . . . .	412,5	„
Београд—Скопље . . . . .	450	„
Београд—Нови Сад . . . . .	75,5	„
Београд—Суботица . . . . .	178	„
	<u>1670</u>	км.

Увођење погодних моторних возова, који све више и више освајају места и код иностраних управа железничких, на поменутих релацијама, трајање путовања знатно би се смањило и омогућило повољнију комуникацију између наведених места. Такво путовање трајало би највише између

Београд—Љубљана . . . . .	око 6½	часова
Београда—Загреба . . . . .	„ 4½	„
Београда—Скопља . . . . .	„ 6	„
Београда—Новог Сада . . . . .	„ 1	„
Београда—Суботице . . . . .	„ 2¼	„

Полазећи са гледишта напред наведених директива, железничка управа би за службу путничког саобраћаја у току ове године имала да проведе потребан број опита са моторним колима ради избора, с једне стране, најпогоднијег типа кола за наше прилике и, са друге стране, најпогоднијег механичког уређаја — за наше прилике и гориво у примени код нас.

Том приликом уредило би се и питање одржавања тих моторних возила у државним или приватним радионицама као и образовање особља и подизање подмлатка за моторну вучу, која се постепено, подизањем нових пруга преко брдских и планинских крајева, најављује и код нас.

Ми смо на нормалним пругама већ имали искуства са моторним колима која се нису увек показала најбољим. Таква искуства имале су и железничке управе у иностранству, које су платиле велике суме за проучавање тога питања и вршење опита. Зато ми је тим драже, што вам могу саопштити, господо, да смо на узаним пругама увели моторне возове израђене у нашим домаћим фабрикама и да су ти моторни возови с пуним успехом одговорили својим задацима. Са седам композиција, које смо набавили, моћи ћемо у овогодишњој туристичкој сезони одржавати дневни саобраћај на све три главне пруге мреже узаних пруга, и то на прузи: Београд—Сарајево, Сарајево Дубровник и Сарајево—Брод. Наша железничка управа поводом увођења моторних возова на узаним пругама добила је о том увођењу врло ласкава мишљења компетентног иностранства, где се тај рад назвао крчењем нових путева у саобраћају.

Наш теретни возни парк још је опремљен само ручном кочицом. Обавезе примљене за интернационални саобраћај захтевају да транзитни вагони до 1940 год. буду опремљени бар водом за ваздушну кочицу. Да се омогући и интерни саобраћај — у земљи — са ваздушном кочицом потребно је да се потребан број теретних вагона опреми том кочицом. Саобраћај теретних возова са ваздушном кочицом не само да пружа позитивне економске резултате већ и знатна саобраћајна предимунства:

1) Повећање сигурности у саобраћају. Кочицом рукује једно лице, које једновремено и равномерно кочи;

2) Код раскидања воза кочница аутоматски зауставља раскинути део;

3) Услед равномерног кочења мање абање возног парка и пруге;

4) Аутоматска кочница омогућује повећање брзине воза а тиме се смањује време вожње, чиме је пропусна моћ пруге повећана итд. Уштеда на возном особљу (кочничарима).

1. Ваздушном кочицом имала би се снабдети сва теретна кола нормалног колосека, која имају ручну кочицу, а грађена су од године 1910 па на овамо. Сем тога треба снабдети ваздушном кочицом становити број млађих кола која немају ручне кочице. Само водом за ваздушну кочицу имала би се снабдети сва остала кола, која још немају било вод, било ваздушну кочицу, а грађена су од 1898 године па на овамо. Укупно, оваквих кола са онима која већ имају било вод, било комплетну ваздушну кочицу, има 35.426 кола.

За снабдевање комплетном ваздушном кочицом дошла би у обзир:

1) кола са ручном кочицом . . . . .	8.133
2) кола за ручне кочице . . . . .	2.688

Укупно 10.821

До данас имамо кола снабдевених:

1) ваздушном кочицом . . . . .	13.800
2) ваздушном кочицом путничког типа . . . . .	1.715
3) ваздушном кочицом теретног типа . . . . .	351

Укупно: 15.866 кола,

која одговарају за међународни железнички саобраћај, пошто имају барем вод.

До месеца септембра овај ће се број повећати за 6.500 кола пошто материјал за снабдевање теретних кола водом за ваздушну кочицу већ пристиже.

Кола предвиђена за снабдевање комплетном кочицом тј. 10.821 кола која су већ снабдевена било водом било кочицом, и кола која ће се снабдети водом до септембра 1939 год. чине укупно 33.187 кола. Према томе од укупног броја 35.426 још би требало набавити материјал за снабдевање водом за 2.239 кола или округло 2.240 кола.

Коштање предњег изнело би по досада добијеним ценама:

А. Ако се узме кочница Божић без регулатора полужја:

а) 10.821 гарнитура кочница . . . . .	72,275.684.09	дин.
б) монтажни материјал за ваздушну кочицу . . . . .	11,019.933.—	„
в) материјал потребан за она кола која сада немају ручну кочицу а снабдеће се ваздушном . . . . .	10,320.000.—	„

Укупно: 93,615.617.00 дин.

Б. Ако се узме кочница Божић са регулатором полужја:

а) 10.821 гарнитура кочница . . . . .	107,443.934.09	дин.
б) монтажни материјал за ваздушну кочицу . . . . .	12,389.933.—	„
в) материјал потребан за она кола која сада немају ручну кочицу а снабдеће се ваздушном . . . . .	10,320.000.—	„

Укупно: 130,153.867.09 дин.

В. Ако се узме кочница Хилдебранд Кнор:

- а) 10.821 гарнитура кочница . . . 154,065.110.09 дин.  
 б) монтажни материјал за ваздушну кочницу . . . 12,389.933.— дин.  
 в) материјал потребан за она кола, која ни сада немају ручну кочницу, а снабдеће се ваздушном . . . 10,320.000.—

Укупно 176,775.043.09 дин.

Материјал потребан још за 2.240 гарнитура водова за ваздушну кочницу изнео би:

- а) за славине, цеви и спојке . . . 2,029.000.— дин.  
 б) монтажни материјал . . . 163.520.— „

Укупно 2,192.520.— дин.

II. На колима нормалног колосека, која имају кочницу за разређени ваздух, требало би монтирати кочницу за компримовани ваздух и то за кола, грађена од 1908 год. на овамо. Тих кола има 323.

То би стајало 2,907.000.—

III. За узани колосек 760 мм требало би осим 180 гарнитура кочница за разређени ваздух, за које је набавка расписана, још расписати набавку за 410 гарнитура. Ово би изнело 3,690.000.— дин.

Просечна старост нашег локомотивског возног парка је:

нормалног колосека . . . . . 22.8 год.  
 колосека 0.76 . . . . . 24.8 „

Када се узме да је живот једне локомотиве у служби 30 година, види се да је старост нашег возног локомотивског парка висока а при томе још и неекономна јер су то претежно преживели типови и несавршенији.

Због оскудице у локомотивама, по плану за касирање до данас је остало некасирано:

117 локомотива нормалног колосека  
 11 локомотива колосека 0.76.

По Закону, на основу нађеног стања котлова тим локомотивама може се продужити живот још за 3—6 год. Како у овој и наредној буџетској години стижу многе локомотиве које се према стању котлова и старости морају касирати, то је израђен план, с обзиром на повећање саобраћаја, да се за првих 5 година касирају локомотиве тек после 36 година старости. По томе плану за наредних 10 година имају се касирати локомотиве старости 36, 38, 40 и 48 год.; изузимајући локомотиве предвиђене за касирање у 1938/39 год. које иду и до 76 година старости.

У години 1938 имало се касирати локомотива нормалног колосека . . . 112 комада  
 колосека 0.76 . . . . . 25 „

У години 1939 има се касирати:  
 нормалног колосека . . . 88 комада  
 колосека 0.76 . . . . . 15 „

Укупно:

нормалног колосека . . . 200 комада  
 колосека 0.76 . . . . . 40 „

Од овог броја локомотива, 130 локомотива се воде за концентрациони план те се тај број мора накнадити неминовно.

Као обнова, у овој години су набављене, а делом на путу остварења набавке код домаћих фабрика:

10 локомотива за лаке возове типа 1-В-1 које ће бити испоручене до месеца марта тек. год.

10 локомотива истог типа уступиће се током овог месеца домаћој фабрици Брод н/С и

12 локомотива типа 1-Д-1 колосека 0.76 см које ће се на основу одржане лицитације такође уступити домаћој фабрици Брод н/С у току овога месеца.

На место касираних локомотива, потребних за редован и војни саобраћај, извесан број локомотива потребан је и за ново изграђене пруге: Бихаћ—Книн, Пожаревац—Кучево, Ниш—Куршумлија—Косово Поље, а затим Краљево—Ваљево—Бања Лука.

Узимајући у обзир све ове потребе које су неминовне и неодложне за наредних 10 година, план за касирање и набавку односно обнову предвиђа:

за касирање: 888 локомотива.

I — За набавку до 1940 године: 125 локомотива, у износу око 234,000.000.— динара.

II — За набавку до 1942 године: 135 локомотива, у износу око 212,000.000.— динара.

За ове набавке морају се остварити потребна финансиска средства како би наш парк локомотивски постао модернији, економичнији и способнији да одговори свима захтевима саобраћаја и одбране земље.

Просечна старост путничког колског парка такође није на економској и угледној висини, стога наш колски парк тешко може да одговори данашњим захтевима модерног и уредног и угледног саобраћаја. Набавком нових курсних кола (у Немачкој 17 и код домаћих творница у Броду н/С — 10) у прошлој буџетској години и накнадних 13 кола (такође у домаћој творници Брод н/С) која ће бити испоручена у пролеће ове године, донекле се задовоље ове потребе али у интерном саобраћају у главном постоје и даље наведене тешкоће, неугодности и неекономичности.

Преглед старости 2-осовних путничких кола изгледа овако:

до 20 година	560 кола	просечна старост	14.75 год.
од 20—40 година	1176 „	„	29.72 „
од 40—50 година	650 „	„	45.06 „
преко 50 година	151 „	„	74.08 „

4-осовна кола нормалног колосека:

до 20 година	91 кола	просечна старост	14.08 год.
од 20—40 „	68 „	„	27.52 „
од 40—50 „	7 „	„	52.14 „

Узимајући у обзир потребе интернационалног и интерног економног, удобног и репрезентативног саобраћаја, план касирања и обнове колског возног парка нормалног и узаног колосека 0.76 обухвата:

1) Ако се узме у обзир само напрегнутост и недовољан број путничких кола, треба набавити кола нормалног и узаног колосека разних серија у износу око 384,000.000.— дин.

2) Ако се узме у обзир недовољан број кола, напрегнутост и при том да се касирају сва кола од 45 год. старија, онда треба набавити кола у износу око 567,250.000.— дин.

3) Ако се узме у обзир напрегнутост, недовољан број кола, касирање свих кола старијих од 45

год. као и кола застареле конструкције, онда треба набавити кола у износу око 722,100.000.—

За теретни саобраћај на нормалном и узаном колосеку према плану за касирање и обнову теретног парка треба обновити, модернизовати колима веће носивости и подесним за робу у износу:

нормални колосек . . . . .	360,000.000.—	дин.
колосек 0.76 . . . . .	74,000.000.—	„
Укупно:	434,000.000.—	дин.

Рекапитулативно, по плану, потреба машинске службе за наредних 10 година износила би у новцу:

<b>I — Локомотиве</b>		
1) Набавка до 1940 год.	234,000.000.—	дин.
2) Набавка до 1942 год.	212,000.000.—	„
	446,000.000.—	дин.
<b>II — Инсталација за допуну главних радионица . . . . .</b>		
	25,868.016.—	дин.
<b>III — Путничка кола нормалног и узаног колосека</b>		
а) алтернатива I . . . . .	384,000.000.—	дин.
б) алтернатива II . . . . .	567,250.000.—	„
в) алтернатива III . . . . .	722,100.000.—	„
<b>IV — Теретна кола нормалног и узаног колосека</b>		
	434,000.000.—	дин.
<b>V — Инсталације за допуну и модернизовање ложионица . . . . .</b>		
	2,130.000.—	дин.
<b>VI — Електротехничка служба и потребе . . . . .</b>		
	29,670.000.—	дин.
Укупно према алтернативама за путничка кола:		
а) алтернатива I . . . . .	1,321,668.016.—	дин.
б) алтернатива II . . . . .	1,504,918.016.—	„
в) алтернатива III . . . . .	1,659,768.016.—	„

За ове потребе имају се прибавити ванредна финансиска средства.

#### в) Електрификација железничке вуче на прузи Сушак—Српске Моравице

Изузетно тешке прилике за парну вучу на прузи Сушак—Српске Моравице, због слабог проветравања сушачког тунела који је израђен у виду спирале са непрекидним успоном од 21‰ и кривинама од 300 метара полупречника, као и због великих и дугачких успона на истој прузи, диктовале су потребу да се приступа проучавању могућности побољшања саобраћаја на овој тешкој прузи. Ранијих година предузимани су кораци да се само сушачки тунел вештачки проветрава али се овај начин показао као сувише скуп и не би у целости одговарао потреби пошто би и даље цела пруга остала са истом пропусном моћи.

Као један од ефикасних начина да се избегне ова незгода у тунелима као и да се повећањем брзине возова повећа и пропусна моћ пруге јесте електрификација вуче. Овај начин вуче проучаван је и за његово остварење потребан је кредит у износу динара 180,000.000.— чиме се убављене израде: возног вода и напајајућих подстаница као и набавка возних и маневарских електричних локомотива али без изградње сопствене електричне централе пошто се снабдевање електричном енер-

гијом замишља куповином исте од приватних централа од којих постоји већ и конкретна понуда.

Међутим, упоредо са електрификацијом проучава се и питање вуче на горњој прузи помоћу Дизел-електричних локомотива које су у последње време нашле примену код француских железница а у проби су и код румунских железница. Искуство са њима није још познато али се њихова примена оправдава могућношћу употребе на разним пругама пошто нису везан за ову или ону пругу. Коштање овакве једне локомотиве износи око динара 12,000.000.—, а за њих потребно је створити нарочито опремљена радионичка постројења и особље специјализовано за ову врсту погона. За управљање путничког и брзовозног саобраћаја на овој прузи потребно је са резервом укупно 5 локомотива и то према данашњем стању саобраћаја.

#### г) Повећање кредита

Повећање кредита за материјалне расходе тражено је не само због предвиђеног пораста саобраћаја, него и због повећања цена угља у овој буџетској години, која износи просечно 10,56% услед општег скока цена. Осим тога потребно је повећање лагера угља и мазива који су услед неуредне испоруке од стране рудника и немања довољног кредита у ту сврху и у прошлој буџ. години били спали на испод 20-дневне потрошње.

У 1937/38 б. г. утрошено је на воду, огрев и чишћење, осветљење, мазиво и остало, на 1 лок. км. динара 0.778.

Упоређење вршимо са локомотивским километрима с разлога, што је главни део тих издатака, као мазиво за локомотиве и кола, чишћење и осветљење локомотива и кола у директној зависности од извршених локом. километара. Обзиром на то што је просечно оптерећење локомотива приближно константно, то је и број осовинских колских километара у директној зависности од пролутованих локомотивских километара, а од њих зависна потрошња мазива, чишћење и осветљење кола.

Овде желимо истаћи, да је машинска служба истрајним радом последњих година на економији утрошка мазива за локомотиве постигла упркос постепеном повећању цена мазива видне резултате тако да је утрошак вредности мазива на 1 лок. км. од Дин. 0.423 у 1930/31 б. г. сведен до 1935/36 б. г. на Дин. 0,254 а у 1937/38 б. г. на Дин. 0,224. Даље снижење специфичне потрошње мазива моћи ће се постићи само већим инвестицијама: уградњом савршених мазалица и уређаја за подмазивање.

Утрошак горивог материјала зависан је првенствено од извршеног рада у 1000 бт. км. пошто се готово потпуно усталио квалитет тога материјала.

У 1937/38 б. г. утрошено је горива за вучу у вредности од 264,420.356.— дин. код извршеног рада од 15,787.770.— бтткм. односно 16,75 дин. на 1000 бтткм. Пошто су у овој буџетској години цене угља повишене за просечно 10,58% како је горе наведено, а са тим ценама имамо рачунати и у следећој буџетској години, то ће издатка за гориво износити 18,52



дин. на 1000 бтткм. Код предвиђеног рада од 16,972.000 бтткм. износио би тај издатак дакле . . . . . Дин. 314,321.000.—  
док је стварно предвиђено свега динара 263,440.000.—

Овоме би требало прирачунати још издатак на нафту за ново уведене моторне возове колосека 0.76 м. Према досадањим резултатима износи потрошња нафте на 1 км. 0,82 кг. што код цене од Дин. 2.65/1 кг. значи утрошак новчане вредности од Дин. 2,173 за 1 км. Код предвиђених 807.000 км. овај издатак износио би за нафту као гориви материјал за моторне возове узаног колосека . . . . . Дин. 1,755.000.—

Дакле свега за угаљ и мазиво требало би . . . . . Дин. 316,076.000.—

док је тражено за 1939/40 б. год. само Дин. 263,440.000.— рачунајући с тим, да ће нам бити омогућено смањење специфичне потрошње угља набавком одговарајућих количина каменог угља с којима сада не располажемо, а који ће омогућити рационалнију потрошњу мрког угља наше редовне набавке.

Затим се овде мора узети у обзир и повећање кредита за радну снагу, како ону потребну за ложионице (чистачи, хумураши и остали физички радници) тако и за ону у железничким радионицама. Овоме треба додати и исплату километраже особљу као и премију за уштеђено гориво и мазиво, што се све осетно повећава, повећањем самога саобраћаја.

Напоследку овамо морамо још додати и кредите повећане за набавке материјала за одржавање и оправку возних средстава у ложионичким и железничким радионицама, који је такође у последње време осетно поскупио.

Ови издаци за одржавање и оправку возних средстава су у зависности од извршеног рада у километрима пређеног пута. Како се просечно оптерећење возова знатније не мења, то је и број колских осовинских километара готово пропорционалан извршеном раду у локомотивским километрима. И ако кола улазе у оправку у одређеним временским размацима, величина оправке зависна је од броја стварно пропуптованих километара и према томе од извршеног рада у локомотивским километрима.

Код недовољних кредита за ове потребе, онемогућило би се уредно одржавање, јединице би биле присиљене на искоришћавање неодговарајућег материјала, чиме би се првенствено подигли издаци на радну снагу, а рад не би одговарао стварној потреби. Наше резерве су већ у толикој мери утрошене, да би даље смањивање резерви знатно ометало цео рад.

### 9) Грађевинска служба

Повећање кредита према дијаграму 8, 9 и 10 износи:

- |                            |   |                   |
|----------------------------|---|-------------------|
| а) За личне расходе . . .  | + | Дин. 2,325.340.—  |
| б) За матер. расходе . . . | + | Дин. 14,295.728.— |
| в) Број особља . . . . .   | + | 44                |

Приликом састављања предлога буџета грађевинске службе руководили смо се искључиво само минималним потребама ове службе без којих се саобраћај на данашњим пругама не би могао одржати без смањења брзина, што би свакојачко унело једну велику пометњу у целокупну манипулацију саобраћајне службе. Већ годинама ова служба не добија онолики кредит који јој је потребан за нормално редовно одржавање. Недовољност редовног одржавања због немања довољних кредита — материјалних и личних — довело је до овога: с једне стране резерве су у материјалу истрошене, а нове се не набављају у довољној мери тако да у Дирекцији Сарајево, Суботица, Љубљана не постоји ни једна резервна скретница, а код Дирекција Београд и Загреб није много боље стање у погледу резервног материјала. С друге стране недовољне награде за техничко особље грађевинске службе учиниле су да у ову службу долазе млади инжењери и техничари тек онда, кад нигде на другом месту не могу наћи службу. Ове две чињенице, оскудност у материјалу за одржавање и стручном особљу веома јако утичу на развој грађевинске службе. Без добре грађевинске службе не може бити рентабилна нити саобраћајна, нити пак машинска, јер је грађевинска служба основ за рентабилну експлоатацију железница.

Предложени износ буџета стварно је само најпотребнији минимум за потребно одржавање пруга и постројења, с погледом на данашње стање колосечног материјала, затим на оптерећење пруга у погледу осовинских притисака, брзина и броја возова. Главно повећање долази од заосталости у одржавању, од повећања железничке мреже новим пругама и од повећања и степеновања радничких надница по чл. 20 и 40 Правилника о радницима, као и од поскупљења материјала. Без овога основног минимума не може се извести нормално одржавање ако се не жели још веће застајање у одржавању, што би доцније довело до много већих издатака ради довођења у нормално стање. Принцип штедње је спроведен и код овог предлога до крајњих граница, а сматрамо да се преко тих граница не сме ићи јер би превелика штедња у грађевинској служби довела доцније до много већих издатака, а сада изазвала несигурност саобраћаја.

Код личних расхода предвиђено повећање односи се углавном на повећани број особља ради попуне техничког особља код егзекутивних јединица и централа и то свега за 44 места.

Већина од ових нових места креирана је услед преузимања нових пруга и то: Билча — Никшић, Устипрача — Фоча, Пожаревац — Кучево, Копривница — Варајдин; Св. Јанж — Севница, као и оснивањем нових јединица, као што су Инспекторат грађевинске службе у Скопљу, секције у Кос. Митровици и претварање завода у Витезу у самосталну јединицу, те ово повећање не би се ни могло назвати повећањем јер долази аутоматски са примањем нових пруга, односно са формирањем нових јединица. Овде се нарочито подвлачи да је у овој служби одузето у 1936/37 б. г. 632 службеничких места према броју у б. г. 1938/39.

Повећање у материјалним расходима учињено је углавном из следећих изроча: 1) због поскупљења живота и материјала за 15 до 25%. 2) због недовољних кредита у раијим годинама, због

чега је ова служба добијала кредите из фондова у висини од Дин. 152,464.605.— за редовно одржавање пруге, што јасно сведочи да предложени садашњи буџет креће се на крајњој граници минималних потреба, јер сума ванредних кредита додељених овој служби за редовно одржавање већа је од вишка предложених кредита за б. г. 1939/40. 3) Код доњег строја предвиђено је повећање из разлога, што имамо велики број објеката на старим пругама који трају преко 50 година, те због своје старости захтевају веће суме за одржавање, поред заостајања ових објеката. 4) Недостатак у материјалу, као што смо напоменули, јесте највише у скретницама, гвозденом материјалу и ситном прибору за исте. Ранијих година место да је давано по 5% од вредности за редовно одржавање није се добијало више од 2%. Примера ради износимо Дирекцију Сарајево, која годишње треба да добије по 100 ком. скретница, а добијала је по 6—7 комада. Није бољи случај ни код осталих дирекција, јер већина од њих нема ни једне резервне скретнице, што се види из објашњења у специјалном делу. 5) Осим тога, повећан је буџет за прагове и импрегнацију да би се бар ове године задовољила минимална потреба. 6) Исти је случај и са туцаником због чије недостатка страдају прагови и трају много мање, него што би трајали у чистом туцанику. А наше пруге преко 10.000 км нису ни у половини своје дужине попуњене туцаником, те недостатак једног материјала захтева много већу потрошњу другог. 7) Алат код свих дирекција сасвим је дотрајао јер се није ранијих година замењивао, те је крајње време, да се бар делимично замени. 8) Исти је случај и код одржавања зграда. 9) Код телеграфско-телефонске сигналне службе повећање је свакако минимално и то из разлога што су сва постројења те службе старог датума и дотрајала, што се не може трпети у садашњем модерном саобраћају, те је неодложно потребно обратити већу пажњу на њихово одржавање.

Предвиђени материјални расходи углавном су потребни:

а) за заводе за импрегнавање прагова и грађе: Према садањем стању завода за импрегнавање прагова и грађе у Крушевцу и Витезу годишњи капацитет оба завода износи око 1,000.000 прагова, међутим одељење, а на основу стеченог искуства и постојећих прописа предвидело је у предлогу буџета за 1939/40 б. г. следећи капацитет и то:

У Крушевцу: 490.000 комада прагова; и  
у Витезу: 430.000 комада прагова.  
Свега: 920.000 комада прагова

разних димензија и врста дрвета.

Међутим, капацитет кредита оба завода био је предвиђен у предлогу буџета за 1938/39 б. г. и то 650.000 комада прагова тј. скоро за 50% мањи од предлога за 1939/40 б. г.

Важно је напоменути, да је већ доказано, да у циљу најрационалнијег искоришћавања прагова мора управа импрегнавати све прагове, пошто импрегнавани праг служи по 20 и више година, а неимпрегнавани од 3—5 и да потребе грађевинске службе императивно захтевају не само спровођење повећања капацитета код постојећих државних завода у Крушевцу и Витезу, него и фор-

мирање још једног државног завода на територији дирекције Љубљанске или Загребачке, водећи рачуна о трошковима транспорта. С обзиром на недовољну количину хрстових прагова, приморани смо убудуће рачунати на набавку у већини букових прагова, чија је структура дрва врло подесна за прагове, али само у случају да буду импрегнавани. Импрегнавање једног буковог прага тражи много дуже манипулације (хрстовог 4 часа, буковог 7) и захтева упијање више креозота. Из горњег се јасно види да је постојање поменутих завода, као привредних јединица, не само оправдано, него и само повећање предложених кредита за 1939/40 б. г. не претставља никакво повећање, пошто са повећањем кредита долази повећање капацитета производње, те, према томе, у ствари, државна каса од поменутог повећања има само користи тј. уштеду, пошто искоришћавајући постојеће инсталације и режију повећава производњу, употребљавајући за то повећање производње само материјал производње.

На крају напомињемо да све суме предложених кредита материјалних трошкова, како завода у Крушевцу, тако и завода у Витезу претстављају минимум за интензиван рад у заводима.

б) за одржавање доњег строја:

У одржавање доњег строја пада одржавање насипа, усека, јаркова, приступних и паралелних путева, прелаза са и без браника, пружних знакова, потпорних зидова, свих мостова, пропуста, тунела, вијадуката, колских вага, а ови објекти претстављају вредност од око Дин. 6,500.000.000.— Сваки застој у редовном одржавању ових објеката, не само да је од штетног утицаја на саме објекте него овај застој одржавања смањује у великој мери и безбедност железничког саобраћаја. Више од 60% наших железница имају карактер брдских пруга, воде преко терена где се тражи сталан надзор, израда и одржавање одбранбених направа против клизања терена, одроњавања земље, завејавања снегом и ради укроћивања брдских бујица. Занемаривањем ових направа довео би се саобраћај возова у велику опасност. Код сваког одроњавања земље, сваког померања колосека и сличног догађаја мора се одмах приступити радовима око осигурања пруге и ови радови не дозвољавају никакво одлагање.

Релативно незнатно повећање кредита редовног одржавања доњег строја апсолутно је неопходно.

Сви одобрени кредити прошлих година, од 1932/33 па до прошле године, били су недовољни и њима се подмиривао само један део потреба редовног одржавања, тако да су се временом створили све већи и већи застоји.

Ово стално одлагање правилног редовног одржавања железничких објеката врло штетно утиче на сам рад и његово коштање, пошто се оваквим одлагањем кварови све брже повећавају услед чега несразмерно расту и трошкови за оправку, дакле, значи расипање, а не штедњу.

Сем тога, последњих година предате су саобраћају нове пруге: Велес—Прилеп 86 км., Београд—Панчево 24 км., Косово Поље—Пећ 82 км., Копривница—Вараждин 42 км., Св. Јанж—Севница 12 км., у најскорије време Билећа—Никшић км. 72 а ускоро ће се предати саобраћају Пожаревац—Кучево 62 км. и Устипрача—Фоча 40 км., укупно

км. 420. Ове нове пруге, чији железнички труп још није потпуно стабилан, захтевају највише кредита за редовно одржавање.

Још увек велике трошкове изискује и чишћење пруга од снега као и постављање снегобрана.

У току прошле и ове године на многим местима у целој држави, а нарочито у Грделичкој клисури (пруга Ниш—Скопље) било је врло много навала бујица са великим наносом и врло често је долазило до прекида саобраћаја. За уређење ових бујица постоје посебни кредити, али је и редовно одржавање железничке пруге у овим крајевима много теже и скупле.

Тунели којих има на нашим пругама преко 400 у укупној дужини од око 105 км налазе се у великом застоју у погледу одржавања. Најхитнија је потреба оправка старих тунела, који су грађени још пре 90 година, као и оних са сводозима од опека. Ту долазе у обзир у првом реду тунели на прузи Зидани Мост—Марибор—државна граница и неколико тунела на сушачкој прузи.

Због недовољног кредита стално се одлагло бојење великог дела гвоздених конструкција мостова, чија вредност износи преко динара 780,000.000.— а њихово одржавање у исправном стању за сигурност саобраћаја од највеће је важности, и не сме се допустити да конструкције од рђе пропадају.

Још увек има на нашим пругама велики број малих пропуста са дрвеним гредама које треба заменити плочама од армираног бетона, како би се смањили трошкови одржавања и повећала сигурност саобраћаја.

На многим пругама показала се потреба да се израде инундациони објекти, јер садањи мостови приликом јаких киша нису довољни за пропуштање воде, тако да на тим угроженим местима често долази до преливања преко пруге, (ово се нарочито дешава на пругама Новска—Дуго Село и Загреб—Карловац) инундација реке Јасенице пруге Београд—Ниш, Смедерево—Велика Плана и друге.

Обнова провизорних мостова стално је у великом застоју, а нарочито замена провизорних мостова дефинитивним на прузи Косовска Митровица—Скопље.

Обнова стубова на мосту преко Вардара у клисури (пруга Скопље—Бевђелија), као и обнова моста преко Вардара код Струмице, израда варијанте на Кадиној реци (пруга Скопље—Бевђелија) све је то врло нужно. Исто тако и замена провизорних мостова на пругама: Стризивојна—Врпоље—Шамац—Ормош—Ходош, Чаковец—Доња Лендава и др.

Овакво стање на нашим пругама (углавном поменутој потреби) као и поскупљење материјала и повећање радничких надница последње године неоспорно захтевају да се одобри предложени кредит.

в) За одржавање горњег строја:

Код одређивања расхода за редовно одржавање горњег строја треба имати у виду:

1) Слабо стање колосека (дотрајале шине, недовољну дебљину застора, блатњав застор), који се због тога брже деформише него колосек са добрим шинама и добрим застором, те је одржавање скупле.

2) Недостатак исправног и модерног алата и справа за полагање колосека, што поскупљава одржавање.

3) Саобраћај тешких локомотива на пругама чији горњи строј не одговара овим локомотивама, што такође повећава трошкове. Ово је случај на пругама Београд—Ниш, Делнице—Сушак и Марибор—Љубљана—Ракек, Книн—Сплит и Прагерско—Коториба.

Из кредита за редовно одржавање плаћају се даље: ванредни чувари за чување објеката као и ванредно чишћење снега (код завејавања) и оправке пруге од елементарних непогода.

Из ових кредита има да се исплати уграђивање нових шина код обнове колосека око 50 км. које ће Зеница испоручити до 1-VI-1939 год. и делимично поновно уграђивање шина и то:

34 км. за пругу	Новска—Грачаница
30 „ „ „	Вировитица—Пожешка Слатина
41 „ „ „	Запрешин—Чаковец
23 „ „ „	Требње—Св. Јанк
23 „ „ „	Скопље—Кос. Митровица
40 „ „ „	Габела—Дубровник
30 „ „ „	Београд—Ниш и Делнице—Сушак

Свега 221 км.

Исто тако кредит одржавања терети и извршење мањих преиначења колосечних постројења и мањих инвестиција, које се не могу одложити.

Потреба за редовно одржавање пруге у гвозденом колосечном материјалу утврђује се на следећи начин:

Дужина пруга нормалног колосека са дуплим колосецима износи 7903 км. Ако рачунамо са минималном годишњом обновом шина од 2,5% тј. са трајањем шина у главним колосецима 40 година, потребно је набавити годишње 198 км.

Пошто имамо још 2084 км. станичних колосека на нормалним пругама и 2309 км. колосека (пролазних станичних) на пругама 0,76 за чије се одржавање употребљавају старе шине, скинуте са главних пруга, то треба да ове старе шине после 40-годишње употребе остају још 23 године у употреби у нормалним станичним и узаним колосецима 0,76, дакле укупно 63 године, што се може сматрати као крајња граница трајања шина.

Према томе, редовна годишња потреба за набавку 198 км. комплетних колосека потпуно је оправдана.

То су, углавном, најглавнији радови који се морају обавити сваке године поред много других, од не мање вредности, послова, који сви условљавају правилан и несметан саобраћај.

На крају слободни смо још једном скренути пажњу да без горе тражених износа кредита не може се вршити рационално одржавање пруге и свака даља штедња била би штетна по саму железницу и безбедност саобраћаја. Из праксе знамо да железничку управу много више стају несрећни случајеви — удеси на прузи — од трошкова за редовно одржавање пруге и објеката, а да и не говоримо од коликог је значаја безбедан саобраћај за путнике и транспорт и за углед нашег саобраћаја у земљи и на страни. Сем тога не треба заборавити да ми имамо уговорне обавезе и са страним железницама и да према тим обавезама морамо одржавати редован саобраћај са прописаним брзинама а без

одобрења горњих кредита не би били у стању да их одржимо. Од Министарства војног имамо више захтева, који се односе на одржавање и оспособљавање пруга као и на спремање резерве у железничком материјалу (на пр. скретнице и колосечни прибор) а и те захтеве приморани смо задовољавати из кредита за редовно одржавање пруге.

Међу важније радове грађевинске службе, који су већ завршени у току ове буџетске године или су у току извршења долазе:

1) Оспособљена је пруга Београд—Сарајево—Дубровник за саобраћај са моторним возовима и то са повећаном брзином од 40 на 60 км/сат чиме се успело да се скрати трајање путовања од 24 часа на 17 часова, дакле за 7 часова. Ово је врло значајно а нарочито у погледу развијања туризма у нашој земљи.

Исто тако и у истој сврси оспособљава се сада и пруга Славонски Брод—Сарајево и већ су пуштени у саобраћај моторни возови са повећаном брзином и на тој прузи.

2) да би наше пруге ојачали или обновили за саобраћај са тежим возовима и са повећаном брзином наручене су знатне количине гвозденог колосечног материјала (шине, прибор и скретнице), чија се испорука већ приводи крају. При том важно је напоменути да се по тим наруџбинама сада први пут железничке шине са прибором раде у нашој земљи у железари Зеница.

Наручени колосечни материјал има се употребити: за одржавање пруге Панчево—Вршац, пошто нас та пруга везује са Румунијом и има интернационални значај. Ти су радови већ отпочели. Даље наручени материјал намењен је још за главне пруге Београд—Загреб, Огулин—Сплит, Вировитица—Подравска Слатина, Скопље—Косовска Митровица, Требње—Св. Јанж, Габела—Дубровник и Запредиш—Вараждин.

Уграђивање овог материјала извршиће се у току следеће буџетске године.

3) Израђен је триангл код станице Панчево Предграђе у циљу омогућења директног саобраћаја Панчево Предграђе.

4) Завршени су радови на проширењу станице Звечан, у циљу савлађивања повећаног теретног саобраћаја у вези са повећаним капацитетом мајдана Трпча.

5) На прузи Љубљана—Јесенице израђена је због саобраћајних потреба укрсница Жабница, у раду је укрсница Бесинца, у пројекту је укрсница „Глабока“ и реактивирана је укрсница Оточе.

6) Почели су радови на проширењу станице Копривница у вези са израђеном новом пругом Копривница—Вараждин и намером да се преко те пруге уведу директни брзи возови из Осјека за Марибор и Љубљану.

7) Почели су радови на грађењу једног извлачњака на станици Загреб Сава, на који ће се прикључити скретнице индустријских колосека, које су сада прикључене главном колосеку, те ометају редован саобраћај.

8) Положен је горњи строј на новој прузи Копривница—Вараждин, а на једном делу те пруге извршено је спајање шина путем заваривања што ће ту појевтинити трошкове одржавања.

9) ради се на оспособљењу пруге Ниш—Цариброд за саобраћај тешким локомотивама и већу брзину.

10) Ради се на изради стајалишта Панчево аеродром.

11) Почела је израда извлачњака на станици Зидани Мост у правцу Марибора да би се ослободио главни колосек од маневрисања.

12) Отпочели су радови на проширењу станице Славонска Бистрица на прузи Зидани Мост—Марибор.

13) Почело се са преуређењем станице Храстник.

14) На прузи Госупље—Кочевје и Карловац—Љубљана, повећане су корисне дужине станичних колосека.

15) У току су радови на проширењу и реконструкцији станице Дугосело, Загреб Гл. Кол., Сплит Предграђе, Лапово, Сиверић, Мостар, Кијево, Прахово Пристаниште, Белољин, Сушак, Витез, Босанска Крупа, Скопље.

16) Почели су припремни радови за израду колосека од Сушака до будуће нове луке у Мартиншчици.

17) Ради се колосечна веза станице Сплит са младом Св. Дујма.

18) Због потребе развијеног саобраћаја израдиће се још један колосек на прузи Сарајево—Илица.

19) Приступиће се радовима на дуплом колосеку Загреб—Зидани Мост. Као прва етапа ових радова за олакшање саобраћаја предвиђа се засала извршење дуплог колосека на деловима од Загреба до Запредиша и од Зиданог Моста до Севнице.

20) У прошлој години издате су у рад домаћим фабрикама 4 гвоздене конструкције распона 36—50 м за измену потпуно дотрајалих мостова у Качаничкој клисури између Скопља и Косовске Митровице.

21) У првом полугођу прошле године почела је монтажа новог моста преко Саве код Загреба. Потпуно су монтирана досада 3 инундациона отвора и сада се врши монтажа последњег — речног отвора. Монтажа ће бити потпуно готова до августа те ће се мост још у септембру предати саобраћају.

22) На прузи Осјек—Копривница монтирана је нова конструкција за мост распона 26 м, а налазе се још 4 моста у испоруци код домаћих фирми, распона 11—17 м. Ојачање мањих конструкција врши у своме делокругу сама Дирекција Загреб, те ће ускоро цела пруга у погледу доњег строја од Осјека до Копривнице бити способна за саобраћај тешких локомотива.

23) Монтирана је нова конструкција за окретницу 20 м пречника на станици Копривница, а иста таква окретница за станицу Вараждин завршена је у фабрици и почеће се монтирати на лицу места чим темели за исту буду готови.

24) Набавља се нова конструкција за окретницу пречника 23.00 м за станицу Севница.

25) Предато је у рад домаћим фирмама ојачање конструкција за 5 мостова распона 26—42 м на прузи Сарајево—Дубровник.

26) Предато је у рад домаћој фирми ојачање конструкције моста од 3 отвора по 40 м на прузи Панчево—Петровград.

27) У сарадњи са Министарством грађевина саграђен је надвожњак код железничке станице Панчево Предграђе где прелази државни пут број IV преко железничких пруга Београд—Панчево и

Панчево—Петровград. Надвожњак је потпуно готов и ускоро ће бити предат јавном саобраћају.

28) За надвожњак у Младеновцу (прелаз преко државног пута број 1 преко железничке пруге Београд—Ниш) који ће бити преко 5 колосека станице Младеновац, израђен је пројекат навоза са вијадуктом и потпорним зидовима и ускоро ће се расписати лицитација. У мостовској радионици у Црвеном Крсту врши се преправка једне демонтиране мостовске конструкције од 40.000 м распона која ће се употребити као конструкција надвожњака. Дирекција Београд припремила је на месту грађења веће количине грађевинског материјала, који ће се издавати предузимачу приликом грађења. И овај се објекат подиже у заједници са Министарством грађевина.

29) Отпочели су радови на регулацији Велике Мораве код Ђуприје и они ће бити завршени у току ове буџетске године.

30) Извршено је осигурање обале Дунава код Сремских Карловаца и отпочели су радови на изradi паралелне грађевине као и на одводњавању површинске воде изнад те обале. Овоме је циљ да заустави кретање земљишта на коме су постављени пруга и друм. Радове изводи Министарство грађевина а у финансирању учествује и Железничка управа.

31) Отпочело се са грађењем водовода за Далматинску Загору којим ће се снабдевати водом поред многобројних села и станице Дрниш, Перковић и Сливно као и стражаре између тих станица. Радове изводи Министарство грађевина докле је Железничка управа набавила око 144 км челичних цеви и потребне арматуре. Требало би да се радови заврше у 1940 години.

32) настављени су радови на санацији Личке пруге подизањем снеговрана и отварањем усека.

33) оправљени су тунели Раља, Ресњак, Кобиљак и Слеме и сада се студира санација тунела Стамбулчић.

34) изводе се радови на регулацији бујица: Дреновачки поток, Велика Гајирска, Точило, Бела долина, Вражји Вир, Конопљански поток, Сливачка река, Селишки поток и Корбевачка река. Радове извршује Министарство шума и рудника а у финансирању учествује поред тог Министарства још и Железничка управа и Министарство грађевина и Банска управа.

35) у току наредне године израдиће се нова пруга Бала—Ђалинско Поље (7.5 км) ради везе пруга које су пресечене границом.

36) радиће се на оправци вијадуката: Вузенског, Јеленског, Штампетарског и Боровнишког као и студија варијанте код овог последњег вијадукта пошто се он због дотрајалости ускоро мора напустити.

37) у погледу железничких зграда најважнији рад у последње време је подизање нове станичне зграде у Скопљу. У току ове године завршен је I део радова, тј. зидање и покривање те зграде. Даље је уступљена у рад инсталација централног грејања, топле воде и вентилације а исто тако и изграда канализације. Расписана је лицитација за изградњу завршних радова, тако, да ће се та зграда моћи предати употреби на крају 1939 године.

Паралелно са изградом саме станичне зграде иде и изграда нове ложнице. Прва половина за укупно 24 велике локомотиве већ је готова. У вези

с тим имају се израдити и остале зграде ложничког круга, као на пр. зграда за надзорника локомотива, која је већ у раду, а почетком нове грађевинске сезоне приступиће се изradi нове зграде за управу и преноћиште особља као и ложничког магацина за материјал.

38) у Краљеву настављено је са изградом колоније за становање особља па је подигнуто даљих 13 зграда са укупно 52 стана. У самој радионици подигнута је зграда за телефонску централу, нова стругара са 4 гатера и подземни магацин за уље и лако запаљиви материјал. Расписана је лицитација за нову зграду за управу радионице као и за зграду за одмор и гардеробу особља, а зграда за ватрогасно спремиште и за централну амбуланту већ је уступљена у рад.

39) у прошлој години започете мање станичне зграде на станицама Баточина, Бадњевац, Милатовац, Јовановац, Велико Орашје и Обрадове Столице налазе се у стању завршења.

40) у току је подизање даљих 6 нових мањих станичних зграда на станицама: Лозовик, Милошевац, Крњево, Глибовац, Душановац, Нови Ацибеговац као и подизање три зграде за пружно особље на станицама Лапово, Баточина и Параћин.

41) довршене су две нове зграде за становање особља, са укупно 8 станова, на станици Кошутњак а друге две зграде са укупно 8 станова за особље започете су на станици Косово Поље. Даље ће се на станици Косово Поље подићи зграда за шефа ложнице и зграда за електричну централу.

42) на станици Сарајево уступљена је у рад нова зграда за централно стовариште материјала, даље зграда за сигналну радионицу са магацином и нова водостаница.

43) на станици Алипашићин Мост извршена је реконструкција зграде за гаражирање нових моторних возова.

44) на станицама Лајковац и Јајце подижу се две зграде за акумулаторске станице.

45) на станици Дубровник израђена је гаража за нове моторне возове.

46) на станици Витез завршена је реконструкција Завода за импрегнације прагова — проширена је зграда за импрегнацију, подигнута је нова зграда за управу, зграда за становање, са 6 станова и мала зграда за посебне инсталације.

47) на станици Лајковац је у току реконструкција водостанице.

48) на станици Загреб Гл. Кол. извршена је реконструкција путничких перона. Израђен је подземни тунел као приступ за поједине пероне и предат употреби. Други перон је потпуно готов и покривен и расписана је лицитација за покривање првог и трећег перона, који ће се радови у најкраћем року уступити у посао.

На истој станици почеће се са изградом нове зграде за преноћишта особља са укупно 75 кревета као и нове зграде за ложничку радионицу. У главној радионици извршена је делимична реконструкција кровова и разне реконструкције и проширења појединих зграда.

49) на станици Новска завршена је зграда за нову водостаницу па је сада расписана лицитација за изградњу посебних инсталација.

50) на станици Бастаји врши се обнова водостанице.

51) на станици Грачац довршена је зграда за становање особља са укупно 9 станова и предата употреби.

52) на станици Сплит наставља се са реконструкцијом станичне зграде. Подигнута је нова зграда за пошту а стара зграда поште већ је направљена за саобраћајне канцеларије. Као последња фаза преправља се сада станична зграда, где се проширују и модернизују просторије за путнике.

53) за станицу Сушак расписана је лицитација за израду нове станичне зграде, и то за први део радова, који обухвата зидање и покривање. Ова је зграда пројектована у монументалном, репрезентативном стилу, који се наслања на локалну традицију архитектуре на северном Јадрану.

54) на прузи Вараждин—Копривница у току је израда 3 зграде за становање пружног особља на станицама Расиње, Лудбрег и Јалжабет.

55) код новог железничког моста преко Саве у Загребу подиже се нова зграда за надзорника моста.

56) за станицу Љубљана Гл. Кол. одобрена је реконструкција перона и колосека, која предвиђа премештање јужне ложионице и радионице грађевинске службе, а у вези с тим проширење перона и колосека у самој станици. Ови радови претстављају прву етапу неопходно потребне санације саобраћајних прилика на тој станици.

57) на станици Зидани Мост подићиће се нова зграда за саобраћајну службу на теретном колодвору.

58) на станици Горња Радгона подигнута је нова станична зграда са магацином. Први део радова, зидање и покривање, већ је завршен, па ће се зграда моћи предати употреби у току летње сезоне. Тиме ће се постићи задовољавајућа санација те пограничне станице.

59) за станицу Камник Место одобрена је израда зграде за стајалиште.

60) у главној радионици у Марибору врши се реконструкција кровова на радионичким зградама.

61) на станици Нови Сад подићиће се нови станични магацин. Први део радова, тј. половина новог магацина већ је уступљен у рад па ће се почетком нове грађевинске сезоне приступити радовима.

62) на станици Винковци је реконструкција водоводних инсталација скоро завршена. На реци Босут израђена је брана са бунаром као и зграде за машинерију и надзорничку службу. Набављене су машине и цевни материјал па ће после полагања цевоводна инсталација моћи предати употреби.

63) на станици Панчево Аеродром подићиће се зграда за стајалиште Панчево Предграђе. Радовима приступиће се почетком нове грађевинске сезоне.

У погледу телеграфско-телефонских уређаја главнији радови су следећи:

64) постављен је и пуштен у рад уређај за међудирекцијски саобраћај електричним писаћим машинама (телепринтерима), у који уређај су укупчане Дирекције и Војне делегације при Дирекцијама у Београду, Загребу, Љубљани и Суботици; као и Генеална дирекција. Тиме је омогућено брже и сигурније опоразумевање између ових јединица а ис-

коришћавањем постојеће телефонске линије Београд—Загреб за несметани истовремени рад и за телефонске разговоре и за телеграфисање помоћу ових машина, растерећена је постојећа директна телеграфска линија Београд—Загреб и тако је добијена дупла веза Београда са пругама на западу наше државе.

65) израђена је дупла телефонска линија од Вишеграда до Ужица, као наставак на изградњи дупле телефонске линије Београд—Сарајево.

Део од Сарајева до Вишеграда извршен је у прошлој години.

66) у изради је подизање дупле телефонске линије Панчево—Вршац, у вези са оспособљавањем ове пруге за саобраћај брзих возова за везу са Румунијом.

67) у изради је подизање дупле телефонске линије Нови Сад—Опаци, ради употпуњавања телефонске мреже, као најкраће везе Новог Сада са пругама на западу. Овим су растерећене друге телефонске линије које су услед преоптерећености тешко функционисале.

68) израђена је нова дупла телефонска линија Београд—Батајница за везу Београда са Средишним стовариштима материјала. Стара је већ раније била узета за саобраћајне сврхе.

69) израђена је дупла телефонска линија место једножичне гвоздене линије, од Батајнице до Новог Сада.

70) преуређена је телефонска мрежа земунског железничког чвора постављањем једне централе и подизањем нових телефонских веза са железничким јединицама у Београду.

71) завршено је дуплирање водова дуж пруге Љубљана—Ракек и крака до Врхнике, чиме су избегнуте сметње, које су скоро онемогућавале јасан и сигуран телефонски саобраћај услед индукција које су се јавиле на овом делу, због електрификације талијанских железница.

72) ради потребног осигурања саобраћаја, међустаничне једножичне телефонске линије дуж пруга Ниш—Зајечар и Велика Плана—М. Крсна допуњене су са звоновно-сигналним инсталацијама, које су монтиране у свима станицама и стражарама ових пруга.

73) приводи се крају каблирање железничке т. т. трасе на мосту Краља Петра II у Београду дуж пруге Београд—Панчево, чиме ће се осигурати саобраћај Београда са пругама у Банату, пошто у садање везе недовољне и несигурне.

74) у раду је опрема пруге Београд—Вршац са звоновносигналним инсталацијама у вези са оспособљавањем ове пруге за саобраћај брзих возова за Румунију.

75) у раду је израда звоновно-сигналне линије дуж пруге Лапово—Краљево—Скопље, тако да ће већ у години 1939 бити инсталиране комплетне инсталације звон. уређаја, које су већ набављене.

76) у раду је каблирање телеграфско-телефонске трасе Царева Ђуприја до изласка станице Топчидер која је била дотрајала, и преоптерећена.

77) приступљено је раду на каблирању железничких телеграфско-телефонских линија у станици Загреб на делу трасе од железничке станице до преко новог Савског моста.

78) расписана је лицитација за набавку и монтажу телефонске аутоматске централе на железничкој станици Загреб, чиме ће се знатно побољшати телефонски саобраћај на овоме важном железничком чвору у коме су многе разнолике и дотрајале инсталације.

79) извршена је набавка потребне жице за замену дотрајалих водова углавном на територијама дирекција Загреб, Љубљана и Сарајево, и истој замени приступиће се у почетку 1939 године.

80) у припреми је замена дотрајалих телефонских проводника, од гвоздене жице са бакарном жицом као и израда једне телеграфске линије на делу пруге од Зиданог Моста до Марибора, чиме ће се дуж ове главне пруге осигурати поуздан и бржи телеграфско-телефонски споразум.

81) израђен је програм употпуњавања железничке телефонске мреже, који има за сврху да повеже све главније железничке центре и да на тај начин обезбеди што бржи и сигурнији споразум између железничких јединица, што је неопходан услов за постизање правилног, сигурног и економичног отправаљања железничког саобраћаја. Већ у 1939 години приступиће се, из осигураних средстава делимичном извршењу овог програма и то првенствено на оним деловима железничке мреже, које су досада биле или без тих веза или су исте биле непотпуне, као што је то на пр. случај на територији дирекције Београд (недостају телефонске везе са пругама на југу), дирекције Сарајево (где је потребно довршење везе Београда са Сарајевом), дирекције Загреб, (где су потребне везе са Осјekom, Сушаком и Сплитом) итд.

82) расписана је II лицитација за набавку и инсталирање новог електро-акустичног уређаја за станицу Београд. На овај начин ће објављивање поласка и доласка возова и других важних саопштења путујућем свету бити давано путем радио-звучника, како се то врши на свима главним европским станицама.

У погледу опрема пруга са сигнално-сигурносним уређајима, који уређаји служе за остварење безбедности железничког саобраћаја од чега зависи и брзина саобраћаја возова на прузи, урађено је доста у границама финансијских могућности.

Главнији радови су следећи:

83) у вези са пуштањем моторних возова на прузи Београд—Сарајево—Дубровник и са повећањем брзине возове, опремљено је преко 240 скретница скретничких бравама и осигурано је око 30 станица електричним штитним сигнаlima. На овим станицама није било никаквих осигурања.

84) извршено је осигурање са механичким улазним сигнаlima и претсигнаlima станица Београд Дунав и Београд Доњи Град.

85) извршена је замена електричних штитница на укрсници Доње Дубраве на прузи Загреб—Сушак са улазним сигнаlima и претсигнаlima.

86) извршене су допуне и преправке постојећих сигурносних уређаја у многим станицама у вези са изменом старих скретница новим савременијим и јачим скретницама. (На пр. на прузи Загреб — Оштарије, Српске Моравице — Сушак, Београд—Суботица).

87) довршено је осигурање 12 станица на прузи Лапово—Краљево—Скопље улазним сигнаlima и претсигнаlima. На овим станицама није било уопште никаквих сигналних уређаја, тако да је безбедност саобраћаја била недовољна.

88) у раду је осигурање прикључка нове гаражне станице Лапово на главну пругу Београд—Ниш у стоваришту Лапово-варош.

89) у раду је отварање и осигурање две нове одјавнице на прузи Прагерско—Коториба, у циљу повећања пропусне моћи због повећања гушћег саобраћаја на томе делу пруге, проистеклог због пуштања у саобраћај нове пруге Копривница—Варајдин.

90) расписана је лицитација за осигурање станице Загреб раскрсницом са најсавременијим електро-динамичким сигурносним постројењима, којима ће се обезбедити и убрзати улазак и излаз возова код овог веома важног и необично фреквентног саобраћајног чвора.

91) исто тако извршена је лицитација и за осигурање станице Севница на прузи Загреб—Зидани Мост у вези са израдом нове пруге Св. Јанж—Севница и са реконструкцијом станице Севница. Уређај је електродинамички са светлосним сигнаlima као што су то већ изведени уређаји на станици Топчидер и Св. Клара.

92) расписана је лицитација за осигурање 20 још неосигураних станица и то на пругама: Београд—Загреб (9 станица), Београд—Ниш (9 станица), Лапово—Краљево (2 станице), са комплетним електродинамичким сигурносним уређајима и дневним светлосним сигнаlima. Постављањем ових уређаја постигао би се безбеднији, гушћи и бржи саобраћај на овим нашим најважнијим железничким артеријама.

93) за осигурање још 24 станице на прузи Лапово—Краљево—Скопље, које су без икаквих сигнала, као и за замену непоузданих електричних штитних сигнала на 8 станица и то: пруге Сл. Брод—Новска (2 станице) и Новска—Дугосело (6 станица), одржана је лицитација за набавку уређаја са електричним светлосним сигнаlima, који би стајали у кључевној зависности са скретницама.

94) у раду је преправка свих крилних сигнала и претсигнала у вези са преласком са старе железничке сигнализације на нову железничку сигнализацију, која избацује употребу беле светлости, и предвиђа употребу нове наранџасто-жуте светлости по угледу на остале иностране железнице, које су овај прелаз извршиле у току последњих година. Овим новим системом сигнализације повећава се знатно степен безбедности саобраћаја; у вези с тим врше се и набавке 31 ком. претсигнала за дирекцију Љубљана, који треба да замене старе дотрајале и неподесне претсигнале.

Врши се набавка потребног новог, зеленог, црвеног и наранџастог стакла за нову сигнализацију.

Ови радови биће завршени до 1 јуна 1939 год.

95) у припреми је пресељење комплетног механичког блок-уређаја из станице Мокрин (споредна пруга В. Кикинда—Б. Аранђелово) на станицу Овча главне пруге Београд—Панчево,

96) у припреми је да се у току 1939 године изврши и замена непоузданих електричних штитница са улазним сигналама и претсигналама на станицама пруге Топчидер—М. Крсна—В. Плана.

97) исто тако у припреми је осигурање станице Ниш улазним сигналама и претсигналама у кључевној зависности са скретницама.

#### 10) Осигурања

Према дијаграму бр. 12 видимо да се кредити за осигурање особља предлажу у овој години за дин. 157,728.354.— више према кредитима одобреним за 1938/39 б. г.

Ако од ових кредита одбије-  
мо суму од . . . . . дин. 143,000.000  
која је унета за пензионере и коју је до сада плаћало Министарство финансија, онда нам остаје стварно повећање свега за . . . . . дин. 14,728.354

Од овога повећања отпада:

- а) На повећање кредита за нове пензионере, који ће се тек пензионисати у 1939/40 б. г. . . . . дин. 10,000.000
- б) На повећање кредита за пензионисање до конца 1938/39 буџетске године . . . . . дин. 10,000.000
- в) Смањени кредити за пензионере по старим прописима у земљи, за . . . . . дин. 750.000
- г) Смањен је кредит за клиринг пензија за . . . . . дин. 5,000.000
- д) Повећан је кредит за допринос Пензионом фонду за . . . . . дин. 90.354
- ђ) И, најзад, повећан је кредит за ренте железничких службеника, за . . . . . дин. 388.000

Према томе, укупно повећање износи свега . . . . . дин. 14,728.354  
пензије Министарству финансија дин. 143,000.000

Што чини укупно дин. 157,728.354

Кредит за допринос Болесничком фонду, у овој партији, остао је у истој висини као и за 1938/39 б. г., мада би морао бити већи у истој сразмери у којој су повећани и лични расходи.

Ово су само најнужнија повећања која су се неодложно морала предвидети, иако су она према појединим захтевима морала износити много веће суме.

Преузимање пензионера од Министарства финансија уствари није никакво повећање, јер су се досада ови кредити налазили у буџету Министарства финансија, а за њихово покриће давало је Министарство саобраћаја потребна новчана средства.

Остала повећања су тако минимална, да се још једино може говорити о неком стварном повећању код кредита за нова пензионисања. Ту су предвиђени кредити за + динара 10,000.000.— услед тога, што један велики број службеника чека да буде пензионисан, пошто су навршили године старости, те се ту не може вршити никакво одлагање, јер то сам Закон наређује.

#### 11) Остали материјални расходи

Код осталих материјалних расхода видимо одмах, према дијаграму бр. 14, да су укупна повећања извршена за износ од . . . . . + дин. 72,417.332

Ако сада рашчланимо ово повећање, то видимо:

- а) Разни редовни расходи су смањени за . . . . . — дин. 3,805.776
  - б) Редовни годишњи отписи су повећани за . . . . . + дин. 626.615
  - в) Отплате дуга су повећане за . . . . . + дин. 75,596.483
- Што укупно чини + дин. 72,417.322

Остали кредити за манипулативне трошкове Поштанске штедионице, као и ванредни расходи, остали су у истим износима као и 1938/39 б. г.

Највеће повећање пада на кредите предвиђене за отплате дугова Управе државних железница.

Од овог повећања отпада до 40,000,000.— дин. на реконструкцију пруга, а 5,000,000.— дин. на набавку кочница, како смо то већ изложили у овоме експозе-у под 2).

Остатак од динара 30,596.483.— односи се на повећање анuitета за већ склопљене зајмове од стране Управе државних железница, док износ од динара 626.165.— пада на повећање кредита за редовне годишње отписе.

Ово би биле у главним цртама изложене потребе Управе државних железница, због којих су се морала извршити предња повећања кредита у новом предлогу буџета Управе државних железница за 1939/40 годину.

Зашто сам био присиљен да тражим ово повећање кредита? Ево вам разлога. Због недовољности предвиђених кредита, у раније буџете уношена су овлашћења да се могу вршити отплате на терет прихода и та су овлашћења увек искоришћавана тако, да су се стари завршни рачуни у многом разликовали од предвиђених буџета. И за овог годишњи буџет ја сам био присиљен да у два маха тражим ванредни кредит од округло 157,000.000.— динара, како бих одговорио свима потребама и могао одржати експлоатацију. Дакле, у ствари ранији буџети нису имали ту реалну искреност коју желим да кроз овај буџет спроведем.

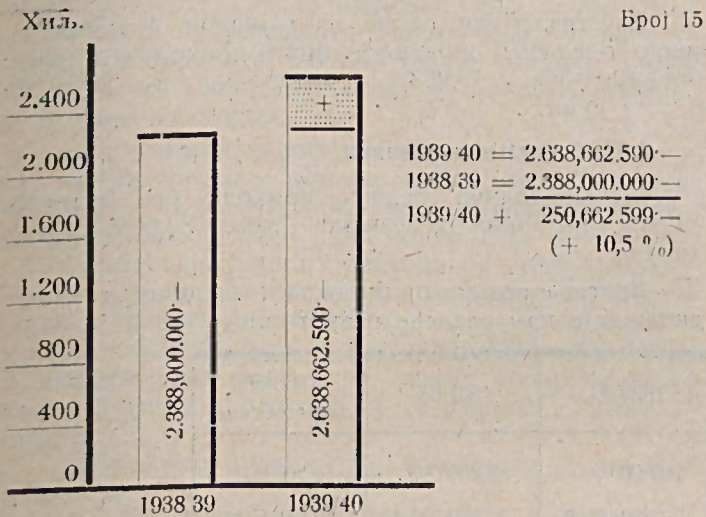
У овом буџетском предлогу појављује се и нова сума од 41,000.000.— динара за отплате зајмова учињених ради обнове и усавршавања железничких постројења и возних средстава. Сем тога сам морао унети у буџет и суму од 40,000.000.— динара за реконструкцију постојећих пруга које се реконструкције више не могу одлагати. Пензије, повећане припадљности и неопходни материјални издаци захтевају суму од 44,500.000.— динара. Ови се издаци нису дали више смањити и они би стварно захтевали повећање од 282,500.000.— динара, дакле суму за 47,500.000.— динара већу од оне суме коју ја сам тражио. Смањење од 47,500.000.— динара постигнуто је ригорозним испитивањем других позиција у захтевима појединих служби државних железница.

#### 12) Приходи

На крају излагања предвиђених расхода Управе државних железница за 1939/40 б. г., изложићемо и предвиђене приходе за 1939/40 б. г.



Дијаграм предвиђених прихода Управе државних железница за 1939/40 б. г. у упоређењу са 1938/39 б. г., даје нам следећу слику:



За предвиђене приходе Управе државних железница у укупном износу од дин. 2.638,662.590.— дајемо следеће објашњење:

I. Предрачун бруто прихода од саобраћаја путника, према калкулацији Комерцијалног одељења, даје суму од динара 780,500.000.—

Стање наше путничке статистике, која још није реформисана (Правилници 175/I и 176/II увешће се у живот тек од 1939 године) не дозвољава нам да вршимо, на основу наших података о путничком саобраћају, опсежне прогнозе.

Ипак, пошто имамо сталан пораст путничког саобраћаја и прихода од путничког саобраћаја, може се са извесном сигурношћу рећи да ће приход од истог и у идущим годинама порастати.

За одређивање размера повећања стоје нам на располагању ове цифре из приложених таблица, које показују проценат пораста саобраћаја путника (број путника, број путничких километара) у 1936 према 1935, у 1937 према 1936 и у првом полугођу 1938 према првом полугођу 1937, као и проценат пораста бруто-прихода од путника у 1936 према 1935 у 1937 према 1936 и у првом тромесечју 1938 према првом тромесечју 1937:

	Пораст (+) у %		
	у 1936 према 1935	у 1937 према 1936	у 1938 према 1937
Путници . . . . .	16.16	19.26	7.73
Путнички километри	9.80	17.19	(нема података)
Бруто прихода . . . .	13.80	13.03	7.25

Према горе наведеном бруто приход од путничког саобраћаја у 1938/39 б. г. изнео би:

$$\frac{727.7 \times 107.25}{100} = 780.5 \text{ милиона динара.}$$

Комерцијално одељење процењује бруто-приход од саобраћаја путника и у 1939/40 б. г. у овој суми.

II. Предрачун бруто-прихода од саобраћаја робе, према калкулацији Комерцијалног одељења даје суму од

Дин. 2.016,500.000.—

Предрачун бруто-прихода од саобраћаја робе извршен без обзира на врсту робе и транспорта, статистичком манипулацијом са глобалним износива превезених количина (тежина) и бруто-прихода за 9 прошлих година даје суму од

2.119.0 милиона динара

Поводом наведене суме примећује се, да је иста добијена манипулацијом са подацима до 1937 закључно; дакле, при израчунавању те суме није узет у обзир ток догађаја у првој половини 1938.

Заиста, за прву половину 1938 ми располажемо само малим бројем података, али су исти у толикој мери значајни, да их је неопходно потребно узети у обзир код предрачуна евентуалних бруто-прихода од саобраћаја робе за 1938/39 и 1939/40 б. г.

Број тона плаћене робе, превезене у току првих 5 месеци 1938, одвојено по врсти саобраћаја, исказан је у ниже наведеној табlici:

Месец	Година	Број тона превезене приватне робе		
		у унутрашњем саобраћају	у међународном саобраћају	Укупно
I	1938	689.153	345.509	1,034.667
	1937	613.886	355.259	969.145
	± у %	+ 12.26	- 2.74	+ 6.76
II	1938	605.352	399.111	1,004.463
	1937	588.376	435.298	1,023.674
	± у %	+ 2.89	- 8.31	- 1.88
III	1938	847.228	407.260	1,245.488
	1937	643.017	446.374	1,089.391
	± у %	+ 31.76	- 8.76	+ 15.15
IV	1938	750.846	430.922	1,181.768
	1937	697.251	455.080	1,152.331
	± у %	+ 7.69	- 5.31	+ 2.55
V	1938	702.898	438.076	1,140.974
	1937	717.853	469.389	1,187.242
	± у %	- 2.08	- 6.67	- 3.90
Укупно	1938	3,595.482	2,020.878	5,616.360
	1937	3,260.383	2,161.400	5,421.783
	± у %	+ 10.28	- 6.50	+ 3.59

А подаци о бруто приходима од робе за прва 3 месеца 1938 исказани су у ниже наведеној табlici:

Месец	Приход од робе у милионима динара		± у %
	1938	1937	
I	138.6	123.7	+ 12.05
II	137.7	137.3	+ 0.29
III	164.3	156.3	+ 5.12
Укупно	440.6	417.3	+ 5.58

Из ових се таблица види, да је саобраћај робе у току првих 5 месеци 1938 порастао за 3.59%, а бруто-приход од робе у току прва 3 месеца 1938 порастао за 5.58%; али тај пораст проузрокован је

повећањем унутрашњег саобраћаја (за 10.28%) и увоза преко прелазних пограничних станица (за 43.10) и преко лучких станица (за 20.32%), док је извоз преко прелазних пограничних станица опао за 13.98%, извоз преко лучких станица — за 6.89%, а транзит за 11.82%.

Према томе, Комерцијално одељење сматра да горе наведену суму од 2,1190 милиона динара треба смањити, одбивши од исте 13.98% предвиђеног бруто-прихода од робе извезене преко прелазних пограничних станица ( $286.3 \times 13.98\% = 40.0$  милиона динара), 6.89% предвиђеног бруто прихода од робе извезене преко лучких станица ( $153.6 \times 6.89\% = 10.5$  милиона динара) и 11.82% предвиђеног буџета прихода од транзитне робе ( $439.6 \times 11.82\% = 52.0$  милиона динара).

На тај начин израчунат бруто-приход од робе у 1938/39 б. г. изнео би:

$$2.119.0 - (40.0 + 10.5 + 52.0) = 2.016.5 \text{ милиона дин.}$$

Заустављајући се на овој цифри, Комерцијално одељење процењује бруто-приход од саобраћаја робе у 1938/39, а следствено и 1939/40 б. г. у суми:

2.016.5 милиона динара.

III. Предрачун разних прихода по буџету Управе државних железница износи 82,662.590.— динара.

Кретање разних прихода за последњих пет година, даје нам следеће резултате:

Буџетска година	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39 за 9 месеци
Предвиђено . . . . .	86,685.518—	86,685.518—	90,000.000—	83,000.000—	58,500.000—
Остварено . . . . .	96,015.824.71	96,401.011.04	79,386.038.69	97,872.355.44	52,848.561.07
Разлика + или —	+ 9,330.306.71	+ 9,715.493.04	10,613.961.31	14,872.335.44	— 5,651.438.93

Предвиђени разни приходи у предлогу буџета за 1939/40 б. г. могу се с правом сматрати као реални и да ће се остварити у потпуности.

Напоследку, напомињемо да су прорачуни Комерцијалне службе за приходе од путника и робе узети у бруто износама, тј. железнички приход заједно са возаринском таксом. Услед тога ће се морати да изврши извесна корекција тарифа, које су ступиле на снагу почетком ове буџетске године, да би се могли постићи они нето износи који су унети у предлог буџета Управе државних железница за 1939/40 б. г.

## VI. ДИРЕКЦИЈА РЕЧНЕ ПЛОВИДБЕ

Предлог буџета Дирекције речне пловидбе за 1939/40 б. год. израђен је на истом принципу као и буџет за 1938/39 и претходне три године, тј. на бази њеног самосталног рада, без заједнице са Српским бродарским друштвом, а овакав поступак исцрпније је образложен у експозе-у датом уз предлог буџета за 1938/39 годину.

Следствено томе, при изради овога предлога није узимана у обзир ни комбинација спајања Српског бродарског друштва са Дирекцијом речне пловидбе. Решење овог питања налази се, истина, у акутној фази, али, према садањем стању ствари, то спајање условљава постављање Дирекције речне пловидбе на сасвим другу основу, која искључује финансирање предузећа путем буџета.

### а) Расходи

Дирекција речне пловидбе је привредно предузеће, које као такво изворе својих прихода остварује учешћем у размени добара, тако да њени расходи не терете опште фискалне приходе.

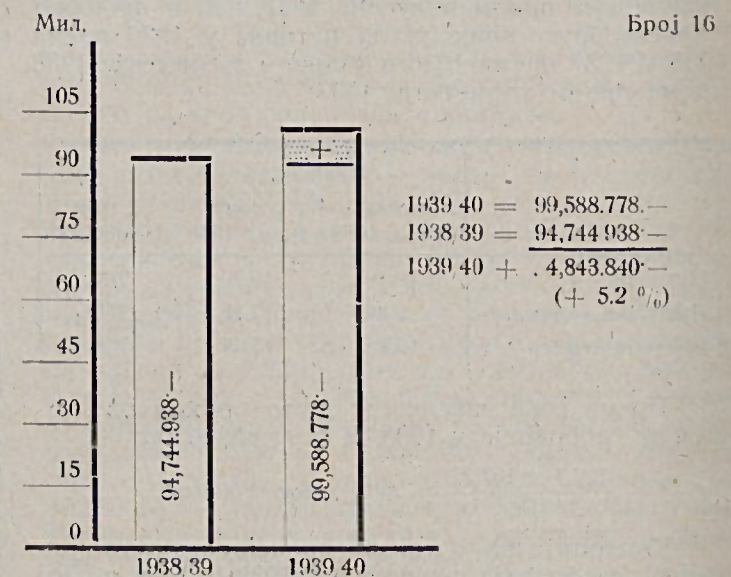
Већ ово је довољан разлог да се при утврђивању расхода Дирекције речне пловидбе не може руководити истим мерилом које важи за чисто административне установе, чији је делокруг и обим рада унапред утврђен, па према томе и њихове потребе као и расходи за подмирење истих.

Супротно овоме, обим рада оваквог привредног предузећа не може се унапред одредити, нити

свести у строго утврђене границе. Напротив, предузеће ће одговарати своме задатку како треба тек онда, ако настоји да своју делатност што више повећа и развије. С друге стране, пак, већи део расхода Дирекције речне пловидбе у зависности је од саобраћаја, и чим се овај повећа, неминуовно долази до повећања тих расхода.

Изложене чињенице дају довољно објашњење и оправдање, што се при утврђивању расхода у овом предлогу отступило од истакнутог захтева, да предложени расходи не могу прећи њихов износ одобрен по буџету за 1938/39 год. Поред тога, повећање предложених расхода настало је и са других разлога, који ће даље бити детаљно изложени.

Стање расхода Дирекције речне пловидбе приказано дијаграмом изгледа овако:



Пре него што се пређе на саму анализу предложених расхода, потребно је истаћи да је њихов укупан износ већи од укупног износа предложених прихода за дин. 6,460.000.—, то јест за

онолико, колико износи ануитет на зајам од динара 30,000.000.—, закључен код Државне хипотекарне банке. Ануитет овога зајма плаћа Министарство финансија из својих прихода а у буџет расхода Дирекције речне пловидбе уносе се само кредити за његову исплату. Према томе, за предложене расходе који стварно терете приходе Дирекције речне пловидбе нађено је потпуно покриће у њеним приходима.

Од укупног износа расхода по овом предлогу, на личне расходе долази дин. 46,376.278.—, или 46,5%, а на материјалне расходе, заједно са ванредним, 53,212.500.— дин. или 53,5%.

Повећање укупних расхода по овом предлогу према одобреним расходима по буџету за 1938/39 годину износи дин. 4,843.840.— или 5%. Лични расходи повећани су са динара 3,250.900.— или 6,7%, а материјални расходи — узев у обзир смањење код ванредних расхода — са динара 1,592.040.— или 3,3%.

Повећање личних расхода дошло је из ових разлога:

1) Повећањем личних и породичних додатака по решењу Министра саобраћаја Д.р.п.бр. 77416/37 донетом на основу одлуке Министарског савета М.с.бр. 792/37, повећани су ови расходи за . . . . . дин. 1,780.000.—

Ово повећање није утицало на кредите по буџету за 1938/39 годину због тога, што се један део личних расхода врши на терет Пословне заједнице услед чега постоји уштеда у кредитима која може да покрије наведено повећање.

2) Повећања услед унапређења која терете целу буџетску 1939/40 годину, а коју су буџетску 1938/39 теретила краће време износи . . . . . „ 191.040.—

3) Повећање за унапређења на која службеници стижу право у буџ. 1939/40 години износи . . . . . „ 359.205.—

4) Због предвиђеног регулисања ложача и морнара-дневничара, који су у овом својству пробавили више година, настаје повећање, по одбитку смањења код позиције за припадности дневничара, за . . . . . „ 163.530.—

5) Због предвиђеног повећања додатка особљу запосленим у иностранству, с обзиром на новостворене прилике на горњем Дунаву и осетно поскупљење животних потреба, настаје повећање за . . . . . „ 324.844.—

6) Предвиђају се 22 нова места нижег научског и машинског особља за приновљене објекте, и то: закупљени брод „Југославија” и два моторна брода чија је набавка одобрена решењем М.с.бр. 104-38 озакоњеним § 117 тач. 41 Финансиског закона за 1938/39 го-

дину, услед чега настаје повећање издатака на припадљивости за . . . . . „ 337.080.—

7) Услед повећања изложеног под тач. 1, предвиђених нових места и предвиђених унапређења, настаје повећање издатака за социално осигурање службеника у . . . . . „ 65.201.—

8) Предвиђа се повећање додатака за новопензионисано особље у . . . . . „ 30.000.—

Укупно повећање износи: дин. 3,250.900.—

Ради правилније оцене повећања личних издатака услед унапређења, не треба изгубити из вида ово. Дирекција речне пловидбе релативно је млада установа, јер постоји тек од 1926 године. Услед тога, у њеном службеничком кадру још нема толики број особља које је навршило потребан број година службе за пензију, да би њихов одлазак из службе потпуно омогућавао унапређење млађих службеника, који на унапређење стекну законско право. То се најбоље види из чињенице да је до сада просечно пензионисано годишње око 20 службеника, док далеко већи број њих стекне право на унапређење.

Повећање материјалних расхода дошло је из ових разлога:

1) По партији 768 поз. 3 предвиђено је повећање издатака на закупе зграда (кирије) за Дирекцију. Ово стога, што је од 1 маја пр. год. закуподавац повећао закупну цену за око 15.000.— дин. годишње, а поред тога морале су се узети у закуп неке мање просторије, пошто досадањи број њихов није био довољан за смештај Дирекције, нарочито што су услед споразума за квотизацију денчаног саобраћаја — који је донео осетно повећање прибора — повећани послови и број особља у централи. Предложено повећање износи . . . . . „ 20.000.—

2) По партији 769 поз. 1 предложено је повећање издатака на погонски материјал, у првом реду на угљ, као и на саобраћајне додатке особљу које ради са објектима на горњем Дунаву. Повећање издатака на погонски материјал морало се предвидети с обзиром на то, да су цене домаћем угљу већ од 1 априла пр. год., а по одлуци Краљевске владе, повећане са 10—15%; цене, пак, страном угљу, који се у ограниченим количинама троши на тежим секторима горњег Дунава, порасле су у прошлој години око 35%. Повећање саобраћајних додатака предвиђено је с обзиром на осетно поскупљење животних потреба у земљама на

горњем Дунаву. Како је по буџету за 1938/39 годину за набавку погонског материјала предвиђен износ од 15,200.000.— то ако би се узело повећање ове ставке само са 10%, износ повећања био би 1,520.000.— динара, док се у овом предлогу повећање целе позиције, заједно са саобраћајним додацима, предвиђа за . . . . . „ 1,450.000.—

3) По партији 769 поз. 2 предвиђено је повећање подпозиција за огрев, одржавање агенцијских зграда и магацина а за осигурање обала и предмостова. Цене огревном материјалу осетно су порасле и нема изгледа за њихово опадање. Издаци на одржавање зграда повећавају се због тога, што су у току ове године израђене или су у раду нове зграде за потребе агенција, које треба уредно одржавати. Издаци, пак, на осигурање обала и предмостова повећаће се јер претстоји отварање неколико нових постаја Илок, Хртковци, Јарак), те се морају извршити потребни радови да би се омогућило безбедно пристајање објеката. Како се у неким потпозицијама ове позиције предвиђа извесно смањење, то стварно повећање исте износи „ 69.000.—

4) По партији 769 поз. 3 предвиђено је повећање за замену и обнову краткорочног инвентара који служи за опрему пловних објеката (жичана ужад, сигналне лампе, одбојници, заставе и т. сл.). Ово повећање дошло је због принове пловних објеката, о чему је већ било речи. Осим тога, овде долази и набавка материјала за одбрану против ваздушног напада, а по тражењу надлежних власти. Укупно повећање износи . . . . . „ 200.000.—

5) По партији 769 поз. 4, која обухвата позицију 4 и 5 исте партије буџета за 1938/39 годину, предвиђено је повећање на трошкове бродарске радионице и оправке пловног парка. Повећање ових издатака дошло је с једне стране што су почев од 1 новембра 1937 год. повећане наднице радника у радионици за 6% а издаци за њихово осигурање са 3%. Осим тога, цене извесним врстама материјала, нарочито оних, који се употребљују и за ратну индустрију, у великом су порасту. Укупно повећање ове позиције износи . . . . . „ 1,213.740.—

Према томе укупно повећање износи . . . . . Дин. 2,952.940.—

Али када се од тога одбије смањење код ванредних расхода, по партији 771 и 773 поз. 1 и 2, које скупа износи . . . . . „ 1,360.000.— то је стварно повећање материјалних расхода за . . . . . Дин. 1,592.940.—

### б) Приходи

С обзиром на доста велики временски размак који нас дели од буџетске године за коју се подноси овај предлог, код оваквог предузећа врло је тешко унапред предвидети све околности које могу утицати на остварење предвиђених прихода.

Али чињенице којима се данас располаже указују на то да ће се приходи у буџетској 1939/40 години остварити у износима предвиђеним овим предлогом.

Главни део прихода Дирекције речне пловидбе претставља возарина шлепарских товара. Ову врсту саобраћаја, са изузетком танковских товара, Дирекција обавља у заједници са Српским бродарским друштвом, преко Пословне заједнице. Ако се посматра кретање шлепарског и танковског саобраћаја за последње три протекле буџетске године, видимо да је његов волумен у порасту. То се види из ниже изложених табела.

а) Преглед утоварених шлепарских транспорта у тонама, по врстама саобраћаја:

	1935/36	1936/37	1937/38
Унутрашњи саобраћај . . . . .	345.396	318.933	294.627
Увоз . . . . .	218.924	218.507	201.671
Извоз . . . . .	81.034	300.341	400.829
Провоз . . . . .	26.650	38.848	21.855
Саобраћај у иностранству . . . . .	2.960	9.588	23.741
Укупно . . . . .	675.014	886.217	942.723

б) Преглед укупно товарених шлепова, превезених тона и тона километара, у пунотеретном шлепарском саобраћају.

Буџетска година	Број товар. шлепова	Превезено тона	Предвиђено тон. км.
1935/36	1.678	708.983	414,056.558
1936/37	1.936	856.630	604,166.400
1937/38	2.066	943.807	692,174.517

Разлика између горњих табела у погледу товарене и превезене количине долази отуда, што у једној години могу бити превезени транспортни који су утоварени у претходној години.

Остварени приходи од шлепарског и танковског саобраћаја узети заједно и посматрани за исти период такође су у порасту. Но пре њиховог табеларног излагања треба учинити једну напомену у погледу њиховог књижења. Приходи од шлепарског саобраћаја који се обавља преко Пословне заједнице књиже се одвојено, и пошто се одбију расходи који заједницу терете, вишак прихода дели се на учеснике у њој, док се приходи од танковског саобраћаја књиже на исти начин као и други приходи по буџету. С тога су у ниже изложеној табели приходи од шлепарског саобраћаја показани одвојено, у бруто износима и са 80% од

остварених сума, јер са тим делом учествује Речна пловидба у расходима и приходима Пословне задједнице. Према томе, кретање прихода од шлепарских и танковских товара за горе наведени период овако изгледа:

	1935/36	1936/37	1937/38
Шлепски саобраћај (80%)	26,884.000	41,227.200	64,790.400
Танковски саобраћај	22,296.406	24,319.695	16,354.077
Укупно	49,180.406	65,546.895	81,144.477

У три горе наведене буџетске године имамо једну која долази међу најслабије (1935/36) и једну која спада у рекордне (1937/38). Ако се као вероватан приход од шлепарског и танковског саобраћаја за 1939/40 годину узме просечан износ од постигнутог овог прихода за три горње године, добија се цифра од 65,200.000.— динара. Како су те цифре бруто постигнутих прихода, треба одбити 10% на име повраћаја и рекламација, тако да се добија заокружен износ од Дин. 59,000.000.—, како је у овом пројекту и предвиђено. Напред изнети подаци дају пуно оправдање да ће се овај износ предвиђених прихода и остварити. У прилогу томе говори и чињеница, што ће се у буџетској 1939/40 години повећати вучна снага пловног парка и то: закупљивањем брода „Југославија“, недавном испоруком новог моторног брода „Војвода“ и набавком два моторна брода о којој је напред било речи. Осим тога у изгледу је осетан пораст танковског саобраћаја с обзиром на све јачи развој аутомобилизма код нас и на дате олакшице за њихов погонски материјал. Повећањем вучне снаге убрзаће се и рационализовати саобраћај и повећати његов радни и финансијски ефекат. Према свему изложеном, предвиђено повећање овог прихода за 5,000.000.— динара, према процени за 1938/39 годину, потпуно је оправдано.

Денчани саобраћај, који долази на друго место, одмах после шлепарског, такође је у порасту, и по волумену и по финансијском ефекту, као што се види из ниже изложених табела.

а) Преглед денчаног саобраћаја по отправљању, у тонама:

	1935/36	1936/37	1937/38
Отправљено са иностраних станица	49.231	58.569	51.687
Отправљено са домаћих станица	188.614	212.016	256.346
Укупно	237.845	270.585	308.033

б) Преглед остварених прихода од денчаног саобраћаја:

Остварено динара:

1935/36	19,509.411.—
1936/37	22,879.531.—
1937/38	30,158.169.—

Просечан износ остварених ових прихода за назначене године даје цифру од 24,000.000.— динара. Међутим, приноса у пловним објектима, о којој је већ било речи, утицаће на повећање денчаног саобраћаја, те је стога и предвиђено пове-

ћање ових прихода, према износу процењеном за 1938/39 годину, за Динара 1,000.000.—.

Приход од путника, који долази на треће место, у сталном је опадању. Томе је узрок отварање нових железничких пруга, повећање аутобуског саобраћаја, а нарочито изградња мостова у Београду услед чега су морале бити укинута саобраћајне линије које су дотле доносиле обилне приходе. Претстављени статистички, промет путника и прихода од путничког саобраћаја за последње три протекле буџетске године изгледају овако:

Буџетска година	Број путника	Остварени приход
1935/36	1,631.344	7,851.805
1936/37	1,029.003	5,856.478
1937/38	926.378	5,362.598

Због тога је у овом предлогу предвиђени приход од путничког саобраћаја мањи 1,000.000.— динара од износа утврђеног за 1938/39 годину. С обзиром на предузете мере у циљу повећања путничког саобраћаја на бродовима, са извесношћу се може рачунати, да ће се предвиђени износ у овоме предлогу и остварити.

Остале врсте прихода у овом предлогу углавном су предвиђене у истом износу као и у буџету за 1938/39 годину. Њихови остварени износи кроз дужи низ година углавном су исти, тако да нема никаквих оправданих разлога бојати се њиховог подбацивања.

Укупно узети, приходи у овом пројекту повећани су са 5,223.840.— динара или око 6% према предвиђеном износу 1938/39 године.

## в) Преглед појединих грана службе

### 1) Тарифска и комерцијална служба

И ако је у току последње две године настао пораст цена свим артиклима, који је допуштао извесно повећање подвозних тарифа, икако су услед овога њени режијски трошкови порасли, тарифе Дирекција речне пловидбе нису за ово време повећане, сем што је било извесног прилагођавања новим железничким тарифама. Шта више, остале су на снази и нарочите повластице дате Привилегованом извозном друштву за транспорте наших житарица. Ово је најбољи доказ, колике услуге чини Дирекција речне пловидбе нашој привреди да би потпомогла њен развитак, иако и сама има потребу за постизањем што већих финансијских средстава. Овоме треба додати и нарочите повластице које даје у јавном интересу, као: превоз војних пошлица, повластице разним јавним и хуманим друштвима итд.

Унапред се не може још сада рећи, да ли се у идућој буџетској години може очекивати измена данашњих тарифа. Но, у сваком случају, уколико би то измењене околности налагале, водиће се рачуна како о интересима предузећа, тако и о интересима земаљске привреде.

С обзиром на то, да је Дирекција речне пловидбе изложена јакој конкуренцији, добро уређена комерцијална служба представља најважнијег чиниоца по њен просперитет. У овом погледу предузет је низ мера да би се с једне стране прибав-

вили што већи послови и постигли што већи приходи, а с друге стране отстранила конкурентска борба кад год су то интереси предузећа и земаљске привреде налагали. У низу тих мера треба нарочито поменути:

а) споразум о квотизацији транспорта између свих дунавских бродарстава, где долазе транспорте хране, остале месне робе и денчане робе;

б) споразум о саобраћају Дунав—Оријент;

в) споразум о саобраћају на релацији Немачка—бив. Аустрија—Дунав, у коме учествују немачке железнице и сва дунавска бродарства;

г) споразум о саобраћају на релацији Немачка—Мађарска—Дунав, у коме такође учествују немачке железнице и сва дунавска бродарства;

д) споразум са пољским и чехословачким железницама за транспорте из Пољске преко Братиславе за дунавска пристаништа;

ђ) споразум између лабских и дунавских бродарстава и чехословачких железница за транспорте који иду Лабом, чехословачким железницама и даље Дунавом;

е) споразум са чехословачким бродарством о превозу сувих шљива и пекмеца;

ж) споразум између дунавских бродарстава о транспортима танковске робе.

Сви ови споразуми дали су до сада добре резултате, нарочито код денчаног саобраћаја чији се осетан пораст види из података који су напред изнети.

Поред тога, ваља поменути и споразум са Привилегованим извозним друштвом, о извозу цералија. У шлепарском саобраћају највећу позицију претстављају баш транспорти цералија. Споразумом под а) обезбеђен је домаћим бродарствима највећи део (око 77%) извоза ове робе из наше земље.

Исто тако и транспорт танковских товара претставља једну од највећих позиција у приходима Дирекције речне пловидбе. Дугорочни споразуми са петролејским компанијама обезбеђују Дирекцији транспортовање целокупног увоза минералних продуката, што је осигурано и већ поменутих споразумом са осталим дунавским бродарствима.

Прибављање транспорта преко т. зв. шпедиционих агентура, такође претставља једну од мера предузиманих у циљу повећања и развијања послова, која даје позитивне резултате.

Важно је поменути и сарадњу Дирекције речне пловидбе са домаћим железницама. Између њих постоји неколико споразума за оне транспорте у којима су ангажовани обострани интереси (извоз пирита и хромове руде, извоз воћне каше, увоз плинског угља итд.

Сарадња Дирекције речне пловидбе и домаћих железница постоји и код путничког саобраћаја увођењем комбинованих карата за директно путовање код важнијих станица. У овом саобраћају постоји сарадња и са домаћим поморским бродарствима као и са чехословачким и мађарским железницама.

## 2) Саобраћајна служба

Саобраћајна служба такође претставља најважнијег чиниоца за просперитет једног оваквог предузећа. Добро уређена саобраћајна служба зависи с једне стране од саме организације а с друге стране од расположивих саобраћајних средстава. И у овом погледу предузет је низ мера, управљених

с једне стране да се саобраћај што више убрза и рационализује, а с друге стране да се омогући отпављање прибављених транспорта. Као најважније од предузетих мера ваља поменути:

а) споразуме о узајамној реморкажи, који су закључени: са групом бродарства Мале Антанте; са Чехословачким бродарством; са домаћим бродарством Шулиц; и са Контрол биро-ом.

б) споразум о рационализацији бродарства Мале антанте.

Поред тога постоје споразуми са појединим бродарствима о коришћењу пристанишних уређаја — штегова и елеватора.

Да су ове мере дале добре резултате, о томе сведоче и напред изнети подаци о порасту шлепарског и денчаног саобраћаја.

Однос вучне снаге према расположивој тонажи у осетној је несразмери на штету вучне снаге. Узимањем у закуп брода „Југославија“, ова незгода биће доста умањена, јер ће то допринети убрзању и рационализовању саобраћаја. Сем тога, пуштањем у саобраћај новог моторног брода „Војвода“ и набавком два нова моторна брода, побољшање у овом погледу биће далеко осетније.

Најзад ваља поменути, да се одржавање саобраћајних линија подешавало и подешава не само према интересима предузећа него и према интересима наше привреде. Шта више, код путничког саобраћаја одржавају се извесне линије искључиво у општем интересу. Ове чињенице треба нарочито истаћи, јер не треба изгубити из вида, да је Дирекција речне пловидбе привредно предузеће и као таква упућена на сопствене приходе.

## 3) Техничка служба

Ако буџет расхода треба да оличава програм рада за дотичну годину, онда се са сигурношћу може тврдити да су сви досадањи буџети у односу на техничку службу претстављали само програме крајње нужде. Стање пловног парка који је добрим делом престарео и постао неекономичан, оскудица сопственим магацинима за смештај робе и зградама за агенције, као и оскудица у осталим објектима потребним за рад бродарства, намећу техничкој служби далеко шири програм, али се он, нажалост, из буџетских разлога увек сводио и своди у врло оскудне границе: углавном на одржавање постојећих објеката, и тек по изузетку на принову и обнову уколико се и за то нађу средства.

Извођење овог ширег програма техничке службе захтева велика новчана средства, за која се не може наћи извор у редовним буџетским приходима предузећа. Ипак зато овом питању посвећена је пуна пажња и његово дефинитивно решење треба ускоро очекивати.

Не треба оставити непоменуте напоре Дирекције на обнову, рационализацији и увећању њеног пловног парка. У току 1937/38 године, поред редовних одржавања и оправки пловног парка, неколико бродова снабдевано је савременим прибором, апаратима и машинама. У овом правцу ради се и током ове буџетске године. Поред тога, из добити постигнуте у 1937/38 години резервисан је износ од 11,160.000.— динара за набавку два нова моторна брода.

Исто тако и подигнуте зграде у Банатској Паланци, Бачкој Паланци и Илоку, показују побољшање у овоме погледу према досадањем стању.

Из разлога који су већ изложени, програм техничке службе по овом предлогу буџета такође се морао свести у оквир досадањих буџета, то јест, углавном на одржавање и побољшање објекта.

Током наредне буџетске године предвиђена је оправка и одржавање 16 путничких бродова са укупном запрегом од 5780 КС; 48 теретних бродова са укупном запрегом од 25915 КС и 6 моторних бродова са запрегом од 3210 КС. Укупно 34905 КС. Овоме треба додати и брод „Цар Никола“ са запрегом од 650 КС, који је узет под закуп од Српског бродарског друштва и чије одржавање сноси купац, те излази укупно 71 брод са 35555 КС.

Одржавање 1 КС стајало је у прошлој буџетској години Дин. 184.— Према томе потребно је за бродове Динара  $184 \times 35555 = 6,542.120$ .—

У прошлој години извршено је повећање радничких надница у износу од 9%, рачунајући ту и повећање издатака за социјално осигурање. Исто тако забележен је и скок цена материјала скоро у истом износу. Уз то са повећањем старости пловног парка и расходи на његово одржавање сваке године се повећавају.

Оправка и одржавање бродова у наредној години по ценама из прошле године, и поред покупења надница и материјала, биће могућно једино већом применом машина алатљика, са којима се не располаже у довољном броју. Потребно је извршити набавку машина алатљика у вредности око 260.000.— динара.

На овај начин за оправку бродова потребан је кредит од округло 6,800.000.— динара.

Предвиђа се, затим, оправка и одржавање 330 шлепова и танкова са укупном носивошћу тонажом 220.000 т.

Расходи на одржавање 1 тоне носивости у прошлој години износили су Дин. 10.50. Према томе било би потребно Дин. 2,310.000.— (тј.  $220.000 \times 10.50$ ).

Упркос повећању надница у износу 9%, и порасту вредности материјала, одржавање ових објеката по прошлогодишњим ценама биће могуће једино ако се за њихову оправку набаве недостајуће машине за што је потребно око 90.000.— динара.

Укупно за оправку ових објеката потребно је Динара 2,400.000.—

Предвиђа се даље, по већ започетом програму, оправка 66 штекова. У прошлој буџетској години утрошено је на одржавање и оправку 1 штека дин. 21.000.— За 1938 год. иако је констатован пораст вредности надница и материјала, узима се прошлогодишња појединачна цена оправке 1 штека па је за њихову оправку потребно  $21.000 \times 66 =$  дин. 1,386.000.—

Овај износ већи је за дин. 372.000.— од суме одобрене буџетом за 1938/39 год. из разлога што се по програму који радионица има да обави оспособљењем расходованих објеката за штекове, у наредној буџетској години предвиђа оправка  $\frac{3}{4}$  целокупног штековског парка. На овај начин ослободиће се 8—10 ком. гаранцијских шлепова, који данас служе привремено као штекови.

Из предњих калкулација види се, да су за извршење предвиђених радова потребни чак већи кредити него што је предлогом буџета предвиђено, али се ово њихово смањење морало учинити, јер се нису могли предвидети са сигурношћу толики редовни буџетски приходи који би покрили оволико повећање тих кредита.

У погледу бродарске радионице предвиђа се углавном одржавање и обезбеђење нових објеката, принова и обнова најпотребнијег алата и машина алатљика.

На крају треба поменути, да ово државно речно бродарство има неколико важних проблема, који су ван оквира буџетског програма и који претстављају његово, такорећи, животно питање. Решење тих проблема условљено је реорганизацијом ове установе, која је ових дана на дневном реду. Тако ће, надати се, државно речно бродарство бити постављено на солидну основу, те ће моћи да успешно извршује задатке који су му намењени.

\* \* \*

Моје излагање не би било потпуно ако не би овом приликом поменуо да за успех у раду саобраћајних установа имамо да благодаримо високом квалитету нашег особља. Господо, честе похвале које добијам из земље и иностранства доказују да су железничари и бродари и под тешким околностима под којима раде, увек способни и спремни да одговоре најтежим задацима. Ми имамо примера и у земљама са високом стручном и техничком културом да су незнатни поремећаји изазивали велике збрке, задоцњења и забуне у раду особља, док наш железничар и бродар и на недовољно одржаном и на недовољно обнављаном возном парку и пружи врше својом вољом и својом снагом одличан саобраћај. Ја сам им дужан овде исказати своју благодарност и обратити Народном претставништву на њихову вредност нарочиту пажњу, надајући се да ће се ускоро прилике тако променити да ће се моћи мислити на побољшање њихових припадности.

Подносећи вам, господо, предњи предлог буџета повереног ми ресора за 1939/40 б. г., ја сам се трудио, уколико је то било могуће с обзиром на величину и значај повереног ми ресора, да у што краћим потезима изложим стање појединих предузећа и установа и оправдам предложене расходе и приходе.

Ја вас молим, да овај предлог буџета Министарства саобраћаја, а на основу стварних чињеница и разлога изнетих у овој моме објашњењу, прихватите у свему овако како сам га и предложио.

Фебруара 1939 год.  
Београд

Министар саобраћаја,  
Др. М. Спахо с. р.

