

STENOGRAFSKE BELEŠKE

# NARODNE SKUPŠTINE

## KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

GODINA 6

BEOGRAD 1937 GODINE

KNJIGA 3

L. REDOVNI SASTANAK

## NARODNE SKUPŠTINE

### KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

DRŽAN 8 JULA 1937 GODINE U BEOGRADU

PRETSEDAVALI:

PRETSEDNIK

STEVAN ĆIRIĆ

I

POTPRETSEDNIK

FRANJO MARKIĆ

SEKRETAR

DRAGOMIR STOJADINVIĆ

Prisutni g. g. Ministri: Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho; Ministar pravde dr. Nikola Subotić; Ministar socijalne politike i narodnog zdravlja Dragiša Cvetković; Ministar fizičkog vaspitanja naroda dr. Josip Rogić.

POČETAK U 9 ČASOVA

#### SADRŽAJ:

Pre dnevnog reda: Čitanje i usvajanje zapisnika XLIX redovnog sastanka;

**Dnevni red: 1** — Pretres interpelacije narodnog poslanika Mite Dimitrijevića na Ministra pravde o donošenju rešenja o autentičnom tumačenju čl. 1 i 3 Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova od 25 septembra 1936 godine, tako da se i advokatski troškovi i tražbine za parnice nastale oko naplate tih dugova pre 20 aprila 1932 godine smanje za 50%.

*Govornici:* Mita Dimitrijević (dva puta), Ministar pravde dr. Nikola Subotić (dva puta), Vojislav Lazić, Pretsednik Narodne skupštine Stevan Ćirić (dva puta).

**2** — Pretres interpelacije narodnog poslanika Avguština Lukačića i drugova na Ministra saobraćaja o hitnom uređenju pitanja železničara i njihove službe na području Direkcije državnih željeznica u Ljubljani.

*Govornici:* Avguštin Lukačić (dva puta), Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho (tri puta), Vojislav Lazić, Savo Mikić, Potpretsednik Narodne skupštine Franjo Markić (tri puta).

**Pretsednik Stevan Ćirić:** Gospodo narodni poslanici, čast mi je otvoriti L redovni sastanak Narodne skupštine. Molim gospodina sekretara da izvoli pročitati zapisnik prethodnog sastanka.

*Sekretar Dragomir Stojadinović* pročita zapisnik XLIX. redovnog sastanka Narodne skupštine.

*Pretsednik Stevan Ćirić:* Ima li ko od gospode narodnih poslanika kakvu primedbu na zapisnik? (Nema!) Primedaba nema, zapisnik je primljen.

Prelazimo, gospodo, na prvu tačku dnevnog reda: Pretres interpelacije narodnog poslanika g. Dimitrijevića Mite na g. Ministra pravde o donošenju rešenja o autentičnom tumačenju čl. 1 i 3 Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova od 25 septembra 1936 godine, tako da se i advokatski troškovi i tražbine za parnice nastale oko naplate tih dugova pre 20 aprila 1932 godine smanje sa 50%. (Tekst interpelacije otštampan u prilogu XLIV redovnog sastanka od 30 juna 1937 god. strana 169.)

Reč ima narodni poslanik g. Mita Dimitrijević da motiviše svoju interpelaciju.

*Mita Dimitrijević:* Gospodo narodni poslanici, Uredba o likvidaciji zemljoradničkih dugova predviđa u § 56 da je u svima nejasnim pitanjima, koja bi potekla iz te Uredbe, g. Ministar pravde dužan da da svoje autentično tumačenje. G. Ministar pravde u tome smislu dao je 5 januara, mislim 1937 god., jedno tumačenje čl. 4 stava 2. Međutim, ovde su u pitanju dva člana: član 1 i čl. 3. Član 1 i čl. 3 stoje u međusobnoj vezi. Uredba o likvidaciji zemljoradni-

čkih dugova koja je u nekoliko olakšala težinu našeg zemljoradničkog sveta, koja se dakle odnosi na sve dugove koji su nastali pre 20 aprila 1932 godine, u čl. 3 kaže: Kao dugovi zemljoradnika smatraju se sve obaveze u novcu privatnog i pravnog karaktera bez obzira iz koga osnova one potiču i da li zemljoradnik duguje kao glavni dužnik ili kao jamac. Prema čl. 1 Uredbe glavno je ustanoviti da je dug nastao pre 20 aprila 1932 god. a drugi je uslov po čl. 3 da se sve obaveze u novcu bez obzira iz koga osnova potiču, smatraju zemljoradničkim dugom.

Dakle, gospodo, iznad svake je sumnje da je postanek advokatskih troškova i potraživanja nastao onim danom, kada je poverilačka strana pokrenula parnicu ili druge pravne postupke, pa prema navedenim jasnim propisima Uredbe logično sledi da svi ti dugovi advokatski spadaju pod Uredbu čl. 1 i 3, pa prema tome u duhu same Uredbe treba ih smanjiti, sniziti za 50%.

Medutim u praksi, sasvim protivno Uredbi i na štetu zemljoradnika, vrši se u korist advokata naplata celokupnog njihovog potraživanja troškova za parnice koje su nastale i vođene pre 20 aprila 1932 godine. Na konkretnim slučajevima, u samoj praksi, nije se u svima sudovima pokazalo isto držanje, isto rešenje, neki sreski sudovi a i okružni sudovi kao prizivni i obični, stali su na gledište da u stvari advokatskih troškova i tražbina nije odlučujuće kada je dug advokatskih troškova nastao nego kada je po sudu određen i time njegova visina određena. U velikoj većini slučajeva visina duga utvrđena posle 20 aprila 1932 godine ne smatra se prema spomenutom stano- vištu da je dug nastao pre 20 aprila 1932 godine pa prema tome i ne uživa zaštitu, te se na suprot same Uredbe, njenog duha i po smislu samog zakona, može svima sretstvima dug naplaćivati od zemljoradnika- dužnika.

Gospodo, u tom slučaju zaista je potrebno jedno autentično tumačenje g. Ministra pravde, autentično tumačenje koje se predviđa i samom Uredbom. Po čl. 56 te Uredbe i ja sam imao slobodu i dužnost da ovo pitanje iznesem kao interpelaciju da bi g. Ministar pravde dao jedno autentično tumačenje, svakako vrlo potrebno.

Gospodo, narod naš nije baš mnogo oduševljen Uredbom o likvidaciji zemljoradničkih dugova. Može biti jedan od razloga je baš i to, što se nalazi u položaju nedovoljne zaštite i nikakve zaštite u odnosu prema ovim troškovima i tražbinama koje potiču iz parnice i koji potiču iz ovih advokatskih tražbina.

Prema izveštaju koji smo imali i čitali u štampi našoj trebalo je kao prvi obrok Privilegovanoj agrarnoj banci da bude uneseno od zemljoradnika, kao prvi obrok isplate, 220 miliona dinara. Medutim, do- bilo se samo 60 miliona.

Ponova naglašavam da bi jedno zdravo, dobro i pravедno tumačenje, koje bi išlo onim putem i onom cilju koji se predviđa u samoj Uredbi tj. potpunoj zaštiti zemljoradnika na istoj osnovi sa smanjenjem 50%, bilo jedno sretstvo ili jedan dokaz da se želi zaista zaštita zemljoradnika, na bazi Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova.

To je celokupno moje obrazloženje i ja sam uvek imao sreće da katgod sam upućivao interpelaciju na g. Ministra pravde Nikolu Subotića da sam dobio jedan povoljan odgovor, kako verujem, da će i sad biti. A taj povoljan odgovor samo je znak, da i interpelant i g. Ministar zajednički sređuju te stvari u korist naroda, a naročito u pitanju ovako jednog

važnog odnosa u likvidaciji zemljoradničkih dugova i zaštite zemljoradnika. (Odobranje).

*Pretsednik Stevan Ćirić:* Reč ima Ministar pravde g. dr. Nikola Subotić, da odgovori na ovu interpelaciju.

*Ministar pravde dr. Nikola Subotić:* Gospodo narodni poslanici, na interpelaciju narodnog poslanika g. Mite Dimitrijevića o potrebi autentičnog tumačenja člana 1 i 3 Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova, čast mi je dati ovaj odgovor:

U pogledu advokatskih troškova, nastalih u vezi sa zemljoradničkim dugovima prema Uredbi o likvidaciji zemljoradničkih dugova, a koje bi dužnik morao naknaditi verovniku, postoje ovi propisi:

Po čl. 4 stav 2 Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova priračunavaju se glavnicu duga pravosnažno dosudeni parnični i izvršni troškovi do 20 aprila 1932 godine.

Po čl. 17 stav 4 Pravilnika za izvršenje Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova pod troškovima do 20 aprila 1932 godine razumevaju se troškovi koji su do toga dana nastali bez obzira kad su formalno pravomoćno dosudeni.

U pogledu troškova nastalih posle 19 aprila 1932 godine izdao sam autentično tumačenje od 5 januara ove godine koje glasi:

»Dužnik nije dužan naknaditi verovniku troškove postupka po Zakonu o izvršenju i obezbeđenju, Stečajnom zakonu i Zakonu o prinudnom poravnanju van stečaja, nastale po zemljoradničkim dugovima u vremenu od 20 aprila 1932 godine do 25 septembra 1936 godine, kao ni parnične troškove po takvim dugovima nastale u tom vremenu, osim onih iz sledeća dva stava.

Dužnik je dužan naknaditi verovniku pravosnažno dosuđene sudske troškove po parnicama o postojanju, visini ili prirodi zemljoradničkog duga, nastale u vremenu od 20 aprila 1932 godine do 25 septembra 1936 godine. Iznos tih troškova priračunava se glavnici. Ako zemljoradnik svojim postupkom nije dao povoda tužbi i ako je odmah na prvom ročištu priznao tužbeni zahtev, on nije dužan naknaditi verovniku troškove pomenutih parnica.

Dužnik je takođe dužan naknaditi verovniku izdatke za takse za izvršene proteste i registracije zemljoradničkih menica, nastale u vremenu od 20 aprila 1932 godine do dana stupanja na snagu Pravilnika za izvršenje Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova. Iznos tih izdataka priračunava se glavnici.

Po zahtevu jedne ili druge strane odluku o gore izloženim pitanjima donosi sreski sud u vanparničnom postupku, s tim da u tom pogledu važe odredbe čl. 54 poslednje dve rečenice Uredbe.»

Uredba o likvidaciji zemljoradničkih dugova, Pravilnik za izvršenje Uredbe o zemljoradničkim dugovima kao i pomenuto autentično tumačenje ozakonjeni su Finansijskim zakonom za 1937/38 godinu (§ 72 tač. 7, § 102 tač. 21 i § 103 st. 2), i pošto je tim propisima jasno rečeno da je u stvari pomenutih advokatskih troškova merodavan dan kada su troškovi nastali, a ne dan kad su dosudeni, to nije potrebno da se u tom pogledu izdaje neko novo autentično tumačenje.

Ministarstvu pravde do sada nije dostavljen ni jedan slučaj da bi sudovi u tom pogledu postupili protivno pomenutim propisima, pa ni u samoj interpelaciji se ne navodi ni jedan konkretan slučaj, već

se samo paušalno tvrdi, da sudovi smatraju kao mero-davan dan, kada su troškovi po sudu određeni.

U pogledu smanjenja duga po advokatskim troškovima stvar stoji ovako:

1) Parnični i izvršni troškovi, nastali do 20 aprila 1932 godine, a koje je dužnik dužan naknaditi verovniku, priračunavaju se nesmanjeni glavnici. To izlazi jasno iz čl. 4 Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova i ova se odredba ne može izmeniti autentičnim tumačenjem, već jedino zakonom odnosno izmenom Uredbe.

2) Advokatski troškovi, koje duguje zemljoradnik advokatu za njegovo zastupanje samostalni su dugovi. U tom pogledu valja razlikovati dvoje: a) ako su ti troškovi nastali pre 20 aprila 1932, zemljoradnik, ukoliko ispunjava uslove Uredbe, ima pravo na smanjenje tog duga sa 50% po čl. 36 Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova; b) ukoliko su pak ti troškovi nastali posle 19 aprila 1932 godine, ne smatraju se kao dugovi zemljoradnika u smislu Uredbe, pošto se Uredba po njezinom čl. 1 odnosi samo na dugove, koji su nastali do 20 aprila 1932 godine.

Sudovi su u nekoliko slučajeva stali na stanovište da se na troškove, koje zemljoradnik duguje advokatu za njegovo zastupanje odnosi Uredba samo onda ako su ti troškovi dosuđeni pre 20 aprila 1932 godine. Stoga sam pod Br. 57.500 od 22 juna 1937 godine izdao autentično tumačenje da se advokatski troškovi, koje zemljoradnik duguje advokatu za njegovo zastupanje i koji su nastali do 20 aprila 1932 godine, smatraju kao dugovi zemljoradnika u smislu čl. 36 st. 1 sl. b) Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova bez obzira kad su dosuđeni. Po tom tumačenju takvi se troškovi smanjuju sa 50%. (Odobranje i pljeskanje).

**Pretsednik Stevan Ćirić:** Reč ima narodni poslanik g. Mita Dimitrijević.

**Mita Dimitrijević:** Odmah izjavljujem gospodo, da sam odgovorom Ministra pravde g. Nikole Subotića zadovoljan, a zadovoljan sam iz toga razloga što se na ovaj način ne može praviti više nikakva zabuna i što je moja interpelacija, kao što reče g. Ministar pravde, podstakla g. Subotića da da i jedno konačno autentično tumačenje, koje će kao tumačenje Ministra pravde biti autentično za sve naše sudove, na čemu mu zahvaljujem. (Odobranje i pljeskanje).

**Pretsednik Stevan Ćirić:** Reč ima narodni poslanik g. Vojislav Lazić.

**Vojislav Lazić:** Gospodo narodni poslanici, ova je interpelacija vrlo važna i ovim pitanjem koje je ona istakla trebalo bi malo više da se pozabavimo, premda ona obuhvata jedan vrlo mali obim pitanja. Nije pitanje po Uredbi o razduženju zemljoradnika samo pitanje advokatskih troškova, nego je tu pitanje i uopšte troškova. Jer po stavu II čl. 4 pošto se utvrdi glavnica koja je na dan 30 aprila 1932 godine bila nenaplaćena i nezastarela kamata, koja je tekla od 21 aprila 1932 godine do 15 novembra 1936 godine, a koja je priznata ranijim zakonom i uredbama o zaštiti zemljoradnika kao i odobrenim otplatnim planovima zadružnih saveza priračunava se nesmanjena glavnici duga utvrđenoj prednjim stavom. Glavnici duga priračunavaće se i pravomoćno dosuđeni parnični i izvršni troškovi do 20 aprila 1932 godine, zatim stvarni izdatci na premije osiguranja, javne dažbine, takse za stavljanje hipoteke ili pribeleške (uknjižbe i predbeležbe) kao i ostala plaćanja, koja je verovnik izvršio u mesto dužnika. Na ovaj način uvećana

glavnica uživa isti red prvenstva kao i prvobitna glavnica hipotekovana ili pribeležena (uknjižena, predbeležena).

Dakle, gospodo, nisu tu sada u pitanju samo advokatski troškovi. Ovde se nameću i drugi troškovi a ti su drugi troškovi takode veliki i često puta mnogo veći od samih advokatskih troškova, a to su poverio-čevi troškovi koje je on učinio prilikom stavljanja intabulacije i zabrane dosuđenih troškova na sudu, pa onda izvršenje zabrane, pa onda dnevnicke i dijurne policiskih činovnika koji su išli da vrše zabranu. I jedan zelenaš, gospodo, koji nema milosrđa, on napravi te troškove većim i od same glavnice. Ja mislim da kada raspravljamo to pitanje, trebalo je da se raspravi ne samo pitanje advokatskih troškova koje oni potražuju, nego i troškova koje i poverilac potražuje. Dakle, gospodo, interpelant je kazao da Uredba nije dovoljno zadovoljila zemljoradnika. Ali, po njegovome gledištu bi se tumačilo da se ipak donekle zadovoljio zemljoradnik i, na kraju, on je zadovoljan tumačenjem g. Ministra. Ja gospodo, smatram da ova Uredba o razduženju zemljoradnika nije niukoliko zadovoljila zemljoradnika, da Uredba apsolutno ne valja; da ovu Uredbu treba povući i dati bolju uredbu od ove. Gospodo, ja sam kazao kako mislim onda kad sam govorio u Finansijskom odboru o ovoj Uredbi. Ova Uredba je apsolutno takva da nije dala ništa naročito. Ja moram i ovom prilikom da podvučem da naročito dužnici Agrarne banke imaju da stradaju. Gospodo, Agrarna banka umesto da je išla napred da prednjači sa pomaganjem svojim dužnicima koji su bez razlike sami zemljoradnici, ona je ostala najupornija. I ako je Agrarna banka osnovana baš sa ciljem da pomogne zemljoradniku ona, međutim, po ovoj Uredbi ispala je da je najveći Damoklov mač nad glavama zemljoradnika. Ona je sada opasnija od onih najokorelijih zelenaša. Prema tome, ona nije zadovoljila ni najmanje, i ona, ovakva kakva je, ne može ostati. Ja mislim, da se mi ne možemo zadovoljiti odgovorom gospodina Ministra.

Ove sume nisu tako velike koje se odnose na advokatske troškove, učinjene pre aprila 1932 godine. A šta je sa ostalim potraživanjima? Ja sam imao prilike da su advokati stavljali zabrane za svoja potraživanja tražeći i kamatu na dosuđene im nagrade od dana kad im je ta nagrada dosuđena. I sud im je dosuđivao i kamatu, i ako ta kamata nije bila ugovorena, te se nije mogla ni dosuditi. Okružni je sud izdao presudu i kazao je u toj presudi da se dotičnome advokatu dosuđuje 2000 din. na ime nagrade, a o kamati nije kazao ni jednu reč. Međutim, sreski sud koji je odobrio zabranu, on je pored ovih 2000 din. odobrio zabranu i na 6% kamate od dana izrečene presude, i tu je presudu odobrio i Apelacioni sud.

Ja moram, gospodo, ipak da skrenem pažnju i na ono što se pojavljuje kod nas u advokatskom redu, naročito posle Uredbe o pravima advokata. Gospodo, svaka čast i poštovanje našim drugovima advokatima koji sede u ovome Domu. Isto tako čast i poštovanje i celom advokatskom redu u zemlji, ali, gospodo, mi moramo konstatovati da među advokatima ima i takvih ljudi koji zloupotrebljuju svoj položaj. Mi moramo te zloupotrebe na neki način da suzbijemo. Te se zloupotrebe ne smeju dozvoliti. Iako postoji zakon kojim je određeno koliko oni mogu da naplate na ime svoje nagrade, oni ipak vrše pogodbe na deo i, često puta, vrše te pogodbe tako, da svome klijentu uzmu polovinu od onoga o čemu se vodi parnica. Ja mislim, gospodo, da je to zloupotreba svoga položaja. Postoji, molim vas, zakon kojim se utvrđuju prava onih

koji se parniče. I kad taj zakon postoji, taj zakon ima da tumači sud, a advokat je samo pomoćnik suda da sud dođe do prave istine i da jednu stvar pravično reši. Međutim, gospodo, advokati uhvate onu stranu koja potražuje nešto, pa joj kažu: ako hoćeš da dobiješ parnicu, imaš da mi daš polovinu od ovoga što potražuješ. Ili obrnuto: ako hoćeš da mi priznaš polovinu od ovoga za šta se tužiš, dobićeš parnicu. Gospodo, po mom shvatanju, takva su pogađanja nedozvoljena, ona pretstavljaju jednu pljačku i zašto će nam onda zakon i zašto će nam sudovi kad će advokati na ovaj način od presuđenog predmeta da uzmu polovinu a često i više, kad sudovi stvar presude. (Jedan glas: Ne sude advokati, nego sude sudije!) Sudije rešavaju, a advokati im pomažu, ali za tu pomoć koju ukazuju sudu, oni traže i takve nagrade koje prelaze u otvorenu pljačku.

Ja se, gospodo, bunim protiv takvih advokata koji na tako nedostojan način iskorišćavaju svoj položaj. Gospodo, postoji tarifa o nagradama advokatskim, ali se te tarife advokati, nažalost, ne pridržavaju! Ako bi se oni te tarife pridržavali onda se ja ne bih protiv toga bunio, ali se oni toga ne pridržavaju nego idu preko te tarife i traže polovinu ili četvrtinu.

Gospodo, što se tiče samoga predmeta interpelacije, ja mislim da odgovor g. Ministra pravde ne može Skupštinu zadovoljiti. Smatram da odgovor nije zadovoljio Narodnu skupštinu i da nije g. Ministar ni nadležan da tumači zakone, da bi tumačenje bilo pravilno mislim da to treba da tumači opšta sednica Kasacionog suda a ne g. Ministar. Ako sada većina to može primiti, ja smatram da opozicija to neće primiti i ne može se zadovoljiti ovim odgovorom. Stoga ja, gospodo, na završetku ovih mojih nekoliko primedaba predlažem motivisani predlog za prelaz na dnevni red. Taj bi motivisani predlog glasio ovako: Narodna skupština, nezadovoljna radom Kraljevske vlade, kako po donošenju same Uredbe o likvidaciji zemljoradničkih dugova tako i njenim tumačenjem i izvođenjem, nezadovoljna današnjim odgovorom gospodina Ministra pravde, prelazi na dnevni red.

**Pretsednik Stevan Ćirić:** Gospodine govorniče, obraćam Vam pažnju da Vi meni nikakav predlog za prelaz na dnevni red niste podneli i Vi ga ne možete u poslednjem trenutku podnositi, iznenadujući time Pretsedništvo i Narodnu skupštinu (*Vojislav Lazić:* Na završetku svoga govora imam prava). Nimate prava pre nego što Pretsedništvu ne saopštite svoj predlog za prelaz na dnevni red, jer ne može se raditi na iznenađenje, da ne kažem na prepad!

Gospodo, iako sam ovaj postavljeni predlog za prelaz na dnevni red primio u poslednjem trenutku, ja ću staviti na glasanje odluku o interpelaciji onako kako to Zakon o poslovnom redu propisuje, a to je da se g. Ministar pravde ima da izjasni, da li prima ovaj motivisan predlog kao znak poverenja ili ne prima, ili traži prost prelaz na dnevni red. Ako g. Ministar traži prost prelaz na dnevni red, onda po Zakonu o poslovnom redu prvo će se glasati o onom prelazu na dnevni red sa kojim se g. Ministar saglasi.

Reč ima Ministar pravde g. dr. Nikola Subotić da se izjasni da li prima predloženi motivisani predlog g. Vojislava Lazića, ili traži da se glasa o prostom prelazu na dnevni red.

**Ministar pravde dr. Nikola Subotić:** Čast mi je izjaviti da ne primam predloženi motivisani predlog

za prelaz na dnevni red poslanika g. Vojislava Lazića, već prost prelaz na dnevni red.

**Pretsednik Stevan Ćirić:** Narodna skupština ima da odluči. Gospodin Ministar pravde izjasnio se za prost prelaz na dnevni red. Gospoda koja primaju prost prelaz na dnevni red sedeće, gospoda koja ne primaju prost prelaz na dnevni red, neka izvole ustati. (Većina sedi). Objavljujem da je Skupština primila prost prelaz na dnevni red.

Još jednom naglašavam da nikakav predlog za prelaz na dnevni red neću primiti niti staviti na glasanje, ako mi ne bude pre toga kao Pretsedniku saopšten, i da u tome niko nema prava gledati povredu Poslovnika, jer ne možemo ovako raditi na iznenađenje.

Prelazimo na drugu tačku dnevnog reda: Pretres interpelacije narodnog poslanika g. Lukačića Avguština i drugova na g. Ministra saobraćaja o hitnom uređenju pitanja železničara i njihove službe na području Direkcije državnih železnica u Ljubljani. (Tekst interpelacije otštampan u prilogu III redovnog sastanka od 11 decembra 1936 god. strana 153).

Reč ima narodni poslanik g. Lukačić Avguštin da motiviše svoju interpelaciju.

**Avguštin Lukačić:** Gospodo narodni poslanici, kao što mi je poznato iz-zvaničnih podataka, prilike su kod rada ljubljanske Direkcije državnih železnica sve teže i direktno vape za temeljnom remediumom. Ovako stoji danas pred nama ceo jedan red pitanja životnih potreba železničara Direkcije državnih železnica, čije rešenje traže i bitni interesi same železničke službe.

Jedna od najvažnijih tačaka je pitanje nedovoljnog stanja osoblja. Na osnovu stručnih i statističkih podataka utvrđeno je, da je saobraćaj na našim prugama srazmerno najači na kilometar dužine i na pojedinih službenika. U istoj srazmeri stoji i donos dohodaka, koji je na teritoriji Direkcije državnih železnica u Ljubljani među svima direkcijama najveći. Logična je posledica ovih činjenica, da bi morala biti Direkcija državnih železnica u Ljubljani srazmerno tome dotirana potrebnim osobljem. Ali nije, žalibože, tome tako, pa moram tek da konstatujem, da je ona, u tome pogledu, zapostavljena kako za beogradskom tako i za zagrebačkom direkcijom, bez obzira na vrstu i jačinu saobraćaja, broj stanica i stajališta, pruge sa duplim kolosekom itd.

Kao što je Vama, gospodine Ministre, bez sumnje poznato, pruge Direkcije državnih železnica u Ljubljani srazmerno su stare i traže, zbog toga, za svoje održavanje i sanaciju više radne snage, nego je ovo slučaj kod ostalih direkcija, gde su u velikoj meri sve pruge gotovo više ili manje prinovljene. Prema statističkim podacima Vama podređenog Ministarstva, danas je u stanju aktivnih službenika saobraćajno-komercijalne službe preko 500 već doslužbenih lica. Ovaj će broj do godine 1940 porasti već na oko 600 lica, drugim rečima, gotovo na celu trećinu sadašnjeg aktivnog stanja. Većina već doslužbenih lica vode se danas još uvek kao egzekutivni službenici mada su zbog visoke dobe i iznemoglosti povučeni iz egzekutive. Isti je srazmer i u stanju gradbene i mašinske službe.

Službeno opterećenje na teritoriji Direkcije državnih železnica u Ljubljani iznosi više od 8 časova dnevno. Ovo dokazuju sledeći stvarni slučajevi:

a) Saobraćajci pruge Zagreb—Zidani Most imaju određen turnus 12—24, ali moraju da pre noćne ture

još 5 časova pomažu onoga, koji vrši službu, što iznosi mesečno 290 časova uposlenja u službi.

b) Magacinsko osoblje stanice Čakovec radi dnevno od 7,30 do 13 i od 14 do 18 časova, ukupno dakle 9½ časova dnevno. Pri tome pak ni službenici, ni radnici ne primaju za prekovremeni rad nikakvu nagradu.

c) Stanje osoblja magacinske službe Ljubljana glavni kolodvor za 15 je lica ispod normale. Zbog toga pate služba i službeni interesi. Ovako ostaju železnička kola nerastovarena po više dana i to u vreme najveće sezone. A kolski park ostaje neracionalno iskorišćen.

d) Stanica Ruše ima normirana tri zvaničnika, od kojih jedan boluje već više od godine dana. Njegov posao obavljaju pored svog redovnog rada ostala dva službenika koji se redaju jedan dan u skretničkoj (od 4—21), a drugi dan u magacinskoj službi (od 7—21), ukupno uzeto 16 časova dnevno. A sve ovo bez mesečnih odmora i zakonskih odsustava.

e) Za stanicu Metlika normirana su dva skretničara, od kojih jedan boluje još od 19 jula 1936 na ovamo. Njegovu službu obavlja preostali i to svaki dan od 4—21, t.j. 17 časova dnevno. Posledica toga jest, što je i ovaj službenik iznemogao i potrebuje lekarsku pomoć. Također stanica Zidani Most dotirana je sa 20 službenika ispod normale, a Ljubljana glavni kolodvor sa 80, od ovih samo za voznu službu sa 40 ispod normale. Ovaj manjak onemogućuje personalu iskorišćenje godišnjeg odmora i opterećuje ga prekomerno.

f) Službene jedinice traže od Direkcije supstitute koji ne mogu da se dostave zbog nestašice rezerve.

Zbog nestašice personala osobito egzekutivnog već nekoliko godina ukinut je noćni saobraćaj na svim prugama drugog reda (Ljubljana—Jesenice, Ljubljana—Novo Mesto, itd.), premda je saobraćaj na ovim prugama veći nego na prugama istog reda u ostalim železničkim direkcijama, gde imaju još danas noćni saobraćaj. Zbog toga je pre kratkog vremena, zaostalo u Ljubljani 1200 tona tranzitne robe upućene za Austriju i Švajcarsku (preko Jesenice).

Hitno je potrebno da se poveća stanje železničkog personala Ljubljanske direkcije: 1) sa 2000 odmah, čime bi se rasteretili preoposleni službenici; 2) sa 900 odmah, u zamenu za već doslužene i neupotrebljive službenike; 3) sa 400 svake godine kao normalna godišnja dopuna.

Nove pruge: Svake godine sagradi se u našoj državi nekoliko stotina kilometara novih pruga. Do godine 1918 iznosio je prosečni priraštaj u našim krajevima, u sadašnjoj Dravskoj banovini oko 20 kilometara godišnje, a od 1918 naovamo tek oko 3 kilometra. Većina novih pruga gradi se na teritoriji Beogradske železničke direkcije, koja je do ove 1936 godine pridobila preko 1000 kilometara novih pruga i s time u vezi oko 7000 novih službenika i oko 100 miliona više mesnog novčanog prometa, samo na račun primanja.

Besplatno odmaranje radništva: Naše je radništvo velikom većinom upućeno isključivo na zaradu kod železnice i nema sopstvene zemlje, koja bi mu pružala potporu za olakšanje borbe za nasušne potrebe, kao što je ima radništvo ostalih oblasti.

Interesi službe i privredno stanje železničkih radnika, službe za održavanje pruge hitno traže da se Ljubljanskoj direkciji dade za drugu polovinu budžetske 1936/37 godine — moram da spomenem da je

ova interpelacija predata još 20 oktobra prošle godine — još dva i po miliona dinara u naknadi kredita. U buduće imaju da se odele krediti za stalno radništvo od kredita za sezonsko radništvo i za materijal.

Stalnost radnika: U železničkoj službi ima veliki broj radnika sa 6—10 godišnjom službenom dobom. Svi ovi radnici stekli su već odavna pravo na stalnost s obzirom na odredbe čl. 10, 11, 22 i 23 radničkog pravilnika, ali se ipak ovo pitanje ne miče sa mrtve tačke uprkos svim molbama pogođenih radnika. Podvlačimo da ovim službenicima prolaze godine a da im se ne uračunavaju u osiguranje za starost. I time krši uprava sa socijalnog gledišta odredbe zakona, koje izričito priznaju radnicima pravo na stalnost posle izvesnih godina službe, ako su ispunili i ostale uslove.

Radnici koji bi imali da se u smislu čl. 10 smatraju stalnim fizičkim radnicima, koji su godinama i godinama neprekidno u železničkoj službi, još se uvek vode kao ugovorni radnici, premda oni to nisu, pa su im novim pravilnikom oduzete i vozne povlastice.

Postavljanjem dnevničara po zakonu: Dnevničari koji su potrebni upravi za vršenje službe, ne stignu da budu postavljeni po zakonu, uprkos odredbi § 11 Zakona o državnom saobraćajnom osoblju. Izgovara se da nema kredita. Među ovim dnevničarima ima ih mnogo sa 5—10 godišnjom službenom dobom.

S obzirom na sve što sam naveo u interpelaciji, čast mi je pitati Vas, Gospodine Ministre:

1) Da li Vam je poznato stanje železničara i njihove službe na području Ljubljanske železničke direkcije?

2) Da li su Vam poznati ovi nedostaci koji prete uništenjem sveukupne železničke službe?

3) Šta mislite učiniti da se uklone ovi nedostaci?

4) Da li ste spremni da kod novog postavljanja železničkih službenika postavite molioce iz Dravske banovine?

**Potpredsednik Franjo Markić:** Reč ima Ministar saobraćaja g. dr. Mehmed Spaho da odgovori na ovu interpelaciju.

**Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho:** Gospodo poslanici, povodom interpelacije narodnog poslanika g. Lukačiča Avguština i drugova o povećanju broja železničkog osoblja i uređenju njihove službe na području Direkcije državnih železnica u Ljubljani, čast mi je na osnovu prikupljenih podataka dati sledeći odgovor:

Stanje železničara i njihove službe u Ljubljanskoj oblasnoj direkciji ne pretstavlja nikakav izuzetak od opšteg stanja svih naših železničara i vršenja njihove službe. Sva lična pitanja železničara kao i način vršenja službe ne rešavaju se, naime, odvojeno po pojedinim oblasnim direkcijama, nego po zakonima i propisima, koji važe podjednako za sve oblasne direkcije, pa i za Generalnu direkciju državnih železnica, kao i za samo Ministarstvo saobraćaja. Za lična pitanja postoji Zakon o državnom saobraćajnom osoblju, a za ocenjivanje u pogledu popunjavanja pojedinih stanica sa potrebnim osobljem, izdati su propisi i naredjenja, koji, na osnovu određenih jedinica rada, utvrđuju broj osoblja podjednako za svaku jedinicu železničke službe, bez obzira na pripadnost ovoj ili onoj Direkciji.

U odgovoru na konkretne primere, iznete u interpelaciji, treba naročito da naglasim sledeće:

1) „Ljubljanska direkcija — tvrdi interpelacija — zapostavljena je u upoređenju sa Beogradskom i

Zagrebačkom direkcijom, jer nije dotirana sa srazmerno većim brojem osoblja uprkos tome, što stručni i statistički podaci pokazuju, da je saobraćaj u Ljubljanskoj direkciji najjači."

Da su g. g. interpelanti malo pogledali zvaničnu statistiku Ministarstva saobraćaja, mogli su izračunati koliko osoblja pada prosečno na pojedine stanice u oblasnim direkcijama.

Dotacija stanica sa osobljem stoji ovako:

U Beogradskoj direkciji dolazi prosečno na jednu stanicu čin. 2,4 zvan. 4,8 služ. dnev. i rad. 2,6 ukupno 9,8; u Zagrebačkoj čin. 2,2 zvan. 4,5 služ. dnev. i rad. 1,5 ukupno 8,2; u Ljubljanskoj čin. 2,6 zvan. 5,5 služ. dnev. i rad. 2,2 ukupno 10,3; u Subotičkoj čin. 1,9 zvan. 3,3 služ. dnev. i rad. 2,5 ukupno 7,7; u Sarajevskoj čin. 1,5 zvan. 3,9 služ. dnev. i rad. 3,9 ukupno 7,9.

Iz ove zvanične statistike vidi se, da su stanice Ljubljanske direkcije sa osobljem najbolje dotirane.

To osoblje ima manipulativno da savlada prosečno na dan (bez transportnih pošiljaka koje dolaze u obzir samo za granične stanice):

u Beogradskoj direkciji	5,8 tona
u Zagrebačkoj	9,2 "
u Ljubljanskoj	7,4 "
u Subotičkoj	5 "
u Sarajevskoj	8,5 "

U pogledu manipulativnog opterećenja dolazi, dakle, Ljubljanska direkcija na treće mesto, a po broju osoblja na prvo mesto. Uzrok ovom povećanju osoblja leži u tome, što je u Ljubljanskoj direkciji najveći tranzitni saobraćaj, koji u jačoj meri opterećuje samo pogranične stanice, te u tim stanicama zahteva veći broj osoblja.

Kao što se iz ovih zvaničnih podataka vidi, ne može se govoriti o nekom zapostavljenju Ljubljanske direkcije u pogledu potrebnog broja osoblja.

Količina tona, pak, koja otpada na jedan kilometar eksploatacione pruge ne može služiti za merilo, jer ona zavisi od veće ili manje dužine pruga, koje pripadaju jednoj Direkciji.

2) Interpelanti nisu propustili, da u svome upitu naglase i argumenat, da Ljubljanska direkcija donosi najveće prihode. Taj argumenat iznet je u slovenačkim novinama, kao i u svima pretpostavkama kojima se traži za Ljubljansku direkciju povoljnije regulisanje službenih odnosa no u ostalim oblasnim direkcijama.

Tvrđenje samo po sebi je tačno. Ljubljanska direkcija stvarno donosi relativno najveći prihod. Ali nije tačno mišljenje, da ova činjenica može poslužiti kao opravdani argumenat za izuzetno tretiranje prilika u Ljubljanskoj direkciji. Povoljniji prihodi rezultiraju, naime, od tranzitnog saobraćaja, koji danas prelazi preko pruga Ljubljanske direkcije. Ti prihodi nisu, dakle, rezultanta nekog naročitog napornog rada železničara Ljubljanske direkcije (izuzev dve ili tri pogranične stanice, koje su u tu svrhu jače dotirane sa osobljem), nego su posledica vodenja današnje tarifske politike.

Izmeni li se današnji sistem tarifske politike, izmeniće se i situacija u pogledu prihoda u Ljubljanskoj direkciji. Njeno mesto bi u tome slučaju zauzela druga direkcija. Veći prihodi u Ljubljanskoj direkciji nisu, prema tome, neka naročita zasluga te direkcije, nego zasluga celine i pripadaju zajedno svima železničkim jedinicama.

Što se radničkog pitanja tiče, ono je u intenzivnom proučavanju ne samo u resoru Ministarstva saobraćaja, nego i u resoru koji ima specijalan zadatak da ta pitanja kao opšte državna pitanja definitivno reguliše.

Teškoće u železničkoj službi su od toga, što radovi u železničkoj upravi imaju karakter sezonskih radova, dok radnici bez obzira na tu činjenicu zahtevaju svoju zaradu i u vansezonsko vreme. Sasvim prirodno je da to pitanje zahteva veliko povećanje izdataka ako bi se željama radništva udovoljilo, te je već zbog toga potrebno da se u pojedinostima prouči. Ali i to pitanje nije nikakav izuzetak stanja u Dravskoj banovini, nego je opšte državno pitanje, koje treba sa toga gledišta i regulisati.

O nedostacima koji prete, da će navodno uništiti celokupnu železničku službu, železnička uprava ne deli mišljenje interpellanta.

U svakom preduzeću pojavljuju se sticajem prilika razne teškoće koje su većega ili manjega značaja. Tome ne može izbeći ni železnica kao najveće privredno preduzeće. Ali uveličavanje takvih pojava ne služi ni interesu železničke ustanove, ni interesima državnim, jer je u stanju da stvara veštačko nezadovoljstvo.

Interpelacija prebacuje, naime, železničkoj upravi, da postoji veliki broj već dosluženih službenika i da se taj broj iz godine u godinu povećava zbog čega se pojavljuje nedostatak u fizički sposobnom osoblju. Primedba je tačna. Ali, ona nije neki specijalitet Ljubljanske direkcije, nego je obična pojava u svima oblasnim direkcijama. Što ova pojava jače dolazi do izražaja u Ljubljanskoj direkciji, tome leži uzrok u činjenici što je preuzimanjem Južnih železnica preuzet i veliki broj već starijeg osoblja, i što to osoblje danas, iako je već doslužilo neće da traži penziju. Železnička uprava, pak, usled jako opterećenog penzionog fonda nije mogla izdejsstvovati penzionisanje celokupnog tog osoblja, nego se postepeno pristupa njihovom eliminisanju iz aktivne službe. Železnička uprava preduzimala je i preduzima potrebne mere, tako, da će se u ovoj budžetskoj godini ovo pitanje znatno ublažiti, ako ne i sasvim likvidirati.

Na postavljena pitanja može se, dakle, odgovoriti:

1) Da je stanje železničara i njihove službe na teritoriji Ljubljanske železničke direkcije železničkoj upravi vrlo dobro poznato, da je povoljno i da se ni u čemu ne razlikuje od stanja u ostalim železničkim direkcijama;

2) Da su železničkoj upravi poznati nedostaci u železničkoj službi, ali da su ti nedostaci takove prirode, da su daleko od toga da bi mogli uništiti železničku službu;

3) Da su i pre interpelacije preduzimane sve mere da se prilike u resoru Ministarstva saobraćaja dovedu u red;

4) Da se u pogledu postavljanja železničkog osoblja ne čini nikakva razlika s obzirom na pripadnost molilaca ovoj ili onoj banovini. Kao što vrlo mnogo službenika rodom iz Dravske banovine služi na teritoriji drugih banovina, tako imaju i službenici, rodom iz drugih banovina, pravo da služe u Dravskoj banovini. Domovina je jedna i svi državljani imaju jednaka zakonom zagarantovana prava. Železnička uprava vrlo rado prima i primaće sve sugestije koje imaju za cilj poboljšanje železničke službe pod pret-

postavkom da su te sugestije stvarne, opravdane i tačne.

Od podnošenja ove interpelacije u našem saobraćaju su se, možda, još u nekom pogledu pogoršale prilike usled povećanja saobraćaja. Ja sam zbog toga bio prisiljen da tražim povećanje kredita. Imamo u nekim delovima povećanje i robnoga i putničkog saobraćaja za preko 100% prema lanjskoj godini. (Pljeskanje na desnici). Naravno da se taj povećani saobraćaj ne može održati sa istim saobraćajnim osobljem, i ja sam molio i tražio i tražiću da dobijem sretstva, da povećam broj osoblja na svima našim prugama, bez obzira u kojoj su direkciji. Ja vas molim da ovaj moj odgovor primite. (Pljeskanje na desnici i u centru).

**Potpredsednik Franjo Markić:** Reč ima narodni poslanik g. Avguština Lukačić da se izjasni da li je zadovoljan odgovorom gospodina Ministra saobraćaja.

**Avguština Lukačić:** Gospodo narodni poslanici, ja ne mogu biti posve zadovoljan sa odgovorom gospodina Ministra saobraćaja, pošto nisu svi momenti takvi, kako su navedeni, nego s obzirom na postojeće stanje ima puno stvari koje treba da se uredi. Ali blagodar sam u toliko, u koliko vidim intencije gospodina Ministra saobraćaja da će se izvršiti poboljšanje personala već ove godine, ili u bliskoj budućnosti. Ali moram da učinim sledeće primedbe.

Odmah u uvodu utvrđujem, da se pridružujem u punom opsegu izlaganjima o željezničarskim prilikama druga Pleskovića, a specijalno o prilikama u Dravskoj banovini, koje je on izneo u debati u budžetu saobraćajnog resora. Hoću da dokažem, na osnovu tačnih podataka, opravdanost interpelacije i da dokažem, da se je g. Ministar potrudio u svome odgovoru i svojim izlaganjima, kako bi obišao faktično stanje. Ali je u interesu resora kao takvog, u interesu pogođenog željezničkog personala, u interesu nacionalne privrede i njenog normalnog razvitka, da pogledamo istini u obraz i popravimo što se može popraviti. Ne govorim u ovoj stvari tek kao političar, nego i kao tridesetogodišnji željezničar saobraćajac, koji imam zbog dugogodišnje prakse svakako dovoljno pogleda, da uvidim nesnosnu situaciju saobraćajnog personala i sve nepodnošljivije i u katastrofu vodeće prilike u našem saobraćaju, a osobito na području Dravske banovine. Svi merodavni faktori su ponovno stvarno i dobrohotno upozoreni raznim utemeljenim spomenicama iz redova privrednih krugova, institucija za promet stranaca, kao i iz redova službenika i njihovih organizacija na sve nedostatke našeg saobraćaja, ali je za sve to učinjeno malo ili ništa. Kardinalne mane, koje su navedene u našoj interpelaciji, još danas nisu uklonjene, pa se ne vidi ni iz sadašnjeg izlaganja g. Ministra, da će se ukloniti. U sledećem hoću da dokažem opravdanost ovih tvrdnji.

Neosporna je činjenica, da je saobraćaj na prugama Ljubljanske direkcije srazmerno najjači na kilometar dužine i na pojedinog službenika. Tabelačnim statističkim službenim iskazima treba naime da se doda i sveukupni rad pograničnog i tranzitnog saobraćaja, kojim je glasom specijalnih podataka baš Ljubljanska direkcija opterećena kod uvoza sa 75%, kod izvoza sa 44%, i kod tranzita sa 86% od sveukupnog toga saobraćaja. Od 23 pogranične stanice u celoj državi otpadaju ništa manje nego 9 na Ljubljansku direkciju. Ako objektivno uočimo gornje podatke kod našeg i tako već podnormalnog stanja

željezničkog personala najviše pogođena je Ljubljanska direkcija. Statistika iz godine 1935 pokazuje nam da u Jugoslaviji dolazi na jedan kilometar pruge samo 7.68 personala, dok je najniže stanje personala u ostalim evropskim državama i to u Italiji 8,22, u Austriji 10,36, u Čehoslovačkoj 10,35 itd.

Isto tako jeste činjenica, da su i dohodci Ljubljanske direkcije u srazmeri sa ostalim direkcijama najveći, zbog najvećeg saobraćaja. Dohodak državnih železnica u Ljubljani iznosi na jednog službenika 41.900 dinara a na jedan kilometar pruge 350.000 dinara.

Ljubljanska direkcija dakle daje 21% svih dohodaka, a 65,5% iznad prosečnih dohodaka na jedan kilometar i 32,8% iznad prosečnih dohodaka na jednog službenika. Sasvim logična posledica ove činjenice morala bi biti, ako su željeznice zaista privredno-komercijalna, a ne birokratska institucija, da bi bila Ljubljanska direkcija dovoljno dotirana potrebnim personalom, što fakt nikako nije. Kasnije ću dokazati sa nekoliko konkretnih specijalnih slučajeva neizdržljivost sadašnjeg stanja u pogledu personala i očajne perspektive u istom pogledu, pred kojima ćemo se naći u najkraće vreme.

Poznato je, da su baš pruge Ljubljanske direkcije među najstarijima i da traže zbog toga za svoje održavanje i sanaciju više sretstava i više radne snage, nego je to slučaj u ostalim direkcijama, gde su pruge u velikoj meri ili nove ili prinovljene. Da se pruge u Ljubljanskoj direkciji ne održavaju normalno i da se brzine u toj direkciji koja se nalazi baš u centru prometa stranaca ne ispunjavaju, nego čak smanjuju dokaz je ovo: U svoje vreme važila je brzina na pruzi Grobelno—Štore 100 kilometara, sada 90, Zidani Most—Sava ranije 60, sada 55, Sava—Litija ranije 100, sada 60, Ptuj—Čakovec ranije 74, sada 60, Čakovec—Kotoriba ranije 85, sada 60 kilometara a ovo su pruge koje spadaju u međunarodne. I tragično, što ni ove pruge nismo znali očuvati na nekadašnjoj visini, kada turizam u našim krajevima nije bio još na visini, na kojoj se nalazi danas, i nije još igrao tako velevažnu ulogu u našoj nacionalnoj privredi.

Kao daljni vapijući javni dokumenat da nedostaje i materijala i personala za održavanje naših pruga, neka vam posluže podatci o krajevima gde su uvedene spore vožnje ispod normalne u mnogim slučajevima i tako već redukovane brzine. Ove spore vožnje nisu od prigodnog karaktera, kakve se mogu ugoditi svuda, gde se vrše veće opravke. Ovo su spore vožnje na prugama koje zbog nedozvoljenih kredita nisu dovoljno opravljene, pa mesecima i godinama čekaju i vapiju za opravkom. Tako na primer: Otiški Vrh—Dravograd čeka od 27-III-1932; Ljubljana glavna stanica od 5-IX-1933; Šmarje pri Jelšah—Št. Vid od 29-XI-1933; Kranj—Jesenice od 1-III-1934; Jesenice slobodni koloseci od 1-III-1934; Raška—Velenje od 1-III-1934; Ljubljana—Kranj od 13-IX-1935; Ozaj—Kamenje od 14-I-1936 itd., što sad više neću da vam navodim.

Dok jasno vidimo iz tih podataka hitnu potrebu sistematskog opravljavanja naših pruga, dešava se u poslednjim godinama, da se stalno radništvo službe za održavanje pruge u zimskim mesecima zbog nedovoljnih kredita prinuđuje na besplatno pauziranje. I u prošlim zimskim mesecima je bilo kod nekih sekcija za održavanje pruge zaposleno, zbog nedovoljnih kredita samo po osam dana a kod drugih najviše po 15 dana, uprkos tome, što je time grubo kršen član pra-

vilnika za radnike državnih saobraćajnih institucija, koji zajamčuje radništvu minimalno 160-časovno zaposlenje u mesecu. Da je ovo kršenje odozgo zakonskih odredaba dovelo do strahovite socijalne mizerije odnosno radništva i njegovih mnogočlanih porodica, može se razumeti. Imam na raspolaganje mnogobrojne molbe tih bednih železničkih radnika, koji se u svojoj očajnoj situaciji obraćaju stručnim organizacijama za najskromniju potporu, da bi prehranili porodice. Kuda vodi takav nesocijalni i neopravdan postupak merodavnih vlasti baš u sadašnjim vremenima, gde se borimo — zaista samo rečima — protiv upliva komunizma i drugih radikalnih struja o tome neka razmisle oni, koji nose odgovornost za to.

Veza Slovenije sa morem naš je stari zahtev.

Ništa manje nego u službi za održavanje pruge nedostaje na području Ljubljanske direkcije i u ostalim granama saobraćajne, komercijalne i mašinske službe veliki broj personala. Glavna krivica za to jeste u tome, što se stanje personala nije u poslednjim godinama normalno popunjavalo, što g. Ministar sam priznaje za vozovni personal u aktu G.B.br. 126498 od 1936. Na području Ljubljanske direkcije stanje je personala u pojedinim jedinicama u mnogim slučajevima ispod normale. Ako uvažimo, da je sada važeće normisanje personala izvršeno i redukovano na minimum u vremenu najveće ekonomske depresije godine 1932/33, onda logično sleduje iz toga, da bi i kod punog stanja normiranog za službu sposobnog personala sada jedva odgovaralo povećanom saobraćaju. Pošto je pak stanje daleko ispod normale, prirodno je, da je personal preopterećen i do skrajnosti nesocijalno eksploatisan. Samo u stanici Ljubljana gl. kol. nedostaje po normisanju 38 lica od 766. Od prisutnih su stalni substituti u direkciji 10, nesposobnih (stalno bolesnih) ima 20, u dobi preko 60 godina 10, periodički bolesnih 25, već dosluženi 60. Ukupno, dakle faktički za službu 163 što je premalo.

Stanje po dobi života je ovakvo: od 20 do 30 godina 32, od 30 do 40 godina 224, od 40 do 50 godina 245 (!!!), od 50 do 60 godina 255 (!!!) i preko 60 godina 10.

Zdravstveno stanje personala što se tiče otpornosti i trajanja ni iz daleka nije takvo kakvo traže interesi službe.

Najosetljiviji je manjak kod manuelnih radnika u magazinima i kod egzekutive u vozovnoj službi. Već kod najmanjeg porasta putničkog i robnog saobraćaja, kod većih priredbi, pojačanju nedeljnog saobraćaja (šetni nedeljni vozovi) nailazi stanica na nesavladive poteškoće.

Vozovna služba i turnusi kod putničkih blagajni prenapete su. Kod vojničkih transporata 1936 g. pomogle su domicilske stanice (Maribor, Jesenice itd.).

Rezervna služba vozovnog personala određena je prvenstveno za vanredne vozove, dok faktički rezervnici pokrivaju razbolevanja i odsustva. Da stanica uopšte može da doskoči svim poslovima, mora da pozajmljuje radnike od sekcije. Sada ima pozajmljenih 13 radnika. Zdravstvena otpornost personala rapidno se umanjuje. U god. 1936 personal je od 14.000 zakonom priznatih dana odsustva upotrebio samo 8000 dana, što daje srazmer 7 napram 4, a kod vozovnog personala ovaj je srazmer još gori. Slične su prilike i u ostalim stanicama. Samo kod saobraćajnog odeljenja Ljubljanske direkcije nedostaju po normisanju 143 lica.

Iz ovih zvaničnih podataka pak ne vidimo pravu sliku o nedovoljnom stanju personala, pošto su u ovom stanju obuhvaćeni svi oni, koji su već dovršili

svoje službeno doba, koji su prešli 60 godina života, koji u bolesničkom stanju očekuju penzionisanje, dok su u praksi balast odnosnoj službenoj jedinici, jer su zbog svog fizičkog iscrpljenja neupotrebljivi za teški i odgovorni rad. A da takvih službenika nema malo, neka vam dokažu ovi tačni podaci: U godini 1936 službeno su doba navršili kod Ljubljanske direkcije: u centrali 29 lica, u staničnoj i magazinskoj službi 337, u vozovnoj službi 132, ukupno 498 lica. Građevinska i mašinska služba ovde nisu uzete u obzir. Sa stanjem ispod normale sa 143 lica, ukupno 641 službenik.

Ako uočimo, da će kod saobraćajnog odeljenja navršiti službeno dobo u god. 1937 158 lica, u god. 1938 143 lica, u god. 1939 100 lica, a u god. 1940 91 lice, ukupno 498 lica, i pošto železničar ne može da bude vaspitan za dva, tri meseca, već je tu matematički dokazano, da već u samom ovom odeljenju postoji hitna potreba, da se popuni personalno stanje sa preko 1000 lica. Ali ovi podaci odgovaraju, kako je rečeno, tek postojećem stanju i postojećem sada važećem normisanju. Pošto je pak to normisanje prema ostalim direkcijama i sve rastućem saobraćaju suviše nisko, navedeni je broj isto normalan. Sasvim je prirodno, da se u postojećim prilikama sastavljeni turnusi, koji su predviđeni za sasvim vanredne prilike, usvajaju zbog nedostajanja personala, kao normalni turnusi. Turnusi za vozovni personal od krajnosti su napeti. Kod drugih direkcija škola i odmori u tuđoj stanici do 5 časova uračunavaju se u službu, dok ovo u Ljubljanskoj direkciji ne biva. Sve ovo vodi do krajnjeg iscrpljenja personala, pa će ranije ili docnije dovesti do veće ili manje katastrofe. I kraj najveće požrtvovanosti personala postavljena je granica fizičke mogućnosti. Sa socijalnog gledišta ova je pak eksploatacija krajnje nepravedna.

Apelujem na g. Ministra, da u interesu institucije, što pre, ne čekajući na kakvu katastrofu, popuni stanje železničkog personala do toliko potrebnog broja i kod toga povećanja u prvome redu uvaži reflektante iz područja Ljubljanske direkcije, gde postoji, kako je poznato, velika nezaposlenost. Bila bi velika socijalna nepravda, ako bi se htelo popuniti personal sa drugih teritorija.

Ako želimo, da imamo disciplinovano, zadovoljno, za sve teške zadatke saobraćajne službe sposobno železničko osoblje, glavni je uvet, da je to osoblje pravno obezbeđeno i da mu je osigurana egzistencija. U tu svrhu potrebno je neodvlačno povećanje prinadležnosti do one visine, koja pruža službeniku i radniku i njegovoj porodici mogućnost egzistencije. Dalje, osmočasovni radni dan mora da bude bezuvetno uvažen. Pravilnik o stanarinskim prinadležnostima ne sme da bude izigravan i tumačen na štetu osoblja.

Sveukupnom egzekutivnom osoblju i svemu onome osoblju i nepostavljenome, koje ima posla sa publikom, ima da se izda pristojno službeno odelo.

Prinudno besplatno pauziranje stalnog radništva prugovne službe u zimskim mesecima neka se ne praktikuje više; ono je u opreci sa važećim radničkim pravilnikom i krajnje nesocijalno.

Odredbe radničkog pravilnika, koje se odnose na stalnost radnika, imaju da se primenjuju pravilno i pravedno i nesmeju da se izigravaju tim načinom da se uopšte ne uvažavaju ili da se radniku nekoliko dana pre trogodišnje neprekidne službe otkáže služba, pa da se zatim radnik ponovo primi u službu. Radništvu neka se konačno ipak već jednom vrati neopravdani odbitak od 10% plate, koji je izvršen



na osnovu „Uredbe o smanjivanju prinadležnosti iz godine 1931“. Kasacija u Zagrebu donela je već na žalbu pogođenog radništva pod br.P. 55/33-2 od 22 februara 1935 presudu u prilog te žalbe.

Dnevničari koji vrše službu na normisanim mestima, imaju da se prevedu po zakonu.

Penzije imaju da se isplate penzionerima odmah posle penzionisanja, a ne da moraju nekoji od njih bez sopstvene krivice još uvek čekati mesecima bez ikakvih primanja. Slučaj Ivana Počeka, činovnika, Maribor, Durjava Karela zvaničnika II, Domžale, — ovaj poslednji od 1/X 1936 godine sve do danas nije primio ništa.

Pravilno i podjednako tretiranje pri odmeravanju penzije za sve one bivše radnike, koji su uplaćivali kroz više godina za osiguranje za starost kao radnici, ali se njima kasnije, pošto su prevedeni po zakonu, ovo radničko osiguranje ne broji jednako merno. Na primer presuda Državnog saveta br. 113492-34 u slučaju Lekana Joze, zvaničnika II i presuda Državnog saveta br. 11187-34 u slučaju Jeromelja Matevža, zvaničnika II. Ove se presude potpuno razlikuju: prvi prima penziju po Zakonu o državnom saobraćajnom osoblju, dok je drugi prima iz Radničkog penzionog fonda, pa je ova njegova penzija za jednu trećinu manja od one, premda su oba služili u isto doba od 33 godine, i premda je drugi uplaćivao za penziju kroz 28, a prvi 27 godina, pa je drugi Jeromelj čak i po nesreći u službi. U slučaju Petovšek Janeza, služitelja, koji je uplaćivao kroz 26 godina za penziju, broji se za penziju samo 14½ godina, otkada je postavljen, dok mu se plaćeno članstvo u radničkom penzionom fondu ne uvažuje.

U interesu teške i odgovorne železničke službe ponovo apelujem na g. Ministra da izvoli uvažiti gornje potpuno opravdane težnje podređenog mu osoblja.

**Potpredsednik Franjo Markić:** Reč ima narodni poslanik g. Vojislav Lazić.

**Vojislav Lazić:** Gospodo narodni poslanici, svrha svake interpelacije uopšte jeste da se pozabavimo istaknutim pitanjima, a naročito pitanjima onoga resora dotičnog ministra, koji na interpelaciju odgovara.

Svrha ove interpelacije ne može se shvatiti tako, da je to pitanje samo Ljubljanske direkcije i pitanje jednog užeg dela naše saobraćajne politike koju vodi gospodin Ministar saobraćaja. Mi ovom prilikom imamo prava i dužnost da se pozabavimo celokupnim radom g. Ministra saobraćaja. Ja čineći svoju dužnost, smatram za potrebno da izložim izvesne nepravilnosti, koje se dešavaju u Ministarstvu saobraćaja, naravno za koje sam se uverio da su tačne.

Gospodo, prvo pitanje koje je istaknuto ovom interpelacijom jeste pitanje plata železničkog osoblja, naročito onog egzekutivnog, onog siromašnog, koje radi dan i noć i na čijim plećima počiva naš saobraćaj. Gospodo, to su železnički službenici na pruzi, na vozovima i danju i noću, od njih zavisi saobraćaj i, razume se, ukoliko oni budu tačno svoju dužnost vršili, utoliko će biti tačan naš saobraćaj, vozovi će ići na vreme i otpravljajući se celokupna služba na zadovoljstvo naroda i države. Moramo otvoreno priznati da su ti radnici, koji najviše rade, rdavo plaćeni. U susretu sa njima vi ćete u prvom redu dobiti pitanje: šta je sa našim prinadležnostima, hoćemo li dobiti kakvog boljitka ili povećanja? A

naročito se to čuje od onda otkada je ova Vlada izvršila svojom uredbom smanjenje činovničkih plata na jedan vrlo drastičan i nepravičan način. Ona je smanjila sirotinji za 30%, (Jedan glas sa desnice: Smanjuje i seljacima porezu!)... onima koji su najviše zaslužni a najmanje plaćeni, njima je najviše smanjeno, a onima koji su najbolje plaćeni, čije su plate bile velike, počev od Ministara i njihovih direktora pa sve do onih koji primaju plate po 5 do 6.000 dinara, njima je smanjeno za 70, 80 do 100 dinara, a jednom konduktoru ili jednom kočničaru ili jednom vozovodi ili mašinovodi, njima je smanjeno po 300 dinara, i ako je on primao samo 1000 dinara.

Prema tome, gospodo, pored toga što ne možemo biti zadovoljni sa radom ovoga Ministra u pogledu prinadležnosti toga mučeničkog osoblja koje radi dan i noć, mi ne možemo biti zadovoljni ni personalnom politikom koju vodi ovo Ministarstvo. Gospodo, u ovom Ministarstvu zacarilo se partizanstvo onako kakvo dosada nije bilo. Gospodo, nije više to javna tajna da postoji tamo jedan gospodin u Ministarstvu, koji se zove g. Kulenović, koji tamo vedri i oblači, koji je za činovnike Ministarstva saobraćaja strah i trepet i koji ima veću vlast od samog Ministra. I, gospodo, oni koji moraju i koji su prinudeni ma šta da traže, oni se moraju obratiti g. Kulenoviću, i od njegove milosti zavisi kako će njegovo pitanje biti rešeno. (*Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho:* Njegovom milošću je Vaš sin postavljen. — Jedan glas sa desnice: On se zauzimao za tvoga sina!)... Nije to istina, nije se on zauzimao za moga sina, nikad ja nisam molio za mog sina. Ja imam tamo hiljadama sinova. (Buran smeh). Svi su oni na železnici moji sinovi. (Burno odobravanje na levici). G. Kulenović partizanski radi, i, gospodo, što je najnezgodnije, što moram da podvučem, istina se uvek mora govoriti, g. Kulenović favorizira muslimanski živalj. A to ne sme da se dozvoli. Ne treba da se favorizira ni po veri ni po partiji nego, gospodo, mora biti pravde svuda i, gospodo, kada se tako radi da samo onaj koji je musliman može dobiti kod Kulenovića neko zadovoljenje ili onaj koji je istaknuti partizan, to je jedna opasnost za naš saobraćaj... (*Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho:* Gospodine Vojo, je li Vaš sin musliman? Njega sam ja postavio!)... Vi moga sina niste postavili. To nije istina. (*Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho:* Onda neki Vaš rođak, jedan Lazić, za koga ste Vi molili!)... To nije tačno da ste moga sina Vi postavili. Svi su moji sinovi za koje se ja zauzimam. Ja sam istakao već da su svi oni koji tamo služe na železnici sinovi naši bez obzira od koga je ko rođen.

Sad, gospodo, hoću da istaknem jedan mali slučaj pa da vidite kako se sprovodi partizanstvo: Od toga malog slučaja redaju se posle veliki slučajevi.

Gospodo, blizu Valjeva, postoji jedna železnička stanica i zove se Iverak. Na toj železničkoj stanici nalazi se jedan železnički službenik koji vrši dužnost šefa stanice. On nije činovnik, on je skretničar ali naravno on je tu u isto vreme taj koji izigrava i šefa stanice. On se zove Gruzica Vasiljević. On je, gospodo, na toj stanici više godina. Nije on tamo samo za vreme ovoga režima, za vreme ove Vlade nego je bio i za vreme ranijih vlada. Ali, gospodo, ranije je bio suviše jako istaknuti radikal, pa je u okolini važio kao nekakav agitator za stranku. Zatim se promenilo: pala radikalna vlada i došla druga, on je bio uza tu drugu vladu. Došla je vlada JNS. On se opet našao i u tome društvu i večito je igrao

oko svake vlade i svakog režima. Sada dolazi ova Vlada i on je sada postao JRZ i njezin organizator i takav jedan čovek, i ako je on mali činovničič, on ti se tamo napravio velika zverka ovog režima, on tamo vodi partiju i za njega je prvi i jedini posao partija i ništa više. (Aleksandar Lazarević: Tako i njegov Ministar radi!).

Za njega zakoni ne važe, radi šta hoće. On je, gospodo, napravio od željezničke stanice kafanu. On u stanici toči piće za pare i krčmi. Tuže ga za to, finansiska vlast za to ga kažnjava i ima presuda po kojima je taj čovek kažnjen za bespravno točenje pića u državnoj zgradi i nije to ništa vredelo. On je ostao tamo i dalje i tamo je još danas. Ali zašto? Zato što je potreban tamo ne za onu stanicu, ne za tamošnji saobraćaj, jer je tamo dosta mali saobraćaj, nego je on tamo potreban da u onom selu održava JRZ, da u državnoj zgradi toči piće i da u državnoj zgradi vrši organizaciju stranke.

Gospodo, kad jedan tako mali činovnik može da čini tako velike zloupotrebe, možete onda misliti šta rade drugi? Šta onda može da radi Kulenović i drugi veći funkcioneri kad to može da radi Gruzica Vasiljević kao skretničar.

Dalje, gospodo, sekretar partije JRZ Dušan Trifković takođe ima u ovome Ministarstvu neku političku funkciju i upravo on je kao nekakvo desno ili levo krilo gospodina Ministra. S jedne strane Kulenović, a s druge strane Trifković, i oni su glavni pomagači Ministra saobraćaja u rešavanju personalne politike. I onda Kulenović važi, razume se, za onu okolinu tamo, sarajevsku i bosansku, a ovaj g. Trifković za srbijansku i ove ovamo druge krajeve. Oni su glavni gospodari sviju činovničkih položaja u Ministarstvu.

Prema tome, gospodo, i u ovome Ministarstvu, koje je privredno Ministarstvo, koje treba da radi samo kao stručno u svome zadatku — saobraćaju zacarila se politika. U tome se Ministarstvu stvaraju političke koterije, pita se da li su službenici režimske ili nisu pristalice, a ako se to bude tako radilo, onda saobraćaj ne može ići kako treba.

I zato, gospodo, ja nisam zadovoljan radom Ministra saobraćaja i verujem da i većina zemlje nije zadovoljna njegovim radom. Ja sam, gospodo, u interesu samog Ministarstva saobraćaja, u interesu same struke, u interesu zemlje, u interesu naroda bio dužan da iznesem ono što narod oseća i od čega narod pati, pa to i činim. I nezadovoljan ovakvim radom ja predlažem motivisani prelaz na dnevni red, koji bi glasio ovako: »Narodna skupština nezadovoljna radom g. Ministra saobraćaja a naročito personalnom politikom u njegovom resoru, nezadovoljna njegovim odgovorom po ovoj interpelaciji, prelazi na dnevni red«. (Odobranje na levič).

**Potpredsednik Franjo Markić:** Reč ima narodni poslanik g. Sava Mikić.

**Sava Mikić:** Gospodo narodni poslanici, čuli smo interpelaciju narodnog poslanika g. Lukačića, čuli smo i dokumentovan odgovor g. dr. Spaha, Ministra saobraćaja, čuli smo takođe i izvesne primedbe g. poslanika Lazića, pa dozvolite i meni, pre no što učinim i ja svoj predlog, da kažem nekoliko reči po ovoj interpelaciji. Ja sam baš vrlo srećan što mi se kao Zećaninu, Sandžakliji, dala prilika da sa ovog mesta o pitanju saobraćaja i željeznica kažem nekoliko reči. Ako bacimo jedan kratak pogled i vi-

dimo kakav je saobraćaj bio počev od 1919 godine pa postepeno kako se kretao do pre dve godine, jasna će svakome biti slika koliko je za poslednje dve godine učinjeno u pogledu poboljšanja i usavršavanja u svima pravcima u resoru Ministarstva saobraćaja. (Odobranje kod većine). O svemu tome, ne želim i neću da govorim, jer je to danas svakome jasno. (Upadice sa levice). Ja sam u tome resoru služio baš kad je g. Korošec bio Ministar saobraćaja i svaka čast g. Korošcu, jer je on i tada vodio punu nacionalnu i objektivnu politiku. (Graja i protesti na levič). Ja hoću samo da se osvrnem ovde pred licem cele Narodne skupštine i da učinim nekoliko konstatacija. Naš poslanički drug g. Lukačić veli da su zapostavljene službene železničke stvari u Ljubljanskoj direkciji, on kuka kako tamo nema dovoljno osoblja, kako je sve u zastoju i t. d. a ja vas odavde pitam: Šta ćemo mi Crnogorci i Zećani da kažemo kad nemamo na celoj teritoriji od blizu jednog miliona stanovnika ni jedne železničke stanice. (Odobranje). Baš kad o tome govorimo hoću da vam kažem da ja sa ovog mesta odajem puno priznanje g. dr. Mehmedu Spahi, jer je bratski i prijateljski prihvatio pitanje jadranske pruge i ja se nadam i tvrdo verujem da će ova Kraljevska vlada i pitanje jadranske pruge rešiti, pruge koju narod sa nestrpljenjem u onim krševitim i ogolelim krajevima očekuje i koju su sve vlade obećavale, pa su donosile zakone i zaključivale zajmove, ali se do danas nije to izvršilo. Sekcije za trasiranje pruge već se nalaze na terenu u Novom Pazaru a ovih dana dolazi sekcija i u Bijelo Polje da nastavi trasiranje.

Mi Zećani svetla obraza pomažemo Vladu g. dr. Stojadinovića, jer vidimo da je ona Jadransku prugu usvojila, kako to interesima naših krajeva odgovara. Hoću da napomenem drugu Lukačiću... (Ante Kovač: Hranice vas kukuruzom). Mi se družu Kovaču, čojstvom i junaštvom hranimo, i nećemo tražiti od sestre Hrvatske da nas hrani kukuruzom, nego ćemo se na onom kršu sami hraniti, kao i naši pradedovi.

Gospodo poslanici, za poslednje dve godine u ovom resoru, ako pogledamo šta je učinjeno, vi ćete iz odgovora i podataka koje je g. Ministar objektivno ovde izneo videti, da je naš saobraćaj kakvog ga mi danas imamo na dostojnoj visini, i da se možemo njime ponositi. Nažalost, kad su stranci ranije dolazili u našu zemlju, vi znate sa kakvim su utiscima odlazili, jer su naši vagoni bili nečisti i puni gamadi, i oni su odlazili iz naše zemlje očajni. Vozovi su zadocnjavali. Danas ide, hvala Bogu, sve dobro blagodareći dobro vođenoj politici današnjeg Ministra saobraćaja (Pljeskanje na desnici). Ja bih želeo još da sa ovoga mesta odgovorim dve do tri reči g. Voji Laziću u pogledu partizanstva i u pogledu činovništva. Naš drug Lazić napravio je primedbu i pomenuo ovde ime jednog malog funkcionera koga ja lično poznajem, jer sam imao čast služiti u Ministarstvu saobraćaja onda kad je i on tamo bio. Tada smo obojica bili pod prismotrom, jer nismo bili u volji ondašnjem režimu i izvesnim visokim funkcionerima. Jedan direktor železnica, užičanin, mogao je da g. Kulenovića drži za svoga šefa kabineta i da sa njim saraduje kao sa vrednim i sposobnim službenikom. Ne može niko osporiti njegovu savesnost i njegovu nacionalnu ispravnost. Taj gospodin Kulenović je danas šef Penzionog fonda železnikih činovnika, i ja se čudim da se kod tolikih načelnika i direktora koji vedre i oblače uzima za kri-

tiku jedan mali ispravni činovnik kao što je g. Kulenović.

Što se tiče primedbe g. Lazića da se u Ministarstvu saobraćaja postavljaju u masama Muslimani, ja mogu da kažem ovo, da to ne stoji, jer sam i ja imao čast da zaposlim u tome Ministarstvu nekoliko sirotana iz Sandžaka, a ni jedan među njima nije bio Musliman. Prema tome, iz toga jednog slučaja možete da vidite da su te činjenice netačne, pa ako bi i bilo tačno da je nekoliko njih i postavljeno od braće Muslimana, to nije ništa, jer je to, gospodo, sasvim normalno. (Protesti i upadice sa levece).

**Potpredsednik Franjo Markić:** Molim gospodu narodne poslanike da ne uznemiravaju govornika, a g. govornika molim da ne odgovara na upadice već da nastavi svoj govor.

**Sava Mikić (nastavlja):** Ja se čudim, gospodo, našem drugu g. Lukačiću kako je mogao reći da se o željeznicama u Sloveniji ne vodi računa i da je taj kraj najviše zapostavljen kad je poznata stvar da je tamo najrazvijenija željeznička mreža u celoj našoj domovini.

Posle ovako obrazloženog odgovora g. Ministra saobraćaja i pošto sam uveren da će današnji Ministar saobraćaja obratiti i dalje svu pažnju na one krajeve gde nema željeznica ja predlažem Narodnoj skupštini prost prelaz na dnevni red.

**Potpredsednik Franjo Markić:** Ima reč g. Ministar saobraćaja.

**Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho:** Ja bih hteo da odgovorim na neke načelne primedbe g. interpelanta. Gospodin interpelant je u svojoj završnoj reči spomenuo i pitanje povišenja činovničkih prinadležnosti. To pitanje se nalazi sada u ozbiljnom proučavanju. Mi smo, gospodo, svi svesni toga da su današnje činovničke prinadležnosti isuviše niske i da ih treba povećati s obzirom na skok cena svima zemljoradničkim proizvodima. (Opšte burno pljeskanje). I kao što sam 1935 godine ja bio jedan od najvećih zagovornika smanjenja činovničkih prinadležnosti zbog niskih cena poljoprivrednih proizvoda, tako sam isto danas zagovornik toga da se plate poviše. (Pljeskanje i odobravanje).

Gospodin Lukačić je spomenuo ovde i osmočasovni rad. Ja se trudim, od kako sam došao u Ministarstvo saobraćaja, da se svuda održi osmočasovni rad, i ja sam u tom pogledu učinio krajnji napor i imao sam i uspeha, tako da je danas vrlo malo željezničkih ustanova gde se radi više od 8 časova. Ja sam povećao kredit za radnike i zabranio upotrebljavanje radničkih kredita za druge svrhe samo da bih osigurao radnicima minimum njihovih pri-

nadležnosti. Ja najveću brigu posvećujem baš tim najnižim službenicima. I, gospodo, za vreme moje uprave najveći broj dnevničara je regulisan. To su sve službenici kojima sam ja osigurao stalnost. Prema tome strpite se pa će svi doći na red. Ja ne mogu da ispravim sve greške svojih prethodnika. Ono što su drugi grešili, ja ne mogu odmah sve da ispravim, ali sam mnogo toga već raspravio i ako da Bog raspraviću i sve ostalo. Primam prost prelaz na dnevni red. (Burno pljeskanje).

**Potpredsednik Franjo Markić:** Pošto se niko više nije prijavio da govori po ovoj tački dnevnoga reda, to je diskusija iscrpena. Imamo dva predloga za prelaz na dnevni red. Jedan je predlog podneo g. Vojislav Lazić. Taj predlog motivisan je i glasi ovako: »Narodna skupština nezadovoljna radom gospodina Ministra saobraćaja, a naročito personalnom politikom u njegovom resoru, nezadovoljna njegovim odgovorom po ovoj interpelaciji, prelazi na dnevni red.«

Drugi predlog za prelaz na dnevni red podneo je poslanik g. Sava Mikić i on predlaže prost prelaz na dnevni red. Kako po Zakonu o poslovnom redu u Narodnoj skupštini treba da se izjasni g. Predsednik Kraljevske vlade, u ovom slučaju g. Ministar saobraćaja, koji od ta dva predloga za prelaz na dnevni red prima, to molim gospodina Ministra da se u tom pogledu izjasni.

**Ministar saobraćaja dr. Mehmed Spaho:** Ja sam se već izjasnio da primam prost prelaz na dnevni red, koji je predložio g. Mikić.

**Potpredsednik Franjo Markić:** Pošto se je g. Ministar saobraćaja izjasnio da u ime Kraljevske vlade prima prost prelaz na dnevni red, to će se prvo staviti na glasanje predlog za prost prelaz na dnevni red. Gospoda koja su za taj predlog izvoleće sedeti, a koja su protiv, ustaće? (Većina sedi). Konstatujem, gospodo, da je primljen prost prelaz na dnevni red. Time je, gospodo narodni poslanici, dnevni red današnje sednice iscrpen, pa ću, sa vašim pristankom, ovu sednicu zaključiti. Dopustite sada da vam predložim dnevni red za iduću sednicu. Kao prvu tačku dnevnog reda za sledeću sednicu predlažem: Nastavak pretresa predloga zakona o istupima, a kao drugu tačku: Pretres izveštaja Odbora za proučavanje predloga zakona o povlačenju starog i kovanju novog metalnog novca. Prima li Narodna skupština predloženi dnevni red? (Prima). Objavljujem da je ovaj dnevni red primljen. Sa vašim pristankom ovu sednicu zaključujem, a iduću zakazujem za sutra u 8.30 časova pre podne.

Sednica je zaključena u 10.50 časova.

