ПРОТОКОЛИ

ВАНРЕДНЕ

НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ,

ДРЖАНЕ У КРАГУЈЕВЦУ 1880 ГОДИНЕ

У БЕОГРАДУ,
У ДРЖАВНОЈ ШТАМПАРИЈИ
1880.

16390

ПРОТОКОЛИ

ВАНРЕДНЕ НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ

I претходни састанак

који је држан 11 маја 1880 у Крагујевцу

На дан 11 маја 1880 године, после 10 часова пре подне, а после службе божје, скупише се чланови Народне Скупштине у дворану скупштинску, где дође и министар унутрашњих послова. По што се водица освети, Алекса Поповић узе реч и изјави, да по чл. 2 пословника треба да се изабере одбор од 9 лица за пријављивање посланика; даље, да се по досадањој практици тај посао обављао под председништвом по годинама најстаријег посланика. Налази, да би се могла ова практика променути и напустити, па да Скупштина изабере једно лице за овај посао, у ком има највише поверења, и он од своје стране предлаже г. Тодора Тушаковића, који уживa поверење целе Скупштине.

Мата Карамарковић држи, да немамо разлога оступати од дојакошње практике, која има свој основ у старим законима о Скупштини, па да је добро да се и данас те практике држимо, па по што је г. Јуришић од свију по годинама најстарији, то предлаже, да изађе г. Јуришић и предузме председништво.

На изјављену жељу скупштинску г. Јован Јуришић, посланик, који је по годинама најстарији, на позив Скупштине, заузе председничко место и изјави да је на реду да се изабере одбор од 9 лица за пријављивање посланика и испитивање њихових пуномоћија.

На позив Скупштине председник предложи и Скупштина изабра следећа лица за одборнике: Ђорђа Ж. Ђорђевића, Ристу Панића, Ђорђа Малетића, Раку Кукића, Аранђела Стапојевића, Милоја Блазнавца, Грују Гавриловића, Јована Симића и Анту Пантића.

За тим одборници изабраше за председника одбора г. Г. Гавриловића, коме уступи место г. Јуришић.

На позив председника одбора, члан одбора г. Ђорђевић прозва посла-

нике, и том се приликом виде да има свега посланика 174, и да није дошло 21 и према томе да има на окупу 153 посланика.

За тим председник одбора изјави, да ће одбор предузети посао, који му по закону у дужност спада, па кад исти сврши, он ће заказати идући састанак, а за сада огласи да је састанак закључен.

Овај је састанак трајао до 11½ часова.

Председник одбора
Г. Гавриловић.

Чланови:

М. П. Блазнавац, Ђ. Малетић, Анта Пантић, Јован П. Симићић, Аранђел Станојевић, Риста Пантић, Рака П. Кукић, Ђорђе Ж. Ђорђевић.

II претходни састанак

12 маја 1880 године

Присуствовали су сви г.г. министри.

Председник одбора г. Груја Гавриловић објави, да је састанак отворен и позва Скупштину да саслуша извештај одбора за пријављивање посланика и испитивање њихових пуномоћија.

Известилац и члан одбора Ђорђе Ж. Ђорђевић прочита извештај одбора, који гласи:

Народној Скупштини,

Одбор за пријављивање посланика и испитивање њихових пуномоћија, изабран на основу члана 2 о пословном реду у Народној Скупштини, нашао је према акту г. министра унутрашњих послова П.№ 3685, од 11 маја т. г. да су у целој земљи у овој години два посланичка места смрћу упражњена, а па име посланика за срез брзопаланачки и срез крајински, окр. крајинског; даље да је прошла Скупштина уважила оставку изабраном посланику за срез мачвански окр. шабачког, и уништила избор посланика за варош Шабац, и да је највишим решењем од 9 пр. м. наређен нов избор посланика у овим местима на дан 9 овог месеца. Акта о избору нових посланика да ће се Скупштини поднети, чим буду дошла.

Даље, пријавила су се одбору следећа господа као Књажеви посланици, постављени накнадно за ову трогодишњу периоду, и то:

Јаков Павловић, начелник црквеног одељења у министарству просвете и црквених дела;

Атанасије Бабовић, председник суда вароши Београда;

Коста Денић, председник суда окр. шабачког;

Драгутин Петровић, члан суда вароши Београда;

Коста Црногорац, директор и професор друге београдске нике гимназије;

Фрања Вшетечки, бивши професор артиљеријске школе;

Димитрије Голубовић, председник апелационог суда.

Сва ова господа поднела су одбору и своја уверења, која им је г. министар унутрашњих дела под 24 априла П№ 3373, у смислу члана 45 устава, издао. Одбор је ова уверења прегледао и нашао да су уредна и да се именована лица у Скупштину приме као Књажеви посланици.

На завршетку овог извештаја одбор има част, према члану 9 пословника, поднети Народној Скупштини списак свију пријављених посланика, из кога се види да на окупу има 158 посланика и да је то довољан број према члану 82 устава, да Народна Скупштина отпочне свој рад.

Списак недошавших посланика прилаже се.

11 маја 1880 год.
у Крагујевцу.

Председник одбора за пријављивање посланика и прегледање њихових пуномоћија
Г. Гавриловић.

Известилац и члан одбора
Ђ. Ђорђевић.

Чланови:

Ђ. Малетић, М. Блазнавац, Рака Кукић, Анта Пантић, Аранђел Станојевић, Риста Пантић, Јован Симићић.

Председник одбора упита и Скупштина реши, да се приме за посланике ново наименовани Књажеви посланици.

После кратког одмора у присуству свештеника и г. министра унутрашњих послова, а сообразно чл. 52 устава, положили су заклетву г.г. Јаков Павловић, Танасије Бабовић, Коста Денић, Драгутин Ж. Петровић, Коста Црногорац и Фрања Вшетечки.

За тим председник саопшти Скупштини, да су у Скупштину дошли ови посланици: Борисав Милановић, Дим. Катић, Ж. Нелић, Марко Лазаревић, Милија Поповић, Милош Ристић, Сима Илић, Сима Милошевић и Ђорђе Топузовић; г. Топузовић предао је и своје пуномоћије које ће одбор прегледати кад дођу и акта о његовом избору.

Председник одбора изјави, да је сада на реду да се приступи избору 6 лица за звање председника и потпредседника Скупштине.

Члан одбора Ђорђе Ж. Ђорђевић прозва посланике по списку, који редом дадоше свој глас за кандидате за председништво и потпредседништво.

По што су сва г.г. посланици дали свој глас, председник даде мало одмора, а по том саопшти Скупштини резултат гласања.

Гласало је 162 посланика.

Није дошло 11 посланика.

Апсолутна је већина 82 гласа.

Било је кандидата 25, од којих су добили потребан број гласова следећа г.г. посланици:

Вуја Васић, 120; Атанасије Ба-

бовић, 120; Владислав Вујовић, 116; Мијалко Раденковић, 113; Милоје Блазнавац, 109, и Никола Радовановић 107. — И ови се према члану 10 пословника имају сматрати за кандидате за председника и потпредседника Скупштине.

За овим је састанак закључен и казано, да ће се идући састанак објавити.

Састанак овај трајао је од 9 до 11 часова пре подне.

Председник одбора за пријављивање посланика и прегледање њихових пуномоћија
Г. Гавриловић.

Чланови одбора:
Ђ. Малетић, М. П. Блазнавац, Риста Панић, Јован П. Симић, Анта Пантић, Ран. Станковић, Ђорђе Ж. Ђорђевић, Рака П. Кукић.

III претходни састанак

12 маја 1880 год.

Почетак у 5 сахата по подне.

Присуствовали су сви г.г. министри.

Председник одбора г. Гавриловић објави да је састанак отворен и позва Скупштину да саслуша указ Његовог Височанства Кнеза о постављењу председника и потпредседника ванредној Скупштини.

Члан одбора Ђор. Ж. Ђорђевић прочита указ Његовог Височанства Кнеза, којим се на основу чл. 53 устава, од предложених Скупштином 6 посланика, поставља ванредној Скупштини г. Вујо Васић за председника, а г. Атанасије Бабовић за потпредседника.

Скупштина се одазва са: „живео Кнез."

На позив председника одбора, председник и потпредседник заузеше своја места.

Председник Вујо Васић заблагодари посланицима што му и овом приликом поклонише поверење, које је и Господар Кнез благоволео указом својим потврдити, поставивши га за председника ове ванредне Скупштине. За то остаје благодаран Господару и Кнезу и Скупштини, и стараће се да дато му поверење оправда на задовољство Господара и Кнеза и посланика. Посланике нарочито моли, да га потпомажу у раду овом, што ће бити, ако га потпомогну да с највећом озбиљношћу прихватимо и решимо предлог, који нам влада Његовог Височанства поднела буде.

Потпредседник А. Бабовић сматра за дужност да изјави најтоплију благодарност Господару Кнезу на превисоком благоволењу његовом, које му је овом приликом указао, а захвалан је и посланицима на овом олличном поверењу. Стараће се да савесно и искрено потпомаже г. председника те да ово, за нашу отаџбину важно питање, ради кога смо се овде сакупили, и које имамо да решимо, расправимо слошки и договорно у интересу наше домовине а на част нашег дичног владаоца.

Председник изјави, да је сад на реду да се приступи избору четири секретара, и да треба изабрати оне који ће водити белешку о избору и контролисати бележење гласова.

На позив Скупштине председник за то кандидира: Светозара Карапешића, Милоја Блазнавца, Алексу Поповића и Живка Недића који заузеше места.

За тим наста поименично гласање и после малог одмора председник саопшти резултат гласања.

Гласало је 154 посланика, а 17 налазе се на осуству. Гласало је за г. Ђорђа Ж. Ђорђевића 117, г. Илију Стојановића 117, г. Аксентија Ковачевића 112 и г. Ивана Јевтића 111, и ова су господа апсолутном већином гласова изабрани за секретаре ове Скупштине. И председник позва г.г. секретаре да заузму своја места, што и учинише.

Председник изјави да је с овим избором Скупштина потпуно образована и позва Скупштину да саслуша од г. председника министарства један указ Његовог Височанства Кнеза.

Председник министарства министар иностраних дела чита указ:

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божијој и вољи народа

КНЕЗ СРПСКИ

На основу чл. 76 земаљског устава, овлашћујемо председника Нашег министарског савета, Нашег министра иностраних дела, да, у Наше име, отвори седнице ванредној Народној Скупштини, сазваној Нашим указом од 16 априла ове године са задатком: да узме у решење железничку конвенцију закључену између Србије и Аустро-Угарске 28 марта ове године.

Председник Нашег министарског савета, Наш министар иностраних дела, нека овај указ изврши.

12 маја 1880 год.

у Крагујевцу.

М. М. ОБРЕНОВИЋ.

Скупштина се одазва са: „живео Кнез."

Господо, по сили овога указа, проглашавам седнице ванредне Народне Скупштине за отворене.

Председник изјави да ће сутра у $8^1/_2$ сати бити на дневном реду избор одбора, о броју кога сутра ћемо се сагласити.

За тим огласи да је састанак закључен.

Састанак је трајао до 6 и по сахати по подне.

Председник Народне Скупштине,
Вујо Васић
Потпредседник,
А. Р. Бабовић
Председник одбора за пријављивање посланика и прегледање њихових пуномоћија,
Г. Гавриловић

Чланови одбора:
Анта Пантић, М. П. Блазнавац, Аранђел Станковић, Риста Панић, Јован П. Симић, Рака П. Кукић, Ђорђе Ж. Ђорђевић, Ђ. Малетић.

САСТАНАК I

13 маја 1880 год. у Крагујевцу.

ПРЕСЕДАВАО

Вуја Васић

СЕКРЕТАР

Илија Стојановић.

За министарским столом сва господа министри.

Састанак отворен у 8 и по часова пре подне.

Секретар Ђорђе Ж. Ђорђевић прочита протокол првог претходног састанка.

Алекса Поповић примети противу протокола, да у њему није записан његов говор односно досадање практике ради избора председника за пријављивање посланика и испитивање њихових пуномоћија, у коме говору он је тражио, да се та практика обиђе, што се тиче година старости, већ да се бира способно лице, и од општег поверења, на коју је циљ предложио г. Тодора Туцаковића.

Секретар Ђорђе Ж. Ђорђевић прима да у протокол стави овај говор г. Алексе Поповића.

У осталом Скупштина одобрава протокол.

Исти секретар прочита протоколе другог и трећег претходног састанка, и Скупштина ове протоколе усвоји као што су написани.

Прочита се изјава од представника и грађана вароши Ниша, која гласи:

Народној Скупштини

Мила браћо,

У желном братском споразуму пригрлите оберучке к срцу предлог владе Његовог Височанства о железници, да можемо што пре и олако изаћи с нашим домаћим производима на светску пијацу, што ће без сумње наше благодети увећати.

У тој искреној жељи кличемо: Срећан вам свети рад, живила Народна Скупштина!

Скупштина се одазва са: живели

Прочита се оставка г. архимандрита Дучића Кнежевог посланика.

Скупштина усваја.

Прочита се молба г. Димитрија Голубовића за дводневно осуство.

Скупштина одобрава.

Тако исто Скупштина прима извињење г. Јеврема Гудовића што не може на време доћи у Скупштину због болести своје деце, а Колу Рашићу посланику вароши Ниша одобрава осуство за све време трајања Скупштине због болести домаће.

Председник јавља, да су му дошла акта о избору посланика Стојановића и Радула Поповића за срез крајински и брзо-паланачки.

Председник предлаже и Скупштина одобрава да протоколе скупштинске потписују: Гаврило Поповић, Анта Нешић, Сава Станковић, Аврам Јовановић, Јеврем Мијатовић и Петар Стевановић.

Арса Дреновац пита, за што је неким посланицима предат предлог о закљученој конвенцији за железницу, а некима није.

Заступник министра грађевина изјави: да ће сви посланици добити кад буде време, а што неки имају то су они приватно дошли у канцеларију и узели, а некима и он приватно дао.

Алекса Поповић предлаже, да се изабере једна депутација, те да оде и поздрави нашег омиљеног и опште љубљеног Кнеза Милана.

Председник министарства, министар спољних послова мисли, да се предлог г. посланика арилског може примити, но ред је да се изиште дозвола од Његовог Височанства. И он ће то учинити и јавити Скупштини.

Милан Жуњић пита, јесу ли дошла акта о избору посланика за варош Шабац.

Министар унутрашњих дела изјави, да има уверења да су иста акта дошла на пошту београдску и на сваки начин да ће и овде данас — сутра доћи.

Прелази се на дневни ред.

Председник изјави, да је на реду да се изабере одбор који ће прегледати уговор о железничкој конвенцији, и он од своје стране предлаже, да се одбор изабере од 27 лица.

Марко Петровић пита, каква је потреба од 27 лица да буде одбор.

Председник одговара, што је више одборника то ће се боље уговор прегледати и лакше решити.

Милан Жуњић предлаже, да се изабере одбор од 9 лица, а сем ових сваки округ да изабере још по једног посланика, те да сви ови слошки прегледе поднесени уговор. У овоме потпомаже га Љубомир Дидић.

Алекса Петковић не одобрава предлог г. Жуњића, по што се за обичне Скупштине по 9 одборника у три одбора бира, а за ванредну Скупштину није ништа прописано и по томе налази, да је предлог г. председника Скупштине врло уместан и целисходан да се одбород 27 лица изабере, јер је и иначе овој Скупштини само један одбор потребан. У овоме потпомаже га г. Милоје Блазнавац.

Аксентије Ковачевић објашњава, да за обичну Скупштину треба 27 одборника у три одбора. Сад по што је ванредна Скупштина и по што јој је задатак врло важан, то не треба од овог броја посланика оступити, већ по предлогу г. председника Скупштине извршити тим пре, што у већи број одборника могу доћи више људи стручних, практичних и од некуства. Тражи, да се предлог г. председника стави на гласање, па ако се исти не усвоји, онда да се стави на решење предлог г. Жуњића. У овоме потпомажу гаг. Анта Пантић и Јован Симић.

Поп Марко Петровић не налази да је уместан захтев г. Ковачевићев да се и за ванредну Скупштину морају изабрати 27 лица за одборнике, по што је толико за редовне Скупштине прописано. Но то је, вели, скупштинско право, да изабере 9 или 27 лица, јер се сваања Скупштина има бавити с испитивањем једнога предмета. Он налази, да је предлог г. Жуњића врло уместан, јер није противан ни пословнику ни уставу, и тражи да се стави на решење.

Председник изјави, да је ред да се стави предлог председништва претходно на решење, а за тим предлог г. Жуњића, ако се први не усвоји. Но г. Марко Петровић и Никола Пашић оспоравају право председништву да оно може што предлагати без Скупштине. На шта председник Скупштине, а по предлогу Борисава Милановића, пристаде, да изнесе претходно предлог г. Жуњића на решење.

Председник министарског савета и министар спољних послова г. **Јован Ристић,** после ове препирке узе реч, те изјави следеће:

Господо моја, устав и пословни ред нигде не познају избор одбора по окрузима. Устав не зна у том погледу за округе. Устав зна само за избор одбора од посланика у Скупштини. Може бити поједини посланици имају на уму ову или ону околност, могу се обзирати на личности, које бирају у одбор; али се само не могу позивати на правило да се избор одбора чини по окрузима. Према овоме, ја не бих могао од стране владе пристати да се избор одбора учини по окрузима.

О томе пак колико ће бити чланова у том одбору да ли 27 или 9, то је савршено ваша ствар. Пословни ред не прави разлику, односно одбора, између Скупштине редовне и Скупштине ванредне. Он је положио три одбора за све. Но пошто је ово ванредна Скупштина само за један специјалан предмет, то бирати сва три одбора, нема смисла. А да би се у исто време сообразно закону учинило, ја мислим, да је мисао, да се изабере нарочити одбор од 27 чланова, таква, да може потпуно одговорити смислу закона и обухватити број чланова сва три одбора. У осталом хоћете ли 27 или 9 чланова, то је савршено ваша ствар. Једино што имам да се оградим то је избор по окрузима.

Скупштина одобрава.

За овим прочита потпредседник Скупштине чл. 51 устава, коме је предлог г. Жуњића односно бирања одборника по окрузима противан.

Милан Жуњић остаје при своме предлогу наводећи кад је могао бити по окрузима избор одборника приликом решавања патентарине, може и сада бити.

Председник ставља на гласање:

Који је по предлогу г. Жуњића да се не бирају више од 9 чланова, тај нека седи, а који је за то, да се бирају 27 чланова, тај нека устане. Огромна већина устаје. Дакле скупштинско је закључење: да се изабере 27 одборника.

Настаје $^1/_4$ сата одмора, по предлогу Симе Милошевића.

После одмора настаје именично гласање:

Гласало је 160 посланика, а 13 њих није дошло.

Апсолутна је већина од 81 гласа.

По свршеном гласању добили су апсолутну већину и оглашени за одборнике:

1, гг. Димитрије Стојановић са 123 гласа, 2, Коста Алковић 121, 3, Мијалко Раденковић 116, 4, Цека Крстић 115, 5, Светозар Карапешић 115, Фрањо Вшетечки 115, 7, Илија Живковић 114, 8, Михаило Терзибашић 114, 9, Вукашин Петровић 114, 10, Јован Бошковић 114, 11, Јоца Пр. Стефановић 114, 12, Драгутин Ж. Петровић 113, 13, Рака Кукић 113, 14, Никола Радовановић 113, 15, Марко Лазаревић 113, 16, Аксентије Ковачевић 112 17, Илија Стојановић 112, 18, Милован Спасић 112, 19, Милоје Блазнавац 112, 20, Радован Милошевић 112, 21, Светозар Милојевић 111, 22, Ранђел Маринковић 111, 23, Коста Црногорац 111, 24, Алекса Петковић 111, 25, Јосиф Марковић 111, 26, Мита Миловановић 109, 27, Груја Гавриловић 102.

Осим ових лица имала су следећа господа посланици гласова и то:

1, гг. Тодор Тупаковић 70 гласова, 2, Никола Пашић 48, 3, Илија Матић 42, 4, Рашко Тајсић 5, Арса Дреновац 42, 6, Сава Обрадовић 41, 7, Павле Самуровић 42, 8, Милан Ђурић 40, 9, Милан Жуњић 40, 10, Васа Стошић 40, 11, Сима Илић 40, 12, Милоје Жикић 39, 13, Петар Васић 39, 14, Сима Милошевић 39, 15, Васа Павић 38, 16, Љубомир Дидић 38, 17, Иван Протић 38 18, Павле Поповић 38, 19, Обрад Антонић 38, 20, Раденко Јовановић 37, 21, Иван Милановић 37, 22, Мата Ђорђевић 37, 23, Глигорије Петронијевић 37, 24, Никола Мандић 37, 25, Цвијо Осатовић 37, 26, Сретен Мићић 37, 27, Милеко Јоксимовић 37, 28, Алекса Ђ. Поповић 35, 29, Аврам Јовановић 33, 30, Раста Поповић 16, 31, Марко Петровић 16, 32, Димитрије, Катић 16, 33, Тома Стајић 9, 34, Живко Недић 9, 35, Ђока Ж. Ђорђевић 8, 36, Димитрије Димитријевић 4, 37, Павле Ивковић 3, 38, Новак Милошевић 3, 39, Милош Глишић 3, 40, Сима Живковић 3, 41, Владислав Вујовић 2, 42, Анта Нешић 2, 43, Иван Дамњановић 2, 44, Филип Јосимовић 2, 45, Ђирко Андрејић 2, 46, Мата Кара-Марковић 2, 47, Раденко Драгојевић 2, 48, Нешко Митровић 2, 49, Радосав Тодоровић 2, 50, Александар Грујић 1, 51, Ђока Борнодолчевић 1, 52, Груја Лаушевић 1.

Никола Пашић чини примедбу противу гласања, јер вели да су секретари сумирали 4201 глас, а на 160 посланика по 27 гласова чини 4320. Дакле, неправилно су бележени гласови.

Секретар Илија Стојановић објашњава, да доиста као што је прочитано изилази 4320 гласова, и с тим се тврди, да је правилно бележено, а што важе г. Пашић да је било 4201 глас док је он присуствовао при сумирању и то постоји, но он није присуствовао до свршеног сумирања, када је узет рачун и од секретара Ђорђевића, који је бележио гласове, те је и с овим гласовима потпуни број од 4320 гласова изашао. Скупштина усваја објашњење секретарово.

Секретар Илија Стојановић прочита указ Његовог Високанства Кнеза, којим се овој ванредној Скупштини подноси на решење конвенција железничка, закључена између Србије и Аустро-Угарске.

Конвенција гласи:

Le Gouvernement de Son Altesse le Prince de Serbie et le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche Roi de Bohême, etc. etc. Roi Apostolique de Hongrie animés du désir de favoriser et de régler, par la jonction de Leurs voies ferrées, le trafic entre Leurs territoires, ont résolu de conclure une Convention et ont nommé à cette fin pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Son Altesse le Prince de Serbie :

le Sieur Manoilo Maritch, Son Ministre en disponibilité,

Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique :

le Sieur Joseph Baron de Schwegel, Son Conseiller Intime, Chef de Section au Ministère des affaires étrangères,

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article 1.

En exécution des stipulations arrêtées par la Convention de Berlin du $\frac{8 \text{ juillet}}{26 \text{ juin}}$ 1878, en vertu desquelles la jonction des voies ferrées des deux Pays par Semlin-Belgrade doit avoir lieu dans l'espace de trois ans, les deux Parties contractantes sont tombées d'accord d'effectuer cette

Влада Његовог Височанства Књаза Српског и Влада Његовго Величанства Цара Аустријског, Краља Ческог итд. и Апостолског Краља Угарског, задахнуте жељом да олакшају и уреде саобраћај између својих земаља везом својих железница, решиле су да закључе Конвенцију, и на ту циљ именовале су за своје пуномоћнике, и то :

Његово Височанство Књаз Српски :

Господина Манојла Маритча, Свога министра на расположењу ;

Његово Царско и Краљевско Апостолско Величанство :

Господина Јосифа Барона Швегела, Свога тајног Саветника, начелника одељења у Министарству Иностраних дела :

Који, пошто су саопштили један другоме своја пуномоћства и нашли их у доброј и пуноважној форми, сагласили су се на следеће чланке :

Чланак 1.

У извршењу одредаба углављених берлинском Конвенцијом од $\frac{26 \text{ Јуна}}{8 \text{ Јула}}$ 1878 године, услед којих веза железницâ обеју земаља, преко Земун-Београда има се извршити у року од три године дана, — обе Стране Уговорнице сагласиле су се, да ову везу изврше

jonction de la manière suivante, sans préjudice toutefois d'autres jonctions de chemins de fer dont l'utilité, dans l'intérêt réciproque, pourrait d'un commun accord être reconnue à l'avenir.

Article 2.

A cet effet, le Gouvernement Royal de Hongrie fera construire jusqu'au 15|3 juin 1883 une jonction de Budapest par Semlin jusqu'à la frontière hongroise-serbe à Belgrade, en se réservant le droit d'établir cette jonction, soit par une ligne nouvelle partant de Budapest, soit par un raccordement avec les lignes déjà existantes.

Par contre, le Gouvernement Princier de Serbie s'engage à faire construire également jusqu'au 15|3 juin 1883 un chemin de fer se raccordant à cette ligne, lequel partira de la frontière hongroise-serbe à Belgrade et conduira en ascendant par la vallée de la Morava jusqu'à Nich, avec les embranchements, dont l'un ira de Nich à la frontière serbo-bulgare vers Bellova, dans la direction de Constantinople, et l'autre de Nich jusqu'à la frontière serbo-turque vers Salonique pour se joindre à un point convenable de la ligne Salonique-Mitrovitza.

Article 3.

Les deux Gouvernements s'engagent à faire commencer, sans délai et au plus tard dans

следећим начином, не пресуђујући ништа о другим железничким свезама којих би се користност у обостраном интересу могла заједничким сагласијем у будуће признати.

Члан ак 2.

Ради тога, Краљевско-Угарска Влада саградиће до $\frac{3}{15}$ Јуна 1883 године железничку везу од Будим-Пеште преко Земуна до Угарско-Српске границе код Београда, задржавајући себи право, да ову везу изврши било новом пругом од Будим-Пеште, било спојењем са пругама, које већ постоје.

С' друге стране Књажевско-Српска Влада обвезује се, да такође до $\frac{3}{15}$ Јуна 1883 године сагради железницу, која ће, везујући се са овом пругом, почињати од Угарско-Српске границе код Београда, и водити уз долину Моравску до Ниша, са *огранцима*, од којих ће један ићи од Ниша до Српско-Бугарске границе ка Белови у правцу Цариграду, а други од Ниша до Српско-Турске границе ка Солуну, те да се на удесној тачци веже са пругом Солун-Митровица.

Члан ак 3.

Обе Владе обвезују се, да ће без одлагања, а најдаље у року од шест месеца, рачунећи

le terme de six mois à partir du 15|3 juin 1880, la construction des lignes de jonction désignées dans l'article précédent d'abord par les travaux les plus difficiles au point de vue technique. Ils s'engagent en outre à mettre ces lignes en exploitation au terme fixé pour leur achèvement de manière que la Serbie ouvrira les lignes serbes à partir de Belgrade et que ni l'un ni l'autre des deux embranchements au Sud de Nich ne puissent être mis en exploitation avant la ligne de jonction du Nord, y compris le raccordement à Belgrade avec la ligne de jonction hongroise qui sera déjà achevée à cette époque.

Les Parties contractantes réuniront leurs efforts afin d'assurer le plus tôt possible l'exécution prévue au point 1er de la Convention conclue à Berlin, le $\frac{8 \text{ juillet}}{26 \text{ juin}}$ 1878, des jonctions entre les chemins de fer serbes, se bifurquant à partir de Nich, d'un côté, et la ligne existante de Salonique-Mitrovitza ainsi que celle de Constantinople-Bellova, de l'autre, de manière que les dites jonctions soient achevées et livrées à l'exploitation également jusqu'au 15|3 juin 1883.

A cet effet, les Gouvernements contractants entameront de concert des négociations avec les Gouvernements de Turquie

од $\frac{3}{15}$ Јуна 1880 године, отпочети грађење савезних у горњем члану означених пруга, и то понајпре послове, који су у техничком погледу понајтежи. Оне се осим тога обвезују, да ће ове пруге саобраћају предати у одређеном року за њихово извршење, и то тако, да ће Србија отворити српске пруге почев од Београда, и да ни један ни други од оба огранка јужно од Ниша, не могу се саобраћају предати пре северне савезне пруге, разумевајући у то везу код Београда са Угарском савезном пругом, која ће у то време већ бити довршена.

Стране Уговорнице настаће заједнички, да се што је могуће пре осигура у 1 тачци Берлинске Конвенције од $\frac{26 \text{ Јуна}}{8 \text{ Јула}}$ 1878 год. предвиђено извршење веза, с' једне стране између српских железница, које се код Ниша раздвајају, а с' друге стране између пруге постојеће Солун-Митровица, као и пруге Цариград-Белова, — тако, да поменуте везе буду довршене и предате обрту (експлоатацији) такође до $\frac{3}{15}$ Јуна 1883 год.

Тога ради Владе Уговорнице ступиће заједнички у преговоре са владама Турском и Бугарском, како би се што се

et de Bulgarie, afin d'amener, le plus tôt que faire se pourra, la conclusion des arrangements nécessaires.

Article 4.

Les deux Gouvernements s'engagent à effectuer la jonction des lignes désignées à l'article 2 au moyen d'un pont à construire sur la Save près de Belgrade.

Article 5.

Le pont fixe sur la Save, servant à relier les lignes des chemins de fer réciproques et devant être érigé entre la ville de Belgrade et les îles situées en amont, sera établi à l'endroit et de la manière que désignera une Commission spéciale d'experts déléguée simultanément à cet effet par les Gouvernements de Hongrie et de Serbie.

Cette Commission fixera en même temps les travaux qui pourront devenir indispensables par suite de la construction du pont pour garantir les rives et régulariser le cours du fleuve. La Commission devra prendre les décisions en question le plus tôt possible et au plus tard dans le terme de six mois après l'échange des ratifications de la présente Convention.

La Commission mentionnée élaborera le plan et le devis du pont à construire sur la Save et ceux des travaux à entreprendre réciproquement pour

може скорије дошло до закључка потребних погодаба.

Члан ак 4.

Обе Владе, обвезују се, да ће везу пруга, у чл. 2. означених, уделствовати средством моста, који се има саградити преко Саве код Београда

Члан ак 5.

Стални мост на Сави, који ће служити за везу обостраних железничких пруга, и који се има подићи између Београда и острова више ове вароши, поставиће се на месту и начином, како буде означила нарочита вештачка Комисија, коју ће ради тога Владе угарска и српска једновремено изаслати.

Ова ће Комисија у исто време одредити послове, који би се могли показати као неопходно нужни услед грађења моста за осигурање обала и регулисање тока реке. Комисија имаће донети одлуке о којима је реч, што је пре могуће, а најдаље у року од шест месеца по измени ратификација ове Конвенције.

Поменута Комисија саставиће план и предмер са предрачуном моста, који се има на Сави саградити, као и послова, који се имају узајамно пре-

régulariser le fleuve et garantir les rives, et soumettra ces pièces à l'approbation des deux Gouvernements. Il est entendu que les ponts d'inondation éventuellement nécessaires sur le territoire de l'une ou de l'autre Partie ne rentreront pas dans le devis de la Commission. L'établissement de la station de Belgrade et la situation du pont sur la Save étant en corrélation, cette Commission sera également appelée à présenter son avis pour l'établissement de la dite station.

Les frais des travaux du pont sur la Save, ainsi que ceux pour la régularisation du fleuve et pour la garantie des rives, travaux qui seraient reconnus indispensables pour assurer la stabilité du pont, seront supportés par moitié par les Gouvernements de de Hongrie et Serbie, ou respectivement par les concerssionnaires.

Les frais d'entretien et de reconstruction éventuelle de ce pont et des travaux qui s'y rattachent, de régularisation du fleuve et de garantie des rives seront, comme les frais de construction, à moitié à la charge du Gouvernement hongrois et à moitié à celle du Gouvernement serbe, ou respectivement des concessionnaires.

Article 6.

L'exécution du pont, dont il est question à l'article précé-

дузети за регулисање реке и осигурање обала, па ће ове документе поднети обема Владама на одобрење.

Уговорено је, да пропусти, који би се за случај поплаве могли показати као нужни на земљишту једне или друге Стране Уговорнице неће ући у предрачун Комисије Пошто постављање Београдске станице и положај моста на Сави стоје у зависности, ова Комисија биће такође позвана да поднесе своје мнење о постављању речене станице.

Трошкови око радова на савском мосту, као и трошкови око радова за регулисање реке и осигурање обала, који би били признати као неизоставни за осигурање сталности моста, пашће по пола на терет Владама угарској и српској или односно концесионарима.

Трошкови око одржавања и могућег обновљења овог моста, као и са тим скончаних радова за регулисање реке и осигурање обала, исто као и трошкови око саграђења моста, пашће на терет пола Влади угарској, а пола Влади српској, или односно концесионарима.

Члана к 6.

Извршење моста, о коме је реч у претходном чланку, као

dent, et des travaux s'y rattachent de régularisation du fleuve et de garantie des rives sera, de commun accord avec le Gouvernement serbe, confiée par le Gouvernement Royal hongrois à un entrepreneur commun. Chacun des deux Gouvernements s'oblige à payer sa part des frais aux termes et dans les quoteparts qui seront fixés dans le contrat à passer avec l'entrepreneur.

Les deux Gouvernements auront le droit de contrôler, d'un commun accord, les travaux de construction par leurs commissaires experts qu'ils délégueront à cet effet.

La fixation des frais annuels d'entretien, éventuellement de reconstruction du pont, ainsi que des travaux entrepris en commun de régularisation du fleuve et de garantie des rives, aura lieu chaque année après la clôture des comptes d'exploitation.

La construction du pont fixe sur la Save devra être terminée à l'époque prévue à l'article 2.

Article 7.

Le pont sur la Save ne pourra, sans le consentement spécial de l'une des deux Parties contractantes, être employé par l'autre, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, ni à des transports de troupes, ni à un but de guerre quelconque, ni être fortifié, ni être détruit.

и са тим скопчаних послова око регулисања реке и осигурања обала, повериће по заједничком споразуму са српском Владом, Краљевско-Угарска Влада једном заједничком предузимачу. Свака од двеју Влада обвезује се платити свој део трошкова на рокове и у сумама како се буде утврдило уговором који се има са предузимачем закључити.

Обе Владе имаће право да у заједничком сагласију контролишу ове грађевинске послове преко својих нарочито ради тога изасланих комесара — вештака.

Утврђење годишњих трошкова око одржавања, а могућег обновљења моста, као и заједничких предузетих послова око регулисања реке и осигурања обала, следоваће сваке године по закључењу рачуна око обрта.

Саграђење сталног моста на Сави има се довршити у времену предвиђеном у чланку 2.

Члана к 7.

Мост на Сави неће моћи без нарочитог саизволења једне од двеју Страна Уговорница бити употребљен другом страном, било у време мира, било у време рата, ни за превоз војске ни за буди какву ратну цељ, нити ће моћи бити утврђен, ни порушен.

Article 8.

Pour ce qui est du service des chemins de fer la frontière, ainsi que de la manipulation douanière, il est arrêté ce qui suit:

a) La remise et la réception des trains se feront à la station de Belgrade.

b) Les administrations des chemins de fer de jonction auront à conclure entre elles un arrangement d'exploitation et à le soumettre à l'approbation des deux Gouvernements.

c) La manipulation douanière se fera de la part de la Hongrie à la station de Semlin et de la part de la Serbie à Belgrade; ceci n'exclut pas toutefois que les organes douaniers d'une des Parties contractantes procèdent, sur le territoire de l'autre et dans la proximité du bureau douanier frontière, à des actes émanant de leurs fonctions, afin de faciliter le trafic et de sauvegarder les intérêts des deux fiscs. Il sera cependant pris à cet égard, selon le besoin, un arrangement particulier.

Il est de même arrêté en principe que l'entretien et l'exploitation du tronçon situé entre la frontière hongroise-serbe et la station de Belgrade, sauf cette station même, dont l'usage en commun reste toutefois concédé au chemin de fer hongrois, seront, ainsi que le pont sur la Save, remis au dit

Чланак 8.

Што се тиче железничке службе на граници, као и ђумручког руковања, утврђује се што следује:

а, Предаја и примање влакова вршиће се на београдској станици.

б, Управе савезних железница имаће да закључе међу собом погодбу о обрту и да је Владама поднесу на одобрење.

в, Ђумручко руковање вршиће се од Стране Угарске на земунској станици, а од Стране Србије у Београду; но то ипак не смета да ђумручки органи једне Стране Уговорнице врше на земљишту друге у близости пограничне ђумручке канцеларије, послове, који би истицали из њихове службе, те да олакшају промет и очувају благајничке интересе обеју држава. Међутим у овом погледу учиниће се према потреби нарочита погодба.

Исто тако утврђује се у начелу, да ће се одржавање и обрт огранка лежећег између Угарско-Српске границе и Београдске станице, изузимајући саму ову станицу, чија се заједничка употреба оставља ипак и Угарској железници, предати, као и мост на Сави, суседној угарској железници.

chemin de fer voisin hongrois. Les modalités y relatives, y compris le mode de dédommagement pour l'exploitation du dit tronçon, seront fixées dans l'arrangement d'exploitation cité sous b)

Article 9.

Sur tout le parcours des chemins de fer à construire il ne sera fait aucune différence entre les sujets des Parties contractantes, quant au prix de transport et aux taxes publiques, comme au temps et mode d'expédition.

Notamment les marchandises importées de l'un des deux Etats dans l'autre, soit pour y rester, soit pour y passer en transit, n'y seront, sous aucun des rapports susmentionnés, traitées moins favorablement que les marchandises qui sortent de cet Etat ou qui y restent. En outre l'exploitation de ces lignes sera, de même que leur construction, uniforme avec celles des grandes lignes de l'Autriche-Hongrie et les règlements y relatifs devront concorder, autant que possible, avec ceux de l'Autriche-Hongrie, notamment quant aux droits et obligations des chemins de fer vis-à-vis des intérêts du public.

Article 10.

Les chemins de fer en question devront être construits et exploités, pour autant que l'intérêt du trafic réciproque le

Односна на то правила (моделитети), као и начин накнаде за обрт реченог огранка, утврдиће се погодбом о обрту наведеном под б).

Чланак 9.

На целој дужини железница, које се имају саградити, неће се чинити никаква разлика између поданика Страна Уговорница, ни што се тиче подвозне цене и јавних такса, као ни времена и начина отправљања.

Нарочито са увезеном робом из једне од двеју Држава у другу, било да у овој остане, било да кроз њу транзитно прође, ни у којим напред поменутим односима, неће се поступити мање повољно него са робом, која се из ове државе извози или у њој остаје. Осим тога обрт ових пруга, исто као и њино саграђење, биће једнообразно са обртом и саграђењем великих Аустро-Угарских пруга и на то односна правила имају се колико је могуће подударати са правилима Аустро-Угарске, а нарочито што се тиче права и обавеза железница према интересима публике.

Чланак 10.

Железнице, о којима је реч, имају се саградити и експлоатовати по једнообразним правилима у колико ово тражи

demande, d'après des règles uniformes, notamment:

1. Les rails auront, en conformité avec les voies ferrées contiguës, un intervalle de 1·436 mètres en lumière.

2. Le matériel roulant devra être bâti, le plus que possible, d'après des règles uniformes et, dans tous les cas, de telle manière qu'il puisse librement circuler de la ligne d'un des deux Etats sur celle de l'autre.

3. Il y aura dans les deux Pays des règlements essentiellement uniformes à l'égard des moyens de signalement à introduire sur les deux lignes en question.

корист узајамног промета, а на име:

1. Шине ће имати, сообразно са додирним жељезницама, у размаку 1·436 метра мерено између унутарњих страна шина

2. Возни материјал мора бити начињен што је више могуће по једнообразним правилима и у сваком случају тако, да може слободно прелазити са пруге једне од двеју држава на пругу друге државе.

3. У обојим земљама поставиће се у главноме једнообразна правила односно употребе знакова, који се имају увести на обема пругама о којима је реч.

Article 11.

Les Parties contractantes auront soin que les administrations intéressées des deux Pays introduisent, pour le transport des personnes et des marchandises entre les stations d'une importance majeure d'Autriche-Hongrie d'une part et celles de Serbie ainsi que des arrière-pays du Balkan de l'autre, des expéditions directes ou des tarifs directs, en tant que les deux Parties contractantes en reconnaissent l'utilité. L'établissement de dispositions uniformes pour le trafic direct reste réservé à l'entente immédiate des organes compétents de surveillance des deux Parties.

Чланак 11.

Стране Уговорнице постараће се да интересоване управе обеју држава за превоз путника и еспапа с једне стране између важнијих Аустро-Угарских станица, а с друге стране између важнијих станица Србије као и забалканских земаља, уведу непосредна отправљања или непосредне тарифе, у колико то обе Стране Уговорнице за корисно нашле буду. Увођење једнообразних наредаба за непосредни промет, оставља се непосредном споразуму надлежних надзорних органа обеју страна.

Chacun des deux Gouvernements seréserve pleine liberté de fixer les tarifs du trafic local, c'est-à-dire pour le transport sur son propre territoire des marchandises qui ne proviennent pas de l'étranger ou qui n'ont pas encore passé dans la libre circulation de l'Etat respectif moyennant l'expédition douanière, ainsi que de celles qui ne sont pas destinées à être exportées à l'étranger.

La Serbie accorde à la Monarchie austro-hongroise le traitement de la nation la plus favorisée pour ce qui est du trafic international et de transit, de manière que la Serbie n'appliquera pas, sur ses lignes, à construire en vertu de la présente Convention, aux marchandises et autres objets de transport quelconques qui sont exportés de Serbie dans des pays tiers ou qui sont importés de pays tiers en Serbie ou qui passent la Serbie en transit, ni directement, ni indirectement des taxes kilométriques moindres ni d'autres facilités, ni faveurs que celles qui sont appliquées aux mêmes articles dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie. Réciproquement, la Serbie jouira des mêmes avantages sur la ligne de jonction hongroise aboutissant à Budapest, ainsi que sur les lignes qui relient aujourd'hui Budapest à Vienne, en tant que des droits déjà exi-

Свака од двеју Влада задржава себи потпуну слободу за одређивање тарифа у локалном промету, то јест за превоз робе на свом сопственом земљишту, која не долази из иностранства или која још није прошла кроз ђумрук дотичне Државе у слободан саобраћај, као и за робу, која није одређена за извоз у иностранство.

Србија пристаје, да са Аустро-Угарском монархијом поступа као са народом највећма повлашћеним у свему што се тиче међу народног промета и провоза (transit), тако, да Србија на линијама, које се имају по сили ове Конвенције саградити, неће на роби и другим ма каквим подвозним предметима, који се из Србије у треће земље, или који се из трећих земаља у Србију увозе, или кроз Србију провозе, применити ни непосредно ни посредно мање километарске таксе, ни друге олакшице и повластице од оних, које се примењују на исте артикле у промету са Аустро-Угарском. Обратно, Србија уживаће исте користи на савезној Угарској прузи, која се свршује у Будим Пешти као и на пругама које сада вежу Будим-Пешту са Бечом, у колико томе не би била противна већ постојећа права, задобивена услед

stants, acquis en vertu de concessions ou en vertu d'un autre titre, ne s'y opposent.

Les deux Gouvernements agiront en outre d'accord afin que les tarifs à appliquer aux marchandises et autres objets quelconques de transport qui seront importés de l'Autriche-Hongrie en Serbie et vice-versâ, soient les mêmes sur les lignes serbes et sur laligne de jonction précitée.

повластица или другог каквог основа (titre).

Осим тога обе Владе дејствоваће сагласно, да тарифе, које се имају применити на робу и ма какве друге превозне предмете, који ће се из Аустро-Угарске у Србију и обратно увозити, буду једне исте на српским пругама и на поменутој савезној прузи.

Article 12.

Comme les deux voies mentionnées à l'article 2 ont pour but d'établir non seulement une communication directe entre la Monarchie austro-hongroise et la Serbie, mais encore la communication indirecte de la Principauté de Serbie avec le continent européen d'une part, et de l'Autriche-Hongrie avec les arrière-pays du Balkan de l'autre, les deux Gouvernements, en fixant d'un commun accord le service des trains, auront soin que les trains de voyageurs et de marchandises qui desserviront sur ces lignes, selon le besoin, le transit, reçoivent, autant que possible, une correspondance directe et commode avec les lignes hongroises contiguës. Les deux Gouvernements agiront d'accord pour assurer à ces trains une correspondance conforme également sur les lignes turques et bulgares.

Члана к 12.

Како оба, у чл. 2 поменута пута, имају за циљ да установе не само непосредни саобраћај између Аустро-Угарске монархије и Србије, но и посредни саобраћај Књажевине Србије са европским континентом с једне стране и Аустро-Угарске са забалканским земљама с друге стране; то ће се обе Владе, одређујући у заједничком сагласију службу влакова, старати да возови путника и робе, који ће на овим пругама по потреби вршити пренос, колико је могуће добију непосредну и угодну везу (correspondance), са Угарским додирним пругама. Обе Владе дејствоваће сагласно да осигурају овим возовима везу подједнако сагласну на турским и бугарским пругама.

Quant au nombre des trains de voyageurs en transit, il est expressément stipulé qu'il y aura deux trains au moins par jour, allant dans chaque direction, pour le transport de la poste et des voyageurs, dont un au moins dans chaque direction devra avoir une vitesse de 40 kilomètres à l'heure, au minimum, y compris les haltes. Cette vitesse-minimum peut, les premiers six mois, à partir de la mise en exploitation, être réduite à 35 kilomètres à l'heure (haltes comprises).

Што се тиче броја путничких, провозних влакова, изреком је утврђено, да буду дневно у сваком правцу, за превоз поште и путника, најмање два влака, од којих бар један у сваком правцу мора имати брзину најмање (minimum) од 40 километара у сату, рачунећи у то и време задржавања. Ова најмања брзина може се за првих шест месецâ почев од предаје обрту, спустити на 35 километара на сат (рачунећи и време задржавања).

Article 13.

Les Parties contractantes s'engagent à garantir la circulation sur les voies ferrées entre leurs territoires contre toute perturbation et entrave. Réciproquement, il ne sera admis sur le territoire de l'une des deux Parties contractantes aucune exécution sur l'accessoire se trouvant sur ce territoire et appartenant à un chemin de fer de l'autre Partie contractante, en particulier sur le matériel fixe et roulant, y compris celui de traction, ainsi que sur les restants en caisse et les créances qui résultent du trafic réciproque envers d'autres établissements de transport.

Члана к 13.

Стране Уговорнице обвезују се, да на жељезницама између њихових земљишта осигурају саобраћај од сваког поремећаја и сметње. Узајамно неће се на земљишту једне од Страна Уговорница допустити никакво извршење на принадлежностима (accessoire) које се налазе на овом земљишту и припадају жељезници друге Стране Уговорнице, а нарочито на непокретном и возном материјалу, разумевајући у то и влачни (de traction) материјал, исто као и готовину касе и примања, која проистичу из узајамног промета према другим заводима за превоз.

Article 14.

Il sera pratiqué sur les chemins de fer à construire par la Serbie en vertu de la présente Convention, en tant qu'il

Члана к 14.

На жељезницама, које Србија има саградити по сили ове Конвенције, у колико се тиче узајамног промета, поступаће

s'agit du trafic réciproque, autant que possible les mêmes réglements pour la désinfection des transports et des moyens de transport ainsi que d'autres mesures préventives contre les maladies d'infection d'hommes et d'animaux, qui s'appliquent aux transports sur les lignes austro-hongroises vis-à-vis d'autres Etats.

se за дезинфекцију превоза и превозних средстава као и других предохраньивих мера противу заразних болести људи и животиња, у колико је могуће по истим правилима, каква се при превозима на Аустро-Угарским пругама врше према другим државама.

Article 15.

Pour l'exercice du droit territorial et de surveillance sur les lignes de chemins de fer situées sur leurs territoires, les deux Gouvernements établiront des Commissaires permanents, chargés de les représenter dans leur rapport avec l'administration du chemin de fer respective, dans tous les cas qui ne relèvent pas directement du pouvoir judiciaire, de police ou des finances des autorités locales compétentes, ou qui ne sont réglées d'une autre manière.

Les autorités chargées du contrôle des chemins de fer des deux Gouvernements contractants, ainsi que les directions des deux lignes de jonction, pourront directement correspondre entre elles pour toutes les questions relatives à l'exploitation et au trafic.

Члaнaк 15.

За вршење територијалног и надзорног права над железничким пругама, које постоје на њиховим земљиштима, обе Владе поставиће сталне Комисаре, који ће их представлати у њиховом односу према дотичној железничкој управи, у свима случајима, који не зависе непосредно од судске, полицијске или финансијске власти местних надлежних властй, или који нису уређени другим начином.

Власти, којима је контрола поверена над железницама обојих Влада Уговорница, као и управе обеју савезних пруга, моћи ће непосредно у преписци међу собом стајати у свима питањима, која се односе на обрт и промет.

Article 16.

La station de Belgrade n'étant commune que sous le rapport du service de l'exploitation, la Serbie y exercera, ainsi que sur le tronçon situé entre cette station et la frontière serbo-hongroise, la pleine souveraineté territoriale (y compris le droit de justice et de police).

Les deux Parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder sciemment ni emploi, ni travail, dans les postes créés par suite de la présente Convention sur le territoire de l'autre Partie, à des individus qui auraient été régulièrement condamnés pour crimes ordinaires ou délits, pour contrebande ou contravention grave aux lois de finances. Elles s'engagent à imposer les mêmes obligations aussi aux concessionnaires respectifs.

En ce qui concerne le service et la discipline, les fonctionnaires et employés de l'un des Etats contractants, stationnant en vertu de cette Convention sur le territoire de l'autre, dépendent et relèvent exclusivement du Gouvernement qui les a nommés.

Quant à ce personnel, le propre Gouvernement se réserve la faculté de faire des enquêtes contre ceux de ses propres sujets qui seraient employés dans le propre service, pour tout crime ou délit dont ils se seraient rendus coupables dans cet Etat, de connaître de toutes les affaires civiles, de tutelle et de curatelle, notamment de régler la succession et de déclarer en état defaillite la for-

Члaнaк 16.

Пошто је београдска станица, само у односу на обртну службу, заједничка, Србија ће у њој, као и на делу постојећем између ове станице и Српско-Угарске границе, вршити потпуно територијално суверенство (разумевајући у то право судске и полицијске власти).

Обе Стране Уговорнице обећавају једна другој узајамно да лицима, која би била правилно за проста злочинства или преступе, за криумчарење или тешки иступ противу финансијских закона осуђена, не допусте са знањем ни службу, ни посао у званьима установљеним услед ове Конвенције на земљишту друге Стране. Оне се обвезују, да ће исте обавезе пренети и на односне концесионаре.

Што се тиче службе и дисциплине, чиновници и званичници једне Државе Уговорнице, који станују услед ове Конвенције, на земљишту друге Државе Уговорнице, зависе искључно од Владе, која их је наименовала.

Односно овог персонала, дотична Влада задржава себи право да противу оних својих поданика, који би били употребљени у њеној служби, наређује истраге, за свако злочинство или преступ, који би они учинили у тој држави, да расправља све спорове грађанске, туторске и старатељске, нарочито да уређује насљедство, да у случају презадужености отвара стециште над имањем

tune des dits fonctionnaires ou employés et de procéder à la liquidation éventuelle.

Les Gouvernements contractants fourniron tréciproquement, dans tous ces cas, l'assistance nécessaire et légale aux autorités respectives.

Article 17.

En ce qui concerne le détail des formalités à concerter par rapport à la révision douanière et à l'expédition des bagages des voyageurs, ainsi que des marchandises importées et exportées, les deux Gouvernements se donnent mutuellement l'assurance qu'ils admettront sur les lignes désignées à l'article 2, dans l'intérêt du commerce, toute facilité et toute simplification compatibles avec les lois en vigueur dans leurs Etats respectifs.

Les Parties contractantes auront soin de faciliter, autant que possible, sur leurs territoires la circulation réciproque par chemin de fer, en établissant des raccordements directs entre les lignes au point de leur jonction et en faisant passer le matériel roulant d'une ligne sur l'autre.

Les Parties contractantes exempteront, à la frontière où se trouvent des jonctions directes et où a lieu le passage du matériel roulant, les marchandises de la déclaration, du déchargement et de la révision à

речених чиновника или званичника и да по потреби приступа ликвидацији.

Владе Уговорнице указиваће узајамно, у свима овим случајима потребну и закониту потпору дотичним властима.

Чланак 17.

Што се тиче подробних формалитета, о којима се има учинити споразум односно ђумручког прегледа и отправљања путничких пртљага, као и увезене и извезене робе, обе Владе дају узајамно једна другој уверење, да ће на пругама означеним у чл 2., у корист трговине, допустити сваку олакшицу и свако упрошћење, сагласно са законима, који у њиховим односним државама вреде.

Стране Уговорнице постараће се да олакшају, у колико је могуће, на својим земљиштима узајамни саобраћај средством жељезнице, утврђујући непосредне везе између пруга на спојној тачци, и пуштајући да возни материјал прелази са једне пруге на другу.

На граници, где се налазе непосредне везе, и где је место прелаза возног материјала, Стране Уговорнице ослободиће робу од пријаве (declaration), истоваривања и прегледања на граници, као и од затварања

la frontière, ainsi que de la fermeture des colis, pourvu qu'elles entrent dans des wagons clos selon les règlements, qu'elles soient destinées à être conduites dans ces mêmes wagons à un endroit à l'intéri eur du pays où se trouve un bureau de douane ou de finance autorisé à l'expédition, et qu'elles soient déclarées à l'entrée par la remise des listes de chargement et des lettres de voiture.

Les marchandises qui, dans des wagons clos selon les règlements et sans être déchargées, passent en transit sur le territoire d'une des Parties contractantes, en venant du territoire de l'autre ou y étant destinées, seront exemptées de la déclaration du déchargement et de la révision, ainsi que de la fermeture des colis tant à l'intérieur qu'aux frontières, pourvu qu'elles soient déclarées au transit par la remise des listes de chargement et des lettres de voiture.

L'application de ces dispositions est cependant subordonneé à la condition que les administrations des chemins de fer intéressés répondent de l'arrivée des wagons, en temps opportun et avec fermeture intacte, au bureau d'expédition situé à l'intérieur du pays ou à celui de sortie.

Bien qu'en général les dispositions précédentes ne trouvent pas d'application aux dé-

колета, но само тако, ако би се роба налазила у вагонима затвореним по правилима, ако би била одређена да се у истим вагонима одвезе на какво место у унутрашњости земље, где се налази за отправљање овлашћено ђумручко или финансијско надлештво, и ако би при уласку била пријављена предајом товарне листе и спроводног писма.

Роба која, у вагонима по правилима затвореним, и без истоваривања, пролази провозно на земљиште једне Стране Уговорнице, било да долази са земљишта друге Стране, или да је за тамо одређена, биће ослобођена од декларације, истоваривања и прегледања, као и од затварања колета, како у унутрашњости, тако и на границама, но само тако, ако би предајом товарне листе и спроводног писма за провоз пријављена била.

Међутим примена ових одредаба подчињена је услову, да дотичне жељезничке управе, одговарају, да ће кола у потребно време и са неповређеним затвором, приспети одправничкој канцеларији, која се налази у унутрашњости земље или на излазу.

И ако се у опште претходне одредбе неће примењивати на истоваривање робе, ипак

chargements des marchandises, il reste d'ailleurs entendu que néanmoins, dans les cas où un pareil déchargement devient nécessaire par suite de la très-grande distance entre les lieux de chargement et de déchargement, ces faveurs pourront être étendues aux déchargements en question, à la condition qu'ils aient lieu sous contrôle réglementaire.

se за то разуме, да у случајима, кад би се истоваривање, услед врло велике даљине између места товарења и истоваривања, показало нужно, ове ће се олакшице моћи распростерти на истоваривања, која су у речи, под условом да се врше под прописном контролом.

Article 18.

Les administrations des postes et télégraphes hongroises et serbes auront à s'entendre ultérieurement, quant au règlement à établir pour le service respectif sur les lignes des chemins de fer en question. Il est convenu toute fois dès à présent que les institutions postales et télégraphiques et les mesures y relatives seront mises en harmonie avec les besoins d'une communication régulière des chemins de fer.

Члaнак 18.

Српске и Угарске управе Пошта и Телеграфа имају се даље споразумети о уређењу односне службе на железничким пругама, о којима је реч. По утврђује се још сада, да ће се поштанске и телеграфске установе, и мере на њих односне, довести у сагласност са потребама правилног железничког саобраћаја.

Article 19.

Les deux Gouvernements s'engagent, tant que le permettra la sûreté de l'Etat, à faciliter dans l'intérêt commun de la communication, et autant que possible, l'exercice de la police à la frontière.

Члaнак 19.

Обе Владе обвезују се, да ће, у колико то буде допуштала државна безбедност, а у заједничком интересу саобраћаја и колико се може, олакшавати вршење полиције на граници.

Article 20.

Les deux Parties contractantes agiront d'accord pour hâter autant que possible la réunion de la Commission prévue

Члaнак 20.

Обе Стране Уговорнице радиће сагласно да колико се год може, ускоре састанак Комисије, предвиђене берлинском

par la Convention de Berlin du $\frac{\text{8 juillet}}{\text{26 juin}}$ 1878 et composée de délégués d'Autriche-Hongrie, de Serbie, de Turquie et de Bulgarie, afin d'assurer l'accomplissement de la tâche qui lui est dévolue par la dite Convention. Elles prendront cette fin à les mesures nécessaires aussitôt après l'échange des ratifications de la Convention.

Конвенцијом од $\frac{\text{26 Јуна}}{\text{8 Јула}}$ 1878, а састављене од изасланика Аустро-Угарске, Србије, Турске и Бугарске, како би се обезбедило извршење задатка, који јој је реченом Конвенцијом намењен. Тога ради оне ће предузети потребне мере чим се учини измена ратификација ове Конвенције.

Article 21.

La présente Convention sera soumise aux Corps législatifs respectifs et entrera en vigueur aussitôt après l'échange des ratifications qui aura lieu à Vienne au plus tard le 15|3 juin 1880.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et l'ont revêtue du cachet de leurs armes.

Fait à Vienne, en double expédition, le $\frac{\text{28 mars}}{\text{9 avril}}$ 1880.

M. Maritch m. p.
(L. S.)

Schwegel m. p.
(L. S.)

Члaнак 21.

Ова Конвенција поднеће се дотичним законодавним телима и ступиће у живот, чим се изменјају ратификације, што ће бити у Бечу најдаље до 3|15 Јуна 1880.

У име чега Пуномоћници су подписали ову Конвенцију и утврдили је својим печатима.

Рађено у Бечу у два примерка $\frac{\text{28 Марта}}{\text{9 Априла}}$ 1880 год.

М. Марић с. р.
(М. П.)

Швегел с. р.
(М. П.)

PROTOCOLE FINAL.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue, à la date de ce jour, entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie, les Plénipotentiaires soussignés ont fait les déclarations suivantes qui auront à former partie intégrante de la Convention même.

ЗАКЉУЧНИ ПРОТОКОЛ.

Приступајући потпису Конвенције данас између Србије и Аустро-Угарске закључене, потписани Пуномоћници дали су следеће изјаве, које ће бити саставни део исте Конвенције.

Le Gouvernement Royal de Hongrie ayant pris par l'article 2 l'engagement de faire construire une jonction de Budapest par Semlin jusqu'à la frontière hongroise-serbe à Belgrade, en se réservant le droit d'établir cette jonction, soit par une ligne nouvelle partant de Budapest, soit par un raccordement avec les lignes déjà existantes, M. le Plénipotentiaire austro-hongrois déclare à la demande de M. le Plénipotentiaire serbe, que le Gouvernement Royal de Hongrie comprend par le susdit „raccordement avec les lignes déjà existantes" une jonction aux lignes déjà existantes à Szegedin ou Nagy-Kikinda.

Lors des négociations pour la Convention signée ce jour d'hui, le Gouvernement Princier de Serbie a attaché une grande importance à ce que le terme prévu à l'article 2 pour la construction de la ligne de Nich par Pirot à la frontière serbo-bulgare vers Bellova, dans la direction de Constantinople, ne commence à courir qu'à partir du jour où la jonction de cette ligne sera assurée par la Convention à conclure avec la Bulgarie, la valeur de cette ligne, tant qu'elle ne sera pas raccordée au tronçon bulgare, étant hors de proportion avec les sacrifices financiers exigés par sa construction. Le Gouvernement Impérial et Royal étant prêt à tenir compte de

Пошто је Краљевско-Угарска Влада, чланом 2. примила на себе обавезу, да сагради свезу од Будим-Пеште преко Земуна до Угарско-Српске границе у Београду, а задржавајући себи право, да изврши ову свезу било новом пругом, почињући од Будим-Пеште, било свезом са већ постојећим пругама, Аустро-Угарски пуномоћник, на захтев Српског пуномоћника, изјављује, да Краљевско-Угарска Влада под реченом „свезом са већ постојећим пругама" разумева свезу са већ постојећим пругама у Сегедину или у Вел. Кикинди.

За време преговора о Конвенцији, која је данас потписана, Књажевско-Српска Влада полагала је велику важност на то, да рок предвиђен у чл. 2. за саграђење пруге од Ниша преко Пирота, до Српско-Бугарске границе к Белови, у правцу Цариграду, не почне тећи пре но од дана када се свеза ове пруге осигура Конвенцијом, која се има закључити са Бугарском, почем вредност ове пруге, докле се год она не веже са огранком бугарским не стоји у сразмери са финансијским жртвама, које су потребне да се она сагради. Пошто је Царско-Краљевска Влада била готова, да држи рачуна од ових финансијских обзира, обе Стране

ces considérations financières, les deux Parties contractantes sont tombées d'accord de réunir leurs efforts afin que, en conformité des obligations imposées à la Bulgarie par le Traité de Berlin, la construction du tronçon bulgare soit assurée à temps. Cependant, si, contre toute attente, la Convention avec la Bulgarie ne devait pas être conclue dans le terme d'un an après l'échange des ratifications de la présente Convention, les deux Parties contractantes sont convenues dès à présent que le terme pour la construction de la ligne de Nich par Pirot à la frontière serbo-bulgare sera compté à partir du jour où la jonction de cette ligne sera assurée par la Convention avec la Bulgarie, mais que, dans ce cas, la Serbie s'engage d'exécuter et de livrer à la circulation internationale la ligne en question dans le terme de trois ans à partir de cette époque.

Il est entendu que, pour établir l'accord commun prévu à l'alinea 1er de l'article 6, un Commissaire délégué par le Gouvernement Princier serbe interviendra à Budapest à l'adjudication des travaux de construction du pont sur la Save.

Le présent protocole qui sera considéré comme approuvé et sanctionné par les deux Parties contractantes sans autre

Уговорнице сагласиле су се да сједине своје напоре, те да, сагласно са обвеззама које је Берлински уговор Бугарској поставио, саграђење бугарског огранка буде благовремено осигурано. Но ако, против сваког очекивања, Конвенција са Бугарском не би била закључена у року од једне године дана, по измени ратификација ове Конвенције, обе Стране Уговорнице сагласиле су се још сада, да ће се рок за саграђење пруге од Ниша, преко Пирота, до Српско-Бугарске границе, рачунати, почињући од дана, кад се свеза ове пруге осигура Конвенцијом са Бугарском, но у томе случају Србија се обвезује, да изврши и да преда међународном саобраћају пругу, која је у питању, у року од три године дана, рачунећи од овога времена.

Разуме се само по себи, да ће, у цељи да се постигне заједничка сагласност предвиђена у 1. алинеји чл. 6., Комесар један изаслан од стране Књажевско-Српске владе, суделовати у Буда-Пешти при лицитацијоном давању грађевинских послова савскога моста.

Овај протокол, који ће се сматрати као одобрен и потврђен обема Странама Уговорницама, без друге нарочите

ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications de la Convention à laquelle il se rapporte, a été dressé, en double expédition, à

Vienne, le $\frac{28 \text{ mars}}{9 \text{ avril}}$ 1880.

M. Maritch m. p.

Schwegel m. p.

ратификације једино тиме, што ће се измењати ратификација ове Конвенције, на коју се он односи, састављен је у два примерка.

У Бечу $\frac{28 \text{ Марта}}{9 \text{ Априла}}$ 1880. год.

М. Марић с. р.

Швегел с. р.

Скупштина се одазва са: Живео Кнез!

Председник позва одборнике да после подне у 4 сахата отпочну свој рад а данашњи састанак закључи у 1 сат по подне.

Председник
Народне Скупштине
Вујо Васић.

Секретар
Ил. Стојановић.

Опуномоћени потписници:
Аврам Јовановић, Сава Станковић, Јеврем Мијатовић, Петар Стевановић, Гаврило Поповић, Анта Нешић.

САСТАНАК II

15 маја 1880 год. у Крагујевцу.

Председавао
Вуја Васић

Секретар
Ал. М. Ковачевић.

Почетак у $8^1/_2$ сахата пре подне.

Председник: Састанак је отворен, изволте, господо, саслушати протокол првог састанка.

Секретар Илија Стојановић чита протокол I редовног састанка.

Председник: Има ли ко од г. г. посланика да примети што на овај протокол?

Милан Жуњић: Оно што је у том протоколу речено да је „огромна већина устала," то није истина, јер ако је устало више од 10 посланика преко апсолутне већине, не може се назвати огромном већином, и за то тражим да се реч „огромна" избрише из протокола.

Председник одговара Жуњићу, да

према закону о пословном реду председништво оглашава исход гласања, тако је и овом приликом огласило да је велика већина устала

Мита Миловановић тражи да они устану који држе да у оном питању за решење предмета није било огромне већине, па ћемо, вели, видити ко говори истину.

Секр. Стојановић вели: Учињена примедба на протокол од стране г. Жуњића врло је неуместна, јер сам ја, каже, имао и право и дужност да кажем да је огромна већина устала, што се зна да је гласало 160 посланика, да је према томе броју сачињавао апсолутну већину 81 глас, а опозицију састављају мало више од 30 гласова, да је у овој Скупштини устало 120 посланика, а то је скоро три четвртине које састављају огромну већину.

Ал. Петковић: Председништво је огласило да је велика већина устала, а кад у оном магновењу није од стране Скупштине било примедбе, то се сад о решеној ствари нема шта говорити

Никола Пашић и Раденко Драгојевић кажу: Председник и секретари немају права да квалификују и оцењују да ли је већина огромна, силна или велика, ствар решила. Њина је — председништва — дужност да забележе у протокол само решење Скупштине.

Кад је, веле, према изнетом предлогу стављено на гласање хоће ли се одбор бирати по окрузима или не, није само седела мањина, него је седео и већи део посланика из већине. Због тога је целисходније да се реч „огромна" избрише.

Ник. Радовановић разлаже: да нема места примедби на прочитани протокол за то, што је све овако било као што је у протокол уведено, држећи да ће и Скупштина с њиме у овом сагласна бити, те да се један пут одобрени резултат гласања у Скупштини не понавља.

Председник: Прима ли Скупштина протокол овако како је написан?

Скупштина прима.

Председник саопштава да су дошли у Скупштину посланици: г. г. Димитрије Голубовић и Стојан Станковић.

Скупштина прима знању.

Председник: Сад изволте, господо, саслушати извештај одбора за пријављивање посланика и прегледање њихових пуномоћија.

Народној Скупштини.

Одбор за пријављивање посланика и испитивање њихових пуномоћија, прегледао је пуномоћија и акта о избору народних посланика: Стојана Ђоковића из Рогљева, за срез крајински, Радула Поповића из Ћанева, за срез брзопаланачки, Мијаила Гератовића из Дреновца, за срез мачвански и Ђорђа Топузовића из Шапца, за варош Шабац, — па има част поднети извештај Народној Скупштини:

1. Што се тиче избора Стојана Ђоковића. При овом избору испуњено је све оно што тражи изборни закон скупштински. Од 249 повереника бирача, гласало је 231 и дали су глас за Стојана 136 и он према чл. 37 изб. зак. има савршену ве-

ћину и по самом закону посланик је.

2. Што се тиче Радула Поповића. И при овом избору испуњено је све оно што тражи изборни законик. Од 208 бирача (повереника) гласало је 205 а дало глас за Радула 117 и он према чл. 37 изб. зак. има савршену већину и према томе по самом је закону посланик. Овде се има то приметити, да су при бирању овог посланика двојица ненадлежно дали свој глас; бирачки одбор пошто се је о томе уверио саслушањем тих лица и њихових кметова, и да је то учињено по незнању да не могу при бирању посланика заступати један оца а други зета, бирачки одбор није узео у рачун њиов глас.

3. Што се тиче Мијаила Гератовића. При овом избору испуњено је све што тражи изборни законик. Од 240 повереника гласало је 202 и дало глас за Гератовића 103 и он према чл. 37 изб. зак. има савршену већину и према томе по самом закону посланик је.

4. Што се тиче Ђорђа Топузовића. И при овом избору испуњено је све оно што тражи изборни законик. Од 1476 бирача, гласало је приликом овог избора 202, и дало глас за Топузовића 195 и он према чл. 37 изборног законика има савршену већину и према томе по самом је закону посланик.

Према изложеноме и како против ових избора нема жалбе нити од стране приватних лица нити од надлежне власти, одбор има част предложити Народној Скупштини да изволи примити за посланике Стојана Ђоковића, Радула Поповића, Мијаила Гератовића и Ђорђа Топузовића.

15 маја 1880 г.
У Крагујевцу

Председник одбора
Г. Гавриловић.

Члан и известилац
Ђорђе Ж. Ђорђевић.

Чланови:
Риста Панић, Рака П. Кукић, Анта Пантић, Јован П. Симић, Ђ. Малетић, М. П. Блазнавац

Риста Поповић разлаже: да при избору посланика за срез брзо-паланачки Радула Поповића има једна неправилност што је син на место оца свог, као повереника, гласао, за то би, вели, требало такве незаконитости избегавати. Њему се придружује и посланик Жуњић.

Известилац секретар Ђор. Ђорђевић рече: Као што сте из извештаја одборског чули, господо, један је од бирача као ненадлежан дао глас за оца а други за рођака. Но бирачки одбор ове гласове није ни узео у рачун, за то што је изабрани преко апсолутне већине имао доста гласова. Дакле овде нема никакве неправилности код овог избора.

Р. Тајсић вели: Ја се радујем што је тај избор незаконит, то ће се бар тако ширимице отворити врата незаконитим изборима и неће се пазити на формалности.

Аксентије Ковачевић: Од како је српске скупштине ове умерене монархије, нису у одборима бивале недоследности, као што би неки од господе посланика хтели овом одбору да приписну, јер кад би одбор нашао да изабрани без та два ненадлежно

дата гласа не би имао апсолутну већину, то га не би ни огласио за посланика, па за то овде нема никакве неправилности о чему не треба говорити. (Велико одобравање.)

Рака Кукић: У записнику види се да је Радул имао 119 гласова и кад се одбију ова два ненадлежно дата гласа, опет изабрани има 117 гласова, а то је много више преко апсолутне већине, дакле очевидно је одбор правилно и законито радио и урадио.

Председник ставља на гласање и Скупштина једногласно избор посланика одобрава.

Председник: Сад нека господа изволе доћи да заклетву положе.

За овим посланици: Димитрије Голубовић, Радул Поповић, Мијаило Гератовић и Ђорђе Топузовић у присуству г. министра унутрашњих дела положише уставом прописану заклетву.

Председник: Као што знате, господо, данас смо се састали да изберемо депутацију која ће отићи да поздрави Његово Височанство Господара Кнеза од стране Скупштине Народне. — Добили смо одговор од г. председника министра, да ће Његово Височанство примити депутацију сутра између 10 и 11 часова пре подне. — И тако ја мислим да изберемо депутацију од 40 посланика, само бих вас од своје стране учинио пажљивим да изоставите из кандидације господу која су у одбору да би они могли непрекидно радити на послу који пред собом имају.

За овим Скупштина договорно изабра посланике:

Гаврила Поповића, Васу Стошића, Мијаила Терзибашића, Анту Нешића, Арсеније Симића, Ивана Протића, Василија Павића, Јанићија Пешића, Милана Миловановића, Јевту Велића, Филипа Недељковића, Борисава Милановића, Марка Пауновића, Стефана Цепића - Лиловића, Дмитра Михаиловића, Павла Тутулића, Милију Поповића, Ристу Панића, Петра Васића, Радојка Димитријевића, Раденка Драгојевића, Павла Поповића, Јефрема Мијатовића, Радојка Лазића, Милоша Милића, Милана Ђурића, Сретена Мићића, Јована Поповића, Стојана Станковића, Милоша Ристића, Андрију Перуничића, Ђ. Топузовића, М. Гератовића, Димитрија Димитријевића, Стаменка Симића, Пешка Митровића, Милоја Жикића, Јеремију Панића, Пејчу Вељковића, Тому Стојића, Тому Мијаиловића, Миладина Брадића, Тасу Костића, од народних посланика. Од Кнежевих посланика: Димитрија Голубовића, Ђорђа Малетића, Живка Недића, Аранђела Станојевића, Косту Рушчуклића и Димитрија Цветковића проту.

Председник: Ова господа која су у депутацију изабрана нека изволе сутра пре подне у 10 сати доћи овде да се састанемо, па ће с председништвом ићи да поздравимо Његово Височанство Господара Кнеза.

Изволте сад чути г. министра председника.

Председник министарства, министар иностраних дела: Ја сам јуче у одбору наговестио један предлог, а сад, по што је скупштинска седница, имам од своје стране да јој изнесем тај предлог.

Кад је 1878 године објашњаван берлински уговор, односно Србије, овде у овој истој скупштинској сали, седнице су биле тајне. Природа ствари није била таква, да су се с тога морале држати тајне седнице, него је била потреба друга, да се одредбе берлинског уговора за време у тајности одрже. Уговор берлински онда још није био потврђен од великих сила, те су онда поједини чланци који су се нас тицали, мени поверљиво од стране конгреса предати с тим, да се не предају јавности докле уговор не буде ратификован од стране дотичних сила. Због тога ми смо, објашњавајући исти уговор пред Народном Скупштином, морали држати тајне седнице. Но по што је потреба тајности престала, и по што се сад претреса овде један важан предмет, који потиче из берлинског уговора, ја налазим господо, да би било од потребе и корисно да се она објашњења берлинског угогора могу предати г. г. посланицима печатана и на тај начин да се сматрају као јавна.

Ако се Скупштина с тим предлогом саглашава, јер то без одобрења њеног не може бити, по што је ово ствар из тајне седнице, — онда овде су донета та објашњења напечатана за званичну употребу. — Књижице су овде, и молим да се раздаду г. г. посланицима.

Председник ставља на гласање и Скупштина усваја да се ова објашњења г. министра председника јавности предаду.

Председник објави да је састанак закључен, који је трајао до 9½ часова пре подне.

Председник
Вуја Васић.

Секретар
А. Ковачевић

Потписници
Аврам Јовановић, Анта Нешић, Гаврило Поповић, Сава Станковић, Јеврем Мијатовић, Петар Стефановић.

САСТАНАК III

20 маја 1880 год. у Крагујевцу

председник
Вуја Васић

секретар
Поп Иван Н. Јевтић

Почетак у 9 часова пре подне.

За министарским столом присутни сви г. г. министри.

Председник објави да је састанак отворен и нареди да се прочита протокол другог састанка.

Секретар А. Ковачевић прочита протокол другог састанка, на који примети М. Жуњић следеће:

М. Жуњић: Риста Поповић говорећи о избору тога посланика, казао је да је избор незаконит и тражио је да се избор уништи.

Ја пак то нисам тражио, но сам

само напоменуо да у избору томе има незаконитости, и по томе мој се говор слаже с говором Ранка Тајсића.

Секретар А. Ковачевић одговара му: да је говор његов написао као што стоји у белешкама стенографским, само с том разликом што тамо стоји свака реч, а овде је стављено само оно што је главно.

М. Жуњић повторава, да је Риста тражио да се избор уништи, а он да остане. И по томе то није саглас, за то тражи да се ово исправи.

Председник напомиње да ће ова исправка ући у данашњи протокол.

Н. Пашић примети то: да није употребио реч „силна,“ нити сам, рече, казао да је већина силна, него да су многи чланови од већине седили.

Секретар А. Ковачевић тврди да стенографи бележе свачији говор онакав какав је, па и Пашићев, и нуди Пашића да му прочита стенографске белешке. (Вичу: верујемо, не треба.)

Председник изјављује, да ће и ова исправка ући у данашњи протокол.

Риста Поповић не признаје да је казао, да је избор незаконит, него, вели, само сам напоменуо да има код овог избора незаконитости, а нисам био против избора. (Чује се: сад је Жуњић казао да си био против.)

Председник одговара г. Ристи, да ће и његова исправка ући у данашњи протокол.

Ранко Тајсић примећава оно исто што и Жуњић јер су њихови говори сагласни.

Председник напомену, да ће и ова исправка ући у данашњи протокол.

После овога Скупштина усвоји протокол.

За тим председник изјави: да је депутација која је одређена да поздрави Његово Височанство Кнеза, ишла и Господара поздравила. Господар је изволео примити скупштинску депутацију и поздравио Народну Скупштину овим речима. Секретар Илија Стојановић прочита отпоздрав Кнежев који гласи:

Одговор Његовог Височанства

на поздрав депутације напредне Народне Скупштине.

Мени је особито мило што Народна Скупштина, у почетку свога рада, хита да Ме поздрави изразом осећаја, који су Ми тим драгоценији што се у њима огледа, као што рече г. потпредседник њен, нова потврда оне оданости, с којом је она вазда окружавала Мене и Мој дом.

Почаствован у многобројним приликама таквим изјавама од стране народног преставништва, Ја не бих знао ни данас другог излива дати својој захвалности, но понављати према његовим поштованим изасланицима уверење, да оно може и од сада рачунати на Моју живу и чврсту вољу, да свесвоје трудове посвећујем благостању и напретку наше драге отаџбине, као што ћу Ја опет у Мом раду за опште добро вазда рачунати на његову просвећену потпору, а оно је вазда умело да добро схвати, добро оцени и у договору са Мном и Мојом владом добро изведе праве интересе народне.

С тога Ја данас с поуздањем

очекујем исход вашег саветовања о важном питању, рад кога сте сазвани, тражећи и нашавши јемства за зрело и добро суђење о њему у вашем свестраном а ладнокрвном испитивању, у озбиљној пажњи коју оно заслужује, коју му и поклањате.

Као што и сами знате, ово је питање важно не само с тога што обухвата целокупни унутрашњи живот народњи, не само с тога што подједнако засеца у обилати и многостручни рад сеоског као и варошког становништва, произвођача као потрошача и посредника, него је оно важно и с тога, што је од значајног од пресудног уплива по оне односе, које је наша земља, као свака друга, по законима природним, по тежњи људској за усавршавањем, саобраћајем и прометом, а па то је, по свом географском положају, по месту, које заузима у колу образованих држава, позвана да одржава, негује и развија са суседним јој народима, као и са свим оним народима, с којима има или имати може ма какве трговачке или культурне везе.

У том уверењу Ја вам желим срећан рад за умни и материјални напредак наше миле Србије, и изјављујући вам још једном колико сам тронут љубазном пажљивошћу, коју Ми је данас указала Народна Скупштина, Ја молим њеног поштованог председника, да буде код ње тумач Моје живе искрене и топле благодарности.

Скупштина се одазва са „живео Књаз."

После тога напомену председник, да има неколико молби и жалби од народа на Скупштину, но пошто знате да ова Скупштина није надлежна да претреса овакова питања, то је председништво једним рефератом оставило у акта која ће се предати идућој Народној Скупштини на решење. (Одобравање.) За тим додаде да има неколико телеграма и то из Београда, Обреновца, Уба и Шапца, као и једно писмено достављено поштом из Г Милановца. Сва ова документа садрже у себи поуку о питању железнице, а у исто време дају настављења Народној Скупштини у овом питању.

Пошто према закону о пословном реду нико није надлежан давати настављења Народној Скупштини, то председништво не може ово пред Скупштину изнети. (Глишић: јаким гласом: немојте тако, г. председниче.) Г. Глишићу, молим будите ладни. (Глишић говори даље, али се не чује.) Г. Глишићу будите пристојни, ја вас опомињем на ред. За тим продужи.

Председништво дакле преко свију ових телеграма предлаже да се пређе на дневни ред. (Чује се: врло добро; други вичу: нећемо тако, да се прочитају.)

М. Жуњић тражи да се прочитају и ови телеграми, кад је могао пишки телеграм да се прочита.

Председник одговара му: Оно је био поздрав и ништа више, а овде се дају настављења.

Г. Петронијевић каже: Сваки акт управљен на Скупштину, треба да се прочита. Нећемо тако.

Председник мин. савета министар иностр. дела: Ја налазим са мојим друговима, да би било на своме месту, да се чита све што је на Скупштину упућено, сем ако би било у томе непристојних израза и грдње, и Скупштина, ако је вољна да то прими, примиће, а иначе одбациће. (Сва Скупштина виче: врло добро. Тако је.)

Председник пита, и Скупштина пристаде да се прочитају.

Секретар Ђ. Ђорђевић чита телеграм из Шапца. (Из Скупштине чује се: то је редакција „Видела)."

Даље телеграм из Уба. (Чује се: и то је из исте редакције.)

За тим телеграм из Обреновца. (Чује се: из Београда преко Обреновца.) Даље телеграм из Ваљева. (Чује се: и то је из исте редакције.) За тим телеграм из Београда. (Вичу: све те депеше да се одбаце.)

После тога прочита се писмено из Гор. Милановца. (Чује се: је ли дошао телеграм из Крушевца и Паланке?)

Председник: Више изјава нема. А преко свију ових телеграма прелазимо на дневни ред. За тим позва г. Глишића да изнесе своје питање

М. Глишић каже: Нас 38 посланика имамо спреман један акт у виду предлога на Скупштину, који стоји у тесној вези с питањем, које је на дневном реду, и молимо да се прочита, па Скупштина нека га усвоји, или упути одбору или га одбаци.

Председник потражи тај акт и даде ¼ сата одмора.

После одмора:

Председништво је размотрило овај акт од 37 посланика, а не 38, и пошто у њему нема вређајућих израза, то се исти може прочитати. Изволте чути.

Мијалко Раденковић тражи да се претходно прозове списак посланика, те да се види има ли довољан број за решавање.

Председник нареди да се списак прозове и после прозива изјави: да има свега 173 посланика, 6 су на осуству и по томе има на окупу 167 посланика, а то је довољно за решавање.

Изволте чути предлог предлагача.

Секретар Ковачевић чита:

Предлог

Вишредној Народној Скупштини!

Преставна система почива искључиво на основи, да се народни посланици не одвајају од народа, да су народни посланици у свему сообразни народу, да су израз народних жеља, народних потреба, народних тежња и да, одушевљеним родољубљем и величином своје отаџбине, пронађу најцелисходније начине и створе најудесније законе, да се народне жеље задоволе, да се народне потребе подмире, да се народним тежњама прокрчи пут и пронађу средства да до остварења дођу.

Од српске Скупштине изискује се да буде прави представник народа српског. Народ српски с уверењем бира поједине своје познате грађане да ће га умети заступити, и такве шаље на Скупштину, да у име његово говоре и законе стварају.

Био би самртни грех, и била би најтежа одговорност пред Богом, владаоцем и народом, кад би се народни посланици заборавили, кад би животна питања свога народа олако

решавали, кад би законима помели народни напредак, кад би установама осујетили народно благостање и народне слободе, кад би међународним уговорима стеснили народна права, повредили народна осећања и ослабили идеју народног ослобођења и уједињења.

Преставна система, или народно преставништво, Скупштина, најсавршенија је онда, кад народ изабере за свако поједино питање и за сваки посебни закон нарочите преставнике. Што су народни посланици за дуже време опуномоћени од народа, да га у *свима предвиђеним и непредвиђеним питањима и случајевима заступају*, тим се народ за дуже време лишава свога права, да сам упливише и руководи судбу своје отаџбине.

На против, најнесавршенија је она преставна система, у којој поред устава нису осигуране остале уставне слободе, у којој су народни посланици бирани на цео живот, у којој су добили пуномоћије од народа да га заступају у свима предвиђеним и непредвиђеним случајевима и у којој могу решавати и закључивати све што желе и намисле. У таквој преставној системи народу је остало врло мало или ни мало права да сам собом управља, да буде ковач своје судбе. И у таквој (репрезентативној системи) преставној управи посланици, који би тежили да савесно и праведно заступе и преставе свој народ, осећали би огроман терет одговорности пред својом савешћу, бојећи се да њихова мишљења и мњења не буду случајно противна мишљењу и мњењу њихових бирача. Тим тежу и огромнију одговорност пред својом савешћу и народним мишљењем осећају кад немају начина и пута, да измере и сазнају у колико се њихова мишљења и мњења слажу или одвајају од мњења њихових бирача, од општег народног мњења. Где нема установа, средством којим се исказује јавно мњење, где нема установе слободне печатње и слободног збора и договора, ту народни посланици осећају у души и савести својој много већу моралну одговорност, кад теже и раде, да се не одвоје од народа, кад желе да буду прави изрази народних жеља и народних потреба, а с друге стране престаје свака контрола над оним посланицима, који напусте опште народне интересе и гоне за својим личним интересима, и онда могу јаче и снажније да употребе тако рећи суверени положај за своје личне користи.

Такве несавршене системе обично у најкраћем року поруше своју основу и претварају се у преставничке системе с краћим роком, ако народ буде увиђаван и одлучан у одбрани свога права, или претварају се у деспотске, олигархиске системе.

Српски народ преживио је патријархалну управу, преживио је олигархиску или војмакамску управу, преживео је управу бирократску са случајним нередовним од времена на време сазиваним скупштинама, и у дуговременој борби противу разних тежња и елемената, дошао је до данашњег преставног, али, по правди речено, несавршеног система.

По нашем уставу народу је признато право да се може средством велике и мале скупштине договарати са својим владаоцем о свима потребама народним. Али по нашем уставу састав народног преставништва много зависи од тога, да ли је влада по сили своје моћи, коју црпе из несавршеног устава, упливисала или не, на састав народног преставништва, а од свога зависи како ће да буду схваћене и престављене народне потребе.

По нашем уставу народ српски бира скупштинаре на три године, он их опуномоћава за три године да у име његово говоре, раде и законе стварају.

Народ нема права кад види, да Скупштина није прави израз и преставник његов, да тргне и поништи дато јој пуномоћије. Он мора да издржи три године и сачека другу периоду, други нови избор посланика и да средством нове Скупштине поправља оно, што је претходна Скупштина, не сватившн праве народне потребе, узаконила. Али има и таквих решења, која су вечита, и која ни једна следећа Скупштина не може да измени и поправи; за таква решења изискује се свестраног размишљања и испитивања и нарочитог народног одобрења.

Народ српски са својим владаоцем предвидео је, да у народнем животу има питања много тежих и замашнијих од редовних свакогодишњих питања, и која засецају дубоко у народни живот, која судбу његову скрећу у један или други правац и за та важна и огромна питања уставом је одређено, да се народ средством велике Народне Скупштине договора са својим владаоцем.

Која су и каква су питања, којих ради треба сазвати велику Народну Скупштину, нису сва побројана у уставу земаљском, што се не могу ни сва у напред предвидити; али има случајева, који се изриком напомињу и за решење њихово тражи се сазив велике Народне Скупштине. Тако изриком се каже у другом члану нашег устава: „да се државне границе не могу смањити или *размењивати* без пристанка велике Народне Скупштине,“ а у члану 89-ом „да решава мењање устава,“ или „кад Његово Височанство Књаз нађе за потребно, да саслуша велику Народну Скупштину о каквом питању од ванредне, дакле нередовне, важности за земљу.“

За *размену једног дела нашег земљишта, за промену каквог члана у уставу* и за друга питања од *ванредне важности* за земљу, скупља се велика Народна Скупштина, да, у договору са својим владаоцем, реши питања, која су од ванредне важности за земљу и да њиховом решењу прибави потврду највећих ауторитета Књаза и народа.

У земљи нашој, од како је преставна система заведена, није било, осим рата, већег, замашнијег, огромнијег и судбоноснијег питања, но што је железничка конвенција закључена између наше и аустро-угарске владе. Конвенција у овом виду и у овој садржини, у којој се пред нас изнаша, обухвата целокупну нашу трговину, нашу индустри-

ју и земљорадњу, долази у блиски додир с независношћу наше отаџбине. И што је најважније она у виду међународног уговора везује Србију за вечита времена с аустро-угарском економном политиком. Погрешке које би се на нашу штету поткрале у уговору, не могу се никад без ванредних догађаја у светској политици или без силе оружја променути. И кад је за промену ма каквог наређена устава нужна велика Народна Скупштина, онда колико је нужнија за поднесену железничку конвенцију, која се за вечита времена ствара и која засеца најдубље у живот наше целокупне државе. Поднесена железничка конвенција садржи у себи међународни уговор, који је склопљен на вечита времена између једне мале државе с једном од двадесет и више пута већом државом, чији су интереси економни и политички супротни. По нашем убеђењу и увиђавности у Србији није било већег питања, осим рата, нити ће пак икад већег осим рата настати. Погрешке могу смртоносне бити за нашу малу, али драгу и љубљену отаџбину.

Ова обична Скупштина, које ми имамо част да будемо чланови, изабрата је у са свим другим околностима и приликама, но што сада владају. У пола редовном стању, под упливом разних утисака, у приликама и околностима пролазним, кад је један део нашега народа био на граници, други се враћао а трећи полазио, кад сви закони из редовног стања нису повраћени били; — у тим приликама народ наш указао нам је част и изабрао је нас за своје заступнике, али у једно исто време натоварио је на нас огромни терет моралне одговорности, пред савешћу својом, пред народом и владаоцем, да се не огрешимо о напредак и благостање народа и о његову будућност и о славу и величну дома Обреновићевог.

Народ, као и човек, креће се под упливом околности, и бира начине и путове који су најцелисходнији, да одговоре околностима и приликама, у којима се предузима да се потребе подмире и жеље задовоље. Сада променуле су се како унутрашње, тако и спољне прилике и околности и народно мишљење и народни суд модифицирали су се у слеству двогодишњег искуства, измењених прилика и околности, како у земљи тако и у светској ситуацији.

После две године од нашег избора дошли смо да решавамо, хоћемо ли у име целога нашега народа и *у име нашег далеког и најдаљег потомства*, усвојити железничку конвенцију, којом се ствара међународни закон за вечита времена. Дошли смо да решавамо питање о железничкој конвенцији, која је истина потекла из берлинског уговора, али која је у форми и садржини изашла далеко изван граница одлука берлинског конгреса и изван граница засебне погодбе између Србије и Аустро-Угарске од 26 јуна 1878 г; дошли смо да решавамо хоћемо ли задужити земљу најмање с 9 милијуна дуката, хоћемо ли подвргнути за вечита времена развитак и судбу наше индустрије, трговине и земљорадње аустро-угарским интересима, дошли смо да решавамо судбоносна питања.

Дубоко поштујући народну уставност и желећи да се ова што снажније развије и укрепи, тврдог смо уверења да би духу уставности потпуно одговарало, ако би Народна Скупштина дозволила да народ у овом важном и судбоносном питању учини употребу од свога уставног и суверепог права; ако би се сви посланици у томе сагласили: да даду народу могућност и прилике, да сам у овом времену и овим околностима изрече свој суверени суд о железничкој конвенцији, која нам је на одобрење поднесена.

За то потписани народни посланици предлажу Народној Скупштини да донесе следеће закључење: поднесена железничка конвенција је *од ванредне и огромне важности за земљу, и право решавање о њој припада великој Народној Скупштини и Кнезу.*

Но ако Народна Скупштина не усвоји поднесени предлог и ако сумња да у сагласности стоји с народним мишљењем и да право решавања припада великој Народној Скупштини, онда предлажемо: да сви посланици положе своје мандате и да даду уставне прилике нашем љубљеном и омиљеном владаоцу, да сазна право расположење и мишљење целога народа о поднесеној конвенцији, и да нашим пренагленим решењем не преухитримо народни суд.

Ново изабрана Народна Скупштина показала би у својим првим одлукама да ли право решења о железничкој конвенцији, у овом виду у коме се она предлаже, припада обичној или великој Народној Скупштини.

Браћо и народни посланици! — Ништа племенитијег и родољубивијег не би било, но да посланици, поштујући изборно право свога народа, поштујући свој народ, у чије име раде, положе мандате своје у руке свога народа, и даду своме народу прилике да у овом судбоносном питању каже осудну реч. Браћо! — Ми би учинили дело најузвишенијег патриотизма, кад би одустали да предухитримо народни суд, и кад би дали доказа омиљеном владаоцу и народу, да нисмо за тим тежили да дођемо до пуномоћства народњег, а после да решавамо питања, која леже изван граница нашег делокруга и нашег пуномоћства.

Потписати посланици, готови су да положе своја пуномоћства, и да даду народу прилике, да искаже у овом важном питању своје мишљење; али ако остала наша браћа, остали посланици, у чијим рукама лежи решење овог питања, не прихвате поднесене предлоге, онда народ наш не би могао доћи до могућности да искаже своје мишљење и да употреби своје суверено право.

За то молимо, у име поштовања народног права и народне будућности, да сви посланици прихвате један или други предлог, и тим народу одрешене руке остану за решење овога судбоносног питања.

У Крагујевцу, 14 маја 1880.

Народни посланици:

М. Л. Глишић, Марко Петровић, Васа К. Стошић, Никола П. Пашић, Г. Петронијевић, Мил. Жуљић, Ранко Тајсић, Сава Ж. Обрадовић, И. П. Протић, Милан Ђ. Ђурић, Р. С. Поповић, Љубомир Ђ. Дидић, Илија Матић, Павле Самуровић, Обрад Ж. Антонић, Никола Мандић, Цвијо Осатовић, Сима В. Илић, А. Ђ. Поповић, Мата М. Ђорђевић, Арса М. Дреновац, Андрија Перуничић, Василије Пашић, Пав. Ц. Поповић, Симо Милошевић, Дим. Катић, Дим Димитријевић, Ђорђе М. Топузовић, Стаменко Симић, Милош Ристић, Петар Васић, Иван Милановић, Фалиц Јосифовић, Раденко Јовановић потп. Љ. Ђ. Дидић), Новак Милошевић, Сретен Мићић, Петар Стевановић.

За тим напомиње, да сваки предлог који дође од посланика треба да иде одбору на претрес, и сад треба то да се реши. А то је право Скупштине да реши хоће ли ићи одбору, или ће се одмах претресати или ће се одбацити.

Анта Пантић каже: да само на редовној Скупштини могу посланици подносити предлоге. Ово је Скупштина ванредна и на њој се има решавати само о конвенцији, и по томе посланици не могу подносити никакове предлоге. За то о овоме њиховом предлогу не може бити речи. (Чује се: Тако је.)

Вук. Ј. Петровић доказује, да не мора сваки предлог ићи одбору, нарочито ако је разлозима поткрепљен, а овај предлог поткрепљен је разлозима паравно без обавара, јесу ли убеђујући или не. По тач. 1-вој чл. 97 пословника, рече говорник, предлог овај може се оставити без решења, па да се пређе на дневни ред или да се одложи на неизвесно време, или да се преда коме одбору на оцену. По 97 члану пословника он налази да се овај предлог подвргне дебати и по том да се остави без решења, па да се пређе на дневни ред. (Чује се: Нећемо да дебатујемо, него да се одбаци).

Н. Пашић тврди, да ова Скупштина може овај предлог да претреса, по што стоји у свези с питањем које се има решавати, а хоће ли се примити или не, то је ствар Скупштине. (Чује се: Није тако.)

Марко Петровић: После разлога г. Вук. Петровића са законског гледишта, и објашњена г. Пашића, ја немам шта рећи. Но сад само треба да се или прими или одбаци, хоће ли да иде у одбор или не. Прво треба да се реши хоће ли да се сад одмах претресе и реши, или ће ући у одбор. Док се то не реши не може се о другом говорити.

Тодор Туцаковић потпомаже мишљење оних, који држе да треба овај предлог да се упути одбору, јер је вели такове природе да треба да се чује мишљење одбора.

Ак. Коваченић не налази да овај предлог треба да иде одбору, по што је прочитан и свакоме је јасан. Осим тога он је и неуставан, и по томе одбор ништа у корист предлога не може решити. И за то држи, да се може о њему одмах Скупштина у претрес пустити и решење донети. (Чује се: Тако је.)

Љуб. Дидић мишљења је, да се овај предлог упути одбору и он нека донесе своју одлуку, а ниме се не отимају пуномоћија посланика, него се предлаже да дамо сами пуномоћија народу, те да он сам — народ — ово питање реши. И ако доиста савесно вршимо свој задатак и народну вољу, народ ће нас опет изабрати, а ако не, он ће бирати другог. За то предлаже да предлог иде одбору. (Чује се: Није то пут. Да се одбаци.)

Панта Срећковић доказивао је, да је предлог неумесан и неуставан, и по томе неосновани су му и разлози; за то је он апсолутно противу предлога и мишљења је, да се пређе на дневни ред. (Вичу: Да се пређе на дневни ред.)

Вук. Петровић у дугом свом говору наводи разлоге, у којима доказује да је овај предлог неуместан. Неумесност његова, рече говорник, доводи се отуда, што заборавља да је питање железничко, које је данас на дневном реду, још онда решено, кад је Народна Скупштина 14 јула 1878 г. усвојила берлински уговор и берлинску конвенцију закључену с Аустро-Угарском о овоме питању, поред осталих тамо побројаних питања. Чита 38 чл. берлинског уговора:

„На кнежевину Србију прелазе, у колико се ње тичу, обвезе, које је висока порта уговорила, како с Аустро-Угарском, тако и с дружином (компанијом) за експлоатацију железница у Левропској Турској, односно довршетка, везе и експлоатације гвоздених пруга, које имају да се подигну на земљишту, које је сада кнежевина задобила.

Потребне конвенције за уређење ових питања, биће закључене одмах по потпису овога уговора, између Аустро-Угарске, Порте, Србије и Бугарске, у колико ова буде за то надлежна".

За тим берлинску конвенцију, чл. први, који гласи:

„Влада аустро-угарска обвезује се, да у року од три године дана, веже своју железничку мрежу са српском мрежом у Београду. Са своје стране влада српска обвезује се да построји, веже и експлоатира, у сугласности с одлукама конгреса, пројектиране железничке пруге, које ће се пружати ка старој граници Србије код Алексинца, с једне стране од Белова а с друге од пута солунско-митровачког. Она се у исто доба обвезује да построји савезну пругу између Београда и Ниша и да оствари њену експлоатацију".

То све говори о железници, коју имамо сад да подигнемо. И по томе конвенција која је примљена и коју сада имамо да претресамо, није ништа друго, него начин извршења онога, што смо већ раније примили. Кад дакле беше редовна Народна Скупштина састављена од оволико исто чланова, надлежна да прими берлински уговор који даје Србији много већа права и дужности, онда не разумем откуд није ова Скупштина надлежна да се упушта у претресање железничке конвенције, која ништа друго није него начин извршења обавеза које смо примили у

међународном уговору. (Вичу: Тако је, врло добро.)

Сем тога а односно подношења оставке посланика, са законског гледишта, не можемо нигде да нађемо законског ослонца да посланици дају оставке док им не изађе периода или Скупштина реши. А с уставно-политичког гледишта, не можемо да нађемо разлога да посланици подносе оставке све донде, док им њихови бирачи не изјаве неповерење, или док сами не осете да нису представници мишљења и правца ког им бирачи; дају да овде заступају. За то како који разуме поверење код својих бирача тако и нека поступа, а не знам да ко има неповерења.

Ако ко мисли да нема поверења, тај би погрешио да и минут даље остане на клупи посланичкој. (Одобравање, браво, тако је.) Према овоме ја сам тога уверења да треба предлог поштованих посланика по чл. 97 тачке првог пословника оставити без решења и прећи преко њега на дневни ред. (Вичу: Врло добро. Да се пређе на дневни ред.)

Јован Симићић наводи да је предлог врло јасан и да се види шта се хоће с њим. А то је: да се сазове велика Народна Скупштина, а после да посланици положе своје мандате. (Матић упада му у реч, а овај му одговара:) И да се други избори нареде, како би ваљда могли доћи више стручних људи те да ову ствар реше. Ја бих, рече, пристао радо уз предлог и уз мишљење г. Дидића и Матића, кад бих знао да би се могли у моме срезу стручни људи изабрати; али по што знам да тога нема, но опет оваки као ја и Милош и нама равни а можно да би и ми дошли, то онда шта би помоћно било да ми положимо мандате. (Смеј).

И ако би ми попова дошли ми би исто овако мислили као и сада, а не би пристали с г. Дидићем. За то да не би око тога лаштубили, тражим да Скупштина реши, да ли да се прими овај предлог или не. (Чује се: да се реши.)

Ранко Тајсић вели: Кад би предмет овај сачињавао такву ствар, да се на другим редовним скупштинама може другим законом заменити онда би се могло прећи преко предлога овог на дневни ред. Но кад предлог има у себи садржину таквог предмета, који кад се реши другим се скупштинама не може поправити, и кад ово није предлог њих неколико, него 37 народних посланика, који не бране ништа друго, него народна права. (Чује се: сви бранимо народна права.) И кад неки говорници предлажу да се пређе на дневни ред, то ја велим да ти разлози нису толико јаки да могу Скупштину убедити ни склонити да остави овај предлог без решења. И по томе поштујем мишљења оних који кажу да се реши и оних који кажу да се упути одбору. Не слажем се с разлозима г. Вук. Петровића, јер говору његовом велим да нема места. Овде се само има то говорити: хоће ли се сада решити или ће се прећи на дневни ред. Важност предлога захтева да се упути одбору; па он нека донесе своју одлуку о томе.

Осуђујем говор г. Срећковића у коме се непристојно изразио противу предлога, што му као човеку образованом не одликује. (Вичу: да се предлог одбаци.)

Поп Марко Петровић замера што је ствар ушла у претрес пре, но што Скупштина не донесе за то своју одлуку, да ли ће ићи одбору или не. Дакле то је требало најпре решити, да ли заслужује да се овако без испитивања и икакве спреме реши, и да се упути претходно кроз све законске канале, па онда тек да се реши.

Али кад су се сви предговорници упустили у претрес саме ствари, а није их нико сметао, то и ја ћу у неколико да кажем моје назоре а у прилог самог предлога.

Ми не памећемо Скупштини на основу каквог законског наређења, да прими овај предлог, него се апелује у предлогу с моралне стране па њен патриотизам и увиђавност, а све с погледом на тежину самог предлога који имамо решавати, и да ли смо ми надлежни да као мање представничко тело, решимо, или да ли је природније захтевати да ову ствар реши највеће и по том и стручније тело, т. ј. вел. Народ. Скупштина.

То нас је руководило да поднесемо овај предлог, те да упитамо земљу какво она расположење има о овом питању, што ће се путем избора моћи знати.

Ово питање носи на себи печат вечности народне судбе, па с тога мислим да је целисходно и мудро дати народу прилику да каже шта хоће. То су побуде које су нас руководиле и сваки који искрено мисли држим да их мора усвојити.

Не може ми се друкчије, а да не изјавим сажаљење на говор г. Срећковића који је с онако скандалозним назорима пропратио овај предлог, што му никако не доликује.

Потпреседник Вабовић одговара г. Марку, да не стоји оно што предговорник рече, да је предлог пуштен у дебату; јер овде и није дебата о самом предлогу и о садржини његовој, него је дебата о томе, да ли да се сад реши овај предлог који има своје побуде и разлоге; или да се упути одбору, који сада постоји за ову искључиву ствар те да он поднесе своје мишљење.

У колико су г.г. посланици налазили за нужно да што кажу о овом питању у толико се морало дозволити да говоре; дакле није од стране преседништва стављено то на питање, шта ће да се прими од садржине предлога, него шта да се ради са самим предлогом, а то је и према пословнику.

О самом предлогу кажем ово: члан 58 устава вели: „Предлог, да се какав закон изда, или постојећи измени, допуни или протумачи, може Кнез Скупштини, а тако исто и Скупштина Кнезу учинити. Но формални пројекти произлазе само од Кнеза.“

Ово је, господо, закон који служи за основу свима предлозима да се закони издаду, протумаче, објасне или допуне. Овај предлог нема ниједног уставног основа, и по томе ако би се он узео у решење, онда он не би могао правно да произведе

онако дејство, какво би произвео онај предлог посланика, који би на основу овог устава поднесен био. (Одобравање.)

Тражи се предлогом да се сазове велика Народна Скупштина, за решење овог питања, или ако се то не прими, да се онда реши, да сви посланици даду оставке. А је ли за то надлежна једна обична скупштина?

Ко хоће да прочита члан 89 устава тај ће рећи да Скупштина није надлежна за то, јер је тамо казано, који је надлежан да сазове велику Народну Скупштину. Ако би ова Скупштина обична решила да један предмет који долази у надлежност редовне Скупштине, треба да реши велика Народна Скупштина, и да због тога ова треба да се сазове, би ли онда било остварливо то решење? У какву би неприлику довели други део законодавства?

Ја мислим да ми то право не можемо да присвојимо те да издајемо решење, које би било и противу устава и неостварливо. Ако би решили да ми сви положимо оставке, ни то не би било ни по каквом закону решено, нити Скупштина има право да реши, да ми дамо оставке; — ако би ми то право себи присвојили, да ли би било и то остварливо? Да ли би могла Скупштина да нагони кога на то? То не. Ако би пак донели у том смислу решење скупштинско, да сви дамо оставке, то би онда решење било противно закону, неуставно и неизвршливо. Ако би хтели ствар овако да решимо, чему би се онда изложили и шта би било?

И по томе сам мишљења да се ова свар сад реши. (Одобравање: Вичу: да се реши.

Председник напомиње да има још говорника. (Вичу: доста је говорено. Да се реши.) Је ли Скупштина довољно обавештена? (Јесте.)

Изволте чути господина министра председника.

Председник министар. савета, министар иностр. дела: Господо! Узимајући реч, немам намеру да разјашњавам ово питање, које је довољно расветљено дојакошњим говором, а нарочито говором г. потпредседника Скупштине. Но сам устао да обележим гледиште, које влада заузима према овом предлогу, нарочито што се могу такови предлози поновити, а било је прилика да су и претходили.

Ја, господо, сагласно с мојим другима, ни мало се не устежем да изјавим: да је овај предлог противан уставу. Он има у себи два дела: први иде на то, да се сазове вел. Народна Скупштина, те да реши питање о железничкој конвенцији; а други је део, да Скупштина закључи да сви посланици положе мандате.

Кад се сазива вел. Народна Скупштина, то је изложено у чл. 89 устава. Има четири случаја у којима се мора сазвати велика Скупштина. Ни један од тих случајева није овде наступио. Има један пети случај, који опредељује да се *може*, да сазове вел. Скупштина, но то није скупштина, која је позвана да решава, већ владалац.

То је његово право, његова пре-

рогатива. Он сам може да узме иницијативу у том питању, а Скупштина ако би му предлагала, вређала би његово владалачко право. То Скупштина треба да избегава исто онако, као што и владалац избегава да вређа права Скупштине. Због тога и сам претрес о овом предлогу противан је уставу. Доста да се констатује, да је противуставан, па да се и не претреса даље. (Чује се: врло добро.)

Друго је што садржи овај предлог, то, да се *Скупштина сама распусти*. И то је противуставна радња. (Одобравање). Кад би била реч о томе, да посланици појединце по свом убеђењу, сами подносе оставку, то би била друга и њихова лична ствар, то могу они решити изван Скупштине, а не да Скупштина у редовној седници претреса и решава, да *сви посланици* даду оставку. То је распуштање Скупштине самом собом, а то је противно уставу, јер чл. 78 вели:

„Књаз може Скупштину и да *распусти*, па да нареди други избор посланика народних."

Дакле и један и други део овог предлога, суштаствено су природе противуставне, и по томе влада мора да се огради од таковог предлога и да изјави, да не може узети никаквог учешћа у претресању његовом. (Чује се: врло добро. Да се одбаци.)

Председник: Ја мислим да поставим оваково питање: ко је за предлог као што су предлагачи изнели, да се он упути одбору, тај нека седи а ко је противан предлогу и хоће да се преко њега пређе на дневни ред, тај нека устане.

(Чује се: добро је питање.)

За тим полаже питање: ко је за предлог да се пошље одбору, тај нек седи, а ко је против, тај нек устане. (Велика већина устаје.)

Дакле велика је већина устала и према томе прелази се преко овог предлога на дневни ред. (Бива.)

Изволте чути, господо, један указ Његовог Височанства Књаза.

Секретар Ђ. Ђорђевић чита указ Књажев којим се г. Фрања Вшетечки Књажев посланик поставља за повереника владиног у решењу предлога о железничкој конвенцији.

Скупштина се одазва са „живио Књаз."

Милан Ђурић саопштава Скупштини да су њих 29 посланика саставили изјаву благодарности великобританском првом министру г. Гледстону, и моли да се изјава саслуша и преко владе достави као поздрав Народне Скупштине.

Председник траži ту изјаву па ће се сутра изнети на дневни ред.

Н. Пашић пита хоће ли г. заступник министра грађевина одговорити на његову интерпелацију коју је поднео и која стоји у свези са железничком конвенцијом.

Председник: Ви би требало да знате како бива с интерпелацијама према пословнику; председништво је њу примило и предало влади да вам па исту одговори.

Заступник министра грађевина: Ја сам примио то питање г. Пашића од стране председништва и су-

тра ћу на исто одговорити. (Одобравање).

Председник јавља да се прелази на дневни ред, а на реду је предлог о железничкој конвенцији закљученој између Србије и Аустро-Угарске.

Известиоци су г. г. Вук. Ј. Петровић и Дим. Стојановић и молим нека заузму своја места.

Известиоци Вук. Петровић и Дим. Стојановић прочиташе најпре указ Његовог Височанства Кнеза, за тим предлог о железничкој конвенцији и на послетку извештај одбора који гласи:

Извештај одбора напредне Народне Скупштине о железничкој конвенцији, потписаној између Србије и Аустро-Угарске 28 марта ове године.

Одбор од 27 чланова, који је Народна Скупштина изабрала на своме састанку од 13 тек. м. ради претресања конвенције закључене између Србије и Аустро-Угарске о железници, састао се први пут истога дана по подне, те се конституисао, за тим је 14 овог месеца држао свој први састанак, на коме је отпочео поверени му посао.

Полазећи с гледишта које је захтевала важност посла, одбор се упустио у свестрано проучавање питања, којима има да се бави ова Скупштина. Сваку нејасноћу објашњавао је одбор у споразуму с владом Његовог Височанства, свакн став, који је био кадар да изазове нејасност код чланова одборских, трудили су се и чланови владе и појединн одборници да објасне отвореном и свестраном дискусијом.

Почетак у овоме послу учињен је од стране г. председника министарског савета, министра иностраних дела, који је, пошто је конвенција у одбору најпре у цело прочитана, обратио пажњу одборову на околност, да се погрешно узима да је ова конвенција проистекла из оне конвенције која је закључена с Аустро-Угарском у Берлину 26 јуна 1878 године. То не стоји. Још у берлинском уговору, члану 37, налази се корен овој конвенцији. По томе уговору прешла је од Турске на Србију обеза да прави железницу до старе границе, а у томе уговору обвезала се Порта према Аустро-Угарској још и односно рока од три године, за који се има та железница саградити.

Берлински је уговор дакле ставио Србији у дужност, да на новозадобивеном земљишту сагради железничку пругу у року од три године.

По конвенцији берлинској Србија је примила на себе обвезу, да железничку линију продужи и подигне и на земљишту у старим својим границама. Ова обвеза у берлинској конвенцији није ништа више него нужна последица берлинскога уговора. Јер није могуће било прекинути линију железничку код старе границе. То је било немогуће с тога, што би таква линија била без излазне тачке и не би имала смисла. Покренути овом околности, а видећи се у положају да можемо закључењем конвенције берлинске добити важну припомоћ Аустро-Угарске у питањима земљишног увећања, ми смо се склонили на ту конвенцију. Тим

кораком спасли смо велики део наших ратних тековина, а нисмо ништа друго на се примили, што не би, руковођени интересима земаљским, а по берлинским уговору, и без тога морали учинити. И тако се види да нам је берлински уговор донео железницу, а берлинска конвенција спасла нам је ратне тековине.

Прешав на члан 1-ви конвенције учињено је у одбору питање: шта значе оне речи у томе члану: „не пресуђујући ништа о другим железницама"? На ово питање дато је, како од стране стручних чланова одбора тако и од стране владине, објашњење, да те речи не значе ништа друго, но да ће се, ако буде у нашем интересу, моћи извршити и друге везе с другим железницама и на другим тачкама од оне која се овом конвенцијом уговара. Тако нпр. ако се потреба покаже неће ова погодба сметати да се доцније базјашка железница с нашом веже на удесној тачки, или земун-сисачка на згодном месту итд. Задовољив се одбор с овим објашњењем, прешао је на члан 2 и 3 конвенције, о којима је, пошто су прочитани, вођена опширнија дискусија.

Пре свију објашњавао је ову тачку г. министар председник изјавив, да је ово прилика и место да се говори о важном питању односно свезе наше с турском и бугарском железницом и о томе: за што је Србија засебно преговарала с Аустро-Угарском о железничкој конвенцији. Објаснив најпре гледиште аустро-угарске односно засебног преговарања нашег с њом, показао је г. министар председник, да је аустро-угарска влада тумачила берлинску конвенцију тако, да смо ми, т. ј. Србија, дужни били најпре да расчистимо питање које се непосредно тиче Србије и Аустро-Угарске, а она мешовита комисија, која се спомиње у последњем ставу тачке 1 берлинске конвенције, има задатак да уреди оне околности које се односе на заједничку једноставност у обављању железничке манипулације свију тамо споменутих држава.

И ако се наша влада ставила била на друго гледиште, опет је после дугих преговарања пристала да уђе с аустро-угарском владом у преговоре о железници с побудама које су познате из преписке предате јавности и саопштене прошлогодишњој скупштини у Нишу. Резултат тих преговарања износи се сада у овој конвенцији.

Прешав на питање о вези, објашњавао је госп. министар председник, да наша железница по конвенцији има веза на трима тачкама: једна је од тих са железницом аустро-угарском, друга је са железницом бугарском и трећа је са железницом турском. Ова последња је за Србију најважнија. Разумевајући огроман значај везе с турском железницом, влада је својим пуномоћницима, у упуству које им је издала, препоручила да настану, да се без осигурања везе с Турском и Бугарском не чини погодба ни с Аустро-Угарском. Аустро-угарска влада мислила је да у овом услову налази потврђење своје претпоставке: да ми нисмо вољни правити железницу, него

да таквим условима идемо на то, да одуговлачимо извршење берлинске конвенције. Осим тога немачки посланик је, тако рећи, заједнички дејствовао с аустро-угарским послаником у корист Аустро-Угарске. Ова, при таквом стању ствари, не само што није пристала на оно што су наши пуномоћници односно свезе тражили, него је захтевала да се обе линије: Ниш-Врања и Ниш-Пирот подигну, без обзира на то што није било свезе ни за једну ни за другу пругу. Ово је изазвало између нас и суседне монархије запете одношаје. Прекинули су се били и сами преговори.

Немачки посланик у Београду и аустријски министар иностраних дела изјавили су, да ће за Србију настати тешки тренуци, ако се не склони да прими захтеве аустро-угарске владе.

Предстојало је по поузданом обавештењу затварање српске границе од стране Аустро-Угарске. Влада није смела на себе да прими одговорност да изложи земљу опасности затварања границе Она је знала, да скоро сав новац што улази у Србију долази из Аустро-Угарске или кроз њу. За доказ овога споменуо је податке о извозу наших свиња, којим је Србија добила у години:

1875.....	84,000.000	гроша
1876.....	74,000.000	„
1877.....	59,000.000	„
1878.....	43,000.000	„
1879.....	46,000.000	„

Осим свиња Србија извози и за то увози новац и од стоке, која се за сада још не извози због болести и од шљива, вуне и од других сировина и производа. Влади се чинило да је и сувише крупна ствар прекинути одношаје са суседном царевином и упустити с њом у економни рат, коме би била последица да се затвори тај једини пут којим ми извозимо наше сировине у Европу. Она није смела да прими на себе одговорност, но је изнела пред Народну Скупштину као народно представништво да у последњем степену реши овако по земљу судбоносно питање.

После дугог преговарања, најпосле је Аустро-Угарска пристала да се огранак наше линије од Ниша до бугарске границе не прави пре него што добијемо свезу с бугарском железницом; а ово је баш она пруга, која се највише тиче аустро-угарских интереса. Јер пруга Ниш-Врања, која води у Солун, више се тиче нас и наших интереса него пруга Ниш-Пирот. Аустро-Угарска има више интереса за ову пругу, пошто ће њоме преносити своје фабрикате, који су потребни Бугарској као земљи која је у културно-економном погледу сточарска и земљорадна: а ми имамо више интереса за пругу Солун-Врања, јер ћемо њоме износити своје сировине на све стране трговачког света и добијати прерађевине са запада и мимо Аустро-Угарске, на коју смо само једино и искључно упућени. Питање је сада: како стоје изгледи за свезу с турском железницом, т. ј. оном код Вране.

Нема сумње, да би уговор с Турском о овој свези била најправилнија формална гаранција за ову свезу. Место формалне гаранције у уговору с Турском ми имамо много стварних чињеница, које нам обезбеђују ову везу. У те чињенице, које истичу или се оснивају на разним интересима могу се бројати:

1, Околност што од Солуна до Скопља има железница. Ова одстоји од наше границе само 14 сахата.

Терен на овоме простору тако је створен, да грађење железнице на том делу није скопчано с некаквим особитим трошковима и тешкоћама.

2, Интерес предузимача наше железнице и интерес предузимача железнице солунске захтевају, да се вежу те две пруге. Без те свезе ова друга железница остаје без додира са светским саобраћајем, а наш предузимач биће интересиран за ту свезу због морских обала, па ће и саме компаније морати да теже да се сложе да остваре свезу својих пруга.

3, Аустро-Угарска је такође интересована да ради на овој свези. Овај интерес њен не проистиче само из обвеза у 3-ћем члану конвенције, него и отуда што су наша и њена пруга међународне пруге. Осим тога она има да сагради у след ове конвенције пругу од Пеште до Земуна, а тај простор износи 340 километара.

Сад кад се узме на ум, да ова пруга иде паралелно а у врло кратком одстојању с пругом аустро-угарског државног друштва и двема пловним рекама — Тисом и Дунавом, као на послетку и то, да ће она пролазити кроз слабо насељени а сразмерно и доста оскудни део — може се с поузданошћу тврдити, да се та пруга неће ни онда рентирати, и ако се наша пруга рентира. Да се дакле такова пруга, као што је аустро-угарска, рентира, треба да привуче јаку трговачку струју к себи. Сама она трговина, која иде Цариграду, не би довољна била за рентабилитет оволике пруге. Но што је још главније, цариградска пруга, која ће ићи преко Ниша, Пирота па даље кроз Бугарску, неће се пре ни отпочети да гради, докле ми не осигурамо везу с бугарском пругом. У закључењу односно у незакључавању уговора за свезу с Бугарском *лежи моћно средство да себи осигурамо свезу с Турском.*

Ово је најсигурнији начин да се Аустро-Угарска заинтересује да ради озбиљно на остварењу свезе са солунском железницом

4, Имамо довољно разлога да рачунамо и на потпору великих сила, а нарочито Русије, која нам се у свакој прилици показује благонаклона, и Енглеске, чији су трговачки интереси условљени остварењем железничке пруге од Солуна па на северо-запад Европе. Осим тога влада има и писмено саопштење од енглеског посланика, у коме је изјавио, да је британска влада препоручила своме посланику у Цариграду да нам укаже *сваку могућу* потпору у преговорима између нас и Порте, како би се извршила свеза између наше железнице и отоманске пруге.

5, Није мала гаранција ни она одредба берлинског конгреса, по којој је Порта дужна да сагради своју железницу и да се с нама споразу-

ме о свези наших и њених железничких линија. Јер оваква обвеза, коју је Турска примила на себе берлинским уговором, није ништа лабавија него што би био формалан уговор с нама о свези њених и наших железница. Формалан уговор о свези с Портом био би за владу у толико користан, што би она могла да покаже да га је закључила; а за саму ствар, тј. за свезу не би давао већа јемства него што га дају ове друге овде побројане чињенице.

6, Имамо још врло јако средство за остварење железничке свезе с Турском још и у томе, што смо добили понуду од једног солидног француског предузимачког друштва, које тражи повластицу за грађење наше железнице, да ће пристати, да му се гаранција, коју тражи, не рачуна пре него што се *обрт на целој прузи од Солуна до Београда отвори.*

Кад се сви ови фактички ослонци за постигнуће свезе узму у озбиљно суђење, па се размисли: да ли они дају више гаранције за свезу или би дао већу гаранцију формални уговор с Портом, извесно ће се доћи до закључка, да су ови *стварни* ослонци далеко већа гаранција, но што би био једини па баш и *формалан* уговор с Портом.

Према свему овоме изгледи за свезу с турском железницом тако су добри, да можемо, што се тога тиче, бити са свим спокојни.

После овога објашњења повела се жива дискусија од стране одборника и у току исте дошло се до следећих разлога:

1, Кад се узме у обзир да се пруга Солун-Митровица без веза с европским копном већ добро рентира, јер доноси 18.000 фр. бруто дохотка на километар, онда се може са свим поуздано тврдити, да ће и наша пруга у најмању руку толико прихода доносити и у след тога рентирати се. Покрај тога није излишно да се и овде напомене, да ће и то друштво гледати, да му пруга што више прихода доноси, а то ће бити само онда, ако се веже с нашом пругом.

2, У историји железница познат је истина један пример, да две велике железничке мреже — немачке и талијанске — нису до сада везане биле, али не с тога, што се није хтела дати веза, него што су томе на путу стајали велики брегови швајцарски, па опет нашло се држава, које су à fond perdu, дакле без икакве накнаде дале око 85.000.000 фр. да се пробије тунел кроз св. Готхад од три пуна саха дужине. Кад би дакле ми нашу железницу саградили до Врање, а не би добили свезе, могло би се с поузданошћу тврдити, да би цео свет са чуђењем гледао необичан појав када би једна светска пруга допрла до једне тачке од које веза с другом пругом не би даље одстојала но 14 сахати, а земљиште које обе пруге раставља било би лако савладливо. Такав појав је невероватан и на дуго немогућан.

3, Европа, која нас пресира да испунимо обвезе које нам намеће берлински уговор, мораће пресирати и Порту да изврши своје обвезе; а она је по берлинском уговору дужна

да сагради железницу до наше границе.

У след зебње изјављене од стране неких одборника: *да ли ћемо имати финансијских средстава* за ово подузеће, објашњено је од стране владине, да се не мисли о државном трошку правити ова пруга, што би, да су године друкчије биле и да имамо техничких снага за то, најбоље било. Према садашњем стању нашем најбоље ће бити уступити железницу предузимачу.

Но у том случају неће се из државне касе ни једна пара издавати све донде, докле се пруга не преда саобраћају и у овоме не наврши једну годину дана. Дакле тек четврте године може наступити случај, да се из државне касе доплаћује онолика гаранција у колико се и докле се не би приходима својим покрити могла. Међу тим докле не наступи четврта година неће се ништа плаћати друштву, него на против оно ће преко 3—4 милијуна дуката унети у нашу земљу и ту их утрошити.

На питање: како се имају разумети у другом ставу члана 2 речи: „*и водити уз долину моравску*", објашњено је од стране г. министра грађевина, да се не може друкчије разумети, но да ће то бити у главноме правац наше пруге; пошто се одређује веза с угарском железницом код Земун-Београда. Што је пак у конвенцији неопредељивије изражен правац пруге, у толико је за нас боље, јер га можемо окренути онамо где буду захтевали наши интереси.

У одбору се истакло питање: шта значи друга тачка у 3-ћем члану конвенције која гласи: „Обе владе се обвезују да ће ове пруге предати саобраћају у одређеном року за њихово извршење, и то тако, да ће Србија отворити српске пруге почев од Београда, и да ни један ни други од оба огранка јужно од Ниша, не могу се саобраћају предати пре северне савезне пруге, разумевајући у то везу код Београда с угарском савезном пругом, која ће у то време већ бити довршена?"

Објашњавајући значај ове тачке изнесени су следећи разлози у одбору: Аустро-Угарска је најпре захтевала да постепено обрту предамо линију од Београда до Ниша, чим се који комад сагради. Наша влада није на ово пристала, но пошто с друге стране и Аустрија приноси знатне жртве, имајући да сагради велику пругу на своме земљишту, то су се обе стране уговорнице сагласиле да се с отварањем међународног саобраћаја на нашој линији не почне пре докле се не сагради цела пруга од Београда до Врање, па да се тада истовремено преда међународном саобраћају. И сада стоји ствар тако, да ћемо ми моћи служити се за унутрашњи саобраћај нашом железницом у колико се она буде саграђивала, јер је то наше унутрашње питање; и међународном саобраћају имаћ предати железницу када се цела сагради.

Почетак одакле ће се правити пруга није условљен конвенцијом. Овај се може учинити ма с које стране. Не стоји зебња да је Аустро-Угарска хтела да осигура неке своје

веће интересе тиме што тражи да се пруга отвори почев од Београда. Једини узрок овога захтева лежи у жељи, да друге државе не почну на нашој прузи раније но Аустро-Угарска да развијају своје трговачке интересе, дакле да се њени интереси не оштете.

На примедбу учињену од одборника: да би требало железницу провести кроз најплодније крајеве наше отаџбине, објаснила је влада да је изабран и већ трасиран најбољи правац којим ће ићи пруга кроз Србију. Све околности и економне и трговачке и војне узете су у обзир. Стручњаци свију тих струка и наш генерал-штаб изразили су се, да је обележен правац, који води кроз моравску долину правце иза Врања, најкориснији по све интересе наше отаџбине. Влада није ни мислила да ваља унутити железничку пругу другим путем, но правце на Врању.

При претресу чланка 5, поденуто је у одбору питање: за што се у четвртом ставу условљава, да вештачка комисија, коју ће влада српска и угарска изаслати ради пројектовања моста и регулисања обала, даје своје мњење и о томе, како ће се поставити београдска станица као и то, да ли овака одредба не вређа наше осећање као независне државе? Одбор имајући у виду:

1, да се према положају Београда мора станица градити у такозваној „бари", а овај је простор за главну станицу, као што ће бити ова у Београду, тако скучен, да се конструктер не може слободно кретати у избору места, а искуство је показало да су и најмање погрешке при постављању таких главних станица изазвале доцније огромне издатке;

2, да се мост на Сави мора толико високо дићи, да не смета пловидби по Сави, а у след тога да и висина станице зависи од висине моста, пошто једно од другог неће бити више удаљено од 500 метара, а у след тога

3, да се при постављању станице мора обратити нарочита пажња на пад и кривине пруге, пошто се зна, да јаке кривине у станици и одмах од станице отежавају безбедност саобраћаја, а велики пад не може се никако ни употребити у след познате истине, да се сваки воз и опако с много већом снагом из мира ставља у покрет, —

Налази, да постављање моста и београдске станице стоји у међусобном односу, и према томе, да све ово може само годити нашим интересима, а не може нам никако бити од штете. Покрај тога а по самој радакцији текста, мешовита комисија даје *само мњење* о постављању београдске станице, које ми можемо усвојити или не, како наши интереси у опште и интерес престонице на по се захтевао буде

При претресу чланка 6 поденуто је питање: за што ће краљевско-угарска влада предати грађење савског моста једном заједничком предузимачу и да ли таква одредба неће бити штетна по наше интересе?

Одбор мисли, да је савски мост једна целина и да се његова израда не може делити, тако, да ми једну

половину моста градимо, а другу половину Угарска, пошто би нам то, кад би се по неком капрису и хтело радити, могло бити само од штете а никако од користи. Покрај тога лако је знати и из обичног живота, да нико не тражи за једну згаду два мајстора и с њима особене погодбе закључује.

Осим тога ваља имати на уму, да при подизању сваке грађевине, дакле и овог савског моста, постоје три главне чињенице и то:

1, како ће се мост пројектовати;

2, ко ће га и пошто израдити, т. ј. држати лицитацију; и

3, контрола, да се погодба изврши; а према одредби овог чланка и по првом ставу чл. 5, све ово вршиће се по споразуму и пристанку обе стране.

На послетку није излишно, да се примети, да ово није нова ствар и да је оваких примера било и до сада.

При претресању чланка 8, обраћена је у одбору нарочита пажња на одредбу у последњем ставу, по којој се Угарској уступа експлоатација оног нашег дела пруге, што ће лежати између савског моста и београдске станице, као и на то да се београдска станица заједнички употребљује.

Ми се граничимо с Аустро-Угарском на половини Саве, и ту наравно не може бити станица, а по што је с једне стране Београд а с друге стране Земун на граници, и по што се експлоатација не може друкчије вршити, но да у таком случају једно и исто друштво експлоатише целу дуж од Београда до Земуна, то настаје питање, да ли је за нас пробитачније, да главна станица за измену возова буде у Београду или у Земуну.

Одбор имајући у виду:

1. Изјаву владину, да би Аустро-Угарска не само пристала, да главна станица за измену возова буде у Земуну, него би у томе случају уступила нашој железници експлоатацију и издржавање огранка од моста до Земуна.

2. Што главна станица за промену возова није по томе већ, што се на њој више но обично задржава на прилику по сата, но се ту врши и тако звано кортирање робе.

3. Кад се узме још у обзир да ће Земун осим пруге Пешта-Земун добити по свој прилици у врло кратком року још две и то: Земун-Сисак и Земун-Источно-Угарску, лако је увидети, да би оријентална трговина, која ће доцније морати поћи овим путем, обишла нашу престоницу, која према свом природном положају треба да образује главни депо за оријенталну трговину.

4. Да оваких примера има врло много и код других железница. Тако на прилику Аустро-Угарска уступила је Саксонији експлоатацију своје пруге од Боденбаха до границе од 5 километара дужине, а то је десет пута већи део од овог нашег дела. Овај пример је од особитог значаја још и по томе, што између Боденбаха и саксонске границе има још једна мала аустријска станица, па опет за то Аустро-Угарска, водећи озбиљна рачуна о својој вароши Боденбаху, тако рећи без сва-

ке нужде и императивне потребе, одрекла се експлоатације тога дела за незнатну накнаду. Оваких примера има готово код сваке железнице, која прелази границу.

5. Да се по одредби овога чланка не уступа земљиште Аустро-Угарској, но се железници њеној даје под закуп експлоатација тога дела, за који ће она дати накнаду, која ће се особеним уговором одредити, а из првог става у чланку 16 види се јасно и несумњиво, да Србија како на станици београдској тако и на оном делу између станице и савског моста врши потпуно територијално суверенство, разумевајући у то и право судске и полицијске власти. —

Налази, да одредбе овога члана служе само на то, да се трговина и обрт у Београду оживи и увелича и да нам ни у каквом обзиру не може од штете бити.

Тарифно питање увек се сматрало као животно питање, како за саму железницу тако и за државу, у којој је железница, с тога је одбор при претресу ове конвенције обратио пажњу на *чланак једанаести*, који одређује тарифне односе између нас и суседне нам монархије, по што је тај чланак, тако рећи, душа целе конвенције.

Тарифна политика сваке државе може бити од користи за њену народну привреду само онда, ако:

1, има слободу за одређивање тарифе,

2, ако се оснива на узајамности (реципроцитету), тј. ако се некоме неке извесне повластице дају, да их у истој мери праћа.

Даље при сваком тарифном уговору ваља разликовати:

1, унутрашњу или тако звану локалну тарифу,

3, непосредну или тако звану директну тарифу, и на послетку

4, тарифу између суседних земаља.

С овог гледишта одбор је претресао 11 чланак и остале чланове, који с њим стоје у свези.

У првом ставу овог чланка одређује се, да се на железницама обе стране уговорнице, уведу непосредне директне тарифе.

Да би се значај овога става могао потпуно оценити, није излишно да се напомене, да се обична тарифа за путнике одређује на километар дужине пута, а за еспапе на једну тону тежине и километар пута. На против кад се између два места, на прилику Јагодине и Пеште, уведе директна тарифа, онда се не рачунају километри, но се само утврди цена за једну особу и једну тону еспапа између та два места с тим, да се послати еспап само један пут, и то на месту пошиљања, декларира и да се до места опредељења нигде и не прегледа. Из овога види се јасно, од каквог су великог значаја директне тарифе и за саме железнице и за трговину, па за то одбор и мисли, да нам одредбе овог става могу бити само од користи.

Међу тим из онога, што је до сад казано види се јасно, да директне тарифе између два места, на прилику Јагодине и Пеште, може бити

само онда, ако се на тим местима налазе ђумручки органи ради прегледа и одређивања ђумручине, а по што ми за сада имамо ђумручких органа само на пограничним местима, то је у овом ставу исказано само начело, а дефинитивне одредбе у овом погледу утврдиће се доцније у споразуму између страна уговорница.

У другом ставу овог члана оставља се и нама и суседној монархији потпуна слобода за одређивање унутрашње или тако зване локалне тарифе, а наравно то може само годити интересима, а никако не може нам бити од штете.

Према одредби трећег става Србија даје аустро-угарској монархији тарифу највећма повлашћеног народа, а ужива исте користи на савезној угарској прузи од Земуна до Пеште и на пругама које сада вежу Будим-Пешту с Бечом и у колико томе на овој последњој прузи не би била противна већ постојећа правила, задобивена у след повластица или другог каквог основа. Кад се узме у обзир, да ће Аустро-Угарска ради везе с нама градити нарочиту пругу од Будим-Пеште до Земуна која је скоро толико дугачка као и наша пруга, онда остављајући све на страну не може се наћи разлог с кога би требало, да стране еспапе, на прилику намачке или француске, јевтиније возимо од аустријских еспапа, јер материјалне користи отуда не можемо имати. И заиста кад већ морамо неки извесни еспап да набављамо са стране, нама је све једно одакле ћемо и набављати, јер тада тражимо само квалитет и најјевтинију цену.

Осим тога могло би се поденути при овоме ставу још и ово питање: Кад ми дајемо Аустро-Угарској тарифе највећма повлашћеног народа на целој нашој прузи, за што и Аустро-Угарска не даје нама тарифе највећма повлашћеног народа, а на њеним линијама иза Беча? Али остављајући на страну познату околност да су тарифе на аустријским железницама тако различне, да од две године вођени преговори о тарифном уговору између Аустро-Угарске и Немачке не само немађаху никаква резултата, но по самој изјави аустријског министарства трговине, а у след поменуте неједнообразности, нема ни изгледа да ће се такав уговор моћи закључити — треба се само опоменути да аустро-угарска железничка мрежа износи око 18.000 километара, даклe да је 45 пута дужа од наше пруге, па је лако увидити да би такво захтевање од наше стране и сувише неоправдано било.

Међу тим ако се пажљиво проучи значај другог става у 9 чланку, лако је увидети да би поменута добит била само формалне природе. И заиста у том одељку одређује се, да Аустро-Угарска на свима својим пругама не прави разлику у тарифи између наших и њених еспапа истог рода и пошто се у напред може знати да Аустро-Угарска, водећи рачуна о својој производњи, неће дати туђим еспапима ниже тарифе од оне, коју је одредила за своје еспапе — одбор налази да односно

транзитне тарифе за наше производе, које преко Аустрије извозимо, можемо спокојни бити.

На послетку мора се признати, да ће између нас и суседне монархије настати жив саобраћај кад се обе пруге вежу, а у след тога настаје и потреба да се уведе једнообразна тарифа на српској и савезно-аустријској прузи што је у последњем ставу овог једанаестог члана и стављено у изглед.

Из свега овога следује:

1, Да је Србија савршено независна односно тарифе, јер ако је утврђено да стране уговорнице стављају једна другу на ногу највећма повлашћене државе, то је са свим оправдано жртвама, које обадве стране приносе за подизање железнице, па је и природно да никаква трећа држава, која никакве жртве на ту циљ принела није, не може полагати какве претензије на оне олакшице, које обе стране уговорнице, једна другој признају. Но ако за тренутак и не би хтели узети у обзир жртве, које ове две стране чине, па бисмо, као што се с неких страна подиже глас, Аустро-Угарској хтели мање олакшица чинити, те да странима олакшамо конкуренцију с Аустријом у нашу ползу, онда би се могла та иста тежња и противу нас окренути, те би онда железница, место да буде олакшање, постала отежање за саобраћај и трговину оних држава, које су се ради олакшања жртвама наложиле.

2, Исто тако нема никакве зависности у одређивању тарифе ни због одредбе у последњем ставу члана 11. Јер том одредбом смера се само на то, да тарифе у извесним тамо означеним случајевима и на српским пругама и на поменутој савезној прузи буду једне исте. Ова истоветност намењена је међусобном олакшавању трговина; „*а што ће тарифе бити једне исте,*" тиме још није одређено и *колике* ће оне бити, но ће зависити од доцнијих погодаба при којима ће наравно обе стране старати се, да своје интересе обезбеде, а то може бити само тако, ако се овде интереси доведу у сагласност. Доцнија дакле погодба биће меродавна.

У опште цео 11-ти члан, који говори о тарифама, не само не наноси никаквог вреда независности Србије у одређивању тарифа но и у колико су неки општи основи изречени, они стоје на потпуној *узајамности*. Ништа се не признаје Аустро-Угарској што и она не би признавала Србији и обратно. Такве одредбе изискују међусобни интереси, изискује правичност, изискују жртве, које обе стране уговорнице у овај велики предузетак улажу. А на послетку нема ни примера, да су игде две стране уговорнице утврђивале, да с неким трећим повољније поступају, но што би једна с другом поступале. Захтевати, да се што другојачије уговара, била би проста бесмислица.

Седамнаести члан објашњен је у одбору овако:

Њиме се олакшава транзитни саобраћај. Јер у место досадањег поступања, по коме се транзитна роба не само декларирала, него је на излазној и улазној тачци потчишавана

ђумручком прегледању, сад се овим чланом утврђује, да неће више бити прегледања ни при улазу у суседну монархију ни при излазу из ње. Само се захтева да се пријави за провоз код нашег ђумрука и да се снабде са спроводним писмом и товарном листом. Ово доноси собом овај услов у 3-ој тачци овога члана, да вагони морају бити прописно затворени; а за то што се вагони прописно затварају ослобођавају се поједина колета од затварања. Овом одредбом учињена је олакшица пошиљачима транзитне робе. У место да сваки пошиљач такве робе затвара свако колето као до сада, сад се по овој тачци та дужност преноси на железничку управу, која јемчи да ће за провоз пријављени еспап бити заиста и провезен у вагону прописно затвореном.

Изјављена је овом приликом примедба противу оне одредбе у члану 17, којом се допушта свака олакшица у корист трговине „сагласно са законима, који у дотичној земљи постоје". Истакла се у одбору мисао: да се ова одредба не окрене противу извоза и провоза наших сировина и наше стоке.

После свестраног разлагања дошло се до уверења, да је ова одредба истоветна с одредбама овакве врсте код свију железничких уговора. — Она сама налази свога основа у суверенству сваке самосталне земље.

Свака држава има право и дужност да заштити јавно здравље и јавну безбедност.

Оваква заштићавања не врше само снажнији према слабијима, него и обратно. Забрана увоза стоке у Аустро Угарску не постоји само противу Србије: та се забрана распростире и противу Русије и Румуније, па и велике државе ограђују се једна од друге са санитарних разлога. То не може друкчије ни да буде.

На овај начин објашњене су оне примедбе, које су из почетка изјављене биле.

Код члана 20-ог дао је председник министарског савета, министар иностраних дела, објашњење у следећем: Влада аустро-угарска је изјављивала жељу и првом нашем пуномоћнику, који је био послан у Беч да сазна шта намерава да тражи Аустро-Угарска односно конвенције железничке од нас, и другом нашем пуномоћнику, који је био послат, да закључи ову конвенцију, да направимо између нас, тј. између Аустро-Угарске и Србије, један протокол, у коме би се одредила надлежност оне мешовите комисије, која се спомиње у берлинској конвенцији од 26 јуна 1878 године.

У исто време изјавила је влада аустро-угарска жељу: да, ако се Бугарска и Турска не склоне, да уђу у ту мешовиту комисију, нас двоје, тј. Аустро-Угарска и Србија, саставимо комисију за коју би вредела надлежност предвиђена предложеним протоколом. Влада није могла усвојити овај предлог, но је вахтевала, да сва радња око овога питања буде саобразна берлинској конвенцији. Није пристала ни на други предлог односно састављања комисије од два члана: нашег и аустро-угарског. На ово није пристала с

тога; што не одговара одредбама берлинске конвенције, која не познаје никакву комисију од два члана, него зна само за комисију од четири члана, од којих би по један био одређен од Аустро-Угарске, Србије, Бугарске и Турске. Комисија из које би била искључена два члана не би била сообразна берлинској конвенцији.

Наша влада је захтевала, да се оно што се из тога протокола могло усвојити стави у ову конвенцију, а то садржава одредба каква је ушла у члан 20, а на име: да ће се обе владе старати, да се мешовита комисија од четири државе сазове.

Одбор је нашао, да је такав корак био у нашем интересу; јер за нас је боље што има више чланова у комисији, који имају по самој природи ствари да заступају интересе сличне онима које нама ваља заступати.

Закључни протокол.

Да би се разјаснио значај овога протокола, објашњавао га је одбору г. министар председник. Он је показао, да је овај протокол био потребан да би се објаснила и допунила конвенција. Овај протокол је саставни део конвенције и у своме значењу и вредности има исту силу као и конвенција.

Прва тачка овог протокола садржава питање: којим правцем ће ићи пруга аустро-угарска, јер смо могли имати зебњу, да опредељај члана 2 конвенције Аустро-Угарска не експлоатише за свој рачун, давши пруги Земун-Пешта онакав правац какав не би годио интересима светског саобраћаја, па по томе ни интересима наше железнице. Закључним протоколом отклоњена је та зебња и ми смо обезбеђени у нашим интересима. Јер за нас је све једно: хоће ли савезна пруга мађарска ићи правце из Земуна у Пешту или ће се везати линија кикиндска или сегединска. У првом случају добијамо најкраћи пут до Пеште, а у другом добијамо незнатно дужи, но такав, који доводи у додир нашу пругу с другим пругама, као што је ердељска. Остале тачке закључног протокола, а имено оне о свези с бугарском линијом и о подизању огранка наше пруге од Ниша до бугарске границе, објашњене су и овом приликом одбору у ономе смислу, како је објашњавано при претресу чланова 2 и 3 ове конвенције.

На послетку осигурано је у протоколу закључном, да ће не само претходити споразум између Србије и Угарске о грађењу моста, као што је предвиђено у члану 6, него је још утврђено, да ће и при самој лицитацији комисар српски *суделовати* а не присуствовати, као што је најпре нашим пуномоћницима предлагано.

Пошто је на овакав начин свршен претрес конвенције у одбору, објашњавана је иста у целости.

При овоме раду одбор је дошао до уверења, да су сва питања, која састављају садржину ове конвенције, расправљена на такав начин да су интереси Србије потпуно сачувани. И само питање о свези с Турском, које се из обзира на друге интересе наше земље морало формално оставити нерасправљено, има тако јаких изгледа на повољно решење да не оставља никаквог разумног основа зебњи и страховању.

С тога је одбор, с 26 противу једнога гласа, који се уздржао, нашао и има част предложити Народној Скупштини, да изволи ову конвенцију усвојити.

20 маја 1880 год.
у Крагујевцу.

Председник одбора
Ј. Пр. **Стефановић** с. р.

Известиоци
Вук. Петровић с. р.
Димитрије Стојановић с. р.

Чланови одбора:
Мих. Терзибашић с. р. Никола Радовановић с. р. Светозар Карапешић с. р. М. П. Блазнавац с. р. Јосиф Марковић с. р. М. Спасић с. р. Ил. Стојановић с. р. А. М. Ковачевић с. р. Радован Милошевић с. р. Коста Црногорац с. р. Димитрије Миловановић с. р. Цека Крстић с. р. Рапђел Маринковић с. р. Илија Живковић с. р. А. Петковић с. р. Мијалко Раденковић с. р. Груја Гавриловић с. р. Светозар Милојевић с. р. К. Алковић с. р. Рака П. Кукић с. р. Ф. Вшетечка с. р. Јован Бошковић с. р. Др. Ж Петровић с. р.

Председник, Настаје одмор $^1/_4$ часа.

После одмора.

По што је, господо, већ 12 часова, то се овај данашњи састанак закључује, а други биће сутра у 9 часова пре подне. На дневном реду биће претрес ове железничке конвенције.

Састанак је овај трајао до 12 часова пре подне.

Председник Скупштине
Вуја Васић.

Секретар
Поп Иван Н. Јевтић.

САСТАНАК IV

21 маја 1880 год. у Крагујевцу.

ПРЕСЕДАВАО
Вуја Васић

СЕКРЕТАР
Ђор. Ж. Ђорђевић

За министарским столом сви су г. г. министри.

У $9^1/_2$ часова председник огласи да је састанак отворен, и саопшти да је г. Андреја Перуничић узео осуство на 3 дана, а јавиће се сам Скупштини за осуство.

Секретар Ђорђе Ж. Ђорђевић, прочита интерпелацију г. г. Николе Пашића и другова, да ли су приготовљени тачни планови од свију пруга железничких које се правити имају; шта ће исте по предрачуну коштати, и колики ће саобраћај по предрачуну бити; на који начин и откуда мисли влада набавити ну-

жан повац за то, и колика је дужина босанске а колика српске линије почевши од Солуна до Беча.

Заступник министра грађевина изјави:

Господо! Вама је познато да је народни посланик г. Никола Пашић, са својим друговима, управио на мене као заступника министра грађевина питање, које се састоји из пет тачака, и ја сам готов да на свих пет тачака овог питања одговорим.

На прву тачку овог питања која гласи:

„Јесу ли припготовљени тачни планови од свију пруга железничких, које се у конвенцији спомињу; нарочито је ли фиксирана и утврђена пруга у целој дужини? одговарам ово:

У 1865 год. влада је почела озбиљно мислити и бринути се о нашој железници. У тој цељи позван је био из Француске инжињер Кис, и ја сам лично у пратњи с њиме прошао у више праваца наше земљиште, да би се могло сазнати, куда би се траса најбоље провести могла. Но ово је била просто наша студија, управо осматрање — рекогносцирање — земљишта.

1873 год. одређен је био извесни број наших инжињера, да ову трасу озбиљно простудирају и генерални (општи) план трасе саставе.

Шта то значи генерални или општи план трасе, и како се овај саставља, г. Пашић, као инжињер, без сумње знаће и својим друговима протумачити.

Ово проучавање вршило се трасом, која иде долином реке Топчидера. Прелази код села Парцана из ове долине кроз један тунел (прокоп) у долину реке Раље; из ове долине прелази кроз мали тунел и улази у долину Сикиричку, иде Влашким Пољем, долином Луга, за тим Кубршнице; прелази код Паланке реку Јасеницу, идући поред ове реке улази код Велике Плане у долину моравску, коју не оставља до Сталаћа; за тим је траса ишла источном Моравом поред Алексинца до старе границе. Они су ову студију учинили и саставили генерални пројект. А 1875 год. позван је из Француске инжињер г. Понсен, који је напред помепуту трасу подробније проучио и детаљни план за грађење железнице саставио. Он је и тако звану осу железнице обележио, но земљиште, које под железницу долази, тако звана пантљика железничка, није означена била. И сада се налазе белеге по овој железничкој оси, изузимајући места у округу алексиначком где су по већем делу белеге поништене за време рата.

После овога наступе ратне прилике и извршење трасе буде одложено.

1879 год. влада позове извесне стручњаке из страних држава који с још 4 наша стручна лица прегледају ту трасу и састављени пројект г. Понсена, и о њему поднесу своју оцену. Тако исто поднесу свој извештај о решењу извесних питања, која се на железницу односе.

У след горе напоменутог извештаја вештачке комисије, влада је наредила проучавање трасе од Ниша до Врање и од Ниша до Пирота, и

од ових двеју пруга састављен је генерални пројект, а од неких малих делова и детаљни пројект.

Тако исто и према примедбама вештачке комисије, коју сам горе напоменуо, поправљена је на неким местима и траса г. Понсенова.

Ето у ком се степену налази проучавање наше железничке трасе.

Но, господо, кад би влада и имала детаљне пројекте наше целе железничке пруге, кад би се планови за њено грађење најподробније саставили, опет би добро било, а и влада ће у условима за конвенцију и ставити, да и друштво, које ће нашу железницу градити, исту трасу, оснивајући се на постојећим студијама, на ново простудира, јер и по науци и по практици, што се једна траса више студира, тим се боље сазнаје шта се и како се има радити. И учињени издатак за то, свагда се обилно надокнађива економијом не само у грађењу, него и у експлоатисању железнице. (Одобравање).

Ја ћу се овде, господо, зауставити и нећу се упуштати у даља разлагања, која би се односила на одговор прве тачке, пошто држим да су господа интерпелати овим довољно обавештени. (Чује се: Врло добро).

Сад имам да одговорим на друго питање, које гласи:

„Шта ће по предрачуну коштати пруга Ниш-Београд, Ниш-Врања и Ниш-Пирот до границе бугарске"? —

Што се, господо, овог питања тиче, ја држим, да ће г. Пашић и другови му из патриотизма одустати од овог захтева, да им бројне податке о питању наше железнице овде јавно искажем, но ако би они при свем том желели да то учиним, мој патриотизам и дужност налажу ми, да се од тога уздржим, нарочито за то, што би ово могло имати утицаја и незгода при уступању грађења железнице. (Бурно одобравање већине).

Но баш и да би могао ове бројне податке изнети, они нису апсолутни већ релативни, или боље да се изразим, они су према приликама доста променљиви и као такови, не могу се јавном изјавом утврђивати.

Г. Пашићу биће познато, да има саграђених железница које су више коштале, него што су предрачуњене биле, а има их и таквих, које су испод предрачуњене суме саграђене биле. (Одобравање).

На треће питање које гласи: „колики ће саобраћај по предрачуну бити на тим железницама и да ли се капитал може рентирати у првим годинама?" — имам да одговорим ово:

Да је тешко саставити предрачун о обрту и о оним пругама, о којим се имају доста тачни подаци, о саобраћају и промету, а камо ли о прузи, где скоро ових података и нема, или ако их и има, они се једва могу назвати да су приближни.

Има пруга у Европи, о којима се не може рећи да спадају у ред пруга међународног саобраћаја, и на њима се саобраћај и промет тако умножио, да је 10 пута већи постао, него што се предрачунило.

А шта се може казати о прузи међународног саобраћаја, о прузи која везује Азију с Европом?

О овој прузи може се казати, го-

сподо, да ће и на њој саобраћај, ако не 10 пута већи постати, а оно јако умножити и пруга ће се без сумње рентирати, само ако се буде добро начинила и мудро и корисно експлоатовала. (Одобравање.)

На четврто питање које гласи:

„Од куда и на који начин мисли влада набавити новац, који је нуждан, да се посао изврши; тј. да се железнице построје и саобраћају даду?“ — имам да одговорим ово:

Влада намерава, да грађење наше железнице каквом друштву уступи под условима, о којима ћете ви имати донети решење. Влада намерава ово чинити из овог узрока:

Наше садање финансијске прилике такове су, да се тешко може наћи потребни капитал под пробитачним условима за грађење железнице. Но и када би се овај капитал могао наћи, ми немамо довољно спремне и опробане ни техничаре ни финансијере да грађење железнице удесно и повољно изведу.

Но и кад би се пробитачно капитал могао наћи и кад би технички и финансијски спремни били, опет је боље да се овакова, тако рећи, индустријска подузећа друштву предају; јер је и искуство посведочило, да овакова подузећа државе скоро свагда теже и скупље саграђују, него што то чине обична друштва. Међу тим држава ће задржати себи право да железницу откупи кад за то повољне прилике наступиле буду. И за то, као што рекох, влада мисли, да би најбоље било, кад би се грађење железнице уступило приватном друштву под извесним условима, које ћете ви сами решити. (Чује се: врло добро).

Још ми остаје да одговорим на пету тачку питања, и овде ћу у кратко навести само бројне податке, који се траже.

Та пета тачка питања гласи:

„Колика је дужина босанске линије, а колика је дужина српске линије почевши Солуна до Беча.“

Од Новога до Бањалуке (Костајнице) има 102 километра.

Од Бањалуке до Сарајева 190 километара.

Од Сарајева до Митровице 350 километара.

Свега од Новога до Митровице има 642 километра.

Од Митровице до Скопља 120 километара.

Од Скопља до Солуна 240 километара.

Свега од Митровице до Солуна 360 километара.

Када се овом броју дода одстојање од Беча до Новога 462 километра, онда цела пруга од Беча до Солуна, који преко Босне иде износи 1464 километра.

Да видимо сад како стоји наша железница у том обзиру. Железница која иде према Србији износи:

Од Беча до Пеште 278 километара.

Пешта, Суботица, Нови-Сад, Земун 340 километара.

Београд-Ниш 241 километар.

Ниш-Врања 121 километар.

Врања-Скопље 84 километра.

Скопље-Солун 240 километара.

Свега Беч, Београд, Ниш, Врања Скопље, Солун 1304 километра.

Кад сравните ову нашу пругу с босанском, видићете, да је наша линија краћа од босанске за 334 километра.

Сад да видимо како стоји пруга Београд-Пирот.

Од Беча до Пеште 278 километара.

Од Пеште до Земуна 340 километара.

Од Београда до Ниша 241 километар.

Од Ниша до Пирота (границе) 92 километра.

Од Пирота до Софије 73 километра.

Од Софије до Белова (Сарајбеја) 106 километара.

Од Белова до Адријанополя 237 километара.

Од Адријанополя до Цариграда 323 километра.

Свега Беч, Београд, Ниш, Пирот Софија, Адријанопоп, Цариград 1690 километара.

Дакле видите да је ова пруга дужа и од Солуна преко Србије и од оне од Солуна преко Босне.

Ово је што сам имао да одговорим на положена питања. (Чује се: врло добро.)

Н. Пашић каже: да зна да је 1865 год. инжињер Кис обележио да наша железница иде од Београда на Смедерево, и за нашу железницу предлагао другу линију, а не ову која се сад предлаже. У 1873 год. доиста је определена друга и тачнија траса наше железнице, но и то само генерално, јер се хтело само да направи предрачун коштања железнице према дужини и путу, и по томе да ли ће бити за нас корисно градити железницу. Доцније 1875 г. Понсен је још тачније определио ту линију. Но то све рађено је до старе границе, а у ново-ослобођеним пределима то није извршено. Тражи да се саопшти предрачун коштања у јавној седници, а ако се хоће може и у тајној, будући је то више познато страном свету него нашем, и страни свет нашао је да се неће рентирати.

Признаје да је за ово питање железничко била образована стручна комисија, но која се поделила у мишљењу куда треба да иде наша железница, и донела је мишљење да се ова железница неће рентирати. Извештај ове комисије треба саопштити Скупштини да се упозна с тим стручњачким извештајем кад решава о железничкој конвенцији.

Генерално трасирање, предузето у прошлој години у новим пределима нетачно је испало и мора се још једном предузети, јер су се показале велике диференције да се план не може склопити. И при грађењу железнице мора се још један пут приступити тачном обележењу земљишта; мора се све фиксирати. — Но кад је у конвенцији одређен рок од 6 месеци до почетка грађења, онда се сав посао не може у томе року свршити, или се мора брзо радити, а то ће стати скупо.

По страним новинама, наша железница до Алексинца коштаће 56 милијуна динара. Па ако се узме да је земљиште од Алексинца у новим границама тако исто као и у старим, и да ће по километру толико исто коштати, то ће према дужини линије наша железница коштати око 97—98 милијуна динара. Но кад се

узме у вид да па новом земљишту има далеко више тегоба за железничку линију, но у старим границама, онда на сигурно мисли да ће цифра прећи и преко 100 милијуна динара. Ту не улази регулисање река и осигуравање обала, а то много кошта.

Признаје да ми не можемо сами градити железницу, јер су наше финансијске прилике такве, да не можемо добити јевтин капитал, а тада се не може наћи ни једно друштво које ће да уложи свој капитал. То стање још више поскупљује нашу железницу. Па како није осигурана свеза и тиме могућност да наша железница постане међународна линија, предузимачи ће још више провизиона на свој капитал да траже. Држим да ће предузимачи тражити на уложени капитал 8 и 10 на сто интереса, и онда ће железница стати више од 100 милијуна, јер се железнице предузимљу на акције и продају с извесним сконтом, и то највише са 75—80, а врло ретко с 90. За пример позива се на акције железница турских и мађарских. Из тога изводи да ће железница наша стати много више, но што је узето у предрачун.

Односно рентирања вели да у целој Европи при грађењу железнице увек се рачуна, да ли ће се железница моћи рентирати или неће. То се може и мора знати, јер у индустријском свету има познатих правила и начина како може да се дође до вероватног рентабилитета железнице. Први је начин по аналогији житељства и индустрије у земљи; други, према извозу и увозу, а трећи је онај за који је инжињер Шиблер поставио формулу.

Кад се не зна рентабилитет, онда се не зна да ли ће од наше железнице имати какве користи или само штете.

Напомиње да није тачно дата дужина железничких линија. Према траси коју су извршили инжињери у Босни, дужина босанске линије краћа је, но што је казао заступник мин. грађевина. Пошто је прочитао те податке, каза, да излази да је наша линија краћа од босанске само 63 километра. А ако веза наше железнице с аустријском удари на Сегедин или Кикинду, онда и та мала разлика ишчезава, и тада је сама железница по дужини равна с аустро-босанском, према томе наша железница неће имати преимућности над босанском железницом.

Заступник министра грађевина: Што се тиче бројева које овде г. Пашић наводи, имам да кажем ово: он је сигуно узео те бројеве из званичних података, као што сам их и ја отуда узео; но може бити и то, да је он те бројеве узео из какве брошуре, и ако их је отуда узео, онда ти бројеви нису тачни. Тако исто ако је те бројеве г. Пашић узео из каквог инжињерског тако званог рекогносцирања, они опет нису тачни.

Међу тим г. Пашић упустио се овде у разлагања техничка. Ако он жели да сада обрати пажњу Скупштине на разлагања техничка о железници, онда можемо дебатовати о томе месец дана овде. Но то сад није на реду нити је задатак ове Скупштине. Та разлагања техничка тек ће доћи на ред, кад буде пред нас изнето

па решење и техничко питање о железници нашој, и тада ви ћете имати о томе да решите. Овде је сад на дневном реду закључена железничка конвенција с Аустро-Угарском. Ништа више.

Даље што г. Пашић каже да влада не може да нађе јевтин капитал, па отуда изводи резултат да и друштва, кад не могу своје капитале скупо да рентирају, неће узети железницу — то је такође неосновано. Ви знате, господо, да је грађење железнице једно предузеће индустријско. Кад то сви знамо, ја бих молио г. Пашића да нам каже: за што људи улажу своје капитале и за таква предузећа, као што су мине? Надајући се да ће се рентирати капитал — јелте? То исто вреди и за железнице, тим пре што има за железнице много веће вероватности да ће се уложени капитали рентирати, него кад улажу капитале за мине.

Даље г. Пашић је казао да има научењака, који су изнашли начина да се може израчунати колики ће бити обрт или приход на железници каквој.

Ја бих молио г. Пашића да нам каже колики број путника годишње, или месечно (како он хоће), пролази од Београда до Ниша, и шта пронесу они. То треба да се зна. Сигурно је, да ти стручњаци, да ти научењаци, који рачунају то о чему је г. Пашић овде напоменуо, прате тачно кроз известан број година колики број путника пролази, колико се тона пронесе итд. Код нас, мени се чини, да нико не би знао базирати ту цифру на другим датима, изузимајући на извозу од 20—30 година. Осим тога, господо, што се тиче еспапа и извоза, ја могу да питам г. Пашића: да ли су тачне цифре које је неко узео из турског ђумрука, па по њима да каже да се може железница рентирати или да не може, и каква су та дата: да ли поуздана, или непоуздана? Инжињер рачуна на извесна, позитивна дата о томе што је г. Пашић навео. Не поставља се ту, као што је у математици, непознати број, па да се из непознатог познато тражи, него се поставља *познати* број, па се из њега непознати тражи. Г. Пашић, као инжињер, разуме шта то значи.

Што се тиче цене и предрачуна, ја сам казао, господо, да имам предрачун о томе, што г. Пашић захтева. Но ја питам г. Пашића да нам каже да ли су те цене апсолутне или релативне. Ми сад можемо можда наћи надничара за два динара, а сутра не можемо га наћи јевтиније од три и четири динара. Да ли може меродавно бити кад се један рачун начини једног тренутка, па да такав исти рачун вреди за више времена?

Кад ми г. Пашић одговори убеђујући на ова питања, онда ћу му дати и друга обавештења, која би му потребна била. (Чује се: врло добро.) — Но ја мислим, господо, да се не треба упуштати у техничка питања, каква г. Пашић овом приликом хоће да изазове, јер то није задатак ове Скупштине, већ ће то доћиће на дневни ред, опет пред Скупштину доћи. (Чује се: тако је.)

Н. Пашић каже, да је покренуо то питање да се зна да ће нас железница коштати а неће бити цабе. Истина да се цене мењају, али се увек предрачун може направити, јер узимље се вероватност цене надница у оно време, када се предрачун прави, па према тој вероватности прави се предрачун за железницу која се гради. Тако се махом чини свуда и инжињери тако и праве предрачун, а ако се код нас то не чини, онда ни инжињери наши ни сви у министарству грађевина не знају свој посао. (Жагор).

Заступник мин. грађевина ограђује се противу тог израза да цело министарство грађевина не зна свој посао. У министарству има техничких људи који су штудирали као и сам г. Пашић, и који поред теоретичног знања имају и личног искуства, што г. Пашић не верујем да има. Предрачун има и могао би да га покаже, али дужност и патриотизам не налази за мудро да га јавно изнесе; јер такова потврда од његове стране могла би имати каква утицаја на понуђаче, те би то могло ићи можда на штету наше државе.

Н. Пашић вели да г. заступник час каже да се не може предрачун начинити, а час вели да је готов, но не може се из патриотизма на јавност износити, — само да би избегао да Скупштини не каже предрачун. Ако има тачан рачун, онда га може изнети, а ако нема, онда не стоји оно што каже да се не може ухватити.

Заступник мин. грађевина изјави: да не стоји тврђење г. Пашићево да је казао да се не може предрачун да ухвати. Казао је да се не може предрачун односно грађења железнице овде јавно изнети, а међу тим казао је: да се не може предрачун ухватити о дохотку железнице.

Председник упита интерпеланта, да ли је задоволан о одговором г. заступника министра грађевина, но кад г. Пашић изјави да није задовољан, онда председник каза да може да начини предлог, а сад да се пређе на дневни ред.

За тим председник изјави, да је г. Милан Ђурић с друговима поднео предлог председништву, да се пошље изјава од стране Скупштине г. Гледстону, али да председништво не налази да се сада по овом предлогу може што предузети, што је ово ванредна Скупштина за нарочито питање сазвата и што немамо за тај посао нарочити одбор који би имао ову ствар да претходно у одбору претресе. Најзад, како овакове предмете може решавати само редовна Скупштина, то председништво мисли да се преко овог предлога пређе на дневни ред.

Милан Ђурић држи, да пре свега треба тај предлог прочитати, јер се не може решавати о непознатој ствари. Моли председништво да тај предлог прочита Скупштини.

Н. Пашић говори, да се не може предлог одбацити док се не прочита и не зна што је у њему.

Потпредседник изјави, да председништво не износи то питање да ли да се ово писмено одбаци или прими, него: да ли је ова Скупштина надлежна да узме у разматрање и

решавање овако питање, — јер ако није надлежна онда не може ни бити говора о том предмету.

М. Жуњић тражи, да се предлог прочита те да се види шта је у њему и да се о томе говори.

Председник изјави, да се предлог не може читати, док се не реши питање о надлежности, па стави на гласање и Скупштина већином реши да није надлежна да узме у размотрење овај предмет.

Председник изјави да се сад прелази на железничку конвенцију, и да је јуче прочитан извештај одборски, а данас ће се прећи на генералну дебату, пошто се претходно прочита пројект железничке конвенције. На позив председника известиоци одбора, г. г. Вукашин Петровић и Димитрије Стојановић, прочиташе прво указ којим је овлашћена влада да овај предлог поднесе ванредној Скупштини на решење, а за тим прочита се и цео текст конвенције железничке.

После одмора председник, пре но што се приступи општем претресу овог питања, саопшти Скупштини имена оне г. г. посланика који су се за реч јавили.

Извест. Димитрије Стојановић изјави: да се међународни уговори граде на француском језику, и текст на том језику обавезан је за ову конвенцију. Одбор је с тога упоредио француски текст са српским преводом па је нашао: да би боље било да се у чл. 5, тачци четвртој, место речи „зависности" каже: „међусобном односу." Исто тако у чл. 16 да се дода само једно писмо „и"; то онде где се каже у првој тачци под заградом „разумевајући у то и".

Скупштина прими те исправке к знању.

Председник изјави да има реч Васа Стошић.

Васа Стошић сматра да ни по уставу ни по закону није ова Скупштина надлежна да реши ово од ванредне важности питање. Прелазећи на саму ствар, признаје, да је берлински конгрес решио, да Србија мора саградити железницу, али није одређен рок до ког се то има извршити. Претходно Србија треба да се споразуме не само с Аустро-Угарском већ и с Турском и Бугарском, а у томе смислу говорио је у Скупштини пре четири месеца и г. председник министарског савета. А сада влада износи пред Скупштину закључену конвенцију само између нас и Аустро-Угарске. У тој су конвенцији тешки и горки услови, које ако би примила Србија, ступила би поново у вазалство, а то нам нарочито јасно показују чл. 8 и 11 закључене конвенције, где се један део српског земљишта уступа Аустро-Угарској на вечна времена. — Извештај одборски истина није саслушао, јер није био у седници када је читан, али по чувењу у њему се наговешћује, да и ако за сада немамо везе са Солуном и Цариградом, да ће сама Аустро-Угарска настати, те да она Турску принуди да своју пругу с нама веже. Он сумња да ће то Аустро-Угарска учинити, а сумња да смо у стању да ми сами Турску на то принудимо. Што се тиче економног рата који би наступио, када не би

ову конвенцију примили, тај рат од пре $1^1/_2$ године имамо, јер нам је Аустро-Угарска забранила извоз многих ствари у њену земљу, а на против њени производи у нашој земљи једнако се нагомилавају. Споменуто је, силни милијуни дуката да ће доћи у нашу земљу у руке нашег народа. Он не зна за какве производе сем да шуме посеку и песак изнесу. За њ је невероватно да ће доћи какво друштво да на уложени капитал дотле интерес не тражи док се веза с Турском не спои, јер сумња да ће ко просипати новац, а интерес да не вуче.

Према овим разлозима када би се усвојила ова конвенција био би грех на душу, а добили би проклетство од потомства. Па за то да би савесно испунио посланичку дужност, према народу и својим бирачима, одсудно је противан овој конвенцији и гласа да се преко ње пређе на дневни ред.

Др. Јован Валента: Пред нама лежи железничка конвенција, акт на коме нама није слободно нешто мењати. Ми стојимо пред алтернативом: примити или одбацити. У сваком случају ми узимамо моралну одговорност за последице и за то држим да је неопходно нужно: да се претходно добро, свестрано обавестимо, да се упознамо с последицама нашег решења у једном или другом правцу.

За тим разлаже за што је било лакше само решење о рату, важност и замршеност питања данашњег, што многи железницу нису ни видели, неки једва 1 и 2 пута, и што ретко ко има појам о администрацији, тарифном питању, експедирању путника и робе по разним класама с разним обвезама, о финансијској страни тог великог предузећа, чему вели придолазе зебње да ли једва задобивена независност није негде вешто сакривеним одредбама и обавезама у опасности, као и природно страховање од уплива туђег капитала. Он налази узрок овакој зебњи у нашој интелигенцији, сажаљева страсну борбу у јавним листовима, и вели, кад наш народ види ту поцепаност, то деленье у два табора својих научењака, професора, државника, и то у једном тако важном за масу народа доста тешко сватљивом предмету, онда откуд да се лаким срцем реши за одобравање једног питања, о ком није сам са собом на чисто, где би највише потребовао непристрастан суд своје интелигенције и за које сам увиђа: да дубоко у све односаје народњег живота засеца.

Оставља посматрање и с гледишта војног, економног, политичног, финансијског, трговачког на страну; изабрао је себи само гледиште културног историка; посматра положај географски, по ком наша пруга, по самој природи, иде у Солун. — Чаробно је — вели — дејствовао звук те речи већ пре 500 година на наш народ, занимао наше цареве и краљеве, да себи тај град присвоје; јер Солун лежи на мору, а мора се дочепати била је вајкада тежња свију народа, владара, који су седели далеко од мора. Наводи да су најкрвавији дуготрајни ратови вођени за то, да се добије једно

пристаниште, комад мали морске обале. Спомиње тежње и ратовање Русије: да задобије на северу и југу морске обале, пре неко ратовање да себи присаједини киласко пристаниште. Тежње аустријских државника да добију Трст, Реку, Далмацију. Спомиње замашне издатке Угарске владе: да одржи Реку, као своје чисто мађарско пристаниште, и ако је на српско-хрватској земљи. Море је — вели — назвато мајком свеколиког живота на земљи. Спомиње светску трговину, слободан пут, саобраћај, њен утицај на умни и материјални развитак народа, који су у додиру с морем. Наводи како је већ пре 500 година цар Душан Силни имао тврду вољу Солун присајединити са српском државом. Сви разлози, који су тада постојали важе и данас, само — вели — оруђе се променило; не треба више ратовања, ни сабље, по мало парче гвожђа у виду пера представља данашње оруђе, којим се пишу конвенције, а и та садања конвенција има да нас одведе мети пожељеној: у Солун, на морску обалу.

За тим разлаже културни уплив и моћ железнице на народни живот, дејства која је свуд железница произвела. Спомиње како се у почетку свуд неке зебње показале, али свуд као неосноване. Наводи како је један део српског народа, који седи у јужној Угарској, већ увидео, појмио ту неизмерну важност железнице; показује примере, како српске општине Суботица, Сомбор, итд. велике материјалне жртве нуде угарској влади за нову пругу, која се има с нашом спојити.

По томе кад већ код једног дела српског народа влада та мисао, прелази на посматрање: да ли је наша железница — без икаких веза — само за нас нужна и потребна? користна или не?

Спомиње како се 1879, болним и тужним срдцем, за време рата осећао недостатак, што немамо железницу; подсећа да не би ни Ђуниса било, да је постојала железница, и да је Турска имала две пруге, а ми ни једну на расположењу. — Наводи суседну Румунију за пример, где су се железнице годинама без икаких веза добро рентирале и да је Француска дочекала свој Седан, што је пропустила градити железницу Мец — Верден.

Поткрепљује нашу потребу фактичким станьем, да је наша северна граница за извоз готово затворена због вешто маскираних, под видом санитета, финансијских наредаба угарске владе, што не бисмо тако јако осетили, да смо имали другу капију отворену на југ.

За тим посматра наша садања транспортна средства; скупоћа преноса, кирије, и ниска цена вина, хране, дрва на неким местима 10 пута већа је но у другим местима. Спомиње да имамо изредних јаких дијаманата, — каменог угља — у Сењу, али не подноси подвоз, а ићи ће вели једном до Солуна и до Пеште; додаје и набраја тегобе војних, транспортних преноса, а камо л тек трговачке робе; цени издатак за кирије го-

дишње раван интересу 4% од капитала 50 милијуна динара, а може ли неуспех 1876 ратовања бројно оценити?! — Најпростија логика каже нам да тражимо пута, најбољег пута, а томе сад још придолазе везе с морем.

Говор да имамо свеву посредством Дунава са средиземним морем је само говор, јер сметње природне — Ђердап, мала вода; понашање туђег друштва без конкуренције; не погоде времена на мору и Дунаву, лед, бурије на црном мору, — чине тај пут веома тешким, несигурним. — Остаје нам само Солун па Солун. Али немамо нарочито осигуране везе. Имамо и немамо, како хоћете, ако берлински уговор за нас вреди, то за цело и за порту, а од успеха је гаранција за мене јача но парче хартије из канцеларије портине, коме се цена довољно зна колико вреди.

Али многи зебу и наводе: ако ће и везе бити, нећемо ништа имати да возимо и да извозимо. Само ћемо стране производе још више него до сад увозити! —

И та зебња не постоји, јер осим марве, коже, вуне, лоја, итд. имамо артикле, који се данас извозити не могу, а то су: наша вина, шљивовица, шљиве, дуге, мермер, воденично камење, дрва сваке врсте, камени угаљ итд. дакле артикала у изобиљу.

А тек уз то долази неки део светске трговине.

Сад се — вели — среће из Индије, Кине, Аустралије, преко Александрије за Европу и обратно, сваке године 1280 милијона цената еспапа. Само $^{1}/_{100}$ овог промета да пође овом пругом, а оно пада 30.000 динара дохотка на километар.

Видимо да је у нашем интересу да се железница што пре оствари, а сад да видимо да ли имамо и праве обавезе? — Ево каквих имамо обавеза:

1. Законодавно решење потврђено Књазом 1875 године о подизању железнице од Београда до Алексинца.

2. Члан 38 берлинског уговора, који је код нас примљен и у ред земаљских закона стављен. И у след те обавезе ево нам те конвенције, за коју неки веле: да ну одбацимо у ном случају се рађа питање можемо ли очекивати, надати се, да ћемо добити другу корисниију за нас?

За тим разлаже природу погодбе међу себи равним, међу државама већим, великим и малим и долази до резултата посматрања, да су у овој конвенцији остварени ови услови:

1 да је ујамчена потпуна узајамност, реципроцитет;

2 да су територијална права сачувана, да ту нема ни спомена од какве повреде или уступања једне педи; нашег земљишта

3 да је велика добит главне штације у Београду;

4 да је за грађење тешка и скупоцена пруга Ниш-Пирот-Софија обустављена, док се не добије од Бугарске тврда реч и веза.

а против, да је само напуштено једно једино наше право, и то: железницу не смемо о југа пре отворити но са севера.

Али ово је мање важна концесија с наше стране према горњим уступцима од Аустро-Угарске нама учињеним.

Сад настаје најважније питање:

1. Може ли се бољ још конвенција очекивати, ако се ова не прими?

2. И у том случају какве ћемо одмах сносити последице? —

У подужем говору разлаже 3 могућа начина, који могу наступити:

а. Да се прекину дипломатски односаји, да се граница затвори; што вели и за неке предмете и сада већ постоји, а за друге донела би Аустрији више штете но нама, јер не бисмо могли бечки бофл више куповати у паланкама као дупло-фини еспап, а у томе не види никаку голему штету за нас; а и лаће да прекину пловидбу на нашој страни не задаје му много бриге. — Но мисли да од свега тога не би ништа било, али ипак последице одбацања конвенције биле би:

1. Да вера у нас падне, да изгубимо сваки кредит у материјалном и моралном смислу;

2. А што је још горе, да бисмо сами морали губити веру у нашу снест, у нашу будућност, кад би народно представништво, Скупштина, као израз народа српског сама свом народу затварала врата, капију до мора.

б. Да заинтересоване велесиле Немачка, Аустро-Угарска — Енглеска гарантују саме интерес на капитал наше пруге и предају извршење Аустро-Угарској, која ће радо примити да таку одлуку оствари.

в. Не верује и за тај случај, али тврдо је убеђен да би се применио трећи, а на име: да би се Србија обишла и то пругом Оршава-Видин-Софија и Пови-Сарајево-Митровица.

Наводи речи писца брошуре: „Наше јужне везе" од Сингера, члана трговачке камере бечке, и инжиньера Бихела из брошуре „Босна и њен значај за Аустрију", и за тим разлаже следства за Србију, кад би се обишла и кад би на тај начин једва задобивену самосталност метула сама на коцку и помогла, да се проигра. Таке језиве, грозне последице не може за себе узети и неће, и пита: шта ће у случају примања конвенције бити најгора последица? Да се неки интерес гарантује а не да се и плати, јер има данас финансијских операција, којима се плаћање — прирез код нас — обићи може, а то какве максималне суме до 2 милијуна динара и то само најдуже за 3—4 године; што и вероватно није према важности пруге.

За то руковођен обзиром на част, напредак и материјални развитак наше драге отаџбине, желећи дати јасан доказ да се код нас влада и Скупштина налазе у потпуном сагласу, те да може наша влада свуд где треба енергично заступати наша земаљска права, а да ће баш сада и томе прилике бити, кад се у Берлину сва још нерасправлена питања имају пречистити, гласаће мирном савешћу да се ова конвенција прими. — Радује се озбиљном претресу, те да дипломатски свет види како се код нас озбиљно свака реч, сваки стап претреса, да се увери, да смо свесни старе римске практиком о-

свештане последице: Clara pacta, boni amici, чист рачун, добри пријатели. (Чује се одобравање од свију страна.)

За овим председник огласи да је састанак закључен, а идући састанак заказа за сутра у 8 часова, на коме ће се продужити претрес о железничкој конвенцији.

Седница је ова трајала од $9^1/_2$ часова до $12^1/_2$ по подне.

Председник
Народне Скупштине
Вуја Васић.

Секретар
Бор. Ж. Борђевић.

Овуномоћени потписници:
Петар Стефановић, Сава Станковић, Гаврил Поповић, Јеврем Мијатовић, Аврам Јовановић, Анта Нешић.

САСТАНАК V

20 маја 1880 год. у Крагујевцу

ПРЕСЕДНИК
Вуја Васић

СЕКРЕТАР
Ил. Стојановић.

За министарским столом сва господа министри.

Састанак отворен у 8 сати пре подне.

Секретар Иван Јевтић прочита протокол трећег састанка.

Никола Пашић тражи, да у протокол уђу и они телеграми из народа добивени који не одобравају ову конвенцију, као што је ушао нишки телеграм који одобрава. Тако исто да уђе и предлог о сазиву велике Народне Скупштине или полагању пуномоћија посланичких који је поднесен од стране посланика.

Секретар Јевтић објашњава да ће то у протокол од речи до речи ући.

Скупштина прима протокол.

Андреја Перуничић и Раденко Драгојевић траже осуство.

Скупштина одобрава.

Прочита се једна изјава Пожаревљана.

Прелази се на дневни ред.

Никола Пашић, претходно изношећи мане у говору г. Валенте што је описивао само добре стране које могу железнице донети, а није хтео да напомене и штетне стране које железница може донети једном народу, налази да је г. Валента податке оне у своме говору сумњиве изнео.

Даље наводи да по члану 38 берлинског уговора Србија је дужна да сагради железницу на земљишту ономе које је од Турске добила, и на коме има право Хирш по уговору с Турском железницу да прави. Никако пак Србија није обвезана железницу да прави у старим својим границама по горњем берлинском уговору. Но ову је последњу обвезу Србија на себе натоварила особеним уговором између г. Ристића и Андрашија закљученим.

Г. Пашић налази да према опредељењу берлинског уговора и закључене засебне конвенције између Србије и Аустрије, Србија није обвезана да прави железницу пре, него што јој се осигура свеза са суседним државама, нарочито са Солуном и Софијом.

Он подсећа министра председника на његове речи које је у народном представништву у Нишу изговорио „*да ако се Србија уаусти у грађење железнице, а не осигура се једновремено свију у конвенцији означених пруга, да би се Србија онда изложила потпуној економној пропасти.*“ Даље подсећа г. министра председника и на интерпелацију пр. год. о повишеној тарифи свињској од стране Аустрије, за што је дата реч да ће се узети вишак и трговцима вратити, — па тога није било.

Примећава да је послато неспособно лице да ову конвенцију закључи, и оно је закључило конвенцију која излази из границе изван берлинског уговора. За тим говорио је о босанској железници и потреби да српска железница надмоћност добије према босанској. А да би опет наша железница постала међународна, светска железница, наводи да она треба јевтиније и за краће време да вози и још да је у стању да конкурише железници босанској. Још је говорио о дужини српске и босанске пруге, наводећи да је српска пруга краћа за 63 километра; описивао је последице те краткоће према осталим железницама европским, и најпосле пошто је описао политику Аустро-Угарске, коју заузима према нама у прављењу ове железнице, прешао је на саму конвенцију.

Противу конвенције прави примедбе што је закључена само с Аустријом без да има везе са Солуном. Примећава да се вређа суверенитет наше земље, јер се Аустрија меша у наше законодавство и опредељује тарифу за међународни саобраћај.

С ових и још многих других разлога г. Пашић је одсудно противан овој конвенцији и предлаже да се не прими.

Председник минист. савета минист. спољних послова г. Јован Ристић: Молим, господо, само неколико речи да бих учинио две три исправке, а доцније задржавам себи право да објасним ствар, која је на претресу.

Г. посланик зајечарски отпочео је свој говор тиме, што је корио г. Валенту, да је он о свачему другом говорио само не о конвенцији. Међу тим ми се сећамо, да је он о свачему говорио а најмање о конвенцији; говорио нам је о дужини разних пруга, о расположењу разних сила према нама, чему овде није било места, већ је требало говорити о конвенцији.

Г. Пашић говорио је даље о расположењу Аустро-Угарске према Србији, као да види пред собом неког који брани Аустро-Угарску. Најмање је имао места г. Пашић да говори о томе влади, која отворено каже и Аусто-Угарској своје гледиште

Г. Пашић почео је да цитира неке моје речи. Кад сам тражио, да их

он све редом чита, он их је читао па и пак доста нетачно.

Ви се опомињете сви кад је било говора о извозу, о повишењу таксе на свиње, да сам вам ја читао званична писма и телеграме г. Цукића, дакле требало је г. Пашић да каже да сам „читао". Друго значи кад један човек наводи туђе речи. Ја нисам могао да кажем да су „*гатке*" гласови да је Аустро-Угарска дигла ђумрук на свиње, него сам казао оно што нам је наш посланик *доставио*. Даље сам казао, ако је коме више наплаћено и ако има квите, да ћу се старати, да му се тај плаћени вишак врати, јер је г. *Цукић представљао* да ђумруци аустро-угарски погрешно наплаћују.

Доцније ми смо телеграфским путем питали наше ђумруке и они су нам одговорили, да се доиста дуж Саве и Дунава наплаћује од стране Аустро-Угарске више.

Тек кад се Скупштина разишла јавио ми је г. Цукић да о томе нема новог закона, него да је то учињено по закону, који је извршао пре берлинског уговора, и који је тада ступио у живот. Тако је било право стање ствари.

Даље што се тиче онога гледишта, које влада заузимље у питању о свези железница, г. Пашић наводи сада оно што није нико ни одрицао; не само да то влада не одриче него још и понавља.

Ја ћу, господо, доцније казати како је цела ствар текла, а ако вам је г. Пашић изнео већ познато наше гледиште, он нам је тиме учинио услугу; ми смо то гледиште и заступали а шта се постигло, то се изнело пред вас и објаснће се, па ко хоће нека прими.

Међу тим ради споразумлења још једну реч.

Наши одношаји с Аустро-Угарском дошли су били до те тачке, или да се кидају, или да се до неког закључења дође. Прекидати одношаје, то је крупна одговорност и ризична ствар; влада није смела то на себе да прими, него је закључила ову конвенцију, а народно представништво ако хоће да узме на себе одговорност од прекида одношаја, оно нека их прекида.

Ми вам нећемо прикрити или притајити ни најмању ствар а ви ћете решити. И ја сам уверен да ће и г. Пашић, који припада колу оних људи, који су рекли, да њихова њива неће бити већа ако се с Турском рат отпочне, — гласати бар за економски рат с Аустро-Угарском.

Др. Јован Валента објашњава да постоји у народној економији начело, да једна железница, ако се сама по себи не рентира, то јест ако обртом не доноси толико прихода, да се камата на уложени капитал добија, ипак није рђава; јер је признато да железница доноси посредно прихода и то свима оним пределима кроз које пролази. Тврди да је берлински уговор о вези с турском железницом јачи од сваког другог уговора који би Србија непосредно с Турском везала. Напомиње радњу скупштинску од 1865 год. под владом Кнеза Михаила да је и тада Скупштина покретала железничко питање, и саопштава од чести изјаву тадашње Скупштине према високој порти у овом питању. Одбија прекоре од г. Пашића да је он ма какове податке сумњиве изнео; нарочито о вину и ценама о сировини.

Никола Пашић одбија од себе да он спада међу оне људе који су казали да они неће за то рат што њихова њива неће бити већа. Прочита писмо инжињера Бирга о трасирању железнице босанске, из кога се види да ће босанска железница бити светска, и то нека служи гос. Валенти за одговор који вели Солун па Солун, а међу тим нема никакве свезе.

Заступник **министра грађевина г. Стеван Здравковић** наводи да свако железничко питање има своја четири гледишта: политично, економно, технично и војно; и она је пруга најбоља која одговара свима тим условима. Односно подједнакости српске и босанске пруге и подједнаком рентирању, што је казао г. Пашић, пита заступник г. министра грађевина: које су те околности које управљају те железнице? Разлози су у том погледу г. Пашићеви противни са свим и техничним и економним условима: јер ако се хоће железница да рентира, не може бити иста тарифа која једнако кошта. Односно Хиршовог уговора о железници босанској вели г. заступник да и не постоји сада, јер је напуштен од стране Хиршове. Може бити да су околности измењене те да буде и та железница начињена, али ускоро бити неће, и за то је баш с тога гледишта и нужно да Србија пре железницу направи.

Настаје четврт часа одмора.

После одмора.

Н. Пашић спори према говору г. заступника министра грађевина да је Хирш линију босанску напустио, већ да је исту сам уступио Турској попова за 10 милијуна динара.

Изв. Вукашин Петровић објашњава члан 38 берлинског уговора, по коме се имају више конвенција закључивати. Дакле уместно је што су Србија и Аустро-Угарска закључиле овај уговор; а то се не спори да се одмах закључи и с Бугарском и Турском. Рок од 3 год. вели није ушао по произволству нашем, већ према берлинском уговору између Турске и Аустро-Угарске. Односно трговачког уговора са свим је природно да није могао бити закључен да Аустрија плаћа као и Енглеска 8/00 процента док она сада плаћа 3/00, и то се може поправити изласком железнице код Солуна. Излазак пак ове железнице оправдава се потпуно у 6 тачака назначених у извештају одборском. Да наша пруга постане међународна не зависи од овакових сила, него од многих других економних услова, које не могу диктирати ни законодавство ни међународни уговори.

Односно телеграфске везе с истоком примећава да је она прекинута услед рата а не услед железнице, а то за то што су свезе после рата рђаве биле и није се могла телеграфска служба вршити.

Изв. Дим. Стојановић, односно конкуренције босанске железнице наводи: Да босанска железница није начињена ради индустријске цели, него да је цела турска мрежа же-

лезничка начињена ради политичких и стратегиских цељи, а овакове железнице скупо коштају и не рентирају се. Из ових узрока Турска давала је на потпору своје железнице од прилике на 28 милијуна франака. Пруга кроз Босну провучена је с политичних обзира, али није довршена и изглед је да се довршити неће; јер је то у самом интересу и Аустро-Угарској, пошто она по овој конвенцији има још једну пругу да прави од Пеште до Земуна. Спори наводу г. Пашићевом да се 63 километра могу проћи за један сат кад се зна да ту треба најмање 3 сата. Ово се тврди и тиме што само Енглеска за 60 километара превози за сат, кад се три четири вагона закаче за локомотиву, а еспански возови не пређу више за сат но 20 километара. На основу признатих капацитета који су посматрали железничке мреже, он тврди да су огласили босанску линију као апсолутно немогућу, јер је трошак велики и не одговара никаквој користи.

Известилац даље наводи да Хирш нема места да се заузима за босанску линију, јер је он турске железнице уступио отоманској царевини 1872 год. и те железнице друштво сада под закуп држи, и нема обвезе да Турској ма какве пруге железнице прави, а Турска сама да прави то ће коштати скупо.

Даље известилац објасни чл. 9 и 11 конвенције, а тако исто и чл. 12, да по Србију не могу штетне последице бити.

Коста Црногорац говорио је о потреби железнице, о умесности ове конвенције, и поред његових разлога које је дао за ово, он је усвојио гледиште известиоца и мишљење одборско, па је с потпуним убеђењем изјавио да прима предложену конвенцију.

Поп М. Ђурић у подужој својој беседи критикујући говор г. Косте Црногорца, **др. Валенте**, известилаца Вукашина и Д. Стојановића, даље нашавши и сам врло штетне последице за Србију упредложеној конвенцији, што је врло кратак рок за извршење железнице, што се уступа пола Ћуприје на Сави и земљиште од Ћуприје до београдске станице, као и београдска станица што се оставља у зависност железници аустријској, што није закључен претходно трговачки уговор, што Србија нема везе са Солуном, што се овом конвенцијом вређају осећања српског народа, — подсећа народне представнике, на прадедовске аманете, на проливену крв, и тражи да се ова конвенција као по Србију по све штетна одбаци.

Председник мин. савета министар спољних послова: Господо! Има заиста једна тугаљива тачка међу онима, које је г. посланик ужички изнео. Ова је тачка заиста помутила многе и ван Скупштине, па може и у Скупштини неке да помути. За то је нужно, да дам сад одмах о томе обавештења, а друге зебње саме ће собом у току претреса престати. То је тачка, која се односи на комад земљишта, што се даје под закуп друштву аустро-угарском. Заиста, кад се тако чује, да је Србија земљиште уступила, то је

страшна, то је крупна ствар. Нема сумње, да на то ни један родољуб не би пристао. Но погрешно се узима. Није овде реч о давању *земљишта*, није реч о уступању земљишта Аустро-Угарској. У том случају знате, да би то требала Скупштина да реши, према простору — велика или обична; него се даје под закуп аустро-угарској железници. (*Вичу: Тако је.*)

Сад да видимо, за што то бива, има ли разумног основа, да се то захтева? Говори се овде, да је то због тога, да би ми начинили од *Београда главну станицу*. Није то цена за главну станицу, него то је *последица главне станице по географском положају*. То само собом иде. Сад замислите ствар, како је у природи. Између нас и Аустро-Угарске стоји река Сава. На Сави стоји мост. Сад кад дође влак на половину моста, природно је, да се растоварити не може на *половини Ћуприје*, него мора да *иде под кров у станицу*. Док иде отуда и дође до главне станице, аустро-угарска управа води бригу о еспапима и људима на њему; она *одговара и главом и иманем за људе и еспапе*, то, што одговара *до саме станице Ћумручке*, носи за собом право, да може од половине Саве до Ћумручке станице поставити своје чуваре. Дакле то је *узрок*, а оно друго *само су последице*. Да смо пристали, да не буде станица главна Београд, него Земун, они би нам дали простор много дужи, него ми њима. Сад питам: колики је тај простор? Г. посланик ужички каже, да ће бити за читаве регименте. То је, господо, место од 200 хвати. Могу ли на месту од 200 хвати стати читаве регименте, то ће сваки од вас знати; по ту не сме бити ни један солдат, него прости чувари, који стоје и пазе на безбедност влака, као што и сада имамо дуж Саве и Дунава паробродских станица аустро-угарских и на њима аустро-угарског персонала.

Србија је па том месту, почињући од половине моста, задржала *потпуно своје суверено право*, рачунајући ту и право суда и полиције. Док ту од половине моста стоји наша полиција, какав страх може бити за нас, што стоје неколико стражара и пазе на влак и полуге?

Даље да видимо, има ли још примера таквих где год? Заиста, поред свега ја нарочито који залажем овде моје име, добро сам распитао, како се где чини, и кад сам распитао видио сам да има случаја између Аустрије и Саксоније, Аустрије и Баварске, Аустрије и Швајцарске, и то негде мост, а негде станица. Све то није нама било довољно, док нисмо нашли и *уговор између Сардиније и Аустрије* од 1856 г. Ви знате, шта је Сардинија. Ви знате, шта је она била а шта је сад.

Ми нађосмо да Аустрија прелази *на земљиште сардинско*, да ту имају *заједничку* станицу, и да Сардинија не може без заједничког споразума променити овако одређени положај заједничке станице. Ако би когод у ово сумњао, ја сам у стању да му читам чланове, који су закључени између Сардиније и Аустрије уговором од 1856 г. Ево члан 15-ти

каже: „Заједничка станица за обрт поменуте железнице саградиће се на *сардинском земљишту*, а на оном месту, које ће договорно обе владе, по саслушању обојих концесионарских друштава одредити.

Овако одређен положај ове заједничке станице не може се у будуће без новога споразума обеју влада променити.

Чл. 17. Аустријско друштво пружиће обрт своје пруге до заједничке станице, која ће се подићи на земљишту сардинском, и тако ће (аустријско друштво) обухватити и пругу између границе и оне исте заједничке станице, за што ће оно дати сардинском друштву накнаду за употребу ове пруге" итд. итд.

Сардинија је допустила, да аустријски инжинири могу казати да место за станицу буде ту и ту, а ми смо задржали право, да одобримо или не одобримо *мишљење* комисије вештачке. Ми смо више добили, него што је Сардинија. Ова штација њихова неће се моћи променити без заједничког договора, а овде у нашем уговору није ништа стављено о будућности.

И кад смо видели, да је много више уступила она Сардинија, која је развила заставу слободе и уједињења Италије, ми смо казали да нећемо да будемо ни мудрији, ни патриотичнији од оних славних мужева, који су тада руководили судбину Сардиније. *(Вичу: тако је! врло добро!)*

Поп Милан Ђурић објашњава свој говор односно регимената аустријских и вели да је он казао да је ово само први почетак — предстража — улазу аустријских и угарских регимената у нашу земљу. Даље управља питање на председника министарства да се изјасни: „да ако налази с тврдим убеђењем да је ово добро за српски народ, и да се од овог што је угођено не може одступити, онда да се прими.

Пресед. мин. савета мин. спољ. послова није рад да Скупштина просто на његову реч прими ову конвенцију, већ да је сваки посланик с потпуним убеђењем прими или одбаци, а влада ће се старати да о свакој тачци уговора даде сбјашњена, па ко не буде убеђен да ће ова конвенција бити корисна по земљу, он нека гласа да се одбаци.

Милан Жунић уступа своју реч г. Николи Пашићу.

Никола Пашић критикује говор известиоца Д. Стојановића, односно железнице босанске и наводи да се грађење железнице босанске на сваки начин што скорије потпуно извршити мора, јер је то у интересу Аустрије за одржање своје власти у Босни, а има интереса политичког, војничког и економног за то. Кад ово буде, рече г. Пашић, да ће та железница за нас најопаснија бити, и она ће јако нашој железници конкурисати.

Риста Поповић, у подужој својој беседи, износећи мане и штетне последице за Србију, кад би се конвенција примила, гласа против конвенције да се не прими. Као главне узроке за одбацање ове конвенције исти г. Риста наводи следеће:

прво, што немамо везе с Турском и Бугарском;

друго, што примамо неке обвезе на чисто наша унутарња питања;

треће, што потписујемо конвенцију железничку пре трговачке конвенције.

За тим примети да је штетно уступање земљишта на београдској станици, а још штетнија обвеза тарифног система. Најпосле врати се на говор г. др. Валенте и критикујући га, што прошле године није изнео оваку лепу беседу о извесним слободама грађанским, завршио је свој говор да је против конвенције и да се одбаци.

Др. Валента одбија прекор, да је он ма кад био много мање говорио против слободе и слободног говора; он вели, о слободној штампи кад је говорено није ни био у Нишу, а о адреси кад је дебатовано није ни говорио у целој дебати, но да је гласао с већином за ширу, пространију слободу штампе. У осталом апелује на савест свију посланика да то оцене и још да оцене је ли и уколико за време првог и другог рата испунио своју дужност према својој отаџбини.

Известилац Д. Стојановић, услед говора г. Ристе Поповића, прочита чл. 3 конвенције и објасни да значи: Кад се пруга начини онда се има пустити у саобраћај, али да први воз почне од Београда. Нама дакле ништа не стоји на путу да почнемо грађење прво од Ниша и за то мисли, да прекор о томе не може бити, много мање да се конвенција не прими.

Председник закључи састанак у 1 сат по подне и заказа други састанак за сутра у 8 сати пре подне.

Председник
Народне Скупштине
Вуја Васић.

Секретар
Ил. Стојановић.

Опуномоћени потписници:
Петар Стефановић, Сава Станковић, Гаврил Поповић, Јеврем Мијатовић, Аврам Јовановић, Анта Нешић.

САСТАНАК VI

23 маја 1880 год. у Крагујевцу

ПРЕСЕДАВАО

Вуја Васић

Почетак у 8½ часова.

Били су сви министри.

Председник јави да има довољно посланика на окупу.

Скупштина одобри осуство посланику Јеврему Гудовићу до краја скупштинских седница.

Прочита се молба више Турака из Ниша због закона аграрног, и Скупштина пређе на дневни ред.

Прочита се поздрав Скупштини из среза подгорског окр. ваљевског, а тако исто и из Параћина, који гласи:

Телеграм из Параћина
Народној Скупштини у Крагујевцу

Браћо посланици! Чврсто стојте уз нашег омиљеног Господара Кнеза Милана, који је сву своју бригу посветио унапређењу наше драге отаџбине, па следствено својски помажите Његову владу, која је израз владаочевих жеља, нарочито ово питање железнице, као животно питање по нас, потпомогните свом снагом ради бржег остварења исте.

И ако се и у овом веку нађе какав екземплар коме не иде у рачун ова тако важна чињеница по свестрани развитак Србије, презрите га, а његови бирачи воде и водиће тачна рачуна о њему у своје време.

С овом мишљу Параћинци поздрављајући Народну Скупштину, кличу:

Живио Кнез Милан М. Обреновић IV!

Живила Кнегиња Наталија!

Живио престолонаследник Александар!

Живила влада!

Живили народни преставници!

22 маја 1880 г. у Параћину.

Грађани вароши Параћина:

Петар Ружић председник општине, Милан Стевановић члан општински, Ђорђе С. Лазић члан суда, Јован Петровић бакалин, Јеремија С. Марић делов. општ. Никола Поповић, Иван Марковић, Коста Димовић, Милан Стојановић, Милија Милосављевић, Мика М. Пешић, В. Поповић, Стојан Поповић, Васа Тодоровић, Милан Трифуновић, Стојан Ђорђевић Васа Ташић, Ђорђе Мацић, Милосав Гојковић, Милан Ристић, Таса Еврић, Петар Урошевић, Јован Стојковић, Милан Стојиљковић, Давид М. Трифуновић, Илија Ракић, Милан Бранковић, Петар Мијаиловић, Миленко М. Радојкић, Илија Х. Стојановић, Димитрије Ракић, Лазар Симић, Милан Савић, Стојан Шљивић, Милија Урошевић, Јован Казаковић, Васа Винарковић, Давид И. Пешић, Јован Рајковић, Павле В. Несторовић учитељ, Сава Радосављевић, Светозар Јешић, Апта И. Васић, Ђорђе Јовановић, Димитрије Станојевић, Јован Николић, Петар Димић, Лука Стојковић, Петар Ђурић, Илија Јецић, Јован А. Пешић, Илија Р. Григоријевић, Михајло Јоцић, Стојан Јанковић, Милан Јовановић, Лазар Јоцић, Станоје Пеливановић, Светозар М. Пеливановић, Васа Стојановић, Лазар Милосављевић, Лазар О. Курадић, Крста Ђ. Петровић, Сава Јовановић абаџија, Петар П. Здравковић, Стојан Ђорђевић, Сава Крстић, Ђорђе Петровић, Јосиф С. Стефановић, Димитрије Тодоровић, Ђорђе Ристић, Мијалко Тошић, Никола Радојковић, Алекса Спасић, Димитрије Милић, Давид Петковић, Мита Миладиновић, Милан М. Првановић, Т. С. Манојло Јовановић, Лазар Миленковић, Никола Костић, Григорије Стојановић, Пера Јовановић, В. Петровић, Н. Вељић, Мил. Саков., Ж. Вучковић, Наум Костић, Светозар Т. Стевановић, Риста Ковачевић.

Скупштина се одазва са: живели поштени Параћинци!

Јован Симић: Ето, господо, што је доказ поверења за г. Димитријевића, који нас је терао да положимо наше мандате. Ја мислим према о-

воме да би он требао да положи мандат. (Одобравање и смеј).

Председник: Сад прелазимо на дневни ред. Као што знате на дневном је реду претрес дебате о железничкој конвенцији. Г. Марко Петровић је на реду да говори.

Поп Марко Петровић: После одличног говора мог друга Пашића, и Ристе Поповића, мало ми је шта остало да говорим у корист самог предлога или против мана његових. На послетку сама вредност његова строго захтева од свију нас, да изнесемо своје разлоге о њему и да дамо своје мишљење о пријему или одбацивању истог.

Говорити против железнице с концем већ 19 века, било би не само неувиђавно, него и глупо, јер изузимајући можда најудаљеније покрајине дивљих племена, сви остали народи, који су ма најмање окусили цивилизације, готови су пригралити железницу, али само такву, која стоји на основици њихових интереса. И главна је дужност наша говорити не у корист тога инструмента којим се цео свет радо служи, као најбржим до данас саобраћајним средством, него говорити о самој конвенцији, на основу које хоће да се сазида железница у нашој отаџбини.

Мени се чини, кад једна држава предузима грађење железнице кроз своју земљу, особито такве железнице која носи на себи карактер светске пруге, дужност јој је побринути се, да претходно спреми, васпита народ у земљи, како ће, пошто се отворе капије земље целом свету, без икакве штете моћи примити навалу свију огладнелих елемената целога света, који ће поврвети у нашу земљу с пуним рукама шарене и лажне цивилизације, да поплаве земљу која је богата својим производима.

Мени се чини да су наши државници из целокупне прошлости врло нагло водили бригу о томе, да спреме и приуготове наш народ за то, како би без икакве штете својих народних интереса, политичних и економних, могли предусрести и дочекати навалу странаца.

Да су се наши државници у прва времена, велим, побринули за то, ми би данас с мање бриге могли приступити остварењу овог предлога и с мање бриге примити ову конвенцију. Но прошлост је прохујала својим природним и одређеним током; јурити данас за њом немогуће је. Но сва наша брига, на коју морамо да се обазремо сада, та је, да нам садашњост не зада још кобније ударе, ако лакомислено, не испитујући све назоре, који провејавају било с политичког или економног гледишта, кроз ову конвенцију, исту примимо без претходног испитивања.

Код нас је промет у опште, а нарочито промет у свет наших производа, прилично застао. То је задало, после изнурености у рату, нашој отаџбини приличну бригу. Ступањем у светски саобраћај путем железнице имали би приличне користи, само кад би се посредством ове железничке конвенције могло постићи, да се отворе капије на светским пијацама нашим производима. Али по несрећи, као што се из саме поднете конвенције види, овде су за-

ступљени интереси више свију и свакога, само не наши и наше отаџбине која има да изврши терет грађења железнице. Јер ми не видимо да ће са железницом нашом моћи ићи у свет и наши земаљски производи, којима је данас на путу ћумручка тарифа, која и даље видим остаје у снази и која иде на то да нас потчини, услед материјалне оскудице у земљи, сфери аустријских интереса и управ аустријском економном сизеренству. На послетку то није никакво чудо. Сам географски положај бацио је нашу земљу на таково место, које својим положајем мами поглед света и жељу да сваки развије у тој земљи свој земаљски, било политички било економски, интерес. У колико нам, велим, као становницима тога центру ма, на који се окомише интереси целог света, задаје бриге сам тај географски положај, у толико нам више мора задавати бриге поднета ова конвенција, која нас одредбама својим предаје на милост и немилост Аустро-Угарској и њеним интересима. Дакле положај захтева да будемо врло обазриви при решавању тога питања, да не би запали у туђе канџе, а мени се чини да већина у Скупштини врло олако узима ову ствар. Да смо срећом народ који бројимо неколико милијуна, много би нам мања опасност грозила па према томе могла би нам и брига мања бити. Али нас опасује с три стране једна велика сила, која је не само, јача него и непријатељска према нама, — и то нам тумачи за што је ова железничка конвенција овако вештачки наперена против наших интереса, и ако у њој има и ружичастих боја, које нас маме да је примимо.

Но нико нека се не заноси тиме, јер ступити с јачим у додир с таким тешким условима и обавезама, значи: предати му се на милост, значи бацити му се у његове снажне чељусти.

Кад би ми силом акције нагнани били да морамо да примимо ову конвенцију, наша би морална одговорност пред потомством много мања била, но овако где од наше слободне воље зависи примити исту или одбацити; јер према уговору берлинском, и доцнијој конвенцији, нигде нам није диктирано, како и на који начин ми имамо да отворимо извршење и начин извршења наше железнице, и како да склапамо уговоре са суседним државама, но нам је у томе остављена слободна воља. Ја признајем, да је берлински конгрес, на коме су били заступљени интереси свију јевропских сила, само не наши, заповедио нам, да градимо железницу. Али ипак берлински конгрес није прописао форму грађења железнице, нити нам је прописао под каквим условима да је градимо. Ја не замишљавам, да би нам грозила икаква репресалија, кад би ми тражили, да се штетне тачке по нас у конвенцији измене. Ја са чистим убеђењем, без икаквог утицаја са стране, могу да кажем да поред мањих тешкоћа, једина је тешкоћа, због које се ова железничка конвенција не може да прими та, што ће та наша друга коштати грдно много

издатака, и то у овом добу, у коме нису још расчишћени наши финансијски заплети, а неће носити на себи карактер светске пруге, без везе са Солуном, која овом конвенцијом није утврђена ни осигурана, а коју јој је леп географски положај сам уделио. И то нам диктира, да се овако дакоумно не уваљујемо у нове заплете, који могу бити опаснији од постојећих, него најпре да утврдимо везу са Солуном, па тек онда да предузмемо ово овако велико и тешко предузеће. Јер ми смо тврдо уверени, да Аустро-Угарска с погледом на своје државне, политичке и политичко-економне интересе неће никад имати склоности, да поради за развитак наше економне снаге, нити Аустро-Угарска има диктаторске моћи да нас присили, ако ми не пристанемо на њене захтеве драговољно, и на оно, што је по њене интересе добро. Она нам је понудила везу, и чека наше одобрење, али она нам је понудила везу само до Беча, а не даље, да би бар с те стране ми могли ступити у светски саобраћај. Али кад прочитамо претпоследњи одељак члана 11, онда ћемо се уверити, да ће нам тамо привилегисана друштва свагда стати на пут и сметати нашим интересима. И то је једна барикада, која нам смета, да могу наши производи ићи на запад.

Друга је барикада, која ће нам стати на пут да изиђемо на светску пијацу та, што немамо везе на Солуну и тиме изласка у свет на исток и источне светске пијаце. И верујем да ће Аустро-Угарска свима средствима радити на томе, да нам спречи и да добијемо везу са Солуном и Цариградом, нарочито са Солуном, да не би њени интереси и њени фабрикати дошли у сукоб с интересима и фабрикатима Енглеске, с којима она није кадра конкурисати.

Градити железницу пре но што добијемо изласка на светско море и светске пијаце, куда ћемо носити наше производе, значило би: лакомислено уваљивати се у тешка предузећа.

Изнети су истина у извештају одборском неких 6 података, који су на претпоставкама основани, као да ћемо ми моћи добити везу доцније. Блаже нас, да ослањајући се на тих 6 претпоставака, које могу бити и јалове, ступимо у ризично грађење железнице, и да после, пошто смо већ ризиковали, можда и исцрпели и потрошили наш новац, онда тек ступимо у преговоре, не би ли пробили на Солун. Ја не могу тврдити да нећемо и постићи то, да добијемо доцније ту везу на Солуну, али ризиковати тако лакомислено, на овако тешком и скупоценом предузећу, које ако не би срећно испало на сигурно би нам земљу упропастило, не наливим за нужно и мудро с истим ризиковати.

Говорило се истина, у одбрану извесног гледишта, да нам не треба турски ферман, и да нам он не би много допринео. На послетку кад би ми имали у рукама ту обвезу турску, ма и немала баш довољне своје цене и предита, као што је неки држе, ми би ипак с мање моралне од-

говорности могли ову конвенцију примити, па после баш и да нам и не да везе. Ипак то би била за нас морална мања одговорност, јер смо на основу обећања ризиковали грађење овако великог предузећа и примили ту обвезу, и то би нам могло послужити и за саму нашу одговорност, што смо примили конвенцију, јер и тај уговор с Турском не би потирао ових 6 мотива, на којима се претпоставља да ћемо добити железничку везу. Ако би, велим, поред ових 6 мотива, добили још и овај акт, онда би се пре могли склонити да градимо железницу и да примимо поднету конвенцију.

Да би се постигла жељена циљ и протурила поднета конвенција, извесне личности говориле су красне беседе у корист железнице у опште. Ја, као што рекох, нисам противан железници. Ја признајем да су Солун и море, две лепе тичице, но опе не само да нису у слободи да би их ми могли комотно ловити, него су шта више у железном кавезу, под стражом интереса оних сила и њине политичке економије, које нису наклоњене нашим интересима и где немамо поуздања, да ћемо моћи лако пробити. Има истина и других тешкоћа, које прилично отежавају решење овог питања. Међу осталима тешкоћа је и та, што није закључен између нас и Аустро-Угарске трговачки уговор на нови реципроцитета ћумручких такса. Мени се чини, да правац политични, којим се руководи наша влада да закључи ову конвенцију, циља, по мом мишљењу, на то, да добивши изласка на Сред. Море, принуди јогунасту страну, да нама, изишавшим на исток и светску пијацу, буде принуђена понудити и своју пијацу с пробитачним таксама ћумручким, а рад својих властитих интереса. Но ово је више негативне природе, природе која носи на себи печат случајности. Она би носила на себи печат утврђене природе, кад би имала везу утврђену. Али по што носи на себи више печат и карактер сумњивости, базиране на некаквим претпоставкама, онда не би се могли на њу обазрети и ризиковати с оваким тешким предузећем.

Да се задобије вотум скупштински за решење питања па ризик при мањим питањима и при питањима која се доцније и исправити могу, могло би се у неколико ризиковати. Али за ово питање које носи на себи печат вечности значило би ставити земљу на коцку. Прилике ратне, федерације и савез за рат, дале су нам леп пример да се не ослањамо много на јалове претпоставке. У последње доба политичка ситуација у Јевропи тако се изменила, да би могли истина с више куражи ризиковати. Али ко нам јемствује, да се каквим изненадним случајем ситуација јевропске политике не измени у том правцу, да ће укрштени интереси њени пресећи нам пут на море, и обуставити нам излазак на светску пијацу.

С погледом на све ово, као и с погледом на то, што и сам творац ове творевине, не сме да је прими на своју личну одговорност, него је пуди нама, ја нисам за то, да се она прими

све дотле док не добијемо везу за Солун. На мене не упливише при решавању овог питања ни пријатељство ни непријатељство на спрам овога или онога, нити моји лични интереси; нити би могла да упливише на мене партајска страст, јер ово питање не само да не носи на себи печат партајски, него носи на себи печат судбе земаљске. За то без обзира на све не могу примити ову и овакову конвенцију, по гласам против ње. (Одобравање од стране мањине).

Владин повереник Фрања Вшеточка: Господо! Доста се жестока дебата повела о овом питању које је пред вама, по оно и заслужује ову дебату. Ово је питање за нас животно. То сваки признаје. Ово питање ваља решити, да ли смо ми кадри, да ли осећамо способност, да ступимо у коло народа културних; или да ли ми да напустимо ово земљиште, па да останемо ипак у нашем старом положају. Сви господа говорници, који су говорили против конвенције, они су наступили на поље политично. Ја се не мешам у политику. Ја избегавам да говорим о свему ономе, што је с политиком скопчано; него ћу говорити само о ономе, што је неопходно нужно.

Готово, сви господа посланици казали су, да је ова конвенција постала под неким притиском од стране Аустро-Угарске и притиском Јевропе на берлинском конгресу. Ја кажем, господо, да ово није истина. Берлински је уговор само наметнуо Аустро-Угарској да буде извршилац нечега, што има много већу моћ, него милијун бајонета, моћ којој се морају покорити сви владаоци и народи, а та је моћ *дух времена*. Дух времена нам је ово донео. Железнице су дошле до наших крајева, и ми не можемо одступити, а да их не примимо. Дух времена не зна за милост, он не зна ни за милосрђе. Он оставља свакога, који није у стању с њиме равномерно да корача. Он га прегази, кад му се стави на супрот. Појединац може се увући у какав бупак да живи, само ако има средстава да живи. На против један народ ово не може чинити. Народ који се стави на супрот духу времена, он мора пропасти.

Узмимо, господо, Турску, с којом смо имали рачуна. Није ли Турска војска храбра, нема ли народ турски своје врлине, и он је пропао за то што не може да корача с духом времена. То није само турски народ. Узмимо историју у руке, па ћемо наћи много веће народе, који су на овај начин пропали. Да не да Бог, да и ми у нашој историји ово искусимо. А ово је у данашње време много лакше, по што је државна политика скопчана с политиком материјалном. Од времена, од када су железнице постале, имамо са свим другу историју. Не може се делити историја државна од историје народно-економне. Историја овог столећа донела је овакав напредак.

Господо! Железнице су нов појав у животу људском. Прва локомотива, која је ишла у свет, родила се у истој години, у којој сам се и ја родио. Може бити и пре, али тада је у живот ступила. А то је било

око 1830 г. Тек до године 1840 једва су железнице почеле постајати међународне. Ми имамо само 40 г. пред нама, и ово је истина врло мало доба за народе, но погледајте само, како је железница она страшно упливисала. Поремећени су сви наши појмови; наши појмови о времену растојања, истина слободни о државним односајима, готово можемо казати о свему. Овај је уплив био тако јак, да нема ни најстарије чатрље у коју он није ушао.

Господо! Који су говорили противу те конвенције, они су казали, да за сад није за нас време, да имамо железницу; да смо народ који немамо индустрију; да се налазимо на ниском ступњу развића; они су казали да није нужно да нас поплаве туђи производи итд.

Ја ћу најпре да говорим о овој бојазни од поплаве туђих производа.

Господо! Железница нити ће нас од тога спасти, нити нам ово нанети. Ми имамо железницу до наше границе. Ми имамо до наше и око наше границе три пруге, па неће бити велика разлика, да ли се овај еспап довезао до Јагодине или Београда. То ће ми признати господа трговци.

Но и овај појав није нов. Он се свуда повторава у свима државама, па би било неприродно, да се он и код нас не појави. Ја бих рекао, да је то нека болест, коју ми не можемо овде исказати.

Кад је 1834 год. белгијска влада поднела својој камери закон о грађењу железнице, и тамо се изродила оваква иста жестока дебата, као и овде код нас. Сви су казали, то није за нас, то ће нас упропастити итд. Погледајте данас Белгију ову државу — узор слободе, ову богату државу, па ће се сваки насмејати кад данас чита ону дебату у парламенту о железници. И то је било у Белгији, која је имала своју слободу и камеру у оно доба, када је мало држава било, које су имале свој устав.

Но можемо даље рећи и за Прајску. Тадашњи министар јавно је забранио изјаве друштава, која су се склапала да граде железницу. Он је издао особити распис, у коме је свакога опоменуо, да се не излаже овој штети. Па узмимо данас Прајску и Немачку. Бизмарк није знао боље да употреби оних 500.000 франака, добивених од оне велике ратне суме од 5 милијарада, него их је дао на грађење железница, и то каквих железница, оваких које су имале да подигну културу у народу. Видите, ова Прајска као изображена држава, која зна да оцени све недостатке своје користи, видите да је и ова прајска комора била противна, а сад за неколико година, за то кратко време, она благосиља доброте. Железнице у почетку нису се рентирале, а сад се рентирају јако. Но и све друге државе без разлике, биле су против железнице, но из са свим других узрока. Бојазан ондашњих држава, да ће слободни саобраћај као средство имати и слободан саобраћај душа. Бојазан, да се народи не ослободе. И доиста, господо, прошло је мало времена, и само једна држава данас стоји без устава, но и она се бори,

да ово добије, јер има жалосних појава у њој. — Римски папа, који је мислио, да му спада у дужност, да држи душевни покрет у шкрипцу, бацио је проклетство на железницу, на овај производ зла, па је ипак доживео, да је на железници бегао и своју државу изгубио. Дакле ова појава није нова, већ природна. Но можемо само да благодаримо и да кажемо, да је то својство наше разборитости, и да не улазимо овако лакомислено у задатак, који ће нам дати не само терет, него и дати прихода и побољшати наше финансијско стање. Господо! Од ове стране, који говоре против железнице, готово сви посланици кажу да наша линија неће бити светска. Кад се говори о светској линији, мора се говорити паравно и о светској трговини. И ви ћете ми дозволити, да овде местимице бацим поглед на трговину у опште и на светску понаособ.

Шта су железнице?

Железнице су средства, да се саобраћај олакша.

Шта је трговина?

Трговина има такође посла са саобраћајем. Свака трговина мора еспапе донети, итд. и готово можемо казати, да су трговина и железница једно исто.

Тако се усавршава саобраћај, тако исто мора се усавршавати и трговина. Ми нисмо могли пре пи говорити о трговини, док није било железнице. Ми да не би имали Дунав и железницу ми не би имали нашу трговину. Узмимо само нашу стоку. Колико се свиња извози само на Базјаш. Сад паравно, да је тај извоз у неколико пао, премда ћу имати прилике, да и о томе нешто проговорим. - Ови трговачки односајн, имали су паравно врло велики уплив на развиће домаће, и појавише се некакви недостаци, да су државе биле принуђене међу собом правити уговоре. Уговори трговачки, они су постали у след железнице. Пре железнице нисмо имали никакових трговачких уговора. Било је само неких уговора између држава, које су имале своје лађарство, тј. оне које су међу собом имале великог саобраћаја. Сад кад ми говоримо о светској трговини, ту је паравно трговина између појединих делова света, ту је трговина која води у Јевропу, Азију итд. Ми смо готово у почетку ове трговине, а особито америкашке. Она почиње поплављивати Јевропу својим производима. Може бити свима вама познато је, да је летос дошло америкашко жито у Трст. Може бити познато вам је, да коже америкашке долазе чак и код нас; тако исто и петролеум итд. и сви трговачки еспапи.

Наша пруга, коју ми оћемо да зидамо, она лежи на тако једној светској пруги, а то је савез Азије и Аустралије с горњом Јевропом или на послетку с целом Јевропом. Ми морамо при оцењивању те пруге узети тачку, од које она полази; ми морамо узети тачку, од које иде трговина индијска и аустралијска, која је у последње време од великог значаја. Из Аустралије има само два пута, или да иде даље морем, или да иде на Бриндизу и на Солун, ако ће да иде железницом.

Бриндиска пруга, која иде кроз Италију, и која иде за горњу Немачку, није довршена, она иде преко онога прокопа готхадског, о коме сам говорио, и растојања између Бриндиза и Солуна и ових тачака, она су море за нас. Трговина преко Бриндиза, да узмем само Каре или Остенде, то су тачке одакле полази трговина, и које су меродавне за нас.

Од Брандиза до Калеа има 2054 километра.

Дакле солунска линија има дужине 297 километара. Друга тачка важна је Хамбург. Између Хамбурга и Бриндиза има 2630 километара, а између Хамбурга и Солуна има 2393 километра. Дакле разлика 237 километара на нашу штету. Трећа је тачка важна између Стетина и Бриндиза има 200 километара. Између Стетина и Солуна има 2000 километара; дакле овде имамо већ за нас добит. Ја сам споменуо да ова трговина мора ићи из Александрије. Из Александрије до Солуна има 670 миља морских. Из Александрије у Бриндизи има 839 миља. Дакле Солун је ближи од 169 миља. Ако узмемо ово растојање између Бриндиза, Александрије и Солуна, онда наша пруга има првенство. Јер из Александрије у Солун може се доћи 14 сахата пре, но што се може доћи из Александрије у Бриндизи. Јер ми не можемо рачунати на ово, да ће сви еспапи светске трговине ићи само нашом железницом. Само они еспапи којима треба брза возидба, они ће ићи нашом железницом. Дакле ми можемо на сигурно рачунати да ће нашом железницом ићи енглеска пошта, и то пошта, која је врло велика и знатна, од које ако би ми, као што је г. Валенти казао, добили једну чест, имали би грдан приход. Но ово није све.

Г. посланик зајечарски споменуо је, кад је говорио о железници солунској, да не решава дужина железнице и да се кад кад шиљу еспапи и на дужој прузи, само ако је удеснија. И, господо, Србија је најсретнија с положајем својим. Њу је сам Бог тако обдарио. Нема у њој оних јевропских клисура. Лево и десно имате грдних тегоба и све те железнице, које иду час лево час десно, имају велики пад и много су скупље. У њима нема тих врлина што у опште има код наших железница. Пруга Солун-Хамбург нема препона. И то је важно што решавамо. Г. посланик зајечарски говорио је, кад се говорило о овоме питању, да ће босанска линија одржати конкуренцију над српском. Известилац г. Стојановић већ му је одговорио на то. Но и ја бих му могао одговорити. Истина ја нисам био у Босни, нисам видио ту линију. Но г. посланик је споменуо да она има две вододелнице, које су тако тешке, да ће коштати један километар више од један милијун дицара. Но то није бог зна колики трошак, јер трошак велики при великим предузећима не решава саму ствар. Но главно је то што би оваке линије имале после у своме обрту великих препона. И то је онда што је најважније. Ја сам имао прилике да говорим с људима, који су стручњаци, који имају више знања него ја, и који су баш ове пре-

деле прегледали и сваки је од њих казао: да би била несмисао да се ова линија озида. Кад се озида с политичког призрења, то је нешто друго, о томе није говор. Ја сам мислио, кад је почео г. посланик зајечарски критиковати нашу железницу, да ће ту критику и продужити и да ће још и другу какву линију споменути, која може нама конкурирати. А то би била линија која би се могла направити код Оршаве преко Видина у Солун. Ја кажем ако се конвенција наша не прими да ће се ова линија остварити. Она неће имати у себи таких природних врлина и првенства, као наша, али најпосле кад се не може остварити нешто оно се напушта и узима друго па ма ово с већим тешкоћама скопчано било.

Господа, која су говорила противу конвенције навела су и то као главни узрок, да ми немамо индустрију, да немамо ништа да извозимо, дакле да се неће наша железница рентирати. Господо, ја признајем да немамо индустрију, и да је слаба и готово незнатна — но баш онај, који жели да Србија подигне своју индустрију, тај баш треба да се мало размисли шта је то железница. Зар није железница први индустријски завод? Зар није железница готово мајка индустријским заводима? Зар није железница такав завод у ком готово цео народ ортакује, од кога цео народ има прихода? Господо, индустрија се тешко развија и подиже, — не само код нас него и у опште. Индустрија треба да има за свој напредак неке извесне основе, и ако од тих основа само један фали, онда нема говора о индустрији. Ово није само код нас него свуда тако. Погледајте на наша предузећа, која смо подизали, колико су остала а колико пропала. Па није то само код нас него је свуда. Од 10 индустријских предузећа може бити остала су само половина; она друга пропала су, прешавши у другу, трећу или четврту руку, па се онда успавала. Баш за то што нам треба да развијемо индустрију, баш за то треба нам железница. Господо, модерне државе и државе овога века не могу остати без железнице. Каква је она држава, која није у стању без туђе помоћи својим држављанима дати најпужнија средства за одбрану своје слободе? Оваква држава нема будућности. Овакве државе не могу да се узвисе ни на какав виши политични идеал. И нама, господо, спада у велику дужност, да индустрију подижемо. Но какву индустрију? Ми код нас имамо услова за индустријска предузећа и то услова врло повољних. А то су услови наше земљоделство. Ми не можемо мислити на друге индустрије, но само на оне, које су у тесној свези са земљорадњом. На ове индустрије не можемо помислити док немамо железницу.

Био је говор овде о томе како ће се израчунати приход, дакле да ли ће се железница рентирати. Овај је задатак врло тежак и готово немогућан. Он је тежак и у другим државама где има за то основа да се сазна тачни промет, — а камо ли

у државама где се ово не зна. Ми би могли случајно створити неку цифру; али ова би била на несигурној основици, која би нас могла варати. Ја сам практичан човек, па ја волим да немам никакву цифру или број кад није тачан, бар се нећу дошније да варам. Боље је да не знам ништа, него нешто да знам од чега ћу имати штете. (Вичу: тако је). Ја мислим највећа и најпрактичнија глава неће бити у стању оценити уплив железнице на све наше односе. Но, господо, кад се то не може постићи, онда треба расветлити то питање тим како је и шта је било код других држава, — па онда извести логику да ће бити и код нас тако. Ја мислим сваки мора признати, кад сравнимо државу, која има врло сличних околности, подобни среставa, — да мора такав успех имати и наша земља. Ја мислим да је ово просто и логично, да не може нико казати да није тако. Дакле да идемо па да видимо код других народа какав је успех био од железница. Наравно морамо тражити народе који су нама подобни, који живе у подобним околностима. Ако би хтели студије правити онда би требали да идемо у Америку и американске односе примењивати. Али они нису за нас. Но да тражимо народ, који је нама сродан, — који је нама по крви братски. Да идемо у Русију. Русија није имала никаквих железница готово до кримског рата. Онда су имали само пругу од Петербурга до неког оближњег села. После направили су од Петербурга до Москве и Варшаве. Познато нам је какве је кримски рат оставио последице; како је услед њега морала Русија примити париски протокол што је у њему и наш живот дирнут. Да је Русија имала железницу, ја не верујем да би онакав резултат по њу испао. Но енглеска војска дошла је пре на одређено место, него што је дошла из Москве руска. Русија је после навалила да своју мрежу осигура. Од кримског рата није прошло ни пуних 25 година и Русија стоји са железницама на лепом месту светских држава. Такве исте користи имале су железнице у последњим ратовима. Но ја мислим да можемо и ово казати: да Русија није имала железнице, може бити да с Плевном не би била онака судба, а ми може бити не би имали сада нашу независност. Русија је свршила своје железнице у течају 20 година. Железнице су имале велики уплив на цео развитак државни, и за то је Русија себи ставила у задатак да ово проучи, и она је године 1870-те основала једну комисију тако звану „анкетну", којој је био задатак да проштудира целу руску земљорадњу. Ова комисија дала је свој рад јавности и неке цифре од врло су велике важности за нас, јер оне могу нам показати какав је напредак за ово кратко време учинила. Русија је држава, која има од прилике 70 милијуна житеља. Она има од прилике 70 хиљада квадр мља, тако, да у Русији долази на једну квадратну миљу простора једна хиљада житеља, као и код нас. Од ових 70 милијуна 79 процента припада сељачком сталежу, дакле земљеделском. Дакле од 70 милијуна

припада 55 на сељачки сталеж. Руски сељак није школован, он је свако прост као и наш; но руски је сељак бистрог духа као и наш народ. Ова је комисија имала задатак да оцени производњу сељачког сталежа, и она је оценила у години 1860-ој на 900 милијуна рубља. То је долазило па једну сељачку главу 16 рубља. У години 1870-ој, дакле после 10 година, износила је ова привреда на 1400 милијуна, дакле долазило је на једну главу 25 рубља. Видите једна сеоска глава зарадила је више од 9 рубља. Узмимо дакле да у једној кући има 4 главе а међу њима деле се 36 рубља, то су 12 дуката. Но тамо је зарада била врло малена, јер тамо није било производње, па је сваки зарађивао колико му је најнужније требало. И после има ово свог основа у томе што је руски сељак готово сваки занатија. Русија има поднебије као што је наше, али има и поднебије где је велика зима, где сељак не може ништа да ради у пољу, и за то се ту више занима занатом. У Русији има целих села, што праве ексере, има целих села што праве сикире итд. И с тим се занимала ова комисија. У години 1869 имала је Русија 14.060 оваквих радионица и њихова производња вредила је 295 милијуна за једну годину. У години 1870 имала је 18.800 таквих радионица, привреда њихова износила је 452 милијуна рубља. За годину дана скочила је привреда од 150 милијуна рубља. Ја бих могао овде врло много дата казати, но није нужно. То нема за нас велике важности. Ја сам само хтео да кажем коликог су уплива имале руске железнице на земљеделство и цело развиће. Но не само па то, но железнице су имале грдан уплив на развиће индустрије руске; јер Русија у последњих 25 година стоји на лепом становишту своје сопствене индустрије. Око Нижег Новгорода и Москве има толико фабрика памука да конкурише с енглеским фабрикама и еспапом у Хини. У Русији има шећерних фабрика да шећер иде у оријент. Господо, нама ће железница па железница подићи индустрију. Без ње ништа неће бити. У нашој земљи има доста богаства, као што су руде и гвожђе; у томе је Србија врло богата.

Господо, сад да пређем на наводе што се тичу саме конвенције. Ја ћу да говорим само о једном члану, кога су се дотакли сва господа. То је чл. 11 о тарифи. Ја бих посумњао да господа, која су противно томе чл. говорили, нису га пажљиво прочитали. Од више страна појављивали су се гласови, па кажу: да смо ми према овом члану дужни имати једнаку тарифу. У целом члану 11-ом нема о томе разговора. Овај последњи став овога члана каже, да ћемо настати да се тарифе изједначе. То не значи да их морамо примити. После овога питања казато је: ми немамо везе за наш провоз. Господо, ја морам признати, да онај који каже да немамо везе, да он није потпуно обавештен о ствари и како она стоји. Кад се везује неки уговор о железници, онда се нас не тичу друге железнице, него нас се тиче она желез-

ница с којом се везујемо, и ми морамо с том железницом да уредимо односе. Што се тиче друге железнице, тамо су односи уређени. Овде стоји изрично у чл. 11 првом ставу ово (чита):

„Стране уговорнице постараће се да интересоване управе обеју држава за превоз путника и еспапа с једне стране између важнијих аустро-угарских станица Србије као и забалканских земаља, уведу непосредна отправљања или непосредне тарифе, у колико то обе стране уговорнице за корисно нашле буду итд.“

Шта значи у овом члану ово наређење? Значи то, да се ми обвезујемо, али тако исто обвезује се и Аустро-Угарска, да ми имамо непосредно отправљање или непосредну тарифу. То јест, ми можемо из Београда послати еспап директ у Берлин или Хамбург. Савезна пруга дужна је да нам да ову тарифу, која већ постоји. Ако не би савезна пруга одобрила и примила ову тарифу, онда можемо еспап послати у Пешту, па после одавде даље. Овај први став чл. 11 стоји у свези с чл. 9, јер у овоме се каже:

„На целој дужини железница, које се имају саградити неће се чинити никаква разлика између поданика страна уговорница, ни што се тиче подвозне цене и јавних такса, као ни времена и начина отправљања“.

Ако дакле не би нама дала савезна пруга директну тарифу, ми се можемо служити другом. Чим дође наш еспап у ћумрук аустријски, он се сматра као еспап аустријски и он иде по истим ценама као и аустријски еспап.

Господо, о опоме што је важно, добро је да се назначе и начела на којима почива. Ова начела за железничку конвенцију назначена су у извештају одборском. Цео чл. 11 основан је на начелима да имамо потпуну слободу тарифе. Ми можемо изменути како хоћемо нашу тарифу.

Што се тиче провоза транзитне трговине, има нарочити члан о томе, а тај је 12-ти. Овај члан опредељује транзитну трговину. У осталом определење тарифе не спада у државну дужност, оно спада у железничку контролу. То је ствар међусобне железнице. Управе железничке имају сваких 14 дана свој састанак, кад праве такозвани „каратл“. Да се међусобно уреди ова ствар, држава се не меша ту.

После, господо, сва господа говорила су о ономе што се уступа парче земљишта, које лежи између обале наше и аустро-угарске за аустро-угарску станицу. Но ово земљиште, господо, није уступљено, већ је дато на употребу, дакле под закуп. Ово је исто онако, као кад ја дам под кирију коме моју кућу, па да ли је сад он господар куће или ја? (Вичу: али за вечита је времена под закуп). За вечита времена...., па и кад се прави конвенција мира за вечити мир, па после 10 и 12 година опет букне рат. Тако је и овде с том вечитошћу. Но ова тачка има још особиту важност. Ја сам прав, који не бих потписао конвенцију, да није наша београдска станица главна. Јер, господо, оријенталска трговина имаће на сваки начин у Београду своју главну станицу. Сад Београд или Земун, то је једно исто. Земун има велику будућност као чворна тачка железнице. Неће проћи много, па ће Аустро-Угарска имати железницу у Сиску, и неће проћи много, па се мора везати с источним железницама. Ако би дакле била београдска станица у Земуну, онда смо пропали. Јер није то само да пројури овде еспап, него ту има других важних разлога за то. Главна београдска станица имаће за оријенталску трговину велика стоваришта. То ће бити тачка, где се дели оријенталска од западне трговине. А наш Београд има за ово особити положај. Он има велике реке око себе, може се рећи три реке. Београд је био од вајкада чувена тачка или центар трговине оријенталске. Београд ће постати за оријенталску трговину, што је Беч за западну. У целој конвенцији господа, која су против ње, нису нашла других махна, него ове што сам набројао. Међу тим ми смо овде много говорили, но сви говори односили су се на железнице у опште, а не о конвенцији, па сам се и ја морао од ње удалити и следовати вашем примеру. (Смех. Вичу: Врло добро).

Сава Обрадовић: Господо, пре свега имам рећи да сам пажљиво саслушао поштованог посланика владиног повереника г. Вшетечку. Господин вели, да су железнице за богате народе, корисне и добре. То и ја велим. Даље господин у дугом свом говору доказује и каже да железнице подижу индустрију. — А ја то не кажем. То ћу с неколико речи, и ако нисам техничар, да докажем; што ће ми господин и други техничари признати, јер су ове речи од њих и написане које гласе: „техничари и индуотријалци признају железницу за светску круну, а не темељ круне; темељ круне је индустрија“ и она се зна од куд долази да ли од образованог или необразованог, богатог или сиромашног народа, а за наш народ зна се какав је у образованости и богатству. — Дакле железнице не подижу индустрију, но обратно.

Како није овде реч о железници но о конвенцији, то је и сам госп. Вшетечка признао да је говор посветио не предмету, но више се вели послужио као и други што говоре о железници. Нико, господо, против железнице није, но против њених услова. Какви су услови на којима ће се градити железница, сад ћемо да видимо. Но молићу народно представништво нека нико не мисли, да који гласа против конвенције закључене, да је и против железнице. Не, о железници је одавно ствар свршена, и то сам нарочито обратио пажњу рад зближења.

Господо, овако као што је закључена конвенција између аустро-угарске и српске владе, задаје сваком српском патриоти озбиљну бригу и зебњу.

Њене последице, њене мане, тај по све некористан уговор по народне и земаљске интересе, јасан је као дан.

По што је посланик стручњак г.

Пашић, најбоље објаснио и расветлио ову заплетену ствар, ја се слажем потпуно с њим и не би требало речи више рећи.

Али, господо и поштована браћо, верујте да ова одговорност у след рђавих последица, пада на нас, на народне представнике а никог другог.

Што се мене тиче, господо, ја нити смем од народа нити ми савест дозвољава да овакве замршене, увијане, заплетене и неповољне услове за ћор-сокачке железнице усвојим и потпишем.

Ово што сам казао, господо, рад сам и да докажем, јер су ово речи самог г. министра председника, изречене пре 4 месеца пред Скупштином, пред целом Јевропом, но је у другим речима које ћу ево да вам из ових званичних новина покажем. Видите, господо, добро да су званичне новине а не брошура (показује лист). Шта вели г. министар при дебати? „Ако Србија железницу закључи без међународне свезе солуиске, онда је за њу пропаст економна". То су речи министра председника. Шта видимо сада у Крагујевцу? Видимо закључену конвенцију од Београда до Ниша и Врање; од Солуна ни спомена.

Изгледа ли по овоме да је права ћор-сокачка железница? И овде је, господо, нека супротност нека погрешка, дакле огрешно се.

Господо, славни и чувени муж српски философ Деситеј овако вели: „који год ни у једној речи не сагрешава, тај је савршен човек, савршен дипломат;" а овде је пун табак погрешака.

За то, господо, који ме, и то само ако гарантује, друкче о овоме убеди, аферим му. Иначе без гарантије у фине речи и голо обећање не верујем му.

Ма да је он и чувени дипломата Бисмарк, без гарантије док не да српском народу због рђавих последица не верујем ником, и с тога сам одсудно противан ованој закљученој конвенцији и гласам да се одбаци. (Чује се: врло добро).

Председник: Изволте се, господо, фртаљ сата одморити.

Настаје одмор.

(После одмора).

Сад прелазимо на рад.

На реду је за говор г. Михаило Јеремић.

Михаило Јеремић: Господо! После извештаја одборског, и разлога свију посланика, који су говорили за конвенцију, могу рећи да сам тако обавештен, да могу са чистом савешћу да примим конвенцију.

Сад бих имао само да се с оном господом споразумем који су противни конвенцији.

Какве би настале последице, кад не би примили ову конвенцију? Настале би такове, да би били ограђени, обиђени, а можда да би дошао рат и окупација. Да би се све ово избегло, нађен је овај пут, који је по све користан по народ и по саобраћај трговачки.

Ја не могу се начудити неким, који, желећи да постигну своју цељ, они се разбацају рукама, ногама,

већама и носом, без да знају, да нос, уши и веђе немају такво дејство, да с њима могу постићи своју цељ.

Поступак оне господе, који су противу железничке конвенције, није управлен на то да они нису училе какову олакшицу народу, већ је управлен једино на то, да иду против владе, а овамо све говоре, да раде у корист народа, што није истина.

Кад је ко хтео да буде обавештен, он је могао бити то одмах трећег дана. А ко неће да се обавести, може му се говорити и месец дана, па опет неће хтети да буде обавештен. (Одобравање).

С тога да прекратим мој говор о овој ствари и велим да сам ја потпуно за ову конвенцију. (Чује се: да се реши).

Љубомир Дидић: Господо посланици! Још пре г дана, када смо се сакупили овде, одмах сам постао сетан и невесео, чим је изишла листа, у којој сам видео чланове скупштинске, који се имају изабрати за председништво и одбор. Видео сам одмах поделу, која се учинила између већине и мањине. (Чује се: на ствар). И видео сам, господо, да ће се ова ствар готово прекрити преко колена. Видео сам, господо, да је овладала партајска страст код нас. (Чује се: то је код вас). Дакле писао сам се надао, нити сам желио, да до тога дође, али кад је већ пошло, а оно нека иде. Тешко је кренути, кад иду уз брдо, а пад се неће низ брдо, онда се иде стрмоглавице."

Нека су господа причали, мањина неће железницу, мањина неће ништа, што је добро за земљу. (Одобравање). То су тумачења појединих људи, којима је у интересу да тако говоре.

Железница је таква ствар, за коју сви признати морамо, да је добра. Признати да је она добра, то би било излишно. Али каква је подлога нашој железници, на каквом се основу она подиже? (Чује се: на гвоздене шине). Да ли се она подиже да усрећи нашу или другу коју државу? О томе је, господо, реч, и о томе ћу ја да говорим.

Пре свега да се запитамо, имамо ли услова, да се железница одржи и хоћемо ли имати од ње користи? То је питање о коме треба говорити, а не причати о мору, Солуну и Бриндизу. То су ствари, које дају нешто површно а ништа стварно.

Овде је реч о конвенцији између нас и Аустро-Угарске, нашег народног непријатеља, који сад хоће да постане највећи пријатељ.

Господо! Овакав уговор о железници, какви је Скупштини подношен, иначе названа конвенција, без везе, без никакве спреме, природно је, господо, да не може да буде добар.

Пре 4 месеца у Нишу наш најстарији министар говорио је, да он никад неће пристати да уговара о железници, док не добијемо везу о Турском и Бугарском и без трговачког уговора. Кад би без та два услова примили и потписали конвенцију о железници, била би за нас највећа пропаст. Шта видимо данас? Иста влада, исти представник владе закључује конвенцију, без везе и уго-

вора трговачког, и каже: ја је не препоручујем да је добра: ваша је ствар, чините како оћете. Ово, је господо, исто онако, као кад један човек веже другога, па каже: раздреши се, то је твоја ствар; вежи се то је опет твоја ствар. (Чује се: други ће да то веже). За то се ја највише чудим, како је једна влада за тако кратко време могла да намени то своје обећање; шта ју је руководило, да без везе и трговачког уговора закључује овакву конвенцију.

Сад се, господо, почело да доказује, да има ту са свим других узрока, да има неких баука, ако се ова конвенција не прими.

Ја не знам какав већи баук може постојати, но што већ постоји. Аустро-Угарска говоре да ће учинити чудо. А зар она и до сада није чинила чуда с нашим вином, свињама и другом стоком? Шта оћете више, зар оћете још шта горе? Пре кратког времена борио се противу нас један непријатељ, и кад се на нас ашеловало, ми смо све заложили. С овим нашим непријатељем, стајао је у тесној свези, и показивао највећих симпатија њему, овај, сада тако названи будући пријатељ наш. Ја не знам одкуд то. (Чује се: дух времена сад је таки). Један државник каже, што се бојите 10 Мађара, који ће само држати барјачиће, а не оружје на нашем земљишту. Ја знам из искуства, да пред војском иду заставници, па ће и ово бити предстража оних који ће за њима доћи. Помислите шта имамо у нашој земљи. Какав напредак? Какву индустрију? Какво чудо, да нам је таква потреба, да правимо железницу? Ово значи да нам железница искључиво за Србију и њену у упутрашњост треба кад се није веза постигла, а без везе и светске пијаце неће од наше железнице бити ништа. Само кад три пут-вазне она пиштаљка, само трипут нека пројуре кола кроз Србију, она неће имати после шта да вози, већ се вратити бадава, као оно поп у приказ кад чита, чита, па кад се окрене нема коме да чита. Г. владин повереник — не знам му баш име, — говорио је тако красноречиво и лепо, — и ја признајем да је добро и доктор Валента говорио — о красоти железнице, о обадама приморским, о бржим и јаким транспортима и друго, много што шта што нисам могао да запамтим. Али о конвенцији, о вези о којој је говор нерадо говоре, па како доћу до забране коју је Аустрија подигла на наше производе, и где нас највише боли; они заувију на страну. Нема, господо, од тога ништа. (Смеј)

Ја, господо, после мојих поштованих другова гг. Пашића, Росте Поповића, Марка Петровића и других, немам потребе да улазим у поједине ствари о железници, нити бих имао потребе о томе да говорим, јер су они готово све исказали што бих и ја имао да кажем; али видим зло, које се доцније не да отклонити, ако примимо ову конвенцију. То ће видити сви, али ће после бити доцкан.

Сад ћу да пређем мало на говор г. Валенте. (Чује се: на ствар). Г. доктор Валента размеће се својим патриотизмом. Он тера тако далеко,

као да ми нисмо патриоте. Зар кад се тражило од нас нешто за потребу земље, нисмо тада били патриоте? Давали смо и новаца и све што смо имали, па и крв нашу за одбрану наше земље, па смо онда били патриоте, а данас ми немамо уваћаности, већ само г. Валента. Него он је стар човек, па је могао нешто и да омаши. Он је доказивао, над би му ко поклонио 100 ока жита у Нишу, одрекао би се тога, за то што би платио за подвоз онолико, колико жито не вреди. Господо! запамтите добро, да се на оку жита не плаћа подвоз 60 пара, него на салаше, швајцерке, па цилиндре и много друго што шта. Ви добро знате, како је живео до јуче наш свет у Нишу и како се носио, а сада носи цилиндре и томе подобно. То нам је донела цивилизација аустро-угарска.

Сад да пређем мало с научне стране да бих могао убедити г. Симића и његове другове, који непрестано дижу грају „на ствар." (Општи смеј).

Члан 20 каже: Обе стране уговорнице радиће сагласно да, колико се год може, ускоре састанак комисије, предвиђене берлинском конвенцијом од $\frac{28 \text{ јуна}}{8 \text{ јула}}$ 1878 а састављене од изасланика Аустро-Угарске, Србије, Турске и Бугарске, како би се обезбедило извршење задатка, који јој је реченом конвенцијом намењен. Тога ради, оне ће предузети потребне мере, чим се учини измена ратификација ове конвенције."

Али видећете после, по што се и изменају ратификације, да од тога ништа бити неће. То је просто као обећање. (Жагор. Симић му упада у реч). Ја вам, господо, из већине не могу да докажем, па ма био Јован Златоуст. Ја знам, Симићу, да си ти још од куће овако убеђење донео.

Немало ми је чудо, што влада свечано скида са себе одговорност па вели: ваша је ствар, чините како хоћете. Али ја знам, кад би се казало већини, немојте тако чинити, не би се чинило. То сам потпуно уверен.

Господо! Помислите то, у каквом се добу нуди ова и свако штетна конвенција. У оном добу кад се још наш народ није најео леба. У добу кад ни интерес нашег државног дуга није плаћен; у добу када настаје да плаћамо дуг Турској; у добу када имамо три стотине које каквих невоља; у том добу не гради се железница, то да се прикови дуг поколико стотина милијуна, и то да се почне од Београда, а не одакле ми хоћемо. (Чује се: није истина). По каквом праву може друга држава да се меша у наше ствари? Знате ли какав је уплив пре 20 и 30 година имала Аустро-Угарска у нашој земљи; знате ли какве су последице биле? Саме несреће, бупе и переди. Но од како је тај њен уплив истиснут, од онда смо постали слободни. Зар ви хоћете да нас она сада попова јаши и да нас употреби како хоће? (Чује се: То ли је с научне стране). Ја не знам, господо, зашто не чујете глас из народа. (Чује се: чули смо из Параћина). А из Београда, Пожаревца, Шапца итд. итд. кад се са свију страна чује: за бога

каква је то конвенција, шта ће од нас да буде? Треба, господо, да чујете и тај народни глас, који није из Индије, већ из Србије, од истих људи, који су вас овде послали. Ја знам као и ви, шта значи то кад половина народа виче против ове конвенције, па зато треба мало боље очи да отворите. Знате и то да више рачуна има у овоме Аустро-Угарска, него ми. За то ми плачемо а они ликују и примају конвенцију аклама цијом, а то сигурно за то, што су наши дипломати преварили Аустро-Угарску.

Шта више, господо, на сигурно је, и опет кажем, на сигурно је, да ће аустријском друштву да се уступи грађење ове железнице; нико други нема рачуна да узме да зида нашу железницу под овим условима у конвенцији изложеним, а то за то што се грађење мора почети од Београда.

Дакле пре но што закључим мој говор, имам да кажем то, изгледа да ће да се прими конвенција сва, а Бог би дао, да се она не прими, но како ме гледа Симић сва је прилика тако. Но, Симићу, доћи ће време, када ћемо се где год видити, али око празне софре кукаћемо од наших пријатеља нових, па ћеш видети онда да ли сам се ја преварио или ти. (Јован Симић: Је ли то с политичке и научне стране). Политички уђешено за Симића и другове. И зацело нашој влади мора се благодарити, кад се овако лепо својим говором оградила, „ми смо уговорили, а ваша је ствар примити или не примити". Из свега излази, да ће само на нас пасти одговорност.

За то сам одсудно противан овој конвенцији, и нигда нећу дати мој глас за њу. (Чује се: врло добро).

Милош Милојевић: Пред нама је, господо, закључена конвенција између Србије и Аустро-Угарске о грађењу железнице од Пеште па до наше границе иза Вране, моравском и дунавском долином. Ствар је ова у толико важнија, што је ово, чини ми се, наш први међународни уговор, који смо као независна држава закључили с другом независном државом и који се закључује за неопредељени број година. У колико је за нас ово нова ствар, а готово и непозната, у толико нам ваља боље, но обично, бити пажљивијим и смотренијим. Па и сама влада Његовог Високанства, познатом својом отворепошћу и искреношћу пред народним представништвом, изнесав нам ову ствар у самој својој суштини, на неке је утицала да се још и сада плаше ове конвенције. Да, влада је радила све и сва што је могла и докле је ствар могла да доведе у корист нашу. Држећи да није штетно по земљу, урадила је и сада изнела народном представништву, да оно према свом увиђају усвоји или одбаци исту. Ја с моје стране не могу ову ствар узети, а да о њој не изречем моје држање, узев у обзир наше садашње финансијско стање, да је ваљ сву ствар усвојити, а још горе одбацити је, а ево с ових разлога:

Што, и ако је ова конвенција основана на узајамној справедливости, за Аустро-Угарску као државу богату и прерађивачку имаће

више користи, него за нас као државу оскудну у новцу и произвођачку. Овоме нити смо ми криви, нити влада, но наше стање, а није ни Аустро-Угарска крива.

Аустро-Угарска, као прерађивачка држава, од ове конвенције увек ће имати више користи, него ми као произвођачка држава. Доста је само да наведем овај један пример: Она од једне оке наше вуне, купљене рецимо за 12 гроша, направи неколико рифа чоје, па нам ову риф и по дукат продаје, и за својих издатих нам 12 гр. узме од нас, а за ону исту нашу ствар, по неколико дуката. Један њихов што прави оне позивнице (визит-карте) продаје нам ових по 100 комада за по талир, може у овима на својим леђима да однесе стотинама наших још од Косова грмова, јер се ови код нас по талир продају. Али, господо, јесмо ли ми овоме, влада, или ко други криви? Само наше стање, које ће све дотле остати оваквим какво је, па бивати још и горе, ако се што пре не потрудимо, да се изједначимо с државама прерађивачким. А за ово у неколико нам иде на руку и сама железница, као што ћу мало час навести.

Господо моја! Од кад се за род људски зна, и за трајање рода људског на земљи, сваки век његов обележава се разним својинама, које су постале највидљивије и истакле се на површину свију људских дела тога века. Тако род је овај људски имао свој век и преживео: религиозни, кад је вера највише занимала све духове, била све и сва; век муза, век лепоте, век права, век музике, век философије, век женскарења кад је женскиње истицано на површину свију људских разних појава и поркова итд. Па и овај наш садањи век и он има свој задатак, и он се већ, према ономе, што е до данас истицало као највидније на површину свију појава људских радњи, слободно може назвати век: паре, електрицитета, гасова, или век огромних, техничких предузећа и извршевина, а све у корист што краћег времена и бржег преживљавања. О тога се изображени народи данас возе по земљи највећом брзином тичијег лета; плове по води и броде по овој највећом коњском брзином; парају по ваздуху као најсилнији и јаки орлови. Једном речју, сада за образовање народа, благодарећи пари, електрицитету и гасовима, нема нигде преграда ни на суву, ни на води, ни у ваздуху.

Образовани народи, у којих је време најскупље благо на овом свету, с презрењем гледају на путање и станице, које су направљене ходом људских стопала, коњских копита и воловских папонака. Они неће ни да виде пешачке ципеле и воловске сапонице; не обзиру се на коњске и воловске двоколице и воловска кола, за које све не треба строго одређено време. Они се сада смеју оковањим коњским колима, која се вуку за то нарочито извежбаним и одгајеним коњма, а по насутом путу, с извесном брзином, већ у напред тачно одређеним временом и премереним простором. Дух

човечији сада пење и у самом делу да се појављује све више и више приближавајућој се неограничености у времену и простору. Он тежи све више и више, да му се дела људска приближе или бар уподобљавају његовим помислима. Он хоће да ишчезне или бар да је што мања разлика у времену и простору између Јевропе и Аустралије, Азије и Америке, Африке и разних острва. Он тежи да се разни народи слију у једну целину, да разне земље представљају собом јединицу и да се остварі изрека Господа Спаса: „наступиће онда царство божије на земљи кад бол и неправду најудаљенијег човека осети све човечанство.* У нас нема ерестава којим се иде овоме, нема онога чим се обележава овај век, нема употребљене паре, а о гасовима и да не говорим; само имамо употребу у неколико електрицитета у телеграфима па сво нам се сада нуди употреба паре да се њом, као и остали јевропски народи послужимо по нашој земљи. Хоћемо ли се дакле одрећи исте и свију њених благодети, што је не можемо баш онако употребити, како би желели, него опако како је у користи суседне нам државе?

Ја у овом делу видим опет корак напред нашем пређашњем животу, па га још и с тога и сваког усвајам. Јер ко од вас зна какви су и колики били и наши стари и сувоземни и водени путови, сигурно ће се, одиста уверити да се ми и овим делом приближавамо нашим непостадним претцима. Наша је сва земља била испресецана, до краља Драгутина путовима по венцима планина и њихових косама. Од његовог доба видимо ове, после његове несреће под Јелечом, да иду долинама и изнад обала река, опако исто и још јаче и дивније озидани и утесани, какви се данас зидају за железнице. Нашим морским воденим путовима још за краљева српских, и пре Немањића, служили су се Срби, па су од тих и Млечићи многе лађе и називе припадлежности ових уважили, као што се и све данас на флотама јевропским зове старим српским речима. Па и Вардар и Морава, Струмница и Дрина, Неретва и Бојана, Сава и Драва, Дрина и Ибар, Марица и Нишава, Скадарско и Костурско, Охридско и Дорјанско језеро итд. били су најсавршенији наши водени путови. Грци су још за краља Милутина на Вардару испод Велеса нашли на српске лађе, а Турци су под Крушевцом имали стару српску флотилу или плотилу. Краљ Драгутин прорио је више водених прорива за своје време по сва Јевропа. Језава, Батар, Ресавчица, Јерез итд. а нарочито садања тако звана река Босут, није ништа друго до још неповарен прорив краља Драгутина, који још и сада везује Саву с Дравом. А то је доказ савршенства онда шње наше технике. Нарочито мостови, које подигоше наши краљеви и цареви, на Неретви, Ћетини, Кратежу, Ситници, Дрини, Вардару, Струмици, Бистрици, Дрину, Марици, итд. А да не помињем цркве и манастире, градове и разне зграде, које и данас немају равних у Јевропи, као: Дечани итд. Шта више,

и сам данашњи Ибар отпочео је био да од извора његова ток му обрати да тече к Увцу, а не Морави. Прекопавао је Розничке планине, па га смрт спречила. И инжењери и сада су тог мишљења, да је опет корисније проћи путем краља Драгутина, него градити преко Босне железницу.

По религиозном моралу, просвети и саобраћајним средствима, народи се оцењују. То је, господо, њихова кондуктиста. Чим се човек бави, он је опакав. Његови производи и његове рукотворине и прерађевине, огледало су и његове душе и оцена његове каквоће. Озаки народи говоре о пропаласпима и усавршавању постојећих вековечних људских тековина, а беспосличари народи проводе време у доконицама, прескочицама и доскочицама. Први усрећавају човечанство и остају вечни, а други као мехури сапуна ишчезавају с лица земље. И железница је, господо, један део својине првих, а они који је неће део су својине других.

Као што сам рекао, и пара је чедо садањег века. Она му је прва и најмилија, а за рад људски најкорисија ћерка његова. Два највећа противника природних елемената, воду и ватру, обуздао је ум човечији, натерао их, да у границама њим одређеним произведу пару, и овој заповедио, да највећом бранном тачнијем лета тера локомотиве по железним шинама и да највећом коњском брзином у облику лађе броди и плови водама. Изображени се сви народи обгрлише, а сад се и нама нуди овом конвенцијом, те да се једном оствари и она наша одавнашња жеља исказана још 1865 год., да се и у нас сагради железница. Није само берлински конгрес заповедио нам да саградимо железницу, него је он нас, вечне оклеване, опоменуо, да се сетимо своје жеље и да је већ једном остваримо. Осим ове истицана је жеља, да се и Морава пречисти и уреди да буде пловна река, а не као до сада, што сваког минута хиљадама ардова најкорисније воде улива се у Дунав, без икакве користи за наш народ, крв који протиче и вечно и неповратно пропада за нас.

Као и свака друга ствар и дело људско, и железница има својих и добрих и рђавих страна. Рђаве су јој стране: што скупо стаје; што се ретко где без државних дугова прави; што брже и јевтиније довлачи излишне и луксузне ствари; што тера напред да води рачуна и о свом времену, што је беспокојна; што је могу издржавати само здрави и са хладним рачунима народи. Добрих страна има много више, а највећа јој је: што примерава да се више и пажљивије ради и производи; што и од некорисних и невредених ствари гради тако рећи злато и дијамант; што даје свему и свачему цену и вредност; спасава човека и стоку од терета тегљења и мучења; уштеђава снагу и снагу војнику и живој стоци итд.

Кад у нас, господо, буде железница неће се ока сена на Рудинку продавати по 2—3 паре, а у Београду по 36. Неће у Врањи бити товар жита 250 гр. а у Шапцу 60 итд.

По што се већ проведе главна пруга, код железница је то добро својство да споредне, тако да се изразим, као печурке ничу по земљи. Чим се наша пруга главна Београд-Врања проведе, онда ће одмах и поједине општине и вароши и друштва и држава саграђавати споредне пруге, па ма оне биле и тако зване коњске железнице. Ако је нпр. где год каква шума, мајдан итд. било општине, било друштва итд. врло често прорачунаш, да ће их превоз тих шума, руда итд. јевтиније стати ако направе железницу од тих места до главне пруге, но да плате обичан превоз, она онда направе железницу, која им и траје докле и имају шта отуда да превлаче. По овоме исте пруге за багателу уступају држави, округу, срезу итд. у којем су; јер народ навикав да иде по једној местности и доказив на које место, потешко се одучава да опет на то место не долази и да не путује већ навикнутим путом. Пије бадава казано: држи се старог пута и старог пријатеља. Они који мисле, кад неће кроз мој округ да се гради, нећу ни да је градимо, нека имају још и ово на уму.

Истина је да се све железнице поглавито исплаћују извозом својих производа и прерађевина и увозом туђих, као и својим и туђим путницима. И наша железница поглавито мора бити оваква, па заваравати се тиме, што ће неки део светске робе њоме возити се, не треба је назвати светском или међународном. Ја држим да ће она и као чисто наша после неколико година употребе, исплаћивати се.

Али, ако ми што пре направимо нашу железницу, док се не веже Цариград Врчерова и Митровица-Бањалука, од Солуна преко Београда (Арнаут-Београда), Ковање па на Брендизу, па се свет и навикне, наша ће пруга бити права светска и међународна; то ће се самим превозом моћи исплаћивати. Али, ако ми удремамо, па се те пруге направе, ми ћемо онда са свим бити обиђени; и они који буду томе криви, одговараће и пред Богом и потомством за то.

Врло ми је жао што се никако не могу сложити с неком господом предговорницима, да ће пруга босанско-солунска моћи с нашом надтицати се. Господо, кад се узме, не само дужина већа босанске пруге од наше, него тешко, врлетно, испрекидано земљиште Босне, прелаз преко огромних неких 5—6 вододелница само између Митровице и Сенице; кад се узме крш и врлет тамошњи, држим, да ће пруга босанска два пут више стати но наша и да је баш за то Аустрија и не прави, те сву конвенцију и потписује. Признијем да може друштво, које стоји под закрилем и јемством велике Аустрије, наћи јевтиније новац за железницу, но ма које, које ће нашу пругу правити; али му и то неће моћи ништа помоћи, кад ће не само два пут скупље стати босанска пруга, него ће још она и небезбеднија бити од наше пруге, јер ће се чешће и већма кварити и саобраћај на истој прекидати,

као и на прузи Солун-Митровица, од Митровице до иза Качаника и због земљишта, а од иза Качаника до Солуна и од Митровице до иза Качаника, што је и рђаво саграђена и што и сами турски фанатици често је кваре, као што је бивало више случајева око Качаника, Патља, Велеза итд. по ком ага на бесном хату и сам лично трчи испред влакова, сметајући их у њиховој брзини.

Земљиште наше од самог Београда па до наше границе иза Врање, не само да је и најбогатије и плодније у нашој земљи; не само да је начичкано нашим понајвећим варошима, као: Смедерево, Пожаревац, Свилајнац, Јагодина, Ћуприја, Параћин, Ражањ, Алексинац, Ниш, Прокупље, Лесковац, Власотинце, Врања; не само да је најзгодније за железницу идући све долином Моравином; не само да је за железницу удесно по својој каквоћи, по својој тврдоћи и изван опасности поплава итд. него је још и најбогатије рудама, и то махом баш оним које су најпотребније за железницу, као: камени угаљ у Сењу, Јелашници итд. гвожђе у Масурици. И с овога наша пруга има превагу над босанском. Осим овога и производи су око ње баш онаки да ће европски промишленици, увидев да им је јевтиније овде да их дотерују но да носе у своје земље, па тамо дотерују и одатле распродају, донети своје справе овде, те производе дотерати, одавде их разашиљати, па тиме и наше научити том послу. Ти су наши производи: вино смедеревско, београдско, крагујевачко, јагодинско, пиротско, прокупљанско, лесковачко, власотинчко и врањско; наша поморавска воћа и храна, а нарочито пшеница, коју ће им лакше бити у брашну извозити у бурадма, но што је овде самељу, но у зрну извозити и двојак подвоз плаћати. А у овим баш стварима, господо, средња Јеврона највише и оскудева. Осим овога стока наша, у којој западна Јеврона највише оскудева, неће се жива тамо слати, но сољено месо, лој, маст, сало итд. по што се од ње учини посек на Копаонику, Златибору, Дечанском Кладенцу, Поланици итд. Сама та наша стока створиће од тих места до главне пруге, споредне пруге.

Онај пак комад земље, који иде од Београда до моравске долине и који као бојаги чини вододелницу неку између топчидерске реке и Раље, Лугавчине и других, држим да ће се и по њему моћи железнице вијугањем направити без прокопа. А што се ови спомињу држим, да су они, као обично што бива у другим струкама фантазија, опет техничка фантазија: да и ми изнесемо пред свет и наше прокопе, да их и ми имамо. На ово ме особито наводи онај бити имајући прокоп испод Калимегдана у преуређењу вароши Београда једног техничара, као да је у Београду 4 милијуна становника, па не могу по земљи сви да ходе, него неки ваља да иду и испод земље. Кад има у Лондону испод Темзе прокоп, за што не би био и у Београду испод Калимегдана, кад нам Аустрија неда испод Дунава или Саве?

Пре неколико година, кад смо

хтели да правимо железницу, па нас ови ратови спречили, ми и нисмо имали оволико повољних услова за везе. Берлински конгрес није тада стављао у дужност и нама и Аустрији и Турској и Бугарској, јер ове и њега још и не бијаше, да правимо железнице; па и у овој конвенцији обећава се и Аустрија, да ће радити на вези наше пруге са солунском. Баш из свега овога и да нема и да нам нико и не даје и не пуди везу, ми опет ваља и сами да правимо железницу; јер су многе па неке и нама подобне, као Румунија, направиле биле без игде и икакових веза, па ове тек после им давале суседне државе. Ја, као Милојевић, никад не могу бити противу железнице, као једне од главних чинилица просвете, напретка и благостања народног. Онда, кад нам нарочито не даваху везе, ми хтедосмо да правимо железницу, а кад нас гоне и нарећују да нам се веза даје, ми нећемо да је правимо.

Има држава, господо, које и не ће веза, или ове што је могуће више и отешчавају. Као што је она у свему велика и силна држава, у којој никад не залази сунце и никад се на неким местима снег и лед не топи, а на другим пада снег не пада, рекох, како је у свему чудна и дивна, тако је и у погледу железница; и као што би с једном државом не прави трговачке уговоре, тако исто и не да везе железничке, или их свима могућим начинима отешчава. Да би се сви вагони и робе и туђа на граници претоваривали и да туђи не би могли улазити у њену земљу, а неки у туђу, нека је железница много шира од осталих.

Тако исто и у трговини и у промету она на својим ђумрукима удара на туђе робе колико хоће ђумручине на пр. ако јој је свога ока шећера 10 гр. на страни удара по 30 гр. па ко хоћеда узме туђи шећер нека и плати итд. Тим је усавршила многе своје прерађевине да су нестале и боље и много јевтиније од туђих.

Аустрија удари на тешкоће при грађењу босанске пруге, сад је и сама рада, да се бар овом нашом веже за Солун, јер с истока, као и на наше земље махом ће се довезити сировине, од којих ће један део она прерађивати и прерађене опет враћати истоку. Па ако ми што пре не направимо железницу, она ће нас морати онако исто обићи, као што је било и с међународном жицом телеграфском. Овом нас је обишла не само што је било рата, него, чини ми се, што су је међународна жица рђаво била намештена, што је била слаба, и што с тога били чести прекиди, а све због нашег оклевања и цицилука. Остали свет неће за то да зна, већ кад плаћа хоће тачност и уредност. Тако ће нам бити и са железницом, ако је не саградамо кака треба, и ако на њој не буде тачност и безбедност.

Ако ми одмах не правимо железницу, нама гроза још већа опасност од драге нам браће Бугара, који и они, да им ваља градити такву железницу, како нас могу утамачити. Од Цариграда преко Бугарске и Румуније, везаће се с оришанском железницом аустријском и тиме ћемо такође бити обиђени.

Што се тиче наше северне везе, не само, да смо овом конвенцијом обезбеђени, него је изглед, да ће се наша и аустријска линија не само даље у Јевропу продужити, него и имати и већег изгледа на отплаћивање саме себе. Баш се сада воде и закључују преговори између Аустрије и Баварске и између Аустрије и Швајцарске, да се прокопом кроз планину Алдерберг веже Инсбрук с Бендецом; а прокопом кроз планину и испод реке Мерге од 180 километара веже Ливерпул с Барнансидом. Кад ово буде, онда ће то бити добит и за нашу пругу, јер је и скраћен и олакшан дали пролаз у срце Јевропе.

Осим свог, вама је добро познат прокоп кроз Сан Готхард између Италије и Швајцарске, који се баш ово дана с талијанске стране на 300 стопа обурвао и запрпио, што ће стати неколико десетина милијуна динара, док се очисти и оправи. Наша северна пруга ако је што пре направимо и овом пругом добија, јер спојив се с истоком иде још дубље у срце Јевропе.

Само дакле, господо, ова наша северна веза довољна је на да градимо и то што пре железницу, те да се и тим начином ишчупамо из обима аустро угарске економне стеге.

Остаје ми још коју да рекнем о нашој јужној или тако званој врањско-скопљанској вези. По берлинском уговору одређено је и Аустро-Угарској и Бугарској и Турској и нама да направимо и везимо железнице у правцу к Солуну и Цариграду. Та обеза по може и не само само нас везивати, а поменуте државе не; и према томе самом, ми ваља да градимо железницу. Ми ваља да испунимо нашу дужност, па ко је не испуни од опог да тражимо накнаду за ситете. На послетку ако не то, а оно да нам даду да заузмемо то земљиште од Враље до Скопља и направимо железницу, ако Турска неће, или не може. Али осим овога разлога и разлога које је одбор навео, ја мислим још један да напоменем, који је чини ми се и најјачи и непобитнији, на основу кога ће и сама Аустро-Угарска настојавати, да се та веза што пре учини. По предлогу Хартсапа енглеског инжинјера, Енглеска већ у велико ради, да направи железницу од Цариграда преко Мале Азије, северне Персије, па преко Херата и Хандахара до Шикпура или Шерпура на Инду, која ће стати преко 1.000,000.000 динара, којом ће се из Шерпура на Инду до Цариграда стизати за 7 дана, и за једно место на првом плацу плаћати по 1500 динара или по 125 дук. и. Хоће ли дакле Енглеска допустити да због лењости и немарљивости Турске неки путници и роба из Цариграда путују дужим путем и више троше, и то само за то, што Турска за 14 сахати пешачка хода неће да направи железницу? Допустимо да се и Енглеска неће за ово заузимати, али хоће ли оно друштво, или Турска, у чијем је рукама пруга од Солуна до Скопља и којега акције од

400 динара продају се скоро по 40, допустити само из ћефа и ината, да не вежу ту пругу с нашом, те тај пад својих акција не поправи? Допустимо и ово, али и сама Аустро-Угарска, мимо обвезе на овој конвенцији, да ће с нашом владом радити, да се пруга Солун-Скопље веже с нашом више Вране, има интереса, да захтева ту везу. Зна се, да ће се и из Азије, или истока, у Европу махом довозити сировина, ми пак ову производимо. Аустрија и ради надтицаја источне сировине с нашом, и ради своје потребе, и да се што више преко њене земље превуче, што буде вишка од њене потребе, радије да се помепуте две железнице споје. Ово је опет још један разлог више, да ваља не само да правимо, него што пре железницу.

Ја сам мало пре навео, да је век наш, век паре, електрицитета, гасова и у след овога огромних техничких предузећа. То се још и овим доказује: што она велика и силна Русија, у којој никад сунце не заваласи, никад дан и ноћ не престаје, никад се снег и лед не врати и топи, никад топлота и врућина не мењају с хладноћом, по предлогу једног свог инжињера Данилева, и ради свог сопственог бржег и јевтиног саобраћаја и ради надтицаја с поменутом енглеском железницом од Цариграда до Шерпура, ради на томе: да проривом веже Црно с Каспијским морем, а Американци опет по предлогу Ласепса да прорију Панамску земљоузину која износи 73 километра, и стаће без накладних издатака 843,000.000 динара. Па и то је још један узрок, да ми треба што пре да направимо нашу железницу, иначе ће Енглеска утицати, да се ова од Цариграда преко Једрена (докле већ постоји) па само од ове или преко Шипке-кланца и Дунава, направи и веже с влашком у Ђурђеву, или и преко Софије, Видина и Дунава с оном оршавском; па ће нам онда са свим бити у залуд правити железницу, кад нас сви и са свију страна обиђу.

Не направимо ли што пре нашу железницу, Аустро-Угарска мораће направити преко Босне; па пошто је човек у неколико сачувао и нешто животињског, па воле да путује познатим путем и да се скупља на познатом макар и неудеснијем месту; пошто трговци нерадо шиљу своју робу по новим железницама, јер су ове још добро неслегнуте, па чешће се догађају на њима несреће; наша железница и ако ће бити боља и удеснија и безбеднија, јер прелази на целом свом путу од Солуна до Београда само једну једиту воделелницу моравско-вардарску, опет ће они слати своју робу слегнутијим и старијим путем босанским. Није бадава наш народ створио пословицу: „држи се старог пута и старог пријатеља.“

Осим свега наведеног, господо, Солун је за сада најзнатније морско трговачко пристаниште, због којега чак и Одеса, трпи; с тога се око њега грабе не само Руси, него скоро сва Европа. Па због тога, што она велика и силна Русија, житница Европе и лепа Одеса, не може да задржи надтицај са Солуном, она ради на томе, да својим прерађевинама нађе трговце у Средњој Азији, и ове сировине да довлачи у своју земљу и прерађује, и у томе се тиме сукоблава с Енглеском, и ако њихове државне границе раздвајају многе државе средње-азијске. Отуда је онај ополички рат и новинарски и други између Русије и Енглеске. Држим да је врло увиђавно ако направимо што пре нашу железницу, иначе и сама нас Турска може обићи, направив железницу од Солуна преко Арнаут-Београда, па преко Сењег Мора везав ову с оном у Бриндизима у Италији. И тада ћемо бадава викати и вајкати се, кад нас и пругом босанском и пругом цариградско-оршавском и пругом солун-арнаут-београдском са свим и са свију страна обиђу.

Осим свега овога, господо, изображен човек и народ, већ се не задоволава брзином, коју му може дати пара, као производ два највећа на свету непријатеља, ватре и воде, — већ хоће и најдаљим телима да се користи и гасове да употреби, да му замену ту потешку и телесну пару. Овима су већ чинили покушаји, па и у ратовима, ако се само опомене опсаде Париза. На ваздушним лопатама парали су по ваздуху и на оних тукли гранатама своје противнике. Хоћемо ли да правимо с паром железницу онда, кад остали народи ову већ избаце као несавршенију и тромију.

На послетку још и ово, ум човечији хоће и своје дејство и дело да колико је год могуће више приближи својим помислима, дакле да им да брзину још већу, но што је мушина; он се стара да и пару и гасове замени електрицитетом и баш сада је кућа Симонса у Берлину добила повластицу, да у свом Берлину направи железницу, коју ће не пара него електрицитет гонити. Његови вагони обухватаће по 10 лица а њи ће уздигнути и изнад глава коњаника и оних, који се на каруцама по берлинским улицама возе. Хоћете ли да се познатим нашим паканиваньем толико задоцнимо, да правимо парну железницу онда, кад је остали свет већ направи електрицитетну? Ово је, држим, још један узрок, да правимо нашу железницу и то што пре.

Овим мојим говором ја никако нећу да доказујем, да ће наша пруга бити светска, па било да се направи или не направи босанска, бугарска итд. и ако ће знатан део робе и путника њи и овом пругом, баш и кад би се остале направиле; јер путник и роба неће из патриотизма бугарског, турског, аустро-угарског итд. да путује дуже и плаћа више, па да путују и преноси дужим поменутим путовима, код већ постојећег и краћег и безбеднијег. Наш пут, као што сам казао, неће бити изложен оним силним и честим прекидима, којима босанска па и бугарска пруга због многих не само вододелница, него кршева, планинских река и потока. Ја хоћу да ми направимо железницу поглавито за нас, и да избјемо из главе да ће

трошкове око ове светски саобраћај плаћати, ја хоћу да држим, да ћемо ми ове плаћати, па што падне од светског саобраћаја, то ће нам бити чиста добит, јер као год што је рђаво и непрепоручитено, да једна држава или домаћин прави у својој земљи или овај други на својој пливи, а за своју потребу, пут туђином и суседом приморан, тако је исто стидно, кад би ко овај направио за себе, па тражио да му га неко други исплаћује.

Многа су господа говорила и непрестано захтевала, да им се сад одмах каже и предрачун наше железнице. И ако о томе сад овде и не треба да се говори, јер је овде говор о конвенцији, дакле хоће ли се или не градити железница, а није говор о самом предузимању већ грађењу железнице; и ако сваки паметан човек не износи своје намере и рачуне пре док не постигне своју циљ и не реши се да већ утрошава суме одређене на неку грађевину; узимајући у вид шта стају у другим државама железнице, ја хоћу и о овоме да коју рекнем. А да не би вас морио више, по што су нас предговорници и сувише уморили, ја ћу навести само Русију, која је праву своју железницу од Петрограда до Москве сама градила, па је сад већ продала; међу тим много је доцније разним друштвима сграђене од ових већ и откупила. И, ако је Русији много теже и скупље правити железнице по нама, због многих баруштина, пиштаљица итд. на којима се редовно морају мостови и то врло дуги градити због многих сметова од снегова и вејавица, а лети летућих пескова, своје железнице и видовима ограђивати; опет првокласне, са свима зградама станичним, мостовима, ширим вагонима, украшенијим итд. стаје врста или километар од 250.000 до највише 260.000 динара.

Ако је дакле наша земља од Београда па до границе иза Врање дугачка 70 часова, о чему се сумњам, што износи 350 километара, ако овај стане 250.000 динара, цела пруга изнеће 87,500.000 динара, а ако по 260.000 онда 91,000.000 динара, без накнадних трошкова ако их буде. И ми, господо моја, по мом скромном држању, за неколико година, ма кака наша пруга била, светска или само наша унутрашња, сами ћемо да доплаћујемо друштву, које ову железницу направи. Па и ако овако држим, опет сам за то, да што пре ову правимо.

Многа су господа чини ми се и противна овој конвенцији, што пруга не иде куд би који од њих хтео. О томе не треба се ни мало бринути, да, само кад се главна пруга направи, не ће споредне тако рећи саме по себи ницати и земље. Прво сама наша држава мораће одмах правити неке споредне пруге. Кад се већ направи главна, онда не само поједина друштва, него и општине и срезови и окрузи, граде споредне и везују за главну. Да ће ово бити, најнеоборивији је доказ ово: што на пр. разна друштва, или и поједина лица итд. ако увиде да им је нпр. какву руду, стоку, шуму итд. јевтиније превући железницом него обичним подвозима, они ову и на-

праве, па по што свој посао свршио за богателу уступају месним општинама, окрузима итд. Нека никога не збуњује правац наше пруге, јер ће споредне градити се и за само лековите воде, летња уживања појединих места итд.

Многа су господа говорила: да ће наш свет постати туђи роб, надничар итд. Ово, господо, не само не стоји, нити ја познајем једну државу, која је пропала што је железницу подигла и саградила, него још држим, да ће наша земља не само имати од исте огромне користи, него ће још железница, као што сам напомену, потпомоћи, да се подижу само оне прерађевине (индустрије) које имају најтешњу везу и непосредни основ у земљеделству и сточарству. Барграђевине које се подижу у нашој земљи, неће моћи, као чанчаре и пужеви своје куће, однети на себи, него ће их морати оставити нама. Наша свакоретна храна, наш смок, наш сир, наша пића итд. постаће све прерађевинско. Наши волови, коњи, наше свиње, овце итд. биће и одморнији и напреднији и користнији; а неће пропасти ни кочијаши ни рабаџије, као што се држи, него ће бити и задовољнији и лакше зарађивати себи хлеб и издржање. Допуштам још да ће железница потпомоћи и прерађевине неке, које се из разних рудних земаља и руда граде, али осталима ће железница још бити од штете.

Господо моја, ја бих имао још много и много да говорим, али су моје обележене тачке да о њима говорим, многи од господе предговорника, а нешто и одбор управо открили из мог бележника па их нису потпуније узели с овог гледишта, с кога сам мислио ја о њима говорити, то неће о истима ни напомињати. Само ћу овде при свршетку мога говора напоменути ово: да су наши дедови били само лични мученици за личну и народну слободу, а ми смо и мученици за слободу народну и економну; па у колико смо већи мученици, у колико је нам томе и мучније, ваља да смо сретнији и увиђавнији. Дело ово, господо, и није и не може бити патриотско, него је нас свију општо и заједничко, па се свако и вара, ако ко замишља, да се од овога може направити кабинетско питање. Усвојили га или не усвојили, влада опет неће дати оставку и одступити. Влада је Његовог Височанства просто и отворено, јасно и истинито, изнела пред народно представништво и на основу најпотпуније и савесније уставности казала: ево ми смо ову ствар довели довде како смо могли и умели. Остављамо је вама да је усвојите или одбаците. Учинили једно или друго одговорност или похвалу примили, ствар је ваша. На оваквом раду владе Његовог Височанства, ми само ваља да смо благодарни, јер нам је изнела и сав свој рад и сав свој труд и вештину, коју је у овом делу уложила и показала.

Ствар је ова и највише, управо државничке, увиђавности, и родољубља, о којем се не може посумњати, да није подједнако у свима нама; морамо се дакле узвисити на нај-

вишу тачку увиђавности па се одлучити, које ћемо, ако баш хоћете, од два зла да усвојимо, мање или веће, па макар нас и опет називали све Зулусима, и ако на њих баш ни мало не наличимо. Примили или одбацили, на нас ће за неколико година, ако усвојимо викати и проклињати, а ако не усвојимо, можда и до века проклињати, ја сам дакле за ову конвенцију овакву каква је, кад се није могла боља и корисније закључити и то још и с овог разлога:

а, Што је она основана на потпуној узајамности, основаној на правди;

б, Што није за нас баш тако и толико штетна, као што се наводи; Јер и ако ће на први мах Аустро-Угарској бити искључно од материјалне користи, а нама за неколико година само од духовне или моралне користи, а од материјалне штете. После неколико година ова ће ва нас бити и од материјалне и духовне користи.

Од духовне користи биће нам поглавито и бар за то, што она и на северу наше државе и на југу пролази кроз чисту српску земљу; што ће бити узрок бар нашем приближењу и бољем познанству с нашом браћом и на југу и на северу.

Свршио тако испрекидан мој говор не може ми се на ино, а да не одговорим некој господи посланицима.

На говор једног г. посланика, да је ова Скупштина непадлежна да ову ствар реши, имам само ово да кажем (Вичу: то је ствар решена, седи). Она ми, господо, изгледа овако, као кад би неколико војника хранили се, одевали итд. као војници, па кад би им заповедили да иду на стражу, да не кажем у бој, а они би онда стали и осврталн се онима, који су их издржавали и који их шиљу, па би рекли: ама, људи божији, зар нема од вас јачих и слободнијих од нас, добро би било да друге место нас изберете и овамо пошљете. (Одобравање и смех).

Један је господин говорио о Солуну, како су се о њега отимали наши Немањићи, како нам је тамо најбоље изићи на море итд. Господо, наши стари краљеви и цареви и српска држава и под Душаном, нису били завојевачи и отимчари, него су само били ослободиоци и ујединиоци Срба и око Солуна и Цариграда. Они нису циљали Солуну што су хтели мора, него да ослободе свој народ. Они су имали мора од више стана у Далмацији па до више Авлоне и скоро до Превезе, а нама је сада најкраћи и пречи пут изићи на море сирам Егбасана ако хоћете и Драча. Нису наши стари бадава казали: до Солуна (треба) 100 сомуна.

Један је господин споменуо мишљење Гајгерово о босанској прузи. Ја, господо, врло мало верујем нарочито немачким научењацима, јер они науку подвргавају својим користима. Доста је само да наведем, да ниједан научењаци и сада проповедају да су крушке најздравије воће, а пиво пиће, и то само за то, што Немци не једу грожђа и остала воћа, што их немају, не пију вино, ракију итд. Ја им баш ништа не верујем, јер

они по државним претписима и својим личним рачунима и једу, и спавају, и рађају се, и раде, једном речју све и сва. Ја држим да је наша пруга много и много краћа од босанске, но што тај Гајгер тврди, и да ју је много и много лакше начинити, но што и наши техничари наводе. У техници, господо, као и у другим наукама има и фантазије, а без ове опет нема правог живота, па ће и они тунели од Београда до долине моравске бити по свој прилици онаква иста техника фантазије, као што је једнога преуређиоца Београда, да се испод Калимегдана од Саве до Дунава прокопа, као да у Београду има много света да сав не може Калимегданом ићи, него ваља да иде и испод овога. Осим велике краткоће наше пруге према босанској, као што сам већ казао не само овај него и они од Митровице па до Скопља и скоро од сирам Водена кроз Гализ равницу, па до Солуна, са свим нису безбедне, те је и својом брзином на основу чврстоће земљишта на ком ће се направити наша пруга много боље. Око Солуна, господо, и скоро сво Косово, овај пупак са кога сливају се и теку реке у сва три мора, која опкољавају ово сада звано балканско, а боље српско трополе, огрезло је у пиштољину, баруштине и језера, па и сам теснац Качаника често се руши и обурвава, а због свега овог поменута је босанска пруга много небезбедна, и у колико је она небезбеднија, у толико је опет наша безбеднија.

Што се тиче навода једног господина посланика, да нас хоће Аустрија да железницом покори то је наравна ствар, да би она хтела да нас врло радо покори, она то и не крије. Али баш да не постигне своју циљ! Ваља да смо мудри и увиђавни и да се и железницом послужимо као одбраном од ње. На послетку и ако смо тридесет и неколико пута мањи и слабији од ње, опет држим да кад би случајно и завојштила на нас, не би се скоро сетила да ратује. Шта је учинила шака неуређених потурица, које нису имале ни власти ни воља, ни барута, ни оружја, при заузећу Босне? Ја сам својим очима на Рогачни гледао, како је султан не падајући се том колачу, све из Босне био извукао: и топове и муницију, па чак и све власти и Османлије које су у Босни рођене кад ју је покорио Омер паша. Сумњам да би се много користила.

Један је г. посланик говорио противу изнесених одбором претпоставка о јужној свези и да хоће стварну везу. Наравна је ствар да би много боље било да ове има, али кад већ нема и није друкчије, онда се ваља прихватити и претпоставка да је мора бити. Из претпоставака постала је и ова наука. Кад би човек питао сваки камичак на који би хтео стати, не би никад за свог века учинио ни 200—300 корачаји. Као и у свему, ваља и овде имати одважности.

Један је говорио о срну Србије и о неприманьу ове конвенције, што није железница упућена тамо. Он је се држао по свој прилици оне брошуре, да се пут прави преко Ка-

рановица у Рашку, а у ствари ће бити да нам се железница што ближе направи. Навео је, да је преко Рашке срце Србије; а ја опет велим да је преко Врање. Он се држи погрешака оних наших писаца, у којих је Србија, докле је српска власт, па чим се плот помакне они онда доказују, да је и онај нови и до плота простор, Србија. Срце је Србије Скопље и Прилип, средина Софија и Битоље итд.

Један ме је од г. посланика говором својим о г. Валентовићу, као о несрбу, јако дарнуо. Држим да је говор његов по све неуместан; јер г. Валентовић не само да је Србин, по свом живљењу у Србији, као грађанин српски, него је прастари Србин и по месту свога рођења. [Смеј]. Ја сам у напред знао да ћете и сви смејати, али ја томе нисам крив него чешки писац скоро пре хиљаду година који је у Матер Верборум записао, да су Чеси постали од Срба. Мене, господо, јако тишти то наше непрестано отуђивање један од другога. Докле ћемо дотерати тако? Ако и даље тим правцем пођемо, да од Срба несрбе правимо, онда смо свршили све своје. Друго је то износити мане и недостатке наше, а друго је отуђивати и уманјавати нас; та да нас је стотинама милијуна, па једва да се одржимо међу оволиким великим и у свему разним државама.

Премда бих имао још да одговорим на једно 30—40 прибележака, али ћу све пећи па ћу само у неколико речи одговорити г. владином опуномоћенику: да је се и сам упустио у највећу и ширу политику данашњим својим говором, и ако је напред казао, да је не зна и о тој неће да говори; и да му је посве неудесно упоређене руског и српског сељака, а и дата су му одвећ застарила. Друго је, господо, руски сељак и његова производња, а друго српски. Први је још по готову зависан у свему и свачему од бив. спахија, а други самосталан. Па и производња првих је управо још спахијска, а других самостална. Наведена су дата престарела, јер је Руса сада скоро 100,000.000, а не седамдесет и неколико. Друкчије руски сељак гледа на железницу, а друкчије наш. Наш народ и ако се ми сви хвалимо неким демократизмом, готово је са свим аристократски; ми сви волемо да заповедамо, управљамо, да боље и угодније живимо; па ћемо се и железницом сви возати, док руски сељак сматра железницу као производ ђаволљев, па и по 1000 часова радо пешачи, а неће да се вози железницом. Он и своје прерађевине вози на својим колима, као што сте видели оне с иконама чак и код нас, а неће да их јевтиније, брже и лакше вози железницом. Тако исто не стоји да су железнице у Русији подигле фабрике, него их је подигла руска заштитна ђумручина, што је нпр. на оку страног шећера ударано по 3 рубље ђумручине, а руски шећер продаје се по 10—12 гр. ока итд. Русија нема нити хоће да има с државама другим трговачких уговора, него она удара на туђе робе колико хоће ђумручине, па ко хоће нека увози.

Не стоји ни оно да је Русија била побеђена под Севастополем само зато што није имала железница, као опет што рече, чини ми се, г. Валентовић, да не би било нашег пада на Ђунису, да смо имали железницу. И ако је истина, да је за време кримске војне, по неколико стотина часова вожено по две огромне градске бомбе на воловским колима, и ако је истина да је тада руски војник путовао по неколико, па често и десетина недеља, док је стизао до Севастополя; али је поглавито Русија тада била побеђена због савршенијег савезничког оружија. Ја не знам нигде, господо, да се железнице боре, оне само служе као помоћно средство у рату, као и остадим људским радњама, али никако као сама радња, осим вожења. Направите ви међу свима нашим селима железнице, а ако на идућој Скупштини не одредимо једну суму новаца на ову нашу тополивницу, као што смо одредили за наоружане пешадије, не будемо ли ми наоружани, добро извежбани, добро предвођени, са свима нужним средствима добро снабдевени, не будемо ли храбри и одважни, одушевљени и заузети за наше свето дело, баш нам неће ништа помоћи све поменуте железнице, и ми ћемо, као и сви који буду овако радили, пропасти и утаманити се.

Ив. Протић: Пре свега имам да кажем, да сам ја у начелу потпуно за железницу. Поред тога мислим, да нема ни једног Србина, који не жели, не само да имамо пругу кроз средину земље, него да имају све вароши за се пруге железничке. И ми сви заиста желимо да то, ако не ми, бар наше потомство дочека. Доказивати дакле у опште потребу железнице, то је излишно. То је потреба очигледна и она је призната у целој Јевропи, у свима напредним и образованим државама. Дакле ћу морамо и ми признати. Многи гг. посланици доказивали су овде потребу железнице — но то није било нужно. То значи толико исто као и кад један човек има интов, па доказује ономе што иде и јаши на самару, па колима или пешке, како је добро имати интов. О томе дакле нема сумње да је добро имати железницу, јер сваки зна да је боље возити се на интову него јашити на самару или ићи пешице. И сваки сељак зна да је боље на каруцама возити се, јер је меко, него на самару јашити или ићи пешке. Али овде је то питање: да ли је у стању тај сељак који иде пешке или јаше на самару да има каруце, да их може да купи и одржи; и осим тога, да ли је време онда баш да их купи кад му ви представљате како је добро имати каруце и шта више кад му кажете какве каруце и од кога да их купи и колико да их плати?

Тако исто стоји и с нашом железницом. Доказивати потребу железнице са свим је дакле излишно. Питање је сад само о томе да ли смо ми за овакву железничку конвенцију каква нам се данас подноси. Неки који мисле да нам овакву конвенцију натуре највише су се служили средством плашења аустро-угарском силом и бајонетима. Ја

мислим да је то једна проста плашиа, и да ми не морамо те бајонете аусто-угарске сматрати као некаквог баука. То је као кад мађија плаши дете кад хоће да га успава, ударајући шаком у дувар. Ја никако не могу да разумем на основу чега има ту силу Аустро-Угарска пред Јевропом да нас принуди да ми наше интересе морамо подвргнути туђим интересима и постати туђи вечни вазали. Ако је тако — ја бих свагда, господо, волео као јунак на бојном пољу погинути борећи се, него од каквог лупежа мучки убијен бити. Ако ми, господо, усвојимо ову овакву конвенцију, то не значи ништа друго за нас, него да се предамо у руке нашем непријатељу. Ви добро знате да Аустро-Угарска није наш пријатељ; сви знате, да је то једна ждаја која радо хоће Српство и Словенство да прогута — да га нема. Господо, треба да будемо обазриви, јер има много рибица малих, које се и од највећих сомових уста сачувају да не буду поједене — побегну, и спасу се. Одбор, господо, који је прегледао ову конвенцију, он је основао све своје разлоге на неким празним претпоставкама. Претпоставке и празна обећања, господо, то треба да је само лудоме радост. Дајте нам, господо, стварне разлоге па да ову конвенцију примимо. Али кад нико не јамчи за опстанак наш и нашег потомства, нико не каже ово је благостање, примите — него каже: ето вам то, па било горко или слатко, ваше је да решите. По мом мишљењу господо, влада која не би могла да нам објасни шта се на сигурно можемо надати од овакве конвенције, била би толико слаба и немоћна, да би по мом убеђењу заслужила врло велику осуду — нарочито кад је, као овде, примила овом конвенцијом много више терета него што је берлинском конвенцијом обвезана била, и него што је онда нама на врат натурено. Односно навода г. др-а Валенте што је казао: да је било железнице у нас, не би било пада Ђуниског, имам да кажем, да се и ту г. доктор вара. На против ја држим, да смо онда имали железнице не би нам ни било Ђуниса, него би Туро дошао у Крагујевац или Београд да мир уговара!

Што се тиче г. Марића, поштованог владиног повереника, који је закључио овај уговор с Аустро-Угарском, о нему имам да кажем ово. Тај Марић отворио је у Крупњу рудник. Али пре свега сазидао је у пољу две велике палате за наше дукате. Кад су те палате начињене почео је да копа руде; руде одмах нестане, и — сад стоје оне палате празне. Да је то човек који води рачун о себи и користи народу, он и онда још не би се упустио тако лако у послове које не зна. Држава наша јако пати због појединих људи који се мисле својим увијањем на висину да подигну. Он је отуда и постао био министар грађевина, што је тамо те палате подигао без икакве потребе. (Вичу: На ствар. О Марићу није реч.)

Господо моја, наша спољна политика изгледа врло сјајна, врло срећна и корисна врло с лица — и врло шарена изгледа, тако да се човек радује, али кад је дубоко проштудирамо, по нас и наше потомство, с наличија врло грозно изгледа. Сећате се свију обавеза које смо на берлинском конгресу примили. Да ли смо у стању да можемо под таквим теретним обвезама издурати у оваквој земљи, па поред свега тога још да примимо и оваку конвенцију? То ако учинимо, ако и ту обвезу примимо, то ће нам, господо, бити последња полуга од које ће нам бити или живот или смрт. Но за овакву полугу видите, господо, не јамчи нам ни сам онај доктор који ју је начинио и нама је пружио да прогутамо, — па откуд онда смемо да је примимо и прогутамо?

Господо, највише ме тишти то што је Србија као независна држава доведена у овакав положај и у један пут постала аустро-угарски економски вазал. Од ланске године непрестано до сада питам се, господо, зна да ли је теже опоме који има или опоме који нема ништа да прода. То нам је донела наша политика а не друге какве околности, нити каква кривица народа. Српска трговина и земљоделство не може опстати на овај начин никако; а то су два стуба, господо, на којима једино народ може да живи и да напредује. Трговина опала, за земљоделство се не бринемо да се усавршава, него што више дугова удара се на све нас. Може ли српски сељак под свима овим теретима остати жив? Ја бих желио да тај мученик — Србин, издржи све терете и остане жив; али јако зебем, господо, да се ми не утопимо у море и да се по утопу никад више не појавимо.

На послетку не могу да представим себи шта је узрок да ми морамо пристати на све услове којима нас Аустро-Угарска везује и оптерећава? Не знам каква је то сила?! Не могу да се начудим томе! Она нас је, господо, трговачким уговором докопала за гушу, па само још мало паре пушта те још дишемо; а овим уговором, овом конвенцијом још је на нас замахнула оштром сабљом, која кад нас удари глава да нам одлети. (Жагор).

И према томе, господо, што сам навео, до год се трговачки уговор не закључи или претходно свеза по добије са Солуном, што нам и берлински уговор налаже, и свеза са Бугарском — док то не буде писам за железницу, особито још док се економско стање наше а нарочито земљоделство не усаврши. Јер и друге су државе тако радиле. За то сам одсудно противан овој конвенцији; и влада нека се добро на ум узме шта ради и нека зна, да и ако је она одбацила одговорност на народно представништво, опет она ће остати одговорна пред нашим потомцима, а не они који онде буду гласали о истој конвенцији. Ако ово буде корисно њој ће служити на част; а ако је на штету на њој ће остати наше и народно проклетство.

Милош Гавшић: Ја, господо, скоро не бих имао ништа да говорим у овој ствари према говору г.г. Пашића, Ђурића, попа Марка, Ристе Поповића и других мојих другова.

Заиста они су дивно доказали, нарочито Пашић математично и рачунски ставио је доказе и доказивао мане ове конвенције или боље да кажем на српски ово погодбе, — јер конвенција ће бити када се прими, — коју је наш изасланик г. Марић закључио са Швеглом и постаје уговор. Но бадава, опет се нисам могао уздржати нарочито због дуге китњасте беседе г. Валенте и Фрање Вшетечког, који су обојица говорили у овој ствари, али како се мени чини ни један није говорио, о ономе о чему је реч, него о нечему другом. Госп. Валента тако је китњасто и дуго говорио, да је било посланика из већине који су му пљескали рукама као у позоришту, које се никако не слаже на овом месту. Истина, кад се узме та његова беседа, по деликатности, по превијању гласа лепо изгледа, али сама ствар мене није могла убедити тим пре, што у ствари није било речи о конвенцији. Он кука и јадикује за морем и Солуном. Истина и ја сам кад је он јадиковао за Солуном и морем, пошто их и ја жалим, уздануо, али ми се одмах намету мисао народна ова: „добра и вредна мома, али у другога“ лепа ствар, али у много јаче руке пала, него што смо ми. Даље г. Валентин говор могао би применити једној у шећеру обливеној зеленој оскоруши, коју господа из већине лижући смеју се. Него господо, из већине загризите исто, и то не велим зубима, но умом вашим, па вам неће бити до смеја и пљескања но ће вам застати у грлу и биће вам велики ворт. Он нам претставља лепоту железнице, лако путовање и пренос есапа. То нам није нужно било описивати, то ми сви знамо. Ја нисам ни 7 година имао од рођена, кад сам чуо за гвоздени пут, ватрена кола, а то ли данас. Него овде је питање под каквим условима, на какав начин да добијамо срећу и добро за земљу, коју нам они представљају.

Даље г. Фрања говорио је у истом правцу и оно исто што и г. Валента. Хвалио је железницу, пругу итд. а није дао лак правац за ово и оно. Напоменуо нам је Русију, колико има радионица у њој, колико има житеља. И заиста ми је чудно, што видим да није упознат са статистиком руском. Казао је број житеља много мањи него што је у ствари. Казао је да наш сељак у бистрини стоји равно с руским сељаком. Мени је жао, да он српске сељаке не познаје; сигурно за то, што не влада српским језиком, па их није био у стању да оцени јер ја бих смео слободно казати, да у нас има сељака доста, да кад би човека могао хемијски раздвојити т. ј. школско знање од онога природног, видило би се да би јаче било природно умно знање од многих наших наученака па и од самог г. Фрање у наших сељака; што то не стоји код руског сељака (жагор). Он доказује благодет у Русији од железница и прича, како пада новац сељацима руским у руке, а па против ја знам да има руских сељака много и преко много који једва чекају, да виде коју копејку у џепу.

Сад да пређем на конвенцију, коју је тај г. Марић с г. Швеглом закључио, те да проговорим коју реч. По пре свега ја бих замолио г. председника министарства, ако би вољан био казати. У народу нашем сазнало се и о томе је јавно мњење овладало да је г. Марић у времену кад је конвенција рађена био умно болестан т.ј. у мозгу. Сад питање је, да ли је у стању био, да може овакову огромну погодбу закључити и у корист народа један човек који није при себи. Сад може бити,, да то није истина, то ће знати ко је надлежан, само ја не бих желио, да остане нерашчишћено. Ја нисам лекар те да знам, но даје ми сумњу и овај случај који се десио. Пре неки дан писао је једно писмо своме пријатељу, овде нашем посланику, и адресирао га у Ниш, а пошта сама видећи ово и не знајући, што и сами сељаци наши знају, — да је Скупштина у Крагујевцу а не у Нишу преписала је ово и послала овде. Све му се врти у глави Ниш, сигурно што је закључио конвенцију овакову и што је тамо овлашћен — (Вичу: на ствар). Дакле то је нужно да министар објасни, што је г. министар и обећао. Заиста и ако је био здрав умно, ја могу да напоменем да ми је опет жао, што је тај посао пао нему у део, као човеку, као што рекоше неки, који са свим није био посвећен тој науци. Ја знам, ,кад смо га нападали под владом г. Мариновића што је под његовом управом коштала у руднику крупањском једна ока олова из патриотства 20 гр. чар. Истина да је то право владино кога ће одредити, али само напомињем, да би бољи исход био, да је другог стручног човека послала.

Што се тиче саме конвенције — погодбе — целине њене која је учињена са Швегелом, мени се чини, господо, да ништа у њој од нашег права нема, него само о нашој дужности. Све су нам наметули дужности а без икаква права. Овакова штетна угодба између две приватне стране зна се какве последице за собом вуче за једну страну. На сваки начин много веће и јаче последице донеће овакова погодба за нашу земљу. Ја кажем да ће донети ово: ни мање ни више економно банкротство и политичко ропство Пошто је Скупштина уређена, тако рећи дисциплинирана, да је већина потпуно готова, да предмете што влада подноси прима па ма какви они били, ја сам уверен да ће и овај примити. Друго не стоји: јер оно што смо ми нудили и поднели акт да избегнемо ову опасност т.ј. да дамо оставке или да буде вел. скупштина, не прима се (жагор). Држим нема лека за народ српски и излаза бољег и за владу да се покаже патриотична, него кад би дала оставку и да одступи с кабинета (жагор). То би било, по мом мишљењу, врло патриотски и влада би доста од својих досадањих грехова овим заградила, и само с одступањем могла би се спасти земља од овог беласа и пропасти, за што би нам и доцније потомство захвално било. То мора признати сваки свестан човек, и сам г. председник министарства потврдиће ово. Дакле кажем то би био пут спасења, то би био

излаз из оваковог несретног уговора у који хоће ова несретна хартија, али није хартија него наше обвезе и потписи, да нас баце тако дубоко да се не само наш појас по неколико генерација не могу избавити, него ће тужно процвилити (Чује се, не брини се нећемо). Заиста и влада не може друкчије мислити, јер у колико сам могао да опипам пуле самог г. министра председника из речи његових што каже пред народном Скупштином „ово је дело ваше ја не могу да га примим на леђа моја, а ви примите", јасно се види, да ово није на чисто изведена ствар, јер да је на чисто не би влада изишла с оваковим мњењем, него и сама сумња у оваквоу погодбу. И због тога кажем камо среће, кад би влада пристала да одступи, тим би спасла земљу од пропасти (Смеј). Смејте се, господо, смејте! али ја вам кажем, први звизд локомотиве железничке, који звизне кроз границе наше земље, биће тужно и жалосно звоно, које ће позвати народ српски на опело све наше драге земље. А пошто ја свако мислим, то сам за то, да се ова конвенција одбаци.

Председник министарства министар спољ. послова: Валјевски посланик, говором својим, изазвао ме је да му одговорим на два питања.

Прво се питање тиче здравља г. Марића, који је био пуномоћник владе Његовог Височанства при преговорима о овој конвенцији. Ја имам да одговорим, да је он за време рада потпуно здрав био. То може потврдити и г. Вшетечка, који је био његов друг при преговорима. То тврде и његови извештаји, који су баш пред само закључење ове конвенције били тако прецизни и змерени да су, чини ми се много бољи били од оних, који су им претходили. Шта је после следовало, не знам. Само знам да је ствар била у рукама паметних људи.

Валјевском посланику, као човеку који познаје наше политичке односаје, познато је, да г. Марић није наш начелни пријатељ. Да он није био наш начелни пријатељ ни пре, па ни за време самог преговарања, он је сам исповедао у Бечу. Кад смо га дакле изабрали за овај посао, можете веровати, да нисмо имали других него стварних и пословних побуда. Он је врло вредан и делателан човек. Он је у више прилика употребљаван у разним мисијама. 1877 године послали смо га у Лесковац по највећој зими те је вршио дужности администратора. Доцније опет је на друге мисије одређиван, па никад није одрекао, послужити земљу своју док на против неки други, који су били на расположењу као и он, отказивали су много лакше послове.

Сад прелазимо на друго питање, које је покренуо г. валјевски посланик. Он мисли, да је ова конвенција велико зло, па да би спасли земљу од тога зла, држи, да би најбољи начин био, кад би влада одступила. Он наводи даље, да и влада сама не сме да прими одговорност тога дела на себе. Ја сам јуче на подобну примедбу одговорио

г. Ђурићу. Молим нека се прочитају стенографске белешке, па нек се чује шта сам казао.

Секр. Ђ. Ђорђевић чита:

„**Председник министарства министар иностраних дела**: Имам да кажем посланику ужичком ово: Ја нисам рад да скупштина просто на моју реч каже: примам ову конвенцију. Ми смо конвенцију ову пред скупштину изнели; дужни смо да је потпуније објаснимо; дужни смо да ону господу посланике, који би имали какву сумњу и зебњу убедимо. Ако не будемо у стању да их убедимо, тада наравно, ко није убеђен да ће ова конвенција бити корисна по земљу, он нека гласа по своме убеђењу, нека гласа да се она одбаци. Не могу дакле примити то што каже г. посланик ужички *да ја кажем да се конвенција прими или не прими на веру, то ја не могу* (одобравање). Ја са мојим друговима, као и извесници, зато смо овде да се постарамо, да вам се о ствему што вам је нејасно даде обавештење, те тако да буде објашњена свака тачка овога уговора; а вашој памети и патриотизму, господо, остављено је да оцените све то и ствар да решите." (Вичу: Врло добро. Тако је).

Видите, да тим није речено, да ћемо ми да избегнемо одговорност, него се признаје, да ћемо и ми с вама заједно делити одговорност Што сам хтео да кажем, то је, да ми не желимо да се ствар на веру прими, тј. из поверења према нама, јер ово није предмет из кога се може изводити поверење или неповерење. Ово је ствар таква, где једна влада може да ишчезне, као што каже валјевски посланик, а ја идем још и даље па кажем, да неколико влада могу да ишчезну. Ово је земаљско велико и важно питање. Ми смо избегли да кажемо да је предмет овај питање кабинета и поверења. Кад ме је г. Глишић изазвао, могу му и казати, да је заиста било у овим преговорима једног трепутка, кад сам ја и подносио оставку, и она, ако и није примљена, опет је помогла те су неке концесије учињене више, него што је Аустро-Угарска хтела и мислила учинити. Ваше се није могло ни оставком постићи, него што је постигнуто. Разуме се по себи, да оно, што смо постигли, нисмо могли оставити а да не изнесемо пред народно представништво. То уставна практика не дозволава. Сад кад скупштина изрекне пресуду конвенцији, онда ће је она изрећи и влади.

Може бити, да би нам лични рачун захтевао, да ми на овоме питању одступимо. Ја не бих могао наћи згоднијег питања, него ово питање о конвенцији за одступање, и то просто за то, да би се дала прилика и другима, да покушају хоће ли моћи што боље и корисније постићи. Заиста ја бих, с те стране, био спокојан и задовољан, ако би скупштина решила, да ова конвенција падне. Рачун би наш био да падне конвенција, а допуштају ли то интереси земаљски, то ваља би решити. (Вичу: Тако је!)

Милош Глишић: Мени је мило, кад ме је г. министар председник обавестио. Но ово последње што је

казао, да, кад је подносио оставку добио је више концесија, па баш ја за то и мислим, да би још више добили, и скоро све што оћемо, кад би са свим дао оставку и одступио. (Вичу: Нећемо тамо).

Председник министарства министар спољ. послова: Госп. посланик валјевски употребио је прилику да направи један шаљиви виц, а да смо ми одступили пре скупштине, он би онда правио други виц и казао да смо побегли испред скупштине. Свакојако, влада, која је радила, морала је да дође пред скупштину да да обавештења, а скупштина кад изрекне пресуду њеном раду, изрећи ће пресуду и влади. (Чује се: Тако је).

Владин повереник г. **Вшетечка:** Г. Глишић посланик валјевски дотакао се моје личности у своме говору и то начином, који није парламентаран. Но, господо, ја мислим да ће ми скупштина дозволити да одговорим г. посланику о способности г. Марића. Ја сам имао част присуствовати већем делу преговора ове конвенције. Што је гос. Марић израдио за то сам и ја одговоран, и ја примам на себе потпуну моралну одговорност.

Глигорије Петронијевић: Говорити о користи то је ствар свршена но сад треба гледати, да буде више вајде него штете. Нисам наумио мој говор управити на друго, но просто по ради објашњења, те да би лакше до правог резултата и споразума дошао. Али како сам приметио да влада нерадо даје у овоме објашњења, а нарочито г. заступник министра грађевина, кад је одговарао на интерпелацију г. Николе Пашића изразио је се, да из патриотизма не може казати ни приближну цифру, шта ће коштати наша железница и ако други народи, којих се ова ствар тиче већ знаду, шта ће коштати и један милиметар наше железнице и поред свега тога опет наша влада не дозвољава да то сазна народно представништво, које по мњењу мом треба да зна. Шта више г. заст. мин. грађевина изразио се, да из патриотизма не може ово казати народном представништву ни у тајној седници. Ове изреке г. заступ. мин. грађевина ја сматрам као немеродавне, с којим тежи и избегава показати право стање ствари односно грађења железнице.

Но пре свега прећи ћу преко говора неке господе посланика, а нарочито г. Вукашина известиоца одбора, који је казао, да речи у 38 чл. берлинског уговора „потребне конвенције“ односе се на конвенције интересујућих се држава Аустро-Угарске, Бугарске, Турске и Србије и да по овим речима имаду све интересујуће се државе закључавати посебне конвенције, али ово не стоји но ово се односи на чл. 38 берлинског уговора став први, где се каже: „на внежевину Србију прелазе у колико се ње тичу обвезе, које је висока порта уговорила како с Аустро-Угарском, тако и с друштвом — компанијом — за експлоатацију железница у јевропској Турској.“ Дакле реч „конвенције“ значи с Аустро-Угарском и дружином, с којом је Турска уговор закључила,

а не као што је г. известилац разумео, да се односи на заинтересујуће се државе и посебне њихове конвенције.

Даље г. известилац у свом говору рекао је, да је кроз конвенцију Андрашијеву и г. Ристића прошла мисао замишљена у берлинском уговору, да се железница сагради за 3 године. И ово не стоји, јер нема записато у берлинском уговору. Но напротив у последњем одељку чл. 38 берлинског уговора стоји „потребне конвенције за уређење ових питања биће закључене одмах по потпису овог уговора“. Дакле без рока. Г. известилац рекао је и то, да је грађење железнице потекло из наших народних економских потреба. Ово не стоји, но на против из снаге берлинског уговора. И ако је пре неколико година говорено на нашим скупштинама, да Србији треба железница, но пошто су Србију исцрпали трогодишњи ратови и друге непријатне околности, у којим ни остале државе нису железнице правиле, то је време премишуло и потребе престале а да је овако, као што рекох, види се из нашег садањег стања, како економског тако трговачког, индустријског и политичког.

Г. заст. мин. грађевина рекао је, да влада намерава грађење железнице уступити извесном неком друштву. Али ја налазим, да ја много боље, да ми сами за себе правимо нашу железницу и то из ових узрока: што би ми не обвезујући се на рок од 3 године могли лакше а не на брзу руку железницу градити

што би нас стало јевтиније и што не би стране елементе и стране народе (друштва) у нашу земљу пуштали, јер пуштањем друштва за грађење железнице и пуштањем Евреја у нашу земљу, предаћемо им у руке, не само трговину, индустрију, но и нашу земљорадњу.

У овом би нам много помогло, кад би г. председник министар био тако добар да нас обавести, и да нам да разлога при закључењу берлинског уговора члана 42, по ком ми примамо један део турског дуга Енглеској, на кога је намислио применити овај дуг, да л на ново ослобођену браћу, као што је рекао у своме објашњењу, да је право да они дуг плате, који су нам га и донели, па ако ће овај дуг платити ново-ослобођена браћа, као што је мислио г. председник министар при закључку берл. уговора и као што се пред скупштином свако изразио, онда би нам било олакшато и по мњењу мом могли би сами грађење железнице отпочети.

Ја бих молио владу да нам да обавештења о уговору између Хирша и Турске државе о грађењу железнице у јевропској Турској; јер то би нам доста олакшало при дебати и решавању овог важног питања, пошто је Хирш (друштво) по члану 38 берл. уговора добио право да гради железницу на ново-добивеном нашем земљишту.

Поред овога имао бих да пређем преко говора извесних говорника, а нарочито оних, који се слажу с владиним мишљењем. Тако, г. Коста Црногорац у јучерашњем го-

вору свом каза, да се он узда помоћи не само од Аустро Угарске и других јевропских држава, по понајвише од новог слободоумног енглеског — Гледстоновог — кабинета.

Пошто Аустро-Угарска добије нашу свезу, осигура своју трговину, онда сумњам, да ће нам она помоћи толико колико се ми уздамо. Што се тиче Енглеске, на коју највише рачунамо и на коју највише влада наша полаже, у то не сумњам; али свака помоћ, сваки рад кошта неких жртава. Ми нисмо могли ни толико жртвовати, што нас ништа не кошта, те да Гледстону од нашег народног представништва изјавимо благодарност, но је наша скупштина и влада одбила овај предлог. О каквим правом можемо од њих помоћ очекивати? Ја не бих никад био за то, да дајемо готово за вересију и да идемо страпутицама, код доброг пута, па за то мислим, да би најпре требало учинити свезу са солунском пругом тј. с Турском па тек онда да примимо ову конвенцију.

Многа господа говорници па и влада мисле да је ово лака ствар, Па кад је лака онда је природно да треба најпре ово лако извршити и ово лако олакшаће овој тегоби, која нам на путу стоји и од које највише зебемо.

Јуче г. председник министар рече, да ми нашу железницу дајемо друштву, али ја тако не мислим, по ми нашу земљу дајемо друштву да гради железницу, дакле дајемо и земљу и железницу, а не само железницу коју још и немамо.

Што се тиче саме конвенције председник министар рекао је, да се од нашег земљишта уступа за станицу железничку само 200 хвати. Но ово не да се уступа на извесно време, но се даје на вечита времена. Па кад је за вечита времена, онда ми дајемо нашу земљу, на што по уставу немамо права.

Г. Јеремић у свом говору рече, да ће Србија пропасти ако ову конвенцију не одобримо, јер ће нам Аустро-Угарска затворити ђумруке и тако нећемо имати куда наше продукте и производе извозити. У свом говору наводи поједине удове тела човечанског о којим се поједини посланици при говору крећу. Да ће Србија пропасти ако се конвенција не одобри по логици г. Јеремића то не стоји. Колико год нама треба извоза за наше продукте, толико и њима треба увоза за њине крпе. Дакле колико они нама требају толико и ми њима. А ми наше производе можемо и на другу страну извозити. Што се тиче побрајања појединих удова с тим не знам шта је хтео, но ваљда је желео да дечека да претима говори.

Да не би повторавао поједине разлоге мојих једномишљеника, ја сам одсудно противан овој по све штетној за земљу конвенцији у најмањој мери, док се бар с Турском конвенција не закључи.

Заступ. мин. грађевина: Имам да учиним неколико исправака на говор предговорника. Жао ми је што му имена не знам, ни из ког је места. Он каже, да заст. мин. грађевина из патриотизма не може

да каже, шта ће коштати наша железница. Ја сам у исто време казао, да не само патриотизам, него и дужност ми налаже, да то јавно не кажем. Ако је скупштина вољна да јој кажем, цифре су овде (вичу: није); али није целисходно да се те цифре јавно искажу. Сем тога ја сам у мом говору казао, да цифра ова кад се прави предрачун била да она за железницу била за какву грађу, није ствар апсолутна него је релативна променљива нарочито код овако великих конструкција, као што је железница. Ја сам вам пре-ђе то казао, данас износи надница једном раднику 2 динара, али сутра када се почне железница, може да скочи на 4—5 динара. Кад би ја сада казао према личном свом делокругу, колико мислим да кошта па би после друкчије било, ви би ми казали, да сам погрешан предрачун начинио. Дакле кажем да није потребно, да о тој цифри говоримо. У осталом ваш се говор односи на што друго, а ни мало на конвенцију. Није овде питање техничко. Ја сам казао, кад дође то питање, онда ће се о њему и говорити и тада ће се изнети предрачун па ће се све знати. То је што се тиче прве тачке.

Друга је тачка. Г. попа рече, да је боље да Србија сама гради железницу. Ја бих то радо потврдио, но молио бих прво г. попу, да ми каже начин, па ћу га ја после као инжењер потпомоћи. Ја сам казао, да немамо техничке и финансијске снаге да би овај посао сами предузели. Г. попа мисли, да је то лак посао, и да треба узети само два инжењера, па радити, но то није тако. Треба 100 инжењера све самих стручњака. Сем тога ми немамо новаца треба нам узајмљивати. Можемо ли наћи капитал под јевтин интерес и треба ли тај интерес плаћати или би неко казао, ево новаца без интереса, док на против кад уступимо друштву, ми се ослобођавамо тога интереса. Ја не знам да ли је боље ово или оно. О томе можете сами пресудити.

Трећу исправку имам да учиним у томе Г предговорник напомену је овде г. Хирша и овога неку концесију. Конвенција нема никакве везе с г. Хиршом, а ако он има каквог права он ће доћи, па ће се опет и то изнети пред вас и ви ћете решити има ли он права или не. Ја пак уколико сам разматрао ту ствар чини ми се да нема никакових права, а што г. предговорник каже, да у овој ствари има и неких других разлога, то не стоји.

Четврто је питање о уступању оног малог парчета земље за експлоатацију. Па лепо, г. попо, да ли ви пристајете да идемо у Земун са главном станицом, па ћемо ми добити и веће земљиште. Мени се чини, да би се ви промислили, кад би ово учинили. Уступањем овога парчета, не уступа се земљиште, него се уступа обрт, а за накнаду тога друштво ће нам платити.

Ове исправке дужан сам био као заступник министра грађевина, да учиним. (Чује се: врло добро).

Глигорије Петронијевић: Кад је већ време да се гради железница а

г. министров заступник каже да немамо инжинера, онда зашто није спремио па за што влада и њени једномишљеници па сва уста вичу да смо спремни за грађење железница и да нас на ово позива и приморава унутрашња потреба. Дакле, требало је напре спремити се па градити, а овако је очевидна пропаст земље. Закључили сте уговор у Берлину па сте оковали Србију да до века робује и ваше грехе испашта. Велите, да се не зна колико ће коштати железница. Овде се не тражи прецизно да се каже, него округла, приближна цифра. Кад се прави каква грађевина, онда се прво прави предрачун и план па се приступа грађењу.

Што се тиче Хиршовог друштва, Хирш истина није записан овде у уговору, али зна се да Хирш стоји у истом друштву. Дакле кажем, ако нас веже берлински уговор онда смо обвезни и томе друштву. Што се тиче тога, да ли бих ја волео у Земун или Београд, господо, то је ствар владина, па нека она изради и то мудро и паметно, а не овако скучено.

Ја бих рад био да Србија прави своју станицу у Бечу; ал видим да страни елементи прелазе у нашу земљу, најпре с краја па ће и у средину наше отаџбине.

Заступник министра грађевина: Ја имам само да повторим оно што сам већ казао. (Чује се: није потребно).

Хоћете ли, господо, да јавно саопштим скупштини цифру коштања железнице, или нећете. (Громко: Нећемо).

Што се тиче онога парчета земље, које се има да уступи друштву железнице о томе још ово имам да кажем. Ви, господо, знате добро да ми и сад имамо поред Дунава и Саве станице страног паробродског друштва, и камо среће да смо им уступили стална станична места на нашим обалама, бар Кладову, ми би сада тамо место Турне-Северина имали дивну варош у Кладово. Но онда смо сигурно имали на влади људе који су били плашљиви и претпоставке чинили, као што сад овде неки говоре, те су забранили такве станице те су наше обале остаде оназађене или бар онде где би биле станице, и где сад привремено стоје нема онога напретка локалног какав би могао бити.

Коста Алковић: Никада, господо, писам се борио толико са самим собом да се о једном предмету одлучим и своје мишљење о њему изречем, као овом приликом о овом предмету који је пред нама.

Кад сте ме почаствовали избором вашим да као члан уђем у одбор за овај предмет, ја сам тамо претресајући предложену конвенцију, брижљиво правио примедбе на све оно што ми је као нејасно или за нас неугодно у очи упадало, а нарочито сам тражио обавештења за оно што сам сматрао као знатнију махну у овој конвенцији. Који је од вас у одборске седнице долазио потврдиће ово што напомињем. У одбору изнесено је више махна ове конвенције од људи који припадају, као што се зна, скупштинској већини, него што су до сада сва господа која припадају мањини, и који су против конвенције, у току скупштинског претреса изнела, и ја сам често таку дебату у одбору покретао највећма с тога, што и сам схваћам огромну тежину и важност овога питања. С тога сам тражио обавештења где год ми је нужно било и ако га није могао дати поједини члан одбора, у таквим приликама захтевао сам га од владе, и она их је с готовошћу давала.

Прво, господо, што ми је нејасно било и зашто сам тражио обавештења то је: шта је био узрок те је влада напа напустила оно згодно за нас земљиште по берлинској конвенцији да преговара у четворо, но је с Аустро-Угарском преговарала у двоје о овом питању? Влада нам је дала своје објашњење о томе, и ја држим да ће г. министар председник и овде пред скупштином то обавештење исказати, те с тога нећу да га понављам.

Као што рекох, господо, ми смо брижљиво разматрали чланке ове конвенције и ја од моје стране нашао сам заиста неколико места која ми се не допадају и као Србин и патриота, ја бих их врло радо изменио кад бих нашао неку могућност за то — али сам уверен да то не може бити без штете за наше сопствене интересе. С тога сам морао о томе мислити: да ли је веће зло ако конвенцију примимо од онога зла које би дошло ако конвенцију одбацимо. У такој прилици тражи се и целост онога што говори „за“ и онога што говори „против.“ И ја сам, господо, такој по свршеној оцени ове ствари, решио се да гласам за конвенцију. Истина је, господо, да су нам у неколико овом конвенцијом везане руке, нарочито у томе што не можемо с тарифом железничком са свим слободно да располажемо, него смо односно тарифе и транзита стављени на ногу равноправности с уговарајућом државом. Добро би било да у овом погледу можемо бити слободни, јер можда би нам требало по кад кад да се послужимо с таквим средством. Али, господо, ми смо преговарали и уговарали с једном земљом која се исто тако бори да заштити своје интересе као што се и ми боримо за наше интересе, и ту онда основа равноправности и узајамности мора да реши. Не да се данас нико преварити. Нико не да своје — особито кад имамо посла с државом модерном код које је: интерес, интерес, интерес све и сва.

Ја нећу да се упуштам у бранење овога мишљења да се прими конвенција: јер су господа предговорници исцрпели сав материјал, и при свој брзи да не будем досадан не бих могао избећи из те незгоде, особито сад кад су слушаоци већ уморени дугом дебатом. Али опет не могу да не обратим пажњу на по где што, што су неки од гг. предговорника с противне стране наводили и да им не одговорим. А овај одговор ја ћу да наменим моме колеги по струци техничкој, г. Пашићу.

Поглавите махне конвенције које су овде изнесене с те стране на којој

је г. Пашић, оне су у говору самог г. Пашића најбоље обележене. Тврди се и изјављује се бојазан, да ће наша земља доћи у економну зависност и пропаст. Кад се о економном стању наше земље говори и кад се говори да ће нас у економну пропаст довести суседна земља, онда треба да се упитамо, у каквом сад економном стању на спрам те земље стојимо. Ако ћемо на то питање искрено да одговоримо, по стању ствари које сад постоји, мислим да је оно тако да горе бити не може, да је стање потпуне економне зависности. Главно старање Аустро-Угарске може ићи на то да нас одржава у оваквом стању, наше је опет да се из њега избавимо. Сад паравно може бити речи о томе како ћемо се ослободити оваквог стања. Неки мисле да Аустро-Угарска добије претенцију над нама тиме, што ћемо саградити железницу од Београда до Вранье. Ја мислим баш то што неки држе да ће послужити као средство да нас Аустро-Угарска одржи у економној зависности, да ће нама послужити као средство да се избавимо из те зависности. За противно тврђење наводи се као главно, што немамо везе железничке са железницом Солун-Митровица. Господо, ако немамо везе, кад постоји прекид, онда ваља и оценити тај предкид. Ваља оценити колики је и каки је? на каквом је путу? од колике је он дужине? Паравно господо, знатан је прекид за једнога Јагодинца кад иде у оближњу Ћуприју, што мора да се скине с кола или коња пред моравским мостом па да пешице пређе преко њега, као што то бива на свима слабим мостовима; али ко путује из Београда чак у Врању, он не рачуна на тај прекид. Тако исто кад се узме железнички прекид од Вранье до Скопља, ако се веза не би добила, он релативно прилично износи на дужини пута од Београда до Солуна, но кад узмемо да је тај прекид на светском путу, на путу — да не узмемо даље него од Хамбурга до Александрије и с друге стране од Скопља до Александрије, па кад упоредимо ту линију тако дугу с оним прекидом код Вранье, видићемо да то није никакав знатан прекид, а између Вранье и Скопља не постоји кинески зид. Човек ће путовати до Вранье, оданде скине се са железничких кола и на простим колима дошло би добрим друмом до Скопља где је опет железница. Тај прекид од неколико сати није такав, да спрам тако дуге линије светске неће ишчезавати са свим. Ми знамо да и у математици има мерљивих количина које ишчезавају при упоређењу с другима врло великима. То ће г. Пашић као техничар појмити. И овај прекид према дужини пута у коме је готово ишчезава. То је, господо, кад узмемо да тај прекид заиста постоји. Али кад се још узме на ум да много што шта говори у прилог тога да је тај прекид само за сад, а у ствари доцније, може бити кроз врло кратко време, неће га бити; шта више кад се не може никако претпоставити да ће се и од стране Турске и АустроУгарске радити да тај прекид остане на вечна времена, јер то није у интересу ни ових држава; кад се на против

може узети да ће се сметње око тог прекида савладати може бити пре него што и наша железница буде саграђена онда заиста говор о томе прекиду нема велике вредности.

Сад паравно пребацује нам се од супротне стране то што се вели: ви рачунате по претпоставкама. Ја вас молим, господо, кажите ми какве апсолутне екзактности овде може и бити. Ја бих, с моје стране, само онда могао казати да је веза ова гарантована, кад би се пре него што ми железницу начинимо, саградила већ железница од Скопља до Вранье. Уговор с Турском о тој ствари, мени се чини да нам не би давао довољне гарантије. Дакле тако стоји с главном маном ове конвенције с тим што наша железница нема везе или има прекида. Али молим вас оцените и ви потанко ту ману. У осталом ја не полажем на то баш велику важност. Узимимо да стоји прекид. У тој прилици наша би железница била изложена слабијој експлоатацији — на сваки начин ми би нешто доплаћивали. Али има нешто што нас теши да то не би знатно било. То охрабрење и утеху налазим у податцима оним, које сам је читао г. владин повереник о овој ствари. Ја у те податке ни мало не сумњам. Тако на прилику између осталих података, ја сврћам пажњу скупштине на тај да се пруга железничка Солун—Митровица рентира најбоље од свију турских пруга, и да она доноси 18 хиљада франака на километар. Господо, кад ми саградимо нашу линију која ће непрекидно бити у вези с Хамбургом, ја тада не могу да сумњам да се та наша линија неће рентирати бар у толико као линија Солун—Митровица. На против имам узрока да мислим да ће се и боље рентирати. Дакле и ми можемо рачунати на 18 милијуна динара а и више. И због тога не би требало да имамо великог страховања да правимо железницу, јер по свима законима вероватноће изглед је ту да ћемо добити везу и да наша железница и без везе може опстати. Говори се овде о другој једној беди и несрећи која нам може доћи. Извесна господа имају способност малана таквог да се човек чисто уплаши. Мој поштовани пријатељ попа Милан Ђурић узвикује: Србија, њене дубраве, плодна поља, поливена крвљу наших предака — биће поплављена странцима, биће препуњена самим непријатељским елементом — смемо ли то допустити!! итд. итд. Господо моја, то би заиста била несрећа кад би тако што било. Ја кад бих предвиђао ма по чему то што г. Ђурић предвиђа, заиста и ја бих морао казати: нека иде та железница с милим Богом; даље нек је од нас. Но ја се од тога не бојим. Ми сви мислимо да смо добри Срби и патриоте, али ја држим да о томе сад, говорити није умесно нити има икаквог узрока и разлога за ове конвенције предвиђати таква страшила. О таквим стварима нема нигде ни помена у овој конвенцији. Кад се гради уговор за конвенцију, онда треба пазити да се тако што не провуче у уговор што ће давати превласт странцима на штету нашу.

ПРОТ. ВАН. НАРОД. СКУП.

Онда будимо паметни. Овде томе није места. Ако овде може бити говора о том страном елементу, то су свега оних десет Мађара што ће се налазити од савске ћуприје до станице у Београду.

Имам још ово да одговорим гос. Пашићу — нека ми опрости што сам га за часак заборавио; задржао ме је г. Ђурић. — Г. Пашић је између осталога врло велику пажњу поклонио некаквој будућој железници кроз Босну, и говорио је готово детаљније о њој него о овој нашој. То му служи на част да као стручни инжињер разбира о железницима које се пројектирају и које постоје већ. Но ја сам слушајући га био једнако љубопитан док је он говорио о босанској прузи, какво ће из свега говора закључене да донесе. Доказивао нам је да ће та босанска железница бити краћа, да ће јако нашој конкурисати итд.—Али, какав је закључак извео и исказао? Ја се тога не сећам. Ако је закључак његов, што ја сам према његовом говору морао начинити, да ми не треба да правимо железницу, што ће се она кроз Босну направити, онда излази просто то, да ми треба да дигнемо руке од подизања железнице. Међу тим ако је мислио да закључи то да треба да правимо железницу, онда треба да нам је саветовао да је правимо што пре. Ја о овоме нећу више да говорим — само ово да поменем. Узмимо да ми не начинимо сад железницу, него да се начини пре или босанска или она друга пруга, о којој је овде такође напомињато. Онда шта би нам за доцније време остало да радимо: или би српска држава сама морала да се стара да српску железницу начини сама, а тада би наравно с много мање изгледа добила одобрење народног представништва за такво предузеће, кад би већ две железнице поред наше постојале; — или би морала да преда грађење железнице каквом друштву. Но по што би се онда ма какво друштво примило да гради ту железницу којој већ постоје два конкурента? Ја, господо, заиста никад не бих желео да наше железничко питање то доживи и да на тај начин буде решено. (Одобравање). Јер на тај начин наше железничко питање било би збрисано с дневног реда.

Господо, још бих само ово напоменуо. Ми овде не радимо на сигурно. То је чиста ствар. Нема тога који ће узети одговорност на се да тврди, да је све добро што се овом конвенцијом утврђује. Ја само могу да кажем да ми је мирна савест кад тврдим да је за нас боље имати железницу и с овом конвенцијом, но допустити да нас обиђу и да останемо без железнице. (Вичу: тако је!) Очевидно је да ми у овом питању радимо доста на ризик. Но, господо, на сигурно нисмо ми ни оне радње отпочињали којима смо наше политичко ослобођење добили, него и то је било већином на ризик: да се добије или пропадне. Ја ћу да вам изнесем само један пример. Покојни Кнез Михаило добио је и примио српске градове по вештини дипломатској. Примио је и београдски град без крви, али с тим да се барјак турски вије на граду. Ви се сећате да

је онда викано: за што то? што Срби да не добију крвљу град, него да трпе турски барјак на њему? Па шта је било. Барјак је после неког времена клонуо и пао и на томе је ствар прошла. Ми да нисмо ризиковали не би се политички ослободили. Тако и сад мора бити. Ја, господо, мислим да треба да примимо ову конвенцију која нам је на одобрење поднета, и да саградимо српску железницу, јер се надам да ће нам ова исту услугу учинити у рату за економно ослобођење, какву су нам услугу учинили градови, за наше потпуно политично ослобођење и независност. (Чује се: тако је. Врло добро. Да се реши).

Председник: Чују се гласови да се реши. (Вичу: да се реши). Ја бих вас молио, господо, да не прелазимо преко ове ствари тако важне брзо. Говорника има још доста и ја вас молим да имате стрпљења, да се чујемо; да овако важно питање не преломимо као преко колена.

Чујмо даље говорнике.

Илија Стојановић: Господо, овде с противне стране, колико је говорено, говорено је више о потреби железнице, него о конвенцији, која треба да се реши.

Г. Васа Стошић, посланик алексиначки, говорио је о потреби тој, да железница наша нема шта да ради него само шуму да извози. Г. Дидић казао је: да ми нисмо у стању железницу да правимо. Г. Пашић казао је: да железница не може нама донети користи па баш да би и 100 ока кукуруза продавали за 200 гроша. Сви су дакле говорили о потреби железнице. Ја мислим да томе говору није имало места, пошто је 1871 године народна скупштина решила, а 1875 формалним решењем грађење освештала.

Кад су господа прелазила на разматрање конвенције, они су наводили разлог тај, да се конвенција одбаци за то, што није уговор закључен о свези железничкој са Солуном. Даље налазили су, да је штетна конвенција и за то, што ће бити станица у Београду, и што није трговачки уговор закључен. Односно станице, која је предвиђена у чл. 16 овог уговора, ја, господо, имам само да честитам влади, што је то право задобила на нашој страни. Јер сећаће се сваки кад се навезе из Радујевца и дође до Оршаве, па изађе ту у Оршаву, какве незгоде мора да има, док напротив како је, кад смо на нашој станици. Ја мислим да је много добивено за Србију, кад је станица у Београду. Што се тиче везе солуске, чули сте у извештају одборском како влада Његовог Височанства објашњава, да можемо спокојни бити, да веза неће нас обићи; и беспристрасно уверен сам да ми нећемо бити мимоиђени од стране Солуна. Што се тиче трговачког уговора, ја не налазим да има места да се говори да не примамо конвенцију за то што уговор трговачки није закључен. Наша влада, која је закључила ову конвенцију с Аустријом она је казала у чл. I тачци другој ово. (чита):

„Члан I тач. 2, трговни односи између Аустро-Угарске и Србије биће тако уређени, како ће колико је

могуће олакшати промет узајамних јеспапа и потпомагати непрекидни развитак тесних и трајних односа између обе земље. С призрењем на особене потребе пограничних округа, трговина на граници подвргнућесе понаособним прописима. У тој цели Аустро-Угарска и Србија обвезују се узајамно да закључе трговни уговор, који ће одговарати означеној намери."

Ја мислим, господо, што се тиче тога трговачког уговора ако је вољно представништво народно, он се може одмах закључити кад год хоћемо, али само под каквим условима. Ви знате какве односе има Аустрија према нама. Ви знате какви су уговори закључени с Енглеском; и према том уговору енглеском, хоће ли Аустрија да закључи повољан уговор за нас. Ови противници присиљавају владу да учини на штету државе и народа. (Чује се: тако је).

У осталом што се тиче ове конвенције, ја нисам никакав правник ни техничар да специјално претресам; по задовољавам се с говором г. Алковића, који је онако дивно расветлио ову ствар, што треба да му служи на част. И за то сам потпуно за ову конвенцију.

Сад ваљда има места, да и ја одговорим неким посланицима који су одговарали такође посланицима из већине.

Г. Глишић, мој поштовани друг, казао је за г. Марића да је сумњао у његову зрелу памет, што је закључио овакав уговор у Бечу. Ја о томе имам то да кажем, да не би требао да сумња, пошто је он готово више начелник пријатељ г. Глишићев, него и самој данашњој влади. Сетиће се г. Глишић, кад је г. Марић био министар грађевина с Чедом Мијатовићем, који данас игра у колу „Видела" и у које г. Глишић спада. Садањи г. Мијатовић, а ондашњи министар финансије, 1875 године казао је овако о железници (чита): „Министар финансије Чедомиљ Мијатовић. Питање о железници нашој у начелу је већ решено. Данас је питање само о трошку за предрачун. Напомиње да ми имамо за прављење железнице таквих понуда да то неће народ ни паре коштати. Односно тога нека је успокојен сваки. Ни за наш извоз не треба се бојати, јер су нам везе с другим државама сигурне. Пут овај води к цивилизацији, јер убрзава саобраћај. Овај пут баш нас приближује к мети, а не смета нашем ослобођењу. Ово питање не трпи одлагања, јер тим отезањем, кад би ово питање остало нерешено, могло би се учинити, да нас гвоздени пут између запада и истока обиђе. За нас је свакојако и добит и напредак у овоме путу. Србија није нигде одлагала, где је год било прилике, да политички свој опстанак осигура и да Европи покаже озбиљну вољу своју за свим оним, што је напретку и цивилизацији води. Ово је питање општег интереса и нека га скупштина што пре реши."

Сад тај исти господин преко својих једномишљеника који се налазе у Скупштини, говори да се конвенција одбаци.

Сад тај исти господин, преко својих једномишљеника, који се налазе у скупштини, говори да се конвенција одбаци. Имам да одговорим г. Пашићу и г. Петронијевићу. Г. Пашић тражио је предрачун, колико ће коштати наша железница; а то исто и Петронијевић данас потриче. Но не чудим се г. Петронијевићу као попи, али се чудим г. Пашићу, који је инжињер окружни био, а и данас је, и који добро зна кад се праве и показују предрачуни предузимачима. Да ли би г. Пашић као инжињер кад направи предрачун о каквој грађевини подиео тај предрачун предузимачима пре свршене лицитације? Врло је неумесно тражење да се износи предрачун о једној железници, која се има тек да уступи друштвима. Непатриотично је тражење г. Петронијевића, што је помешао отпоздрав г. Гледстону као представнику државе, која је већ с нама у пријатељству. Ја одбијам од народне скупштине да је тај отпоздрав од већине одбачен, — но донела је скупштина закључење, да ова вапредна скупштина није надлежна за то, већ учиниће што је нужно на редовној скупштини. Међу тим она остаје и даље с њом у пријатељству.

У осталом немам шта више да кажем, него то: да потпуно из убеђења гласам за ову конвенцију, желећи да она уроди Србији добар плод. (Вичу: врло добро. Тако је).

Алекса Петковић: Овде је било говора и „за" и „против", и заиста који је хтео мало више пажљивији да буде, он је могао да разликује и добре и зле последице ове конвенције. Истина, да господа, која су била противна овој конвенцији они су све зле стране изнели и они су са свим одсудно противни, што за мене бар, није чудо, што су они противни. Ја могу рећи а мислим да ће ми многи осведочити кад смо се састали у овој периоди да готово нигде нису били ни за један предмет „за", већ су били увек одсудно противни, а камо ли сад овоме. Шта их руководи у томе, то је њихова ствар, — ако говоре према својим личним убеђењима ја их поштујем а ако према другом чему, то сами нека пресуде.

После говора г. Алковића, г. Валенте, и г. Вшетечког ја мислим, нарочито ми људи који нимало нисмо с тим посвећени, да немамо шта да говоримо, него да усвојимо оно, што они кажу као стручњаци.

Господо, ја хоћу да учиним пажљивим све моје другове, а особито нас посланике са села, јер ја сматрам да ми нисмо с тим посвећени, да ми нисмо стручњаци, за то што нисмо били срећни школовати се, те да можемо овакве ствари потпуно да сазнамо и светло да расветлимо ствар; али нисмо толико ни затуцани да не можемо раздвојити зле од добрих страна. Дакле ја мислим према оваком говору и објашњењу да ми немамо шта даље да говоримо, него да гласамо на оној страни где је потпуно расветљена ствар, и где видимо да је наше убеђење. На овој конвенцији радила је влада, која, ја нећу да набрајам од пређашњих година, већ само од 1868

године, што год је радила, није се обзирала на своје личне и себичне интересе, него је свагда свесно и мудро заступала интересе српске државе. То је посведочено у више прилика. Па кад је то тако, и кад видимо поред владе да и стручњаци поједини, који су посвећени у овоме, и који потпуно поверење у друштву уживају, усвајају ову конвенцију, — онда ја предлажем и молим скупштину да и ми усвојимо и да пре-станемо даље да говоримо. (вичу: Тако је).

Председник: Још није време, господо, за решавање, јер није добро сазрела ствар.

Пошто је већ прешло подне, а посланици су уморни од рада, то закључујем ову седницу, а заказујем другу сутра у 8 сах. пре подне.

Састанак је овај трајао до 1 сах. по подне.

САСТАНАК VII

24 маја 1880 год. у Крагујевцу

ПРЕСЕДНИК

Вуја Васић

СЕКРЕТАР

поп Ив. Н. Јовић.

За министарским столом присутни сви г. г. министри.

Посланика довољан број за решавање.

Почетак у 8 чавова пре подне.

Председник објави да је састанак отворен и нареди да се прочита протокол IV састанка.

Секретар Ђ. Ђорђевић чита протокол IV састанка.

Секретар Ил. Стојановић прочита протокол V састанка који скупштина усвоји, за тим

Ник. Пашић примети да његов говор није тачно изведен, по свој прилици из личног нерасположења секретаревог. Он је казао да је Хирш продао све своје концесије Турској, и да је на томе добио десет милијуна динара, а вел. везир сто хиљада златних мецидија, дакле није Хирш продао за десет милијуна. То тражи да се исправи. Даље каже да он није читао писмо Гајгерово, него је читао последњи закључак студије коју је Гајгер саопштио у научном инжењерском журналу, у ком је печатао све податке о босанској линији.

Мил. Ђурић примећава: да је на говор Косте Црногорца казао, да противу железнице није и да не она заиста донети преображај но у корист туђу, а не нашу. На речи Јов. Валенте „Солун, Солун.", казао је, да ми треба најпре да причувамо нашу Саву и Дунав, па онда да идемо даље. Примећава даље извест. Вукашину, како је казао да није страшан узрок што правимо железницу, и даље казао је у своме говору да је берлински уговор паредио да железницу правимо, дакле он сам себи противуречи.

За извест. Стојановића каже да се од њега надао математичним рачунима, а не претпоставкама, јер по претпоставкама не сме се радити.

Секретар Ил. Стојановић одговара обојици предговорницима да њихове примедбе немају места.

Скупштина за овим прими протоколе, као што су написани, а за тим се пређе на дневни ред.

Ал. Поповић каже: да су они који су говорили о самој железници одвраћали пажњу скупштине од важности саме конвенције. Он сматра да су битни интереси српски уступљени за мајушно проширење границе. Слаже се с Пашићем, Р. Поповићем и Глишићем. На говор Валенте примећава: односно онога што он због кирије не би примио на поклон 100 ока шенице, да не изиђе да кирија доцније буде по 5 гр. од оке. Што се тиче онога да за Аустријом стоји неко други, пита: да ли нема кога који би и за нас казао: „ја сам ту," а нарочито напомиње силну Русију која је до јуче наше интересе бранила. Даље примећава Алекси Петковићу да су његови другови били против патентарине, али су опет били за слободу печатње, за личну безбедност. Тако исто примећава г. Алковићу да примедба његова о верности говора М. Ђурића није на своме месту, јер док су он и Алковић били у време рата у канцеларијама, Ђурић се је с Турцима у коштац ватао. Извиња-ва потпуно г. министра председника што није смео допустити да ствар ова доведе Србију до прекидања односаја са Аустро-Угарском, и што су га силе нагониле те је противно ранијим својим назорима изнео ствар пред скупштину овако. Он искрено каже да кад се траже слободе народне, каже се представништву, да је провизорно стање и да се не могу да даду, а кад се склапају уговори, силе нас на то гоне. У таквим незгодним приликама, ја од моје стране предлажем: да народна скупштина прими поднету конвенцију с условом, да она почне вредити онда, кад буде вредио и трговачки уговор који се има закључити између Србије и Аустро-Угарске и кад се осигура веза са Солуном, иначе гласа против конвенције.

Мил. Врачинац: Пристао бих да се упустимо у економну борбу с Аустријом, али кад види да је то ствар немогућа, и да се према берлинском уговору железница мора правити, онда мислим да би ову конвенцију примити требало.

Молио би само, да оно, што би се у прво време имало доплаћивати да концесионар доцније, кад буде прихода, то надокнади, и да држава наша може железницу откупити.

Мита Миловановић вели: да се железнице плашимо као баука за то, што је ствар нова. Тако се мислило за пароброде а сада се виде само користи од њих. Страшаца се не треба плашити, јер код нас нема бојара као у другим државама који имају по сто села. За то је он за конвенцију.

Ранко Тајсић наводи: да је ова погодба имала бити услед берлин. уговора и конвенције између г. Ристића и Андрашија, али она не одговара нашим интересима. Тако члан трећи напомиње, да железницу градимо без везе. Он такву железницу назива ћорави сокак. Председник министарства и одбор кажу, да се надају да ћемо везу добити и да ће нас потпомоћи Аусто-Угарска, али он не може ни с које стране рачунати на помоћ Аустро-Угарске. Члан 6 уговора веже савски мост с Аустро-Угарском и да ће га она лицитирати у присуству нашег посланика, но то присуство зна се да није никаква гаранција за нас. То нас може довести у заплет, а тада који је јачи биће и старији, чланом 8 учињено је оно, што треба сваког Србина тужно да подсећа, јер се њиме једно парче земље даје Аустро-Угарској у сопственост вечито. То је противно члану другом нашег устава. То отуђење није мала ствар, особито кад је ту престоница. Члан 11 по његовом мишљењу обухвата тако, да железницом управљамо само онако, како је Аустро-Угарској по вољи, јер она себе чини највише повлашћеном државом, а то је за нас опасна ствар. Изићи ће тако да ћемо ми сејати, а други жњети. Ова конвенција дакле није из темеља таква, да би по њој могли имати железницу корисну за нас. Примећава Валенти да он не зна откуд ће железница умножити газдинство нашег сељака; но може умножити економно-народно роиство. На говор заступника министра грађевина као да нам уговор Хиршов с Турском неће сметати и да за нас није обавезан, наводи као противговор г. Ристића у тајној седници, из чега се види да Аустро-Угарска нама неће нигда у вези помоћи и да је на Србију пренесен терет грађења железнице, што све долази у ред најнемилијих обвеза које нам је берлински конгрес набацио.

Између берлинског уговора, и конвенције, између г. Ристића и Андрашији, и садашњег рада види се превртљивост и несугласица рада. Ми смо данас независни и сваки нам може казати после, ми смо сами криви што нисмо гледали шта смо радили. Примећава Ил. Стојановићу да овде не седи скуп предузимача, него одговорни посланици, који треба да знају шта народ мора да плаћа и за шта. Он сматра да конвенција није добра, и гласа противу ње.

Заступник министра грађевина: Објашњава, да он није казао, да Хиршова погодба може или не може нама шкодити, но да то нема везе с овом конвенцијом, и да се у конвенцији Хиршу никаква права не дају.

Председник мин. савета министар иностр. дела уз реч и каза: Г. посланик драгачевски, у почетку свог говора, управио је на мене једно питање, које кад бих пређутао, држало би се, да оно стоји што он тврди. Он је питао, колико ће времена да траје оно уступање земљишта. Премда он незаслужује да му се одговара, за то, што он и ако је бистар посланик, нема добре воље да се споразуме, ипак Скупштини треба да дам објашњења.

Ја сам јуче или прекјуче објаснио, да се никакво земљиште не уступа, него се даје под закуп, и то земљиште од 200 хвати, а ово да истиче из природе самог посла, и навео сам више примера. Казао сам, између осталога, да тако постоји и између Аустрије и Сардиније. И кад је славни Кавур, који је развио заставу за уједињење Италије, допустио, да станица аустријска буде на земљишту талијанском, додао сам, да и српски министри нису имали узрока тражити да буду мудрији и патриотичнији од Кавура.

Кад посланик драгачевски није хтео да узме на знање оно што је већ објашњено, него ми је положио питање, то сам сада и ја морао подсетити скупштину на оно што сам већ објаснио.

Даље мислим, да није заслужио, да му се одговори ни за то, што је он у своме говору пун противуречија. Читајући нам мој говор, који сам ја из своје побуде понудио скупштини, да се јавности преда, навео је, како конгрес није питао заступника српског, — хоће ли или неће да прими оне услове а у исто време помиње, да се њему чини, да је све учињено из славољубља. Дакле, како може да буде, да је заступник радио из славољубља, кад за конгрес ни питао није?! Не из славољубља, но радио је да сасе оно, што је српском крвљу стечено. (Бурно одобравање).

Даље г. Тајсић позвао се на заслугу неког Србина, те да своје мишљење поткрепи.

Да се г. Тајсић сетио, да је у истом тренутку осудио и берлински уговор и ову конвенцију, кад је спомињао заслуге тога Србина, и да се сетио, да је тај заслужни Србин био тада председник министарског савета, кад је влада уговор тај заједно с конвенцијом потписала и поднела скупштини на одобрење, он то за цело не би изговорио. (Бурно одобравање. Вичу: да се реши).

Милоје Влазнавац каза: да смо ми имали намеру правити железницу и пре берлинског конгреса. Он налази да би нам железница дала одушку, коју кад би добили, онда би могли с Аустро-Угарском правити уговор трговачки, па ако ништа не буде, онда можемо и ми ударити ђумручину на њен извоз, и у таквом случају можемо се с друге стране помоћи, баш и ако би нам Аустрија границу затворила. Он је за конвенцију и то с чистим убеђењем.

Тодор Туцаковић каже, да је свагда мислио да нама треба јаче право ђумручно па онда железница. Али кад је конгрес решио, она се мора правити. Ако се веза са Солуном добије, плаћаћемо мање, а ако се не добије онда више.

Дакле треба да смо свакојако готови на плаћање. Док се трговачки уговор с Аустријом не направи и док се веза не осигура, он налази да ће по овој конвенцији Аустро-Угарска да извлачи корист а ми штету. За то је противан овој конвенцији.

Мил. Миловановић слаже се потпуно с г. Алковићем. Он верује учеиим људима, на које је народ трошио и којима је сад дошло време да се одуже. Он прима конвенцију.

Војин Радосављевић вели: да се реч о железници води од 1867 године Он је убеђен да је ова конвенција у нашем интересу и за то је за њу, јер невиди никакве опасности за нашу земљу и за наш народ, но је сигуран да ће бити користи.

П. Срећковић наводи: да је наша земља препуњена аустријским еспапима.

Дакле није истина да Аустрија оће да прави ову железницу с нама, да нас још више претрпа. Конвенција је направљена по начелу узајамности.

Не треба мислити да пруга Хамбург-Солун може остати прекинута само за 80 километара. Ко хоће благослова своју земљи, тај треба да даде гласа за ову конвенцију.

Он сматра да никакве опасности од Аустрије нема, за то прима конвенцију.

Дим. Голубовић каже: Србија је стојала у двојакој зависности. Политично зависила је од Турске а економно од Аустрије Требало је спасти је од оба господара, и за то је правац наше политике од 1860 год. био тај: да се наоружамо и војску створимо за ослобођење политично, а железницу опет за ослобођење економно; па за то је још 1864 год. пок. Књаз Мијанло изишао пред Народну Скупштину с траженем, да се железница прави и без свезе. На овоме су све наше владе радиле до берлинског конгреса ма да нам до тога конгреса ни Аустрија ни Турска нису обвезу давале. Сад, кад нам Аустрија свезу даје, мислим да је то добит, а Турску ће држим Јевропа натерати да нам ту кратку свезу Врања Скопље да.

У колико разумем, чини ми се, да је конвенција закључена на нози јавног права, па за то сам да се прими, иначе радићемо на прављењу железнице још двадесет година, као и до сада па је нећемо опет имати.

Дим. Катић вели: да је уговор овај последица оног уговора између Андрашија и г. Ристића. И најсилније дражаве при закључивању оваквих уговора су на опрези; јер ако се погреши, неда се после поправити. Историја прича нам: да ми и Германска племена ни смо били никад у пријатељству. То је и данас. Па кад се то зна, онда како можемо с њима овакове уговоре правити, кад они хоће на овај начин да нас упропасте. За то нам овде предстоји опасност с народног гледишта. Аустрија иде да нас економно овим путем упропасти, а ко се тако упропасти, тај о политичној слободи не може ни да сања. Он је за то да нам железница треба, али не под овим условима. Ако хоћемо да је градимо, градимо је почев од југа. Ако натоваримо на наша леђа тодике милијуне, онда се зна шта ће с нама бити. Он налази да ћемо овим уговором само поткопати садашњост.

Уговор овај није ништа друго, него фини начин да нас намами, на потпомагане својих интереса. За то чувајмо наше интересе и одбацимо ову конвенцију.

Из средине скупштинске чује да се више не говори и потом на питање председништва Скупштина реши, да је довољно обавештена.

Извест. Дим. Стојановић каза: да се не може тачно одредити колико ће се наша железница рентирати Зна се, да се линија од Скопља до Солуна највише рентира а то је 18.000 франака на један километар. Тим у средњу руку можемо према томе бити прилично спокојни да ће се железница наша рентирати.

Што се тиче лицитирања моста, примећава, да ће наш заступник у томе суделовати а не присуствовати. Члан 11 најважнији је у целој конвенцији. То је душа цела. Г. Пашић вели да се дотакао овога члана, но кад се одбије оно, што је говорио о босанској липији, остаје да је врло мало казао, тако, да се не зна шта би му се имало одговорити. Ми смо у нашој земљи слободни с тарифом да је одређујемо како хоћемо. Што се тиче наш земље, нама се од Београда до Пеште даје право највећма повлашћеног народа. Но од Беча до Пеште то нам се исто право даје, само у колико не би било у опреци с већ стеченим правима.

То све не може бити штетно за Србију и за нашу трговину. Истина добро би било кад би могли терати потпуно слободну тарифу. Но ако то оћемо ми, онда би морали то исто право допустити и другима, а то би било од штете за нас.

Што се тиче босанске пруге мисли, да се она неће градити; а ако се мисли да ће и противно бити, он мисли да за то треба ми железницу да градимо пре, јер је уверен да та пруга нашој не би могла конкурисати. Он налази да с поузданим убеђењем може гласати за ову конвенцију, као што ћу и гласати за њу.

Председник мин. савета мин. иностраних дела, узе реч и каза: Господо, више посланика, који су говорили противу ове конвенције, представили су, да је цео овај предузетак, тј. грађење железнице, па следствено и сама ова конвенција, последица туђих, а не и наших домаћих потреба. Ово гледиште није неправно.

Питање у српској железници у опште, па и питање о свој конвенцији, која је пред нама на претресу, на по се, мора се оценити са два гледишта: унутрашњег и спољашњег.

Нису то само спољни обзири, који нас морају определити за грађење железнице, но и наши рођени интереси позивају нас на тај задатак. Да ови интереси нису тако моћни, не би се ово велико питање почело претресати још пре 16 година у Србији. Биће вам познато, да је још пок. књаз Михаило изнео пред Скупштину, 1864 год. ово питање. Од тог доба па до сад у разним видовима покретало се оно, као што је г. Голубовић лепо разложио. Сам тај појав доказује, да ово није потреба, која нам је само натурена са стране, него да она има извора и корена и у самој земљи. Која је та потреба, која је у нас изазвала овај покрет мисли? Пре свега та, да и ми сами дођемо до бржих саобраћајних средстава; друга потреба, да еманципишемо нашу трговину и наше економне односе.

Ми смо готово сви сагласни у томе да се наша земља налази у економној потчињености према суседу. Неки иду даље па у овом погледу веле, да се налазимо *у васалству економном*. Ја нећу да употребим тај израз, али свакако се налазимо у економној потчињености. (Вичу: тако је.) Хоћемо ли да се ослободимо од ове потчињености, онда је прека потреба, да тражимо себи још један излаз, који ће нас у пространи свет водити, нас и наше производе. Ми сад имамо само једну капију, кроз коју можемо ићи у свет. Но сусед, који ту капију држи, отвара је и затвара кад хоће. Какав пут имамо да нађемо себи и другу? Хоћемо ли Цариграду? Тамо се иде кроз Бугарску и Турску, кроз земље, које све производе, што и ми производимо. А шта нама треба? Треба нам *море*, које ће нас водити у бели свет. (Вичу: врло добро. Тако је.) И то више нико не спори. Та је ствар постала ствар општег убеђења. Докле год будемо ограничени на *једну капију*, дотле ће сав говор о еманципацији наше трговине остати узалудан. Тек из Солуна решићемо ми повољно сва наша економна питања, па и само питање о трговачким уговорима.

Који дакле хоће еманципацију наших економних односа, тај треба да изиђе одважно, па да приступи делу. Ми смо доста оклевали са овим предузетком. Камо срећа, да смо га могли извршити раније, докле су само наши унутрашњи обзири били за нас меродавни, докле им се спољни пису придружили! Но зато опет не треба живети под утиском, као да је наша унутрашња потреба за железницом мање меродавна. Да смо срећом пре рата саградили железницу, пошто се већ од 16 година тим питањем бавимо ми не бисмо дочекали, да се у наш посао туђа рука умеша. Ми смо и онда знали за потребу њену; али за нас није било то доста, него смо се упуштали у теоријску расправу: да ли ће железница *у основу* бити користна земљи или не? Ако и даље будемо премишљали, изићи ће још и већа штета. Јер време бежи, па се бојим, да нас оно неће хтети чекати. Као што рекох, премишљајући се дуго, ми већ имамо *једну* штету; туђу руку у нашем послу; премишљајући се још даље, ми можемо доживети, да нас железница и обиђе. (Вичу: тако је, тако је.) Ево већ имамо извештаја, да је базјашко железничко друштво послало своје инжењере, да проуче грађење пруге преко Румуније, на Видина на Софију, одакле би се она везала са цариградском пругом. То би за нашу пругу већ био један конкуренат. Други конкуренат може доћи од стране босанске. И ми, који смо се размишљали 16 годана, да ли нам треба железница или не, ако останемо још 16 година да се размишљамо, онда треба да смо сигурни, да ће нас железница и обићи.

Имајући већ једном оволику потребу, да што пре видимо железницу кроз своју земљу, ми се морамо трудити, да јој обезбедимо и други њен

карактер, *карактер међународни*, који она има; јер ни наш, па ни аустро-угарски промет није довољан, да је рентира. То је пруга дуга, која иде кроз пределе односно слабо насељене; њој треба за опстанак светска трговина. И заиста, будући је најпреча и најкраћа између запада и истока, она има сигурне изгледе, да обрне трговачку струју на себе од Хамбурга до Солуна; да понесе индијску пошту, која је до сада већ неколико путова остављала, тражећи свагда најбржи пут, а ми смо у тако сретном положају, да јој најкраћу пругу можемо понудити. *Отуда је потреба свезе са Аустро-Угарском, Турском и Бугарском.*

Пре десет година писали су неки наши писци, који данас овоме великоме питању стављају на пут свакојаке неоправдане сметње, да ће ова трговачка струја, која ће потећи кроз земљу нашу од Хамбурга на Солун, бити *златка* струја, и да ћемо ми бити сретни да нађемо „*златно руно*“.

И ако нећу, господо, да се предајем том оптимизму, ипак се смем предати основаном надању, да ће железница сретно преобразити облик наше земље и да ће унапредити њено благостање.

Но и сем оних конкуената, који се могу појавити, нама је од штете и сама пруга Солун-Митровица онаква, какво је сад, са свима оним железницама, које је Порта подигла; јер сва транзитна трговина, која је некад ишла кроз Србију, отишла је на ове пруге са бржег и јефтинијег подноза. Ево шта пише у томе погледу консул енглески својој влади из Солуна:

„Пре него што је саграђена солунска железница, предео, који лежи северно од Велеса, а нарочито предео Скопља, Куманова, Лесковца, Гиљана, Приштине, Вучитрна, Баковице, Призрена, Митровице, Тетова, Качаника, слао је своје ретке производе понајвише на аустро-угарска тржишта преко Ниша, тада пограничне турске вароши, и Београда на Дунаву. Ови производи беху поглавито: вуна, кострет, дуван, восак, кудеља, постава, чињене коже, коже овчије, јагњеће и зечије; а тим путом увожени су и немачки и британски манифактурни еспапи. Тако у недостатку добрих путова и лаких саобраћајних средстава *до мора*, водила је европска Турска велики део своје стране трговине кроз Србију, и тиме је знатно припомагала изворима ове земље.

„Али је Србија сад лишена ове користи, од како су у Турској подигнуте железнице; бар велики део тога саобраћаја иде сад митровачко-солунском железницом, железницом Рушчук-Варна, железницом Белова-Филибе-Једрене-Дедеагач, — и Србија се мора старати да изгубљену корист поврати. Најбољи пут за обновљај трговачке свезе био би, кад би се отворила железница од Београда до Ниша са двема гранама, од којих би једна водила Цариграду, а друга Солуну. Таково предузеће било би у трговачком погледу од несмерне користи за целу Европу, *и могло би послужити, да се сувим доврши непосредница и бр-*

жа свеза трговачка између Велике Британије и њених имаовина у Азији."

Дакле као што видите, у првом реду нагоне нас на овај задатак наши домаћи интереси и унутрашње потребе, а тек после у други ред долазе обзири спољне природе. И да није ових других они би први били довољни, да нас определе, да већ једном приступимо делу.

Но и што се тиче питања спољног, оно још није довољно расветљено. Погрешно се узима, да је грађење српске железнице, па и ова конвенција, која је сад на претресу пред скупштином, последица наше берлинске конвенције. Ствар ова има даљег и дубљег корена. Она лежи у берлинском уговору. Чл. 38 берлинског уговора гласи: „На кнежевину Србију прелазе, уколико се ње тичу, обвезе, које је В. Порта уговорила како с Аустро-Угарском тако и са дружином (компанијом) за експлоатацију железнице у Европској Турској односно довршетка, везе и експлоатације гвоздених пруга, које имају да се подигну *на земљишту, које је сада кнежевина задобила.*"

Пошто је Порта према друштву примила обвезу, да садради железницу до (старе) српске границе (односно Алексинца), то је ова обвеза услед тога члана прешла на Србију. Шта више, било је утврђено и само време, у коме се та обвеза имала да изврши, а то је трогодишњи рок, за који се Порта обвезала *према Аустро-Угарској.*

Берлински дакле уговор ставио је Србији у дужност, да сагради железницу на своме *новодобивеном земљишту за три године.*

Одавде тек почиње за Србију обвезе, које је она примила на себе конвенцијом за своје *старо* земљиште. По тој конвенцији ми смо се обвезали, да и на старом земљишту од Алексинца до Београда извршимо ову грађевину за три године.

Ова дакле конвенциона обвеза само је природна последица оне прве коју нам је конгрес берлински наложио. Јер, имајући да саградимо железницу од нове границе до Алексинца, би ли могли да је оставимо без продужења до Београда? Није ли природно, да бисмо је ми морали сами да продужимо и до Београда? Јер ако то не бисмо учинили, онда бисмо тек имали пут без изласка (ћор-сокак). (Вичу: тако је.)

С друге стране, на берлинском конгресу, као што вам је познато из мога говора, који вам је печатан раздат — мали народи стајали су врло рђаво. Нису ни велики били сви задовољни; али мали били су доведени у опасност са својим тековинама. Истина, није обичај да се и оваке ствари јавно казују, али ја видим да морам да пређем преко тог обичаја, па да кажем отворено, како су ствари текле. Ситуација је тада таква била, да ми нисмо знали на кога ћемо управ да рачунамо. Немачка је била потпуно за Аустрију, и кнез Бизмарк је казао; *да жели да се Аустрија задовољи на Истоку.* Посланик руски, грофа Шувалов, рекао ми је у очи: „*позабавите се са Аустријом; оно Кете имати што с њом уговорите.*" Енглеска је била потпуно за Аустрију; шта више и онде, где је Аустрија била за нас, Енглеска је била противу нас. С друге стране аустро-угарски посланик грофа Андраши рекао је мени и пок. Цукићу, који ми је био придат за питања економне природе, ово: *Ако не пристанете на конвенцију (о железници и другим тамо сврђаним питањима), ја ћу се окренути против сваке нове границе српске.*"

Ја нећу рећи, да би нас Европа заиста оставила без сваке *нове* границе, али кад је Аустрија могла успети, да Црној Гори и преко јаке заштите, коју је она уживала, светостефанске тековине сведе на једну трећину, може се лако замислити, шта би учинила са нашим тражбинама, да им је стала на супрот. Извесно је, да бисмо ми без њене потчоре остали на западу: без Преполца до Куршумлије; јужно; без Врање и теснаца грделичког, који много вреди, јер смо видели колико се Турска за то заузимала, па је после конгреса чак и накнаду новчану нудила, само да добије тај теснац; остали бисмо даље источно: без Пирота, без једног дела среза трнског, који нам је припао, и без целог простора до Балкана и Св. Николе. То би било у случају, да нам је Аустро-Угарска одрекла своју потпору; а да смо отказали потписати берлинску конвенцију о железници, она би била према нама заузела противнички положај и тада би наши губитци на конгресу били недогледни.

Није ту славољубље, као што неко рече, руководило владу, већ ју је руководила наша унутрашња потреба и чиста патриотска дужност. Ми смо устали били да *ослободимо нашу браћу* с једне, а с друге стране да *ојачамо Србију.* Па је природно било да прихватимо све, што се може узети за оснажење наше земље и ослобођење наше браће. (Вичу: врло добро. Тако и јесте.) Ми смо имали уверења да се све погодбе људске могу временом мењати; бар се лакше мењају него тековине земљишта. Ви знате добро да земљиште нити се добија, нити се губи без крви. (Вичу: тако је). Дакле најпре је требало да осигурамо оно, што је најтеже добити, што сачињава снагу једног народа, па зато смо се у томе правцу и кретали.

Са тих узрока, и ни зашто друго, пристали смо, да потпишемо конвенцију. Тиме смо спасли онај велики део наших скупих тековина, који је на конгресу дошао био у питање. Какву смо дакле цену дали какву жртву учинили, што смо конвенцију железничку потписали? Никакву, господо! Јер имајући већ конгресом наложену нам обвезу, да градимо железницу од нове до старе границе, тј. до Алексинца, шта би нам друго било остало, но да је одатле сами продужимо до Београда? Даље, имајући ону прву обвезу да извршимо на новом земљишту *за три године*, морали бисмо у своме интересу саградити и овај други део пута на старом земљишту, такође *за три године.*

Према томе јасно је, очевидно је,

да наш задатак, који нас данас занима, потиче из берлинског уговора, а не из берлинске конвенције. *Берлински уговор донео је нам железничку обвезу, а берлинска конвенција спасла нам је ратне тековине.* Она у погледу на ово питање ништа у себи не садржи, што већ не би садржавао берлински уговор, или непосредно или посредно — тако, да нам је берлинска конвенција само користи донела, а никакве жртве, које не бисмо већ по берлинском уговору морали сносити.

Ово је нужно било, да објасним, те да се види, да је берлински уговор извор данашњег питања. А ко би хтео за овај велики међународни акт да обара одговорност на српску владу, са њим се не би могло озбиљно говорити. (Вичу: тако је. Одобравање у скупштини.)

Мени су скоро сви чланови конгреса у Берлину честитали, говорећи, да смо ми сретније прошли од свију народа, којима је судбина на конгресу берлинском решавана. (Вичу: тако је.) И, господо, ја слободно остављам историји да оцени наш рад; она ће да говори онако како јесте, а не под утицајем страсти и тренутних потреба. (Вичу: живио Ристић. Хвала вам на искреном раду.)

Сад је наступило време, да се изведу последице из оних обавеза, које смо примили; предстојао је влади задатак, да их она уреди на начин који би био по земљу најкорисији. До њене добре воље и труда није зацело нигде застало. Ствар је руковођена озбиљно; то показују дуги трудни преговори, које смо водили са Аустро-Угарском. Никада можда у овоме реду ствари није Србија имала тако тежак, тако сложен задатак, као што је овај. Влада се користила стручњацима и домаћим и страним, да га што повољније реши, али задатак тај није зависио само од наше добре воље. Још у берлинској конвенцији углављено је да се за решење овога питања сазове конференција од четири заинтересоване државе. С тога, да бисмо расправили *истовремено* сва питања о везама, ми смо тражили међународну комисију од 4 суседне државе: Аустро-Угарске, Србије, Бугарске и Турске. Разуме се, да је то за нас било боље; а знате и из нота које су предате јавности, да је настојавано да се сазове ова комисија. Но наше схватање не само да није усвојено од стране Аустро-Угарске, него је сматрано као избегавање, да својим обвезама одговоримо. Аустро-Угарска је, противно нашем тумачењу, узела да та комисија од 4 државе има *да следује онда тек, кад се погодбе и свезе железничке изврше, те да води старање о заједничкој железничкој манипулацији.* Ми нисмо лако напустили наше гледиште, него смо се старали да сазнамо најпре, шта Бугарска мисли о овом заједничком питању. Одговор је био, да је Бугарска збуњена својим унутрашњим пословима, да су јој финансије слабе, да има да плаћа гарантију за железницу, која постоји између Рушчука и Варне. Даље, покушавали смо да видимо, како се узима наше тумачење код

неких меродавних сила, по оцена нашег схватања није нас ободрила да при њему останемо. Одговор био је избегавајући.

Према оваквом стању ствари, бојећи се да не изложимо велике интересе земаљске опасности, ако бисмо даљим одрицањем и заступањем нашег тумачења дошли у сукоб са великом суседном монархијом, ми смо најпосле ушли у *непосредне преговоре* са њом, оградивши се, да остајемо при свом гледишту; и ако жртвујемо форму, жртвујемо је да спасемо суштину. Преговори су отпочети. Разуме се, да је свеза била један од главних предмета, који нас је занимао. Кад мене данас, у току ове дебате, нека господа подсећају на моје речи изговорене у Скупштини у Нишу, ја не знам, за што они то чине, за што ме подсећају на ове речи, кад их ја не само нисам никада *порекао*, но сам још и за остварење свога правца радио; кад сам тражио свезу тако, да је дошло до прекида одношаја? Неће ваљда нико моћи захтевати од мене да учиним и оно, што превазилази силе, не моје, него силе земље, коју служим. (*Одобравање.*) Ми смо предлагали да закључимо конвенцију по свима осталим тачкама, а што се тиче везе да ставимо и за пругу солунску и цариградску онакву одредбу, каква сад стоји за везу са Бугарском, т. ј. ми смо предлагали да се трогодишњи рок за грађење железнице рачуна *од дана кад се с једне стране са Бугарском, а с друге са Турском закључи уговор о везама.*

Но влади аустро-угарској чинило се, да се и тим предлогом иде на одуговлачење и избегавање да градимо железницу. Она је по свој прилици и у нашој дугој шеснаестогодишњој дискусији црпела уверење, да ми избегавамо грађење железнице, јер нам се примећавало: „ви сте чак и конкурсе за грађење железнице расписивали, па до железнице нисте дошли, ми дакле морамо сад да тражимо обвезу, да ће се и кад ће се приступити грађењу и саградити железница.“ Ту су сад наши међусобни одношаји дошли били у критичку фазу: или је требало приступити делу, или је предстојао прекид одношаја. Аустро-Угарска није била сама. Њу и њено гледиште Немачка је живо потпомагала. Да је дошло до прекида одношаја, нема, господо, сумње, да би за нас настале недогледне неприлике на пољу политичном а нарочито економном. *Граница би нам била затворена.* — Разуме се, да би тада влада најсретнија била, да је могла одступити, али се морало бродити даље. Ма да су нам и сада трговачки одношаји са Аустро-Угарском јако отежани, постали би они прекидом одношаја не само још тежи, *но би и коначно престали.* Замислите у какав бисмо положај дошли, да се затвори и она једина трговачка капија, коју имамо. Куда бисмо извозили наше производе? У Турску, у Бугарску? Та и ове државе производе све оно што и ми производимо. Не треба заборавити да ми за саме свиње уносимо из Аустрије годишње у земљу од 40

до преко 80 милиона гроша, као што нам то показује преглед извоза и увоза од 1865 до 1879. И саме године 1879 од када је ђумручина на свиње увећана, унесено је око 41 милиона гроша (управо 46,910.750 гр.) А кад се догоди, да се унесе 80 милиона, то је, господо, више него што износи наш буџет државни. То је само од једног производа, а колика би била та цифра, кад би се још примања наша и од других производа срачунала: од кожа, вуне, воска, лоја, шљиве, шпинарке, говеда итд.? Само 1877 године, дакле онда, кад смо из рата изишли били, извезено је у Аустро Угарску преко једне *једине скеле*, базјашке, 17,037 грла говеда! С друге стране, наш је извоз у Бугарску незнатан, па и што га има, то се сад отежава. Досада је Бугарска наплаћивала по 5% ђумручине, а сада је подиже на 8%. Шта више, као што нам јавља наш заступник из Софије, процениоци бугарски тако процењују, да наши људи често плаћају и по 50 па и 100% ђумручине. Докле се овако и Бугарска ограђује, са Турском је саобраћај наш незнатан.

Према оваквом стању ствари влада није смела на себе примити одговорност, да ствар дотле доведе, да се граница затвори, него смо продужили преговоре, решивши се да ствар изнесемо пред народно представништво, а оно нека је расправи онако, како је према својој савести и својим патриотским осећањима најбоље схвећа. Ми вам своје мишљење не ћемо ни најмање наметати; али ћемо тако исто отворено изнети своје мишљење, потпуно, без сваке резерве. (Чује се: врло добро.)

Преговоре смо наставили тек онда, кад смо добили изгледа, да ће аустро-угарска влада поступити у питању о свези са Бугарском.

Што смо претпоставили пругу врањску пиротској, то ви лако разумете. Пруга пиротска има за нас чисто транзитно значење, јер у томе правцу ми мало имамо извоза. А пруга врањска, то је, господо, будућност наше трговине, то је она друга капија, коју морамо себи отворити, ако ће бити и *са ривалом*. Ко хоће да еманципише српску трговину, тај не може овоме правцу одрећи уместност. (Чује се: тако је).

Треба отворено да знамо шта хоћемо, па да бродимо напред, а не да тражимо ствари противречиве, или да чекамо, да нам што готово дође. Који хоће еманципацију, нама и економну, треба да је готов и на жртве. Који хоће велику Србију и ослобођење народа, тај се не сме уставити на томе, што ће да плати после *по неколико динара прирева*. Тако нису радили народи, који су дошли до свог ослобођења. Италију стаје скупо њено ослобођење и уједињење, па ипак нема никог у њој, да се тужи, што има да плаћа државне дугове. Треба да будемо следствени, па кад један пут у овој сали засучемо рукаве и викнемо „рат Турцима,“ не треба после кад се враћамо са „Ђунаса“ да кажемо: рат је дело владино, а не дело народно. (Вичу: тако је). Сваки треба да има куражи свога мишљења, па што једанпут изнесе и исповеда, не треба да се одриче тога ни у недаћама, особито у овако великим питањима. (Живо одобравање).

Да пређемо ближе ствари. После дугих преговора, у којима је долазило и до оставке кабинета, најпосле склонила се Аустро-Угарска, да односно питања о везама, остави питање о вези *према Бугарској отворено*, т. ј. да се за онај огранак од Ниша до Бугарске границе рок од три године за саграђење железнице рачуна од дана кад се начини уговор о вези са Бугарском. У осталом овој конвенцији чињене су многе примедбе, многи приговори, но то је, господо, долазило махом од необавештености и непознавања саме ствари. Једини приговор, који се може учинити овој конвенцији, то је тај, што немамо формалног уговора са Турском. Но ствар је тако пошла, да смо имали да бирамо или да дођемо са суседном монархијом у сукоб, — ако не оружани, а оно *економни*, — или да се ослонимо на оних шест тачака, које се помињу у извештају одборском. Ми смо се решили за ово друго, у толико пре, што се ствар ова имала изнети пред народно преставништво, па ово нека реши како за најбоље нађе.

Нема сумње, да би формални уговор са Турском у свези био најправилнији пут, и преписка вођена са Аустро-Угарском владом, која је предата јавности, доказује, да се влада и трудила да ту свезу осигура, и она не очајава, да ће је у року од три године, који пред нама стоји, моћи и осигурати. Међу тим свеза је обезбеђена јаким стварним гарантијама, које вреде више од формалних уговора. Ту су тако многобројне чињенице интересовање, да би се морала природа људска променити, па да се она не постигне. Те су чињенице поменуте у одборском извештају и садржине у оних 6 тачака.

Тако, прва је: краткост земљишта, које постоји између Скопља и наше границе. Од Солуна до Скопља већ постоји железница. Остаје дакле да се сагради од Скопља до наше врањске границе, а то је простор, који износи само 14 сати. Предео је раван, за грађевину лак тако, да се може извршити за неколико месеци, особито кад од Солуна има железничка пруга преко Скопља, којом се сав потребни материјал може доносити.

Друго налазимо гаранцију, да ће се свеза постићи и у томе, што су друштва, која имају железницу, заинтересована да железнице споје. Дружина која има ову солунску пругу до Скопља, интересована је, да је што пре са нашом веже, јер нема другог изласка, нема везе, која би јој створила пут к великим средиштима јевропским. И пошто ће и она дружина, која нашу концесију добије, бити интересована, да веже нашу пругу са солунском, то ће се и саме ове кумпаније о свези споразумети и наћи начина, да све препреке уклоне. Интерес је најјачи покретач, јачи од свију писаних у-

говора. Те две — тако да кажем — кртиде прориће земљу и саставити се; о томе сумње не може бити.

Трећа чињеница, која нам даје гаранције, да ћемо свезу добити у време, та је што је Аустро-Угарска обвезана и интересована, да нас помаже, да се наша заједничка међународна пруга веже са Солуном. За то и стоји у овој конвенцији у чл. 3 да ће обе владе уговорнице ступити у преговоре са владама турском и бугарском, како би се закључиле потребне погодбе, да дотичне везе буду довршене и предате обрту такође до 3 јуна 1883 т. ј. онда, кад и наша пруга има да буде готова.

Но примећује се на то: да Аустро-Угарска неће нас потпомагати, јер њен интерес није да иде Солуну, него интерес је њен више за пругу цариградску, а мање, или никако, за пругу солунску. Допуштам да јој је интерес већи, да иде у правцу к Цариграду, но у правцу к Солуну; али је и правац солунски за њу и од политичне и од економске важности. Она има да сагради пругу од Пеште до Земуна, а то је простор, који износи 340 километара. Њена индустрија сама није довољна, да јој овако скупу и дугачку пругу рентира, па за то мора да тежи, да постави ту пругу у такво стање, да па њу навуче светску трговину, нарочито индијску трговину и индијску пошту. Дакле интерес је њен, да нас потпомаже. — Поставимо на послетку, да наступи и најгори случај, т. ј. да нам она не укаже довољну потпору, да можемо склопити уговор са Турском а као што и противници с друге стране признају, да је она више интересована за *пругу* цариградску, — ми имамо јако средство у рукама, да наше међусобне интересе доведемо у сагласност. Ту мислим нашу пругу пиротску и свезу са бугарском. У колико од Аустро-Угарске буде зависила свеза са Солуном, још више ће од нас зависити свеза са Бугарском. То средство ја сматрам као најјаче.

Даље, господо, као четврту чињеницу рачунам потпору великих сила. Не једна сила, држимо, неће тој свези сметати. Потпора свагда благонаклоне нам Русије неће нам изостати; а потпора Велике Британије, у овом питању због њених индијских притежбина јако интересоване, нама је потпуно осигурана. Ја имам, шта више, од енглеског посланика у Београду не само обећање усмено, као што се обично ради, већ акт о овој потпори, који гласи (чита), да је посланику Њеног британског Величанства препоручено, да укаже сваку *могућу потпору* у преговорима између Србије и Порте, како би се извршила свеза између железница српских и отоманских." (Чује се: врло добро.)

Ово, господо, није реч, но *писмено уверење*, у које ми морамо у толико више вере полагати, што данас на влади Велике Британије стоје људи, којих су симпатије за источне народе у опште довољно познате.

Даље долази на ред, пето обвеза Турске по чл. 38 берлинског уговора, где стоји, да је она дужна, да се са нама споразуме и да закључи конвенцију (чита чл. 38). Ово је јасна обвеза за Турску, и како су сад расположене све силе, да се све, што је утврђено у берлинском уговору, изврши, то је ова обвеза у толико јача, што је узета не према Србији, него према Јевропи па ако она нема више важности, оно бар има толико, колико би имао уговор према Србији, с том само разликом, што овде нису означене појединости. Најпосле, ми рачунамо на једно можда најјаче средство.

Шта се помишља, кад се говори о потреби, да се свеза са Солуном осигура? Помишља се на потребу, да се осигура приход нуждан, да се гарантија не плаћа. Не могавши добити ово обезбеђење *формално*, ми имамо јаког изгледа да га добијемо *фактично*. У преговорима са друштвима, која су се до сада јављала, ми смо покушавали не би ли смо их склонили, да им гарантију, на коју бисмо се у сваком случају имали обвезати, почнемо давати тек онда, кад се обрт целе пруге до Солуна и отвори. И ми већ имамо од једног јаког француског друштва писмену понуду, које овај услов прима. (Чује се: врло добро.) Остаје, наравно, да видимо хоћемо ли се са њим моћи и у другим питањима погодити.

Пита се, шта то значи, да се налази друштво које оваван услов прима? То је врло лако разумети. Друштво, које прима овај услов, мора да је у свези или споразуму са оном железничком кумпанијом, што држи железницу, која иде од Солуна. У том случају дакле формални уговор за свезу постаје просто један формалитет.

Имам још да одговорим и на то, што је један од посланика казао, да би и поред уговора са Турском сви ови разлози стајали. Стајали би, и не би стајали. Јер да има уговора, ја не верујем, да би се дошло на ту мисао да се гарантија пули тек од оног дана, кад се обрт до Солуна отвори. (Вичу: тако је.)

Сад питам ја господу, која очајавају, да ли сви ови елементи не вреде више од сваког писаног уговора? Кад бих ја имао да бирам између ових 6 тачака, које сам поменуо, и писаног уговора са Портом, ја се не бих ни мало устезао да се решим пре за оне *фактичке* ослонце, но за *формалне* уговоре. Јер поред уговора могли бисмо ипак видати на песку, а поред оних јемстава стојимо ми на сигурном темељу. Морала би се природа људска променити, па да нас сва ова јемства на један мах изневере. То заиста није вероватно. Изгледи су тако добри, да нас могу успокојити.

Кад смо дакле све ове вероватности узели на ум, ми смо се склонили да потпишемо ову конвенцију, видећи још, да се све то, што се у њој садржи, налази и у другим подобним конвенцијама.

Господин посланик крагујевачки навео је као главну махну овој конвенцији то, што немамо уговора трговачког са Аустро-Угарском, а склапамо уговор за железницу. То су говорили још неки посланици овде. Ви, господо, врло добро знате, да смо ми већу важност подлагали и

полажемо на трговачки уговор но
железнички. Но Аустро-Угарска је
опет изјавила, да неће да прави
тај уговор, док не дођемо до по-
годбе о железници, у толико пре,
што трговачки уговор није таква
ствар да се може да закључи брзо
и лако. Не заборавите једну важну
околност, а на име: ако онај, који
преговара с нама, зна да смо ми
у таквом положају, да нам је нужно
што пре закључити уговор, он ће
знати да уцењује тај наш положај.
Но железница ће нас из тог поло-
жаја извести, па онда нећемо мо-
рати да паднемо на милост и неми-
лост уговорача о трговини, него
ћемо моћи закључити уговор или
какав требамо, или ћемо и без уго-
вора наше ђумручке одношаје само-
стално уредити моћи. Због тога смо,
господо, ми казали: Солун, па Со-
лун! Међутим влада већ чини у
том питању шта треба. Ја сам пре
кратког времена положио питање
аустро-угарском посланику о томе:
кад ћемо ступити у преговоре за
закључење тога уговора, и добио
сам писмен одговор, да ће се у те
преговоре ступити чим се ова кон-
венција потпише (Чује се: врло до-
бро.) — Само молим вас да се до-
бро разумемо. Ја не тврдим, ја не
обећавам ништа унапред; ја само
јављам да ће се преговори скоро от
почети. Али да ћемо онда, кад до-
ђемо у додир с морем, кад дођемо
до Солуна, моћи далеко корисније
услове за закључење трговачког уго-
вора да добијемо, то смем да тврд-
им. (Одобравање, чује се: тако је.)

Говорено је о овоме предмету и
са гледишта земаљске независности
и народног достојанства. Мора сва-
ком Србину бити мио тај појав. Што
је слобода лична за појединог чо-
века, то је независност за државу.
Наша је независност млада па је са-
свим природно да је морамо суреви-
ниво чувати. Оправдано је сасвим
што при оцењивању питања са тога
гледишта мора нам бити меродавно
најпре наше народно осећање, али
није меродавна ни оцена других не-
интересованих народа и влада. Да
нам је поред интереса народних и
понос народни био вођ при прего-
ворима, показују сами ови дуги и
тешки преговори, који су у два маха
прекидани. Ове преговоре пратиле су
пажљиво и све стране силе, и ја сам
у стању доказати, да њихова оцена
није за нас неповољна ни у једном
ни у другом погледу.

Ево шта нам г. Протић посланик
Његовог Височанства из Петрограда
под 30 марта ов. год. пише:

„Г. Убрил (посланик руски у Бечу)
био је обавештаван о течају прего-
вора... Исто тако и г. Персијани (по-
сланик руски у Београду) редовно
је извештавао о течају преговора. Г.
Гирс (заступник и. рус. министра
иностр. дела) изјавио ми је, да су
они веома задовољни, што се и то
питање једном расправи, и налази
да сте ту ствар, да употребим његов
израз, карактерно водили".

То је од нашег посланика у Пе-
трограду. Ево сад шта нам пише г.
Мариновић, посланик Њ. Височан-
ства из Париза (под 24 априла).

„Г. Фресине (француски министар
председник и министар спољ. посл.),

који је до сад имао времена, да
проучи нашу железничку конвер-
цију закључену с аустро-угарском
владом, честита нам излазак тих те-
шких преговора, и налази да је кон-
венција за нас полезна, да је основа-
на на темелима, на којима се обично
подобне конвенције између независ-
них држава закључују, и да смо ми
у овом случају трактирали с Аустро-
Угарском „de puissance à puissance"
(као сила са силом).

„Ја сам, пристајући уз то његово
посматрање, додао, да смо ми били
потпуно у права, сва наша државна
права и интересе енергично заступа-
ти и трактирати „de puissance à
puissance", и да ће нас свакад ви-
дети у подобном држању и спрам
осталих сила, кад год се буде ра-
дило о одбрани наших права и за-
ступању државних интереса."

Даље ћу се уздржати да наводим,
јер г. Мариновић спомиње вешто
поступање наше владе и наших пре-
говорача итд.

Господо, ја мислим, да ове по-
вољне оцене од стране ових благо-
наклоних сила не могу нам бити ра-
внодушне. Оне су у праву да раз-
бију и последњу бригу свакоме, који
би се још могао бојати, да није учи-
њено све, што је требало те да се
очува недирнута наша млада неза-
висност и наш стари народни понос.
(Вичу: живио, живио.) Кад се магла
страсти и агитације разиђе, видиће
се, да влада мале Србије није на
достојанство земље заборавила. (Вичу:
тако је! Живо одобравање).

После свега овога, господо, ја
мислим да сам казао све, што се и-
мало да каже; мислим да нису ос-
тале више никакве нејасности, ни
сумње. (Вичу: тако је).

Сад је, господо, на вама ред да
оцените. Изволите то учинити хлад-
нокрвно, по савести и убеђењу. Ми
вам свога мишљења не намећемо, о-
граничивши се да вам само ток по-
слова изложимо. Ми мислимо, да је
све постигнуто, што се постићи мо-
гло, а ако има кога, који би имао
вере и могао на се примити одго-
ворност покушаја да више постигне
ево нас свију готових, да одмах од-
ступимо, па да га препоручимо Њ.
Височанству за свога одменика. Још
није доцне, још није гласано. До
сада се није нико јавио за та-
кав покушај; многи је радо кри-
тиковао, а нико није хтео одговор-
ност на се примити, да што боље
изведе. Кад је тако, онда нека Скуп-
ština реши, као преставник народа.
Ко није убеђен, да је све постиг-
нуто, што се у даним приликама
постићи могло, од тога нема нико
ни права тражити, да гласа за кон-
венцију; она није ствар владина, но
ствар земаљска, од велике важности.
Зато у свечаном тренутку, који сад
наступа, уклонимо све друге обзире
на страну, а пустимо преда се своју
савест и интерес земаљски. Нека нас
то једино руководи при гласању. (Ви-
чу: врло добро).

Најпосле молим, од стране владе,
да гласање буде поименце.

За тим се ствар стави на поме-
нично гласање и тако гласали су:

Секретар Ђ. Ђорђевић прозивље:
Аврам Јовановић, за, Аксентије Ко-
вачевић, за, Александар Грујић, за,

Алекса Петковић, за, Алекса Поповић, против, Андрија Перуничић, (на осуству), Анта Нешић, за, Анта Пантић, за, Аранђел Станојевић, за, Арса Дреновац, против, Арсеније Симић за, Благоје Цветковић, (није дошао). Борисав Милановић, за, Вукашин Петровић, за, Васа Стошић, против, Василије Павић, против, Владисав Вујовић, за, Војин Радосављевић, за, Глигорије Петронијевић, против, Грујица Гавриловић, за, Груја Лаушевић, за, Гаврил Поповић, за, Давид Петковић, за, Димитрије Димитријевић, против, Димитрије Голубовић, за, Димитрије Катић, против, Димитрије Милојковић, за, Димитрије Мијаиловић, за, Димитрије Стојановић, за, Димитрије Протић, за, Димитрије Цветковић прота, за, Драгутин Петровић, за, Димитрије Цветковић, није дошао, Живко Ивановић, за, Живко Недић, за, Иван Јевтић, за, Иван Миловановић, против, Иван Дамњановић, против, Иван Протић, против, Илија Живковић, за, Илија Матић, против, Илија Стојановић, за, Илија Стошић, није дошао, Илија Туцаковић, против, Јаков Павловић, за, Јаниће Пешић за, Јевта Велајић, за, Јеврем Гудовић, није дошао, Јеврем Мијатовић, није дошао, Јеремија Илић, за, Јеремија Панић, за, Јован Валента, за, Јован Јуришић, за, Јован Симићић, за, Јован Николић, за, Јован Бошковић, за, Јован Радосављевић, за, Јован Радуловић, за, Јован Протић, за, Јован Поповић, за, Јосиф Марковић, за, Коста Алковић, за, Коста Денић, за, Коста Рушчуклић, за, Коста Црногорац, за, Лазар Денчић, за, Љубо Дидић, против, Марко Лазаревић, против, Марко Петровић, против, Марко Радивојевић, за, Мата Карамарковић, за, Мијат Ивлашић, за, Миладин Брадић, за, Мијаило Јеремић, за, Мијалко Раденковић, за, Мијаило Терзибашић, за, Миладин Манчевић, за, Милан Брачинац, за, Марко Пауновић, за, Милан Вукашиновић, за, Милан Ђурић, против, Милан Жуњић, против, Милан Миловановић, за, Милан Станковић, за, Миленко Јоксимовић, не гласам, Милија Поповић, за, Милован Спасић, за, Милоје Блазнавац, за, Милоје Жикић, за, Милосав Вукомановић, за, Милосав Марковић, за, Мијаило Адамушевић, за, Милосав Тривунац, за, Милош Глишић, против, Милош Милојевић, за, Милош Милић, за, Милош Ристић, против, Милош Сретеновић, за, Милутин Стокић, за, Мата Ђорђевић, против, Митар Катанић, за, Мита Миловановић, за, Младен Миленковић, за, Мијаило Гератовић, за, Наћа Трајковић, за, Нешко Митровић, за, Новак Милошевић, против, Никола Мандић, против, Никола Радовановић, за, Никола Пашић, против, Никола Рашић, није дошао, Никола Стајевић, за, Обрад Антонић, против, Павле Ивковић, за, Павле Самуровић, против, Павле Тутулић, за, Панта Срећковић, за, Павле Поповић, против, Пајча Вељковић, за, Петар Васић, против, Петар Илић, за, Петар Непадовић, за, Петар Стевановић, против, Раденко Драгојевић, није ту, Раденко Јовановић, против, Радивој Живановић, за, Радисав Тодоровић, за, Радован Милошевић, не гласам,

Радојко Димитријевић, не гласам, Радојко Лазић, за, Радисав Мркић, за, Рака Кукић, за, Ранко Тајсић, против, Ранђел Маринковић, за, Риста Живановић, за, Риста Поповић, против, Риста Илић, за, Риста Панић, за, Радул Поповић, за, Сава Станковић, за, Сава Обрадовић, против, Светозар Карапешић, за, Сима Илић, против, Сима Живковић, за Сима Милошевић, против, Симон Стојиловић, за, Спасоје Костић, за, Светозар Милојевић, за, Сретен Мићић, против, Станко Поповић, за, Стаменко Симић, против, Стаменко Стојковић, за, Стеван Поповић, за, Стеван Ценић, за, Стојилко Ђокић-Борнодолчевић, за, Стојан Станковић, за, Стојан Ђаковић, за, Таса Костић, за, Тодор Туцаковић, против, Тома Мијаиловић, за, Тома Стајић, за, Филип Јосиповић, против, Филип Недељковић, за, Цвијо Осатовић, против, Цека Крстић, за, Тира Андрејић, за, Ђорђе Вулић, за, Ђорђе Ђорђевић, за, Ђорђе Малетић, против, Ђорђе Топузовић, против, Атанасије Бабовић, за, и Вујо Васић за.

Председник за тим објави: да је гласало 165 посланика, и за конвенцију су гласали 122 посланика а против ње 40 гласова, 3 уздржала су се од гласања, а 7 није дошло, и тако огромном већином конвенција је усвојена онако како је поднесена.

За тим председник закључи седницу а другу заказа за после подне у 5 часова.

Састанак је овај трајао до 1½ по подне.

Председник Скупштине
В. Васић

Секретар
Поп Ив. Н. Јевтић

Овуномоћени потписници:
Аврам Јовановић, Гаврил Поповић, Анта Нешић, Петар Стефановић, Сава Станковић, Јеврем Мијаиловић.

САСТАНАК VI

23 маја 1880 год. у Крагујевцу

ПРЕСЕДАВАО
Вуја Васић
СЕКРЕТАР
Вор. Ж. Ђорђевић.

У 5 и по часова по подне председник огласи да је састанак отворен.

Председник изјави да због краткоће времена није готов протокол VI састанка, с тога скупштина огласи да се стенографске белешке састанка огласе за протокол.

Скупштина прими протокол VII састанка.

За тим председник објави да скупштина треба да изабере једну депутацију која ће отићи да позове Његово Височанство Кнеза да закључи седнице ове напредне скупштине

која је свршила свој задатак примивши поднету железничку конвенцију.

Скупштина изабра депутацију.

Председник позва депутацију да оде и позове Његово Височанство Књаза да затвори седнице скупштинске.

По повратку председник изјави да је депутација извршила задату јој дужност, и да ће Његово Височанство доћи да закључи седнице скупштинске. За тим јави да је Његово Височанство потврдио железничку конвенцију коју је народна Скупштина у јутрошњој седници решила. Скупштина се одазва са: Живео Књаз.

За овим изађе депутација с председништвом да пред двораном скупштинском дочека Његово Височанство Књаза.

На скоро за тим Његово Височанство Књаз у пратњи своје свите и г.г. министара ступи у салу скупштинску дочекан од стране Скупштине бурним усклицима: Живео Књаз. А за тим закључи Скупштину овом беседом:

БЕСЕДА

КОЈОМ ЈЕ ЊЕГОВО ВИСОЧАНСТВО КЊАЗ СРПСКИ МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV. ЗАКЉУЧИО СЕДНИЦЕ ВАНРЕДНОЈ НАРОДНОЈ СКУПШТИНИ ДРЖАНОЈ У КРАГУЈЕВЦУ 1880 ГОД.

Поштовани посланици!

Сазвани Мојим указом у ванредну Народну Скупштину, да решите једно од најважнијих питања, која су нашој драгој отаџбини њеним географским и међународним положајем као општима обртно-економним интересима истакнута, ви сте се Мом гласу одазвали оном готовошћу, коју сам навикнут налазити код народног представништва свагда, када се тицало битних услова за напредак Србије.

Велики значај предмета, који вам је на решавање изнесен био, и озбиљност прилика којима су и радња Моје владе и ваша саветовања руковођена, осветљују потпуно оно искрено старање и онај патриотски дух који провејава свуда, из обавештења Моје владе као и из мишљења и гласа који се од вас чуо.

И овом приликом као и увек потврдило се, да је свестраним обавештењем поткрепљен договор између владе и народног представништва најпоузданије јемство за свесно и патриотско решавање великих земаљских послова, а у једно и најчвршћи стуб за срећну хармонију између престола и народа.

Уздам се у Бога, да ће наш заједнички труд донети земљи и народу српском нове благодети мира, живог културног рада и привредног развитка. Наша брига за чуванем независности и самосталне народне будућности доводи се све више у сугласност са новим захтевима међународног саобраћаја и јевропске цивилизације. Тим све више добија основе и оправдања наша културна мисија у овом крају света.

Ја сам, поштовани посланици, сретан, да вам на завршетку вашега по земљу и престо корисног рада поново захвалим на топлом одзиву и на искреној оданости, коју сте Мени и Моме дому свагда посведочавали. Проглашујем да су седнице ванредној Народној Скупштини закључене.

Нек вам је сретан пут!

У Крагујевцу
24 маја 1880 г.

М. М. ОБРЕНОВИЋ IV с. р.
КЊАЗ СРПСКИ.

Беседа је била прекидана са усклицима: Живео Књаз.

Пошто је Његово Височанство огласио седнице ове ванредне народне скупштине за закључене, испраћен је од стране скупштинске депутације и председништва из дворане скупштинске и с усклицима од стране Скупштине: Живео.

За овим председник захвали Скупштини на поверењу и Скупштина одазва се са: Живео.

Председник
Народне Скупштине
Вуја Васић.

Потпредседник
Народне Скупштине
А. Вабовић

Секретари:
Бор. Ж. Борђевић
А. М. Ковачевић
Поп Иван Н. Јевтић
Ил. Стојановић

Посланици:

Мих. Н. Терзибашић, М. Блазнавац, Никола Радовановић, Мијат Ивљанин, Станко Поповић, Јован Радуловић, Гаврил Поповић, Јеремија Илић, Риста Живановић, Груја Гавриловић, Александар Ђ. Грујић, Мијаило Јеремић, Митар Катанић, Миленко М. Јоксимовић, Радул Поповић, Нешко Митровић, Мајаило Гератовић, Јеврем Мијатовић, Милосав Ђ. Тривунац, Алекса Петковић, Стојан Баковић, Давид Петковић, Лазар Денчић, Милан Станковић, Јован Николић, Стаменко Стојковић, Василије Павић, Сима Милошевић, Милош Илић, Анта Нешић, Филип Недељковић, Милија С. Поповић, Наћа Трајковић, Стеван Ц. Лиловић, Петар Васић, Михаило Адамушевић, Милоје Живић, Димитр. Стојановић, Обрад Ж. Антонић, Ђорђе М. Топузовић, Цвеја С. Осатовић, Сретен Матић, Пав. Ивковић, Коста Црногорац, Грујица Лаушевић, Протојереј Јак. Павловић, Новак Милошевић, Раденко Димитријевић, Радивој Живановић, Иван Милановић, Светозар Карапешић, Сава Станковић, Филип Јосиповић, Петар Стефановић, Арса М. Дреновац, В. К Стошић, Р. Б. Тајсић, Сава Ж. Обрадић, Јован Поповић, Сима В. Илић, А. Ђ. Поповић, Димитрије Дашић, М. Л Гашић, Живко Ивановић, Коста Алковић, Коста Рушчуклић, Петар Ненадовић, Димитрије Цветковић, Аранђел Станојевић, Јанићије Пешић, Димитрије Миловановић, Ј. Пр. Стевановић, Јосиф Марковић, Милош Сретеновић, Мијалко Раденковић, Недић, Јован Јуришић, Димитрије Милановић, К. Денић, Радован Милошевић, Риста Панић, Јован Радосављевић, Т. Стојић, Сима Живковић, М. Спасић, Јевта Велајић, Војин И. Радосављевић, Илија Живковић, Б. Вујовић, Марко А. Лазаревић, Стојко Борнодолче, Др. Ж. Петровић, Павле Самуровић, Никола Мандић, Раденко Јовановић, Милосав Букашиновић, Симон Стојиловић, Мил. Жуњић, Радојко Лазић, Јован М. Симићић, Ранђел Марићковић, Пејча Вељковић,

Димитрије Протић, Марко Пауновић, Милан Манчевић, намесник Тома Михаиловић, Стаменко Стоиновић, Иван П. Дамњановић, Таса Костић, Павле Тутулић, Миладин Брадић, Аврам Јовановић, Ђирко Андрејић, Младен Миленковић, М. С. Милојевић, Илија П. Тупаковић, Спасоје Костић, Т. П. Тупаковић, М. С. Карамарковић, Стаменко Симић, Мата М. Ђорђевић, Пав. Ђ. Поповић, Ђ. Малетић, Милош Ристић, Стеван Поповић, Р. Тодоровић, Милан Ђ. Ђурић поп, Марко Радивојевић, Јован Бошковић, Милан Вукашиновић, Анта Пантић, П. Срећковић, Ђорђе П. Булић, Милан М. Брачинац, Г. Петронијевић, Марко Петровић, Петар Илић, Рак. Кукић, Јеремија Панић, Илија Матић, Арсеније Симић, М. Марковић, Вукашин Петровић, Милан Миловановић, Ђор. Милановић, Радосав Микић, Никола Стајевић, Д. Ж. Милојковић, Ј. Илић прота, Мил. Стокић, Д. Голубовић, И. П. Протић, Р. С. Поповић.