

Upravništvo: Ljubljana, Knafljeva
ulica 5. — Telefon št. 3122, 3123,
3124, 3125, 3126.

Inseratni oddelek: Ljubljana, Selen-
burgova ul. 3. — Tel. 3492, 2492.
Podružnica Maribor: Gosposka ulica
št. 11. — Telefon št. 2455.

Podružnica Celje: Kocenova ulica št.
2. — Telefon št. 190.

Računi pri pošti ček zavodih: Ljub-
ljana št. 11.842, Praga čisto 78.180,
Wien št. 105.241

JUTRO

Naročnina znaša mesečno Din 25.—
Za inozemstvo Din 40.—

Uredništvo:

Ljubljana, Knafljeva ulica 5. Telefon
3122, 3123, 3124, 3125, 3126 Maribor,
Gosposka ulica 11. Telefon št. 2440.
Celje, Strossmayerjeva ulica šte. 1.
Telefon št. 65.

Rokopisi se ne vračajo. — Oglasi po
tarifu.

Povratak diplomacije k razorožitvi

Macdonaldov zaupnik in pooblaščenec lord Eden, čuvár angleškega državne-
ga pečata, bo ta teden zaključil svojo
razorožitveno turnejo po evropski celi-
ni. Njegova naloga je bila, da najde
kompromis med nasprotujočimi si za-
hlevami angleške razorožitvene spome-
nice ter zahtevami, ki jih stavijo v tem
porečju vprašanju Francija, Italija in
Nemčija. Začel je svoje potovanje v Pa-
rizu, posetil nato Berlin in Rim, zaklju-
čil pa ga bo zopet v Parizu, da tam po-
roča o uspehu svojih prizadevanj.

Razorožitev, ki je nekoč narodom ob-
etala zlato dobo v medsebojnih odnoša-
jih, je popolnoma izgubila svojo pri-
vlačnost. Predolgo mešetarnjenje s to
prelepo mislijo je narode razočaralo in
privedlo do absurda, da danes državni-
ki ne morejo več govoriti o razorožitvi,
marveč samo še o regulaciji oboroževal-
ne tekme med državami, pa še za tako
skromno ureditev ni skoro nikakršnih
nad.

Splošno je znano, da Nemčija, — če
je sploh kdaj bila popolnoma razorože-
na — že davno ni več v onem stanju
razorožitve, ki ga ji predpisuje versail-
leska mirovna pogodba. Določila, ki jih
je Nemčija priznala zase za obvezna,
je obšla z ustanovitvijo narodne vojske,
ki je enakovredno, ako ne morda celo
še boljše nadomestilo za redne vojske
drugih držav. S svojim najemniškim ka-
drom in s Hitlerjevimi udarniki (SA
in SS) ima Nemčija možnost, da vsak
trenutek lahko nastopi s celim milio-
nom dobro izurjenih in discipliniranih
vojakov. Ako pomislimo, da je predvoj-
na Nemčija v ta namen imela na raz-
pologo le 900.000 mož, imamo približ-
no predstavo, kako močno so se Nemci
oborožili v času, ko bi bili morali biti
popolnoma razoroženi. Berlin je zato se-
daj že opustil zahtevo po enakosti, saj
je bil ob anglosaski potuhi dosegel
že davno, danes mu gre le še za to, da
oborožitev izvede do skrajnih meja. Za
nemško milijonsko armado bi morda pri-
vi čas ne bilo dovolj bojnega materiala,
ali Francozi so prepričani, da ima nem-
ška generaliteta v tem oziru priprav-
ljene vse podrobne načrte in da je tre-
ba dati mašineriji le znak, da bo začela
proizvajati v serijah vse potrebno.
Po francoskih dogmanjih je v Nemčiji
vojna organizacija izgotovljena do naj-
manjše podrobnosti.

V Parizu vidijo, da Nemčije nihče več
ne more prisiliti, da bi se vrnila k do-
ločbam versailleskega miru, zdaj ko je
prav za prav že dosegla dejansko ena-
kost v oboroževanju. Pri takem stanju
stvari Francija tudi ne more več vztra-
jati na zahtevi po zajamčeni varnosti,
ker o tem jamstvu Anglosasi nikoli ni-
so hoteli niti slišati. Razvoj je tudi že
davno prehitel Boncourjevo formulo, da
naj namestu nemškega oboroževanja
druge velesile zmanjšajo svoje armade,
da se Nemčiji na ta način da nekako
ravnotežje. Borba se vrši danes le še
za to, ali se prizna Berlinu stoječa vojs-
ka 300.000 nenajemniških čet in kaj bo
s Hitlerjevskimi udarniki četami. Nemčija
hoče oboje, ker kancelar iz svojih
osebnih prestižnih razlogov ne more
privoliti v zmanjšanje svoje strankarske
armade. Iz istih razlogov tudi ne do-
voljuje, da bi SA in SS bile podrejene
mednarodni kontroli.

Tako se je problem razorožitve diplo-
matom kar pod rokami izpremenil v
problem oborožitve, da odgovorni krogi
sami niso vedeli. Nemčija je v tem
pogledu postopala po dobro premišlje-
nem načrtu. Na videz se je borila za
enakopravnost in je to od Angležev tu-
di dosegla, ko pa je bil boj komaj na
polovico dobojevan, se je izkazalo, da
si je Berlin že preskrbel enakost brez
privolitve ostalih velesil. Povsod na svetu
je začel prevladovati avtoritativni
princip, ki hoče tudi močno vojsko, da
se izkaže na zunaj in na znotraj, zato
je položaj za razorožitev skrajno ne-
ugoden. Podoba je, kakor bi bili na-
rodi izgubili vsak smisel za ta prevažni
mednarodni problem. Ni še temu tako
davno, ko so posamezni državni pred-
lagali duhovno razorožitev, ki naj bo
logična predhodnica materialne razoro-
žitve. Ako je kaj logike v tej lepi re-
čenici, potem je tudi duhovna oboroži-
tev predhodnica materialne oborožitve.

Ce se ozremo okoli, vidimo skoro po-
vsod, da avtoritativni režimi naravnost
goje duhovno oborožitev, ki s svoje stra-
ni zahteva materialno oborožitev. Boje-
viki so se danes splošno geslo in tako
zvani avtoritativni režimi jo skušajo pri
svojih narodih razbičati do pretirane
meje. Od bojevitosti in osveteželnosti
do ovoj in triha napraviti niti kora-
ka več; začinj korak bi bil edino le
izbruh sovražnosti.

Razloževanje in primerjava razoro-
žitvenih pomenic raznih držav kažeta
mo to, da zainteresirane velesile ne po-
pušajo od svojih zahtev in da vztrajajo
samo na tem, kar je posameznim drža-
vam življenjsko vprašanje. Francija
vztraja na varnosti, Italiji je samo za

Triurni govor prometnega ministra

Včeraj dopoldne je Narodna skupščina odobrila proračun gradbenega ministrstva, nato pa se poklonila prezidentu Masaryku — Na večerni seji je prometni minister energično zavračal očitke posl. Stanića in dosegel viharen aplavz

Beograd, 7. marca. p. Narodna skup-
ščina je danes dopoldne končala raz-
pravo o proračunu gradbenega minist-
stva in proračun odobrila. Po glasova-
nju je nar. posl. g. Rasto Pustoslemšek
v lepem govoru opozoril na današnji 84.
rojstni dan prezidenta bratske Češko-
slovaške republike dr. T. G. Masaryka
in Narodna skupščina se je z navduše-
nimi ovacijami pridružila njegovemu
predlogu, naj se prezidentu Masaryku
pošljejo brzojavne čestitke.

Na popoldanski seji je bil na dnev-
nem redu proračun prometnega minist-
stva. Z ozirom na obtožbe, ki jih je
v načelni debati iznesel proti promet-
nemu ministru inž. Radivojeviću nar.
poslanec in bivši prometni minister An-
dra Stanić, je vladala za to sejo ogrom-
no zanimanje, ker je prometni minister
napovedal, da bo pri tej priliki podal
svoj odgovor in dokazal, da so Staniće-
vi očitki neresnični. Pred nabito polno
zbornico — seji so prisostvovali tudi

skoro vsi senatorji — je ob navzočno-
sti celokupne vlade podal prometni mi-
nister najprvo v nad eno uro trajajo-
čem govoru strokovni ekspozice o poslo-
vanju prometnega ministrstva in njemu
podrejenih ustanov, nato pa je v dve-
urnem govoru točko za točko zavračal
obtožbe in očitke posl. Stanića. Narodni
poslanci so bili sprva zelo rezervirani
in so z napeto pozornostjo molče sle-
dili izvajanjem prometnega ministra.
Cim dalje pa je ta govoril tem bolj jih
je prepiral, da je bilo njegovo postop-
anje pravilno in v popolnem skladu z
interesi države. V drugi polovici svojih
izjav se je vedno česče in vedno jač-
je oglašalo pritrdjevanje, ki se je ob kon-
cu ministrovega govora stopnjevalo v
viharen aplavz. Splošno prepričanje je,
da je minister inž. Radivojević v celem
obsegu zavrnil obtožbe in očitke posl.
Stanića.

Seja se ob 20. še nadaljuje in bo
najbrž trajala pozno v noč.

telji in povsod podpiral akcijo za ustvari-
tev naše nacionalne države. Naša končna
zmaga za osvobodjenje je res plod junaške
srbske vojske in naših dobrovoljcev, toda
nemala zasluga za našo zmago gre tudi pri-
zadevanju našega velikega prijatelja v do-
bi naše nesreče dr. Masaryku.

Dr. Tomaž Masaryk je ostal naš zvest
prijatelj tudi v naših srečnih dneh, ko je
bil zaradi svojih zaslug izvoljen za prvega
prezidenta svobodne bratske Českoslova-
ške republike. Danes slavi ta izredni člo-
vek, ki ga bo zgodovina brez dvoma vr-
stila med največje Slovane, svoj 84. rojst-
ni dan in obenem 15. letnico, odkar je pre-
sednik in voditelj naroda. Srčna potreba
nam narekuje, da se pri tej priliki tudi mi
spominimo tega velikega svojega prijatelja
ter v globokem spoštovanju in hvaležnosti
vzkliknemo: Naj živi dr. Tomaž Masaryk

do skrajnih mej človeškega življenja!

Pozivu posl. Pustoslemška se je pridru-
žila vsa zbornica in sledile so dolge in
tople ovacije, ki so se znova stopnjevale,
ko je nar. posl. Rasto Pustoslemšek ob
ponovnem vihnem pritrdjevanju vse zbor-
nice predlagal, naj odpošlje Narodna
skupščina prezidentu Masaryku naslednjo

pozdravno brzojavko

»Narodna skupščina kraljevine Jugoslavi-
ja. Vam v globokem spoštovanju pošljam
svoje čestitke k 84. rojstnemu dnevu in
želji, da Vas usoda še dolgo obrani v sre-
do in čast jugoslovenskega in českoslova-
škega naroda.«

Predsedstvo Narodne skupščine je to br-
zojavko takoj odposlalo. Dopoldanska seja
je bila nato zaključena.

Stanje našega prometa

Ekspozice prometnega ministra Radivojevića — Železni-
ce imajo 70.000 uslužbencev — Aktivnost poštne službe

Popoldne je začela Narodna skupščina
razpravljati o proračunu prometnega mi-
niststva. Celotna najstarejši parlamentarci se ne
spominjajo, da bi bilo kdaj toliko zanimanja
za kako skupščinsko sejo, kakor je bilo za
današnje popoldanek. Že včeraj so bili
razgrajene vse vslopnice za galerije in
za druga, publiki določena mesta. Vsa jav-
nost je namreč nestrno pričakovala odgo-
vora prometnega ministra Radivojevića na
obtožbe nar. posl. in bivšega prometnega
ministra Andre Stanića. Galerije so bile na-
bito polne, tako da so morali dohode zapre-
ti že davno pred začatkom seje, pred skup-
ščinskim poslopijem pa se je še neprestano
kar trlo ljudi, ki so želeli prisostvovati seji.
Prav tako so bile tudi poslanske klopi do
zadnjega mesta zasedene in so poleg narod-
nih poslancev prisostvovali seji tudi skoraj
vsi senatorji. Kmalu po 5. so zavzeli svoja
mesta predsednik Narodne skupščine dr.
Kosta Kumanudi z vsemi ostalimi člani
predsedstva, takoj nato pa je vstopila tudi
vlada z ministri in predsednikom g. Niko-
lom Uzunovićem na čelu, ki ga je zbornica
pozdravila z dolgotrajnimi ovacijami. Pre-
sednik Narodne skupščine g. dr. Kosta Ku-
manudi je takoj otvoril sejo z obljavo, da
pride na dnevni red proračun prometnega
ministrstva. Obenem je podelil besedo pro-
metnemu ministru g. inž. Lazaru Radivoje-
viću.

Ekspozice ministra inž. Radivojevića

Prometni minister je v svojem ekspozicu
najprvo v enournem govoru podal strokovni
pregled dela svojega resora in navedel no-
drobne podatke o poslovanju posameznih
panog in oddelkov. Takoi v začetku je na-
glašal, da stona pred Narodno skupščino v
izredno težkem trenutku, ko mora na ni-
strani podatki potrebna pojasnila o celokup-
nem stanju svojega resora, na drugi strani
pa dati dolžen odgovor parl. mentu na ve-
rovalno kritiko poslanskega tovariša in bive-
ga prometnega ministra g. Andre Stanića.
Iz njegovih točnih podatkov se bo morala
Narodna skupščina in vsa javnost prepričati,
da so bazirali ti napadi na docela netočnih
podatkih.

V etrokovnem delu svojega ekspoziceja je
prometni minister Lazar Radivojević uvodo-
ma orisal

splošne prometne prilike

pri nas in opozoril, da živimo še vedno v
dobi izgraditve prometa. Čeravno je k na-
junktura v železniškem prometu že davno
minila in ji dela vedno večjo konkurenco

avtomobilski promet. Prometno ministrstva
mora zaradi tega temu pojavu posvetiti vso
pozornost; upoštevati moramo pri tem, da
je v int-resu države, da se razvije tudi av-
tobusni promet, zlasti tam, kjer ni železni-
ških zvez. Proračun za državne železnice
znaša 1.6 milijarde. Pri železniških ustano-
vah je skupno

70.000 uslužbencev

in prva ekbr ministrstva je poleg pospeše-
vanja in izgraditve naših prometnih naprav
posvečena osebu tako v materialnem, kak-
or v zdravstvenem in stanovanjskem po-
gledu.

Za železniške novogradnje je v proračunu
predvidenih 200 milijonov. Ker je država v
prejšnjih letih izdala ogromno vsote za po-
pravo vagonov v inozemstvu, je posvečalo
ministrstvo vso pozornost temu problemu in
et-melo za t.m. da si sami ustanovimo po-
trebne delavnice. V to svrho je bila z veli-
kimi investicijami zgrajena

centralna delavnica v Kraljevu.

ki je najmodernije opremljena, tako da bo
zadostovalo vsem našim potrebam. Zato bo
do sedaj na nekod zelo obširne kurilnice
polagoma ukinjene, tako da bodo služile v
bodoče le za najnujnejša popravila, vsa glav-
na popravila našega celokupnega voznega
parka na se bodo vršila v centralni delav-
nici v Kraljevu. Kakor vse druge gospodarske
ustanove, preživljajo tudi državne želez-
nice svojo krizo.

Dohodki stalno nazadujejo

in so padli za okrog 33 odstotkov. Kljub
temu pa je položaj naših državnih železnic
še kolikor toliko zadovoljiv, kajti padec do-
hodkov v drugih državah je še mnogo večji.
Tudi v tehničnem pogledu se stanje na naših
železnicah vidno popravlja in so zlasti
glade povečanja brzine vlakov doseženi
prav lepi uspehi.

Obširno je prometni minister nato go-
voril

o poštini, brzojavni in telefonski službi.
Ta panoga njegovega resora daje državi ze-
lo lepe dohodka. V preteklem letu so zna-
šali 153 milijonov. V novem proračunu
znajo izdatki 329 milijonov, dohodki pa
so predvideni na 482 milijonov. V brzojav-
ni službi je nastala zaradi splošne gospo-
darske krize stagnacija, nasprotno pa se
telefonski promet stalno razvija in kaže še
nadalje naraščajočo tendenco.

Ostali del svojega ekspoziceja je posvetil
prometni minister računu in pomorskemu
prometu.

Gradbeno ministrstvo

Na dopoldanski seji je bil proračun gradbenega mini-
strstva soglasno sprejet — Cestna mizerija v Prekmurju

Beograd, 7. marca. p. Narodna skupščina
je danes 9 dan razpravljala o proračunu.
Na dopoldanski seji se je nadaljevala in
zaključila razprava o proračunu gradbene-
ga ministrstva. Pred predhodom na dnevni
red je nar. posl. Alojzij Pavlič vložil in-
terpelacijo na ministrskega predsednika
zaradi pisanja beograjskih »Malih Novin«
in napovedal, da bo z Veliko nočjo začel
izdajati v Beogradu svoj list pod naslovom
»Mlada garda«, ki bo vodil »borbo proti ko-
rupcionizmu in patentiranim Jugosloven-
om«.

K proračunu sta najprej govorila poslan-
ca Milivoje Isaković (JNS) in dr. Ante
Kuntarić (JNS), oba o potrebah svojih
srezov, nato pa je povzel besedo nar. po-
slanec dolinjedavškega sreza

Anton Hajdinjak

Opozoril je predvsem na potrebe Prek-
murja v pogledu cest in regulacije Mure,
ki vsako leto poplavlja plodno polje. Prito-
žil se je, da je proračun gradbenega minist-
rstva mnogo preizkuz odmerjen in ne
more zadostiti niti najnujnejšim potrebam
gospodarstva in prometa. Najbolj žalostne
so razmere v tem pogledu v Prekmurju.
Madžari se niso dosti brigali za te kraje
in tudi niso imeli nobenega interesa
ustvarjati dobre zveze s prirodnim sloven-
skim zaledjem. Toda tudi sedaj se to sta-
nje ni izboljšalo. Ceste Prekmurja ima sa-
mo štiri občinske ceste, a na vsem področ-
ju niti ene banovinske, niti državne ceste
Siromaštvo, ki v splošnem vlada v Prek-
murju, onemogoča občinam redno vzdrže-
vanje cest, ki zaradi tega stalno propada-

Minister dr. Srkulj

je ob koncu debate odgovoril na pripombe
in predloge posameznih govornikov in iz-
javil, da se docela strinja s pritožbami, da
so krediti njegovega resora preizkuz od-
merjeni. To, kar vsebuje proračun, služi
le najnujnejšim potrebam Skrb vlade pa
bo, da v teku proračunskega leta pribavi
naknadne kredite, ki so nujno potrebni.
Pripravljeni so načrti za zgraditev 400 km
novih cest in za temeljito popravilo 2000
km cest, ki se bodo zlasti v bližini večjih
mest in industrijskih centrov modernizira-
le, tako, da bodo odgovarjale vsem potre-
bam modernega prometa.

Po govoru ministra dr. Srkulja je sledilo
glasovanje in je bil proračun gradbenega
ministrstva soglasno odobren.

Počastitev Masaryka

Govor posl. Pustoslemška ob 84. rojstnem dnevu veli-
kega Slovana, predsednika ČSR

Predno se je razprava nadaljevala, se
je javil k besedi nar. poslanec Rasto Pu-
stoslemšek in se v lepem govoru, ki
so ga zbornica in nabito polne galerije po-
slušale stoje, spominjal 84. rojstnega dne
prezidenta českoslovaške republike dr. To-
maža Masaryka. Izvajal je med drugim:

V dobi, ko je mala Srbija začela igrati
vlogo jugoslovenskega Piemonta, so bili ce-
lo med Slovani redki oni, ki so bili sposo-
bi pravilno oceniti veliki pomen in važnost
tega jugoslovenskega pokreta, ki je naglo
prešel preko državnih meja in z neodolji-
vo silo v najkrajšem času zajel vse jugo-
slovensko ozemlje. Med temi redkimi ljud-
mi je bil tedanj profesor Karlove univer-
ze v Pragi, dr. Tomaž Masaryk. Njegov

oslabitev Francije, Anglija vidi svoj in-
terese v tem, da si Evropa ne ustvari
ravnotežja brez Londona in da bi si
Nemčija ne zgradila premočnega zrač-
nega brodogoja, Nemčija pa hoče lega-
lizacije sedanje svoje oborožene sile. Iz
tega zapletenega položaja bi moral naj-
ti lord Eden izhod s primernim kompro-
misom. Kakor vse kaže, kljub dobro-
hotnim zatrdilom Berlina in Rima ni
uspel, ker bi sicer Anglija ne vrgla v
svet misli o novih razorožitvenih pogaj-
anjih, h katerim naj bi se pritegnile
tudi Amerika, Rusija, Japonka in Ma-
la antanta.

Po kratkovidnosti diplomatov štirih
evropskih velesil je postal razorožitveni
problem nekaka posebna zadeva ravn-
no teh štirih držav in ni njega ugodna
razrešitev ne pomenila ničesar. ako bi
izven te ureditve stale močne velesile
Amerika, Rusija in Japonska. Evropa
uvideva, da je treba razorožitev pokre-
niti zopet na širši podlagi. Ako pa do
tega pride, bodo ta pogovajna še dolgo-
trajnejša in skoro gotovo še bolj jalova.

veliki duh je takoj uvidel, da je ta akcija
plod prirodnega razvoja naroda, ki stremi
po svobodi in zedinjenju, in da je tako
močna, da jo morejo zunanji dogodki sicer
začasno ustaviti, nikakor pa ne preprečiti.
Sluteč, da bo ustvaritev končnih ciljev ju-
goslovenskega pokreta v osnovni zvezi z
ostalimi slovanskimi problemi in torej tudi
s problemom českoslovaškega naroda, se
je Masaryk takoj postavil v službo tega
pokreta, zavedajoč se, da s tem služi tudi
svojemu narodu.

Tako je postal Masaryk ne samo borec
za pravice svojega naroda, marveč tudi
borec za ustvarjenje osnovnih težnj Jug-
oslovenov. Ko je bila 1. 1906. nameravana
med Srbijo in Bolgarijo carinska unija kot
predhodnica balkanske unije in ko je Av-
stro-Ogrska z vsjo silo nastopila proti temu
in končno tudi uspela, da prepreči to za-
misel, je Masaryk kot politik in znanstve-
nik svetovnega slovesa branil pravice dveh
slovanskih držav, da smeta svojo samo-
stojno pogodbo, o katerih smatrata, da služi
jo njunim gospodarskim in političnim ci-
ljem. V poznejši carinski vojni med Avstro-
Ogrsko in Srbijo je Masaryk vodil kole-
onih slovanskih politikov Avstriji, ki s
neusmiljeno napadali in obsojali avstrijsko
protisrbsko politiko.

Aktivno je dr. Masaryk posegel v razvoj
dogodkov na našem jugu v zagrebškem ve-
ležadajniškem in dunajskem Friedljukovem
procesu in je dokumentirano dokazal sve-
tu, da so osnove, na katerih sta bila zgra-
jena ta dva procesa vseskozi lažne in po-
tvorjene; dosegel je, da sta se ta dva pro-
cesa končala z zmago pravične stvari. Ju-
goslovenov v največjo blamažo avstrijskih
vladnih krogov. Če bi bil Masaryk za ju-
goslovenski stvar ne storil nič drugega, ko
kor to, bi bilo že to dovolj, da ostane nje-
govo ime z zlatimi črkami zabeleženo v
zgodovini našega naroda.

Smatrajoč jugoslovensko stvar prav tako
blizu svojemu srcu, kakor českoslovaško
je za časa svetovne vojne nastopal v po-
polnem soglasju z našimi odločilnimi čin-

Minister Radivojević obračunava s posl. Stanićem

V dveurnih izvajanjih je pobijal očitke za očitkom
in žel ob koncu viharen aplavz

Ekspozice prometnega ministra g. Radivo-
jevića o stanju našega prometa in naših
prometnih ustanov ter o podrobnostih re-
sornega proračuna je trajal približno uro. Celi
dve uri pa je govoril nato g. minister o
očitkih in obtožbah, ki jih je pretekli te-
den v splošni proračunski razpravi naperil
proti njemu narodni poslanec in bivši pro-
metni minister g. Andre Stanić. Točko za
točko je razčlenil Stanićevе očitke: na
osnovi dokumentov ter podrobnih matema-
tičnih računov in tehničnih podatkov je
dokazal, da so očitki g. Stanića neuteme-
ljeni in neresnični. Pojasnjeval je, zakaj
in v kakih razmerah so bile sklenjene po-
edine pogodbe, ter utemeljeval in pojasnje-
val tudi vse podrobnosti teh pogodb. Na
osnovi uradnih dokumentov je predvsem
dokazal pravilnost postopka, na katerega
osnovi je prišlo do sklenitve in podpisa po-
godb za gradnjo železniških prog in drugih
javnih del. Enako je pojasnjeval finančne
pogoje pogodb ter utemeljeval, zakaj niso
mogli biti doseženi drugačni pogoji in za
kaj so sklenjeni pogodi tudi v tel obliki
našo državo ugodni. Obširno je razpravljaj
o tehničnih določbah in podrobnih cenah
za oddana dela.

Narodni poslanci so enako kakor poslu-
šalci na galerijah vztrajali ves čas mi-
nistrovega govora in mu sledili z napeto po-
zornostjo, čeprav je zaradi silnega navala

vladala v zbornici huda sopena. Ministru
g. Radivojeviću je uspelo dokazati poslan-
cem, da so brez podlage trditve g. Stani-
ća, češ da je Jugoslavija pri teh pogodbah
izgubila okrog 800 milijonov dinarjev. Rav-
no tako jih je prepričal, da so bile pogod-
be s tujimi podjetji sklenjene povsem re-
gularno, po normalnih pogojih in s potreb-
nimi jamstvi.

Poslanci so se zlasti v drugem delu mi-
nistrovih izjavij ponovno oglašali s pritrd-
jevanjem in aplavzom, ko pa je g. minister
svoj govor zaključil, so ga pozdravili z vi-
hnim odobravanjem.

Očitki posl. Stanića

Minister Radivojević je v svojem govoru
med drugim izjavil: Gospod Andre

Stanić je trdil v glavnem
te-le stvari: 1. da so bile pogodbe o grad-
nji sklenjene proti predpisom pozitivnih za-
konov in celo, da je bila z njimi kršena
ustava; 2. da so finančni pogodi tako defki,
da se železnice ne bodo gradile s krediti,
temveč z našimi sredstvi; 3. da so pogodi
v podrobnostih celo tako slabi, da zagot-
vijo tulemu podjetju dvojno do nadomest-
ni zaslužek. Na podlagi vseh tega je izvedel
teško obtožbo, da je

država odkodovana za 806 milijonov
Vsa javnost stoji pod vtisom obtožbe. O

kakem oškodovanju države ne more biti go-
vora. To je huda zabloda in plod fantazi-
je. Zakaj niti niso finančni pogoji izredno
težki, niti ne more biti govora o horendnih
benificijah.

Pravni položaj

Priden preidim na obrazložitev procedu-
re, ki je podlaga vsake izmed teh pogodb,
je potrebno, da imate pred očmi vsa

pravna dejstva:

Po zakonu o državnem računovodstvu mi-
nister ne more sklopiti pogodb in potem
odlajati v akord, niti potom licitacije, del
da daljšo dobo kakor za eno leto, in se
mora v protivnem primeru take pogodbe
razveljaviti, dočim je minister, ki jih je skle-
nil, napram državi materialno odgovoren.
Če bi g. Stanić imel v vidu te predpise, ne
bi trdil, da so bile pogodbe nezakonito skle-
njene.

Iz te določbe jasno izhaja, da mi je bilo
potrebno odobrenje ministrskega sveta, od-
nosno po 6. januarju 1929 soglasje predsed-
nika ministrskega sveta. Imel pa sem za
sklenjene pogodbe ne le

pristanek predsednika vlade,

nege tudi gospodarsko - finančnega odpora
ministrov in še posebej finančnega ministra.
Zato o kršitvi zakona z moje strani ne mo-
re biti niti govora. Če bi bila ta procedura
v nasprotju s pozitivnimi določbami zakona,
bi to lahko izgovoril g. Stanić že takrat,
saj je bil moj ministrski kolega. Še bolj pa bi
reagirala na to glavna kontrola kot naj-
višji forum, ki bi nad striktnim spoštova-
nim zakonitosti pri izvaianju administrativ-
nih aktov. Toda ne samo predsednik mi-
nistrskega sveta, finančni minister in go-
spodarsko - finančni odbor ministrov so
dali svoje soglasje, marveč je

odobrila te pogodbe tudi Glavna kontrola

na svoji splošni seji, o čemer sem bil ob-
veščen s službenim aktom.

Vse to velja tudi za izpremembo pogod-
be z inž. Boverjem. Tudi tu mi je bilo po-
trebno predhodno soglasje ministrskega
sveta, ki mi je bilo tudi dano.

Po mnenju g. Stanića zahteva ustava,

da je za sklepanje takih pogodb potreben
poseben zakon. Tudi ta trditve je neosno-
vana. Predsednik g. Stanić ne more navesti
nobene določbe ustave, po kateri bi bilo
potrebno za sklenitev takih pogodb sprejet
poseben zakon. Toda tudi če bi res
bilo tako, nima nobenega pomena trditve
g. Stanića, da smo pogodbe podpisali na
dan 3. januarja 1932, ko je bilo Narodno
predstavništvo že izvoljeno in bi lahko spre-
jelo tak zakon. Kajti tak zakon bi 3. januar-
ja mogel izdati samo kralj, ki mu je pri-
padala takrat vsa zakonodajna oblast vse
do dneva sestanka Narodnega predstavi-
ništva. Ta sestanek pa je bil še le 11. januar-
ja 1932.

Po zakonu mora podjetnik nositi vse ja-
vne davke. Toda so pozidbeniki, ki zahte-
vajo razne carinske in davčne olajšave. Za-
to sem v proračunski dobi v prvem zaseda-
niju te zbornice preko finančnega ministra
predložil finančnemu odboru Narodne skup-
ščine odobritev teh ugodnosti.

Obe zbornici Narodnega predstavništva

sta dali svoj pristanek

Ne morem si misliti, da bi Narodna skupšči-
na in senat odobrila tako važne odredbe,
ne da bi vedela, za kaj gre. Taka trditve
je žalitev za Narodno predstavništvo. Ob
priliki debate o finančnem zakonu za leto
1933/34 sem zahteval od Narodnega pred-
stavništva, da sprejme na znanje vsebo-
vane te pogodbe. Po debati v finančnem odboru
Narodne skupščine in nato senata so bile
pogodbe sprejete k znanju, odobrene in uza-
konjene v členu 40. finančnega zakona. Go-
rostaša ne trditve, da so bile pogodbe vi-
hotapljene, kajti če bi res hotel to storiti,
bi tega ne storil v posebnem členu, ki bi
moral načrtovati pozornost, marveč bi to
storil v splošnem členu, s katerim so se
uzakoniili razni upravni akti.

Sedaj, ko vidimo podrobnosti, kako je

tekla vsa

procedura pri sklepanju pogodb,

o katerih je govoril g. Stanić, moram pe-
jasniti te pogodbe, ki ob naziva g. Stanić
Losingerjevo pogodbo. Ob sklenitvi te po-
godbe je bila trditve Losingerja izročena mi-
nistrstvu za javna dela, ki jo je nato pre-
dal v višini 8.237.192 dolarjev. Ker ta firma
pozneje ni mogla izvršiti prenosa te pogod-
be, a je imela menico z določenim plačilnim
rokom, je bil izvršen prenos te pogodbe na
tvrdko Orient Konstrukti. Pogajanja o tem
prenosu so se vršila

izključno v finančnem ministrtvu

in se je moj pristanek nanašal na tehnično
stran pogodbenih del. Bilo bi smešno, če bi
osporoval finančne klavzule obstoječe po-
godbe, ki je bila sklenjena v finančnem mi-
nistrtvu in z odobritvijo Glavne kontrole.
Minister je tu podrobno obrazložil za-
ključitve pogodb z Evropsko družbo za
hipotekarni bančni kredit

o gradnji proge Veles-Prilep.

Meseca oktobra 1931 je bil po načelni od-
bitvi kraljevske vlade v ministrtvu za jav-
na dela razpisn natečaj za gradnjo proge
in dovoznih cest na kredit. Ker pa je bilo
medtem ministrtvo za gradbe razbremenje-
no in je del njegovih poslov prešel na pro-
metno ministrtvo so se v okviru tega mi-
nistrtva vodila pogajanja s posameznimi
domaćimi in tujimi podjetji, ki so se ponu-
dila za gradnjo te proge. Med ponudniki
sta bila kot najnižja ponudnika Evropska
družba za hipotekarni bančni kredit in Ed-
mond Boyer, obe francoski podjetji. Poga-
janja so se vršila nekaj mesecev. Po zaklju-
čitvi pogajanj in licitaciji, ki jih je vodila
strokovna komisija, v kateri so bili finančni
in tehnični strokovnjaki prometnega mi-
nistrtva, so odobrili to pogodbo predse-
dnik vlade, finančni minister in finančno ek-
onomski komite ministrskega sveta v decem-
bru 1931. Pogodba je bila nato 3. januarja
1932 podpisana. Bila je torej sklenjena v
sporočanju z vsemi faktorji, ki so za to do-
ločeni na podlagi obstoječih zakonov, ka-
kor tudi z vsemi faktorji, ki lahko anga-
žirajo kraljevsko vlado kot celoto. Odobrila
jo je tudi Glavna kontrola. Na docela enak
način sta bili sklenjeni z E. Boverjem po-
godbi za gradnjo prog Pristina-Peć in Bi-
hać-Knin.

Meseca avgusta je Edmond Boyer zahte-

val, da se

pogodbe prenesejo na podjetje Batignol

Zadeva je bila iznesena tudi na seji mini-
strskega sveta dne 23. septembra leta 1932,
na kateri se je imelo rešiti predvsem vpra-
šanje, ali naj se pogodbe, sklenjene z g. Bo-
yerjem, razveljavijo ali pa prenesejo na

Batignola. Sklenjeno je bilo, da se poobla-
sti prometni minister, da v imenu vlade
podpiše prenos pogodb od g. Boyerja na
podjetje Batignol. Pri tem se je računalo,
da bo dobila država mesto Edmonda Bo-
yerja v Batignolu solidnejšega sopogodbene-
nika, ki je bil v državi že angažiran pri
gradnji drugih velikih javnih del.

Iz vsega tega izhaja jasno, da je zaključit-
ev teh pogodb prešla vso kompetenčno pot
vseh pristojnih činiteljev, da je bilo zado-
ščeno vsem pravnim in zakonskim pogojem,
da se

ničesar ni delalo skrivaj

in da nisem kot minister za promet ničesar

ukrenil na svojo roko in samovoljno.

Finančna stran pogodb

Pogajanja o finančnih določbah pogodb so
se vodila v mojem resoru med delegiranimi
strokovnjaki ter komisijami in predstavniki
podjetja ter je bilo vse dostavljeno finanč-
nemu ministru. Brez vednosti ministrskega
sveta, odnošno gospodarsko - finančnega
komiteja ministrov, odnošno finančnega mi-
nistra ni bila sklenjena nobena pogodba.
Tako je v početku so se pogajanja z zgoraj
omenjenimi tvrdkami vodila

v najneugodnejšem trenutku za kredit

naše države.

Vrednostni papirji naše države so bili tak-
rat v znatnem padcu ter so notirali samo
približno 25 odstotkov. To so momenti, ki
se morajo imeti v vidu, kadar država aplicira
na inozemsko tržišče, da bi dobila sredstva
za izvaianje javnih del. V pogodbah se bi
dozvoljena obrestna mera 7 odstotkov. Z
enaki obrestni, ali še večji, so bila
sklenjena tudi naša menična inozemska po-
sojila, in sicer v času, ki je popolnoma
razlikoval od časa, v katerem so bile skle-
njene te pogodbe.

Emisijska stopnja je znašala 92%. Emi-
sijski kurz pri Blairovem 8% posojilu je
znašal 86,75%, pri Blairovem 7% posojilu
86% in pri državnem stabilizacijskem po-
sajlu 87,5%. Ako upoštevamo emisijski kurz,
potem dobimo naslednje

obrestovanje:

Blairovo 8% posojilo 9,2%, Blairovo 7%
posojilo 8,1, 7% stabilizacijsko posojilo 8%,
Evropska družba 7,6%, Batignol 7,6%. Iz
vsega tega izhaja, da je obrestna obremeni-
te pri pogodbah za grajenje prog ugod-
nejša, kakor pri državnih posojilih.

Minister je nato obravnaval še

davčne, carinske in taksne olajšave

in je dejal, da so take olajšave v praksi pri
vseh pogodbah s tujimi podjetji ne le v re-
sor, prometnega ministrtva, marveč v vseh
naših ministrtvih, in ne le v naši državi,
ampak v vseh državah, ki skušajo dobiti
potrebna finančna sredstva na tujih finanč-
nih tržiščih. Ta praksa pa se je uveljavila
zaradi čestih sprememb davčne in taksne
zakonodaje.

G. Stanić je dalje trdil, da bi bili z last-
nimi sredstvi

sami sposobni graditi te proge

v roku od 1. julija 1932 do 3. julija 1939 ter
da pomeni zato ves on znesek, ki ga bomo
plačali po poteku leta 1939 za državo. Ško-
do. To škodo ceni na celih 800 milijonov.
G. Stanić je obrazložil stvar tako, kakor je
to njemu konveniralo. On je presodil vse
pogodbe, kakor da bi predstavljale finančno
eno samo celoto. A baš to je bilo napačno
izhodna točka, s katere je moral izhajati
tudi čisto napačne in absurde zaključke.

Vsaka proga se mora jemati posamič v

postev,

ker so pogoji za gradnjo vsake posamezne
proge povsem različni. Minister navaja, da
bo n. pr. proga Veles-Prilep onega dne, ko
bo izročena državi v eksploatacijo (sredi le-
ta 1935.) predstavljala vrednost 225 mi-
lijonov Din. Do tedaj pa bo naša država pla-
čala za to progo le 46,5 milijonov Din. od-
nosno 20 odstotkov njene tedanje vredno-
sti. Proga Pristina-Peć ima biti dovršena
dne 1. julija 1935. Tedaj bo njena vrednost
znašala 165,6 milijona, država pa bo do te-
daj plačala le 22 milijonov Din. odnošno
okrog 13,5 odstotkov njene vrednosti. Pro-
ga Bihać-Knin se ima po pogodbi dovršiti
do 1. junija 1937 leta, ko bo znašala njena
vrednost 320 milijonov Din. a bo država
zanjo dotlej plačala samo 149 milijonov
Din. torej le 45 odstotkov njene stvarne
vrednosti. Če upoštevamo hkratu vse tri
proge glede katerih je pogodbe sklenilo pro-
metno ministrtvo bo naša država plačala
do tedaj, ko bodo prešle proge v njeno
eksploatacijo, le 27 odstotkov njihove re-
snične vrednosti. Prav to pa je tudi najbolj-
ši odgovor na vprašanje.

zakaj sami ne financiramo teh prog.

Da je tak zaključek tudi realen, vidimo tu-
di po tem, da bo do konca meseca marca
tega leta v smislu vseh pogodb, razen po-
godbe z Losingerjem, država plačala vsega
63 milijonov Din. da pa bo zgrajenih prog
za skupno vrednost 272 milijonov Din. To-
rei bo plačala država do konca letošnjega
marca le 23 odstotkov od vsega onega kar
bo do tedaj stvarno dobila. Ta primer di-
voli jasno kaže, kako

netočni so bili računi g. Stanića.

Za g. Stanića je popolnoma irelevantno,
da se s temi programi izpolnijo naša obsto-
ječa državna železniška mreža, da dobijo
posamezni kraji za svojo železniško progo,
prvi poizj za svoji gospodarski razvo-
ji, in končno, da država v svrhu svojih
obrambe razpolaga s popolnimi promet-
nimi sredstvi. Sprito cele vrste važnih drž-
avnih, problemov kaže tako enostransko po-
mojanje le izredno tendenciozno poima-
vanje naše prometne politike.

Ne smemo pozabiti, da bi mogla

državne železnice s svojimi lastnimi

dohodki graditi nove železnice,

ako ne bi bile obremenjene z vozarsko
takso, ki znaša sedaj okrog 300 milijonov
na leto. Toliko državne železnice niso pla-
čevala niti v času svojega največjega pro-
metnega razmaha. Poleg tega pa se ta taksa
ni nikoli plačevala efektivno v gotovini
kakor se danes, marveč se je le kompenzi-
rala z železniškimi terjatvami napram raz-
nim državnim ustanovam. Nikoli ni naša
prometna politika dala konstruktivnejših
rezultatov kakor danes, nikoli finančni po-
lozaj naših železnice ni bil bolj zavidanja
vreden, kakor je danes, če upoštevamo vse
težave, s katerimi se mora boriti železni-
ška uprava. Ponosen sem, da se nikoli v na-
ši povojni dobi ni gradilo toliko železnice
kakor danes.

Morda bo kdo vprašal: Zakaj pa se je v

pogodbah z Batignolom vzela v poštev

gradnja prog Bihać-Knin,

ko vendar še niti generalni načrti za njeno

trase niso bili izdelani. Na to vprašanje

Vsi priznavajo



je res izvrstna.
POIZKUSITE JO TUDI VI!

imam dva odgovora: Na eni strani je bila
ta proga v okviru prioriteteznega programa,
na drugi strani pa prometno ministrtvo ni
moglo preiti momenta, da proti tej progi
gravitirajo štiri banovine in najobutljivje-
ši kraji naše države. Da pa so bili glede te
proge določeni posebni roki, je stvar ta, da
je bila s tem prometno ministrtvu dana
možnost, da o pravem času prouči trase
prog Bihać-Knin in najde za njeno grad-
njo najboljši način. Zaradi tega niti glede
kavci, niti glede rokav država ni utrpela
nikake škode s prenosom pogodb od gosp.
Boyerja na podjetje Batignol. Z vsemi temi
posli glede prenosa pogodb se je docela
strinjala tudi Glavna kontrola.

Resume

Iz vsega tega mojega

ekspoziceja o finančni strani pogodb

za gradnjo železniških prog, izhaja:

1. da so se pogodbe sklenile v gospodarskih
in finančnih razmerah, ki so bile za
našo državo izredno težave in da so v trenu-
tku, ko so bile te pogodbe sklenjene, bili
tečajni državnih papirjev zelo nizki; tečaj
državnih papirjev pa so baš v največji meri
osnova za oceno kredita kakšne države.

2. da so finančni pogoji teh pogodb že sa-
mi na dostojni višini, kar se kaže zaščit-
ljiva kredita naše države, in da so popolno-
ma sprejemljivi v odnosu napram odgovar-
jajočim odredbam v drugih pogodbah take
vrste.

3. Da ni bila niti ena gradbena kreditna
pogodba v tem času bolj povoljno zaključena,
kakor so bile te pogodbe.

Tehnični pogoji,

pod katerimi se imajo izvršiti te pogodbe,
predstavljajo v glavnem tehnične pogoje, po
katerih bi izvršilo te gradnje katerokoli do-
mače podjetje. Pogodbe so enake za vse štiri
gradnje. Zato posebnih pooblastil pri teh
tehničnih pogojih tudi ni bilo. V ministrtvu
za javna dela je bil razpisan konkurz za iz-
delavo prog po določenem prioritetenem pro-
gramu.

Cene so bile normalno določene

v primeri z določeno višino rentabilnosti.
Niso imle nikakega spekulativnega značaja
in so bile zato rezultat relativne praele
Sprito njih se nikakor ne morejo jemati v
poštev primere, ki jih je navedel g. Stanić,
ko je najpovolnejše postavke primerjal z
najneopovornejšimi ter svoje lozadneve za-
ključke potem generaliziral. V nadaljnjem
je minister prečital

tabelo cen za gradnjo prog v 19 prej-
njih primerih

ter jih vzporejal s cenami, ki so bile dolo-
čene v teh štirih pogodbah. Iz pregleda iz-
haja, da cene po teh štirih pogodbah nika-
kor niso bile večje od cen, določenih v osta-
lih 19 pogodbah, ter da so čisto celo pod
povprečno višino onih 19 pogodb. S temi
številčnimi podatki je minister dokazal, da
niso bile točne trditve o pretiranih cenah
za gradnjo prog, ki jo je prevzelo nazadnje
podjetje Batignol, o katerem se je reklo, da
bo imelo pri gradnji teh prog neznanke
dobitke. Docela naporno je, je nadaljeval
minister, da bi

naša domača podjetja

lahko zaradila mnogo železniških prog in
da bi morda te proge bile celo cenejše. To-
da z domačimi podjetji se je včasih slabo
ravnalo in čisto naša nekdanja gradbena
politika ni hotela priznavati, da so naša
večja domača gradbena podjetja prav tako
upoštevajna vredni faktorji gradbene po-
litike, kakor katerakoli druga. Zaradi te na-
kdanje gradbene politike pa so bila naša ve-
lika gradbena podjetja docela upropaščena.
Minister je pomenil, kako se je z napačno
prometno politiko spravila na rob propada
cela vrsta gradbenih podjetij, in je pouda-
ril, da je valika krivda baš naše nekdanje
gradbene politike, da danes domača podjetja
sploh niso več sposobna prevzeti večja
dela, kakor so n. pr. železniške gradnje.
Pri posameznih gradnjah so se

cene računale

po normalnih cenah uprave, in sicer na ta
način, kakor se objektivno dosežejo pri li-
citacijah. Računale so se po vrednosti dovo-
ne sile in po vrednosti materiala, v izvoznih
relacijah upoštevajoč 25 odstotkov režije. Za
pogajanja so bile določene posebne komi-
seje, ki so določale ceno gradnji pri omeje-
nih štirih pogodbah na osnovi cen, doseže-
nih na licitacijah in določenih po proračunih.
Po takih načelih se sklepajo vse večje
gradbene pogodbe.

Najlažje je seveda za državno admini-
stracijo delati z bančnim posojilom, kakor
je bil to n. pr.

slučaj z Blairovim posojilom,

kjer se je oddvojila gotova vsota za grad-
njo železnice, deponirala pri Narodni banki
in nato razpisala licitacija in oddalo delo
najnižjemu ponudniku. Ali je to pri se-
dani konjunkturi mogoče? Na ta način je
bil izgrajen velik del prog v naši državi v
povojni dobi. Najnižji ponudnik pa ni ved-
no najpovolnejši. Poleg vrednosti dela je
treba računati tudi

vrednost denarja.

Cena denarja je odvisna od docela drugih
elementov, od stanja na denarnem trgu, od
kredita države, od splošnega političnega in
gospodarskega položaja in od zaupanja
v svetu. Kako v tem pogledu izgleda situaci-
ja, je izvršen prog in onih, ki se se grade,
o tem je podal minister na podlagi stati-
stičnih podatkov obširen pregled, ter nato
nadaljeval: Spomimo se samo prejšnje tež-
ke gospodarske in socialne situacije ter v
zvezi pomislimo na

veliki pomen gradbenih investicij

Zal obstoja tudi pri nas brezposelnost.
Dolžnost državnih oblasti je, da skušajo od-
vrniti neposredno nevarnost in olajšati trp-
ljenje naroda na najmanjšo mero. Eden iz-
med uspešnih ukrepov v tem pogledu so
gradbene investicije, ki so povsod na svetu
najbolj upoštevane kot sredstvo za pobija-
nje brezposelnosti in poživljanje gospodar-
sko zamrlih krajev. To ni samo vprašanje

prometne, marveč tudi socialne politike dr-
žave.

Rezultat vsega tega razlaganja

je torej naslednji: 1. za dela je zagotovlje-
na solidnost in kvaliteta; 2. železniški objek-
ti bodo zelo racionalno izvedeni; 3. proge
bodo relativno po kilometru cenejše, saj
spadajo med težke proge. Zato so vse štiri
sklenjene pogodbe v finančnem in tehnič-
nem pogledu povoljne ter predstavljajo
brez dvoma korist z ozirom na izredno tež-
ke razmere.

Mi politični ljudje na odgovornih polo-
žajih

moremo delati in izrabljati svoje sile edino
v službo kralja in domovine. Z nastopom
g. Stanića pa se je povzročila meni in mo-
jemu imenu huda žalitev. Toda g. Stanić je
v svojem govoru zadel tudi velik del naših

inženjerjev v upravi za graditev državnih
železnice, ki so delali pri teh poslih. On je
s tem nesrečno zadel našo administracijo,
ugled in prestiž države. Napadel je našo
gradbeno politiko v trenutku njene stvarne
aktivnosti. Končno je napadel tudi tuja
podjetja in med njimi so solidna podjetja,
ki so

v tej dobi splošnega nezaupanja

in negotovosti došla v našo državo, da pla-
sirajo svoje kapitale, ker imajo vero v nas,
v naše zakone in naše ustanove. Jaz sem že
pet let minister, zato je potrebno, da je v
javnosti o meni že izoblikovano določeno
stališče. Nikdo nima pravice trgovati z mo-
jim imenom in mojim položajem. Odvra-
čujoč napade proti meni sem prepričan, da
delam dobro, in da delam koristno delo za
našo državo. Prosim, da sprejmete prora-
čun.

Rim se mora odločiti za Pariz ali Berlin

Dr. Beneš pojde v Rim? — Preokret italijanske politike
proti Franciji in Mali antanti

Zeneva, 7. marca, g. Iz virov, ki so blizu
zanjemju uradu, se razširjajo vesti, po
katerih so v Parizu in v Rimu že obveščeni,
da bo češkoslovaški zunanji minister dr.
Beneš najbrž takoj po sestanku Mussolini-
ja, dr. Dollfusa in Gombösa, najkasneje pa
ob koncu marca ali v začetku aprila, pose-
til Mussolinija. Ako bi prišlo do tega raz-
govora, se more v kratkem pričakovati
končnoveljavna rešitev vprašanja srednje
Evrope v smislu Mussolinijevega načrta.

Na vprašanje v Pragi so na merodajnih
mestih izjavili, da o nameravanem potova-
nju dr. Beneša v Rim, ni nič znanega.

Italija želi zbliznanje
z Malo antanto

Rim, 7. marca, g. V odgovornih političnih
krogih Italije -- direktive Italije glede
vzpostavitve ravnotežja v Podunavju pre-
cizirajo takole: Restavracija Habsburžanov
ne prihaja v poštev, ker ne bi mogla računati
na simpatije Italije, Italija zastopa sta-
lišče potrebe revizije, da se omilijo gotove
trdote mirovnih pogodb, prenatlagjeni re-
vizionizem pa pomeni veliko nevarnost za
mir. Revizija se more izvesti le v pravem
času na miren način in v sporazumu z vsemi
prizadetimi. Priključitev Avstrije k Nemčiji
bi pomenila hude zapletitve vojaškega
značaja. Interesi Italije v Podunavju in na

Dunaju zahtevajo ohranitev avstrijske sa-
mostojnosti. To je in bo ostalo glavno načelo
politike italijanskega zunanjega mini-
strstva. Glede odnošajev do Male antante
ne želi Italija samo poglobitve gospodarskih,
temveč tudi kulturnih in političnih vezi. Zna-
ki za sporazum so že tu. Zbliznanje med
stališčima Mussolinija in dr. Beneša bi mog-
lo roditi koristne rezultate, Italija, Avstrija
in Madžarska ne bodo ustvarile bloka drž-
av in tudi ne carinske unije. Prej je na-
meravana zveza med obema podonavskima
državama, ki bi nato dovedla do paralelna
politike miru z Rimom in ki bi končno v
gospodarskih problemih postopala roko v
rok z Malo antanto.

Italija pred važno
odločitvijo

Pariz, 7. marca, s. Znani publicisti Perrera
poročajo v »Paris Midi«, da se poraja v sred-
nji Evropi močan blok, ki je določen za to
da zapre imperialistični Nemčiji pota in
ohranj mir. Zbliznanje Francije in Italije in
docela mogoče, ker so nesoglasja med obe-
ma državama samo notranje-političnega
značaja. Na vsak način pa bo Francija v tej
zadevi postopala v popolnem sporazumu z
Malo antanto. Rim se bo moral odločiti za
Berlin ali za Pariz ter opustiti svojo dose-
dajo gugačo politiko.

Nastopna avdiencia našega poslanika v Sofiji Naš novi poslanik v Sofiji g. Cincar-Marković je izročil včeraj kralju Borisu svoja akreditivna