

Slovenská národná rada 1947

Stenografický zápis

**o priebehu 10. zasadnutia pléna SNR,
ktoré bolo dňa 30. septembra 1947 v Bratislave.**

Obsah:

1. Otvorenie	3
2. Oznámenie zmien v členstve výborov SNR	3
3. Udelenie dovolení členom SNR	3
4. Ospravedlnenie neprítomných	3
5. Zpráva o rozdání tlače	3
6. Rozprava o expozé povereníka dopravy Kazimíra Be- zeka:	
reč člena SNR Dr. Vladimíra Brežného	4
reč člena SNR Vojtecha Daubnera	10
reč člena SNR Ondreja Labanského	13
reč člena SNR brig. gen. Jána Ambruša	20
reč člena SNR Michala Chudíka	23
reč člena SNR Miloša Rumanna	25
reč člena SNR Bohumila Heřmanna	30
reč člen SNR Gustava Zemana	32
7. Expozé povereníka výživy a zásobovania Ing. Kor- nela Fillu	37
8. Zpráva právneho výboru o návrhu Sboru povere- níkov na vydanie nariadenia o predĺžení niekto- rých zmenkoprávných lehôt. Zpravodajca: Alex Bogdanov	56
9. Zpráva imunitného výboru o žiadosti vojenského prokurátora v Bratislave o udelenie súhlasu k trest- nému síňaniu člena SNR špkt. Viliama Šalgoviča. Zpravodajca: Ludovít Benada	56
10. Zakľúčenie	57

Stenografický zápis o priebehu 10. zasadnutia pléna Slovenskej národnej rady, ktoré bolo dňa 30. septembra 1947.

Začiatok: 15.05 hod.

Koniec: 20.20 hod.

Prítomní: Podpredsedovia SNR pplk. Milán Polák, Dr. Ivan Horváth a Andrej Cvinček.

členov: 87.

Podpredseda Sboru povereníkov Rudolf Fraštacký, povereníci Dr. Ivan Štefánik, Dr. Samuel Belluš, Dr. Ján Púll, Dr. Martin Kvetko, Kazimír Bezek, Jozef Lukačovič, Ing. Kornel Fillo a predseda NKD Dr. Fedor Thurzo.

Za neprítomného predsedu SNR Dr. J. Lettricha plénu predsedá podpredseda SNR Dr. Ivan Horváth.

Podpredseda SNR Dr. Ivan Horváth:

Slávna Slovenská národná rada! Otváram 10. zasadnutie pléna Slovenskej národnej rady a zisťujem, že Slovenská národná rada je schopná usnášať sa.

Oznamujem, že na návrh Klubu členov Slovenskej národnej rady za Demokratickú stranu nastaly v členstve výborov tieto zmeny:

V úspornom a kontrolnom výbore na miesto Mateja Bobrika, ktorý sa členstva v tomto výbore vzdal, nastúpil člen SNR generál Ján Ambruš;

v hospodársko-sociálnom výbore na miesto Ing. Teodora Lipčika, ktorý sa členstva v tomto výbore zriekol, nastúpil člen SNR Miloš Rumann;

v rozpočtovom výbore na miesto Dr. Vladimíra Brežného, Jána Myjavca a Petra Škodáčka, ktorí sa členstva v tomto výbore zriekli, nastúpili členovia SNR Ing. Teodor Lipčík, Belomír Sutoris a Michal Gáj a na miesto zomrelého člena výboru Ladislava Liptáka nastúpil člen SNR Ján Kováč.

Oznamujem ďalej, že Predsedníctvo Slovenskej národnej rady podľa § 1 ods. 3 rokovacieho poriadku udelilo dovolenky členom Slovenskej národnej rady: Dr. Milenoví Pišútovi od 1. júla do 31. augusta 1947 a Matejovi Bobrikovi od 1. do 14. septembra 1947.

Svoju neprítomnosť na dnešnom zasadnutí pléna SNR ospravedlnili členovia SNR

páni Pavol Čollák, Dr. Ján Beharka, Martin Kulich, Ján Kováč, Július Rácz, Eugen Hromada, Imrich Laurinec.

Na dnešnom zasadnutí bola rozdaná táto tlač:

Expozé povereníka výživy a zásobovania Ing. Kornela Fillo.

Zpráva právneho výboru o návrhu povereníka spravodlivosti na vydanie nariadenia o predĺžení niektorých zmenkoprávných lehôt.

Odpoveď povereníka sociálnej starostlivosti Dr. Jozefa Šoltésza na interpeláciu členov SNR Petra Škodáčka a spolčovníkov vo veci usporiadania pomerov v sociálnom poistení.

Interpelácia členov SNR Vincenta Kováča a spol. na povereníka vnútra vo veci obnovenia okresných správnych komisii v kraji južného slovenského pohraničia.

Interpelácia členov SNR Vincenta Kováča a spol. na povereníka priemyslu a obchodu vo veci nedostatku niektorých avoňených stavebných hmôt.

Návrh členov SNR Miloša Rumanna a spol. na rezolúciu vo veci distribúcie textílií.

Oznamujem, že poštou bola rozoslaná táto tlač:

Stenografický zápis o priebehu 9. zasadnutia pléna Slovenskej národnej rady.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia o verejnej pastvinárskej službe. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právnemu, hospodársko-sociálnemu a rozpočtovému.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia o zrušení a premiestení nariadenia niektorých poľnohospodárskych liehovarov. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právnemu a hospodársko-sociálnemu.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia, ktorým sa mení nariadenie č. 43/1945 Sb. n. SRN o zmene a doplnení niektorých ustanovení o advokátoch. Návrh prideliť Predsedníctvo výboru právnemu.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie

nariadenia o usporiadaní niektorých finančných otázok súvisiacich s výkonom nariadenia č. 52/1945 Sb. n. SNR. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právneho, hospodársko-sociálnemu a rozpočtovému.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia o organizácii poľnohospodárskeho výskumníctva na Slovensku. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právneho, hospodársko-sociálnemu a rozpočtovému.

Návrh povereníka školstva a osvetu na vydanie nariadenia o užívaní majetku na ciele poštátnych škôl a internátov. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právneho, kultúrnemu a rozpočtovému.

Návrh povereníka školstva a osvetu na vydanie nariadenia o právnom obnovení činnosti telovýchovnej organizácie Sokol. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právneho a kultúrnemu.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia o očiste firemných registrov a o obnove niektorých obchodných spoločností. Návrh prideliť Predsedníctvo výboru právneho.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia, ktorým sa menia a doplňujú niektoré ustanovenia nariadenia o konfiškovaní pôdohospodárskeho majetku Nemcov, Maďarov ako aj zradcov a nepriateľov slovenského národa. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právneho a hospodársko-sociálnemu.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia o udeľovaní národných družstevných cien. Návrh prideliť Predsedníctvo výborom právneho, hospodársko-sociálnemu a rozpočtovému.

Návrh Sboru povereníkov na vydanie nariadenia o predĺžení niektorých zmenkoprávných lehôt. Návrh prideliť Predsedníctvo výboru právneho.

Zpráva imunitného výboru o žiadosti vojenského prokurátora v Bratislave o udelení súhlasu k trestnému stíhaniu člena Slovenskej národnej rady špkt. Viliama Šalgoviča.

Podpredseda SNR Dr. Horváth: (cengá)

Prikročíme k rokovaniu.

Prvým bodom dnešného rokovania bude rozprava o expozé povereníka dopravy

Kl. Zimira Bezeka, prednesenom dňa 28 júna 1947 v pléne Slovenskej národnej rady.

Otváram rozpravu o prednesenom expozé a žiadam členov Slovenskej národnej rady, ktorí sa hlásia o slovo. Pán člen SNR Dr. Brežný.

Člen SNR Dr. Vladimír Brežný:

Slávna Slovenská národná rada!

Na júnovom zasednutí pléna predniesol pán povereník dopravy Bezek svoje prvé expozé. Nebolo to v skutočnosti prvé expozé povereníka dopravy, lebo prvú zprávu o stave dopravy na Slovensku predniesol v tomto zákonodárnom sbore ešte v roku 1945 vtedajší povereník dopravy Ing. Fillo, ktorý položil zdravé základy v rekonštrukcii a reorganizácii dopravy na Slovensku po oslobodení. Tieto základy boli zaručené dobré, keď na nich budovali potom aj ďalší páni povereníci dopravy. Vtedajšiemu povereníkovi Ing. Fillovi podarilo sa pri spolupráci všetkých svedomitých železničných a vôbec dopravných zamestnancov na Slovensku v krátkom čase zrekonštruovať takmer všetky hlavné trate štátnych železníc na Slovensku, tak že v čase, keď opúšťal v septembri 1945 rezort dopravy mali sme už rýchlikové spojenie do Prahy, do Košíc, Prievidze a Zvolenu, posledná sú Zlaté Moravce. Môžem celkom smele tvrdiť, že počas účinkovania Ing. Fillo, ako povereníka dopravy, tak asi za päť mesiacov bolo zrekonštruovaných okolo 70% tratí na Slovensku, ktoré boli počas vojny zničené. Za toto veľké úspechy, ktoré sa vtedy vynaložilo na urýchlené obnovenie skoro úplne zničenej dopravy na Slovensku, patrí najväčšia vďaka nielen vtedajšiemu povereníkovi dopravy Ing. Fillovi, ale všetkým dopravným zamestnancom, ktorí pracovali bez únavy, aby celému svetu ukázali, že Slováci sú elementom konštruktívnym a ako národ oddaný našej Československej republike. (Potlesk.) Toto som pokladal za potrebné uviesť hneď na začiatku, keďže pán povereník dopravy Bezek asi omylom zabudol spomenúť toho povereníka dopravy, ktorý začal v najťažších časoch po zničujúcej vojne veľké dielo rekonštrukčné. Expozé p. povereníka Bezeka je v mnohých.

smeroch veľmi obsiahle. Podrobne rozoberá skoro všetky rekonštrukčné práce, či už na vrchnej stavbe, či už na stavbách podzemných, na opravách rušňov, vozňov, dozorniev a jeho zariadení atď. Expozé poskytuje aj širokej verejnosti jasný obraz o tom, ako to vlastne v doprave na Slovensku po prechode frontu vyzeralo. Treba by si bolo pritom porovnať stav k 1. júnu 1945 so stavom k 1. júnu 1947. Z tohto porovnania by bolo ešte zreteľnejšie vidieť, že akú priamo ľudskú prácu vykonal slovenský národ v znovu vzkriesenej Československej republike. I to je jasný dôkaz toho, že Slováci sú vernými a oddanými občanmi našej domoviny. Naši dopravní zamestnanci na Slovensku veru nezahambili v tomto mimoriadne ťažkom čase ani svoju vlasť, ani seba. Ukázali, že sú schopní súžiť s hociakým a že vedia svojou vytrvalosťou a usilovnosťou zvíťaziť v každej súťaži. Škoda, že pán poverenik nemohol uviesť presný stav vozidiel k 1. októbru 1938 a porovnať ho so stavom k 1. VI. 1945 a k 1. VI. 1947. Uviedol len percentuálne vyčíslenie. Na tom by sa bol tiež vidieť ten skutočný výsledok práce a námahy našich dopravných zamestnancov.

K oddielu expozé páni povereník „Vlastná doprava“ chcel by som sa v krátkosti zmieniť o niektorých nedostatkoch, ktoré sa dajú prípadne aj snadno odstrániť. Každý, kto cestuje po železnici, vidí, že ešte nie sme v otázke čistoty vo vlakoch a na stanicích tam, kde sme boli v roku 1938. Verím, že i na železničích platni zasada „čistota po zdravia“. Bolo by preto dobré obnoviť tejto otázke mnoho väčšiu pozornosť, než aká sa jej venuje dnes. Naše vozne, keď už nie sú prístupné nedostatok rozličného materiálu tak pekne vystrojené, ako bývaly kedysi, môžu byť aspoň čisté, lebo veď čisté vozne i keď nie reprezentačné, ukazujú cudzincom našu chuť, že aký máme doma poriadok. Ak je tomu na vine cestujúce obecnstvo, treba ho pekným spôsobom mať na to, aby samo dbalo na čistotu a ak by pekný spôsob nestačil, sú tu aj sankcie, na ktoré pamätajú železničné normy, ktoré sú pre cestujúce obecnstvo záväzné. Železničné osobníctvo či už sprievodcov, alebo čistáčov vozňov treba na čistotu na železničných častejšie upozorňovať. Práve sa chcem

všeobecne zmieniť o pozdnom pristavovaní súprav rýchlikov a osobných vlakov pred ich pravidelným odchodom z východnej stanice, najmä na hl. nádraží v Bratislave. Nie je predseda žiaduce, aby vlak, ktorý vychádza z Bratislavy hl. nádražia meškal len preto, že súprava bola neskorere pristavená a to mnohokrát bez závažnejšej príčiny. Taktiež chcem upozorniť na veľký rozdiel, aký je medzi súpravami osobných vlakov v krajinách českých a na Slovensku.

Tam je radosť pozrieť si súpravu, lebo je poväčšine zostavená s vozňov tej istej výroby. A na Slovensku, až na nepatrné výnimky vyzerá to všelijak. Domnievam sa, že by Povereníctvo dopravy mohlo v tejto veci urobiť nápravu, keby rokovalo o tomto nedostatku s Ministerstvom dopravy. Veď ministrom dopravy je tiež Slovák, ktorý by iste s najväčšou ochotou išiel v ústrety v tejto veci. Pri tomto chcem poukázať aj na to, že takmer každý vlak prepravujúci osoby, okrem rýchlikov, má dosť veľký počet nákladných vozňov, v ktorých sa vracia cestujúci. Nuž a pritom sa stále zdôrazňuje nedostatok nákladných vozňov a robia sa rozličné opatrenia na krátenie nákladných a vykladacích lehôt. Viem, že máme všeobecne tiež veľký nedostatok osobných vozňov, ale potom prečo sa nevyrobajú vo väčšom počte, keď sú tak eminentne potrebné. Tu je niekde chyba, ktorú treba napraviť. Som presvedčený, že sa táto chyba odstrániť dá i keď to nepôjde naraz. Nákladných vozňov sa v posledných dvoch rokoch vyrobilo pomerne dosť. Prečo sa potom nevenovala náležitá pozornosť aj osobným vozňom? Mám pritom dojem, že mienka odborníkov sa dostatočne nerešpektovať. Pán povereník vo svojom expoze sa takmer vôbec nezmieňuje o tarifách, ktoré boli a sú predmetom diskusie našej verejnosti. Snáď to vynechal preto, lebo tarifná politika podľa dohody vlády a Predsedníctva SNR z 1. júna 1945 je vecou spoločnou. Myslím, že by nebolo škodlivé, hoci aspoň čiastočne, ľutmo sa o nej zmieniť. Bolo by bývalo skôr prospešné, keby bol povedal, že Povereníctvo sa aktívne zúčastní na tarifnej politike i keď jej usporiadanie patrí do právomoci Ministerstva dopravy. I vtedy by bolo osočné, keby sme boli počuli, že na každej tarifnej konferencii, či

už domácej alebo zahraničnej je Poverníctvo dopravy svojím delegátom zástupné. Takto sa môže naša verejnosť právom domnievať, že tieto konferencie sriekajú bez účasti zástupcov Poverníctva. Veď dokonca aj „Budovateľ“ v júli t. r. priniesol článok, že do sväzových taríf v nie sú zapracovávané mnohé slovenské stanice, následkom čoho sú slovenskí prepravci vylúčení z možnosti použiť sväzovú tarifu. V tomto prípade som sa osobne presvedčil na komerčnom odbore Poverníctva dopravy, že chyba nie je na tom mieste, na ktoré myslel „Budovateľ“, ale u iných hospodárskych činiteľov. Poverníctvo dopravy, ak je zastúpené na niektorej tarifnej konferencii, dostatočne sa stará o slovenské záujmy. Je len otázkou, či je vždy pozvané a či sa mu vždy umožní účesť na tarifných konferenciách. Dopčul som sa, že zamestnancom Poverníctva dopravy, ktorí sa majú zúčastniť v zahraničí na nejakej konferencii, nevydávajú sa osobné cestovné pasy, ako zamestnancom Ministerstva dopravy, ale riadne cestovné pasy, ako pre každého iného občana a tu sa úctijne robia na úradoch zbytočné prekážky, keďže sa požadujú od štátneho zamestnanca, delegovaného ústredným úradom, zbytočné formality. Bolo by na mieste, keby sa Poverníctvo dopravy snažilo o to, aby jeho zástupcovia boli bezpodmienečne prítomní na každej tarifnej konferencii.

Otázku cestnej dopravy motorovými vozidlami, rozobral pán poverenik dôpravy len veľmi stručne. Uviedol niekoľko dát o automobilovej doprave ČSD. Nezmielil sa vôbec o pridelovaní aut, či už osobných alebo nákladných, súkromným podnikateľom, hoci verejnosť je právom zvedavá na to, že koľko sa ročne pridelí osobných i nákladných automobilov súkromnému sektoru. I keď je dnes vedenie cestného odboru v rukách statočného a svedomitého úradníka, predsa by len nebolo škodilo, aspoň v krátkosti sa zmieniť aj o tejto v našom hospodárskom živote tak dôležitej veci. Bolo by to bývalo potrebné najmä preto, lebo verejnosť nebola po rozličných správach o pridelovaní aut spokojná s účinkovaním cestného odboru pod bývalým vedením. O tom, či verejnosť právom a či neprávom kritizovala činnosť cestného odboru Pover-

níctva dopravy, budeme sa môcť presvedčiť, myslím aj tu, keď Najvyšší kontrolný dvor predloží svoju zprávu o revízii cestného odboru. Nemám iného želania, len aby úsporný a kontrolný výbor SNR prebral ju dôkladne a vecne a kto uvidí ne správne počínanie, nech vynaloží všetko úsilie, aby chyby byly napravené a vinníci spravodlivo potrestaní. Pri tomto musím, hoci som to nechcel urobiť, zmieniť sa o veľkom počte osobných automobilov, ktoré sú majetkom ČSD a ktoré stávajú pri budovu Poverníctva dopravy na Klemensovej ulici. Dnes ich tam môžete vidieť 5 až 6, hoci za prvej republiky nestálo tam ani jedno. Služobné auto osobné patrí len pánu povereníkovi, ktorého z tohto miesta prosím, aby si v tomto smere urobil nápravu, lebo ináč by bol nútený zapodievať sa aj touto vecou úsporný a kontrolný výbor SNR. Poki dám si za povinnosť trvať na tejto náprave, už aj vzhľadom na to, že pri zostavovaní rozpočtu na rok 1948 upozorňovali kompetentní činitelia na vysoké štátne výdavky, ktoré bezpodmienečne treba znížiť.

Otázka československej Dunajplavby je osobitnou kapitolou našej dopravy. Škoda, že aj tu nemohla SNR vypčuť napred zprávu Najvyššieho kontrolného dvora o vykonanej revízii v československej Dunajplavbe. Mali by sme hneď dleko presnejší obraz ako z rozpravy pána povereníka, ktorý bol v tejto otázke veľmi skromný a že nezainteresovaný pozorovateľ mal by dojem, že v Dunajplavbe je všetko v najlepšom poriadku. Lenže problémov v Dunajplavbe je veľa a preto by bolo bývalo v záujme veci, keby pán poverenik vo svojom expozé bol okrem konštatovania počtu plavidiel, opísal ich lodenic a krátkej zmienky o preprave tovaru v rku 1945 až 1946 rozobral obšírnejšie stránku finančnú, obchodnú, tarifnú, osobnú atď.

Ako je známe československá Dunajplavba má značné dlhy, ktoré snáď už prekročily 160.000.000 Kčs. Len úroky z tejto sumy dosahujú veľkej výšky. Aké sú výhli dky na splácanie týchto dlhov? Myslím, a celkom smelo môžem tvrdiť, že pri dnešnej situácii nie je to nijako utešené. Boli by sme radi počuli, ako chce Poverníctvo dopravy ako dozorný úrad tieto veľké finančné problémy

riešiť. Boli by sme povďační pánu povereníkovi dopravy, keby nás bol obozránil so štýlom, aký bol v Dunajplavbe v rokoch 1945 až 1946 a o ktorom sa mnúho hovorilo a mnoho popísalo. Sme zvedaví, z čoho povstali tie veľké dlžby a kto a prečo ich spôsobil. Taktiež sa musím spýtať, že prečo sa na vedúce miesta dostali ľudia, ktorí nemajú patričných odborných vedomostí. Veď aj správny r d nebola sčítavená tak, ako bývala za prvej Československej republiky, kedy býv. Ministerstvo železníc delgovalo do správnej rady len takých predstaviteľov štátnych železníc, ktorí aj vo svojom úrade mali čo do činenia s vodn u dopravou. Vedúci činitelia v podniku majú sa výhradne venovať problematikám podniku, ktorý potrebuje dnes, nakoľko jeho situácia nie je práve utešená, len prvotiedne odborné sily. O tarifnej politike Dunajplavby sme nepočuli vôbec nič. Podnik, ktorý prichádza do styku s tak rozličnými záujmami jednotlivých podunajských štátov, pričom má hájiť záujmy našo h-sp-dárstva, musí mať premyslenú tarifnú politiku. Sme zvedaví na to, či podnik má schopných ľudí v tomto odbore, či sa jeho zástupcovia zúčastňujú na tarifných konferenciách a či ich požiadavky sú rešpektované pri robení medzistátnych obchodných smlúv.

O personálnej politike Dunajplavby písalo sa už mnoho v novinách a hovorilo sa aj veľa vo verejnosti. Preto pán povereník dopravy mal sa zmieniť aj o nej a rozobrať ju hšrnejšie. Iste by nebolo škodilo, keby nás bol informoval o tom, kto rozhoduje o personálnych veciach, aký personál je prijatý, kto je posielaný na agencie do zahraničia atď.

Pred nejakým časom zašeral sa Sbor povereníkov kúpou námorných lodí z Nórska pre Dunajplavbu. Nevieme nič o tom, ako ďaleko táto vec pokročila. Isteže všetci máme záujem na tom, aby naša Dunajplavba, podľa vzoru iných plavieb, dostala sa aj do zámoria, aby aj tým širila naše dobré meno. Pri tomto súčasne chcel by som poukázať aj na to, že sme nepočuli nič o tom, či Dunajplavbu dostane niečo z Maďarska v rámci repatriácie, na účet ktorých ešte v roku 1945 snažili sme sa dostať nejaké lode, ktoré by boly náhradou za lode potopené, alebo za lode ešte nevrátené. O vrátení resp. zobrať

lodi sa zmieniť pán povereník tiež, ale neuviedol nám kde sú a prečo sa nám nevracajú. Pán povereník dopravy skoro na konci svojho expoé sa zmieniť aj o personálnej politike štátnych železníc. Kým pán povereník spravodlivosti raz brl personálnu politiku svojho rezortu hšrnejšie, zatiaľ pán povereník dopravy venoval tejto otázke len niekoľko málo chvíľ. Táto otázka iste veľmi zaujíma nielen dopravných zamestnancov, ale celú našu verejnosť. Bolo by iste hývlo na mieste, keby sme boli počuli aspoň pár slov o tom, ako prebiehalo preverovanie, koľko zamestnancov bolo preverených, koľko bolo reprevierených atď. Preverovacie komisie podľa n.r. č. 99/1945 Sb. n. SNR dokončili svoje práce a ri dne predkladaly podľa cit. nariadenia svoje návrhy pánu povereníkovi na schválenie. Pred týmto schvaľovaním od jesene 1945 mala sa údajne o niektorých týchto návrhoch vyjadriť ešte nej ká preverovacie komisia, ktorá mala byť údajne takým si poradným orgánom pána povereníka dopravy. Návrh komisie malo spracovať oddelenie na čele ktorého stál vtedajší kanc. pomocník na cestnom odbore, pán Hřebíček, ktorý ako bývalý staničný pomocník zo stanice Bratislava—Nové Mesto, zdal sa niekomu najschopnejším človekom, aby asi ako najlepší odborník a práv. znalý zamestnanec, mohol prevziať vedenie inak veľmi dôležitého oddelenia. Pán Hřebíček sotva mohol vedieť, i keď sa cítil veľmi schopným, aspoň tak o sebe vykládal, že preverovacie pokrč v nie i preverovacie dekrét je správnym pokračovaním o správnym aktom, ktorý musí mať aj určité náležitosti. Aký človek stál na čele toho oddelenia, ktoré boly aj správne akty. Aké boly následky? Preverovacie dekréty vydané na základe rozhodnutia preverovacej komisie boly právne enbybné, musely byť stiahnuté a muselo sa začať znovu. Preto sa veci nezriadily hneď tak, ako sa to urobilo pozdejšie, keď sa videlo, že úradovanie od buka do buka je pre štát škodlivé. Kto zapl. tí škody, ktoré vznikly štátu? Mali by ich zapl. tí všetci tí, ktorí ich svojou neschopnosťou a nerozvážnosťou zapríčinili.

Pán povereník dopravy zmieniť sa tiež o mimoriadnom povýšovaní zamestnancov podľa nariadenia č. 99/1945 Sb. n. SNR. Vraj celé povýšenie bude v najbližšej bu-

dúcnosti úspešne vykonané. To nás môže všetkých len tešiť. Mnohých z nás a mnohých železničných zamestnancov by zaujímal prípad Štefana Vendleka, t. j. vlakovodča vo výslužbe. Štefan Vendlek v prvej ČSR bol politicky organizovaný v Čsl. nár. soc. strane Bol človekom, ktorý vždy bol verným ČSR. Za túto vernosť odvdiačil sa mu fašistický režim tak, že ho suspendoval, pozbavil služby vlakovodča a dal do skladišťa, kde musel zameŕňať a zbierať papiere. Bol niekoľkokrát preložený z Leopoldova, ale vždy sa mu podarilo pomocou dobrých ľudí prekaziť. Dostal aj politickú disciplinárku, na základe ktorej bol odsúdený. Po rokoch takéhoto ponížovania dočkal sa obnovenie Československej republiky, za ktorú by bol aj život položil. A v tejto obnovennej republike, po ktorej túžko túžil, dostal odmenu, čo myslíte, že čo to bol? Ak by ste sa domnievali, že bol povýšený podľa nariadenia 99/1945 Sb. n. SNR, hoci bol navrhovaný, lebo si to zaslúžil, tak by ste sa mýlili. Pred voľbami, v ktorých bol kandidovaný za DS do ÚNS, bol z Leopoldova preložený, vráť sa služobných príčin a 1. mája t. r. dŕň do penzie. Mal dostať povýšenie za zásluhy o obnovenie ČSR, a dostal vyhazov. Nuž toto nemôže zostať nepovšimnuté. Vendlek mal sa údajne previniť tým, že neoprávnene poberal dopravný prísľah, hoci službu vlakovodča, ako predseda miestneho podnikového výboru nekonal a ani nebol od tejto služby oslobodený. Sotva by sa mu dalv niečo takého vyčítať, lebo na jeho žiadosť z 3. IX. 1945 povolilo riaditeľstvo št. železníc v Bratislave výnosom zo dňa 18. apríla 1947 čís. R-4309/1-VII/1-1947 cestovný prísľah na mesiac apríl 1945 až marec 1946 t. j. na čas, po ktorom Vendlek vykonával funkciu predsedu MŽPV v Leopoldove a to na základe § 6 odseku 2 doč. predpisu pre ŽPV a v smysle rozkazu č. 15.VII/1-1947. Týmto úradným aktom je jasne dokázané, že sa Vendlek neprevinil, lebo nepoberal neoprávnene prísľah. Medzi iným sa mu tiež vyčítalo, že mal prijímať úplatky za prijímanie zamestnancov z ulice. Bolo podané na neho trestné oznámenie na NB, ale trestné pokračovanie muselo byť zastavené, lebo bolo zistené, že Vendlek nespáchal žiadon trestný čin a zostal preto bezúhonným človekom. Všetky tvrdenia o Vendlekoví sú obyčajnou ohováradkou

Keby pán povereník si bol dal vec riadne zreferovať a bol by sa presvedčil o pravom stave veci, iste by sa bol sám o to postaral, aby Vendlek pred odchodom do penzie bol býval povýšený. Dúfam, že pán povereník sa pŕetrá o to, aby napravil krivdu, ktorá sa Vendlekoví stala. (Pov. K. Bezek: „Kriminálny prípad povereník nevybavuje.“) Odpoveď Dr. Brežného na poznámku pov. K. Bezeka: „Mám doklady o tom pán povereník? J od súdu.“

Keď sa na Povereníctve dopravy pokračovalo s zavedením disciplinárneho alebo trestného pokračovania proti jednému zo zamestnancov od dopravného úradu v Leopoldove, nastal tu pravdepodobne omyl v osobe. Snáď to disciplinárne pokračovanie malo byť zavedené proti pánu Dominikovi Šiatkovskému, vlakmajstr vi v Leopoldove, na ktorého pŕedalo (kresné veľiteľstvo NB v Hlohovci trestné oznámenie pre zlé šafárenie s verejnými prostriedkami. Tento pán, rád by odstránil z Leopoldova všetkých statčných železničiarov, organizovaných v DS. Prečo sa ich bojí? Len preto, že oni sú čisti a on nie. Keby pán Šiatkovský nemal krátku pamäť, spomenul by si, ako robával do služby za časov nemeckej okupácie, kedy bol komandujúcom, ktorým je aj dnes, dobrých slovenských železničiarov a vyhrozoval im, ak nechceli ísť, že ich dá prepustiť, alebo, že ich dá sobrať Gestapom. Toto moje tvrdenie dokázu Jozef Kupčák, vlakvedúci. Štefan Markovič, vlakvedúci, Štefan Vendlek, vlakvedúci a iní z Leopoldova. V Leopoldove sa mnoho hovorí aj o tom, že pán Šiatkovský sa postaral tiež o to, aby nebol schválený návrh preverovacej komisie na prepustenie Teodora Pestúna, výpravcu vlakov v stanici Rižňovce, ktorý za Slovenského štátu išiel dobrovoľne na východný front bojovať pri ti ČA. Pán Šiatkovský kryje údajne tiež bývalého správcu št. nice Eugena Justusa, ktorý bol preverovacou komisiou navrhnutý na penzionovanie so snížením penzie o 33%

Musím pri tomto poukázat aj na to, ako sa pán Šiatkovský pred niekoľkými mesiacmi vyslovil o pánu predsedovi SNR Dr. Lettrichovi. Pred dvoma svedkami povedal, že Dr. Lettrich je dŕebák, ktorý nikomu nič dobrého neurobí. Pýtam sa pána povereníka dopravy, či je ochotný okamžite preložiť pána Šiatkovského z Leopoldova a tak vniest pokoj medzi sto-

točných zamestnancov v Leopoldove a či vie o tom, že skupina tých železničných zamestnancov z Leopoldova pán Zelený a spol. prepadla pred niekoľkými mesiacmi na moste pri Hlohovci večer demoa sa vracajúceho Vendleka a dro krava ho zbil tak, že Vendlek bol vyše 21 dní chorý. Takto spáchala táto skupina železničných zamestnancov zl čin ťažkého ublíženia na tele. NB podala na páchatelov trestné oznámenie

Na miesto p. Šitkovského, ktorého iste na základe trestného oznámenia a súdneho konania pre zlé šafárenie s verejnými prostriedkami postihne spravodlivý trest, preložila železničná správa Samuela Višňovského, asistenta štátnych železníc do Nového Mesta nad Váhom, vraj zo služobných príčin. Ako sa v Leopoldove povrávalo, mal byť zo služobných príčin preložený aj vlakovýster Dominik Sedmák, ktorý je predseda Miestneho národného výboru. Višňovský je chorý človek — následky žltacky — a ako taký musí mať domácu stravu. To je Riaditeľstvu štátnych železníc v Bratislave dobre známe, ale to neprekážalo určitým funkcionárom, aby dali rozkaz na preloženie Višňovského z Leopoldova.

Takto by som mohol prebrať ešte nečíslené mnoho prípadov. Chcem len ešte poukázať na zmenu, ktorá sa stala v osobe námestníka riaditeľa štátnych železníc v Bratislave. I keď predošlý námestník riaditeľa úst. inšpektor Ferenc nemal právnického vzdelania, aké mal mať, keď zostával funkciou administratívneho námestníka riaditeľa, ale mal za sebou dlhú prax a snažil sa byť objektívnym, takže bol u zamestnancov aj obľúbený. Toto nemôžem tvrdiť o osobe nového námestníka.

Nemyslím, že by sa tak jednostranne dala robiť personálna politika v takom veľkom štátnom podniku, akým sú štátne železnice. Všade sa musí merať spravodlivo, bez ohľadu na to, či je niekto členom tej alebo inej politickej strany. Rozhodovať musia v prvom rade vždy schopnosti a inak zákonom predpísané predpoklady.

Teší ma, že bolo novelizované vládne nariadenie č. 15/1927 Sb. Veď to skutočne trvalo 20 rokov, kým sa táto vec stala skutkom. Pomohlo sa mnohým a to je správne. Pán poverenik dopravy p. dlhá novinárskych správ vyslovil sa počas svo-

jej úradnej návštevy v Žilino v auguste t. r., že zavedením jednotnej platovej sústavy v celej ČSR na železničným zamestnancom pomohlo. To by bolo v rozpore s tvrdením zpravodajcu rozpočtového výboru poslancu Dr. Lincényho v ÚNS ktorý uviedol, že priemer, o čo je finančne lepšie na tom štátny zamestnanec na Slovensku ako v krajinách českých pred unifikáciou plátov, dosahuje výšky ročne 7.800 Kčs. Vyrovnanie nebolo urobené tak, aby štátni zamestnanci v krajinách českých mali platy slovenské, ale zamestnanci na Slovensku dostávajú platy zamestnancov v krajinách českých s prípadným vyrovnávacím prídavkom, ktorý sa bude odbúravať tak dlho, kým štátny zamestnanec riadnym postupom nepríde do zodpovedajúceho platového stupňa.

Na poli sociálnom môžu byť štátne železnice na Slovensku v mnohom smere aj vzorom štátnym železničiarom v Čechách a na Morave. Tak na pr. Podporný fond zamestnancov štátnych železníc zasluhuje si obzvláštnu pozornosť. Keďže stá, ba tisíce svojich členov vysielajú do rekreačných stredísk na rozličných miestach našej vlasti. Všetci rekreanti s uznaním hovoria o tejto činnosti. Sociálny fond nezaostáva nijako za fondom podporným. Koná tiež veľmi dobre svoje poslanie.

Škoda, že pán poverenik sa nezmienil o Štefánikovom fonde, ktorého úlohy sú menej známe železničným zamestnancom, ale viacej našim živnostníckym-hostinským, ktorým odníma možnosť uchádzať sa o prenájom niektorých staničných reštaurácií, lebo si ich prenajímajú sám.

Zamestnanectvo štátnych železníc rado by vedelo, kto môže byť členom Štefánikovho fondu, aký je jeho cieľ, kto ho spravuje, kto má dozerá a najmä čo sa robí s príjmami fondu, resp. či sú a aké sú. Železničiar dobre poznajú tak Podporný fond ako aj sociálny fond, vedia o ich stanovách a o ich správach a veľmi dobre je im známe aj ich účinkovanie. Radi by toľko vedeli aj o Štefánikovom fonde. Prosím pána poverenika dopravy, aby dôkladnejšie obznámil celý personál štátnych železníc na Slovensku s funkciou a účinkovaním Štefánikovho fondu.

Expozé pána poverenika dopravy obsahuje aj menšiu časť o pripravovanej reorganizácii štátnych dopravných podni-

kov, ako ktorými sú štátne železnice, Autodoprava ČSD, ČS. Aerolinie a Čsl. Dunajský výbav. Tieto majú byť premenené na podniky obdobné podnikom národným. Zákon o štátnych podnikoch č. 404/1922 Sb je dostatočne pružný na to, aby postčil aj na dnešné časy. Do štátnych podnikov treba dnes vniesť obchodného ducha; nie forma je hlavná, ale ako sa v nich pracuje.

Toľko som chcel uviesť k expozé pána povereníka dopravy. Je mnoho vecí, o ktorých sa možno vysloviť len dobre. Sú však mnohé a to najmä personálne, na ktorých sa treba pozastaviť.

Z tohto miesta napokon prosím pána povereníka dopravy, aby dal odstrániť chyby a nedostatky, na ktoré som tu upozornil. Dúfam, že i v personálnej politike bude postupovať tak, aby sa uplatnili u železníc a vôbec v doprave len takí zamestnanci oddaní ČSR, ktorí sú najspôsobilejší a nepripustí, aby pod titulom služobnej príčiny boli zamestnanci zbytočne prekladaní. (Potlesk.)

Podpredseda SNR Dr. Ivan Holváž:

K slovu sa ďalej prihlásil člen rady pán Vojtech Daubner. Prosím, aby sa ujal slova.

Člen SNR Vojtech Daubner:

Slávna Slovenská národná rada!

Prv, než sa budem zaoberať s expozé pána povereníka dopravy Kazimíra Bezeka, chcel by som len faktickú poznáť môjmu predrečníkovi. Budúce obidve ja radovať aj šitkovský aj Vendlek, že na pôde Národnej rady ich slávne mená boli spomenuté, ale obidvaja ozaj nie sú toho hodní, aby boli spomenutí. Len toľko o tých klebetách. (Hlas: Ale prečo?) Jeden je komunista a druhý je demokrat, a obidvaja sú galgani.

Slávna Slovenská národná rada!

Tak ako sme v rozprave o expozé pána povereníka pôšt profesora Luk čoviča kvitovali úspešnú budovateľskú prácu v jeho rezorte, dnes máme z úkol, bezkejkoľvek zaujatosti a straníckosti oceniť veľké budovateľské dielo dopravného rezortu, na ktorého čele stojí pán povereník Kazimír Bezek. Z jeho expozé sme sa podrobnejšie dozvedeli, čo všetko sme od nášho oslobodenia vykonali na poli rekonštrukcie našej okupantami zničenej do-

pravy. Patrí sa nám na pôde Slovenskej národnej rady poďakovať usilovným rukám a umu nášho robotníka, remeselníka, inžiniera a administratívneho pracovníka. Ich spoločnou a obetavou prácou sa zriekli k upevneniu nášho ľudovo-demokratického zriadenia a konsolidácie hospodárskeho života nášho štátu. Tiež sa patí spomenúť naše revlučné ľudové orgány, ako podnikové výbory, národné výbory, ktoré v tejto ťažkej dobe složily skúšku dospelosti. Svojou iniciatívou a pružnosťou zdolávaly všetky povojnové ťžkosti, ktorých bolo nemálo. Vďaka tiež všetkým administratívnym pracovníkom, ktorí takmer z ničoho zorganizovali úrad povereníctva, ako aj dve riaditeľstvá v Bratislave a v Košiciach, a všetky ostatné služby. Všetko toto mravenčie húževnatosťou sa prekonalo a ukázala veľká tvorčnosť nášho národa. Náš dopravný národ od veľkej hospodárskej pohromy. Keď mnoho razy hľadní, boš úsilovne pracovali na diela rekonštrukcie. Len čo dozneli posledné úderý rekonštrukcie, už majú dopravní zamestnanci zložiť ťžké úkoly v dvojročnom pláne. No, nekľakujú sa ich. Vo vedomí, že pracujú pre svoju milovanú republiku, že pracujú pre blaho národa a tým zároveň pre seba a pre svoje deti, vrhajú sa s olánom do tohoto historického budovateľského diela. A dielo sa im darí, ako vidíme z výsledkov.

Železničné stavby. Na celý rok je plánovaných 1.146.400.000 korún od začiatku roku do konca augusta sa prestavilo 595.357.000 korún t. j. 52%. Výkony v dvojročnici od 1. I. 1947 do 31. VIII. 1947:

Doprava železničná.

V doprave železničnej výsledky uvádzame iba za 6 mesiacov, keďže výsledky z posledných dvoch sú dosiaľ ešte nie spracované.

1. Osobná doprava:

a) Trakcia parná 6.693.295 vlakových kilometrov t. j. plán spinený na 112%.

b) Osobná doprava trakcia motorová 1.740.509, t. j. na 100%.

c) Nákladná doprava 2.326.332.600 hruých tonových kilometrov, t. j. plán splnený na 102%

d) Nákladná doprava 1.090.929.380 čistých tonových kilometrov, t. j. splnený plán na 150%

Nákladná doprava 3.951.810 vlakových kilometrov, t. j. 112%.

2. Doprava cestná:

a) Osobná doprava — počet prepravených a iných osôb 3.638.701, t. j. 105%.

b) Osobná doprava, počet ubehnutých kilometrov 5.557.207, t. j. 102%.

c) Počet prepravených ton 4.940.727, t. j. 87%.

d) Nákladná doprava počet ubehnutých kilometrov 524.300, t. j. 102%.

3. Doprava riečna:

Doprava riečna zahájená v mesiaci apríl obmedzuje sa iba na nákladnú dopravu. Od apríla inkluzívne v Bratislavskom a Komárňanskom prístave naložilo sa a vyloďilo celkom 423.370 ton rôzneho tovaru.

4. Doprava letecká:

Premávka bola zahájená v mesiaci marci na 74%.

5) Železničné dielne a opravovne v Górnove a rušňov splnily svoj plán na 101%.

6. Autofdielne v Bratislave, vo Zvolene a v Košiciach, na Štrbe svoj úkľ vyplnily na 91%.

7. Lodenice v Bratislave a v Komárne na 89%.

8. Z bezpečovacie a dorozumievacie zariadenia na 61%.

Tu vidíme výsledky dvoiročnice, ktoré ozaj hovoria za dopravákov. Dopraváci nedali sa odradiť ani zásahmi nepriateľ v tomto štáte, ktorí všelijakými firmami chcú ich odvážať od ich budovateľského predsvzťtia. Pracujú usilovne, či už pri samej doprave, na stavbe, v dielnich alebo v kanceláriách. Ich obetavosť nemá medzí, čoho dôkazom je aj to, že zo svojich radov tvoria tak prep trebné uhelné brigády. S touto poctivou prácou si zamestnanci v doprave zaslúžili, že za súčinnosti Revolučného odborového hnutia Poverenieťvo dopravy previedlo okolo 170 sociálne-politických akcií v prospech zamestnanectva. V minulých režimoch boli smluvní zamestnanci výkričníkom nespravodlivosti. Ti, ktorí do neba chválili kapitalistické zriadenie predmníchovskej republiky, mali by ísť skúsiť túto dobrotu hľadať medzi tých, ktorí boli v minulej re-

publike 10 až 18 rokov smluvnými zamestnancami bez akýchkoľvek nárokov. Pomocou ľudovodemokratického režimu navyďy sme odstránili týchto dlhodobých bezprávnych zamestnancov. Veľké krivdy sa tiež n pravily mnohým s výnosom o započítaní služobnej a vojenskej d by. Tiež zaslúžilým odbojníkom sa pomohlo s nariadením poverenika dopravy č. 860. Novelizáciou pvestného vládneho nariadenia č. 15/1927 pomocou terajšieho unifikčného zákona donesie tak aktívnym zamestnancom ako aj penzistom veľké výhody. Žiaľ, že toto všetko sa muselo robiť ešte v rámci nespravodlivého platového zákona č. 103/1926, ktorý poškozduje nižšie kategórie, najmä kategórie remeselnícke. Preto je veľmi neľahavé uviesť do života čím skôr nový platový zákon a služobnú pragmatiku. Nový platový zákon musí sa ísť nielen princípom vyvedených rokov, ale docieleným výkonom a povrchou zodpovednosti služby. Naši dopraváci sa týchto zásad nobja, lebo už teraz docielujú pekných výsledkov v národných súťažiach a v zavedenej úkolovej práci.

Pri týchto veľkých úspechoch v dopravnom rezorte máme ešte vždy čo robiť, aby sme s kroka na krok odstraňovali krivdy minulosti. Tiež máme ešte smluvných zamestnancov, ktorí nastúpili krátko pred alebo po oslobodení. Postavenie týchto nie je uspokojivé. Musíme nájsť v ciodisko, aby boli zrovnoprávnení aspoň platove s pomocnými zamestnancami. Tiež nás denne priľáča ožehavá otázka s kategóriami, v ktorých je napríklad nedostatok, ako inžinierov, právnikov a tiež rušňovodičov. Keď si uvedomíme, že táka ich je hŕstka a predsa výkon je taký, ako keby ich bol plný počet, musí každý uznať, že ich mnoho razy ľudské výkony musia byť honorované. Veľká pozornosť sa musí venovať tiež remeselníkom, ktorí sú dušou dopravného aparátu. Keby malo ešte dlho trvať ich nespravodlivé zaradenie podľa platového zákona 103, tak správna podniku bude mať čo robiť, aby si ich udržala a tčobž keď plánovité zpriemyselenie Slovenska im otvára iné zárobkové a existenčné možnosti.

Vyriešenie mnohých podnikových a zamestnaneckých problémov, ako aj spomenutých 170 sociálne-politických akcií, nebolo by Poverenieťvo dopravy schpné

tak úspešne previesť bez spolupráce Revolučného odborového hnutia a jeho orgánu, t. j. s podnikovými radami. Každý neodborár a nesocialista, ktorý túto republiku má aspoň trochu rád, mal by kvitovať tú skutočnosť, že odboráry a socialisti považujú túto republiku za svoju a preto neženú zamestnancov do nesmyselného deštruktívneho postoja, ale práve naopak. Nabádajú zamestnancov k trpezlivosti a k zvýšeným výkonom. (Potlesk.) Klasickým príkladom ako je na týchto veciach je spolupráca s odborovými organizáciami a s poverenictvom dopravy, i keď sa medzi nami sem-tam niekedy poškriepime, ale nakoniec vždy hľadíme z toho vyjsť, aby neboli poškodení zamestnanci, ani podnik ani štát.

Ja ďakujem v mene Sväzu zamestnancov v doprave pánu povereníkovi a jeho spolupracovníkovi za príkladnú spoluprácu a pripomínam, keď Poverenictvo buď aj naďalej spolupracovať s Revolučným odborovým hnutím, dopracujeme sa ešte krajších výsledkov, ktoré budú slúžiť príkladom aj pre iné rezorty.

Dopravní zamestnanci, ako vidieť z expozé pána povereníka, si statočne robili svoju národnú a štátnu povinnosť v dobe rekonštrukcie a teraz plnia vzorne dvojročnicu. Ich výsledky im dávajú nádej, aby zídali aj od iných sektorov, aby si tieto plnili svoje povinnosti voči štátu a dvojročnici. Keď tak chodíme medzi zamestnancami v doprave a počúvame ich ťažkosti, ktoré majú pri plnení dvojročnice a ťažkosti svojho každodenného života, musíme uznať, že ich kritika iných sektorov je oprávnená. Uznávajú objektívne ťažkosti, ale tiež vedú, že pri lepšej vôli a viac svedomitosti sa mnoho závad dá odstrániť a situáciu napraviť. Dopravní zamestnanci sa správne ponosujú na slomačie tempo nášho stavebníctva. Bývajú v nevyhovujúcich bytoch, ktoré sú na úkor ich zdravia a rodín. Výkon služby tiež trpí tým, že niektorí zamestnanci musia do svojej služobne dochádzať desiatky kil metrov, preto dopravní zamestnanci žiadajú kompetentných činiteľov, aby pridali na tomto výrobe stavebného materiálu a celého stavebného ruchu, aby mohli čím skôr bývať ako sa na ľudí patrí. Dopravní zamestnanci usilovne pracujú na dopravných prostriedkoch a tiež chcú slúžiť nášmu stavebníctvu. Tiež sú nie spokojní s di-

stribúciou textílií. Je na Poverenictve priemyslu a obchodu, aby uznalo nutnosť obliecť najmä našich železničiarov. Nijako nás nereprezentujú stvky s obecnosťou a cudzincomi, keď sú otrhaní po plátní alebo každý kus uniformy inakší. Zavedenie šateniek bol iste dobrý úmysel, zaviesť poriadok do distribúcie, ale ako v praxi vidíme, už aj s týmito šmelinármi. Budeme musieť nájsť spôsob, ako odpomôcť tomuto nošvárstvu. Čo sa týka výživy a zásobovania, dopravní zamestnanci už nemajú vôľu ďalej trpieť neporiadkom, ktorý im snižuje ich životnú úroveň. Náš dopravní zamestnanec v dôsledku rozháranosti v zásobovaní sú nútení kupovať až 50% potravín za vysoké čierne ceny. Preto máme by bolo úsilie zvyšovať platy, keď čierny obchod im ich pohltí. Vyzerá to potom tak, že nezvyšujeme platy zamestnancov, ale zisky šmelinárom. Preto dopravní zamestnanci v prvom rade volajú zaviesť poriadok do zásobovania a potom upraviť platy, aby mali istotu, že ich nečaká šmelinárska hyéna na každom prvého na ich úbohý plat. Dopravní zamestnanci uznávajú, že vinou neúrody je nedostatok, ale chcú mať istotu, že aj to málo, čo máme, bude spravodlivo a podľa výkonu rozdelené. Volajú po intenzívnejšej verejnej kontrole v zásobovaní. Keď táto bude dôsledne prevádzaná, a to sa dá, len trochu dobrej vôle treba, budú mať istotu, že v chýbajúcej výpomoci a úpravy plátov budú mať dopravní zamestnanci zaslúženú odmenu.

V otázke zdemonia milionárov sa stotožňujem s názorom, že kto má, nech dá. Pomoc roľníkom nemôže byť prevládajúcou bedrá zamestnanectva, lebo sami sú v zúfalejšej situácii, kde tiež potrebujú semi pomoci. Čo sa týka očisty v dopravnom sektore, bola našimi preverovacími komisiou úspešne prevedená. Z najvyšších mies ako aj z nižších boli odstránení kompromitovaní ľudia minulého režimu. Rozhodne sme proti tomu, aby terajšou očistou akciou boli znepokojovaní zamestnanci, ktorí sa ukázali počas budovania republiky vzornými a obetvornými pracovníkmi tohoto štátu. Je pravda, že ani my odborári nie sme celkom spokojní s terajším postojom niektorých pánov našich centrálnych úradov. Tak na poverenictve ako aj na obidvoch riaditeľstvách. Ich prílišné byrokratické chovanie a ne-

chápanie ľudovosti tohoto štátu škodia zamestnancom a tiež podnikom samému. Odborové organizácie zoberú si za úkol prevychovať týchto, aby sme sa konečne dozili uplatnenia zásady, že nie zamestnanci sú pre úrady, ale úrady pre zamestnancov. Daj by sme prosili tých, ktorí nás tak radi kritizujú dopravu pre ešte existujúce nedostatky ako napr. meškanie vlakov, nečistota atď., aby pochopili, že ešte sme stále v ťažkej situácii pre nedostatok dobrého uhlia, absolútny nedostatok rušňov, nedostatočujúce dorozumovacie a zabezpečovacie zariadenia atď. Mnohí ľudia už z budúcnosti, že keď po oslobodení sa vozili na tragáčoch za čierne ceny, a platili tisíce za pár kilometrov. A maľ adresu týchto kritikov dopravci hovoria: „Keby sme my mali tak mnoho ráz robiť, my dopravci, ako tí páni tam hore na poverenictvách, tak vlaky by nechodily s meškáním minútovým, ale týždňovým alebo mesiacovým. Čo by tak na to povedali, keby dva alebo tri mesiace nedostali múku, tak by sa pozreli tiež títo páni, ktorí to zapričiňujú, keby vlaky toľko meškaly.“ Preto treba vzájomného uznania a dobrej vôle, spoločnou prácou si vybudujeme šťastný domov Čechov a Slovákov. Slovenskí dopravní zamestnanci nie sú len spojení s českými súdruhmi len koľajnicami, ale aj rozumom a srdcom. Sú pevnou oporou celistvosti Československej republiky. Dopravní zamestnanci už mnohokrát raz dokázali vernosť národu a štátu a preto aj Slovenská národná rada, Sbor povereníkov sa môže vždy a všade na nich spoľahnúť. (Potlesk.)

Podpredseda SNR Dr. Ivan Horváth:
Ako ďalší rečník je prihlásený pán člen rady Ondrej Labanský.

Člen SNR Vojtech Labanský:
Slávna Slovenská národná rada!

Dovoľte mi, aby som sa aspoň v krátkosti zmienil o expozé pána povereníka dopravy Dr. Kuzimíra Bezeka prednesenej v pléne Slovenskej národnej rady dňa 28. júna 1947.

Už od dávnych čias, naši, najmä uniformovaní železničiar sú nazývaní „modrou armádou“. Z tohoto pomenovania vyplýva, že vojsko a železničiar majú určité spoločné charakteristické vzťahy a znaky, ktoré ich k sebe približujú. Ako vojaci je sverená ochrana našich hraníc pred vonkajším nepriateľom, tak železničiar

ochraňuje každého jednotlivca cestujúceho. A aby úsilie oboch složíek vyznelo úspešne, musí v oboch vládnuť bezpodmienečne disciplína, spolupráca a presnosť. Výsledok i toho sebemenšieho podnikania je závislý na disciplíne, presnosti a spolupráci celku. Akákoľvek nedisciplinovanosť, nepresnosť a disharmónia zakorčuľuje v tomto celku znamená predom prehraný boj, predom k nezdaru. Každý pokus o dosiahnutie predurčeného cieľa a znamená to súčasne odumieranie a konečne aj zánik jak toho nedisciplinovaného a nepresného jednotlivca, tak aj celku. Minulosť a prítomnosť jasne dokazujú, že od svornej a harmonickej spolupráce vojska a modrej armády závisí existencia štátu, existencia národa. Keď v boji s vonkajším nepriateľom, ktorý siaha na našu štátnu suverenitu zlyhá vojak, stratíme štátnu suverenitu. A obrátene zbytočné sú snahy a krviprelievanie aj v tomto najspravodlivejšom a najstotočnejšom boji, ak zlyhá d'prava, zlyhá zásobovanie a vojak a s ním aj železničiar stráca vlasť, oba strácajú slobodu a obidva celky sú potom zodpovedné za zotročenie vlasti a celého národa.

Z týchto príčin je povinnosťou každého veliteľa modrej armády, aby zo svojej jednotky vychoval disciplinovaných, statočných a presných železničiarov, aby v tomto duchu vychovaní boli sme hodní tak veľkého uznania, ktoré sa nám železničiarom dostáva tým, že nás prirovnávajú k armáde. Musíme sa snažiť o to, aby sme disciplinovanosťou, spoluprácou a presnosťou mohli konkurovať skutočnej armáde. Popri týchto skutočnostiach nesmieme zabúdať aj na národnú uvedomenosť nášho slovenského železničiar. Náš železničiar Slováč je pyšný na svoj rod a na slávnu minulosť svojho národa, lebo dejiny Slovákov sa píšu aj krvou slovenského železničiar. Slovenský železničiar vie, kde je jeho miesto, keď ho zavolá vlasť. Dokázal to aj vtedy, keď naša vlasť a naše železnice najviac trnely pod nemeckofašistickou agresiou. Nesmieme zabúdať ani na účasť železničiarov na Slovenskom národnom povstaní. Ani toto najslávnejšie obdobie slovenských dejín nenašlo našich železničiarov nepripravených a nerozhodných. Tak, ako celý národ, aj oni od prvej chvíle vedeli, kde je ich miesto a za mimoriadne ťažkých okolností nebáli

sa postaviť zoči-voči nebezpečenstvu, mnohí z nich zanechali na slávnom bojiisku aj svoje životy.

Čo značia železnice pre národ a pre riadne pulzovanie života, pochopili sme najlepšie tesne po vojne, keď sme ostali bez železničných spojov. Videli sme ťažkosti, ktoré temer zastavily dych celého nášho života. Evakuanti sa len s veľkými ťažkosťami vracali do svojich rozbitých domovov, zásobovanie bolo úplne zastavené a bolo treba prejsť cez veľa utrpení, kým sme konečne pristúpili k obnove trati. Tu by som len v krátkosti chcel spomenúť, že z práce pre celok nemožno vytlačiť politický kapitál.

Bolo iste veľkou nezodpovednosťou od niektorých našich spolupracovníkov, že chceli prácu v celku využiť na reklamu pre jednu politickú stranu. Dnes tak iste ako vtedy môžeme všetci objektívne konštatovať, že železnice nestavala ani DS a ani KSS, ale železnice stavá celý národ bez rozdielu politickej príslušnosti, lebo všetci sme v plnej miere pocítovali potrebu skorého obnovenia železničných spojov. Tu sa spojili všetci železničiar, podporovaní mnohými dobrovoľníkmi, aby postavili železnice, a aby tak obnovili tepny, cez ktoré má pulzovať krv národného šťastného života.

Toto je skutočnosť, ktorú nemožno poprieť a preto patrí veľká vďaka všetkým železničiarom, že napriek všetkým ťažkostiam v zime a v daždi často nedostatčne oblečení a veľmi slabo živčení nezlakli sa prekážok a v plnej miere sa zapojili do rekonštrukcie železničnej siete. Je treba pokloniť sa aj pred pamiatkou tých, ktorí v tomto nadľudskom úsilí požíli svoje životy pre dobro celku. Pamiatka týchto členov modrej armády musí byť rovnocenná s pamiatkou vojakov, ktorí kládli svoje životy na frontoch. Aj rekonštrukcia železníc bola tvrdou frontou, kde len veľmi silnou vôľou a neskonanou obetavosťou všetkých jednotlivcov bolo možné vyhrať. A môžeme smelo tvrdiť, že železničari svoj boj statočne vybojovali a vyhrali ho. Do tohoto nadľudského úsilia drobných jednotlivcov veľmi rušno zapadli zásahy mnohých nestatočných ľudí, ktorí chceli využiť chaosu pre svoj osobný prospech a napriek veľkej nedostatočnosti svojej kvalifikácie chceli sa dostať na vysoké miesta, ktoré potom nevedeli zostávať.

Prišlo preverovanie, ktoré sa stalo semenišťom mnohých zlých skutočností. Preverovanie bolo možnosťou získavať príslušníkov pre politickú stranu a rušenie riadneho chodu rekonštrukcie. Kto nechcel skloniť šiju pred vtedajšími mocipánmi dobrovoľne, bolo mu vyhrávané napreverením. Medzi železničiarimi nastala nervozita, neistota o ďalšiu existenciu. Tento stav nie je prekonný ani do dnešných čias, čo je iste škodlivé pre riadne plnenie úloh vytýčených pre železnice v rámci dvojročného budovateľského plánu. To isté platí aj pri preberaní zamestnancov železníc od bývalej správy MÁV, ktorého neriadny a nedostatočný chod rušive a veľmi ťažko pociťujeme najmä na východnom Slovensku. Je iste na zodpovedných činiteľoch, aby čím skôr odstránili tieto rušivé momenty a aby vniesli do radov našich železničiarov pokoj a istotu. Tam, kde človek nemá 100% zaručenú svoju existenciu a keď je pre politické príčiny vystavený perzekúcii, nemožno očakávať 100% výkon. A pri železničiaroch značí nepozornosť a nedostatok zodpovednosti nenaschaditeľné škody na ľudských životoch a materiále. Strata jedného i druhého je veľkou nároun u škodou, ktorá ak nikdy, tak najmä v dnešných časoch nie je žiadateľná. Ďalej musí me si všetci uvedomiť, že aj železničiar je človekom ako každý iný. Aj on má všetky tie slabé stránky, ktoré sú obsažené v ľudskej podstate. Tak podlieha opilstvu ako každý iný človek. No, dnes sme svedkami toho smutného úkazu, že opilstvo je v radoch železničiarov veľa čistejším zjavom, než tomu bolo doteraz. Príčin je niekoľko. Neposlednou z nich je skutočnosť, že na základe politickej legítimácie a všelijakej prítelne boli popríjmaní rozliční neschopní a nezodpovední jednotlivci, ktorí nechápu v plnej miere zodpovednosť svojho zamestnania. Vieme dobre, že opilstvo má za následok rozličné defekty a oslabuje energiu i ostrou vôľu človeka. Pijan nemôže byť 100% železničiarom, niekoľko služba pri železnici je zodpovednosťou za mnohé životy. Čo i len najmenšie zakolísanie znamená zranenie, ba i smrť mnohých ľudí. Z tohoto faktu vyplýva veľké nebezpečenstvo aj pre štátnu pokladnicu. Je všeobecným zjavom, že ožran siahajú na služobné peniaze a takto vzniká množstvo drobných

i väčších sprenevier. Je x prípadov sprenevery služobných peňazí a finančných mechanácií, ako aj vydierania. Tu by sa dalo aj konkretizovať a v prípade potreby môžeme poslužiť hodnovernými príkladmi. Veď toto vyplýva konečne aj zo skutočnosti, že bolo zavedených niekoľko desiatok disciplinárnych pokračovaní, boli aj trestných oznámení práve pre defraudáciu. Je iste jednou z prvoradých povinností Poverenietva dopravy, aby správnu personálnou politikou a prísnejšou kontrolou zamestnancov znemožnilo alebo aspoň aby sa snažilo na mieru čo najmenšiu znížiť tieto úkazy. Odstránenie pijanstva zmedzi železničiarov bude tiež jedným zo základných krokov k zvýšeniu úrovne našej dopravy.

Vo väčších pracovných strediskách, kde je pospolu veľa zamestnancov, ktorí pričádzajú do služby často aj z okolia pracoviska, boli zriadené tzv. závodné kuchyne. Myšlienka sama o sebe je iste zdravá a vítaná v rodoch zamestnancov, ale tu zas sa prejavila nedostatočná zodpovednosť ľudí, ktorí tieto závodné kuchyne vedú. Namiesto toho, aby sa alebo zlepšovala kvalita a zvyšovala kvantita stravy, alebo snížovali jej ceny, sme svedkami toho, že prípadné zisky, ba aj hotový kapitál sa stráca. Príčinou toho je zas skutočnosť, že na čelo závodných kuchýň boli postavení neschopní a nezodpovední jednotlivci, ktorí sa často obohacujú na úkor týchto pracujúcich, ktorí sú nútení stravovať sa v závodnej kuchyni.

Zákonom č. 255/1946 bolo zaručené 50% voľných miest v štátnych a verejných úradoch účastníkom národného odboja a partizánom. Je iste chvályhodnou záležitosťou štátu, aby aj takýmto spôsobom odmenil tých, ktorí s nasadením vlastných životov postavili sa na ochranu práv vlastní a do boja za znovuoobnovenie Československej republiky. Tento zákon bol však veľmi zneužitý ako vo všetkých štátnych a verejných úradoch, tak aj pri doprave. Aj pri uplatňovaní 3-ho paragrafu tohoto zákona treba mať na zreteli predovšetkým schopnosť ľudí a až potom ich politickú príslušnosť, alebo veľkosť protekcie. Najmä pri železnici musí byť tento výber čo najprísnejší, kde hľadký chod práce i bezpečnosť cestujúcich priamo závisí na presnom dodržiavaní služobných povinností. Áno, tu predovšetkým sa majú vy-

berať ľudia podľa schopností, lebo sú im sverené ľudské životy i štátny a národný majetok.

Zákon č. 255 má byť odmenou tým, ktorí si ju zaslúžia v plnej miere. Dovoľujem si tvrdiť, že tento zákon bol zneužitý vo veľmi mnohých prípadoch, čo je nielen na škodu podnikov, do ktorých boli takýmto spôsobom dosadení mnohí nezodpovední ľudia, ale zneužitím tohto zákona bola zdiskreditovaná aj hodnota národného odboja.

Je predsna nemysliteľné, aby tzv. bumáškovi partizáni boli často na základe politickej legitimácie uprednostňovaní pred skutočnými bojovníkmi a zaslúžilými jednotlivcami našej národnej pospolitosti. Aby tu nastala náležitá náprava, treba rozhodne previesť revíziu zamestnancov, prijatých na jeho základe. A ak túto revíziu treba previesť, treba ju previesť urýchlene a predovšetkým v doprave.

Slávnosť Slovenská národná rada!

Dovoľte mi, aby som z tohto miesta spomenul aj špeciálne východ'slovenské pomery a s poukázaním na ne dosiahol v rámci daných možností aj nápravu. Nás na východe sa veľmi boľstivo dotýka nedostatočné vlakové spojenie z Košíc do najvýchodnejších častí nášho štátu. Košice boly a sú aj dnes kultúrnym, politickým, hospodárskym i spoločenským centrom východného Slovenska. Je preto potrebné, aby do takéhoto strediska bolo dobré vlakové spojenie, ktoré by umožnilo obyvateľstvu dostať sa do Košíc i vrátiť sa domov tak, aby mohli byť účastní predovšetkým na divadelných predstaveniach. Ako však môžu toho dosiahnuť, keď posledný vlak smerom na Medzilaborce odchádza z Košíc o 18.30 hod. Uvedomme si pri tom, že tento vlak zrobstávava spojenie do Michaloviec, Tichšova, Sečoviec, Vranova, Humenného, ďalej do Medzilaboriec a vôbec do Zemplína. Nemieme zabudnúť na skutočnosť, že tieto kraje nemajú inú možnosť kultúrneho styku a pri tom sa aj šariš vo veľkej miere orientuje ku Košiciam, nakoľko Prešov sa dnes stáva popri Košiciach mestom druhoradého významu.

Rád by som z tohto miesta upozornil na fakt, ktorý mý na východnom Slovensku pociťujeme veľmi bolestne. Musíme si všetci uvedomiť a musia si toho byť

vedomi najmä vedúci činitelia, že ani republika, ani Slovensko nekončí v Poprade. Túto skutočnosť spomínam preto, lebo východné Slovensko je čisto krajincou zanedbávanou, o ktorú sa prejavuje veľmi malá starostlivosť a ktorá na toto zanedbávanie ťažko dopláca. My na východe trpíme veľkým nedostatkom vozňov i vozového parku. Mohlo by mi byť namietnuté, že nedostatok vozov je všeobecný v celej republike. No, ja si dovoľím tvrdiť, že aj napriek všetkým ťažkostiam dalo by sa zaradiť rozdeľovanie rušňov i vozňov tak, aby disparity medzi východom a západom Slovenska nebola taká veľká, akou sa javí za dnešných pomerov. Nesmie byť pripustené, aby na úkor západných oblastí Slovenska trpel východ, ktorý je takou istou rovnocennou súčasťou štátu, ako ostatné kraje.

Musíme si tiež uvedomiť veľkosť obetí a strát, ktoré sme my na východnom Slovensku doniesli pre Slovensko i pre Republiku. Tieto obeť majú dostať odmenu aspoň v tom, že rozdeľovanie nákladných i osobných vozňov bude spravodlivo zadelené na celom Slovensku. To isté sa týka aj uhlia, v ktorom sa u nás prejavuje tiež obštný nedostatok. Z rušňov potrebujeme najmä rušne mŕle, ktoré by obsluhovaly spájanie na lokálnych tratiach, ako napr. Humenné—Snina, Košice—Turňa nad Bodvou atď. Pri tejto príležitosti by som rád spomenul i povážlivý nedostatok autobusov. Namietka, že aj týchto je málo, môže byť ľahko vyvrátená spravodlivým rozdelením autobusového parku na celom Slovensku. Je predsa nemyšliteľné, aby v krajoch, kde nie je žiadne železničné spojenie, premávaly mŕlé, staré a nedostatočné autobusy, n priek tomu, že v krajoch, ktoré toho hľadajú najmenej potrebujú, premávajú krásne, veľké stroje.

Tvrdenie, že je nedostatok autobusov, aj keď pre súkromníkov, ktoré distribuje Poverenieťvo dopravy, tu neobstá, nakoľko sám generálny riaditeľ závodov Tatru sa v mojej prítomnosti vyslovil v tom zmysle, že na Slovensko dodávajú 50% svojich výrobkov. Podľa neho je vraj len vinou sobeckosti Bratislavy, ktorá na východné Slovensko podľa zistených skutočností zabúda, že na východnom Slovensku nie je dostatok autobusov, ani súkromných aut. Bojo by iste veľmi potrebné,

aby Poverenieťvo dopravy si vo zvýšenej miere všimlo týchto skutočností a v prípade zistenia nejakých nesrovnalostí si dalo urýchlene nápravu, aby takýmto spôsobom bol zvýšený rýchly chod konsolidácie pomerov u nás. Kráždý, kto pozná východné Slovensko, keď cestoval napr. z Prešova autobusom do Vranova nad Topľou, Stropkova alebo Svidníka, dá mi iste za pravdu, že stav, aký tam je dnes, nie je možné trvalo udržať. Ja sám som osobne presvedčený, že Poverenieťvo dopravy urobí v čase čo najkratšom všetko, čo je v jeho silách, aby tento stav bol v medzich možnosti napravený.

Pri tejto príležitosti rád by som upozornil aj na znovuvýstavbu trate Prešov—Vranov nad Topľou—Strážské. Táto trať, ktorá bola temer do základov zničená Nemcami, jej veľké viadukty rozborené, koľajnice roztrhané, je dnes temer pred dokončením. Je to trať, ktorá je veľmi cennou nie len so stránky technickej, ale aj súčasne životnou tepnou stredného Zemplína a jeho spájkou jednak s Prešovom, jednak s Košicami.

Východoslovenský a najmä zemplínsky ľud je vďačný svojim predstaviteľom, že sa s takou vehementnosťou a energiou pustili do znovuvýstavby trate a že jej zakončenie aj za dnešných mimoriadne ťažkých okolností urýchlili v najvyššej možnej miere. Pri tom však ten istý ľud očakáva od kompetentných činiteľov, že ich pozornosť k tomuto kraju neklesne so výstavbou trate, ale že bude pokračovať ďalej zdokonačením jej významu tým, že táto trať bude traťou rýchlikovcou, na ktorú skutočnosť má všetky predpoklady, nielen rázu technického, ale je to nutnosťou aj so stránky regionálnej. Je preto veľmi potrebné už teraz pomátať na to, aby trať Prešov—Vranov n. Topľou—Strážské bola v novom cestovnom poriadku traťou rýchlikovou. Týmto bude pomôžené nielen Šarišu, ale aj Zemplínu, nakoľko prístup do Košíc bude takým spôsobom nielen zľahší, ale aj z mnohých častí Zemplína a priľahlých krajov bude cesta hodn. sarkotovaná. Východoslovenský ľud očakáva, že táto jeho oprávnená požiadavka bude bezpodmienečne splnená a že zodpovední činitelia ju splnia do dôsledkov.

Slávn. Slovenská národná rada!

Ešte v krátkosti chcem sa zmieniť o

novelizácii vládneho nariadenia č. 15/1927 pre železničných zamestnancov (tak označovaná novelizácia vládneho nariadenia 15/1927 nedoniesla toto uspokojivé riešenie, ktoré sa dalo predpokladať podľa daných sľubov. Vypracovaniu tejto novelizácie nebolo venované dostatočnej pozornosti, či už z nevedomosti alebo z ľadobilsti. I tu sa ukázalo, že zástupcovia personálu hájili len sobecké kategóriálne otázky, ktoré sa týkali ich samých, ale nebolo docielené celkové uspokojenie. Ako sa pracovalo na novelizácii, najlepšie dokazuje toto faktum, že k pripravovanej osnove u košického riaditeľstva, len napr. oddelenie II. a VII. dalo konkrétne poznámky. Miestne podnikové výbory a oblastný podnikový výbor zamestnanectvo neinformovali, ba nenadchdily ani jeden konkrétny návrh, ktorý by sa týkal zlepšenia existenčného stavu zamestnancov. Miesto činorodej práce v prospech zamestnancov, nastúpilo vzájomné oscovanie, menovite u oblastného podnikového výboru Riaditeľstva Košice, kde niektorí členovia vyvíšňovali si priamo diktátorské práva nie na hájanie záujmov zamestnancov alebo užitočným námetom, ale na škodu a odkráľovanie zamestnancov. Pri vtedajšom chaose, zastrešení zamestnancov ani si neuvedomili čo sa chystá a ktoré úlohy v mieni ľudovo demokratickej vlády previesť.

V tomto ohľade skutočne nás predstihli naši bratia Česi, lebo miesto nezdravých štruktúr odstránili takmer všetky krivdy ktoré boli spáchané byrokratickou pátnástkou v jednotlivých kategóriách zamestnaneckých. Najlepším dôkazom sú úradné listy bratských českých riaditeľstiev, kde sa dočítame praktického, globálneho riešenia pre každú kategóriu, že pre naše bolesti nebolo dostatočného porozumenia pri prejednávani vykonávacích nariadenia v Sbere povereníkov na zmenu a dopĺňujúce sľady vládneho nariadenia 15, tomu sme my sami na vine. Tu sa ukázalo, že v podnikových výboroch čiže zamestnaneckých radách musia sedieť skutoční odborníci a nie partajníci. (Hlas: Ale veď to nie je pravda.) Nech posúdi história tento fakt a nech súdi si motné zamestnanectvo nemohúcnosť našich tzv. odborových zástupcov.

Následkom novelizácie a následkom prevodu do nových práv, boli postavené niektoré kategórie tak groteskne proti se-

be, že to nemá páru ani v dobe najťažšej byrokracie.

Keďže vidíme v intervenčných dňoch nesčíslné rady železničných zamestnancov po chodbách riaditeľstva alebo u Povereníctva dopravy, musíme si priznať, že tu čosi nekľpe. Nebolo by múdrejšie prenechať celú vec skutočne odborným referentom a nezasahovať do tejto našim ne odborným odborárom. Keďže týmto byrokratická pätnástka bola znovelizovaná, zpartajnizovaná, nuž nemelo by byť ani jednej sťažnosti a malo by tu byť naše zamestnanectvo po prevode úplne spokojné.

Ak toto spomínam, musím podotknúť, že pri opätovnom zavedení úradníckeho štatusu III. nastal najväčší chaos, ktorý kedysi bol v dejinách československého železničného zamestnanectva. Ak spomenieme existenčné boje a stále manifestácie zo prvej republiky, musíme konštatovať, že do tohoto štatusu bol teraz zavedený ešte väčší chaos než v minulosti. Bolo by lepšie, keby do tohoto štatusu sa dostali ľudia len so skutočným 4-triednym stredoškolským vzdelaním, so skutočným úradníckym výkonom a výbornou kvalifikáciou, miesto všelijakých partajníckych výnimok. Tieto výnimky a úľavy len zbytočne dáždily a dráždia zamestnancov predtým i teraz.

Keďže hovorím o krivdách úradníckeho štatusu III., budem konkretizovať:

Pamätáme sa veľmi dobre z prvej československej republiky na manifestčné sjezdy staničných manipulátov a kancelárskych zamestnancov. Táto kategória bola aj vtedy tak ožebračená, že žila v najťažších existenčných pomeroch. Vieme i o príčinách, prečo boli tak ťažko poškodení.

Išlo tu o prvý dorost mladej československej republiky, pre ktoré neplatily žiadne ujednania a tým menej úľavy. Do štatusu III. sa dostal i vtedy kde kto z exponovaných zamestnancov i bez potrebného vzdelania práve tak ako teraz. Zdá sa, že tento štatús ako v minulosti, tak aj v prítomnosti je dobrý len na to, aby sa tým zahniezdili politickí exponenti a protežanti. Stav úradníka v štatusu III. sa dopĺňoval za starých časov prvej československej republiky mimo exponovaných zamestnancov ešte zo starej zlikvidovanej Košicko-Bohumínskej železnice, takže kde

bolo treba miesta pre mladý dorast prvej republiky, už ho nebolo. Čo sa stalo s tými úbožákmi, veľmi dobre vieme zo spomenutých sjadov.

Za prvé ňkali na definitívu 10-15 rokov z dôvodu nedostatku voľných systemizovaných miest. Následkom pätnástky, t. j. zrušenia štatusu III. i vtedy mohli byť už len podúradníkmi v najnižších platových stupniciach. Následkom toho existenčného poškodenia činil u takého jednotlivca platový rozdiel za prvých 20 rokov 50.000 až 60.000 korún podľa výpočtu odborníkov.

Bolo to až do neba vylučujúcou krivdou, keď vtedy ešte mladý zamestnanec plný životného elánu, bezvednej inteligencie a 100% úradníckeho výkonu dostáva mesačne 700 až 800 korún, kým starý zamestnanec Košicko-Bohumínskej dráhy alebo exponovaný zamestnanec koľkoráz bez školského vzdelania poberal za menejcebný výkon 2.000 až 2.500 korún mesačne.

Pri novelizácii 15/1927 mohla sa táto otázka už raz prevždy vyriešiť, tým viac, keďže vyriešila ju i správa MAV-u za okupácie a zaradila týchto zamestnancov do úradníckej kategórie bez ohľadu na to, čím bol do roku 1938 a to podľa školského vzdelania. Dnes skôr sa dostane zamestnanec bez školského vzdelania, než zamestnanec s úplnou kvalifikáciou do tejto služobnej triedy štatusu III. (hl's: „Ale len odbojár!“) Úplne zvrátny je prípad zaradenia zamestnancov, prevzatých od správy MAV. I tu sú výnimky, lebo jednému sa zhodnotí služba a druhému nie.

Poverenictvo dopravy sa síce snažilo upraviť služobný pomer bývalej správy MAV podľa výnosu P-2040-I-46, ale len podľa hodnosti z roku 1938, (hl's: „To je usnesenie Sboru povereníkov!“) teda neuznáva ani jeden postup, ktorý je prípustný podľa §9 dieľu III. nariadenia Slovenskej národnej rady, číslo 99 zo dňa 23. VIII. 1945, ba nehodnotí im hodnosť ani podľa noriem výnosu P-816-I-46, v dôsledku toho nastáva chaos i medzi zamestnancami bývalej správy MAV. Napr. starý staničný maripulnt alebo kancelársky výpravca, ktorý slúži od roku 1920 až 1922 a stál sa už za prvých 20 rok v čelou vládného nariadenia 15, je aj teraz prevzatý podľa výnosu P-2040-I-45 podľa hodnosti z roku 1938, t. j. v kategórii prevádzkových dozorcov, ako podúradník,

kým mladý zamestnanec nastúpivší službu v roku 1937 alebo 1938 ba dokonca z MAV-u má zhodnotenú službu v kategórii úradníka v podľa výnosu P-816-I-46.

Áká je to spravodlivosť, že zamestnanec s 20-ročným úradníckym výkonom za minimálny groš je prevzatý a zaradený za podúradníka kým mladý MAV-ák, snáď len za okupácie n'odobudnutým školským vzdelaním, používa výhody existenčne lepšieho zaradenia.

I z logického uvažovania vyplýva, že správa železníc musí napred honorovať svojich starších, užitočnejších zamestnancov, ktorí vykonali všetky predpoklady za prvých 20 rokov a nie pre pracovníkov neznámych, priťahých cudzou železničnou správou alebo cudzou štátnou mocou, alebo za mobilizácie v roku 1938 prijatých priamo z ulice. Buď je tu špatný výklad výnosu P-816-I-46, alebo je potrebná revízia tohto.

Je priamo tragikomédia osudu, keď správca stanice, skladník, alebo kancelársky výpravca má prideleného mladého MAV-áka, ktorého na ČSD prednisi zaučuje a ten pridelený je vo vyššej hodnosti než je on sám, hoci majú rovnaké školské vzdelanie.

Je preto vecou Poverenictva dopravy, aby odstránilo tieto nesprávnosti a sjednilo okamžitú nápravu.

Je tu aj iná páličivá otázka, ktorá nebola dosiaľ ešte vyriešená, t. j. zálohové platy bývalých MAV zamestnancov.

Je známe, že správa MAV-u prinucovala zamestnancov z okupovaného územia na nútenú evakuáciu a odvliekla ich do Nemecka.

Títo zamestnanci na návrate nastupovali do služby v rôznych intervaloch. Košické riaditeľstvo nechce ani jednému priznať plat len od nasledujúceho prvého dňa, po mesiaci kedy nastúpili. Teda pri životnom nebezpečí, ktoré prežívali počas lágrov, im odopierame za jeden mesiac alebo za neuplynulý mesiac plat a nehonorujeme ich ani alikvotným podielom, ktorý p' tri pre definitívnych zamestnancov. Podľa akého p'agrafu postupovalo asi toto riaditeľstvo? Vládne nariadenie č. 15 hoci ako refinované bolo zostavené, predsa len nepamätalo na nútené evakuácie alebo odvlečenie zo služieb.

V tejto veci samotné riaditeľstvo je v pomykove, lebo na rekurzy nie je v sta-

ve odpovedi a odstúpilo Poverenictvu dopravy tento prípad, pod č. 7537-VII-1946 k zásadnému rozhodnutiu. Ovšem srážky za tento sporný mesiac previedlo. Vec leží u Poverenictva dopravy od 7. januára 1947 bez potrebného vybavenia.

Keďže záleží nám na tom, aby zamestnanci boli spokojní musíme zasiahnuť bez príkazu tým a riešiť tie problémy, ktoré sú najpalčivejšie.

Slávna Slovenská národná rada!

Rád by som upozornil ešte na otázku Maďarov prevzatých na oslobodení do služieb ČSD. Je to otázka, ktorá sa týka hlavne smotného riaditeľstva štátnych železníc v Košiciach a jeho obvodu, ako aj všetkých služobných miest na bývalom Maďarsku okupovanom území. Veľká väčšina týchto zamestnancov bola po predbežnom preverení prevzatá opäť do služieb železníc. Toto konečne by ani nebolo chybou, lebo veď ľudia, ktorí sa proti ČSR neprevinili, majú nárok na ponechanie v štátnej službe. Je tu však problém daleko závažnejší. Mnohí ľudia, ktorí sa v roku 1938 aj aktívne zapojili do práce na rozbitie Československej republiky, sedia dnes opäť na vedúcich miestach len preto, že majú stranícku legitimáciu tej politickej strany, ktorá sa pri presadzovaní straníckych záujmov zriekne aj provradzosti národnej a štátnej spoľahlivosti (Potlesk.) Je to nielen nemorálne, ale priamo až zarážajúce, že napr. na vedúcim mieste na Riaditeľstve v Košiciach sedí na jednom z vedúcich miest človek, ktorý sa pred vojnou nebol nijakým mŕďarom. Ak platí nariadenie o tom, že zamestnanci, ktorí boli počas okupácie zamestnaní na okupovanom území, majú byť služobne preložený do slovenského vnútrozemia, pre drobných ľudí, musí v plnej miere, ba hádam ešte vo zvýšenej miere platiť pre tých, ktorých exponovanosť bola až príliš zrejmá. Ak je do vnútrozemia pre túto príčinu preložený drobný železničiar-robotník, musí byť tak isto preložený aj ten zamestnanec z vyššej služobnej kategórie. Musíme pripomínať, že maďarské nebezpečenstvo z roku 1938 ešte nepominulo, len je na nejaký čas umlčované dnešnými vonkajšími udalosťami. Dnes je čas predísť tomu, aby sme mali vo svojich radoch rozbitých, ktorí by v prípade pre nich priaznivejšieho situácie zas dali hlavy dokopy a obrátili

svoju rozvratnú činnosť. Aj tu je potrebné previesť revíziu a určiť nápravu bez chľadu na politickú príslušnosť, lebo potreby a záujmy národa musia byť pre nás všetkých prvoradými.

Naše železnice v miere hádam najvyššej pocítili ničivosť nemeckej mašinerie. Spustošenie, aké urobili Nemci na našich železničiach, nemá hádam páru v dejinách. Rozbité mosty, rozhádzané, porozrezávané a roztrhané koľajnice, zničené bezpečnostné zariadenia, temer úplne zničený vozňový i rušňový park boli hrozným dedičstvom vojny. Keď k týmto skutočnostiam pridáme ešte rozrušenú morálku i na minimum snižené pracovné možnosti ľudí, máme obraz spustošenia dokonalejší. No, musíme priznať, že dnešný stav je dobrým prisľubom do budúcnosti. Veď už i len skutočnosť, že temer všetky trate Slovenska sú v prevádzke, hovorí jasnou rečou. Je ešte veľmi mnoho práce, ktorá nás očakáva na prírodnej obnove našej dopravy. Provizorné mosty nebudú môcť ostať už dlhý čas, rozličným spôsobom posiaté koľajnice treba postupne nahrádzať novými štandardnými. Vidíme, že táto práca ešte na dlhý čas zamestná usilovné ruky železničiarov. Rýchlosť prevedenia týchto opráv závisí však nielen na železničiaroch, ale závisí na celom našom priemysle. Je isté, že ak továrne včas dodajú potrebné konštrukcie, práca v sektore dopravného pôjde rýchlo. Ak vedeli slovenskí železničiarri zosťaviť svoje miesta v ťažkých a kritických čeroch, budú ho vedieť isto 100%-ne zastaviť terz, keď sú pracovné možnosti i prostriedky proti roku 1945 nepomerne lepšie. Ak však chce železničná správa dosiahnuť vysokú úroveň železníc v našej republike pred vojnou, nestačí len technické zdokonalenie a rýchla obnova trati. Je tu potrebná i náprava morálna a materálna v tom smysle, ako som to už skôr uviedol. Posledné mesiace vo veľkej miere čírali dôveru vo verejnosť k železničiarom. Veľké železničné nešťastia a najmä nešťastie v Sakuľicích a Margecnoch a inde veľmi rušivo zasiahly do konsolidáčného procesu a hodne pošramotily už sa zlepšujúcu povosť československého dopravníctva.

Nedôvera nenastala len medzi obyvatelmi Československej republiky, ale zprávy o nešťastiach dostávajú sa do celého sveta. Slovensko je vo veľkej miere ako kra-

jina nevšedných prírodných krás odkázané na cudzinecký ruch. Pri cudzineckom ruchu je jedným z najdôležitejších činiteľov doprava. Ak chceme, aby cudzinci prichádzali k nám obdivovať naše krásy a aby tak súčasnne prinášali k nám pre nás v dnešných časoch tak mimoriadne vzácne devízy, musí sa železničná správa postarať v prvom rade o bezpečnosť, v poslednej miere však aj o pohodlie cestujúcich. Aby sme toto dosiahli, treba na mnohých miestach uskutočniť radikálnu nápravu.

Železnice nesmú byť prostriedkom pre získavanie hlávov pre žiadnu politickú stranu. Je preto prvotnou úlohou Povereníctva dopravy odpolitizovať železnice. Ľudí, ktorí svojimi schopnosťami a prípadne nedostatočným vzdelaním alebo malým pocitom pre zodpovednosť nepatria na miesta, ktoré dnes zaisťujú, treba nemilosrdne odstrániť bez ohľadu na ich stranicko-politickú príslušnosť. Tých zas, čo sa dopúšťajú nesvedomitostí, ktorí nekľádajú riadne svoje povinnosti, treba náležite trestať, áno, ak je to potrebné, je ich treba aj prepúšťať. Za tým účelom je bezpochybné potrebné zvýšiť dozor, ktorý by bol zárukou riadneho chodu dopravy.

Československé železnice boli pred svetovou vojnou vzorom nielen pre mnohé európske štáty, ale čo do bezpečnosti a pohodlnosti závidili so železnicami vo svetovom merítku. Je potrebné vytýčiť si za cieľ túto výšku, aby sme aj na poli dopravníctva mohli byť nielen medzi prvými, ale opätovne vzorom v Európe i v celom svete. (Potlesk.)

Predsediectva sa ujal podpredseda SNR Andrej Cvinček.

Podpredseda SNR Andrej Cvinček:

K slovu sa prihlásil ďalej pán člen Slovenskej národnej rady gen. Ambruš. Udeľujem mu slovo.

Člen SNR brig. gen. Ján Ambruš:

Slávna Slovenská národná rada!

Dovoľte mi, aby som k expoze p. povereníka dopravy Kazimíra Bezeka prednesenému dňa 28. júna t. r. reagoval na niektoré state, týkajúce sa letectva.

Predovšetkým rád konštatujem presvedčenie pána povereníka, vyhlásené v expoze o tom, že letectvo je možné budovať len ako celok a že je nemysliteľné,

aby sa v letectve hneď na začiatku jeho rozvoja uplatňovali rôzne nežiadúce záujmy, ktoré triešťa spoluprácu a hrdia združujú rozvoj letectva. Zdôrazňujem najmä následovné slová prednesené pánom povereníkom dopravy: „Letectvo sa môže správne a úmerne k svetovému letectvu rozvíjať len vtedy, keď bude zodpovednosť za jeho výstavbu sústredená v jednom rezorte štátnej správy — keď bude letectvo riadené z jedného miesta.“

Tento rázor tu vyjadrený je nesporne správny. Treba ho však chápať a aplikovať nielen v rámci civilného letectva, ale v rámci celého československého, teda i vojenského letectva.

Revolučný vývoj letectva v posledných rokoch si reží novú cestu a kľdie mimo riadne vysoké požiadavky na svoju výstavbu najmä v menších štátoch, akým je Československá republika. Len sústredením všetkých odborných síl a materiálnych prostriedkov môžeme vytvoriť predpoklady pre úspešné zvládnutie problému výstavby nášho letectva.

Nkoľko si letectvo vyžaduje veľmi veľkého finančného nákladu, je treba krajne ekonomicky riešiť ako jeho organizačný základ, tak aj výstavbu a potom prevádzku všetkých sektorov letectva, ktoré úzko spolu súvisia a vzájomne sa dopĺňujú. Spomeniem len na príklad rázku doplnovnía lietajúceho personálu. Zatiaľ čo modelári, bezmotoroví, motoroví športoví piloti tvoria základňu pre nábor vojenských pilotov, ktorých výcvik je týmto značne usnadnený, starší všestrannoskúsení vojenski piloti sú prakticky jediným zdrojom pre výber spoľahlivých dopravných pilotov. Podobná súvislosť sa nám javí nielen u osobných kategórií odborného leteckého personálu, ale aj v leteckom výskumníctve, leteckom priemysle, výstavbe letísk a všeobecne vôbec v materiálnom vybavení nielen lietadlami, ale aj pozemného materiálu a bezpečnostných orgánov a zariadení.

Keďže jednotné riadenie civilného a vojenského letectva napriek tu spomenutým závažným dôvodom nie je dosiaľ dostatočne vyriešené, je prirodzene krájná žiadať, aby na Slovensku aspoň civilné letectvo bolo podriadené jednému rezortu.

Rád konštatujem, že rekonštrukčné práce na letištách na Slovensku, vďaka mimoriadnemu úsiliu a pochopeniu všetkých

činiteľov civilného letectva, boli prevedené urýchlene a s veľkou obetavosťou.

V minulých rokoch, najmä v prvonových mesiacoch, videli sme vzornú spoluprácu, nebrzderú kompetenčnými spormi, kedy bez ohľadu na potrebu civilného alebo vojenského letectva viedla všetkých jediná srňa — pomôcť letectvu.

Po oslobodení športové letectvo síce zaznamenalo značné pokroky, vďaka účinnej finančnej podpory, hlavne so strany Povereníctva dopravy, avšak s doterajšími výsledkami nemôžeme byť spokojní.

Sú mi známe mnohé ťažkosti rázu materiálneho i odborne personálneho, ktoré brzdia žiadúci rozvoj športového letectva. Cestu k náprave vidím predovšetkým v zaistení dostatočných finančných prostriedkov a potom v zákonnom usmerení plánovaní a výcviku v športovom letectve. Finančné obete, vynaložené na športové letectvo musia byť použité tak, aby mohli byť ekonomicky využité v ostatných sektoroch letectva pre celkový prospech štátu. Bez plánovania nemôžeme dosiahnuť účelnú kontinuitu vzhľadom na jednotlivé výcvikové stupne, počnúc od modelára cez bezmotorového a motorového športového pilota až k najvyšším pilotným kategóriám.

Predstaviteľom športového letectva na Slovensku je Slovenský národný aeroklub, ktorý sa stará o športový letecký výcvik a výchovu v rámci svojich odbočiek. Je tu však ďalšia organizácia a to „Sväz československých letcov“, ktorý má za úkol tiež spolupracovať pri civilnej leteckej predvýchove.

Doposiaľ vybudované základy pre leteckú predvýchovu vo všetkých disciplínach športového letectva, ako aj športového paršutizmu môžu byť v budúcnosti s úspechom využité pre ďalšie budovacie celého letectva, tak ako si to budúce plánovanie bude vyžadovať.

Povereníctvo škostva má možnosť získať si veľké zásluhy o rozvoj letectva u slovenskej mládeže tým, že na školách zavedie povinné modelovanie v rámci ručných prác. Vhodnou organizáciou, ktorou sa vyvolá združová súperivosť, môže podstatne podporiť rozvoj leteckej myšlienky a tým aj nášho letectva.

S potešením vyzdvihujem skvelé, až nečakané úspechy našich plachtárov i modelárov na domácich i zahraničných pre-

tekoch. Dôkazom je niekoľko československých rekordov, ktoré boli v tomto a minulom roku vytvorené československými letcami slovenskej národnosti, ako aj krásne úspechy vo Sväzčeskoslovensku.

Pre šírenie leteckej myšlienky javí sa nutnosť vydávať na Slovensku odbornopopulárny letecký časopis. Zanik mesačníku „Let“, ktorý si získal veľmi dobré meno a dôstojne reprezentoval prácu a úsilie vedúcich pracovníkov športového letectva na Slovensku, by znamenal značnú stratu, ba možno povedať krok späť. Preto vítam snahu a pochopenie Povereníctva dopravy napriek finančným ťažkostiam vydávať tento časopis ďalej.

Význam civilnej leteckej dopravy v poslednej dobe stúpol nebývalou mierou, čo znázorňuje najlepšie nasledujúce čísllice:

V roku 1946 lietali v Československé aerolinie viacej ako poldruha milióna kilometrov, dopravili skoro 60.000 cestujúcich a tri a pol milióna t/km nákladu. Tohoročné výsledky len za prvých 8 mesiacov ďaleko prevýšili laňské celoročné výsledky. Do septembra t. r. proti celému roku 1946 čs. aerolinie nľietali o 83% km, dopravili o 43% cestujúcich a 95% t/km nákladu viacej. Očakáva sa, že v ďalších 4 mesiacoch prevádzka ČSA stúpne najmenej o 100% proti laňskému roku.

Dnešný organizačný poriadok ČSA má previesť dočasné usporiadanie podniku až do uzákonenia premeny na národný podnik.

V složení správneho sboru ČSA majú byť zastúpení tak zamestnanci, ako i vedenie podniku. V správnom sbore je však zastúpené príliš mnoho rezortov ministerstiev, zatiaľ čo podnik má len jedného zástupcu riaditeľstva a dvoch členov zo zamestnancov. Správne by mali byť členmi správneho sboru nielen vrchný riaditeľ a 3 námestkovia, ale medzi zástupcami zamestnancov mal by sa brať zreteľ na zástúpenie zamestnancov slovenských, aj keď by musel byť zvýšený počet členov správneho sboru.

Rozhodne je záujmom tak celoštátnym ako aj slovenským, aby civilná letecká doprava bola koncentrovaná v jednom podniku, takže investície na zloženie leteckého podniku sú mnohomiliónové, pričom technika v stavbe lietadiel je výstavná stálemu pokroku a prevádzka leteckej dopravy je rentabilná len na dl-

hých transkontinentálnych a transocean-
ských tratiach. Tuzemská letecká dopra-
va, oproti diaľkovej doprave, je stratenos-
ná. Preto je treba budovať silnú jednotnú
celoštátnu leteckú spoločnosť, ktorú má-
me v podniku ČSA, ktorej prirodzeným
sídлом je Praha so všetkými technickými,
obchodne-administratívnymi a prevádzko-
vými inštitúciami a zariadeniami. Musíme
nástožiť na tom, aby všetky letecké linky
smerujúce na juh a juhovýchod, zastavo-
valy v Bratislave, už v záujme cudzinec-
kého ruchu našich krásnych slovenských
kúpeľov. (P. Matiesk.) Aby sme to docielili,
musíme venovať veľkú pozornosť vybu-
dovaniu letišťa pri Ivánke, aby čím skôr
bolo moderne vybavené s modernými tvr-
dými štartovacími dráhami.

S hľadiska dopravného letectva je otáz-
ka letísk bohužiaľ veľmi žiaľostná, lebo na
Slovensku nemáme dosiaľ ani jedno mo-
derné letište, kde by mohlo pristáť veľké
4-motorové lietadlo, takže nám hrozí ne-
bezpečnosť, že Bratislava nebude zapo-
jená do medzinárodnej leteckej dopravnéj
siete.

Taktiež ostatné letištia musia byť vy-
budované moderne, aby mohli na nich
pristávať a štartovať moderné dopravné
lietadlá. Ide o Piešťany, Slieč, Tatry, Zí-
linu, Prešov a Košice. Žiadame, aby z uve-
dených príčin boli letištia Bratislava, Ko-
šice a Tatry vybudované s najväčším
urýchlením.

Následkom vysokých cien benzínu je
naša vnútrozemská letecká doprava vy-
soko pásiivna. Ač práve všade v cudzine
napomáhajú leteckej doprave nízkymi ce-
nami benzínu, refundáciou cla, daní a štát-
nych dávok, u nás bohužiaľ musí naša
letecká spoločnosť platiť vysoké ceny ben-
zínu, čím sa stáva nerentabilnou, takže
dokonca sa uvažovalo o úplnom zastavení
vnútrozemskej civilnej leteckej dopravy,
čo by v prvom rade postihlo Slovensko.
A preto my Slováci musíme v prvom rade
nástožiť na tom, aby letecká doprava bola
zaisťovaná a žiadať v Prahe, aby bolo vy-
hovené potrebám ČSA, jedným radikálnym
snížením cien benzínu pre leteckú dopra-
vu, ale i pre športové letectvo a jednak
refundáciou cla, štátnych dávok a daní.
Veď funkcia leteckej dopravy je v podsta-
te tá istá, ako funkcia exportného prie-
myslu, ktorý má zabezpečený dovoz su-
rovín bez cla.

Každý z nás iste bude podporovať en-
hu ČSA, aby zakúpením t. č. najmoderných
4-motorových lietadiel Lockheed-Com-
stell-tion, alebo DC 4-M, mohli zohrávať
zaoceánsku dopravu a takto uskutočniť
spojenie našich krajanov s ich starou vlt-
ešou, najmä v r. 1948 pri príležitosti všo-
sokolského sletu.

Nové riaditeľstvo ČSA, ktoré rozhodnu-
tím vlády bolo dosadené do tohto jednt-
ného celoštátneho civilného leteckého pod-
niku, a kde medzi 4 členov riaditeľstva
dostal sa na jedno z miest námestníkov
vrchného riaditeľa Slovák, sleduje mož-
nosť zamestnania čím väčšieho počtu Slo-
vákov u ČSA, tak v službe leteckej a tech-
nickej, ako aj obchodno-administratívnej.
Tieto kroky podniká riaditeľstvo hlavne
preto, že dľa stavu zamestnancov u ČSA
koncom mája t. r. bolo z 1.000 všetkých
zamestnancov len 79 Slovákov, čiže eni-
nie 8% a to tak v pozemnej službe, ako
aj u lietajúceho personálu. Dnes majú

46 pilotov	z toho 8 Slovákov,
23 radiotelegrafistov	z toho 4 Slovákov,
20 palub. mechanikov	z toho 4 Slovákov,
18 stevardiek	z toho 1 Slovenka.

Ako vidíme, dosiaľ ešte nie na všet-
kých rozhodujúcich miestach sú zástúpe-
ní Slováci.

Musíme nástožiť na tom, aby aj pre
technickú službu v leteckej doprave hlá-
sil sa dostatočný počet slovenských inži-
nierov, technikov a mechanikov a tieto
boli prijatí a zaradení na patričné miesta
funkčne aj plátovo.

V obchodno-administratívnej prevádzke
civilnej leteckej dopravy je potrebné, aby
menovite naši slovenskí absolventi ob-
chodných akadémií a poslucháči Vysokej
školy obchodnej boli jednak obchodne-ko-
merčne a zároveň jazykovo dobre školení.
Preto musíme nepomáhať, podporovať a
umožňovať štúdium všetkých cudzích ja-
zykov. Letecká doprava, ktorá je dnes
najrychlejším druhom dopravy, spája
všetky svetodiely a bez rečových ználosti,
menovite jazyka anglického, francúzske-
ho a ruského, nemôže sa v nej nikto uplat-
niť.

Riaditeľstvo ČSA urobilo výzvu v tla-
či, ako aj rozhlasom, aby sa Slováci s po-
trebnou kvalifikáciou hlásili do služieb
podniku. Taktiež obrátilo sa riaditeľstvo

na všetky slovenské obchodné akadémie, Sväz priemyslu a obchodné komory na Slovensku s tou istou žiadosťou. Bohužiaľ, len veľmi málo žiadiestí došlo do dnešného dňa od slovenských uchádzačov.

Dovoľujem si tiež upozorniť, že pri prijímaní Slovákov do služieb ČSA vyskytlo sa zaujímavé ponímanie možnosti zamestnávania Slovákov v Čechách, lebo na Morave. Riaditeľstvo ČSA bolo odkázané na dohodu Povereníctva sociálnej starostlivosti s Ministerstvom soc. pečlivosti. Podľa tejto dohody môžu pracovné sily zo Slovenska nastúpiť do zamestnaní v Čechách a na Morave len v nasledujúcich odboroch:

1. zemedelstvo a lesníctvo,
2. banský a hutný priemysel a
3. výroba stavebných hmôt.

Je radosť v záujme celoštátnym, aby ČSA, ktoré sú jednotným celoštátnym leteckým podnikom, uplatnili sa Slováci plnoprávne, samozrejme podľa svojich schopností a odborných a morálnych hodnôt. Zaujímavá je tiež mienka určitých kruhov pražských, ktoré zastávajú stanovisko, že vraj pri umiestňovaní uchádzačov, resp. z plňovní prázdných miest, nemá sa brať zreteľ či je uchádzač Čech alebo Slovák, a že 1/3 pre Slovákov není nikde číselne fixovaná. Dúfam, že zodpovedné kruhy v Čechách budú vždy podporovať snahu Slovákov, aby v ČSA boli vo všetkých stupňoch primerane zastúpení.

Želám ČSA, aby s úspechom prekonali prvotné ťažkosti, s ktorými sa stretávajú a aby vybudovali v čo najkratšom čase silné, moderné a bezpečné čl. dopravné letectvo a tak, aby sa stali pýchou a cenným majetkom každého občana nášho štátu. Tvrdenie, že „vzduch je naše more“ sa stáva čím ďalej tým viac skutočnosťou. Význam letectva, či už ako činiteľa hospodárskeho, kultúrneho, ale najmä mimoslovenského, rastie každým dňom. Je preto povinnosťou každého čl. občana, keďže chceme plne využiť jedinečnej možnosti, ktoré nám letectvo ponúka, podporovať jeho rozvoj v záujme štátu a národa. (Pr. Ilesk.)

Podpredseda SNR Andrej Cvinček:

Ďalším rečníkom je člen Slovenskej národnej rady pán Michal Chudík. Udeľujem mu slovo.

Člen SNR Michal Chudík:

Slávna Slovenská národná rada!

Veľké dielo rekonštrukcie železnice a dopravy vôbec je dielom našich slovenských technikov, robotníkov, úradníkov a ostrých zamestnancov. V harmonickej spolupráci podarilo sa im obnoviť našu dopravu v rekordnom čase. Rekonštrukcia, by som myslel, že pomery v našej doprave na Slovensku vôbec, sú symbolickým ukazovateľom správnej cesty k cieľom, o ktoré usiluje naše ľudovodemokratické zriadenie.

Elán, ktorým boli prekonávané ťažkosti technického charakteru, úžasné vedenie zodpovednosti dopravných zamestnancov pri zdolávaní úloh či v osobnej či v nákladnej doprave a tiež nie menších významu prekážky sociálneho charakteru ako zastaralé a odsúdenia hodné služobné pomery zamestnancov, nedostatok potravných článkov, obuvi, (devu a tiež demagogické štvanie pracujúcich nezodpovednými ľuďmi, to všetku výstižne charakterizuje pomery, v ktorých sa obnovovala doprava. Áno, za týchto okolností redilo sa najskvelejšie dielo poslobodzneckého života. A myslím, že má to byť zodpovedná pôda Slovenskej národnej rady, kde majú odznievať na jednej strane konštruktívne kritiky celého složitého hospodárskeho a politického života na Slovensku, na strane druhej ale na tejto pôde slávnej Slovenskej národnej rady držme si za povinnosť vyzdvihnúť všetko, čo je kladným prínosom v našom snažení o lepší zajiť jšok slovenského národa a tiež verejne poďakovať sa tým činiteľom, ktorí sa o úspech najviac zaslúžili.

Pri príležitosti rozpravy k expozé pána povereníka dopravy Dr. Kezámira Bezola nech mi je dovolené menom širokej slovenskej pokrokovej verejnosti vysloviť vďaka všetkým zamestnancom dopravnej sezónnym zamestnancom cez smluvných a pomocných zamestnancov, cez výhybkárov, prednostov staníc, technických úradníkov a inžinierov, sprievodcov vlakov, strojvedúcich a kuričov až po všetkých ostatných spolupracovníkov

V dielo týchto štátnych zamestnancov, kde musíme vyzdvihnúť najmä harmonickú spoluprácu technických úradníkov s robotníkmi, ktorá spolupráca ukazuje nám perspektívu budúceho socialistického ko-

lektívneho tvorenia hodnôt sa stáva sa nám takto vzorom ďalšieho nášho konania, v diele týchto zamestnancov dopravy vidíme vzor nielen pre tvorenie hospodárskych hodnôt, ale aj vzor pre to, ako sa správne má riešiť — napriek všetkým povojnovým ťažkostiam — sociálna problematika zamestnancov.

Boli to zamestnanci dopravy, na ktorých služobnom pomere môžeme najvýraznejšie demonštrovať prechod od otrckého smluvne-zamestnaneckého pomeru bez práva, k zodpovednej sociálnej politike k správnej štátnej spravodlivosti o každého pracujúceho jedinca. Štát, ako zamestnávateľ ide tu príkladom ako odmeňovať skutočnú námáhu úpravou práce pre celok a ďalej ako vytvárať pre pracujúcich šťastné a pokojné pracovné prostredie, aby sa ich tvorčiasila mohli rozvinúť v plnom tempe, keď pätnásťtisícim tých služobne najhoršie postavených pracovníkov dostáva sa práv pragmaticálnych zamestnancov. Tento revolučný krok prináša do nášho života precedent ako nie peknými rečmi a demagógiou a sľubmi, ale konkrétnym a zodpovedným činom pomôcť rýchle, netrvalo a účinne tým, ktorí pomoc najviac potrebujú. Nech nie je, prosím považované za sebeckválu, keď zdôrazníme, že boli a sú to práve činitelia Komunistickej strany, ktorí sa snažia úspešne vyriešiť ťažké postavenie štátnych a verejných zamestnancov. A sú to kategórie všetkých složiek štátneho a verejného zamestnanectva, ktoré s vďakou kvitujú momentálne únosne riešenie a starostlivosť štátu o ich životný štandard.

Vláda, vedomá si toho, že len cieľ vedomá finančná politika môže zabrániť tomu, aby aj naša Československá republika nebola dejiskom divých inflačných orgií, riadi osudy našej dnes už pevnej koruny tak, aby to bolo na prospech v prvom rade širokej pracujúcej verejnosti. Nepripúšťa lineárne zvyšovanie miezd a plátov, čo by malo za následok znehodnotenie takmerne vyčbovanej stability našej meny. Správna a jedine únosná je tenjšia finančná politika, kde sa mzdy a platy zhodnocujú snižovaním cien a podobne, čím sa reálne zvýši hodnota mzdy.

Napríklad sniženie dane zo mzdy a plátov pomohlo podstatne bez rozdielu pracovného zdelenia alebo tej-ktorej kato-

górie všetkým zamestnancom, najmä ženským. Nechcem opakovať číselný efekt tohto účinného sociálneho opatrenia našej vlády, ale treba zdôrazniť, že to bol už druhý veľmi úspešný krok na ceste reálneho zhodnotenia miezd a plátov, dokonca krok taký, že jeho účinok a význam nemohla ovplyvniť ani rozbujneltá šmelina. Ďalším veľkým činom skutočnej a opravdivej pomoci štátnym a verejným zamestnancom, ale aj širokej obci zamestnancov súkromných, bolo rozhodnutie vlády snižiť ceny najdôležitejších produktov dennej potreby, najmä požívatín. Je bohužiaľ pravda, že u nás na Slovensku cieľ bol dosiahnutý len z časti, lebo doteraz sa Poverenictvu výživy nepodarilo podchytiť distribúciu ani tých najdôležitejších spotrebných statkov jeho sektoru. V tomto mori dezorientácie zásobovacej politiky na Slovensku, utopily sa poväčšine aj desiatky miliónov korún slovenského úradníka a robotníka, poskytnuté mu vládou vo forme sniženia cien. Účinným a skutočne poctivým bojom proti šmelinárom a politickým kupcom s biedou a nedostatkom pomôžeme štátnym a verejným zamestnancom o veľa viac, ako ich demagogickým podpichávaním a dráždením ktorého sme svedkami v posledných dňoch.

My komunisti sme najradikálnejšími zástancami platového zrovnoprávnenia štátnych a verejných zamestnancov so zamestnancomi súkromnými. V krátkom čase budeme o týchto otázkach hovoriť už konkrétnejšie. Tiež je to správna politika komunistického ministra financií Dolanského, ktorý vedel viesť štátne financie tak, že dnes môže vláda bez väčšieho nebezpečenja prikrôčiť k výplate jednorázovej výpomoci pre každého štátneho zamestnanca, a síce pre slobodného 800 Kčs, pre ženatého 1 000 Kčs a príplatok na každé dieťa po 200 Kčs. A Komunistická strana osvojila si tiež ďalšie stanovisko Revolučného odborového hnutia, v ktorom sa požaduje, aby štátni a verejní zamestnanci dostali vianočné a síce slobodní 1 000 Kčs, ženatí 1 500 Kčs a na každé dieťa po 300 Kčs. To znamená dť vo forme sociálnej výpomoci štátnym a verejným zamestnancom dovedna 2 miliardy 160 miliónov korún.

Toto je cesta, ktorou sa musí ubierať zodpovedná finančná politika nášho štátu a zodpovedné chápanie zlepšovania so-

ciálnej úrovne pracujúcich. Že je to politika správna a úspešná, svedčí najlepší zpráva medzinárodného úradu práce, ktorý nás v mzdových a platových tabuľkách pred poslednou vojnou uvádzal na 17. mieste a dnes vďaka našej správnej mzdovej a platovej politike sme na 4. mieste hneď za Anglou, Švajčiarskom a Švédskom, pokiaľ sa týka životnej úrovne obyvateľstva a kúpnej sily miezd a plátov.

Štátne a verejné zamestnanectvo vedomé si správnosť doterajšej politiky vlády vo veci miezd a plátov, odmieta demagogické a licitačné námluvy niektorých politických činiteľov. Vie dobre, že tieto senzačné návrhy sú zamerané len a len na blýskanie sa pred vľičstvom. Odmieta podobných ochráncov svojich práv a spravodlivých nárokov, lebo dobre vie, že je to záujem vyrátaný len a len na politický efekt v čase, kedy určité politické vedenia nevedia dobre čeliť spontánnej požiadavke českého a slovenského ľudu, aby roľnícke príplátky znášali miliónári. Treba zdôrazniť, že robiť demagogické útoky v snahe podkopáť finančnú rovnováhu nášho štátu a robiť to s plným vedomím zodpovednosti a zámerne, je čin o nič menej poškodzujúci našu republiku ako spiklenecké machle protištátnych elementov.

Ja sám, ako štátny zamestnanec môžem vari najlepšie povedať a zhodnotiť, čo pre nás znamenalo z počítanie vojenskej služby, úprava dovolení, zníženie dane zo mzdy, prídavky k výchovnému. A chystané zpragmatizovanie všetkého štátneho a verejného zamestnanectva, ktoré navrhuje Komunistická strana v prospech 170.000 smluvných zamestnancov, bude ďalším veľkým prínosom k zlepšeniu ich životnej úrovne.

Na tejto línii musíme pokračovať usilovne aj v budúcnosti. Musíme zákonnými zásahmi dvíhať reálnu hodnotu mzdy. Musíme sa starať o rýchle likvidovanie čierneho obchodu, aby zníženie cien pocítil aj slovenský štátny zamestnanec.

Slávna Slovenská národná rada!

Keď dnes hodnotíme výsledky úmernej práce 50.000 zamestnancov dopravy, keď dnes kritizujeme tie zjavy, ktoré by sme v budúcnosti už nechceli vidieť v našom verejnom živote na Slovensku, ži da sa zdôrazniť tú skutočnosť, že je to naše nové ľudovodemokratické zriadenie, ktoré sa stará o vytváranie nových hodnôt, jro-

spešných obyvateľstvu celého štátu a zároveň odstraňuje všetky nesváry a zlá, ktoré predchádzajúce režimy v tak hojnej miere nahopili. Zlepšovanie sociálneho postavenia štátnych a verejných zamestnancov účinne pomôže aj modrej armáde slovenských železničiarov, ktorej patrí naša vďaka za to, že doprava na Slovensku je na prvom mieste v plnení dvojročného plánu. (Potlesk.)

Podpredseda SNR Andrej Cvinček:

K slovu sa hlási pán člen rady Miloš Ruman. Udeľujem mu slovo.

Člen SNR Miloš Rumann:

Slávna Slovenská národná rada!

K expozé pána povereníka Kozimira Bezeka dovoľte, aby som urobil niekoľko poznámok. Najmä poznámky, ktoré v expozé boli vynechané.

1. Výdajne potravných skladísk Česko-slovenských štátnych železníc.

Riadiťstvo čsl. štátnych železníc v Bratislave a v Košiciach v rámci svojej vlastnej činnosti v oddelení tzv. sociálnom, vykonáva nákup a distribúciu článkov dennej potreby pre svojich zamestnancov. Ide tu teda o vlastnú organizačnú službu ČSŽ, ktorá sa popri všeobecných ustanoveniach platných pre Ministerstvo dopravy, riadi ešte osobitným štatútom, ktorý má najmä umožniť obchodnú činnosť jednotlivých výdajní. Tieto výdajne podľa našich záznamov sú: v Bratislave na Bukureštskej ulici č. 4, Lazaretskej č. 35 a na zriaďovacom nádraží, v Humennom, v Liptovskom Sv. Mikuláši, v Nitre, v Prešove, v Spišskej Novej Vsi, v Trenčinskej Tepłej, v Trnovei, vo Zvolene, v Krásne nad Kysúcou a v Prievidzi, spolu teda 13. Nejde tu o družstvá alebo o jedno družstvo, ale celá činnosť sa prevádza i finančne v rámci vlastnej správy tohto úradu, čo však znamená, že všetky nákupy sa robia priamo za štátne peniaze a celá činnosť ide na riziko štátu.

Je nesporné, že táto činnosť svojou povahou nijako nezapadá do vlastnej agendy Povereníctva dopravy a má všetky znaky podnikateľskej činnosti. Tá jediná okolnosť, že nie je pri tom sledovaný cieľ zárobkový, výhradne nevyklučuje ešte charakter podnikania. Takáto činnosť tohto orgánu, s ohľadom na záujmy svojich zamestnancov, bola a zdá sa ešte odôvodnená.

v prvých časoch po oslobodení, nenachádzame však dnes pre ňu hospodársku odvodnosť. Táto činnosť ďaleko presahuje rámec takzv. závodných kuchýň. Sám štátny orgán, ako to bolo určené vo výnose býv. Ministerstva hospodárstva zo dňa 23. marca 1944, číslo IV/b-14 941/3/44, nemá spôsobilosť byť subjektom práva podľa § 3 živn. zákona. Preto vzniká naša prosba na Povereníctvo priemyslu a obchodu, aby upravilo Povereníctvo dopravy, pokiaľže zakázalo túto obchodnú činnosť, keďže takéto nelegálne podnikanie poškodzuje záujmy živnostníctva a nie je prípustné ani s hľadiska distribúcie.

Širokú verejnosť zaujíma, keďedy sa ešte bude trpieť tento protizákonný stav a súčasne osobitne dovoľujem si upozorniť na túto nelegálnu obchodnú činnosť Najvyšší kontrolný dvor a Úrad Hospodárskej kontrolnej služby.

Pri tejto príležitosti zvlášť pripomínam článok pod titulom „Čo bude s výdajmi ČSD?“, uverejnený v živnostenských novinách zo dňa 16. augusta 1947 a pod ním Obchodnej a priemyselnej komory v Bratislave na Povereníctvo priemyslu a obchodu v predmetnej veci zo dňa 21. februára 1947 č. 21.138.

2. Nakladacie a vykladacie lehoty.

Veľmi krátke nakladacie a vykladacie lehoty, vyvolané snahou, čo najviac urýchliť obchodný prebeh vozňov na železnici, ako i platenie držného, resp. pokút za ich nedodržanie, sú v terajšom čase tiež jednou z najbolestivejších stránok dobrého pomeru železnice k prepravcom.

Podľa spoločnej tarify čsl. železníc (článok 60) musí byť nakladanie tovaru odosielateľom ukončené v lehote, ktorá sa stanoví výveskou v stanici (nakladacia lehota). Nakladacia lehota sa začína prichytnutím vozu k miestu, kde má byť tovar nakladaný, nie však skôr, ako začiatkom denných hodín, pokiaľ odosielacia stanica výveskou alebo od prípadu k prípadu inak neurčila.

Obdobné ustanovenia platia tiež o vykladacej lehote; stanoví sa výveskou, začína sa okamžikom, keď sa považuje zpráva o príchode zásielky za uskutočnenú, resp. prichytnutú k odberu, pravda opäť až začiatkom denných hodín.

Dĺžka všeobecných nakladacích a vykladacích lehôt nie je teda v spoločnej ta-

rife československých železníc stanovená. Nie je stanovená ani v dekréte prezidenta republiky z 21. IX. 1945 Sb. č. 77/45. Vo vyhláske Dopravného vestníka 19/45 uvedené sú len všeobecné zásady pre stanovenie vykladacích a nakladacích lehôt jednotlivými stanicami (podľa obľuhovacích možností tak, aby sa vozeň v stanici zdržal čo najmenej), podľa ktorých má byť rozvrh ložných lehôt pre vlečky a složištia novo upravené.

Podrobnejšie pokyny pre stanovenie ložných lehôt vydávajú jednotlivé riaditeľstvá štátnych železníc pre stanice svojich obvodov. Tieto pokyny nie sú však vždy jednotné, a to ani čo do stanovenia všeobecnej (najkratšej, najdlhšej, základnej) dĺžky ložných lehôt. Pri tom ponechávajú staniciam väčšiu alebo menšiu právomoc pri ich úprave. Preto sú i znelehoty stanovené v jednotlivých staniach rôzne, rozličné, nejednotné. Odporúčam, aby základná dĺžka nakladacích a vykladacích lehôt bola stanovená pre celý obvod československých železníc jednotne a tiež, aby boli vydané jednotné pokyny pre ich skrátenie alebo predĺženie v určitých prípadoch, pravda až po stanovení najmenšiu a najväčšiu hranicu. Riaditeľstvá železníc by potom už len schvaľovali tieto kratšie alebo dlhšie ložné lehoty.

3. Nepravidelná nákladná preprava.

Vyskytuje sa veľa ponôš, že prepravca tovaru po železnici tak ľahkého roku, ako aj teraz v tomto roku, nepravidelne funguje, čo zapríčiňuje prepravcom značné hospodárske straty.

Konkrétne uvádzam tieto prípady: Do dávatel mliečnych výrobkov fy. Peter Makovický, bryndziareň Ružomberok, poslal na železničnej stanici Plešovce—Sása dňa 7. mája 1946 nákladným listom číslo 515 ako zrýchlený rýchlotovar k doprave osobným vlakom podľa článku 41 železničného prepravného poriadku 17 kus v š. flov., ktorú zásielku železnice, podľa citovaných ustanovení železničného prepravného poriadku, mali dopraviť najbližším vhodným osobným vlakom a po príchode vlaku pripraviť k sberu najneskoršie do jednej hodiny po príchode vlaku.

Zásielka došla do Ružomberka 11. mája 1946 o 19. hod. Adresátovi bola oznámená len dňa 13. mája 1946, pričom bola odosielateľom prevzatá s námietkou, že následkom zdrhovej prepravy úplne bolo skazené

200 kg hrudkového ovčieho syra a 70 kg tvarohu v cene 10.195 Kčs.

Druhý prípad. Rudolf Michalík podal na adresu fy Peter Makovický, bryndziarčič Ružomberok, v železničnej stanici Pliešovce—Sása dňa 16. júla 1946 nákladným listom č. 3/141 ako zrýchlený rýchlotovar k preprave osobným vlakom podľa článku 41 železničného prepravného poriadku, 11 kusov šaflov a jednu dobru s cvčím syrom, tvarohom a kravským syrom. Túto zásielku železnice boli povinné podľa citovaného ustanovenia dopraviť najbližším osobným vlakom a po príchode vlaku pripraviť k odberu najneskoršie do jednej hodiny po príchode vlaku. Zásielka došla však do Ružomberka len dňa 20. júla 1946 o 9. hodine, poťažne vtedy bola patričnej firme ohlásená. Pri jej prevzatí zistené bolo, že zásielka bola čiastočne zničená a sice tým, že čiastka z nej, v množstve 48 kg bola úplne zhnitá a neupotrebitelná. Takto vznikla firme škoda v sume 2.016 Kčs.

Tretí prípad Jozef Michalík podal na adresu fy Peter Makovický, bryndziarčič Ružomberok, železničnej stanici Kriváň dňa 13. júna 1946, nákladným listom č. 4/284 ako zrýchlený rýchlotovar k preprave osobným vlakom podľa článku 41 železničného prepravného poriadku 10 šaflov, poťažne debien s ovčím syrom, kravským syrom a vzorkami syra. Túto zásielku boli povinné železnice podľa citovaného ustanovenia prepraviť najbližším osobným vlakom a pripraviť ju pre uvedenú firmu k odberu najneskoršie za hodinu po príchode vlaku. Uvedená zásielka však došla do Ružomberka len dňa 16. júna 1946 o 4. hodine a bola pripravená k odberu len dňa 17. júna 1946 o 10. hodine. Po prevzatí zásielky bolo zistené, že zaslaný syr je zhnitý. Skazilo sa 120 kg syra v hodnote 4.704 Kčs.

Podobne poslali Jozef Michalík z Detvy uvedenej firme nákladným listom č. 3/222 zo stanice Kriváň dňa 15. júla 1946 kravský a cvčí syr a vzorky syra ako zrýchlený rýchlotovar, ktorý mal byť dopravený osobným vlakom, avšak došiel do Ružomberka k odberu bol pripravený len dňa 20. júla 1946 o 9. hodine. Následkom zdrhovej prepravy vyšlo na skazu 42 kg syra, čím vznikla škoda 1.561 Kčs.

Pri tejto príležitosti pýta sa povedať, že poškodená firma Peter Makovický Ru-

žomberok, podala žalobu na Československú republiku (Riadiťstvo štátnych železníc v Košiciach), zastúpenú Finančnou prokuratúrou v Bratislave. Žiada Povereníctvo dopravy, resp. pána poverenika, aby sprostredkoval nápravu do nákladnej prepravy.

4. Železničari povýšení na základe politickej protekcie v stanici Zvolen.

Najkrikľavejšie prípady povýšenia bez zásluh, bez znalostí a skúšok a bez mimoriadnej strávenej doby u železnice, sú tieto:

Karol Tischler, pom. zamestnanec II. služobnej skupiny, povýšený na vlakvedúceho, Ján Vrbovský, povýšený na vlakvedúceho, Ján Škriniar, povýšený na vlakvedúceho, František Jankovič, povýšený na vlakvedúceho, Ján Belička, povýšený na vlakvedúceho

Títo ako dôvod k mimoriadnemu povýšeniu udávali zásluhy a mimoriadny bojový výkon v pancierovom vlaku za Slovenského národného povstania, ale podľa tvrdenia ostatných železničiarov, túto službu vôbec nekonali.

Bez skúšok boli povýšení: Juraj Béreš, pomocný zamestnanec II. tr. povýšený na vlakvedúceho, taktiež Tibor Ertl, Ondrej Fašanga, Ondrej Hric, Augustín Hrdka, mal činnosť povstaleckú, Juraj Jakubík, Ján Láska, Viktor Maruška, Pavel Nečpal, Anton Neuschel, Ondrej Nemeč, Róbert, Otiepk, Arpád Kurinský, Pavel Trebul, Ján Trnka, Jozef Tuharský, Ján Vajda II., Július Veréci, Pavel Zúška, Flórián Skala, Ján Bvoc.

Zo sprievodcu na vlakvedúceho bez skúšok boli povýšení:

Matej Danko, Ondrej Gonda (vykázal činnosť v odboji), Ján Halaj (vykázal činnosť v odboji), Ján Chovanec (vykázal činnosť v odboji), Alexander Palkovič, Ondrej Belička, Ondrej Kulich, Ján Vanka III, Pavel Kis, Ján Koneracký, Štefan Líška (vykázal činnosť v odboji), Ján Lieskovský, Juraj Mihál, Ján Marguš (vykázal činnosť v odboji), Pavel Paška (vykázal činnosť v odboji), Juraj Nečpal, Jozef Pohanka, Juraj Pohorelec, Ján Rybár, Peter Šuták, Štefan Sorkovský, Jozef Škamla.

Zo sprievodcov na vlakvedúcich boli bez skúšok povýšení

Ján Siekela, Martin Trnka, Ján Vajdič I, Ján Zaharec, Vojtech Vágner, Martin Virgula.

Z vyššie menovaných, ktorí boli povýšení z pomocných zamestnancov II. skupiny, ani jeden nerobí službu podľa titulu, ale prinajviac len sprievodcu vlaku.

Z povýšených zo sprievodcov vlakov na vlakvedúcich len málo robí vlakvedúcich.

Je však aj taký prípad, že vlakvedúci Ján Polievka, ktorý túto funkciu vykonával 9 rokov bez závädu, bol preverený na A., ale zaberá asi niekomu systemizované miesto na povýšenie, preto pripisom prezidiu Poverenictva pre železnice č. 565/1- etd. z 12. apríla 1946 bol suspenzovaný na sprievodcu vlakov, ale ďalej musel vykonávať funkciu vlakvedúceho, pretože novomenovaní sa na toto nehodili. Aby to nebolo tak krikľavé, po čase preložili ho do Filčkova, kde znovu musí vykonávať vlakvedúceho. Už z tohoto prípadu zrejme vidno, ako sa politicky krivdí.

Z vlakových manipulátov na vlakmajstrov bez skúšok boli mimoriadne povýšení: Tomáš Michalka, Ján Frind, Igrác Janovič, Ján Kulich, Jozef Marguš.

Predčasne na vlakmajstrov povýšení bez skúšok boli títo: Štefan Múrko, Ondrej Kmeľko, Martin Kučera.

Bez skúšok, ale starí železničiarci povýšení z vlakmajstrov na vlakrevízorov: Ján Vrtielka, Jozef Gondal.

Zo zamestnancov pomocných na skladiškách povýšený bol Juraj Rozjak. Najkrikľavejšie prípady povýšenia z adjunkta na inšpektora sú u Štefana Vaňu, ktorý nič mimoriadneho neurčil, keď ho veľmi dobre železničiarci poznajú, lebo celú dobu bol vo Zvolene a tiež z adjunkta na inšpektora povýšený bez splnenia podmienok bol tiež Eduard Benda.

Všeobecne u dopravy pracuje sa povýšenie alebo preloženie na výhodnejšie miesto len pre členov určitej politickej strany. Príslušníci ostatných strán nedovoľávajú sa ničoho. Tak Ján Kováč, hlavný adjunkt, výpravca vlakov 12 rokov, má prinajmenej toľko zásluh ako hocí ktorý z povýšených, keď nie viac, ale preto, že nie je príslušníkom tej strany, jeho žiadosť pri súbahu na prednostu staniace v Šahách bola zamietnutá, hocí bol najstarší z uchádzačov a mal najlepšie splnené vše-

tky podmienky až na jednu, že nebol členom spomínanej strany. Pre toto nedostal, ale od neho hodne mladší, ktorý patrí do tejto strany.

Predsedia závodných rád plnia tak dvojnásobnú, že nič nerobia, nechali sa povýšovať a teraz len pichajú a terorizujú. Najbezohľadnejší terorista je Ján Vrbovský, potom Vrtielka, Očenáš, Slámka. Železničiarci sú tak zakríknutí, že sa boja povedť aj pravdu, len aby nemali opletačky s týmito páňmi, pretože títo hneď prekladajú, keď zistia, že niekto s nimi nedorzí. Anton Beňo, čakateľ, berie plat od železnice, ale vykonáva len funkciu oblastného tajomníka ROH-u.

Účastníci pancierového vlaku si sťažujú, ktorí neboli vôbec odmenení. Sú to: Jun j Trnavský, ďalej Jozef Murgáš, Ján Puškár, Jozef Ungvarský. Na ich úkor boli menovaní štyria, ktorí v pancierovom vlaku vôbec neboli a to: Tischler, Jankovič, Škriniar a Vrbovský.

V roku 1946 pokradli doplatky na lístky sprievodcovia vlakov, ktorí boli prichytení, podľa predpisu mali byť prepustení, avšak 6-ti dostali len pokutu 5 Kčs a namiesto trestu dli ich hneď na zácvik vlakvedúceho. Celá aféra týmto bola zakrytá.

Ignác Janovič, vlakvedúci, na ceste Krupina—Zvolen bol raz tak opitý, že mu cestou zabilo sprievodcu a on o tom vôbec nevedel až vo Zvolene, keď to zčuli vyšetrovať. Vyšetroval ho vyšetrujúci úr d. ník. Bola zistená opilosť 5-mi svedkami a ako za trest bol povýšený na vlakmajstrov. Údajne celú záležitosť zlikvidoval Ján Škriniar.

Záhadná je spoločnosť okolo nádrážnej reštaurácie, lebo tam dli v roku 1945 ako členská okolo 50 000 Kčs a teraz už kupujú pílú za vyše 1.000.000 Kčs. V roku 1945 v spoločnej kuchyni pracovalo asi 15 ľudí 3 mesiace, ktorí pomáhajú pri varení, železnica ich platila, ale zisk šiel na kuchyňu.

Pri vypočítavaní nočného príplatku v roku 1946 cestovného personálu v komandírke Július Veréci a Alexander Brnčo pokradli personál o 12.000 Kčs. Hovorí sa že z toho niečo dali do účtnej kancelárie a staničnej pokladnici. Hovorí sa, že v roku 1946 chybuje 7 000 pracovných hodín, čo robí cca 9.000.000 Kčs, ktoré zamest-

nanci nedostali vyplatené, hoci to mali dostať.

Železničiarí ďalej si sťažujú na komandára Ondreja Michalca, lebo tento dá dovolenú len vtedy, keď mu vopred zaplatia v reštaurácii vypiť.

Školný úradník Benda hreší starým chlapom a nadáva hrozne týmto starým otcom, ktorí sú už v železnici niekoľko rokov, čo ich veľmi uráža, jednak, že on je mladý a potom, ako sa oni majú správať, keď predstavený taktokrát pokrúči.

Krividení doteraz sú títo, lebo už 15 rokov konajú vlakvedúceho a majú aj predpísané skúšky, ale preto, že nie sú v tej strane, povýšenia sa dočkať nemôžu a sú to konkrétne títo:

Jozef Bugár, Štefan Mistrík, Štefan Poljak, Ondrej Šimc, Anton Čiampcr a Ondrej Pivarčí, Pavol Labuda a Jozef Petróci majú už jeden rok po skúške vlakvedúcich a ešte stále sú len sprievodcami vlakov, ale konajú službu vlakvedúcich. Vrtielka Ján, revízor vlakov, za Maďarska bol prepustený zo železnice, že kradol. Za prvej Československej republiky stiahnutý zo sprievodcovskej služby, že zadržal viacero cestujúcich. Ako sprievodcu, revízor pristihol ho pri obcovaní s cudzou ženou na stanici v Siskáloši. Železničiarí sa rozhorčujú nad jeho povýšením, keď on má takú minulosť. Pavel Kulhavý od 2. marca do 18. marca t. r. nerobil vôbec službu pre pijatiku. Do služby vôbec nechodil, spával na stanici na batožine. Dňa 18. marca predlžil nemocenskú listok, ale toto mu neuznali a dodatočne na tieto dni dostal dovolenku. Medzitým mu dal rámsťkovi železnice legitimáciu, že sa na železnici vykašle, ale potrestaný nebol. Na druhej strane iní zamestnanci len za zdriemnutie v službe boli potrestaní na 20 Kčs pokuty. Ján Trnka, pisár u školského úradníka, má ľavú ruku chorú, bol prijatý pre cestovný personál v skupine A. u nákladného vlaku, potom dostal úraz, preto pracuje v kancelárii asi 5 rokov, ale je vedený na kapitole 303, urobil skúšku v tej dobe k osobným vlakom, menovali ho sprievodcom, aj vlakvedúcim, má i skúšku vlakvodičskú, ale službu môže robiť len na 302 a zaberá miesto na 303, čo podľa predpisu je neprípustné.

Dňa 5. júla bola na Borovej hore železničiariska zábava, kde týždeň vopred chodili tam pripravovať terén pre zábavu.

Službu ergo nerobili, ale železnica ich platila ako v službe.

Strých vlakvodič v ako Ján Gondja, poradím má osobné vlaky, za to, že nie je organizovateľ v ROH-u, musí chodiť na diaľkových nákladných vlakoch, hoci už má vyslúženú plnú penziu.

Karol Glozík, bol umývačom okien vozňov a dnes je bez skúšky manipulantom. Takéto a podobné veci sa robia na stanici Zvolen, kde celé vedenie majú v rukách príslušníci istej politickej strany.

Eudovít Kuruc z Modrnyky pri Trnave bol degradovaný do skupiny smluvných zamestnancov z II. služobnej skupiny pri traťovej stavebnej správe bez odôvodnenia. Žiadam pána povereníka Kozimirá Bezeka a Povereniecťvo dopravy o vysvetlenie k týmto povyšovaniam a k celej skutkovej okolnosti.

5. Štefánikov fond.

Už sme ho spomínali, ale dovoľte, aby som ešte opítkoval. Vyšší zamestnanec Povereniecťva dopravy založil Štefánikov fond, ktorý rozhoduje, poľžne vedie niekoľko staničných reštaurácií, v ktorých zamestnanci nie sú súkromní podnikatelia, ale zamestnanci tohto fondu. Žiadam, aby tento fond ncniesol meno nášho veľkého hrdinu a bojovníka, (potlesk) veľkého ministra národnej obrany z pochopiteľných príčin, že ide o reštaurácie, kde sa pije a zabáva vo dne i v noci.

Ďalej žiadame, aby Najvyšší kontrolný dvor zrevidoval hospodársku činnosť tohto fondu a tiež otázku, akým spôsobom boli zadržané jednotlivcom tieto železničné podniky.

6. Rýchlikove jedálne vozne.

Prosím Povereniecťvo dopravy, poľžne Povereniecťvo výživy, aby väčšiu starostlivosť prepravovalo rýchlikovým jedálnym vozňom, ktoré nie sú dostatočne zásobované potravinami a nápojmi, najmä pivom.

7. Kradáže na železničiacich.

Po tieto dni čítali sme v novinách, že dopravný úrad v Bratislave podal trestné oznámenie na neznámych páchatel'ov, ktorí ukradli počas dopravy z Prahy do Bratislavy 15 fliaš koňaku a počas dopravy z Amsterdamu do Bratislavy 15 kg kakaového prášku. Podobne zo zásielky z Hamburgu do Bratislavy vyšiel neznámy páchatel' 135 kg bravčovej masťi v hod-

note 5.400 Kčs. Tiež máme zistené, že z rozličných zásielok pre našich obchodníkov mizne tovar. Konkrétne Emil Kováčik, obchodník z Turč. Sv. Martina, zmizlo mu zo zásielky priemyselných figúrok okolo 20 kg.

8. Autobusová doprava.

Podávajúc tieto pripomienky, dovoľte ešte poukázať i na autobusovú dopravu. Niekoľko nových línií bolo zavedených štátnou dopravou autobusovú a vyradených niekoľko súkromných línií s tým rozdielom, že tieto štátne autobusy okrem toho „prakticky“ oveľa ľahší brzdy, totiž za 3 Kčs a súkromný podnikateľ za 12 Kčs. Bude treba upraviť túto záležitosť a tam, kde už roky premávajú súkromné auto, alebo autobus na základe živnostenského listu, nerušiť sa tento podnik a na miesto neho zavádzať sa štátny autobus.

9. Revízia prídeltov osobných a nákladných aut.

Musíme žiadať pána poverenika, resp. poverenie, aby sme zrevizovali prídeltov osobných a nákladných aut a odporúčam tak ako pri iných povereniach z toho, nie takzvanej distribučnej, resp. prídeltovej komisii, cez ktorú by išly všetky žiadosti nákladných, osobných aut i pneumatik, čo sa dosiaľ nerobí a máme určité informácie, že tu sa nerobí spravodlivá politika.

Ďalej prosím na adresu priateľa Dubnera, aby bol tak láskavý a pánu poverenskovi dopravy oznámil ten prípad s tým učňom vo vašej dielni, kde po vyučení šuhaj nadváň chce študovať na priemyselnej škole v Banskej Bystrici, ale predseda závodného výboru mu povedol: „Komárát, ja ťa prepustím len vtedy, keď Tvoj rodič zaplatí nám 16.000 Kčs.“ Prosím, aby to láskave vyšetril ako činiteľ na Vrútkach. Podobne apelujem na to, čo ste láskave spomínali, aby belgická armáda pred zimou bola skutočne oblečená, lebo sa nám ponosujú, že nemajú dostatok látky. Okrem toho prosím by som prítomného pána poverenika Dr. Púllu, aby v tých mestách, kde prešlo Národné povstanie a boli domácnosti vykradnuté, aby sme zvýšili prídelt textilii. (Potlesk.)

Predseda sa ujal podpredseda SNR pplk. Milan Polák.

Podpredseda SNR pplk. Milan Polák:

K slovu sa prihlásil člen Národnej rady Bohumil Heřman. Udeľujem mu slovo.

Člen SNR Bohumil Heřman:

Slávna Slovenská národná rada!

Od prevratu až do terajších čias bolo mnoho vykonané v doprave, čo každý občan s radosťou konštatuje. Boli sme však svedkami, že bez dopravy prestal takmer celý život a improvizovaná doprava na povozoch a nákladných automobíloch ďaleko nemohla zvládnuť požiadavky, ktoré jej boli ukladané. Je samozrejme, že bolo nutné budovať a rekonštruovať železnice, ktoré nechal nepriateľ celkom rozrušené a zničené. Na tomto veľkolepom a ťažkom diele majú predovšetkým zásluhu železniční zamestnanci, ktorí sa prví chopili prác, aby mohla byť doprava obnovená. No nič menej musíme spomenúť aj pomocné akcie Národných výborov, ktoré sa taktiež miestami veľmi účinne zapojily do pomocných prác a konečne vďaka patri aj všetkým tým dobrovoľníkom, ktorí akýmkoľvek spôsobom na prácach na tomto tak dôležitom diele svojou pomocou sa zúčastnili.

Nebudem sa zaoberať týmto problémom, ale nech mi je dovolené, aby som viedol rozpravu ohľadom zamestnanectva ČSD a popritom nech mi je dovolené, aby som sa rozšíril o otázkach štátnych a verejných zamestnancov vôbec a odborovom hnutí. Štátni a verejní zamestnanci, teda i železniční zamestnanci musia byť prvými piliermi štátu. Toto bolo najlepšie pozorovať vtedy, keď naše železnice nefungovali alebo len málo.

Abý však zamestnanci mohli úkoly im sverené 100% zvládnuť a realizovať je nutné, aby mali tú najnutnejšiu existenčnú potrebu zaistenú. Je síce pravda, že zamestnanci ČSD, ako aj verejní zamestnanci štátni všeobecne boli čiastočne odmenení a krivdy, ktoré boli spáchané v minulosti boli čiastočne odčinené, t. j. boli definitívne ustanovení, povýšení a pod. Toto však neriešilo situáciu štátnych zamestnancov a verejných zamestnancov vôbec a všeobecne.

Boli zavedené závodné rady, aby zamestnanci neboli vystavení zlovôli niektorých nesvedomitých predstavených.

Bolo taktiež umožnené zamestnancom, aby kontrolovali a mali príležitosť tiež spolu-rozhodovať na povýšenách vo veciach osobných, rozdeľovaní výkonomstného, odmien a podobne, zasahovať do vecí kvalifikačného a personálneho rázu, a mnoho iných výhod, podľa ktorých zamestnanci majú pracovať, postupovať a byť vychovávaní v ľudovodemokratickom duchu.

Zamestnanci ČSD a všetci štátni zamestnanci a verejní zamestnanci majú možnosť využiť rekreácií za pomerne malý obnos príplatku, liečiť sa a pod., avšak všeobecné podmienky životné a sociálne sú však u štátnych a verejných zamestnancov nedobré, neutešené, ba na mnohých miestach i zlé. Uvážíme-li, že koľko poberá ten-ktorý zamestnanec služobných požitkov a koľko čínia jeho najnutnejšie výdavky, prichádzame k bilancii, ktorá je málo utešená pre štátnych zamestnancov vôbec. Prinesie chystaný platový zákon zlepšenie pre štátnych a verejných zamestnancov vôbec? Je nutné sa zamyslieť nad týmto, lebo toto sú veľmi vážne otázky, ktoré sa netýkajú len zamestnancov ČSD, zamestnancov štátnych a verejných, ale štátu vôbec.

Štátny aparát a zamestnanci musia byť na takej hmotnej a sociálnej úrovni, aby boli pre štát absolútne spoľahlivými. Zamestnanci ČSD, najmä smlúvni boli ukrivdení už za bývalej Československej republiky, nakoľko boli veľmi nespravodlivo zaradení. Ako pán poverenik uviedol stala sa náprava asi u 15.000 zamestnancov, avšak ešte vždy asi 17.000 zamestnancov čaká na spravodlivú úpravu. Dovoľte mi, aby som pri tejto príležitosti mohol poukázať na to, že nie len u zamestnanectva ČSD, ale i u iných rezortov sú tieto páľčivé otázky, ktoré neboly dosiaľ uspokojivo riešené.

Zamestnanci ČSD a iných rezortov majú svoje rekreačné strediská, kde sa môžu oni a ich rodinní príslušníci zotavovať. Je však nutné, aby tieto strediská byly čím viacej rozšírené, aby takto táto výhoda mohla sa poskytnúť čím väčšiemu počtu zamestnancov a ich rodinným príslušníkom.

Ďalšou páľčivou otázkou u zamestnancov štátnych a verejných vôbec je zubo-

liečba. Táto na tzv. liečebný fond alebo nemocenskú pokladňu je všetkým zamestnancom a robotníkom dokonale známa. Buďto sú honoráre pre lekárov a zubných technikov veľmi malé, alebo tu musí byť iná – vážna príčina. Na pohľad veľmi jednoduchá vec ošetrovanie zubov, avšak ak si chce niekory zamestnanec alebo robotník opraviť chrup, je prinútený na toto doplácať zo svojho. Za dnešného platového stavu je to vec takmer nemožná.

Je však mnoho podobných otázok, ktoré nielen sa dotýkajú zamestnanectva ČSD, ale všetkých zamestnancov štátnych a verejných vôbec. Dovoľte mi, aby som v závere dotkol sa niektorých otázok odborovej organizácie ROH. Je nesporné, aby každý štátny, verejný a iný zamestnanec bol odborove organizovaný, lebo odborová organizácia ako taká má a musí hájiť všetky záujmy u všetkých zamestnancov rovnako a spravodlivo. Odborová organizácia ako taká musí tlmočiť jasne stanovisko všetkých svojich zamestnancov. V minulosti v predmnichovskej republike mala každá politická strana svoju odborovú organizáciu, čo bolo len zamestnancom samotným na škodu, lebo ich sily byly roztrieštené. Za tzv. Slovenského štátu, t. j. vlády fašistov, bolo nariadené povinné členstvo v odborovej organizácii. Táto odborová organizácia nemala však praktický žiadneho významu, nakoľko nemohla sa v žiadnom smere uplatniť. Po oslobodení Československej republiky bola sriadená jednotná nadstranická odborová organizácia ROH, ktorá má sdružovať všetkých štátnych a verejných zamestnancov, robotníkov a pracujúce vrstvy vôbec. Táto jednotná a mohutná organizácia má za povinnosť nadstranicky hájiť všetky práva zamestnancov. Boli sme a sme svedkami okolností, že táto odborová organizácia veľmi často stranicky rozhodovala a zasahovala. Dajme si otázku, prečo v niektorých rezortoch tak málo vtupujú do odborovej organizácie ROH? Odpoveď je jasná. Musíme rozhodovať a hájiť záujmy všetkých štátnych a verejných zamestnancov skutočne a nadstranicky. Chceme a musíme mať všetkých štátnych a verejných zamestnancov naprosto spoľahlivých a títo zamestnanci musia mať dôveru a to naprosto

dôveru v Revolučné odborové hnutie a to sa stane len vtedy, až sa bude skutočne a len nadstranicky jednať. Správne hovoril istý vedúci odborár Erban: „Odborári túžia v politickom živote po klude, ktorý je potrebný k povojnovému budovaniu“. Je nezbytné nutne priznať, že sa konsolidujú demokratické sily. Odbory sa stali a zostanú významným politickým činiteľom. Medzi iným hovoril už spomínaný odborársky činiteľ: „Keď nám niekto vytýka, že odbory robia politiku a nestarajú sa len o sociálne záujmy pracujúcich, musíme odpovedať, že robíme politiku a budeme robiť politiku, pretože tam, kde ide o zabezpečenie ľudovej demokracie, musíme vždy robiť politiku.“ Na to však odpovedáme – áno správne! Ale musí to byť politika nadstranická a nie jednostranne zameraná. Politika teda taká, ktorá uspokojí všetkých zamestnancov a tak upevní základné piliere našej drahej Československej republiky. Prajeme si, aby každý odborár hájil nielen záujmy zamestnancov, ale predovšetkým tiež záujmy celej štátne, a som presvedčený, že keď organizácia ROH bude plniť svoje povinnosti skutočne nadstranicky, podobne splní tieto povinnosti každý pracujúci zamestnanec a robotník a tým bude zaručený kludný vývoj práce a skutočného kludu a slobody. Pri štátoprávných a politických zmenách boli mnohí statoční štátni a verejní zamestnanci ukrivdení. Statočný a korektný verejný zamestnanec nemá možnosť zárobku a preto obyčajne dopláca najviac zo všetkých vrstiev občianstva. V závere by som chcel povedať, že komisia odborníkov Národného frontu a ÚRO pripravuje urýchlene materiál k návrhu zákona o zmenšení počtu štátnych a verejných zamestnancov. Návrh je už pripravený. Pokiaľ ide o rozsah a spôsob uvoľnenia, obsahuje návrh niekoľko ustanovení. V dôsledku týchto opatrení jedná sa o prechodné zvýšenie plátov verejným zamestnancom, čo by bolo len želiteľné, lebo terajšie platy sú naprosto nedostačujúce. Keď bude verejný a štátny zamestnanec tak platený, aby mohol so svojou rodinou slušne žiť, nebude toľko korupcie ako doteraz. Lebo po sokolsky: „v zdravom tele – zdravý duch!“, môžeme s obmenou povedať: v zdravom štáte –

zdravé a konsolidované pomery sú len vtedy, keď štátni zamestnanci sú na takej hmotnej a sociálnej úrovni, že môžu byť bezpečnými a pevnými piliermi Československej republiky. (Potlesk.)

Podpredseda SNR pplk. Milan Polák:

Dalej k slovu sa prihlásil člen Národnej rady Gustáv Zeman. Dávam mu slovo.

Člen SNR Gustáv Zeman:

Slávna Slovenská národná rada!

Je nespornou, všeobecne známou a všeobecne aj uznávanou skutočnosťou, že územie Slovenska v poslednej fáze veľkého svetového zápolenia dostal sa tragický údel najexponovanejšej časti nášho územia. Na Slovensku zúrili posledný a preto aj najbezohľadnejší odpor nemeckých okupačných armád. Tak Slovensko okrem nedoziernych škôd, vzniklých za slovenského národného povstania a okrem škôd, ktoré spôsobily nemecké armády, ešte kým Slovensko bolo zázemím, muselo zniesť ďalšie rozvratné škody, spôsobené bezprostredne prechodom frontu. Najväčšie stopy zničenia zostaly v sektore dopravy. Nebolo takmer neporušeného mostu, bola tu husto pretrhaná železničná sieť, demolované tunely, ťažko porúchané cesty atď.

Prvou úlohou bolo, aby sa v sektore dopravy obnovily podmienky pre pomalý návrat aspoň ku skromnému povojnovému životu.

Po konštatovaní týchto známych skutočností nech mi je dovolené poukázať na to, že doba, ktorá sa práve voči stavebným podnikom vyznačovala svojimi najvyššími požiadavkami, zastihla stavebné podniky v položení žalostnom, ba priamo v položení tragickom. Stavebné podniky, z ktorých mnohé už do služieb odboja daly svoje všetko, vyšly zo záverečných udalostí vojny zničené všeobecne, a to v takej miere, ako málokterá podnikateľská složka nášho hospodárstva. Prvé dni oslobodenia zastihly stavebné podniky podlomené v koreňoch svojej existencie a v základoch svojej činnosti. Stavebné podniky stály tu pozbavené inventáru, dezorganizované, rozvrátené v personálnom vybavení, s rozmetanými a zničenými archívami, zničenými, poškodenými

mi alebo zabratými podnikovými budovami, skrátka zdecimované do nepoznania a do neschopnosti rozvinúť akúkoľvek stavebnú činnosť. A neboly tu len nedostatky a poruchy v zariadeniach podnikov. Boly tu aj iné všeobecné nedostatky materiálovej povahy. Neboly dopravných prostriedkov, neboly potrebného materiálu, neboly pracovných síl, nebol k dispozícii iný inventár a miesto právnej istoty bola tu revolučná psychóza a jej výstrednosti, stupňované nedostatkom zásobovania a všeobecná povojnová demoralizácia.

Plánovať neboly času, muselo sa konať. Že i v tejto dobe stavebno-technickej improvizácie prebiehala rekonštrukcia rozorvanej dopravy nad očakávanie uspokojivo, patrí iste nie na poslednom mieste uznanie stavebným podnikom. Stavebné podniky takmer s holými rukami v krajnej nepriazni revolučnej psychózy výsledkami svojej práce podaly presvedčivý dôkaz svojho myšlienkového a citového vzťahu k existenčným potrebám oslobodeného štátu. V prvej etape rekonštrukcie všeobecnej, ale hlavne rekonštrukcie v sektore dopravy, zaistily si stavebné podniky taký zásto, ktorý môžeme kvalifikovať ako prvoradý, i pri objektívnom hodnotení vynikajúcej účasti štátnej správy a robotníctva. S nadľudským úsilím stavebných podnikov prišlo kontrastovale systematické paušálne a ničím nepodložené obviňovanie stavebných podnikov zo zámernej sabotáže. Ťažko bolo v revolučnom kvase zavracať tendenčné tvrdenia a politickú demagogiu. Stavebné podniky výsledkami svojej práce oproti demagogii postavily faktá a potlačily aj politické aspirácie revolučnej expanzie, namierenej proti existencii súkromného podnikania v sektore stavebnom. Zvládnutím nadľudských úloh si stavebne-podnikateľský stav v prvej a najťažšej etape povojnovej výstavby oslobodeného štátu zaistil tú najsvetlejšiu pamiatku a stavebné podniky dokázaly, že i v dnešnej svojej forme sú najplatnejším a najpothotovejším ako i najpružnejším inštrumentom v ústrojnosti nášho hospodárskeho komplexu, a to i v pokrokovom zameraní nášho hospodárskeho a spoločenského života.

S týmito faktami je ťažko srovnáť určité zjavy, ktoré charakterizujú postup a postoj Povereníctva dopravy práve voči stavebným podnikom, na ktorých spočíva i dnes najväčšia farcha najťažších úloh v rámci dvoročného stavebného plánu.

Na prvom mieste musím konštatovať, že Povereníctvo dopravy ešte ani dodnes nelikvidovalo určité svoje záväzky voči stavebným podnikom, vzniklé z rekonštrukčných prác prevádzaných v najkritičnejších povojnových časoch. Nelikvidovalo ich preto, lebo až po dokončení prác, teda po dlhom časovom odstupe byrokratický organizmus Povereníctva dopravy začal uvažovať o tom, či má podnikateľovi zaplatiť čierne ceny, ktoré podnikateľ v roku 1945 bol nútený zaplatiť za potravné články pre robotníctvo. Uvažovalo sa nad tým, či sa majú podnikateľovi nahradíť vyššie mzdy, ktoré podnikateľ v záujme rýchleho postupu prác bol nútený vyplatíť robotníctvu, uvažovalo sa nad tým, či sa podnikateľovi majú likvidovať neúradné vyššie ceny, ktoré podnikateľ v záujme urýchlenia rekonštrukcie zaplatil povozníkom, zaplatil za materiál atď. Je ťažko uveriteľné, slávna Slovenská národná rada, že likvidovanie takýchto a podobných pohľadávok trvalo u Povereníctva dopravy mesiace a roky a je ťažko uveriť, že takéto nelikvidované pohľadávky sú u Povereníctva dopravy aj dnes.

Keď som už pri finančných otázkach, nech sa mi nezazlieva, keď postup Povereníctva vo veci platenia za stavebné práce, čiže, keď likvidačnú službu Povereníctva dopravy označím ako chronickú nevyliciteľnú chorobu. Po menových opatreniach, ktorými celý prevádzkový kapitál stavebných podnikov zostal viazaný, vláda nahliadnuc finančné ťažkosti stavebných podnikov a prizerajúc k veľkým úlohám stavebných podnikov, nariadila svojim usnesením zo dňa 7. februára 1947 likvidovanie pohľadávok v skrátených lehotách. Toto opatrenie vlády bolo celkom prirodzeným, lebo veď stavebný podnik tým, že inventár, stavebný materiál a mzdy platí vopred, financuje v určitom dosť dlhom medzidobí celý stavebný program. Nie je teda možné, aby podnikateľ byrokratickým priefahom v likvi-

dovani svojich pohľadávok musel čakať ešte mesiace, kým sa vec administratívne spracuje. Lutujem, že pri tejto príležitosti musím konštatovať, že u Povereníctva dopravy usnesenie vlády o skrátených likvidačných lehotách neplatí vôbec. Povereníctvo dopravy nielen že nerešpektuje usnesením vlády skrátené likvidačné lehoty, ale Povereníctvo dopravy nedodržiava ani likvidačné lehoty pôvodné, neskrátené. Platby Povereníctvo dopravy likviduje proste tak, ako to skomplikovaný a ťažkopádny byrokratický systém stačí spracovať, pričom predpisy zadávacieho poriadku, jasné imperatívne usnesenie vlády a hlavne potreby života, vyplývajúce z dvojročnice, zostávajú pre Povereníctvo úplne nepovšimnutými. Konštatujem, že tento postup Povereníctva dopravy pracovný proces pri stavebných dielach v dobe dvojročného plánu brzdi, lebo uberá stavebným podnikom možnosť plniť včas ich záväzky, tým znechucuje všetky ďalšie složky a trpí tým celé národné hospodárstvo.

Pán povereník vo svojom expozé vysoko vyzdvihol nedostatok technikov a hlavne inžinierov. Terajší stav, ktorý údajne dosahuje len 48% z roku 1937, označil pojmom „hŕstka“. Nuž, ak je tomu tak, je na mieste otázka, že čo pán povereník podnikol, aby odbúral technickými silami plýtvajúcu ťažkopádnu organizáciu vo svojom rezorte. Pýtam sa, či je možné dodržať likvidačnú lehotu 3 týždňov pri likvidovaní zárobkových výkazov, keď je likvidácia u Povereníctva dopravy podmienená vyše 20 podpismi, zatiaľ čo u iných rezortov stačia podpisy tri, prípadne štyri? Pýtam sa, či si pán povereník uvedomuje, že koľko poschodí prekoná spis, kým sa nasbiera vyše 20 podpisov a či si uvedomuje, že aký čas je k tomu potrebný pri dnešnej častej absencii úradníkov v úrade v dôsledku veľmi častých úradných ciest. Konštatujem, že terajší systém zafažuje personál zbytočnou prácou a konštatujem, že kontrolná služba, vyžadujúca 20 podpisov, je pri dnešnom personálnom vybavení absolútne neúnosná.

Žiadam pána povereníka, aby si organizáciu práce v tomto sektore zjednodušil tak, aby mohol dodržať príkaz, obsa-

žený v usnesení vlády, lebo čo je možné u jedného rezortu, nemôže byť nemožné u rezortu druhého.

Keď je niečoho nedostatok, snažíme sa účelnou organizáciou prácu uľahčiť a hlavne jej postup zjednodušiť. Toto by malo platiť v prvom rade u štátnej stavebnej správy preto, že sa ani v krátkej budúcnosti nedá očakávať prebytok technikov pri stúpajúcich požiadavkách, ktoré sa na technikov kladú. Na Povereníctve dopravy sa robí tohoto opak. Technikov, ako pán povereník konštatoval, je u Povereníctva dopravy len polovica z roku 1937, avšak organizácia ich služby je predbežne tá istá ako v roku 1938. Tomuto značnému nedostatku by sa iste odpomohlo odstránením tradičného a u iných rezortov dnes už neznámeho organizačného plýtvania s inžiniermi a technikmi. Konštatujem, že železnice majú napríklad u novostavieb najsložitejší systém technickej obsluhy pri realizácii diela.

Ako príklad uvádzam spôsob technickej obsluhy u železníc pri novostavbe trate. Na samej stavbe je najmenej jeden úsekový inžinier, ale často sú tam dvaja až traja okrem ostatného pomocného personálu. Ďalej niekoľko úsekov spravuje tzv. stavebná správa, v čele ktorej je prednosta inžinier, ktorý má námestníka inžiniera a okrem toho je niekoľko výkonných inžinierov ďalších (konštruktorov traserov atď.) okrem, pravda, pomocného personálu. Treťou inšinciou je ústredná stavebná správa, ktorej v čele je inžinier, jeho námestníkom je zase inžinier a okrem toho je tu káder inžinierov výkonných, spolu s iným technickým pomocným personálom.

Toto je ukážka priameho plýtvania s drahocennými technickými silami. Je na mieste otázka, že kde by sa octlo napríklad Povereníctvo techniky, keby sa pridrižovalo podobnej organizácie pri dnešnom stave technikov, ktorý skutočne môžeme označiť priliehavým pojmom „hŕstka“?

Prečo by nemohla byť organizovaná práca na novostavbe tak, ako to nižšie si dovoľím uviesť, alebo ešte úspornejšie?

Na úseku stavby jeden inžinier s pride-

leným pomocným personálom. To je úspora jedného až dvoch inžinierov.

Stavebná správa (II. inštanca) ako medzičlánok by mohla odpadnúť. To je ďalšia úspora dvoch inžinierov, prednostu a námestníka a výkonní inžinieri ďalší by sa uvoľnili pre Ústrednú stavebnú správu.

Na Ústrednej stavebnej správe by stačil prednosta-inžinier s určitým kádrom inžinierov zo stavebných správ, ktorých by stačila polovica pre úlohy doteraz konané.

Keby sa zrušil systém námestníkov všeobecne aj inde, nahradila by sa pri dobrej vôli úplne chýbajúca polovica technikov, zrýchlilo by sa úradovanie a samozrejme práca by pokračovala rýchlejšie. To by samozrejme predpokladalo upravenie a zjednodušenie veľmi složitej administratívy a veľmi ťažkopádneho inštančného rozhodovania.

Vyššie spomenutá tradičná železničná organizácia tzv. námestnícka, spôsobuje nesmierne škody štátu, neplodnou niekoľkonásobnou prácou, lebo 3-4 inštanacie robia to isté a absorbujú neúmerň počet drahocenných technických síl a doslovne mrhá národným majetkom.

Keď som sa zmienil o nedostatku technických síl na Slovensku pri plnení úloh dvojročného stavebného programu, musím objektívne priznať, že i pri najväčšom zjednodušení organizácie technickej služby sa nedostatky úplne neodstránia. Som presvedčený, že i po tomto budeme odkázaní v technických silách na výpomoc technikov z českých krajín, aspoň na prechodný čas. A tu nech mi je dovolené pri tejto príležitosti poukázať na to, že Slovensko svojho času bez škrupulí a bez akýchkoľvek výhrad ochotne pomohlo vyplniť medzery pracovného trhu v českých zemiach.

Dôkazom toho je 250.000 slovenských robotníkov, pracujúcich v českých krajinách. Pri terajšom nedostatku technických zamestnancov na Slovensku nastal mravný záväzok českých krajín, aby primeraným počtom technických síl vypo-mohly Slovensku. A tu chcem zdôrazniť to, že si túto výpomoc Slovensko predstavuje tak, ako pomáhalo ono, čiže bez akýchkoľvek škrupulí a bez toho, že by

sa týmto zamestnancom malo zaisťovať na Slovensku kričľavé neprimerané privilegované postavenie. V súvisе s touto otázkou cítim potrebu poukázať aj na to, že je treba odbúrať komplikovaný administratívny postup pri prijímaní technických síl z českých krajín do služieb na Slovensku. Český technik, keď sa uchádza o službu na Slovensku, nemôže čakať niekoľko mesiacov, kým byrokratický postup úradov práce na Slovensku umožní nastúpenie do služieb. Odstránenie nedostatkov technických síl na Slovensku je záujmom našim a preto s tohto hľadiska musia veci posudzovať aj úrady ochrany práce.

Ako som sa už zmienil, dvojročnica svojím stavebným programom postavila stavebné podniky na Slovensku pred najťažšie úlohy. Nechcem sa pri tejto príležitosti podrobnejšie zaoberať veľkými ťažkosťami, ktoré prekážajú splniť plán, ako sú známe veľké nedostatky stavebných hmôt, nevhodné a pre Slovensko neúnosné mzdové úpravy, ktoré svojou komplikovanosťou kopírujú nemecký systém z bývalého Protektorátu z doby okupácie. Nechcem podrobne poukazovať ani na veľké chyby distribučného programu a systému, lebo veci tieto patria správe iných rezortov. Musím však poukázať na veľké nedostatky v dopravných prostriedkoch, zaistenie ktorých je prvoradou a elementárnou podmienkou aspoň čiastočného splnenia dvojročného plánu stavebného. Predovšetkým treba si uvedomiť, že dopravná sieť je najbiednejšia na Slovensku. Hneď za tým treba zdôrazniť, že stavebne obnovujeme zničené obce a dedinky vzdialené od železničnej dopravy na desiatky kilometrov. Z týchto dvoch skutočností už jasne vyplýva, že treba dopravovať úžasné náklady stavebného materiálu na úžasné dlhé vzdialenosti. Veď je jasné, že kým tehly, cement, železo, štrk a iné stavebné hmoty nie sú na mieste stavby, nemožno o práci hovoriť. Pozrime sa preto bližšie na situáciu, aká je v dopravných možnostiach, hlavne pokiaľ ide o motorové vozidlá, ktoré sú k dispozícii stavebníctvu.

Podľa materiálových a ľudských možností mal by stavebný náklad na Slovensku v roku 1947 uskutočnených stavieb pred-

stavovať cca 6-7 miliárd korún. Som skromný v odhade, keď odhadujem na každých 5 miliónov stavebného nákladu potrebu jedného nákladného vozu a pol osobného voza. To stavebná obnova na východnom Slovensku má vyššie požiadavky. To znamená, že k realizovaniu stavebného programu vo výške stavebných nákladov 6-7 miliárd Kčs by stavebné podniky mali mať k dispozícii približne 1.200-1.400 nákladných a približne 600-700 osobných motorových vozidiel. Zdôrazňujem, že pri tomto počte mám na mysli dobré nové motorové vozidlá plnej výkonnosti.

Aká je proti tomu skutočnosť? Stavebné podniky vlastnia nateraz približne 1.000 nákladných a 250 osobných vozov. Čo do počtu by tento stav nebol tak tragický. Keď si však uvedomíme, že z 1.000 nákladných vozov, ktoré t. č. stavebné podniky majú, je len cca 50 nákladných vozov nových, pridelených Poverenictvom dopravy v roku 1947 a keď si uvedomíme, že z 250 osobných vozov, ktoré stavebné podniky majú, je len cca 50 kusov nových, ktoré pridelené Poverenictvom dopravy v roku 1947, je tento stav skutočne tragický. Lebo všetko ostatné sú vozy menejcenné, väčšinou úplne bezcenné, dvojnásobným používaním úplne opotrebované a väčšina z nich úplne z prevádzky vyradená, pretože si ich stavebné podniky svojho času zriaďovali mnoho ráz montážou najrôznejších typov z celej Európy.

Keď porovnáme skromný odhad potreby so skutočnosťou, vidíme, aký je žalostný stav autoparku v stavebníctve. Oproti potrebe 1.000-1.200 nákladných a 500-600 nových osobných vozov je k dispozícii len 50 nákladných a 50 osobných vozidiel. Zvyšok vyššie spomenutého počtu sú, ako som už povedal, málo upotrebitelné alebo vyradené vraky. Je síce pravda, že okrem spomenutých 50 nových nákladných vozidiel je v prevádzke cca 400 ďalších nákladných vozidiel, ale tieto vozidlá sú v prevádzke len striedavo. Sú to väčšinou UNRRA vozidlá, ktoré sa pre stavebníctvo dostatočne nehodia pre vysokú spotrebu pohonných hmôt, pre nedostatok pneumatík veľkých rozmerov a pre ich nevhodnú karosériu.

Tieto vozidlá budú vo veľmi krátkom čase úplne vyradené z prevádzky pre značné opotrebovanie a veľmi nedostatočný prídel náhradných súčiastok. Pokiaľ ide o osobné vozy, je okrem už spomenutých 50 nových vozov v striedavej prevádzke cca 80 vozov, lebo i tieto vozy, ako vozy opotrebované, sú viac v autoopravniach, ako v prevádzke, lebo boly - ako som už spomenul - zostavené z vrakov.

Na začiatku som sa zmienil o krutom osude Slovenska, ktorý ho postihol v záverečných vojenských akciách. Dvojročný plán z tohto zorného uhla určoval aj stavebný program na Slovensku, a to veľmi správne. Veď raz konečne by už malo byť pre každého mimo diskusie to, že keď pomáhame rozbitému Slovensku, budujeme Republiku. Nech mi pán povereník dovolí otázku, či aj on z tohto zorného uhla posudzoval potreby Slovenska, zvlášť pokiaľ ide o stavebníctvo a jeho potrebu v motorových vozidlách. Pánu povereníkovi je iste známe, že Ústredná plánovacia komisia rozhodla, že na Slovensku sa v roku 1948 postaví a opraví 30.000 bytových jednotiek, okrem ďalšieho stavebného programu. Finančne tento program reprezentuje stavebné náklady do 8 miliárd korún. Tento stavebný program však súčasne jasnou rečou hovorí, že bude treba pri nedostatkoch železničných vagónov, ktorými trpí železničná doprava na Slovensku, rozviesť motorovými vozidlami na odľahlé miesta na státištie vagónov kameňa, štrku, piesku, hliny, cementu, vápna, tehál, železa, dreva, atď. Ide o ťažké náklady, ktoré bude treba rozviezť po zlých cestách a necestách na najzapadlejšie miesta.

Ak je toto pánu povereníkovi známe, a o tom nepochybujem, že mu to musí byť známe, prosím odpoveď na otázku, či aj pán povereník s tohoto istého hľadiska posudzoval potreby Slovenska ako Ústredná plánovacia komisia a keď áno, kedy, kde a aké prostriedky a na ktorých miestach použil, aby slovenská potreba v motorových vozidlách bola uspokojená aspoň v najnujšej miere v jednom z najdôležitejších sektorov dvojročného plánu, t. j. v sektore stavebnom?

Slávna Slovenská národná rada! Konštatujem, že v čase, keď sa denne volá po

mechanizácii a racionalizácii stavebníctva, keď chceme uľahčovať prácu robotníkov a urýchliť tempo stavebných prác, nemôžeme pred tvárou pokrokového sveta, na posmech nosiť kameň, tehly, štrk, cement, železo, drevo atď. na desiatky kilometrov na chrbtoch. Veď, ak sa nezlepší situácia v motorových vozidlách, bol by toto už jediný dopravný prostriedok, lebo súkromná autodoprava, teda nákladná, je práve v takej situácii ako stavebníctvo a pokiaľ ide o konské potahy, vzhľadom na katastrofálny nedostatok ako objemných tak aj jadrných krmív, tieto neprichádzajú vôbec do úvahy.

Ak v tejto dôležitej veci pán povereník nepoužil a nevyčerpal všetky prostriedky a možnosti, aby v rámci možností, daných našou výrobou a v rámci možností, daných importom, zlepšil dnešný kritický stav a niečo zameškal, zameškal pri správe svojho rezortu voči Slovensku veľmi mnoho a už teraz je jasné, že kto bude za neúspech v budovaní Slovenska pred nadchádzajúcou zimou a aj v budúcom roku zodpovedný.

Pretože ide o úspešné prevedenie stavebnej časti dvojročného hospodárskeho plánu a preto, že jeho úspešné prevedenie je otázkou hospodárskeho, kultúrneho i politického dosahu, považoval som za potrebné sa touto otázkou zaoberať obsirnejšie vo vzťahu k stavebníctvu. Avšak nemôžem túto príležitosť pominúť, aby som nepoukázal i všeobecne na zaostalosť Slovenska v tomto ohľade oproti českým zemiám. V českých zemiach, ako vieme, je registrovaných vyše 200.000 motorových vozidiel, a naproti tomu na Slovensku len 20.000, čo je len 1/10-ina. Vraciam sa k slovám pána prezidenta, ktorý jasne a opätovne volal po hospodárskom, kult. a polit. vyrovnaní Slovenska s českými krajinami. Žiadam slávne plénum, aby uspokojenie potrieb Slovenska v motorových vozidlách uznalo za otázku prvoradej dôležitosti a to všeobecne. Pritom musím odmietnuť už z tohto miesta argument, uplatňovaný hospodárskymi miestami v Prahe, poukazujúci na pomer hospodárskych potrieb Slovenska v pomere k českým krajinám z roku 1938, lebo smerodajnými môžu a musia byť výlučne potreby súčasné, posudzované

s hľadiska toho vývoja, ktorý Slovensko v novej Československej republike právom očakáva, pretože je zabezpečený v košickom vládnom programe. (Potlesk.)

Podpredseda SNR pplk. Milan Polák:

Viac rečníkov sa neprihlásilo, týmto je rozprava o expozé povereníka dopravy skončená.

Nasleduje druhý bod programu. Expozé pána povereníka výživy a zásobovania Ing. Kornela Fillu. Prosím ho, aby sa ujal slova.

Povereník výživy a zásobovania Ing. Kornel Fillo:

Slávna Slovenská národná rada!

Zásobovanie článkami rastlinného pôvodu.

Ako v českých krajinách, aj na Slovensku je fažisko terajšej zásobovacej situácie v zásobovaní chlebovinami a krmivami.

Obilniny.

Povereníctvo výživy v snahe zabezpečiť plynulý chod zásobovania múkou a krmivami v hospodárskom roku 1947/48 po skúsenostiach z predchádzajúcich rokov započalo s prípravou organizácie výkupu článkov rastlinnej produkcie už vo februári 1947. Po viacerých poradách ohľadom výkupného systému s odborníkmi a výkupnými složkami, zástupcami ONV, JSSR, odborových organizácií došlo sa k uzáveru, vyjadrenému všetkými zainteresovanými složkami, aby na Slovensku bol ponechaný doterajší takzvaný prebytkový systém výkupu článkov rastlinnej produkcie.

Podmienkou správneho uskutočnenia výkupu obilia systémom prebytkovým je dokonalé evidenčné zachytenie úrody obilia. Preto bolo rozhodnuté, aby úroda obilia bola podchytená hneď pri mláčačkách, za priameho dozoru mlatebných dozorcov, dosadených ku každej mláčačke Povereníctvom výživy. Uvedená požiadavka bola zvlášť zdôraznená so strany zástupcov Slovenskej odborevej rady a bola po predchádzajúcich výhradách prijatá tiež zástupcami JSSR. Navrhované podchytenie úrody obilia pri mláčačkách bolo schválené tiež Sborom povereníkov na zasadnutí dňa 22. V. 1947.

Na zabezpečenie riadneho chodu mlatby a presného podchytenia výmlatu obilia nariadilo Povereniecťvo výživy vyhláškou číslo 288/1947 Úr. v. povinný súpis mláťačiek, ktorý podľa uvedenej vyhlášky bol vykonaný presne a včas. Vykonávať mlatbu mohol iba mláťačkár, ktorý obdržal povolenie k mlatbe od príslušného úradu ONV po predchádzajúcom složení kaucie a podpísaní reverzu, že všetky na mlatbu sa vzťahujúce predpisy, ktoré vydalo alebo vydá Povereniecťvo výživy, bude dôsledne dodržiavať. Ďalej sa vykonal súpis učiteľov, profesorov, penzistov, abiturientov stredných škôl a vysokoškolákov, ktorí boli po predchádzajúcich inštrukčných kurzoch pridelení k jednotlivým mláťačkám ako úradní mlatobní dozorcí. Na zabezpečenie správneho podchytenia výmlatov bola zorganizovaná superkontrola mlatobných dozorcov, ktorú vykonal Úrad hospodárskej kontrolnej služby, podliehajúci Prádsedníctvu Sboru povereníkov a revízne orgány OSS v počte asi 300 kontrolórov, ktorí boli dostatočne vstrojení rýchlymi dopravnými prostriedkami, aby superkontrola bola čo najúčinnnejšia. Na zabezpečenie presného a včasného uskutočnenia všetkých opatrení, súvisiacich s mlatbou a kontrolou mlatby, bol podľa usnesenia Sboru povereníkov menovaný osobitný zmocnenec pri Povereniecťve výživy. Tiež na jednotlivých okresoch boli menovaní zmocnenci pre mlatbu, ktorí boli zodpovední za vykonanie všetkých opatrení vo svojom okrese, aby chod mlatby prebiehal riadne a aby sa úroda obilia presne podchytila. Mlatba v produkčných oblastiach Slovenska bola už skončená a prebiehala bez väčších výkyvov. Výmlaty, zistené u jednotlivých pestovateľov boli hneď zasielané Obilnej spoločnosti pre Slovensko, ktorá ich spracúva. Z doteraz došlých a spracovaných záznamov o výmlate od 235.470 pestovateľov zo 64 okresov ku dňu 20. IX. 1947 rezultuje tento výsledok:

1.509.046 q pšenice zo žatevnej plochy 229.401 ha,

794.974 q raži zo žatevnej plochy 91.248 ha,

1.377.257 q jačmeňa zo žatevnej plochy 148.573 ha,

395.028 q ovsu zo žatevnej plochy 54.014 ha,

takže priemerný výnos činí u pšenice 6.57 q, u raži 8.74 q, u jačmeňa 9.26 q, u ovsu 7.31 q na 1 ha.

Podľa doteraz zistených výnosov celková úroda dá sa očakávať v týchto množstvách: pšenica 20.612 vag., raž 14.758 vag., jačmeň 25.897 a ovos 11.577 vag.

Podotýkam, že celková žatevná plocha obilovín na Slovensku obnáša 307.000 ha u pšenice, 160.500 ha u raži, 272.000 ha u jačmeňa a 164.000 ha u ovsu. Túto plochu osobitne zisťovalo Povereniecťvo pôdohospodárstva a pozemkovej reformy podľa jednotlivých okresov, za účasti zástupcov JSSR, ONV a štátnych agronomov. Tieto dáta boli overené na schôdzach zástupcov Povereniecťva pôdohospodárstva a pozemkovej reformy a Povereniecťva výživy.

Na zabezpečenie urýchlených dodávok obilia pre verejné zásobovanie prikázalo Povereniecťvo výživy MNV, aby najneskôr do 5 dní po skončení mlatby u jednotlivých pestovateľov bol vykonaný predpis prebytkov obilia, ktoré títo majú do 15 dní odpredať komisionárovi OSS. Úrady MNV vyzvalo tiež Povereniecťvo vnútra, aby predpis prebytkov vykonávaly prednostne a presne podľa úprav Povereniecťva výživy. Pre zabezpečenie rýchleho a správneho predpisovania prebytkov boli tiež na všetky úrady MNV vyslané osobitné kontrolné orgány, ktoré zisťujú, či úrady MNV včas a správne predpis prebytkov obilia vykonávajú.

Po vykonaní všetkých týchto opatrení v druhej polovici júla začal výkup obilia. Výkup tento, vzhľadom na uvedený katastrofálne nízky výnos, je proti minulým rokom tiež nízky a ku dňu 13. IX. 1947 činil 146.934 q pšenice, 147.842 q raži, 124.598 q jačmeňa a 12.131 q ovsu. Výkup chlebového obilia k uvedenému dňu obnáša teda spolu 2.947 vagónov.

Potreba chlebového obilia na Slovensku na jeden mesiac, pri dávkach, stanovených a schválených Sborom povereníkov na mesiac júl v množstve 1.500 g várovej múky pre všetky kategórie a pri dávkach chlebovej múky pre kategórie konzumentov do 6 rokov 1.875 g, od 6–12 rokov 4.125 g, 12–20 rokov 6.000 g a naď

20 rokov 5.250 g, spolu s prílepšovacimi dávkami a s potrebou pre vojsko a nemocnice činia 1.548 vagónov múky, t. j. 1.848 vagónov obilia.

Nakoľko potrebu múk na mesiac august bolo treba pre nedostatok zásob starého obilia kryť čiastočne z nového výkupu obilia, nebolo možné dávky na august vydať včas. V dôsledku toho zásobovacia správa bola nútená predĺžiť platnosť odberných lístkov na mesiac august do konca septembra 1947 a v ďalšom dôsledku platnosť odberných lístkov na mesiac september predĺžiť do konca októbra 1947.

Ako to bolo hore vyčíslené, nebude možné z domácej úrody kryť celú potrebu chlebového obilia pre verejné zásobovanie. Zostáva preto jediná cesta, a to dovoz potrebného obilia zo zahraničia. Na krytie schodku obilia, potrebného pre verejné zásobovanie, podľa obchodnej zmluvy medzi ČSR a SSSR, bude z SSSR dodané do ČSR 20.000 vagónov pšenice. Z tohto množstva má byť dodané z Maďarska do konca novembra 5.000 vagónov. Dodávky z Maďarska začaly chodiť koncom augusta 1947 a do 15. septembra 1947 bolo celkovo dodané do ČSR 1.187 vagónov, z čoho na Slovensku bolo ponechaných 757 vagónov a do českých zemí bolo presunutých 430 vagónov.

Z ďalšieho dovozu, podľa dohody Povereníctva výživy s Ministerstvom výživy, budú na Slovensku ponechané 4/5 a do českých zemí 1/5 z celkového dovozu v mesiaci októbri.

Potreba múky podľa dávok, určených rozhodnutím vlády zo dňa 22. augusta 1947 v množstvách pre konzumentov do 6 rokov 4.500 g, od 6–12 rokov 7.500 g, od 12–20 rokov 9.000 g a nad 20 rokov 7.875 g činila by na Slovensku pri priemernom počte 2 miliónov spotrebiteľov 1.709 vagónov múk mesačne, t. j. prepočítane na obilie 2.136 vagónov obilia. Podľa toho ročná potreba Slovenska obnáša 25.632 vag. chlebového obilia. Naproti tomu celoročný predpokladaný výkup v smysle usnesenia vlády má byť 8.000 vag. chlebového obilia, zostáva teda na Slovensku nekrytých 17.632 vag. chlebového obilia, ktorý schodok bude možno uhradiť jedine urýchlenným dovozom obi-

lia zo zahraničia. V tomto smere, pravda, budeme viazaní rozhodnutiami vlády, o ktorých podľa naliehavosti hodlám včas informovať slávnou Slovenskú národnú radu.

Krmivá.

Obdobne nepriaznivá situácia ako v chlebovom obilí, prejavuje sa na Slovensku tiež v krmovinách. Podľa zistenia Štátneho štatistického a plánovacieho úradu v Bratislave stav hospodárskych zvierat na Slovensku k 1. VII. 1947 bol nasledujúci: 214.850 kusov koní, 498.000 kusov kráv, 427.300 kusov ostatného rôzneho dobytká, 767.677 kusov ošípaných, 400.000 kusov oviec, 98.000 kusov kôz a 8.000.000 kusov hydiny. Vychádzajúc z tohto stavu, spotreba krmív, vypočítaná len v záchovných dávkach a s malým produkčným prídavkom pre kravy, ošípané a mladý dobytok, činí: 252.305 vagónov sena, 367.090 vagónov siláže a okopanín, 64.482 vagónov zrnín, 23.747 vagónov jadrných krmív, 1.507 vag. rybäj múčky, 113.716 vag. slamy krmnej a 86.765 vagónov slamy stelivovej. Na uvedenú potrebu možno očakávať z domácej produkcie: 158.378 vagónov sena, 198.249 vagónov siláže a okopanín, 41.753 vagónov zrnín, 5.047 vag. jadrných krmív, 60 vag. rybäj múčky, 89.464 vagónov slamy krmnej a 44.310 vagónov slamy stelivovej.

Podľa uvedeného nekrytý schodok činí: 93.927 vagónov sena, 168.841 vagónov siláže a okopanín, 22.729 vagónov zrnín, 18.700 vagónov jadrných krmív, 1.447 vagónov rybäj múčky, 24.252 vagónov slamy krmnej, 42.455 vagónov slamy stelivovej.

Tento schodok vyjadrený v živinách t. j. stravitelných bielkovinách a škrobe, javi sa takto:

Potreba strav. bielkovín	32.424 vag.
škrobu	240.359 vagónov
Úroda strav. bielkovín	14.818 vag.
škrobu	134.290 vagónov
Schodok strav. bielkovín	17.606 vag.
škrobu	106.069 vagónov.

Tento schodok sa sniži realizovaným dovozom krmív zo zahraničia:

a) 6.000 q rybäj múčky	30 vag.,
škrobu	30 vagónov
b) 54.500 q pokrutín	170 vag.,
škrobu	408 vagónov

c) 60.000 q slamy — vag.,
škrobu 100 vagónov.
Konečný schodok bielkovín 17.406 vag.,
škrobu 105.531 vagónov.

Na zaokrytie uvedených schodkov urobilo Povereníctvo výživy tieto opatrenia:

1. Vyhláškou č. 520/1947 Úr. v. o úprave hospodárenia senom a slamou v hosp. roku 1947/48 bola zariadená povinná dodávka a výkup sena a slamy. Dodávka sena a slamy bola upravená tak, že okresom s lepšou úrodou bolo spolu predpísaných 795 vagónov sena a 670 vagónov slamy. Uvedené množstvo sena a slamy použije sa pre zásobovanie štátnych ústavov pre chov koní, vojenských jednotiek a pre zásobovanie oblastí, postihnutých tohoročnou katastrofálnou neúrodou.

2. Ďalej osobitným výmerom Povereníctva výživy nariadilo spätnú dodávku mlynských krmív dodávateľom chlebového obilia pre verejné zásobovanie, a to tak, že za každých 100 kg chlebového obilia dostane pestovateľ, resp. dodávateľ chlebového obilia 7 kg mlynských krmív u toho komisiónára, ktorému odovzdal obilie.

3. Nakoľko — ako už bolo vyčíslené — nie je možné nijakým opatrením dosiahnuť toho, aby schodok potrebných krmív bol krytý z domácej produkcie, Povereníctvo výživy učinilo všetky opatrenia na zabezpečenie dovozu krmív zo zahraničia. Tento nákup naráža však na značné ťažkosti, jednak pre nedostatok potrebných devíz, jednak tým, že cena jadrných krmív na zahraničnom trhu je až o Kčs 500.— a objemných krmív až o Kčs 300.— vyššia ako cena uvedených krmív z domácej úrody. Povereníctvo výživy povolilo doteraz obchodným firmám a doporučilo Ministerstvo zahraničného obchodu schválenie dovozu 3.400 vagónov pokrutín, 1.900 vagónov kukurice, 100 vagónov bôbu, 200 vagónov pšenice—špaldy, 100 vagónov ľadníku šošovicového, 200 vagónov rýžovej krmnej múky, 200 vagónov mäsovej múčky, 3.000 vagónov slamy a 500 vagónov sena.

Na úhradu uvedeného dovozu je potrebné intervenovať z verejných prostriedkov na cenovú diferenciu sumou Kčs 250 miliónov.

Z uvedených Povereníctvom výživy schválených dovozov došlo doteraz na územie Slovenska 750 vagónov slamy, z ktorej bolo už 300 vagónov uvoľnených roľníkom na racionálnejšie využitie zeleného krmiva. Vojsku bolo pridelených 350 vagónov a 100 vagónov je skladovaných na zimné obdobie.

Z jadrných krmív došlo už 545 vagónov pokrutín a 135 vagónov pokrutín je na ceste.

Z kukurice je doteraz fixne zakúpených 450 vagónov.

K uvedenému plánovanému a Povereníctvom výživy schválenému dovozu treba ešte pripočítať dovoz 20.000 vagónov krmív z SSSR. Výška participácie Slovenska z tohto dovozu sa práve dojednáva s Ministerstvom výživy v Prahe.

Distribúciu krmív upravilo Povereníctvo výživy vyhláškou č. 621/1947 Úr. v. Touto vyhláškou bola pri Povereníctve výživy zriadená Ústredná krmovinárska komisia, skladajúca sa zo zástupcov Povereníctva výživy, Povereníctva pôdohospodárstva a pozemkovej reformy, Jednotného sväzu slov. roľníkov, Obilnej spoločnosti pre Slovensko, Mliekárskoho ústredia, Slododu a Lesníckej a drevárskej ústredne. Podobne pri úradoch ONV boli zriadené okresné krmovinárske komisie, skladajúce sa zo zástupcov úradov ONV, štátnych agronomov, zástupcov okresných združení JSSR, lesníckych referentov ONV, zástupcov mliekárni a určených komisiónárov, ako distribútorov krmív. Úlohou Ústrednej krmovinárskej komisie je uskutočňovať rozdelenie krmív, ktoré sú Povereníctvu výživy k dispozícii čo najhospodárnejšie a najspravodlivejšie. Úlohou okresných krmovinárskeho komisii je rozdeľovanie Povereníctvom výživy uvoľnených krmív pre okresy, ďalej podávanie správ o úrode krmív a o prípadných nedostatkoch alebo prebytkoch jednotlivých druhov krmív v okresoch. Pridelovanie krmív bude sa diať v rámci platných predpisov podľa tejto zásady:

1. Okresom, postihnutým tohoročnou katastrofálnou neúrodou.

2. Chovateľom kráv, ktorí riadne plnia predpísanú povinnú dodávku mlieka, cestou mliekárni.

3. Nepoľnohospodárskym držiteľom ošipovaných, t. j. robotníkom a úradníkom priemyselných podnikov, cestou úradov ONV.

Všetky uvedené opatrenia nestačia však na zaokrytie chýbajúcich množstiev krmív, preto Povereníctvo výživy vyhláškou č. 682/1947 Úr. v. nariadilo povinné soshieranie zemiakovej vňati na použitie v stave sušenom alebo silážovanom na kŕmenie hovädzieho dobytká. Uvedenou vyhláškou bolo tiež zakázané ponechanie vňati zemiakovej na poli a tiež jej zaoranie a pálenie. Obdobne Povereníctvo výživy vydalo vyhlášku č. 681/1947 Úr. v. o povinnom soshieraní kukuričnej slamy (korovia), tiež na kŕmenie hospodárskych zvierat. Na silážovanie zemiakovej vňati a kukuričnej slamy uvoľní Povereníctvo výživy 100 vagónov melasy. Okrem toho bolo nariadené povinné zaobstaranie si náhradných krmív pre chov oviec, a to sberom listia stromov, menovite vrb, brezy, rakyty a jaseňa. Ďalej bol úradom ONV a okresným organizáciami JSSR nariadený povinný sber žaluďov, bukvic a gaštanov pre kŕmenie ošipovaných.

Okrem toho Povereníctvo výživy nariadilo úradom ONV, aby po dohode s pilárskymi podnikmi vo svojom obvode zabezpečili prebytočné piliny, ktoré sa používajú ako náhr. stelivo. Ďalej majú ONV organizovať sbieranie listia stromov, machu, z lúk a odpadku zemiakovej vňati na použitie ako náhradného steliva. Sväz hosp. družstiev a verejných obilných skladíšť v Bratislave vyjednáva možnosť dodávky rašeliny zo zemí českých ako náhrady za stelivo.

Zelenina.

Podľa dvojročného plánu oševná plocha zeleniny na Slovensku bola určená na 12.464 ha. Podľa tohoto plánu oševná plocha bola rozvrhnutá podľa povahy kraja na jednotlivé okresy tak, že oševný plán bol splnený. Pre výkup plánovaného množstva zeleniny Povereníctvo výživy stanovilo vykupovačov, ktorým bola uložená povinnosť vykúpiť všetku, na plánovacích plochách dopestovanú a ponúknutú zeleninu. Úroda zeleniny, vzhľadom na tohoročné klimatické podmienky, je slabo priemerná. V jarných mesiacoch vyskytly

sa prebytky v šaláte, v šalátových uhorkách a kalerábe. Prebytočné množstvo bolo jednak vyvezené do Rakúska, jednak premiestnené do českých krajín, a to v celkovom množstve cca 860 vagónov, včítane všetkých druhov zeleniny. Konzervárne majú v pláne skonzervovať 1.650 vag. rôznych druhov zeleniny. V dôsledku stáleho sucha prejavuje sa nedostatok rajčín, a tiež ostatnej jesennej zeleniny, najmä kapusty.

Zemiaky.

Úroda ranných zemiakov ukazovala sa na Slovensku sľubná. Výnos je však vplyvom sucha podstatne nižší, ako sa predpokladalo, pričom však potreba ranných zemiakov bola krytá bez akýchkoľvek porúch. S úrodou jesenných zemiakov možno počítať iba ako s podpriemernou, tiež následkom dlhotrvajúceho sucha. Zásobovacia správa na Slovensku bola preto nútená zaviesť aj toho roku obhospodarovanie zemiakov s povinnou dodávkou pre verejné zásobovanie v okresoch so zvýšenou produkciou. I napriek tomu bude však treba prisunúť na Slovensku na krytie potreby jesenného a jarného obdobia cca 2.000 vagónov jedlých zemiakov.

Strukoviny a olejnaté semená.

Úroda strukovín bola na Slovensku priemerná a predpokladaný výkup v množstve cca 500 vagónov postačí na zaokrytie potreby. Úroda olej. semien je proti lanskému roku priaznivejšia a dá sa očakávať výkup cca 450 vagónov.

Ovocie.

Obhospodarovanie ovocia z úrody roku 1947 prebieha na Slovensku plynulo. Pri odbyte sa ukazovali ťažkosti len s úrodou ranných čerešní, ale tieto ťažkosti sa odstránili premiestnením 100 vagónov do českých krajín. Úroda marhúl bola na Slovensku priemerná a do českých krajín sa premiestnilo 150 vagónov. Úroda ostatného jesenného ovocia sa bude môcť bez ťažkostí umiestiť na Slovensku. Zásobovanie stolovým hroznom viazne pre neprimerané ceny pre producenta (13.- Kčs za 1 kg). Úroda lesných plodín, zvlášť malín (mimo čučoriedok) bola na Slovensku pre veľké suchá podpriemerná. Sber lesných plodín sa nemohol dokonale rozví-

núť pre zákaz vstupu do lesov a pre nedostatok pracovných síl. Továrenské podniky na spracovanie ovocia sa zdokonaľujú veľmi rýchle. Väčšina by potrebovala finančnú pomoc. Evidenčná kancelária pri Povereníctve výživy robí akciu propagovania konzumu ovocia tlačou, letákmi, rozhlasom, plagátmi, kinoreklamami a pod.

Zásobovanie článkami živočíšneho pôvodu.

S vylíčenou situáciou v zásobovaní chlebovým obilím a krmivami na Slovensku úzko súvisí aj zásobovanie živočíšnymi produktami, najmä mäsom, mliekom a tukmi.

Mäso.

Zásobovanie mäsom je ovplyvnené predovšetkým katastrofálnou situáciou v úrode krmív. Už vlnajšia neúroda krmív ovplyvnila na Slovensku ponuku hovädzieho dobytká v jarných mesiacoch. Zvýšenú ponuku nebolo možno skonzumovať na Slovensku, takže prebytky sa umiestovovali, ako známe, v českých krajinách. Po odčerpání prebytkov ponuka hovädzieho dobytká v apríli a máji klesla, lebo chovatelia očakávali, že blížiacou sa možnosťou krmenia zeleným krmivom, alebo pasením, budú môcť prezimované stavy dobytká udržať, zlepšiť ich kondíciu a prichovať ďalšie telce na zvýšenie stavu podľa plánu. Predpoklady pre dobrú úrodu krmív sa však v máji nedostavili, takže ponuka hov. dobytká začala zase stúpať a v ďalších mesiacoch, v dôsledku už zrejmých výhľadov na veľmi slabú úrodu krmív a zlý stav pasienkov stúpala ešte viac.

Dokonca marca sa vykúpilo 40.482 kusov hovädzieho dobytká, v čoho bolo premiestnené do českých krajín 23.175 kusov. V apríli bol výkup 8.370 kusov, kedy premiestňovanie bolo skončené. V júli stúpil výkup na 16.663 kusov. Do konca augusta bolo celkovo vykúpené 107.321 kusov. V júli a v auguste sa premiestnilo do českých krajín ďalších 264 kusov hovädzieho dobytká. V septembri bude definitívne dojednaný plán a tiež podmienky premiestňovania hov. dobytká do konca bežného roku. Do konca júla bolo okrem toho vykúpené 37.399 ošípaných, 87.270 teliec, a 12.306 oviec a jahniat. Z toho bolo pre-

miestnené do českých krajín 3.312 teliat, a 9.511 jahniat a oviec.

Prepočítané na mäso bolo do konca júla skonzumované na Slovensku 13.500.000 kg hovädzieho, 3.700.000 kg bravčového, 5.052.000 kg telacieho a 19.904 kg ovčieho mäsa, teda spolu 20.271.904 kg mäsa. Prepočítané na jedného obyvateľa znamená to mesačnú priemernú dávku 850g, mimo konzumu z domácich zakáľčiek. Pri porovnaní s priemernou dávkou v českých krajinách 1.600 g, to znamená temer len polovičnú dávku. Pri dotovaní konzumu týmito množstvami neboly na Slovensku sťažnosti na zásobovanie, okrem mesta Bratislavy v apríli, pretože tu v dôsledku uvedeného poklesu ponuky nebol konzum úplne saturovaný.

Katastrofálna situácia v úrode krmív stavia zásobovaciu správu pred ťažké a zodpovedné úkoly a dáva zlé perspektívy do budúcnosti. Zvýšenou ponukou poklesne stav dobytká, takže na budúci rok nebude možno odčerpať percentuálne také isté množstvo a okrem toho, ak sa vyhládka na úrodu krmív zlepšia, budú chovatelia početné úbytky dosadzovať zvýšením prisádzaním teliat. Okrem toho kvalita odčerpať sa majúceho počtu dobytká sa katastrofálne zhoršila, takže priemerná výťažnosť z jedného zabíjaného kusa je 175 kg, hoci vo februári bola 270 kg.

Ostáva problémom, akým spôsobom ponúkané prebytky odčerpať a uchovať ich na budúci rok, kedy ponuka klesne. Teoretický sú tu dané štyri možnosti: 1. skladovaním v chladiarňach a mraziarňach, 2. výrobou konzerv, 3. výrobou údenín a 4. skladovaním (solením) u výrobcov. Pokiaľ ide o jednotlivé možnosti, treba uviesť toto:

ad 1. Na Slovensku chladiarní a mraziarní niet, takže táto možnosť zatiaľ neprichádza do úvahy. Neprichádza do úvahy ani možnosť uskladnenia v chladiarňach a mraziarňach v českých krajinách, nakoľko i tu sú priestory veľmi malé a ani zďaleka nestačia pre potrebu v českých krajinách. Okrem toho pre uskladnenie týmto spôsobom prichádza do úvahy len kvalitné mäso, ktoré z teraz ponúkaného dobytká vôbec neprichádza do úvahy.

ad 2. Povereníctvo výživy nariadilo podnikom, prichádzajúcim do úvahy, zakonzervovanie najvyššieho množstva mäsa, zodpovedajúceho možnostiam výroby plechových obalov, konkrétne 400.000 kusov jedno-kilogramových konzerv a 630.000 kusov pol-kilogramových konzerv. Na toto množstvo bude treba asi 5.500 kusov dobytká. Ak budú možnosti dodať viacej obalov, bude sa môcť vyrobiť spolu 1.880.000 kg konzerv, čo zodpovedá množstvu 13.600 kusov dobytká.

V rámci zabezpečenia plechových obalov živočíšnemu sektoru pripadlo však, ako som už spomenul, len 24 vagónov plechu na konzervovanie, a to nielen na konzervovanie mäsa, ale aj na výrobu hydínových a rybacích konzerv. Za predpokladu plného využitia kapacity podnikov do konca bežného roku bolo by možné spracovať na konzervy cca 15.000 kusov hov. dobytká k čomu však bezpodmienečne treba zabezpečiť ďalších 35 vagónov plechu.

ad 3-4. Povereníctvo výživy, aby mohlo zabezpečiť rozsah možnosti utvorenia zásob týmto spôsobom, vyzvalo živnostenské spoločenstvá, aby oznámili, koľko ich členovia mäsiari a údenári budú môcť uskladniť mäsa a koľko vyrobí údenín. Zprávy od všetkých živn. spoločenstiev ešte nedošly. Podľa došlých zprávy mäsiari a údenári môžu uskladniť zasolením 109.000 kg mäsa a vyrobiť a skladovať 3.000 kusov 500.000 kg údenín.

Pokiaľ ide o výrobu údenín, prídu do úvahy len údeniny s minimálnym obsahom 50% bravčového mäsa. Tieto sa môžu začať vyrábať najskôr v novembri. Pri tejto akcii bude rozhodujúca možnosť skladovania a ošetrovania i mimo prevodovne mäsiarov a údenárov. Bude sa uvažovať o prenajatí vhodných miestností. S takýmto uskladnením mimo prevodovne vzniknú však vyššie náklady, ktoré budú musieť byť hrazené z verejných prostriedkov, alebo budú musieť byť zakalkulované do ceny. Všetky ošípané, ktoré v tejto dobe možno vykúpiť, použijú sa na túto akciu.

Pokiaľ ide o skladovanie mäsa solením podľa došlých zprávy živn. spol. možno týmto spôsobom uskladniť 1.460 kusov, t. j. asi 109.000 kg mäsa. Množstvo mäsa,

ktoré týmto spôsobom možno uskladniť je určené veľkosťou chladiarní, ktoré mäsiarske podniky majú. Tieto chladiarne sú veľmi skromné pre množstvo mäsa, ktoré sa dá týmto spôsobom uskladniť, je pomerne malé. Okrem toho mäso, ktoré sa môže takto skladovať, musí byť kvalitné, takže jeho výber z celkovo zlého dobytká bude veľmi ťažký. Povereníctvo výživy po presnom zistení množstva, ktoré bude môcť byť skladované, nariadi ho skladovať. Vyššie náklady s týmto spojené budú musieť byť hrazené z verejných prostriedkov.

Povereníctvo výživy v snahe urobiť potrebné opatrenia na odčerpanie ponúkaných prebytkov hov. dobytká, nariadilo ONV a okresným združeniam JSSR zistiť, aké množstvo hov. dobytká bude do konca roku 1947 ponúknuté na predaj. Všetky ONV však dosiaľ zprávy nepodały (zprávy nedošly z 20 okresov). Z tých okresov, z ktorých zprávy sú zistené, bude treba odčerpať 90.000 kusov dobytká. Ako bolo vyššie povedané, bolo vykúpené 107.321 kusov. Do konca roka ponúka sa 100.000 s pripočítaním kusov z okresov, z ktorých zprávy nedošly, takže za rok 1947 sa vykúpi asi 270.000 kusov. K tomuto množstvu treba však pripočítať cca 5.000 kusov zabitých na čierno (z toho najväčšie množstvo bolo do konca marca). Od 1. apríla zabíjanie na čierno v dôsledku cenovej intervencie prestalo.

Do konca roku 1947 sa teda odčerpá zo stavu 1.011.868 kusov 212.000 kusov. K tomu ešte treba pripočítať množstvo dobytká, o ktoré bolo pri výmene obyvateľstva z Maďarska menej dovezené, ako vyvezené. Spolu tento úbytok reprezentuje množstvo 218.000 kusov, čo je 21%. Normálne zo stavu možno však odčerpať najviac 18%, čím sa pri zostavovaní plánu v pôdohospodárstve aj počítalo, avšak za predpokladu, že toto odčerpanie bude nahradené prisadením teliat. V dôsledku spomenutej situácie v krmovinách chovelia tohto roku temer žiadne telce nepričovávajú. Odčerpané množstvo sa teda prejaví ako úbytok. Z množstva 100.000 kusov, ktoré treba do konca roku ešte odčerpať, použije sa na domáce normálne zásobovanie 50.000 kusov na výrobu údenín, konzerv a skladovanie. Na solenie,

za predpokladu, že sa zvýši prídel obalov použije sa 20.000 kusov. Prebytok, ktorý nebude možno umiestiť na Slovensku, bude teda 30.000. Tento prebytok sa umiesti v českých krajinách.

Pokiaľ ide o stav ošípaných, zaznamená snáď len menšie výkyvy, pravdepodobne nadol. Poverenictvo výživy, pokiaľ stačí prídel z domáceho výkupu, a z dovezených krmovín, bude forsírovať smluvný výkrm ošípaných, ktorý sa použije na verejné zásobovanie. Možnosť zabíjania ošípaných podnikmi sa obmedzí na zabíjanie len tých ošípaných, ktoré si podniky samy vykrmia, alebo pokiaľ si ich dajú vykrmiť vo mzde. Doterajšie voľné nakupovanie podniky zneužívaly. Svoje oprávnenia podniky prenechávaly mäsiarom, ktorí s vykúpenými ošípanými zásobovali čierny trh a sťažovali kontrolu príslušným orgánom. Bude treba zintenzívniť kontrolu čierneho zabíjania u mäsiarov, lebo čierne zabijačky zvyšujú čierne ceny, čím sa sťažuje výkup pre verejné zásobovanie.

Mlieko a mliečne výrobky.

Situácia v krmovinách bude mať odraz aj v produkcii mlieka a jeho sbere na verejné zásobovanie. Sber mlieka v júli klesol na 2,300.000 litrov, oproti 3,400.000 litrom v júni. V ďalších mesiacoch bude sber ďalej klesať. Aby Poverenictvo výživy mohlo použiť ďalších prostriedkov na udržanie sberu, na úkor vlastnej potreby chovateľov, bude nutné prispieť chovateľom k cenám mlieka určitou čiastkou z verejných prostriedkov, ako o tom vláda už rozhodla.

Tuky.

Zásobovanie tukmi pri terajších dávkach (400 gr bravčovej masti alebo 500 gr margarínu alebo slaniny) zatiaľ nie je na Slovensku ohrozené, i keď úroda olejnin na výrobu umelých tukov je slabá. Práve v týchto dňoch došlo na Slovensko 113 vagónov bravčovej masti z Ameriky. I možnosti dovozu olejnatých semien sú uspokojivé, no sú odvislé od možnosti prídelu devíz.

Zásoby surovín, potrebných na výrobu umelých tukov, sú veľmi malé. Bolo by účelné postarať sa o urýchlené dodávky

väčších množstiev týchto surovín, lebo potreba tukov (počet konzumentov nezásobených v tukoch) silne stúpa a na plynulé dodávky surovín zo zahraničia nemožno sa spoľahnúť.

Ku dňu 30. VIII. 1947 Slovenské továrne na margarín vykazovali zásoby 266.486 kg olejov a 1,824.823 kg olejnatých semien. K uvedenému dňu bolo na sklade tiež 460.486 kg bravčovej masti a 180.000 kg údenej slaniny.

Vajcia.

Do konca augusta bolo vykúpených celkovo 22,584.000 kusov vajec, z čoho sa spotrebiteľom vydalo 8,609.000 kusov. Na zimné mesiace je uložených 5,376.000 kusov a v melanzii 16.000 kg, t. j. 400.000 kusov. Nemocnice a veľkospotrebiteľia majú uložených 597.000 kusov vajec.

Do českých krajín bolo premiestené 6,814.000 kusov vajec a 31.000 kg melanze.

Zásobovanie priemyselnými článkami výživy.

Pokiaľ ide o zásobovanie priemyselnými článkami výživy na Slovensku, uvádzam na prvom mieste situáciu v cukre.

Cukor.

V kampani 1946/47 vyrobily slovenské cukrovary 4.058 vagónov bieleho cukru. Toto množstvo krylo slovenskú potrebu len asi zo 60%. Preto Poverenictvo výživy požiadalo o dodanie 3.142 vagónov bieleho cukru z českých krajín, takže sa celkové množstvo, ktoré Poverenictvu bolo k dispozícii na zásobovanie obyvateľstva a na priemyselné a živošenské spracovanie, zvýšilo na 7.200 vagónov. Od októbra m. r. do konca augusta t. r. vydalo sa z tejto zásoby 6.778 vagónov. Terajšia zásoba činí 422 vagónov cukru.

Repa.

Slovenské cukrovary a družstevné liehovary zakontrahovali tohto roku na cukrovku spolu 30.000 ha pôdy. Hospodársky plán Poverenictva pôdohospodárstva a pozemkovej reformy určil pre tento rok cukrovku osiať 40.000 ha pôdy. Tento plán sa splnil na 75%. Ako je vše-

obecne známo, bolo počasie pre vývin repy už od jari veľmi nepriaznivé a okrem toho vyskytli sa rôzni škodcovia repy v takom množstve, že sa musela pomerne veľká plocha obsiata cukrovkou, zaorať a znova obsiať. Plocha, ktorá nebola znovu cukrovkou obsiata, odhaduje sa na 5—10% pôvodne obsiatej plochy. Napriek týmto nepriaznivým vplyvom a pri výdatnejších dažďoch dala by sa očakávať úroda repy tohto roku v množstve asi 45.000 vagónov. Toho času reálny odhad úrodu cukrovky nie je možné podať. Predpokladá sa že po ponechaní dorábateľom repy na kŕmenie dodá sa do cukrovarov na spracovanie pre cukor asi 30.000 vagónov repy. Z tohto množstva vyrobilo by sa pri cukornatosti 14% asi 4.200 vagónov bieleho cukru, takže by Slovensku chýbalo na zakrytie jeho potreby pri dávkach 1200 gramov na osobu a mesiac a pri doterajšom dotovaní podnikov potravinárskeho priemvslu (najmä cukrovinkárskeho a čokoládovníckeho priemvslu a ovocie spracujúcich podnikov) 3.200 vagónov cukru.

Cukríky.

Od januára do konca augusta t. r. vydalo sa konzumentom na Slovensku pri mesačnej dávke na osobu 100 gramov 285 vagónov cukrovíniek. Z úsporných dôvodov v cukre bol na mesiac august prídel cukríkov zastavený. Dokonca t. r. mieni Povereníctvo výživy zabezpečiť pre každého spotrebiteľa 400 gramov cukrovíniek. Okrem toho k Vianociam chce každej rodine vydať jednu pol kilovú vianočnú kolekciu alebo $\frac{1}{2}$ kg vianočných saloniék.

Čokoláda.

Čokoláda sa t. r. vydávala spotrebiteľom do 20 rokov v štyroch zásobovacích obdobiach, a to v 24, 26, 27 a 29 zásobovacích obdobiach v dávke 100 gramov na jedno zásobovacie obdobie. Do konca roku tým istým spotrebiteľom mieni Povereníctvo výživy vydať dvakrát prídel čokolády v dávke 100 gramov, a to v októbri a decembri. Výroba cukrovíniek a čokolády je odvislá v prvom rade od hlavnej suroviny cukru, ktorého, ako som už uviedol, bude na Slovensku nedostatok. Situáciu bude možné zlepšiť dodávkami cukru z českých krajín.

Pivo.

O slovenskom pivovarníctve sa hovorí ako o jednom z najúspešnejších priemyslov potravinárskeho sektoru, ktorý v posledných desiatich rokoch prekonal ojedinelý vzostup v celej Európe. Tieto náhľady treba považovať za správne, veď výroba a výstavba slovenských pivovarov sa za týchto 10 rokov zoštvornásobila a pivovary úspešne splňujú dvojiročný plán. Pre rok 1947 bola dvojiročným plánom stanovená výroba 1.000.000 hl piva. Povereníctvo výživy spolu s činiteľmi slovenského pivovarníctva upozorňovali, že toto množstvo nemôže kryť spotrebu a navrhovali určenie výrobného programu na 1.300.000 hl. Toto stanovisko sa ukázalo správne. Spotreba piva na Slovensku bola tak vysoká, že v prvom polroku 1947 si vyžiadala stupňovanie výroby a pivovary v tomto polroku splnili plán na 132%. Dá sa očakávať, že výroba piva na Slovensku v tomto roku vysoko prekročí stanovené množstvo 1.000.000 hl. Výrobná kapacita slovenských pivovarov dosiahne po investičných prácach, ktoré budú ukončené behom októbra t. r., 1.500.000 hl.

Podľa dohody s Ministerstvom výživy Ústredná plánovacia komisia zvýšila výrobný plán slovenským pivovarom pre rok 1948 na 1.300.000 hl. Na podklade rokovania so surovinovou komisiou sú pre splnenie tejto úlohy potrebné tieto hlavné suroviny: jačmeň 2.400 vagónov, čierne uhlie 11.500 vagónov, hnedé uhlie 1.360 vagónov, chmeľ 28 vagónov.

Víno.

Podľa súhrnných výsledkov bolo v r. 1946 na Slovensku 11.628 ha vinogradov, z ktorých sa sobrala úroda. Priemerná úroda stolných druhov hrozna na 1 ha bola 63 q a druhov na lisovanie 71 q na 1 ha. Priemerne na 1 ha vinogradov vyprodukovalo sa 36,36 hl. vína. Z celkovej úrody hrozna použilo sa 117.420 q v stave nespracovanom a 701.016 q na lisovanie. V r. 1946 sa na Slovensku vyrobilo celkom 422.791 hl vína. V r. 1945 sa vyrobilo 195.963 hl vína. Úrodu vína v r. 1946 možno považovať za rekordnú, pretože od r. 1920, od kedy sa úroda zištuje štatisticky, nevyrobilo sa také množstvo.

Výkup vína z minuloročnej úrody bol viazaný na povolenie Povereníctva výživy a k výkupu bolo pripustených 162 veľkoobchodníkov vínom, ktorí vykúpili spolu 1.920 vagónov vína. Hostinskí a výčapníci vykúpili na povolenie Povereníctva výživy 75 vagónov vína. Veľkoobchod vínom odpredal na slovenskom trhu 810 vagónov a do českých krajín, v smysle dohody zo dňa 2. augusta m. r. medzi Ministerstvom výživy a Povereníctvom výživy, bolo premiestené 1.030 vagónov vína. Terajšie zásoby vína zo slovenskej úrody spolu s dovezenými vínami z cudziny sú cca 300 vagónov. Pri predaji vína pod viechou bolo vyčapované 105 vagónov vína.

Výkup vína a hrozna na lisovanie z tohoročnej úrody bude sa vykonávať na povolenie Povereníctva výživy. Predpokladá sa, že z tohoročnej úrody, ktorá sa odhaduje o 30—40% menšia proti minulému roku, premiesti sa do českých krajín cca 500 vagónov vína.

Liehoviny.

Výroba liehovín a likérov pohybovala sa v rámci pevných prídelení pitného liehu. Celkovo t. r. bolo prídelené výrobcom liehovín na Slovensku cca 6,300.000 hl^o liehu. Od mája t. r. prejavila sa na trhu stagnácia, ktorá pokračovala aj v letných mesiacoch a je citeľná ešte aj teraz.

Výkup ovocia na pálenie t. r. bol slabší ako minulého roku, ale napriek tomu dá sa očakávať, že živnostenské produkčné liehovary vypália cca 350.000 hl^o liehu. Výroba sladkých liehovín od 1. júna t. r. na Slovensku je úplne zastavená, z úsporných dôvodov v cukre. Predpokladá sa, že na túto výrobu sa cukor pridelí až z novej kampane.

Ovocné výrobky.

Ovocie spracujúci priemysel sa zúčastnil na výkupe ovocia z tohoročnej úrody, odhadnutej na 12.000 vagónov, podielom 1.350 vagónov, pričom zvýšenú pozornosť venoval jablkám, čerešňiam, marhuliam a slivkám.

Výkup ovocia sa vykonáva v tomto sektore s ohľadom na predpokladaný nedostatok priemyselného cukru v budúcom roku a preto sa nemohol splniť očakávaný výkup 2.000—2.500 vagónov prie-

myselného ovocia na výrobu marmelády, lekvárov, kompótov, ovocných štiav a vín. Treba pripomenúť, že nedostatok cukru zapríčinil vznik prebytkov pulp a polotovarov z ovocia z úrody 1947 v množstve 350 vagónov, takže investície na nákup ovocných surovín z tohoročnej úrody musely podniky obmedziť na podnormálnu mieru. Nepestované ovocie, najmä lesné plodiny, nebolo možné sossbierať tak, ako by si to bola ich úroda vyžadovala, nakoľko sa uplatnil v dobe sberu zákaz vstupu do lesov. Napriek tomu sa sossbieralo asi 20 vagónov malín, 90 vagónov čučoriedok, a 70 vagónov čierníc, na spracovanie do ovocných štiav, poľahne ovocných vín.

Odbyt ovocných výrobkov, najmä marmelád a jam bol v prvej polovici roku plynulý, v druhej polovici roku sa proti očakávaniu zvýšil, čo je zjav dosť nezvyklý. Príčinu treba hľadať u konzumentov, ktorí si chcú zadovážiť marmelády a iné ovocné výrobky ako výdatné požívatinu na doplnenie, prípadne sníženných prídelení chlebovín a tukov. S Ohľadom na túto situáciu bude pravdepodobne nutné podrobiť marmeládu, ktorá sa stáva článkom dennej potreby v najkratšom čase všeobecnej distribúcie v lístkovom systéme.

Slad.

Povereníctvo výživy, spolu s Ochranným sväzom pivovarov, účinne zasiahlo k zabezpečeniu surovín, menovite jačmeňa. Treba vyzdvihnúť, že celý čl. export 1.200 vagónov sladu v r. 1946/47 bolo kryté zo slovenského jačmeňa.

UNRRA tovary.

Ryžu, čaj, ovocné jamy, marmelády a šfavy, kakaové boby, kakaové maslo a koreniny rôzneho druhu dodané UNRROU, ktoré evidovalo a rozdeľovalo Povereníctvo výživy jednak okresným distributérom a výrobcom cukrovínek a čokolády sú, až na malé zásoby, už všetky popriateľované.

Dovozný plán.

S ohľadom na túto situáciu v obilni-
nách, krmovinách a iných článkoch vý-
živy obyvateľstva na Slovensku navrhlo
Povereníctvo výživy v dovoznom a vý-
voznom pláne pre rok 1948 dovoz
týchto najnutnejších artiklov:

pšenica	250.000 ton v hodnote	1,500,000.000.—
kukurica	29.000 " " "	201,300 000.—
ostatné obilie	2.000 " " "	15,020.000.—
hrach	1.000 " " "	6,000.000.—
šošovica	500 " " "	3,500.000.—
ostatné strukoviny	3.300 " " "	20,560.000.—
ryža	10.000 " " "	120,000.000.—

To je pravda, len výsek navrhovaného dovozu a netýka sa dovozu koloniálu, dovozu nápojov a ostatných artiklov, ktoré sú potrebné pre spotrebu alebo po-

travínarsky priemysel.

Ďalej Poverenictvo výživy navrhlo doviezť krmoviny v týchto množstvách a v tejto hodnote:

seno, slama	46.600 ton v hodnote	118,368.000.—
mäsová múčka	3.000 " " "	17,000.000.—
pokrutiny	30.970 " " "	208,981.000.—

V sektore živočíšnom sa navrhuje do-

viesť na Slovensko:

hovädzí dobytok	4.000 kusov	hodnote	30,000.000.—
ošípané	2.400 " " "	" " "	96,000.000.—
hydina	225 ton	" " "	9,000.000.—
maslo	2.000 " " "	" " "	148,000.000.—
slanina a bravč. masť	5.000 " " "	" " "	232,500.000.—
ryby	2.150 " " "	" " "	30,200.000.—
ostatné potraviny	1.711 " " "	" " "	100,360.000.—

Schválenie navrhovaného dovozu, ktorý sleduje jednak zabezpečenie normálneho výživy obyvateľstva v budúcom roku a udržanie dnešného stavu dobytká na Slovensku, závisí jednak od dovozných možností z cudziny a od celkového dovozného a vývozného plánu celej ČSR. Menovite bude však závisieť na tom, koľko bude môcť ČSR vyvážať a či bude môcť vývoz uhradiť dovoz.

Distribučný systém.

Ako som už mal príležitosť viackrát na to poukázať, kupovanie a predaj všetkých jedlých múk, cukru a iných racionovaných potravín, ktoré v jednotlivých zásobovacích obdobiach určí Poverenictvo výživy, je od 10. decembra 1945 aj na Slovensku len na ústrižky alebo zvlášťne ústrižky odberných lístkov.

Na Slovensku boli zavedené 4 druhy odberných lístkov a to: 1. odberné lístky na múku, alebo chlieb, 2. odberné lístky na cukor a rôzne potraviny, 3. odberné lístky na tuky a 4. dodatkové lístky pre veľmi ťažko pracujúcich T 4 a ťažko pracujúcich P 3 II.

Státna zásobovacia správa zaručuje takto konzumentovi vyhláškami stanovené dávky potravín v každom zásobovacom období a to tak múky, chleba, cukru, tukov ako aj ostatných potravín, prídavných v jednotlivých zásobovacích obdobiach a spotrebitelia nie sú

u týchto potravín odkázaní na nákupy na čiernom trhu.

Počet spotrebiteľov a samozásobiteľov.

Od 20. zásobovacieho obdobia v rámci sjednotenia predpisov s českými krajinami boli zavedené 4 kategórie osôb podľa vekových hraníc a to: 1. do 6 rokov, 2. od 6—12 rokov, 3. od 12—20 rokov a 4. od 20 rokov vyššie.

Počet spotrebiteľov odoberajúcich (podľa vyúčtovania v 27. zásobovacom období) odberné lístky na cukor a rôzne potraviny činil:

do 6 rokov — lístok 1/D —	427.775
6—12 rokov — lístok 1/S —	370.853
12—20 rokov — lístok 1/M —	511.795
nad 20 rokov — lístok 1/V —	2.071.108.

Celkový počet obyvateľov, odoberajúcich odberné lístky na cukor a rôzne potraviny bol 3.381.531.

Počet spotrebiteľov odoberajúcich (podľa vyúčtovania v 27. zásobovacom období) odberné lístky na múku alebo chlieb činil:

do 6 rokov — lístok 14 —	280.723
6—12 rokov — lístok 12 A —	240 829
12—20 rokov — lístok 12 B —	315 286
nad 20 rokov — lístok 11 —	1.209 834.

Celkový počet obyvateľov odoberajúcich odberné lístky na múku alebo chlieb činil 2,046.692.

Počet samozásobiteľov v múke (po-

dfa vyúčtovania v 27. zásobovacom období):

do 6 rokov	147.052
6—12 rokov	130.024
12—20 rokov	196.509
nad 20 rokov	861.274.

Celkový počet samozásobiteľov v múke činil 1,334800.

Nakoľko od 20. zásobovacieho obdobia v rámci sjednotenia boli zavedené lístky aj na tuky, je počet spotrebiteľov odobrajúcich lístky na tuky (podľa vyúčtovania v 27. zásobovacom období) 1,420 058.

Počet samozásobiteľov v tukoch či-

do 6 rokov	4500 g
od 6—12 rokov	7875 g
od 12—20 rokov	10875 g
nad 20 rokov	9750 g

Tieto základné dávky múky vydávaly sa na Slovensku oprávneným spotrebiteľom včítane do 21. zásobovacieho obdobia. Počnajúc 21. zásobovacím obdobím, t. j. od 6. januára 1947, snižené boli uvedené dávky chlebovej múky o 1.125 g (chlieb o 1.500 g). Toto sníženie bolo odôvodnené tým, že na Slovensku je odber mäsa voľný a v českých krajinách možno na niektoré múčne ústrižky alternatívne odoberať mäso. Toto opatrenie, ktoré bolo uskutočnené pre ďalšie sblíženie distribučného systému na Slovensku so systémom v krajinách českých, snížilo potrebu chlebovej múky na Slovensku v jednom zásobovacom období okružle o 200 vagónov. Súčasne s týmito opatreniami vydalo Povereníctvo výživy vyhlášku (č. 1313/1946 Úr. v.) o mimoriadnych opatreniach v hospodárení s obilím a mlynskými výrobkami v hospodárskom roku 1946/1947. Vykonávacími predpismi, vydanými k tejto vyhláške, vyradené boli z verejnej distribúcie všetky tie domácnosti, o ktorých sa dalo predpokladať, že sú na určitú dobu samozásobiteľmi v múke. Takto sa docielilo, pokiaľ sa táto alternatíva dotýkala distribúcie samej — že počet spotrebiteľov múky ostal až do konca 24. zásobovacieho obdobia (mesiac marec 1947) na číslu 1,750.000.

Cukor: Dávky cukru činily na Slovensku do konca 19. zásobovacieho obdobia na jednu osobu 1 kg v každom zásobovacom období. Od 20. zásobovacieho

obdobia (podľa vyúčtovania v 27. zásobovacom období) 1,993.602.

Po dohode s Povereníctvom financií — soľný monopol, bola distribuovaná na ústrižky odberných lístkov aj soľ a po dohode s Povereníctvom priemyslu a obchodu mydlo, mydlové vločky, a to do 28. zásobovacieho obdobia.

Dávky.

Múka: Dávky múky (várovej a chlebovej) od 18. zásobovacieho obdobia boli na Slovensku podľa usnesenia vlády rovnaké ako v českých krajinách a činily na jedno zásobovacie obdobie:

múky alebo	6000 g	pečiva alebo chlieb
„ „	10500 g	„ „ „
„ „	14500 g	„ „ „
„ „	13000 g	„ „ „

obdobia boli zvýšené lineárne na 1.20 kg. V 27. zásobovacom období bol mimoriadny prídely cukru 1 kg na osobu na zavránie. Inak v celom hospodárskom roku prebiehalo zásobovanie cukrom hladko a bez porúch.

Tuky: Dávky tukov (masti, umelej masti, margarínu, iedlého oleja, slaniny) boli až do 19. zásobovacieho obdobia na Slovensku pre nedostatok zásob určované vždy len na každé druhé zásobovacie obdobie vo výške 200—250 g pre spotrebiteľov (nesamozásobiteľov) v jednotlivých okresoch. Počnajúc 20. zásobovacím obdobím, kedy boli zavedené odberné lístky na tuky pre všetkých spotrebiteľov (mimo samozásobiteľov) sa zásobovanie tukmi zlepšilo natoľko, že zásobovacia správa na Slovensku zaručila prídely zvýšených dávok tukov, a to 400 g masti alebo oleja, poľažne 500 g slaniny alebo margarínu. Počet spotrebiteľov tukov bol pohyblivý podľa sezóny zakálačiek a podľa toho sa zväčšoval aj prírastok samozásobiteľov.

Ostatné potraviny: Výška dávok ostatných potravín (cukrík, čokoláda, zrnková káva, kakao a pod.) pokiaľ boli racionované, bola stanovená vyhláškou v každom zásobovacom období podľa zásob, aké malo Povereníctvo v tom-ktorom období k dispozícii.

Výška dávok soli 250—500 g na osobu bola stanovená po dohode s Povereníctvom financií a dávka mydla 100 g na osobu zase po dohode s Povereníctvom priemyslu a obchodu.

Bodová sústava.

Z UNRRA — potravín obhospodarovalo Povereníctvo výživy len balíky Army Food, ktoré boli rozbaľované firmou Lihag, Bratislava a firmou Schawer-noch, Lipt. Sv. Mikuláš. Po rozbaľení Army Foodov dosiahlo sa z nich 154 druhov rôznych potravných článkov v rôznych množstvách.

Celkové množstvo Army Foodov došlých na Slovensko činilo 8,769,089 kg zistennej váhy, ktoré obsahovali celkom 439.505 kartónov, t. j. celkom 876 va-gónov.

Nakoľko množstvo jednotlivých druhov bolo rozdielne a z niektorých druhov bolo len niekoľko desiatíc kusov a nebolo ich možno distribuovať pre každého konzumenta tak, aby boli určené jednotné dávky, zavedený bol od 13. zásobovacieho obdobia bodový systém, čím sa dala konzumentom možnosť vybrať si UNRRA tovary podľa vydaných soznamov v smysle vyhlášky č. 1.183/1946 Úr. v., ktorá tvorila základ bodovej sústavy. Takto sa dalo jedine najpraktickejšie uskutočniť rozdelenie UNRRA tovarov medzi spotrebiteľov. Body („U“ ústrižky) boli a ešte aj sú súčasťou odberných lístkov a to tak, že lístok na cukor a rôzne potraviny obsahoval 16 bodov a lístok na múku alebo chlieb 24 bodov, spolu 40 bodov. Počínajúc 27. zásobovacím obdobím pre nedostatok UNRRA tovarov bol počet bodov znížený tak, že lístok na cukor a rôzne potraviny má len 8 bodov a lístok na múku alebo chlieb 16 bodov, spolu 24 bodov. Od 31. zásobovacieho obdobia budú odberné lístky na potraviny bez bodov („U“ ústrižkov), takže UNRRA tovar už v bodovej sústave distribuovaný nebude, lebo týchto tovarov už niet.

Vzhľadom na to, že sa začiatkom roku 1947 zvýšila ponuka čerstvého mäsa na Slovensku, zmenšil sa aj dovyt po UNRRA mäsitých konzervách. V snahe odpredať tieto mäsité konzervy, ktoré ostali ležať v skladoch distribútorov, uvoľnilo sa do voľného predaja z bodovej sústavy dňom 3. marca 1947 vyhláškou č. 158/1947 Úr. v. 18 druhov mäsitých konzerv a dňom 1. mája 1947 vyhláškou č. 319/1947 Úr. v. 61 druhov mäsitých a iných konzerv. Od 31. zásobovacieho obdobia, t. j. od 1. októbra 1947

budú uvoľnené aj ostatné UNRRA tovary do voľného predaja, keďže bodový systém bude zrušený.

Zo spomínaných už 439.505 kartónov, došlých na Slovensko a rozbaľených v bodovej sústave sa roz distribuovalo takmer všetko množstvo a zostáva ešte na sklade len niekoľko tisíc kartónov rôznych potravín, hlavne menej výdatných, ktoré sa rozpredajú vo voľnom predaji.

Prilepšovacie dávky.

Ako prilepšovacie dávky zamestnancom, zapojeným do pracovného procesu, boli pridelované na Slovensku tieto potraviny: cukor, tuky, cestoviny, múka, soľ, podľa toho, v akej kategórii bol pracovníkovi priznaný nárok na odber prilepšovacích dávok. Až do konca 19. zásobovacieho obdobia boli tri kategórie, ale od 20. zásobovacieho obdobia boli zavedené pre pracujúcich len dve kategórie a súčasne vydané lístky na odber prilepšovacích dávok, a to dodatkové lístky T 4 pre kategóriu veľmi ťažko pracujúcich a P 3 II pre kategóriu ťažko pracujúcich.

Dávky v jednotlivých zásobovacích obdobiach boli stanovené vyhláškami Povereníctva výživy a činný priemerne pre I. kategóriu (veľmi ťažko pracujúcich): 1000 g tukov, 200 g cukru, 1000 g cestovín, 1500 g várovej múky, 2625 g chlebovej múky, alebo 3500 g chleba a 200 g jedlej soli. Pre II. kategóriu (ťažko pracujúcich) boli stanovené prilepšovacie dávky 500 g tukov, 200 g cukru, 500 g cestovín, 750 g várovej múky, 1875 g chlebovej múky alebo 2500 g chleba a 100 g jedlej soli.

Uhrnom sa pridelilo za jedno zásobovacie obdobie (27. zásobovacie obdobie) na prilepšovacích dávkach 159.851 kg tukov, 47.630 kg cukru, 239.775 kg várovej múky, 507.098 63 kg chlebovej múky, 150 851 kg cestovín a 31.970 kg jedlej soli.

Prilepšovacie dávky boli (podľa vyúčtovania za 27. zásob. obdobie) priznané a vydané pre 238 153 robotníkov za jedno zásobovacie obdobie, a to pre I. kategóriu (veľmi ťažko pracujúcich) v počte 81.549 osôb a pre II. kategóriu ťažko pracujúcich pre 155.604 osôb.

Dávky pre tehotné ženy.

Pre tehotné ženy a dojčiaci matky boli na slovensku počínajúc 20. zásobovacím obdobím (vyhl. PV č. 1706/1946 Úr. v.), zvýšené dávky potravín o dávku, stanovenú pre spotrebiteľov vo veku do 6 rokov, vydaním odberných lístkov na potraviny tejto vekovej skupiny. Tehotných žien a dojčiacich matiek, ktorým boli tieto zvýšené dávky vydané, bolo (podľa vyúčtovania z 27. zásobovacieho obdobia) spolu 41.597 osôb.

Spôsob distribúcie.

Všetky racionované potraviny sa distribujú cez 257 okresných (veľko) distributérov, počítajúc do tohto aj družstevné skupiny Nupod, veľkonákupnú spoločnosť družstiev a ČSD potravné družstvo, ktorých ustanovilo Povereníctvo výživy podľa návrhov ONV a komisielného pokračovania. Okresní distributéri distribujú tovar, pridelený poverenictvom, ďalej na maloobchodníkov na základe odberných poukazov, vystavených im úradmi MNV. Od maloobchodníka ku konzumentovi sa tovar dostane proti odovzdaniu ústrižku. Týmto spôsobom distribúcie a povinnosťou okresných distributérov a maloobchodníkov vyúčtovať s tovarmi im pridelenými na úradoch ONV a MNV, a tiež častými kontrolami orgánov ÚHKS je zaručený riadny chod distribúcie.

Vzhľadom na veľkú neúrodu na Slovensku štátna zásobovacia správa, v snahe zabezpečiť riadny chod distribúcie múk a aj iných potravín, pripravuje rad opatrení na sprísnenie kontroly celého distribučného systému. Ako najdôležitejšie z nich uvádzam zavedenie preukazov domácnosti na prijímanie odberných lístkov na potraviny a odberných oprávnení na iné články dennej potreby, ktoré vydávajú úrady MNV pre každú samostatnú domácnosť, pokiaľ pre každého oprávneného spotrebiteľa. Bude tak znovu evidencie zachytený každý spotrebiteľ a tiež samozásobiteľ na celom Slovensku a súčasne aj všetky zmeny v zásobovacom pomere spotrebiteľov, ktoré sa behom zásobovacích období vyskytnú.

Ako ďalšie sprísnenie distribučného systému zásobovacia správa na Slovensku dňom 1. októbra 1947 zakazuje výrobu a podávanie bieleho pečiva, pečé-

ných a varených múčnikov, a to tak u pekárov, ako aj vo všetkých podnikoch, ktoré sa zaoberajú po živnostensky podávaním jedál. Podávanie chleba v podnikoch je dovolené len na ústrižky odberných lístkov.

Plnenie dvojročného plánu v priemysle výživy na Slovensku.

Napokon dovoľujem si uviesť, pokiaľ ide o zásobovanie na Slovensku, ešte prehľad o plnení dvojročného plánu v stavebných a nestavebných investíciách slovenského priemyslu výživy.

Investičný program slovenského priemyslu výživy činí v r. 1947 pri stavebných investíciách okružle 265 mil. Kčs, pri nestavebných 222 mil. Kčs.

Realizácia plánu stavebných investícií pokračuje uspokojujú pri stavbách priemyslu, horšia je situácia pri plnení plánu stavieb distribučných zariadení. Všeobecne ťažkosti v stavebníctve prejavily sa i tu. Zdlhavé administratívno-technické pokračovanie zapríčiňuje často odsun realizácie plánu. Financovanie stavieb je v niektorých sektoroch nezabezpečené a v mliekárstve a pri stavbách distribučných zariadení je hlavnou prekážkou pomalého postupu investičnej činnosti.

V jednotlivých odvetviach priemyslu výživy javí sa situácia takto:

Cukrovary.

Celková investičná kvota v 2RP je 60.800.000.— Kčs, z čoho na stavebné investície pripadá 21.430.000.— Kčs, na nestavebné 39.327.000.— Kčs. Všetky plánované investície, okrem stavieb podniku Trebišov, ktorý započne až vo IV. štvrťroku, sú už rozpracované a budú väčšinou do kampane skončené. Ide o novostavby kotolien v Trnave, a Šuranoch, o repné kanály v Trnave a v Seredi.

Nestavebné investície slovenských cukrovarov zahrňujú predovšetkým 5 nových kotlov. V kampani 1948 budú kotly už pracovať. Pri ostatných investíciách ide o výmenu zastaralého strojového zariadenia, ktoré si cukrovary plánujú obstarávajú.

Vzhľadom na počet podnikov (10) je investičná kvota cukrovarov nevelká a bude v rámci 2RP plne využitá.

Pivovary a sladovne.

Do dvojročného plánu nie je zahrnutá výstavba ani jedného nového pivovaru. Uskutočnia sa len prípravné práce pre stavbu nového výskumného pivovaru v Lipt. Sv. Mikuláši. Celková výrobná kapacita tohto sektoru rozšíri sa podstatne investíciami 2RP (výstav v r. 1946 — 956.000 hl. pravdepodobný výstav 1948 — 1.250 000 hl).

Stavebné investície činia za oba roky 19.550.000.— Kčs. nestavebné 20.950.000.— Kčs. Pri stavebných investíciách ide predovšetkým o rozšírenie práce na továrenských objektoch, ako rozšírenie spiliek, ležiackych pivníc, vární a štokov. Tieto práce sa vykonávajú vo všetkých 12 slovenských pivovaroch. Najväčšie investície majú pivovary Stein v Bratislave, Vyhne a Turč. Sv. Martin. Pokiaľ to dovoľuje prevádzka, holy všetky stavby tohto sektoru už započaté. Veľká výroba v letných mesiacoch nedovoľuje vykonať niektoré rozširovacie a adaptačné práce, preto tieto musely byť odsunuté na III. a IV. štvrťrok. Konkrétne ide o stavby pivovaru Stein v Bratislave a pivovaru v Michalovciach.

Plánovaná výmena zastaralého strojného zariadenia, spojená so zväčšovaním výrobnéj kapacity, pokračuje dobre. Dostal dodanými strojmi, ktorých časť došla z cudziny, hlavne zo Švédska, bola už efektívne zvýšená výrobná kapacita slovenských pivovarov, takže t. r. výroba prekročí 1,150 000 hl. Stroje domácej výroby sú dodávané podľa plánu.

Stavebné investície slovenských exportných sladovní zahrnujú menšie stavby sladovne v Trnave a v Nitre. Nakoľko kampaň v oboch týchto podnikoch trvala neuvěřiteľne dlho, nebolo možné z prevádzkových dôvodov začať stavať. Investori chcú započat so stavbou v septembri. Strojné zariadenie sladovní má byť dodané podľa plánu.

Liehovary.

Pokiaľ ide o poľnohospodárske liehovary, pri vypracovaní 2RP nezahrnula sa do investičného plánu liehovarov výstavba ani jedného nového poľnohospodárskeho liehovaru. Terajší stav (344 podnikov) úplne stačí spracovávať liehovarské suroviny. Pri stavebných inve-

stíciach ide výlučne o rekonštrukcie vojnou zničených liehovarov. Za 5,200.000.— Kčs majú sa vykonať stavebné rekonštrukcie v 16 liehovaroch v rôznych častiach Slovenska. Náklad rekonštrukcií jednotlivých podnikov pohybuje sa okolo 300 000.— Kčs, bude však väčšinou prekročený. Všetky rekonštrukcie sú v práci a budú skončené ešte do budúcej kampane.

Aj pri nestavebných investíciách ide len o rekonštrukciu, ktorá sa uskutočňuje v 33 podnikoch za 8 mil. Kčs. Ide o stroje domácej výroby s pomerne krátkymi dodacími lehotami, ktoré sa liehovarom podľa plánu dodávajú.

Investičná kvota tohto sektoru je nepatrná. Bude plne využitá, ba prekročená.

Pokiaľ ide o priemyselné liehovary, väčšie investície majú len podniky v Prešove a v Lučenci. Tempo stavebných prác je tu o niečo menšie. Pri strojných investíciách tohto sektoru ide tiež len o výmenu zastaralého zariadenia, ktorá prebieha plánovite.

Mlyny.

Vzhľadom na to, že kapacita slovenských mlynov je silne predimenzovaná, neprikročilo sa v 2RP k výstavbe všetkých vojnou zničených mlynov (78 podnikov o ročnej kapacite 30 000 vagónov). Stavajú sa 5 nových mlynov.

Mlyn v Spiš. Novej Vsi stavia Národný podnik Východoslovenské mlyny, namiesto vypáleného mlyna. Mlyn bude mať kapacitu 6 vagónov denne. So stavbou, u ktorej stavebný náklad má činiť 15 mil. Kčs. sa započalo v júli t. r. Do konca budúceho roku má byť stavba ukončená. Stroje boli objednané a do tohto termínu budú dodané.

Výstavba mlynov v Bardejove, Medzilaborciach, Vyšnom Svidníku a Ludaniciach je plánovaná na r. 1948. Ide o malé jednovagonové námedzné mlyny. Ich znovuvýstavba vyplynula z prirodzených potrieb kraja, chudobného na komunikácie, v ktorom viaceré mlyny boli vojnou zničené.

Investičná kvota u slovenských mlynov je vzhľadom na ich veľký počet (2.760) malá — stavebné a nestavebné investície obnášajú spolu 30 mil. Kčs. Okrem spomínaných investícií vyplývajú

ju menšie, hlavne strojové investície vo viacerých mlynoch.

Potravinársky priemysel.

Cestoviny: Výrobná hala, stavaná piešťanským potravinárskym priemyslom pre nové automatické stroje cestovinárske zo Švajčiarska, je rozostavaná. Stroje majú byť dodané ešte t. r., takisto ako pre druhý cestovinársky podnik v Skačanoch.

Čokoláda a cukrovinky: Stollwerck v Bratislave započal koncom júla prestavbu továrenských objektov a so stavbou administratívnych budov, plánovaných pre r. 1948 za 8 mil. Kčs.

Cukrovar Trebišov adaptuje časť svojich továrenských objektov pre umiestnenie podniku na výrobu čokolády a cukrovínek, ktorý má byť premiestnený z Čiech. Iných investícií v tomto sektore niet.

Spracovanie mäsa a rýb: Pre spracovanie mäsa sú v pláne investičné práce na dvoch podnikoch. Podnik SLODOB v Prešove dokončuje montážne práce. Stavebné práce sú skončené a v mesiaci septembri sa má začať s výrobou. Investičná kvota bola využitá.

Továreň na spracovanie hydiny v Cíferi stavia SLODOB za 36,500.000.— Kčs. Projektv boly vypracované, stavba sa zadáva. Započatie tejto stavby sa oneskorilo. Investor chce však továreň každopádne dokončiť do konca r. 1948. Strojné zariadenie bolo počiatkom roku objednané a zabezpečené pre dodanie v r. 1948. Stavba je plne finančne zabezpečená a vzhľadom na skúsenosti, ktoré má stavebník so stavbou prešovského podniku, dá sa očakávať realizácia celého plánu v stavebnom termíne.

Pre spracovanie rýb stavia sa podnik v Košiciach. Továrenské objekty, stavané nákladom 2,300.000.— Kčs, majú byť skončené do novembra t. r. Už k tomuto termínu má byť dodané strojné zariadenie.

Bratislavský závod „Ryba“ započne s rozšírením nových továrenských objektov podľa plánu až v r. 1948.

Mliekárstvo: Tento sektor má v dvojročnom pláne najväčšie investície. Jeho celková investičná kvota činí

195,000.000.— Kčs, z toho v r. 1947 125,540.000.— Kčs. Táto čiastka je určená na výstavbu 10 mliekární, vyše 250 sberní s vodným a hlbokým chladením, viacerých syrární a odsmotanovacích staníc. Rozvinutiu tohto programu stoja v ceste nedostatok finančných prostriedkov. Hospodárska situácia slovenského mliekárstva je zlá. Vlastných prostriedkov aspoň na čiastočné financovanie programu niet, zadĺženie je neúmerne veľké. Financovanie musí sa diať zo subvencií. Do júla t. r. bolo z prostriedkov UNRRRA a z riadneho rozpočtu Poverenictva výživy vyplatené Sväzu mliekárskych družstiev celkom 47. mil. Kčs.

Rozpracované je asi 40% plánovaných stavieb mliekární, 40% je hotové k zadaniu, zvyšok sa zatiaľ len pripravuje. Stavajú sa mliekárne v Senici, Kráľovskom Chlumci, vo Zvolene a oblastné sberne v 7 miestach.

Rekonštrukcie mliekární pokračujú plánovite. Boly skončené, resp. dokončievajú sa rekonštrukčné práce v 7 mliekárňach.

Výstavba mliekárenských sberní s vodným a hlbokým chladením bola započatá hlavne v bratislavskom obvode. Slovenské mliekárske družstvo v Bratislave a Sväz mliekárenských družstiev zadal už stavbu 30 sberní a v najbližšom čase zadá ďalších 60. Stavebný náklad na jednotku sa zvýšil proti plánovaným 70.000 na 145.000. Zhustenie siete nových sberní na ostatnom Slovensku sa zdržuje z nedostatku finančných prostriedkov.

Celkove vzaté, tohoročná investičná kvota, ktorá činí u stavebných investícií 70 mil. Kčs a u nestavebných 56 mil. Kčs, nebude môcť byť t. r. preinvestovaná. U stavebných investícií najväčšie investičné položky (napríklad stavba veľkomliekárne v Bratislave) presúvajú sa na budúci rok. Plán výstavby mliekárstva pre r. 1948 musí byť realizovateľný. Rozsah investičných prác v tomto sektore určený je výškou subvencií, ktoré mliekárstvo v r. 1947 a 48 obdrží. V návrhu dlieho rozpočtu Poverenictva výživy pre rok 1948 žiada sa na tento účel 80 mil. Kčs, aby výstavba tohto dôležitého sektoru nebola ohrozená ďalším nedostatkom finančných pro-

striedkov. Poverenictvo výživy dôrazne nalieha na príslušných investorov, aby pokiaľ to okolnosti dovoľujú, urýchlili uskutočňovanie investičného plánu.

Spracovanie ovocia a zeleniny: Za 45 mil. Kčs, ktoré sa majú v tomto sektore investovať, má sa podstatne rozšíriť a zracionalizovať toto dôležité odvetvie priemyslu výživy. Podľa plánu majú sa nové podniky postaviť pri cukrovaroch v Nitre, Oroske, Trebišove ako doplnňovacia výroba, ďalej v Sečovciach, Turzovke a Poprade a podstatne sa majú rozšíriť podniky v Moravskom Sv. Jáne, Krupine, Sabinove a Bardejove.

Rozostavané sú všetky plánované stavby. Strojné zariadenie, objednané v cudzine, má byť do nových podnikov dodané do začiatku budúcej sezóny. Šiestim podnikom boli pridelené konzervovacie súpravy UNRRA. Dodávka strojov z domácej výroby prebieha plánovite.

Počet týchto podnikov vzrastie premiestňovacou akciou. Má sa premiestniť 15 podnikov, ktoré majú väčšinou len živoštný rozsah a pridelia sa zväčša existujúcim podnikom, ktoré si nimi doplnia svoj strojný park.

Distribučné zariadenia.

Tržnice: Plánovaná veľkotržnica v Bratislave má byť postavená nákladom 35 mil. Kčs. Podľa oznámenia NV v Bratislave muselo dôjsť v poslednom čase k modifikácii plánov, čím sa započatie stavby oneskorí. Dopusiaľ stavba nebola zadaná. Národný výbor práve vypisuje užšiu súťaž, ktorá skončí do konca septembra. Ešte t. r. chce vykonať zemné práce a vybetónovať základy.

Chladiarne a mraziarne: Regulačné chladiarne a mraziarne, ktoré sa majú postaviť v Bratislave a Prešove celkom za 130 mil. Kčs, nemohly byť dotiaľ započaté pre nevyriešené problémy organizačné. Stavebníkom má byť celoštátne monopolná spoločnosť „Československé chladiarne a mraziarne“. O právnej forme a štatúte spoločnosti niet zatiaľ dohody. Stavby chladiární a mraziární ako slovenských, tak českých, musia byť presunuté pravdepodobne na r. 1948.

Jatky: Poverenictvo výživy plánovalo stavať jatky v Poprade (19 mil.),

Zvolene (19 mil.), a Beluši (4.500.000.—Kčs). Započatie týchto stavieb naráža na finančné ťažkosti. V najpokročilejšom štádiu nachádza sa stavba jatky vo Zvolene. Stavebníkovi (NV vo Zvolene) bola z prostriedkov riadneho rozpočtu poskytnutá subvencia 8 mil. Kčs.

Pre stavbu jatiek v Beluši neskončili sa ešte prípravné práce.

Nerozhodnutá je stavba jatiek v Poprade, kde NV nemá stavbu zaistenú finančne.

Celkove postup investičných prác slovenských cukrovarov, liehovarov, pivovarov dáva nádej, že tieto sektory splnia svoj investičný program úplne. Investície v sektore výroby čokolády, cukrovíniak a cestovín sú neefektívne a budú bez ťažkostí uskutočnené. Podnik na spracovanie mäsa v Prešove začne už s výrobou, dostavba druhého podniku má všetky predpoklady pokračovať ďalej podľa plánu. Horšia je, ako som už spomenul, situácia pri stavbách mliekárenských a stavbách distribučných zariadení. Postup investičných prác v mliekárstve závisí od toho, do akej miery sa podarí zadovážiť prostriedky na financovanie investičného programu. Je už teraz isté, že celý program nebude môcť byť splnený. Realizácia plánu chladiární a mraziární sa oneskorila. Záleží na tom, ako rýchle sa odstránia ťažkosti najmä organizačné, znemožňujúce vykonávanie akýchkoľvek investičných prác.

Ceny.

Do pozornosti Poverenictva výživy spadá aj úradné určovanie cien tovarov a úkonov všetkého druhu, teda agenda, ktorú v českých krajinách vykonáva osobitný Najvyšší úrad cenový.

Problematika cien bola v tomto roku stredobodom pozornosti tak parlamentu a vlády, ako aj celej našej verejnosti. Hneď začiatkom tohto roku začalo sa s intenzívnymi úvahami o tom, ako zasiahnuť do vývinu našej cenovej hladiny, a najmä do vývinu cien životných potrieb tak, aby z toho mali citeľný osah čo najširšie vrstvy spotrebiteľov. Motívy pre to boli rôzne. Problematika sa začala rysovať asi takto: Na jednej strane ukazovalo sa nutným vykonať určité korektívy smerom nahor. Vypuklé to bolo napr. v cenách železa, reziva, nie-

ktorých stavebných hmôt, celulózy, farebných kovov a pod. Na druhej strane ustavičné zvyšovanie rozsahu výroby v ostatných odvetviach viedlo mnohých k záveru, že sú už vo veľmi mnohých prípadoch viac-menej dané predpoklady k zníženiu cien, lebo sa vychádzalo z toho, že zvýšenie výroby nutne povedie k zníženiu najmä všeobecnej režie. Po dlhých rokovaníach, ktoré sa nakoniec koncentrovaly v Ústrednej plánovacej komisii a v predsedníctve vlády, resp. vo vláde samej, dospelo sa k záveru, že bude najlepšie usporiadať vec takto: uskutočnia sa zvýšenia cien, ktoré sa ukázali nevyhnutnými, a to v rozsahu ešte únosnom pre naše hospodárstvo. Tak sa zvýšili napr. ceny železa, farebných kovov, cementu atď. Na druhej strane vykoná sa súčasne zníženie cien. Pritom sa uznalo za vhodné znížiť tentoraz určité ceny cestou intervenčnou, t. j. tak, že namiesto určitého generálneho sníženia odčerpá sa podnikov určité percento z obratu do osobitného vyrovnávacieho fondu a z tohto fondu sa potom budú čerpať prostriedky, ktoré budú potrebné pre radikálne zníženie cien určitých dôležitých životných potrieb. Tak sa aj stalo. Najprv vládne nar. č. 34/1947 Sb. určilo, ceny ktorých tovarov a asi o aké percento sa snížia tak, že rozdiely cien snížených sa vyrovnajú z cenového vyrovnávacieho fondu. Stalo sa tak u celého radu potravín, najmä živočíšneho pôvodu, a potom u niektorých druhov textílií, obuvi, petroleja, poľnohospodárskeho náradia a pod. Príslušné konkrétne opatrenia sa aj hneď vydali, a to shodne s úpravami českými a približne aj v tom istom čase. Ako dôležitú okolnosť treba spomenúť, že pri tejto príležitosti sme konzumentské ceny hovädzieho mäsa snížili na úroveň českú, ale predbežne sme si (so súhlasom vlády) ponechali vyššie výkupné ceny. Krátko nato parlament vydal zákon č. 51/1947 Sb., ktorým sa tento fond zriadil, a to tak, že ho dotuje priemysel 4%-ami, výrobné remeslá a maloobchod 0.5%, veľkoobchod a komisionári po 2% z dosiahnutej hrubej tržby a jednatelia 5, resp. 10%-ami z hrubej úplaty dosiahnutej za jednatel'ský výkon. Hneď v zákone sú uvedené výnimky, t. j. výroby oslobodené od platenia cenových vyrovnávacích súm. Je

ich dost (celá výroba poľnohospodárska, bane, kovopriemysel, väčšina potravinárskeho priemyslu atď.). Ďalšie výnimky mali sa určiť osobitným nariadením, čo sa aj stalo, a práve tak sa aj vydali smernice o tom, čo treba u remesiel považovať za podnik výrobný a čo za podnik iný, t. j. nevýrobný, čo je veľkoobchod a čo je maloobchod, čo je továreň a čo len podnik remeselný a pod. Nechceme na tomto mieste kritizovať, či detaily týchto smerníc sú prísne objektívne, alebo nie. Práve tak bolo by vari predčasným, keby sme už teraz kritizovali celú koncepciu uskutočneného riešenia a jej vhodnosť pre celú Republiku a pre slovenských konzumentov zvlášť. Isté je, že aj tu sú určité nedokonalosti, a to najmä v tom smere, že ceny sme snížili, ale niet dost tovarov za tieto snížené ceny. Aj v sektore potravín, najmä u hovädzieho mäsa boli v tomto ohľade určité nedostatky v prvých dňoch aprílových. No od tej doby, ako je vyššie uvedené, prídely mäsiarom sú už opäť normálne a tiež nároky na fond sú pomerne slušné. Horšie je to v sektore tovarov priemyslových, najmä textilu a obuvi. Týchto dôležitých tovarov dennej potreby je stále málo, takže tu sa, ako sa zdá, ani zďaleka nevyčerpajú predvídané sumy. Preto cenový intervenčný fond napr. pre roľníctvo znamenal doteraz celkom málo, tým skôr, že sa dosiaľ neuskutočnilo intervenovanie v takých priemyselných tovaroch, ktoré by u roľníka ozaj zavážili. Možností by bolo dost. Spomeniem len taký malý detail. Čižmy sú pre nášho roľníka v mnohých krajoch pracovnou obuvou. Ich výroba nie je dosiaľ povolená, ale je notoricky známe, že na čiernom trhu sa ony zadovažujú. Treba ich výrobu povoliť a intervenovať ako u pracovnej obuvi.

Dnes ešte nemožno povedať, aká je celková finančná bilancia intervenčného fondu. Podniky platily ešte len za jeden kvartál. Snáď jednoročný odstup poskytnie nám už úplnejší obraz, natoľko, že vláda i parlament budú si môcť urobiť patričné závery.

Intervenčné zníženie cien boli len časťou, aj keď veľmi významnou, celkového snížovania cien. Vykonaly sa totiž okrem toho aj viaceré zníženia priame. To všetko sa patrične prejavilo u sní-

žení indexu tak veľkoobchodných cien ako aj indexu životných nákladov robotníckej rodiny. Index životných nákladov klesol v auguste aj na Slovensku na 291.7. Nad to možnosti v tomto smere sa skúmajú aj ďalej, lebo veríme, že zlepšovanie sa pomerov môže za určitých okolností vytvoriť ďalšie predpoklady pre prípadné korektúry smerom nadol. No, otázky tieto nie sú tak jednoznačné. Je tu celý rad hospodárskych súvislostí, ktoré sa musia rešpektovať pri podobných príležitostiach. Okrem toho prichádza u nás do úvahy aj cenová situácia na zahraničných trhoch. To je významné najmä pri nákupe pre nás nezbytných surovín. Naším úsilím bude ceny predovšetkým snižovať všade tam, kde zistíme pre to reálne predpoklady a okrem toho ceny tieto štabilizovať, aby výroba i obchod aj v tomto smere mohli plánovať a podľa plánu pracovať. Jedno i druhé vyžaduje si hodne obozretnosti a svedomitosti tak u rozhodujúcich úradov ako aj v príslušných podnikoch. Zretele tieto musí rešpektovať aj naša mzdová politika. Tu by sme ozaj nemali pripustiť, aby jedna, povedzme pravá ruka nevedela, čo robí ruka ľavá. Veď v podstate je to nakoniec vždy jeden a ten istý hospodársky problém.

Opakujem: naše úlohy v relácii cenovej politiky zostávajú veľmi vážne. Vplývajú na ne aj také udalosti, ako je tohoročná katastrofálna neúroda. Jej dôsledky vláda rieši jednak príplatkami k cenám tovarov, ktoré odovzdáva náš roľník a jednak priamymi podporami. Či chceme alebo nechceme, budú z celého tohto dôsledky, pokiaľ pôjde o výkupné ceny aj v nasledujúcom hospodárskom roku. A práve tak nemožno podceňovať dôsledky, ktoré už teraz vyplývajú pre konzumentské ceny z titulu zvýšenia niektorých spotrebných daní. Cenové relácie sa porušujú a bude treba hodne úsilia, aby sa opäť docielil želaný súlad. (Potlesk)

Slávna Slovenská národná rada!

Dovoľte mi jeden krátky záver. Dovoľte mi, aby som teraz nehovoril ani ako partajník ani ako poverenik, ale hovoril ako človek, ktorý vidím tú celú veľkú problematiku, ktorá pred nami stojí. Dovoľím si tvrdiť, že to, čo teraz a v budúcich mesiacoch a snáď rokoch

budeme prežívať je najťažší problém, ktorý sme od revolúcie resp. od oslobodenia mali.

Katastrofálna neúroda, ktorá nás postihla a ktorú správne nazval minister Majer a myslím i minister zemedelstva Ďuriš národným nešťastím, sa nám ukáže v celej svojej nahote až v budúcom hospodárskom roku resp. v tohoročnej zime. Preto by som apeloval na všetky složky nášho národa, na miestne a okresné národné výbory a na všetkých zodpovedných činiteľov, aby chápali i pochopili túto situáciu a aby svojim pričinením pomohli nám túto ťažkú dobu zdolať. Je isté, že my pre verejnú zásobovanie musíme podchytiť každý kilogram obilia, každý kilogram chleba, každý kilogram zemiakov, každý kilogram masti, každý kilogram mäsa. Preto musíme zaviesť drakonické a drastické opatrenia, aby týmito národnými hodnotami, ktoré majú nám zachovať hlavne našu mláď a náš národ do budúcnosti, nikto neohrozil. Každý, ktorý s tým hazarduje, ktorý zakryje, na čierno odpredá je zločinec a podľa toho budeme s ním aj nakladať. (Potlesk) Nechce to byť vyhrážka, ale nemôžeme pripustiť, aby tí, ktorí na to majú mohli si za hriechne peniaze nakupovať zásoby a na druhej strane, aby naša mláď, naši robotníci, naši zamestnanci štátni a verejní museli si uťahovať opasok.

Ja tvrdím jedno, že nie distribúcia, distribučný systém je špatný, ale že distributéri sú špatní, lebo keď je poctivý distributér môže byť akýkoľvek distribučný systém distribúcia bude vždy v poriadku. Nie v systéme, ale v ľuďoch je chyba. A preto treba nie systém kritizovať, ale ľudí a pranierovať každého, ktorý dnes túto našu biedu zneužíva. O nič iného by som Vás neprosil, pokiaľ to dnes není kauza ani Komunistickej ani Demokratickej strany. To čo pred nami stojí to je kauza celého národa a jestli v tejto skúške neobstojíme, priatelia, tak neobstojíme nikdy.

Dovoľte, aby som Vás poprosil, aby ste ako Slováci ako národovci dbali, aby každý, kto poruší distribučné predpisy bol okamžite oznámený, každý, kto sa dopustí čierneho obchodu bol okamžite odovzdaný na patričné miesta a takto, keď každý z nás, každý spotrebiteľ bude

súčasne robí aj kontrolu, verím, že tieto ťažké časy prekonáme. Musíme ich prekonať, lebo tak nám káže naša povstalecká česť a budúcnosť nášho národa. (Potlesk).

Podpredseda SNR pplk. Milan Polák:

Öznamujem, že podľa usnesenia Predsedníctva Slovenskej národnej rady rozprava o tomto expozé bude na najbližšom zasadnutí pléna Slovenskej národnej rady.

Nasleduje tretí bod programu, ktorým je zpráva právneho výboru o návrhu Sboru povereníkov na vydanie nariadenia o predĺžení niektorých zmenkoprávných lehôt. Zpravodajcom je pán člen Slovenskej národnej rady Alex Bogdanov. Dávam mu slovo.

Člen SNR Alex Bogdanov:

Slávna Slovenská národná rada!

Plénum Slovenskej národnej rady na zasadnutí dňa 28. júna 1947 odhlasovalo nariadenie Slovenskej národnej rady č. 60/1947 o predĺžení niektorých zmenkoprávných lehôt. Podľa tohto nariadenia lehoty na uplatnenie nárokov zo zmienek znejúcich na pengö a vystavených do 26. júna 1945 na časti územia Slovenska, ktorá bola dočasne okupovaná Maďarským štátom, sa predĺžily do 30. septembra 1947. Predpokladalo sa, že daná vec bude medzičasom riešená celoštátnou normou. Táto celoštátna norma bola sice Ministerstvom spravodlivosti v Prahe pripravená, ale dosiaľ Ústavodárnym národným zhromaždením nebola odhlasovaná. Je preto potrebné, aby zmenkoprávne lehoty predĺžené nariadením č. 60 boli s účinnosťou od dňa 1. októbra 1947 opätovne predĺžené.

Právny výbor predkladá slávnej Slovenskej národnej rade návrh, ktorý tento úkol plní s odporúčaním, aby bol prijatý s tou zmenou, že lehota na uplatnenie nároku sa predlžuje nie do 31. decembra 1947, ale do 31. marca 1948 s čím už aj vláda vyslovila podľa čl. I. Dohody z 28. júna 1946 súhlas.

Podpredseda SNR pplk. Milan Polák:

Nasleduje rozprava o prednesenej zpráve. Kto sa hlási k slovu? Ponevác sa k slovu nikto nehlási, dávam hlasovať o návrhu nariadenia Slovenskej národnej

rady o predĺžení niektorých zmenkoprávných lehôt.

Kto súhlasí s návrhom tak, ako bol pánom zpravodajcom prednesený nech zdvihne ruku. Ďakujem, to je väčšina. Zisťujem, že Slovenská národná rada schválila toto nariadenie v prednesenom znení.

Nasleduje štvrtý bod programu. Zpráva imunitného výboru o žiadosti vojenského prokurátora v Bratislave o udeľenie súhlasu k trestnému stíhaniu člena Slovenskej národnej rady škpt. Viliama Šalgoviča. Zpravodajcom je pán člen Slovenskej národnej rady Ľudovít Benada. Dávam mu slovo.

Člen SNR Ľudovít Benada:

Slávna Slovenská národná rada!

Vojenský prokurátor v Bratislave obrátil sa so žiadosťou na Slovenskú národnú radu, aby podľa § 50 nariadenia 57/1945 Sb. n. SNR udelila súhlas k trestnému stíhaniu škpt. Viliama Šalgoviča, člena Slovenskej národnej rady pre podozrenie zo zločinu zneužitia služobnej moci podľa § 380 vojenského trestného zákona, prečinu ľahkého ublíženia na tele podľa § 680 vojenského trestného zákona a pre podozrenie prečinu proti kázní a poriadku podľa § 269 písm. c) vojenského trestného zákona.

Škpt. Viliam Šalgovič mal sa uvedených trestných činov dopustiť spolu s inými dôstojníkmi a vojakmi dňa 6. decembra 1945 v Nitre, kde údajne v podnapilom stave vyvolal bitku s Gejzom Országhom a prítomnými civilnými osobami. Uvedeného Gejzu Országha nechal zatknúť vojenskou hliadkou a držal ho v zaisťovacej väzbe do druhého dňa, t. j. do 7. decembra 1945. Menovaného údajne na strážnici v budove vojenského veliteľstva viac krát udrel do tváre, čím mu spôsobil ľahšie zranenia.

Imunitný výbor sa žiadosťou vojenského prokurátora v Bratislave zaoberal na svojich schôdzkách dňa 14. apríla a 16. septembra 1947. Prizierajúc k spisovému materiálu a k svedeckým výpovediam usniesol sa imunitný výbor navrhnúť plénu Slovenskej národnej rady, aby neudielilo súhlas k trestnému stíhaniu škpt. Viliama Šalgoviča, člena Slovenskej národnej rady pre prečiny uvedené v podaní vojenského prokurátora v Brati-

slave dňa 17. marca 1947, pod číslom 0-958/46-II.

Podpredseda SNR pplk. Milan Polák:

Otváram o prednesenej zpráve rozpravu. Kto sa hlási k slovu? Ponevác sa k slovu nikto nehlási dávam hlasovať. Kto súhlasí s návrhom imunitného výboru tak, ako ho predniesol pán zpravodajca t. j., aby pán člen Slovenskej národnej rady špkt. Viliam Šalgovič nebol vydaný k trestnému stihaniu, nech zdvi-

hne hore ruku. To je väčšina. Zistujem, že Slovenská národná rada podľa § 51 rokovacieho poriadku nedala súhlas k trestnému stihaniu člena Slovenskej národnej rady špkt. Viliama Šalgoviča.

Týmto je program dnešného plenárneho zasadnutia vyčerpaný. Oznamujem, že najbližšie zasadnutie Slovenskej národnej rady svolá Predsedníctvo národnej rady písomne. Zaključujem zasadnutie.