

XXV ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

ТРЕТА РЕДОВНА СЕСИЯ

Стенографски дневникъ

НА

56. заседание

Четвъртъкъ, 19 мартъ 1942 г.

(Открито въ 16 ч. 55 м.)

Председателствувалъ председателътъ Христо Калфовъ. Секретари: Димитъръ Сараджовъ и Иванъ Минковъ.

СЪДЪРЖАНИЕ:

	Стр.		Стр.
Съобщения:		Н. Мушановъ	1162
Отпуски	1155	М. Ковачевъ	1164
Предложения	1155	Инж. С. Ганевъ	1165
Законопроекти	1155	Инж.-арх. И. Гърковъ	1167
По дневния редъ:		Законопроектъ за измѣнение и допълнение на за-	
Предложение за одобрение на XXI постановление		кона за разрешаване на министра на желѣзни-	
на Министерския съветъ, взето въ заседанието		цитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задъл-	
му отъ 19 септемврий 1941 г., протоколъ № 156		жение за нуждитъ на Главната дирекция на	
(Приемане)	1155	желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на	
Говорили: М-ръ Д. Василевъ	1156, 1167	2.700.000.000 л., платими въ повече отъ три бю-	
П. Стайновъ	1159	джетни години (Първо и второ четене)	1170
И. Петровъ	1161	Дневенъ редъ за следващото заседание	1170

Председателъ Христо Калфовъ: (Звъни) Има нужниятъ брой народни представители. Обявявамъ заседанието за открито.

(Отсъствуватъ народнитъ представители: Георги Рашковъ, Георги Шишковъ, Георги Чалбуковъ, д-ръ Георги Рафаиловъ, Дени Костовъ, Дълчо Тодоровъ, Екимъ Екимовъ, Запрянъ Клявковъ, Иванъ Райчевъ, Кирилъ Минковъ, Матю Ивановъ, Найдень Андреевъ, Панайотъ Станковъ, Петъръ Грънчаровъ, Петъръ Марковъ, Светославъ Славовъ, Сотиръ Яневъ и Стефанъ Багриловъ)

Има да направя следнитъ съобщения.

Разрешенъ е отпускъ на следнитъ г-да народни представители:

Василь Чобановъ — 1 день;
Димитъръ Сараджовъ — 1 день;
Димитъръ Киревъ — 2 дена;
Милети Начовъ — 1 день, и
Сотиръ Яневъ — 2 дена.

Народниятъ представителъ г-нъ Кирилъ Минковъ, който се е ползувалъ досега съ повече отъ 20 дни отпускъ, иска още 2 дена отпускъ. Които г-да народни представители сж съгласни да се разреши на народния представител г-нъ Кирилъ Минковъ 2 дена отпускъ, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Постъпили сж:

Отъ Министерството на земедѣлието и държавнитъ имоти — проекторешение за одобрение 45. постановление на Министерския съветъ, взето въ заседанието му отъ 10 мартъ 1942 г., протоколъ № 31 — относно опредѣленieto кой видъ двигатели въ земедѣлското производство и за коя сезонна работа ще се ползуватъ съ безмитни горивни и смазочни материали.

Отъ същото министерство — проекторешение за одобрение точка 2, алинея втора, на 27. постановление и точка 5 отъ 28. постановление, взети въ заседанието на Министерския съветъ отъ 25 февруарий 1942 г., протоколъ № 24 — относно отпускането кредитъ на земедѣлски стопани.

Отъ Министерството на финанситъ — проекторешение за одобрение решенията на прошектарната комисиия, взети въ заседанието ѝ на 13 мартъ 1942 г., протоколъ № 29.

Отъ същото министерство — законопроектъ за извънреденъ бюджетенъ кредитъ по бюджета на Главната ди-

рекция на желѣзницитъ и пристанищата за 1942 бюджетна година, въ размѣръ на 700.000.000 л.

Отъ същото министерство — законопроектъ за измѣнение на закона за Българската народна банка.

Пристъпваме къмъ точка първа отъ дневния редъ:

Проекторешение за одобрение 21. постановление на Министерския съветъ, взето въ заседанието му отъ 19 септемврий 1941 г., протоколъ № 156 — относно пжтна настилка.

Които г-да народни представители приематъ да се прочете само проекторешението, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля г-на докладчика да го прочете.

Докладчикъ Атанасъ Цвѣтковъ: (Чете)

„ПРОЕКТОРЕШЕНИЕ

за одобрение XXI постановление на Министерския съветъ, взето въ заседанието му отъ 19 септемврий 1941 г., протоколъ № 156.

Съ цель за бързо и модерно застрояване на българската държавна пжтна мрежа и въ интереса на моторизирани съобщенията въ страната, одобрява се следното:

1. Министърътъ на общественитъ сгради, пжтищата и благоустройството се натоварва съ задачата да сключи отъ името на царското българско правителство съ пълномощника на генералния инспекторъ на германското пжтно дѣло — райхсминистра д-ръ Тодтъ, нуждитъ за това договорни споразумения.

2. Пълномощникътъ на главния инспекторъ на германското пжтно дѣло стои, отъ една страна — на разположение като довѣренъ съветникъ за всички въпроси по пжтния строежъ изобщо въ страната, а, отъ друга страна, той е довѣрено лице, както отъ страна на Министерството на общественитъ сгради, пжтищата и благоустройството, тъй и отъ страна на главния инспекторъ на германското пжтно дѣло — райхсминистра д-ръ Тодтъ, за онѣзи работи по пжтищата, за които ще бждатъ привлѣчени германски фирми и за бързото и съгласно сключенитъ договори изпълнение на сжщитъ работи.

3. Министерството на обществените сгради, пътищата и благоустройството ще състави, при съдействието на същия пълномощник, една строителна програма за напавата на безпашни пътни настилки въ страната, както по отношение на обема, така и по отношение на времето за изпълнението ѝ.

4. Привличането на опитни германски фирми за изпълнението на предвиденият въ строителната програма пътни настилки ще стане съ съдействието на пълномощника на главния инспектор на германското пътн дѣло — райхсминистра д-ръ Тодт, като довъреник за тѣзи работи.

5. Отдаването на предвиденият въ определената строителна програма работи на германски предприятия ще стане съгласно българските закони, като довъреното лице се грижи, щото тѣзи работи да бѣдат построени от германските фирми въ годините 1942 до 1946 и срѣдно годишно най-малко по 300 км. пътища съ модерна настилка — предимно повърхностно емулизирани пътища.

6. Довъреното лице ще представи до 31 октомври 1941 г. едно общо предложение за цѣлостната постройка и за работите презъ 1942 г. едно детайлно предложение, за да могатъ подготовителните работи за строежите да започнатъ още презъ тази година.

7. Всички договори, които ще се сключватъ между Министерството на обществените сгради, пътищата и благоустройството и натовареният съ извършването на пътните работи германски фирми влизатъ въ сила следъ като бѣдатъ одобрени отъ Министерския съветъ.

(Ето текстътъ на мотивитъ:

МОТИВИ

къмъ проекторешението за одобрение на XXI министерско постановление, взето въ заседанието му отъ 19 септември 1941 г., протоколъ № 156.

Г-да народни представители! Известно е, че преди около 5-6 години единствената пътна настилка, която се употребяваше по всички пътища въ страната, бѣше макадамовата настилка отъ трошени камъни, съ или безъ основенъ калдърѣмъ. Развитието, обаче, на движението у насъ, а особено автомобилното движение, дойде да убеди службата „Пътища“, както това е станало отдавна въ по-културнитъ и съ силно развито движение страни, че тази настилка вече е свършено незадоволителна и твърде скѣпа за поддържане. Едва отъ 1935 г. насамъ и у насъ се възприе направата на трайни пътни настилки, отъ които на първо мѣсто паважни такива, а малко по-късно и на бетонните настилки — по-образца за пътищата въ Германия и другаде. До днесъ въ България има готови вече такива настилки кръгло 500 км. и сѣ подготовени за напавата още 247 километра.

Тѣзи видове настилки, обаче, макаръ и много трайни и задоволителни, сѣ много скѣпи и не могатъ да се строятъ съ нужната бързина, тъй като годишното производство на павата у насъ достига да задоволи направата на само около 100 км. пътища, което значи, че, за да се павира цѣлата пътна мрежа отъ около 4.950 км. главни и първокласни пътища, би трѣбвало да се чака около 50 години. За бетонните настилки пъкъ все пакъ има известно колебание, че, макаръ и стойността имъ да е равна на паважните такива, не ще се оказатъ тъй издрѣжливи и лесни за поддържане, както паважните.

Налага се, следователно, да се мине къмъ една междинна форма на пътна настилка, която, както по времеизпълнение, така и по стойностъ, е по-удобна и по-евтина отъ паважните и бетоновите настилки, а въ същото време ще задоволи и голѣмата нужда отъ по-удобни за движението издрѣжливи и безпашни пътища. Това сѣ пътищата съ битумни и катранени и особено тия съ срѣдно тежки настилки, които отдавна сѣ въведени вече въ всички по-културни държави. За направата, обаче, на тѣзи настилки у насъ нѣма още почти никакъвъ опитъ. Липсва така сѣщо и необходимиятъ инвентаръ, който е доста обширенъ.

Водимо отъ горните съображения, Министерството на обществените сгради, пътищата и благоустройството вѣдѣ въ връзка съ главния инспекторатъ за германските пътища — организацията „Тодт“, за условията, при които сѣщата организация би могла да бѣде полезна при въвеждането на тоя видъ настилки и у насъ. Въпрѣки преполюването на германските строителни организации въ момента, генерал-инспекторътъ изяви своята готовност да сътрудничи за изграждане на пътната ни мрежа.

Резултатъ отъ воденитъ разговори съ организацията „Тодт“ е приложеното XXI постановление на Министерския съветъ, което, възъ основа на изложеното, моля ви, г-да народни представители, да разгледате и гласувате.

Гр. София, мартъ 1942 г.

Министъръ на обществените сгради, пътищата и благоустройството:

Инж. Д. Василевъ

Председателъ Христо Калфовъ: Има думата г-нъ министъръ на обществените сгради, пътищата и благоустройството.

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Още отъ старитъ римляни сѣ достигнали до насъ две кратки, но много съдържателни думи, смисълътъ на които и днесъ е тъй значителенъ и тъй дълбокъ, какъвто е билъ и въ ония отдалечени, но съ голѣма култура за тогавашната епоха времена. *Via vita — пътътъ е животътъ!* И действително, пътятъ привлича около себе си и върху себе си живота на всички народи. Пътищата сѣ главните артерии, по които се движи и развива стопанскиятъ животъ на народитъ, тѣ сѣ въ същото време и едно отъ твърде важните срѣдства за отбраната на държавата, по тѣхъ се разнася и общата култура на човѣчеството презъ всички епохи на неговото културно съществуване. Тѣкмо за това, въ единъ отъ най-старитъ народи на земята съществува твърдението: „Каквито сѣ пътищата, такава е и страната.“

Съ развитието, обаче, на моторния превозъ върху пътищата, тѣхното значение се още повече увеличи, защото интензивността на стопанския животъ, извикала въ услуга на последния пътническия и товаренъ моторенъ транспортъ, изисква вече отъ пътя свършено други качества. Тѣзи качества се изразяватъ въ една коренна промѣна както на трасето, така и на нивелатата, а особено върху настилката на пътя. Моторизираното движение настоячиво иска малки надлъжни наклони, голѣми радиуси на кривитъ, едностраненъ наклонъ въ последнитъ и здрава, дълготрайна и безпашна настилка на пътното платно.

Най-разпространената допреди 20 години пътна настилка бѣ тѣ наречената трошенокаменна или макадамова настилка. Ако, обаче, дотогава тя можеше да задоволи нуждитъ на пътния транспортъ, който се извършваше почти изключително чрезъ обикновената животинска тяга, която нито развиваше голѣма бързина, нито пъкъ бѣ свързана съ превоза на тежки товари, днесъ сѣщата тази настилка е вече неспособна да отговори на съвременнитъ изисквания — на автомобилния и камионния транспортъ.

Засилването на бързото автомобилно движение веднага изкарва налице недостатѣтитъ на трошенокаменната настилка. Отъ голѣмата бързина и образувалия се вакуумъ подъ широкитъ гумени кола, пѣсѣкътъ, който е главното свързочно вещество между чакълитъ зърна, бива изсмукванъ и постепенно изхвърлянъ отъ пътното платно и тогава каменнитъ зърна започватъ да се разхлабватъ и разкѣртватъ. Така настѣпва рушението на пътя.

За да се поддържа животътъ на тия трошенокаменни настилки при днешното, а особено при утрешното състояние на моторното движение по тѣхъ, е необходимо върху пътното платно непрекъснато да бѣде насипванъ едрозърнестъ пѣсѣкъ. Въпрѣки това и въпрѣки голѣмитъ разходи, които сѣ свързани съ доставката и разстилането на пѣсѣка, трошенокаменнитъ настилки, въ зависимостъ отъ степенята и вида на развиващото се върху тѣхъ движение, намаляватъ трайността на своя животъ твърде бързо. Докато по-рано тѣ можеха да изтраятъ въ продължение на 4-5-6 години, днесъ ние имаме пътища, които въ продължение на 2 години се разрушаватъ и трѣбватъ отново да бѣдатъ направени.

Но, освенъ това, тѣ сѣ свързани и съ единъ другъ голѣмъ недостатѣкъ. Това е тѣхната прашиностъ, дори и тогава, когато се намиратъ въ най-добро състояние. Прахътъ, самъ по себе си, не само че е досаденъ за самитъ пътници, но той е много вреденъ за цѣлата околностъ, която лежи край прашинитъ пътища. Прахътъ е вреденъ за всички, които дишатъ или работятъ по тия и край тия пътища, той е вреденъ и за тѣ скѣпнитъ моторни транспортни срѣдства.

Не трѣбва да оставаме неспоменати и грапавинитъ на тия пътища, който недостатѣкъ е свързанъ съ намалената приятностъ на пътуването и съ по-бързото амортизиране на моторнитъ превозни срѣдства въ тѣхната цѣлостъ: гуми, каруцери и моторъ. Също така, трошено-

каменната настилка, поради своята водопропускаяемост, е изложена на разрушителното действие на влагата през злото и на замръзванията през зимата.

Г-да народни представители! Известно ви е, че дължината на българската пътна мрежа възлиза засега на 33.072 км. Според сегашното разпределение, ние имаме следните видове пътища: главни пътища в старит предели 2.416 км., в новоосвободенит земи 716 км., или всичко 3.132 км.; първокласни пътища в старит предели 2.770 км., в новоосвободенит земи 602 км., или всичко 3.372 км.; второкласни пътища в старит предели 5.929 км., в новоосвободенит земи 817 км., или всичко 6.746 км.; третокласни пътища в старит предели 10.485 км., в новоосвободенит земи 546 км., или всичко 11.031 км. Или всичко: в старит предели 21.600 км., в новоосвободенит земи 2.681 км., или всичко 24.281 км. В постройка имаме: в старит предели 7.764 км., в новит земи 845 км., или всичко 8.791 км.

Или всичко, построени и в постройка, пътища имаме: в старит предели 29.346 км., в новоосвободенит земи 3.526 км., или всичко 33.072 км.

От тия пътища сж настлани с трайни безпашни настилки около 495 км., от които 420 км. с паваж, 66 км. с бетон и 9 км. с битумирана трошенокаменна настилка. Всички останали пътища сж построени с тй наречената водосвързана трошенокаменна настилка.

Не много отдавна ръководнит и отговори мста у нас констатираха, че увеличаващото се моторно движение по нашит пътища руши последнит твърде бързо. От там се извади заключението, че тзи настилки не ще могат да понесат новото бързо и тежко движение по тхх. И наистина, България, която се намираще в началото на своето моторизиране, бше в това отношение твърде назад в сравнение с западно-европейскит страни, обаче по темпото на моторизирането си тя се съществено различава от повечето останали страни. Така, например, докато през 1935 г. ние сме имали кръгло 2.100 леки коли и до 1940 г. тххният брой се увеличил на 3.450, числото на камионит от кръгло 510 броя през 1935 г., се е увеличило стремително на 2.600 броя през 1940 г. Ясно е, че ако не б настъпила военната конюнктура, то броят на камионит още на следната година би надскочил тоя на лекит коли. Това темпо на нашето моторизиране е единствено в Европа и то показва, какво грамадно значение има товарната моторна кола за бъдещото стопанско развитие на нашата страна.

Тия обстоятелства накарала нашит мбродави лица да потърсят един траен заместител на слабата и краткотрайна трошенокаменна настилка. И т се спрха за случая на трайнит гранитнопаважни и бетонови настилки. Тзи два вида настилки, безспорно, издържат твърде много на бързото и тежко движение по тхх. Тзи настилки, обаче, сж твърде скъпи и полагането им върху една голма част от нашит пътища би изисквало извънредно много срѣдства. А освен това и строежът им е твърде продължителен и изисква много време.

Досега ние сме строили едва по 100 км. такива пътища. И ако трѣва да застроим с твърди настилки само мрежата на нашит главни и първокласни пътища, би трѣвало да чакаме цѣли 60-70 или, най-малко, поне 50 години. Такъв срок, обаче, за една модерно развиваща се държава е абсолютна безсмислица. При това положение, ако ние не вземем подходящи и целесъобразни мѣрки за бързото изграждане и заздравяване на нашата пътна мрежа, ние рискуваме да я видим в едно свършено кратко време напълно рухнала. Отсега, бързо и смѣло, ние трѣва да се подготвим да посрещнем идващото бързо моторизиране на нашит пътни съобщения.

Г-да народни представители! Днес по нашит пътища се движат около 7.000 моторни коли. Трошенокаменнит настилки едва издържат, и то с голми разноси при поддържането. Вие знаете какво движение се разви по тхх през миналата година, тѣкмо по това време, когато германскит войски преминаваха през нашата страна. Службата по поддържане пътищата се намираще в страшно напрежение, което едва се издържаше. Положиха се голми усилия, направиха се извънредни разходи, обаче както самата служба, тй и пътищата ни издържаха своя голм изпит с отличие. Ние почувствувахме, обаче, страшното влияние на моторния превоз и още тогава решихме, че е крайно време да помислим за бъдещето на нашит пътища, заедно с това и за бъдещото спокойно развитие на нашето народно стопанство.

Ясно е, прочее, че ние трѣва да намѣрим начинъ да заздравим нашата пътна мрежа в възможно най-кѣт срок и с възможно най-малко срѣдства. Само така ние ще изживѣем бързо и по-леко критичния периодъ в преустройството на нашата пътна мрежа, какъвто периодъ изживѣ Германия отъ 1925 г. до 1935 г. И като най-подходящи за тази целъ се явяват тй нареченит черни настилки или битумни и катранени настилки.

Чернит или битумни настилки не сж нищо друго, освен пакъ трошокаменни настилки, но в които свързващото вещество е битумът — едно черно, жилаво, смолисто вещество, което се получава като вторичен продуктъ при дестилацията на земнит масла. Сѣщо тй сж употребяват като свързващо вещество и специално преработеният каменовъглен катран, наречен още пѣтен катран, който се получава като вторичен продуктъ при добиването на кокс и на свѣтилен газъ. Макаръ в настоящия моментъ тзи битумни и катранени материали да се намират извънредно мѣчно, поради обстоятелството, че тй намират широко употребение в воденето на войната, било като изолационни или пѣк като горивни материали, в нормално време тй се произвеждат в голмо изобилие и за тхх се търсят непрекъснато пазари. Тѣкмо затова тххната цена е сравнително ниска. Така, например, в Германия преди войната един тонъ специален пѣтен катран струваше около 2.300 л., а един тонъ битумъ около 3.000 л. В Румъния битумът струваше още по-евтино.

Чернит настилки имат голми преимущества, както предъ обикновената трошенокаменна настилка, тй и в сравнение с трайнит, но скѣпи гранитнопаважни или бетонови настилки. Бетоновит или паважни настилки сж извънредно скѣпи. По-нататѣкъ ние ще видим тххната цена в сравнение с тази на другит видове настилки. Мбродави кръгове в Германия считат, че тзи настилки, следъ като се изключат държавнит автомобилни пътища — Reichsautobahnen — които имат специално предназначение, навлизат едвали не в областта на лука. В всѣки случай тй безъ друго трѣва да останат за силно натоваренит пътища.

Какъ се гледа на избора на пътнит настилки се вижда от мнението по този въпрос на един от най-знаменити дейци в германското пътно дѣло — д-ръ инж. Х. Хентрихъ, който презъ 1924 и 1925 години б натоварен с специалната мисия, следъ като обиколи нѣкои чужди страни, да даде окончателно разрешение на въпроса какъ да се преустрои и спасят от загиване германскит пътища. Той казва следното: „Направата на по-висококачествени настилки, отколкото това се изисква от движението, значи лошо управление на народнит срѣдства; от друга страна, грѣшната пестеливост, с направата на по-слаби и по-краткотрайни настилки, отколкото това се изисква от движението, вреди на общото народно стопанство, чрезъ предизвиканит от това непоносимо голми разходи за поддържане на настилнит и увеличенит разходи на превознит срѣдства вследствие на разваленит настилки.“

Тѣкмо затова в Германия се спират решително на чернит настилки, които заемат срѣдно мѣсто между трошенокаменнит и паважнит и бетонови настилки. До 1928/1929 г. 75% от пътищата сж били с трошенокаменни настилки. Заедно с тхх е намирал приложение и едрият и дребен паваж 10/10 см. Следъ това, обаче, картината бързо се промѣня. Презъ 1939 г. Германия в старит си граници е имала 213.000 км. пътища, от които 41.000 главни пътища. Автобанит не се включват. На 1 април 1939 г. само 30% сж останали с обикновена трошенокаменна настилка, а останалит 70% сж различни безпашни настилки, предимно черни.

Преустройството на главнит пътища, значи 41.000 км. за един периодъ отъ 6 години — отъ 1933 г. до 1939 г. — се е развивало така: презъ 1933 г. сме имали трошенокаменна настилка 32% отъ всички пътища; презъ 1939 г. отъ тхх сж останали само 4%. Двойно повършно заливане с битумъ — или най-леката битумна настилка — презъ 1933 г. сж били 37%; презъ 1939 г. сж намалѣли само с 1% и сж останали 36%. Срѣдно тежки битумни настилки — най-подходящи за насъ — презъ 1933 г. сж били 11%, а презъ 1939 г. — 32%. Тежки битумни настилки презъ 1933 г. сж били 20%, а презъ 1939 г. — 26%.

От тази таблица се вижда, че обикновената трошенокаменна настилка е спаднала отъ 32% на 4%, а срѣдно тежкит битумни настилки сж се увеличили отъ 11% на 32%. Настилнит с повършно заливане сж се запазили

въ същото съотношение, което показва, че този вид настилки се употребяват още като преходна степен към сръдните и тежки настилки. За сжщитъ 6 години сж били построени само по главнитъ пътища около 8.000 ккм. сръдни и тежки битумни настилки.

Въ Австрия, следъ присъединяването ѝ къмъ Германия, сж построени около 700 ккм. пътища съ сръдно тежки битумни настилки, въпреки че следъ обявяването на войната строителната дейностъ се е прехвърлила въ други по-важни за военното време обекти.

Словакия има една пътна мрежа отъ 5.900 ккм., отъ които 2.200 ккм. главни и 3.700 ккм. второстепенни. До 1939 г. само 724 ккм. сж били снабдени съ безпращни настилки, т. е. само 6%. Въ времето отъ 1939 г. до 1941-г. сж построени съ съдействието на организация „Тодт“ 650 ккм. пътища съ черни настилки.

Въ Генералгуберньюмана, бивша Полша, отъ 1939 г. до 1941 г. сж застроени и снабдени съ черни настилки 3.000 ккм. държавни пътища.

Въ Италия презъ 1939 г. е имало 203.400 ккм. пътища, отъ които 20.800 ккм. държавни, 46.500 ккм. провинциални, 126.800 ккм. общински и 9.300 ккм. сжжителски. Съ какво темпо се е развивало битумнирането се вижда отъ следнитъ данни само за държавнитъ пътища — 20.800 ккм.

Презъ 1928 г. е имало битумни настилки само 463 ккм. Всичко останало е било трошенокаменна настилка. Следъ това, обаче, битумнирането на настилкитъ е вървѣло твърде бързо, и презъ 1938 г. имаме следната картина.

Съ обикновена трошенокаменна настилка сж останали 7.300 ккм., т. е. 35%. Съ леки и сръдни битумни настилки — 13.180 ккм., или 63%, отъ всички държавни пътища. Съ тежки настилки сж покрити 320 ккм., или само 2%.

Явенъ е огромниятъ прирастъ на сръднитъ битумни настилки. Безспорно е, че следъ 1938 г. този прирастъ е още повече увеличенъ.

Въ Франция почти цѣлата пътна мрежа е снабдена съ безпращни настилки, по-големата частъ отъ които сж битумни.

Сжщото явление се подчертава силно и въ Англия и Америка, гдето ежегодно се настилатъ хиляди километри пътища съ най-различни видове битумни и безпращни настилки. Изобщо отъ нѣколко години насамъ, следъ като битумнитъ настилки проявиха изпитано своитъ високи качества, въ нѣкоя културна страна не се мисли вече за трошенокаменна настилка, безъ тя да бжде покрита съ нѣкаква лека, сръдна или тежка битумна или катранена настилка.

Г-да народни представители! Не считамъ за излишно да се спра за малко и върху стойността на различнитъ видове настилки. Както вече казахъ, по своята стойностъ битумнитъ настилки заематъ сръдно положение между трошенокаменната настилка и паважната и бетонова настилка. Ако, обаче, се взематъ подъ внимание разходите по поддържането и подновяването на настилкитъ, то нѣкои отъ битумнитъ настилки сж по-евтини отъ всички други настилки.

Всички видове настилки, които иматъ голѣма устойчивостъ срещу моторното движение, се полагатъ върху трошенокаменна настилка. Тя е основата и на паважнитъ настилки, и на бетоновитъ, и на битумнитъ. Тя, обаче, може да бжде направо повършно залѣта съ битумно вещество, битумна емулзия или специаленъ пътень катранъ.

За сравнение вземаме нѣколко вида настилки, при предположение, че тѣ сж изпълнени по единъ и сжщъ пътъ край София, и то презъ 1940 г., когато сме имали установена цена за битумната емулзия.

Обикновената трошенокаменна настилка, служаща за основа на изброенитъ настилки, струва около 125 л. квадратниятъ метъръ. Върху нея положени струватъ: първо, повършно заливане — 15 л. единъ квадратенъ метъръ, или единъ километъръ пътъ при 5 метра ширина на пътното платно — 75.000 л.; второ, фугова черна настилка, или тѣй наречената сръдна битумна настилка — 75 л. квадратниятъ метъръ или 375.000 л. километърътъ; трето, напоенъ макардамъ — 90 л. квадратниятъ метъръ, или 450.000 л. километърътъ; четвърто, асфалт-бетонъ, тежка битумна настилка 5 см. дебелина — 145 л. квадратниятъ метъръ, или 725.000 л. километърътъ; пето, циментъ-бетонъ, 13 см. дебелина — 180 л. квадратниятъ метъръ, или 900.000 л. километърътъ; и, шесто, сръденъ паважъ — 210 л. квадратниятъ метъръ, или 1.050.000 л. километърътъ.

Отъ това сравнение се вижда, че фуговата битумна настилка е равна по стойностъ почти на една трета отъ стойността на сръдния паважъ.

Това сж сумитъ, изчислени съ голѣмо приближение, които трѣбва да се изразходватъ за построяката на отдѣлнитъ видове настилки, безъ стойността на основната трошенокаменна настилка.

Ако се взематъ подъ внимание разходите по поддържане разнитъ видове настилки и се изчисли амортизацията имъ, ние ще видимъ, че фуговата черна настилка е най-евтината, следъ нея иде паважътъ, който се следва отъ повършно залѣната трошенокаменна настилка, а най-скѣпа е обикновената трошенокаменна настилка.

Като се вземе подъ внимание, че презъ пролѣтътъ, лѣтото и есента обикновената трошенокаменна настилка трѣбва да се поддържа непрекъснато чрезъ пѣсъчно насипване и че тежкитъ и брѣзъ моторенъ транспортъ я разсипва за гри, а по-малко даже и за две години, фактически тя се явява, отъ гледна точка на нейната дълготрайностъ, като една отъ най-скѣпитъ настилки.

Г-да народни представители! Азъ смѣтамъ, че вамъ е вече напълно изясненъ въпросътъ за качества на различнитъ видове настилки и вървамъ, че вие виждате голѣмата изгода отъ това да преминемъ и ние къмъ битумната настилка — повършното заливане, а най-вече къмъ фуговата битумна настилка. Сравнени съ обикновената трошенокаменна настилка, която по начало е неравна и много бързо се нагрява, ние ще имаме голѣми спестявания, както при строежа, тѣй и по поддържането имъ. Освенъ това, при тѣхъ ние ще имаме спокойно пътуване, никакъвъ прахъ, по-малко харчене на бензинъ и гуми, подлѣтъ живогъ на превознитъ сръдства, по-голѣма бързина въ движението и въобще по-добъръ и по-евтинъ превозъ.

Азъ вървамъ, че и вие заедно съ менъ идвате до заключението, че ние трѣбва да пристѣпимъ бързо къмъ снабдяването на нашитъ пътища съ настилки, които могатъ да поематъ усиления пътнически и товаренъ моторенъ транспортъ и да го направятъ колкото е възможно повече ползевенъ и повече приятенъ. А това бързо застрояване ще стане съ най-малко сръдства, само като преминемъ къмъ чернитъ пътни настилки, които сж по-евтини отъ всички други устойчиви настилки.

Разбира се, че преди полагането на чернитъ настилки ще трѣбва до известна степенъ, и безъ да се увеличае, да подобримъ и техническитъ елементи на пътя — трасе, нивелета и криви. За принципъ при това подобрение трѣбва да възприемемъ да не се отклоняваме много отъ старото пътн платно, защото така можемъ да загазимъ, както въ излизнитъ разходи, тѣй и въ губене на много време.

Да се започне съ преустройството по този начинъ на цѣлата наша пътна мрежа е абсолютно невъзможно не само поради обширността на задачата, но и поради нуждата отъ голѣми сръдства. Ето защо наложително е да се подбере една частъ отъ пътищата ни, които по своето положение иматъ най-важно значение за стопанския животъ и за стопанското развитие на страната. А това сж предимно нашитъ главни пътища, които съставляватъ основния скелетъ на нашата пътна мрежа и покриватъ цѣлата страна като мрежа съ много голѣми дунки. Застрояването на тѣзи пътища, т. е. приготвяването на пътното имъ платно за бързото автомобилно движение и покриването имъ съ подходяща битумна настилка трѣбва да се извърши въ единъ срокъ колкото се може по-краткъ. Само така ще можемъ съ сигурностъ да кажемъ, че сме изпълнили въ това отношение дълга си къмъ страната и къмъ нуждитъ на нашето народно стопанство.

Г-да народни представители! Явява се сега въпросътъ, по какъвъ начинъ трѣбва да постѣпимъ за разрешаване успѣшно на поставената задача. При разглеждането на този въпросъ трѣбва да се има предвидъ, че строежътъ на модернитъ настилки е една извънредно сложна и деликатна работа, за която се иска голѣмъ опитъ и умение. Този опитъ го има у западнитъ по-напреднали страни, но той е полученъ съ цената на много изучавания, на много проби и маса грѣшки и неуспѣхи. Трѣбва ли да започнемъ отначало и да извършимъ, да повторимъ всички опити на Запада, за да добиемъ съ цената на подобни на тѣхнитъ грѣшки и загуби своята собствена опитностъ, или да се възползуваме отъ събраноготъ отъ по-старитъ пътни строителства и съ него да вървимъ все по-напредъ?

Правителството, естествено, възприе втората възможностъ, а именно, да се обърне за помощъ въ изпълнение на поставената задача къмъ една отъ най-опитнитъ въ Европа строителни организации, а именно къмъ помощта на организацията „Тодт“. Нейниятъ великъ създателъ и организаторъ, покойниятъ инж. д-ръ Тодтъ, който имаше особени симпатии къмъ нашата страна, се отзова на молбата ни и, въпреки че германската строителна инду-

стрия е прѣкомѣрно натоварена, обеща да отдели членове отъ своята организация, които да ни подпомогнатъ. Азъ не се съмнявамъ, че и неговиятъ наследникъ, райхсминистрътъ Албертъ Шпееръ, ще бѣде също така отзивчивъ, както бѣ и неговиятъ великъ предшественикъ.

Съображенията, които накарала правителството да се обърне къмъ нѣж. д-ръ Тодтъ, бѣха следниѣ.

Първо. Преустройството на съществуващитѣ пѣтици и пригоядането имъ за автомобилно движение, при възможностъ най-големия икономия, е една работа трудна и изисква, както вече казахме, голѣмъ опитъ. Такъвъ опитъ организацията „Тодтъ“ не само че притежава, но тя е достигнала въ това отношение до съвършенство благодарение на обстоятелството, че въ последно време тази организация имаше възможността да извърши въ много голѣмъ мащабъ подобни преустройства. Като блестящъ примѣръ за това служатъ престоенитѣ второстепенни шосета въ Германия, както и великолепитѣ пѣтици, построени напоследѣкъ въ Словакия и другаде. Условиата, обаче, тѣкмо въ Словакия наподобяватъ извънредно много на нашитѣ, и ние сме сигурни, че насѣбраниятъ тамъ опитъ ще ни бѣде отъ неизмѣрима полза.

Второ. Направата на чернитѣ настилки, които, както вече видѣхме, сѣ най-подходящи за едно бързо и масово застрояване и пригоядане пѣтицата за автомобилно движение, изисква също тѣмъ голѣмъ опитъ, какъвто ние, за жалостъ, сами никакъ не притежаваме. Германската строителна индустрия, обаче, има задъ себе си единъ периодъ отъ блестяща дейностъ въ това поле. Хилядитѣ шосета въ Германия, като оставимъ аутобанитѣ настрана, а въ последно време и въ Словакия, Полша и другаде, свидетелствуватъ за това. Тукъ ние ще трѣбва да обучаваме доста дълго и системно всички, които сѣ заети съ тоя мюнь на пѣтното строителство — като почнемъ отъ простия работникъ и завършимъ съ предприемача и инженера-изпълнителъ и инженера като контрола.

Трето. За пѣтни строежи въ поменатия мащабъ е необходимо единъ много голѣмъ машиненъ и другъ инвентаръ, съ какъвто ние съвсемъ не разполагаме. Набавянето на машинитѣ за такъвъ строежъ сега е невъзможно, а едва ли ще бѣде възможно и въ следнитѣ нѣколко години. А тѣкмо тѣзи години ще трѣбва да бѣдатъ използвани за пригоядане на пѣтицата ни и за следвоенния периодъ, който неминуемо ще внесе силенъ стопански разцѣтъ, а съ това и много засилено моторно движение по пѣтицата ни.

Четвърто. Голѣмитѣ мащабни въ доставката на специалнитѣ материали за чернитѣ настилки ще бѣдатъ много по-лесно и успѣшно преодоляни съ помощта на организацията „Тодтъ“.

Пето. Пѣтни строежи съ тѣмъ обрисуванитѣ размѣри не биха могли да се извършатъ безъ участието и на чужди строителни фирми. Правителството пожела да се възползува отъ голѣмия респектъ, отъ голѣмия престижъ, а така също и властъ, която организацията „Тодтъ“ има предъ германскитѣ строителни фирми. По този начинъ правителството ще ангажира въ строежа само фирми, посочени отъ организацията „Тодтъ“, т. е. такива, които заслужаватъ нейното довѣрие. Тия фирми ще се задѣлжатъ така двойно — единъ пѣтъ предъ българската държава и втори пѣтъ предъ организацията „Тодтъ“ — и ще дадатъ или ще бѣдатъ заставени да дадатъ по-бърза, по-съвѣстна и възможностъ най-евтина работа. Отъ друга страна, организацията „Тодтъ“ — единъ действително достоенъ за довѣрие институтъ — ще поеме известенъ ангажиментъ спрямо насъ.

Шесто. Европейската общностъ се преустройва върху принципа на взаимността, благодарение на която хиляди наши работници сѣ заети на работа въ германското стопанство.

Съ съдействието на генералъ-инспектора на германскитѣ пѣтици, правителството се надѣва да изпълни предстоящата задача най-успѣшно и най-икономично.

Г-да народни представители! Върху самото постановление азъ нѣма да се спирамъ. То е предъ васъ. Всички вие сте го прочели и добре проучили. Трѣбва по него само едно да ви кажа: нашитѣ, българскитѣ интереси, сѣ напълно запазени. Възлагането на работитѣ ще става изключително по нашитѣ, българскитѣ, закони.

Ние трѣбва да трѣгнемъ по този пѣтъ, ако искаме нашата пѣтна мрежа да не изпадне въ катастрофално състояние. По този пѣтъ сѣ вървѣли и вървятъ всички цивилизовани народи, само по този пѣтъ ние ще създадемъ една мрежа съобразена преди всичко съ нашитѣ финансови възможности, а също така годна да служи отлучно на добре разбранитѣ всестранни интереси на българския народъ.

Азъ ви моля, г-да народни представители, да одобрите предлаганото ви постановление на Министерския съветъ (Рѣкоплѣскания)

Председателъ Христо Калфовъ: Има думата народниятъ представителъ г-нъ Петко Стайновъ.

Петко Стайновъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Слушахъ съ особено голѣмъ интересъ речъта на г-на министра на благоустройството и считамъ, че народното представителство можа да чуе интересни данни за километража на нашитѣ пѣтици, за класовѣтъ на пѣтицата, за видовѣтъ настилки, които сѣ употребявани у насъ, както и за резултатитѣ отъ употребяванитѣ настилки. Нѣма да оспорвамъ даннитѣ, изтъкнати предъ насъ отъ г-на министра, нито неговитѣ заключения. Обаче, искамъ да се спра на мотивитѣ, съ които министрътъ на пѣтицата е внесълъ това проекторешение въ Народното събрание. (Ораторътъ говори съ пресипналь гласъ)

Ангелъ Стояновъ: Не се чува нищо.

Петко Стайновъ: Четохъ тия мотиви, но не можахъ да разбера защо се внася то за одобрение въ Народното събрание. Искаме да строимъ сега безпирани пѣтици съ повърхностна битумна или катранена настилка. Много добре. Щомъ специалиститѣ считатъ, че това е най-добро, нѣма защо да се пита Народното събрание, както не го питаха, когато почнаха да строятъ павирани и бетонни пѣтици.

Иванъ Петровъ: Нищо не се чува.

Стефанъ Багриловъ: На английски ли говорите или на български, г-нъ Стайновъ? Говорете на български, за да ви разберемъ.

Петко Стайновъ: Не мога да приказвамъ високо. Затуй има тукъ тѣзи работи, (Сочи микрофонитѣ) и съмъ принуденъ да си служа съ тѣхъ.

Г-да народни представители! Народното събрание не бѣше питано и нѣмаше нужда да бѣде питано и за другитѣ подобни строежи, които почнаха. Това е работа на управлението. Парламентътъ оставя изпълнителната властъ свободно да действува подъ отговорното ръководство на съответния министъръ. Това е въпречемъ и системата на нашето управление.

Въ мотивитѣ се казва, обаче, че сме нѣмали никакъвъ опитъ по строенето на такива битумни пѣтици, които отдавна били въведени и построени въ всички по-културни държави. Значи, самъ г-нъ министрътъ казва въ мотивитѣ, че такива пѣтици отдавна били въведени въ по-културнитѣ страни. Трѣбва само да съжаляваме, че щомъ отдавна — както се казва въ самитѣ мотиви и въ речъта на г-на министра — е билъ въведенъ отъ чуждитѣ пѣтни администрации строежътъ на такива пѣтици, нашата администрация е останала назадъ и не е направила същото. Този упрекъ заслужава да се направи толкова повече, защото и нашитѣ непосредствени съсѣдки Гърция и Сърбия, ако и да не минаватъ за по-културни отъ насъ, отдавна сѣ започнали съ собствени сили и безъ въкаквѣ чужди съветници да строятъ такива пѣтици съ битумъ или катранъ, нѣкои отъ които останаха днесъ въ наша територия.

А ако се иска наистина особено специализиране за тѣхния строежъ, трѣбва да се съжалява, че не сѣмъ изпратени отъ Министерството на благоустройството още миналата година, когато, споредъ както гласятъ мотивитѣ, се е почувствувала нужда, нѣколко лица да поработятъ въ чужбина и да се специализиратъ по строежа на битумни или катранени пѣтици и да прѣвѣрятъ въ чужбина на практика какъ става този строежъ.

Самъ азъ не съмъ специалистъ и не бихъ могълъ да ви дамъ сведения за начина на пострѣката на такива пѣтици — нѣщо, което г-нъ министрътъ направи съ данни и съ нуждѣта компетентностъ. По това нѣма да споримъ. Обаче между насъ има колеги-инженери, опитни специалисти, какъвто е нашиятъ колега г-нъ Спасъ Ганевъ, бившъ министъръ на пѣтицата, които биха могли съ надлежната компетентностъ да ни освѣтятъ по този въпросъ. Надѣвамъ се, че г-нъ Ганевъ ще вземе думата следъ менъ, за да ни каже какъ се строятъ и какъ трѣбва да се строятъ у насъ катранени и битумни пѣтици.

Така че азъ бихъ желалъ и молилъ, както г-нъ Ганевъ, така и другитѣ компетентни лица да излѣзатъ и не само да ни обяснятъ това, но и да ни кажатъ: неужели строежътъ на битумни пѣтици е толкова сложно нѣщо, че

трѣбва съ договоръ да викаме и да се обвързваме съ единъ съветникъ редъ години, за да ни ръководи и учи? Неужели тия инженери-българи, които построиха Борушенският и Юндолският тунели, тия инженери-българи, които построиха Рилския водопроводъ и водните канали на „Орионъ“ и неговитѣ тунели и водопроводи, тия които построиха бетонения и павирания пътъ Пловдив—Пазарджикъ и други, неужели тия български инженери, казвамъ, или тѣхнитѣ събратя не сж вече въ състояние сами да строятъ, сами да ръководятъ, както нѣкога, такива строежи, та става нужда, както се казва въ точка пета на проекторешението, Министерскиятъ съветъ да вика съ договоръ единъ съветникъ отъ чужбина „за всички въпроси по пътния строежъ изобщо въ страната“?

Това е странно и затуй азъ атакувамъ мотивитѣ на това проекторешение. Прочетете мотивитѣ на решението на Министерския съветъ и ще се убедите въ това. Какъ досега, г-да — ето 65 години — нашитѣ инженери безъ всѣкакъвъ съветникъ покриха съ своитѣ строежи България, построиха съ хиляди километри пътища и сега изведнажъ става нужда да се сложатъ тѣзи наши техници подъ опекуството на единъ чуждъ съветникъ „за всички въпроси по пътния строежъ“, а не дори само за битумни строежи? Така е писано, г-да, въ мотивитѣ.

Азъ имамъ вѣра въ нашитѣ инженери, въ нашитѣ специалисти, въ нашитѣ строители. Азъ вѣрвамъ, че ако тѣ още не сж строили битумни пътища, биха вложили старание и любознателностъ, биха проучили чуждия опитъ и биха построили такива катранени пътища, и то не по-лошо отъ сръбскитѣ и грѣцкитѣ инженери, които съ собствени сили сж построили такива пътища въ респективнитѣ съседни страни.

Не чувствувате ли, г-да, че съ такава попечителство на чуждъ съветникъ, по начина, по който това попечителство е прокарано въ постановлението на Министерския съветъ — за всички пътни строежи, съ договорно обвързване, съ срокъ отъ 4 години — се засѣга престижътъ на нашитѣ строители, които ние трѣбва да тачимъ, защото тѣ сж строители и на съвременна България, на тази България, на която се радваме и съ която се гордѣемъ?

Ако има нужда да изучимъ чуждия опитъ или да чуемъ компетентно мнение, това винаги можемъ и трѣбва да сторимъ. Нека отидатъ нашитѣ специалисти въ чужбина, за да видятъ, да чуятъ, да разбератъ този начинъ на строежъ. Нека повикаме единъ, двама или трима специалисти отъ чужбина отъ организацията на райхсминистра д-ръ Тодтъ, предъ чийто гений и азъ се прекланямъ. Съ благодарностъ и съ радостъ ще ги изслушаме, ще чуемъ съветитѣ и указанията имъ. За колко работи, г-да, у насъ — и по водни строежи, и по земеделски въпроси, и по горски въпроси — викахме и идваха даже и презъ последната година чужди специалисти? Показахме имъ всичко, чухме имъ мнението, но никому не дойде на ума съ договоръ, одобренъ съ законъ, да се обвържемъ съ чужда администрация, за да ни се прати постояненъ „съветникъ“, който „за години да ни съветва“ и да се мѣси въ нашитѣ работи по всички водни строежи, по всички земеделски и горски въпроси и пр., както е сега случаятъ съ пътищата.

Г-да! Азъ не обичамъ много тия постоянни чужди съветници, тия постоянни чужди мисии при нашата администрация, особено съ договоръ, одобренъ съ законъ. Тѣ ми напомнятъ винаги нѣкакво, така да се каже, negliжирание на държавния суверенитетъ; напомняватъ ми съветниците, които имаше въ Египетъ, гдето англичанитѣ по договоръ пращатъ само съветници при съответнитѣ администрации. Въ Египетъ доскоро английска войска за окупация всѣщностъ нѣмаше, имаше само съветници, и това бѣше достатъчно.

Председателъ Христо Калфовъ: (Звъни)

Петко Стайновъ: Г-да! Обичамъ да вѣрвамъ, че въ нашия случай въпросътъ е различенъ, но намирамъ, че постановлението на Министерския съветъ е много нещастно и неумѣло редактирано — това именно азъ критикувамъ — и поради това, тъй както е погрѣшно и лошо редактирано, може да остави и погрѣшни впечатления. И затова то би трѣбвало да се измени; то не би трѣбвало да получи одобрението на Парламента.

Каквито и да бѣдатъ съображенията на правителството — азъ вѣрвамъ, че сж най-почтени, и не може и не би трѣбвало да бѣде иначе — тази редакция, обаче съ тия постоянни „довѣрени съветници“, както се настаняватъ у насъ, при нашитѣ администрации, и то съ договори за години време, не бива да стане законъ, защото по този

начинъ би се турило по законодателенъ редъ начало на една система на чужди съветници въ управлението у насъ. Днесъ ще е за строежъ на всички пътища, защото признаваме, че не знаемъ да строимъ; утре ще е за желѣзницитѣ, защото не сме знаели да ги редимъ; други день за минитѣ — може би за мини „Перникъ“ — като се признае, че и тамъ сме неопитни. Това не ви ли напомня едни печални спомени, не ви ли напомня предложенитѣ услуги пакъ на чужденци преди 25 години съ целъ да ни учатъ какъ най-рационално да се експлоатиратъ държавнитѣ минни „Перникъ“? Спомнете си!

Вие, г-да народни представители отъ това XXV Народно събрание, винаги сте се показвали като най-добри българи, най-добри ревнителѣ за запазване на българската стопанска и държавна независимостъ. Вие преди година време, при другъ единъ случай на опитъ отъ чужбина за намѣса въ минитѣ, едногласно заехте становище за независимостъ на българското стопанство, макаръ че тогава се касаеше за сѣнка отъ опасностъ. Покажете и сега същото изискване и поискайте не да се отстрани възможността да научимъ нѣщо отъ чужбина, а да се преработи една редакция на едно постановление, което може би не днесъ, но утре, при другъ случай на истинска опасностъ за посетателство върху стопанската ни и държавна независимостъ и самостоятелностъ, може да послужи за голѣмъ precedentъ. Пътъ да не става!

Азъ ще ви спомня сега друго едно нѣщо.

По силата на единъ законъ, въ изпълнение на нѣкакъвъ ужъ договоръ, и по-рано бѣше назначенъ единъ чужденецъ съветникъ по този начинъ — все съ огледъ да ни научи да редимъ нѣкои наши вътрешни работи, по които ни бѣха казали, че ние не сме специалисти. Касаетъ се за назначаването на единъ съветникъ въ Българската народна банка. По силата на глава последна отъ закона за Българската народна банка, този съветникъ бѣше изпратенъ за редъ години да ни съветва и да ни учи какъ да си управляваме финанситѣ и емисионната банка, защото не сме разбирали добре тѣзи работи и сме правѣли грѣшки. Тази услуга и милостъ ни бѣше направена отъ покойното Общество на народитѣ. (Оживление)

Стефанъ Багриловъ: Богъ да го прости!

Петко Стайновъ: Ние всички единъ день аплодирахме искрено сегашния министъръ на финанситѣ, когато той ни събщи, че следъ дълги усилия успѣлъ да ни отърве отъ този съветникъ. И каква сѣдба! Днесъ въ сѣщия този день, когато министърътъ на финанситѣ внася въ Народното събрание единъ законопроектъ, за да потвърди изгонването на този изпратенъ ни отъ чужбина съветникъ — вижте § 3 отъ внесения законопроектъ за изменение на закона за Българската народна банка, раздаденъ ни днесъ — неговиятъ колега министърътъ на благоустройството внася законодателно предложение и иска отъ насъ да одобримъ приемането на другъ такъвъ съветникъ по неговото ведомство.

Вие, г-да, вѣрвамъ сте прочели този законопроектъ, съ който се иска да потвърдимъ окончателното изпѣждане на този съветникъ, който по другъ законъ бѣше настаненъ въ Българската народна банка. (Оживление) Въ всѣки случай трѣбва да подчертая, че ако трѣбва да се изслуша мнението на единъ чуждъ специалистъ по пътищата, нѣма нужда нито отъ нѣкакъвъ договоръ, нито отъ постановление на Министерския съветъ, а още по-малко отъ одобрение на Народното събрание. Нѣма нужда отъ одобрение отъ Народното събрание, за да се отладе на правата на тѣзи битумни пътища на разни фирми, макаръ и да сж чуждестранни. Нѣма нужда отъ одобрение съ законъ повикването на тѣзи специалисти отъ организацията „Тодтъ“, за да ни дадатъ своето мнение. Азъ се чудя защо трѣбва да се внася специаленъ законъ по тази работа. Та членъ 9 отъ наредбата-законъ за пътищата отъ 1935 г., която е работена отъ нашия колега г-нъ инженеръ Ганевъ, предвижда този именно случай: да се викатъ чужди строителни фирми съ специалисти, инженери и други, на които да се даде възможностъ и сръдства да строятъ пътища у насъ. А въ чл. 10 на сѣщия законъ се казва: „Две трети отъ ежегоднитѣ постъпления на фонда „Пътища“ се изразходватъ само за проучвания и направа на следнитѣ пътища, преимуществено съ паважъ, бетонъ и други специални настилки“. Значи, още тогава е ставало дума за специални настилки; значи, битумнитѣ настилки не сж нѣкаква изненада за нашитѣ инженери, тѣ сж ги имали предвидъ още презъ 1935 г.

Чл. 9 отъ закона за пътищата гласи: „За реализиране упоменатата въ чл. 10 пътна програма министърътъ на

общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството, по решение на Министерския съветъ, може да ангажира срѣдствата на фонда „Пѣтища“ за нѣколко години, въ размѣръ на 2/3 отъ ежегоднитѣ постѣпления.“ По този начинъ 100, 200, 300, 500 милиона лева могатъ да бѣдатъ ангажирани за постройката на пѣтищата, да бѣдатъ дадени на разположение, напиримѣръ, на германскитѣ фирми, които ще дойдатъ у насъ съ своя инвентаръ и съ своитѣ специалисти, съ каквито се явява и организацията „Тодтъ“. Това нѣщо е предвидено въ закона и нѣма никаква нужда сега съ специално решение да се одобрява единъ договоръ, по силата на който да се настани единъ съветникъ въ нашата администрация и да урежда всички пѣтища у насъ.

Ето защо, г-да, при наличността на този членъ отъ закона за пѣтищата и при тази свобода, която иматъ министърътъ на благоустройството и Министерскиятъ съветъ да отдаватъ — при спазване, разбира се, на законитѣ — едно голѣмо предприятие за пѣтищата, да кажемъ за 500 милиона лева или за повече, за 1 милиардъ лева, на чужди фирми, съ каквито се водиха преговори — може би г-нъ Ганевъ, който е тукъ, ще ни каже какви преговори се водиха съ чужди фирми за постройката на пѣтища — каква нужда налага да се иска одобрението на подобно решение сега отъ Народното събрание?

Г-да! Има, значи, възможностъ по сегашнитѣ закони да се отдаде на чужда фирма едно предприятие за стотици милиони и за милиардъ лева, на която да обезпечимъ възможностъ години наредъ да работи, за да може да докара цѣлия си тежъкъ инвентаръ, за който става дума въ мотивитѣ на проекторешението. При това положение азъ не намирамъ обяснение, защо г-нъ министърътъ иска нашето одобрение сега. Въпросътъ, значи, е другъ; той е за вкарването на единъ постояненъ съветникъ въ нашата администрация, както се казва въ мотивитѣ. Това нѣщо вече не можемъ да приемемъ.

Бихъ молилъ г-на министра да обясни на Народното събрание, защо тоя съветникъ се довежда за години наредъ и защо това трѣбва да стане по силата на единъ договоръ. Азъ очаквамъ обясненията на г-на министра на благоустройството.

Председател Христо Калфовъ: Има думата народниятъ представител г-нъ Иванъ Петровъ.

Иванъ В. Петровъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Следъ обясненията на г-на министра на благоустройството азъ щѣхъ да се откажа да говоря, но казаното отъ г-нъ Стайновъ ме накара да излѣза на трибуната. Азъ не съмъ специалистъ по тази материя. Азъ очаквамъ други въ тази Камара, които сж боровили съ материята, нѣкои отъ които сж заемали и отговорни мѣста въ нашето държавно или частно строителство, да си кажатъ думата. Но не мога като народенъ представител да не посрещна съ радостъ всѣки законопроектъ, всѣко министерско предложение, което иде да допринесе за развитието на нашето национално стопанство. И азъ мисля, че това мое разбиране се сподѣля отъ всички ви.

Азъ съ присърбие си спомнямъ, какъ въ миналото XXIV Народно събрание се явиха отъ опозиционната срѣда нѣкои лица, които въ миналото сж заемали отговорни мѣста въ управлението на страната и които поради това само, че иматъ едно лошо отношение, лошо чувство къмъ хсрата, които сж въ управлението, да държатъ най-страненъ — какъ да кажа — нетърпящъ никаква критика езикъ по законопроекти, които бѣха свързани съ строежа на нашата пѣтна мрежа. Ще ви спомена само случая, когато тукъ (Сочи трибуната) бѣше излѣзълъ да говори Григоръ Василевъ не за друго, а за да се опълчи противъ единъ министъръ. Тогава на онова мѣсто тамъ (Сочи министерската маса) бѣше инж. Ганевъ, който искаше отъ насъ една сума за строежъ, която щѣше да се хвърли преди всичко за строежъ на онѣзи артерии, които сж най-нуждни за селското стопанство. Не само азъ реагирахъ тогава, а спонтанно реагира цѣлата Камара срещу г-нъ Григоръ Василевъ, защото тя видѣ, че този господинъ не дойде да изнесе едно становище критично, обективно, но дойде да излѣе отъ трибуната на Народното събрание злостата си къмъ тогавашния министъръ инж. Ганевъ. Тази трибуна, г-да, не е за такива цели. Най-малко тя може да бѣде използвана за това въ днешнитѣ времена.

Та, казвамъ, въ предложеното ни за гласуване проекторешение азъ виждамъ продължение на онази строителна политика, която се слѣдва въ България отъ 1935 г. насамъ. Г-да! Строи се съ упоритостъ. Да, народно представителство и народъ даватъ срѣдства за строежъ на пѣтища, защото тѣ чувствуватъ, че тѣзи пѣтища сж една

необходимостъ преди всичко за нашето стопанство — оставете вече всички други съображения отъ другъ висшъ държавенъ, националенъ и стратегически интересъ.

Мене ми направи впечатление изложението, прочетено отъ нашия уважаванъ другаръ г-нъ Стайновъ. Не бихъ го осѣдилъ — както и никого не съмъ осѣждалъ — за неговитѣ мисли и неговитѣ преценки, казани отъ тази трибуна, ако не ми направи впечатление подозрителността, съ която той се отнесе къмъ дѣлото на управлението, къмъ това, което е вложено въ предложеното ни за гласуване проекторешение. Подозрителността и мнителността на г-на Стайнова отиватъ дотамъ, че, навеждайки ни примѣри отъ миналото, той каза, че съ това решение, ако го гласуваме, ние едва ли не ще подпишемъ смъртната присѣда на нашата стопанска независимостъ — нѣщо, което нѣкои правителства въ миналото сж правили.

Азъ мисля, че не е сполучливо сравнението на г-нъ Стайнова. Азъ нѣма да ви напомнямъ фактитѣ нито за минитѣ „Перникъ“, нито за съветникитѣ на Народната банка. Нѣма никаква аналогия между онова, което е станало тогава и днешното предложение. За минитѣ „Перникъ“ е излишно да ви говоря. Веднажъ самъ г-нъ Стайновъ ни прочете дневникитѣ — това бѣше въ миналото XXIV Народно събрание — и ни каза, при какви обстоятелства е билъ гласуванъ тогава заемътъ за минитѣ „Перникъ“. Кажете ми, г-да, сжца ли е обстановката и сега, при това спокойствие, при тази ведрина на ума, на обсъжданията и при това съзнание на Народното събрание, съ каквото днесъ се обсъжда това решение на правителството? Какви монополи се създаватъ? Какво се продава? Въ какво се удря нашата стопанска независимостъ съ това решение? Може ли да се прави каквато и да е аналогия съ онова, което е станало нѣкога съ минитѣ „Перникъ“? И азъ не зная дали вината бѣше тамъ, кѣдето иска да хвърли камъкъ г-нъ Стайновъ, или вината е въ тогавашното управление. Сега може ли да се каже сжщото?

Не искамъ да говоря за пратеника, за съветника при Българската народна банка. Азъ бѣхъ въ онова Народно събрание, когато се гласува това нѣщо и зная какъ се прие то. Вие ще си спомните — и не може да не си спомните, живѣли сте епохата на войната и епохата следъ войната — онова положение на карантина и опека, въ което бѣше поставена България. Съветникътъ при Българската народна банка ни бѣше наложенъ. Вие знаете при какви условия сключихме заемитѣ и какъ плащаме всички задължения, които поехме, и какъ бѣха преценжени. Но и когато говоримъ по стабилизационния заемъ, ние пакъ ще трѣбва да изкажемъ благодарността си къмъ онова Общество на народитѣ, което е вече покойникъ. Въ всѣки случай спомнете си — и г-нъ Божиловъ ще ви каже, защото той бѣше единъ отъ онѣзи, които представляваха тогава България — че въ онова време и въ Обществото на народитѣ имаше нѣкои, които чуваха гласа на правдата. Тѣзи хора ни бѣха полезни.

Но азъ не искамъ да се връщамъ къмъ тази епоха. Това предложение не може да се сравнява съ онѣзи работи, които ни се налагаха тогава отъ чужбина. Моитѣ сведения сж съвсемъ други. Ако сега се преплита организацията „Тодтъ“ и ако се иска участието на чужди специалисти отъ тази организация „Тодтъ“, това се иска отъ насъ, за да ни бѣдатъ тѣ въ услуга при строежа на нашитѣ пѣтища, поради това, че тѣ иматъ опитностъ, поради това, че тѣ сж специализирали въ строежа на пѣтища и поради това, че действително тѣзи хора ще ни бѣдатъ полезни.

Защо трѣбва въ това дѣло да виждаме нѣщо подозрително, нѣщо свързано съ нашата стопанска независимостъ? Ако е въпросъ да говоримъ на тая тема, ще ви кажа, че и азъ на нѣколко пѣти при различни случаи съмъ вдигалъ гласъ да бдимъ въ това отношение. Открито съмъ го казвалъ и съмъ сочилъ факти. Азъ говорихъ за фирми, които се настаняватъ у насъ — и конкретно съмъ говорилъ — които засѣгатъ наши занаятчи, наши търговски браншове. А има много наши другари, хора, които сж заемали известни мѣста въ нашата държавна и обществена иерархия — може би мнозина измежду насъ тукъ — които отиватъ да сътрудничатъ на чужденцитѣ да се настаняватъ въ България като стопански деятели. (Единични рѣкопльскания)

Азъ съмъ ималъ случай да изтъквамъ това и съмъ казвалъ на правителството: бдете! По моето дълбоко убеждение, отъ голѣмитѣ фактори, отъ тѣзи, които ръководятъ сѣдбинитѣ на България, и отъ тѣзи, които сж ни съюзници, никой не желае да зароби стопански България. Но; естествено, ще има аферисти, ще има хора, които ще търсятъ печалби — така е било винаги, има ги и ще ги

има винаги — които ще дойдат тук и ще искат да се премъкнат по различни пътища. Зависи от нас да държим ние за нашето достоинство като граждани и управници на тая страна. Никой няма да ни упръкне в това, че сме казали на известни нежелани гости: отидете си, г-да, ние имаме стопански деятели тук, които могат да провеждат мѝроприятията ни.

Недейте прави упрък, г-да, на правителството, че то не пазѝло стопанската независимост на страната, когато нѝкой от нашата срѝда отиват да съдействуват за нахлуването на нѝкои чужденци въ съдружие съ нас, по едни или други пътища да формират дружества, които косвено или прѝко може да се тълкува, че засѝгат, ако щете, нашата стопанска самостоятелност.

Та, казвамъ, на тая база — да се бди за стопанската ни независимост — азъ мисля, че правителството е на поста си. Вие си спомняте какво стана съ концесията за сѝрна киселина. Правителството се вслуша въ мнението на Народното събрание. Правителството искаше да даде тая концесия, водимо отъ най-добри намѝрения, защото тази фабрика, кога да е, ще трѝбва да се построи. Но тогава се повдигна въпросъ, казаха се тукъ нѝкои работи — макаръ че се касаеше само за една концесия, което съвсемъ още не значеше ударъ върху нашата стопанска независимост — и правителството, държейки смѝтка за разбирането на народното представителство, оттегли законопроекта. И това му прави честь. Ето случай, г-да народни представители, на едно сътрудничество между управлението и Парламента, което сътрудничество се изразява фактически, конкретно.

Ето защо азъ бихъ молилъ г-нъ Стайновъ и ония, които биха се отнесли така подозрително къмъ положеното ни за гласуване проекторешение, да кажатъ конкретно, ясно, ако действително има нѝщо. Да проявяваме, обаче, такава подозрителност, да живѝемъ още съ подозрителност, когато нѝмаме нито опитността, нито ония съоръжения, които сѝ нуждни, за да проведемъ една такава организация за постройка на пътищата, значи да продължаваме да куцаме и да оставаме надире, да тичаме винаги следъ другитѝ, за да дойде следъ години нѝкой другъ като г-нъ Стайновъ да каже: „Защо не направихте пътищата съ наши срѝдства?“

Мислите ли, г-да, че както г-нъ министърътъ на благоустройството, така и инженеритѝ и архитектитѝ не сѝ обждали добре този въпросъ? Нима ще се навреди на нашитѝ интереси или ще се унищожи нашата стопанска самостоятелност, ако потърсимъ съдействието на онѝзи специалисти — безразлично дали въ областта на постройката на пътища или въ друга нѝкоя област — които, като дойдатъ, ще ни бждатъ полезни съ своето сътрудничество? Когато ще бждатъ уреджани нашитѝ дълговорни отношения, азъ мисля, че нѝма мѝсто за подозрения.

Заклучавамъ. Азъ сѝщо ще бжда доволенъ да чуя отъ тая трибуна специалиститѝ и познавачитѝ на материята, по заявявамъ отсега още, и то съ пълно съзнание, че действително предложеното ни за одобрение проекторешение цели само да се тласне напредъ строежътъ на нашитѝ пътища. Най-сетне, азъ вѝрвамъ, че на министерската маса ще имаме винаги почтени и добросѝвѝстни хора.

Съ тия разбирания заявявамъ, че ще гласувамъ за проекторешението.

Г-да! Най-сетне, нека туримъ веднажъ завинаги край на нашата подозрителност, която ни трови и която спѝва изрѝчно много нашето управление.

Следъ тѝзи нѝколко думи още веднажъ заявявамъ, че ще гласувамъ за проекторешението. (Рѝкоплѝскания)

Председател Христо Калфовъ: Има думата народниятъ представител г-нъ Никола Мушановъ.

Никола Мушановъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Азъ изслушахъ съ внимание речта на г-на министра на общественитѝ сгради, пътищата и благоустройството. Той можа да ни даде, като специалистъ, интересни данни. Не съмъ компетентенъ по тая материя, за да мога да ви занимавамъ съ технически въпроси. Всетаки азъ имамъ да направя нѝколко бележки, като ще се старая не да изказвамъ нѝкакви субективни възгледи относително въпроситѝ отъ миналото, които се повдигаха тукъ. Азъ сѝщо съмъ билъ свидетел на ожесточенитѝ борби около всички тѝзи закони, които се приемаха въ миналото. Искамъ само да разгледамъ обективно онова, що е сложено предъ насъ: първо, мотивитѝ на проекторешението, и, второ, постановлението на Министерския съветъ, което ние трѝбва да утвѝримъ.

Ще отбележа най-напредъ, че това постановление е взето отъ Министерския съветъ на 19 септември 1941 г. А че то е взето много отдавна отъ Министерския съветъ,

лични и отъ една фраза въ пунктъ 4, където е казано, че „привличането на опитни германски фирми ще стане съ съдействието на пълномощника на главния инспекторъ на германското пѝтно дѝло райхсминистърътъ д-ръ Тодтъ, като довъреникъ на тѝзи работи.“ Всички знаете, че този много известенъ и прочутъ специалистъ, д-ръ Тодтъ, се помина при една злополука съ аеропланъ. Така щото трѝбва непременно преди тази катастрофа да е било прието отъ Министерския съветъ това постановление, за да стои въ него още името на д-ръ Тодтъ, съ пълномощника на когото българската държава ще контракува. Безспорно, че това може да се изправи, но азъ го взимамъ като аргументъ да докажа, че това постановление е взето много отдавна. Защо това постановление не е внесено до днесъ да се утвѝри, а се внася тѝкмо въ последнитѝ дни отъ сесията на Камарата, и то така набързо, както въобще набързо се внасятъ голѝмитѝ и сериозни въпроси?

Това постановление, което повдига толкова важни въпроси — които въпроси може човѝкъ само да тълкува — можеше много по-отрано да ни се даде, и тия сведения, които днесъ се даватъ отъ г-на министра на благоустройството, можеше много по-рано да се дадатъ, за да има възможностъ народниятъ представител, който трѝбва да се занимава съ въпроситѝ, които отъ гледна точка на държавното стопанство и на финанситѝ сѝ много важни, защото ангажирватъ съ стотици милиони, ако не и милиардъ лева на държавното съкровище, да направи нуждитѝ справки. Такива важни въпроси, обаче, се иска да бждатъ разгледани набързо.

Следъ тая уговорка, г-да народни представители, да мина къмъ сѝщината на въпроса.

Г-нъ министърътъ ни излага тукъ една малка история — ако мога тѝй да я нарека — за пѝтната политика на нашата държава. Най-напредъ той каза, че въ миналото ние сме строили шосетата отъ трошенъ камѝкъ безъ основа, безъ каадъръмъ, които сѝ били незадоволителни и сѝ били скѝпи за поддрѝжка. Колкото и да не сме техници — това е истина. По-нататѝкъ той ни разправя, че отъ 1935 г. сме възприели друга система на строежъ на шосета — паважната и бетонната. Той не отрича, че паважната система е добра за насъ, обаче каза, че ние можемъ да построимъ само 100 км. шосета съ паважъ годишно, защото карьеритѝ въ България не могатъ да произведатъ повече павега. Той казва сѝщо, че бетонната система се е оказала недобра. Колкото и да не сме техници, знаемъ, че построенитѝ напоследѝтъ шосета съ бетонъ не дадоха добри резултати у насъ. Доколкото зная, най-добрата система за постройка на шосета е паважната, която най-добре отговаря на нашитѝ условия. Имаме паважни пътища, които сѝ превъзходни, които могатъ да издържатъ 30-40 години и поддрѝжката на които е най-лека.

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Нѝма да се откажемъ и отъ паважа.

Никола Мушановъ: Не е истина, че България не може да произвежда павега за повече отъ 100 км. шосета годишно. България може да произвежда павега за направата на 400-500 км. шосета годишно. Ако държавата овреме, знаейки преимуществата на шосетата, построени съ павега въ България, да дѝше много по-малко срѝдства, отколкото ще даваме сега, за разработването на нѝкои карieri, каквито въ България изобилствуватъ, съ каквито България е надарена, пѝхмѝе да имаме възможностъ да построимъ много повече шосета. Тѝзи шосета, освенъ че сѝ много здрави, но и строежътъ имъ ползува народното стопанство, защото се строятъ съ материали, които се намиратъ въ България.

Г-нъ министърътъ въ изложението си каза, че това е далечна работа. За да можемъ да построимъ кръгѝло 5.000 км. шосета главни или второстепенни, ще ни трѝбватъ — казва той — 50 години. А 50 години е дълѝтъ срокъ. Добре замѝстваме ги съ новитѝ шосета, които, споредъ изложението на г-на министра, били много по-евтини. Азъ не зная — той е по-компетентенъ, за да знае тая работа — но той ни казва въ § 5 на проекторешението, че ще можемъ да строимъ най-малко по 300 км. пътища годишно. Ако трѝбва да се построятъ 5.000 км. първостепенни пътища, така както е предвидено въ проекторешението, ще ни трѝбватъ 17 години, за да можемъ да реализираме шосейното дѝло въ България съ новия типъ шосета. 17 години, г-да, е сѝщо много дълѝтъ срокъ за насъ. И когато чете човѝкъ проекторешението, излиза като че ние сега възприемаме нова система, възприемаме нова организация, при която чужди фирми ще работятъ въ страната съ чужди материали отъ друга държава, и това ще продължава въ разстояние на 17 години. А въ § 5 се говори, че ще се

строи от 1942 г. до 1946 г. — значи, въ разстояние на три години. Ако въ разстояние на три години строите по 300 км. годишно, значи, вие ще имате построени 900 км. пътища въ разстояние на трити години. Тогазъ, значи, проекторешението, когато обективно го четете и го разбирате така, както трѣбва да се разбира, се отнася само за тия три години.

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Ние съ скръстени ръце ли ще стоимъ, г-нѣ Мушановъ?

Никола Мушановъ: Оставете ме да се изкажа. Виждале, че говоря по предмета. Моля Ви, оставете ме да развия мислитѣ си. — Ако ли държавата продължава — както върви досега — да строи по 100 км. годишно шосета съ паважъ — а тя може да засили направата на шосета съ паважъ до 150-200 км. годишно съ разработване на кариеритѣ — за трити години, презъ които ще се прилага това постановление, половината отъ шосетата ще бждатъ направени съ паважъ и половината отъ тѣхъ ще се направятъ по новата система на строежъ. Значи, цѣлиятъ въпросъ въ туй постановление, което утвърждаваме, се свежда до строежа презъ тѣзи три години по 300-400 км. пътища. Това е, г-да, впечатлението, като четете обективно нѣкои членове отъ проекторешението.

Но г-нѣ министърътъ казва сега, че нѣма да спремъ, а ще работимъ и другитѣ шосета. Значи, тия пътища, строени по новата система, вие смѣтате само като допълнителенъ строежъ, а старата система ще си продължава. Тѣй излиза. Тогава още повече се ограничава, да кажемъ, обектътъ на постановлението, което е взето, за строежъ на пътища. Следователно, само за трити години се отнася постановлението, което ще утвърждаваме, и регламентацията, която е възприета.

Г-да народни представители! Колкото и да сме профани въ това отношение, слава Богу знаемъ, че въ чужбина има пътища като огледало, пътища сериозно построени, поддържането на които е лесно. Знаемъ, че има аутостради. Особено Германия се слави съ добри пътища. Също и Франция не е по-назадъ. Но да не мислимъ, че ще можемъ да стигнемъ въ строежа на пътища тѣй бързо напредналитѣ богати и културни страни. То не е аргументъ да кажемъ, че трѣбва да стоимъ тамъ, кждето сме, и че темпото, което се дава у насъ за строежа на пътища, е задоволително. Но нѣма защо за смѣтаме, че сме въ състояние въ разстояние на три или пет години да достигнемъ развитието на шосейното дѣло такова, каквото е въ чужбина. Отъ тѣзи амбиции трѣбва да се откажемъ.

Но какво става, за да можемъ ние да построимъ пътища по новата система, съ новитѣ материали въ разстояние на три години и въ такова количество километри? Министерскиятъ съветъ постановява, че ще се влѣзе въ споразумение съ прочутата строителна организация „Тодтъ“, съ известния гениаленъ инженеръ, който е вече покойникъ — Тодтъ — който действително се показва като образецъ на специалитѣ и способенъ човѣкъ въ строежа на шосета. Всичко това — добре. Никой не би се противопоставилъ, а най-малко азъ, да приемемъ услугитѣ на хора, които съ толкова, толкова вещи въ строителното дѣло, толкова повече отъ една страна, която е разположена приятелски къмъ насъ. Това разбрано.

Но, г-да народни представители, не забелязвате ли вие друго нѣщо въ постановлението? Азъ ще ви прочета една частъ отъ него и ще искамъ да ми се обясни какво значи то. защото азъ за полъвъ пѣтъ виждамъ единъ договоръ, кждето нѣма две страни, а има само една страна. Ще ви прочета чл. 2, за да можемъ по-ясно да се разберемъ: (Чете) „Пълномощникътъ на главния инспекторъ на германското пѣтно дѣло стои, отъ една страна, на разположение като довърненъ съветникъ за всички въпроси по пѣтния строежъ изобщо въ страната, а, отъ друга страна — той е довърено лице, както отъ страна на Министерството на Обществениятѣ сгради, пътищата и благоустройството, тѣй и отъ страна на главния инспекторъ на германското пѣтно дѣло — райхсминистърътъ д-ръ Тодтъ, за онѣзи работи по пътищата, за които ще бждатъ привлѣчени германски фирми, и за бързото и съгласно сключенитѣ договори изпълнение на сжитѣ работи.“ Значи, пълномощникътъ ще бжде довърено лице на нашия министъръ българинъ, който упражнява народния суверенитетъ, а въ сжитото време той е довърено лице и на кшцата, която контрактира съ насъ относно изпълнението на този договоръ. Виждали ли сте вие въ единъ договоръ единъ и сжити човѣкъ да представлява и дветѣ страни?

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Нѣма такова нѣщо, г-нѣ Мушановъ.

Никола Мушановъ: Моля, недейте ме прекъсва. Азъ ви го прочетохъ, ще го прочетете и Вие. Азъ давамъ това тълкуване. Вие ще станете и ще докажете, че моето тълкуване не е право.

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Той не е довърено лице на министерството.

Никола Мушановъ: Азъ тукъ съзирамъ нѣщо. Въ противоречие, въ разногласие съ г-на Стайнова азъ ще намѣря основание, защо Министерскиятъ съветъ намира, че туй решение трѣбва да се потвърди отъ Народното събрание: защото то не е отъ тѣзи решения, които могатъ да се взематъ отъ изпълнителната властъ съгласно членоветѣ, които той цитира отъ закона за пътищата, и защото тукъ има нарушение на други основни положения, които сж въ връзка съ народното стопанство и съ суверенитета на Парламента, който Министерскиятъ съветъ не може да пренебрегне. Защото, г-да народни представители, какво фактически излиза отъ тѣзи постановления? Чуждитѣ фирми, които ще дойдатъ да строятъ пътища, сж фирми, показани отъ пълномощника. Други германски фирми, извънъ ония, които той покаже, не могатъ да участвуватъ. И г-нѣ министърътъ същото каза днесъ. Тия фирми, които ще дойдатъ тукъ, ще се подложатъ ли на трѣгъ за строежа на шосетата, както изисква съответниятъ законъ за постройка на държавни пътища?

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Да, точно така.

Никола Мушановъ: Моля Ви се! Казано е: „споредъ българскитѣ закони“. Азъ искамъ да зная кои отъ българскитѣ закони ще се прилагатъ, защото знаете, че строежитѣ се правятъ чрезъ трѣгъ по поемни условия. И туй е сжщината. Само пътищата въ околйски центрове и други могатъ да се правятъ по стопански начинъ. Нима чуждитѣ фирми, които ще дойдатъ въ България, ще се подложатъ на трѣгъ, въ който ще могатъ да участвуватъ и наши български предприемачи? Не, това е изключено. И какъ ще дойдатъ да конкуриратъ, когато въ единъ договоръ ще опредѣлите сроковетѣ, ценитѣ, материалитѣ и всичко? Въ това отношение азъ съзирамъ опасността въ тѣзи постановления: че тукъ ще се сключи единъ договоръ съ опредѣлени фирми, които сж германски, и нѣкоя българска фирма не ще може да участва, никой български инженеръ нѣма да може да работи въ България по строежа на шосетата, свенъ ония, които ще опредѣли фирмата, която ще дойде да строи.

Ето защо, г-да народни представители, въ съгласие съ г-нѣ Стайновъ ще кажа и азъ, че и мене ме боли, защото ние сме доста издигнати въ това отношение въ България. Вие, които днесъ създавате технически университетъ, за който търсите преподаватели българи, за да учатъ студентитѣ на техническо дѣло въ страната, не можете ли да намѣрите български инженери, които да строятъ или да се поучатъ отъ организацията „Тодтъ“ и отъ всички посвършени методи, които има въ чужбина? Азъ мисля, че вие изпратихте даже хора да изучаватъ това дѣло въ чужбина, и хубаво сте направили. Ние, слава Богу, имаме много способни техници, които могатъ да се занимаватъ съ шосейния строежъ въ България.

По този начинъ — да не отивамъ въ по-дълги разсуждения — за мене сжщественото е, че тукъ се създава за известни години, колкото ще да сж тѣ, единъ монополенъ строежъ на шосета отъ новъ типъ за чужди фирми, и то специално германски, които се посочватъ, безъ да има участие нито българскиятъ инженеръ, нито българскиятъ материалъ — ако се работи съ павета. А това е много важно. При сегашнитѣ условия на живота, при неизвестноститѣ на утрешния день, не може да се поставятъ цени на материалитѣ и въобще да се опредѣля стойността на шосета. При сегашнитѣ трудни условия, при възможнитѣ изненади въ утрешния день, при постоянно мѣняващитѣ се условия, въ тѣзи 1-2-3 години предприемачътъ ще намѣри мотивъ, за да иска било увеличение на ценитѣ, било пъкъ унищожаване на трѣга, както обикновеното става.

Забележете, че най-опасното е да се контрактира съ предприемачи чужденци. Съ чужденцитѣ предприемачи, макаръ и да се подчиняватъ на българскитѣ закони, държавата мжно може да се справя, защото съответнитѣ правителства, на които тѣ сж поданици, винаги се интересуватъ и ги поддържатъ. Ние имаме дълъгъ опитъ въ това отношение, г-да народни представители. Най-нещастно положение за българската държава е, когато тя влѣзе въ стопански споръ съ чужда държава. Ние сме малка държава, и голѣмитѣ държави винаги наддѣлватъ въ своитѣ искания. А днесъ е толкова по-опасно, защото

ние може би ще имаме такива спорове с една мощна държава — Германия — която иначе е наша приятелка. Знаят се постоянните искания и вмѣшательства на чуждите държави въ миналото, защитавайки своите поданици, макар и самите държави да не сѫ били контрагенти. Нека не си правимъ илюзии, че ще бѣде другояче сь организацията „Тодт“ и всички фирми, които ще се покажатъ отъ тая организация. Тя е организация на държавата, на Германия, тя не е частно, отдѣлно предприятие, частенъ предприемачъ. Тамъ стопанскиятъ режимъ е такъвъ, че всичко се нарежда отъ държавата. Следователно, толкова по-лошо е, когато ние влизаме въ такива отношения.

Та ето защо, г-да народни представители, азъ съмъ на мнение, че тукъ се дава единъ монополъ на чужда фирма за строежъ на пѣтища. Азъ не знамъ дали той ще бѣде за три години, но въ § 5 изрично е казано, че строежътъ ще бѣде отъ 1942 до 1946 г. Но даже и да бѣде за тѣзи три години, ние трѣбва да разберемъ, че това постановление фактически значи, че въ тритъ години български инженери не могатъ да участвуватъ въ този строежъ. Азъ питамъ, г-да, какво може да стане, когато и самиятъ г-нъ министъръ на общественитъ сгради въ мотивитъ казва: „Водимо отъ горнитъ съображения. Министерството на общественитъ сгради, пѣтищата и благоустройството влѣзе въ връзка сь Главния инспекторатъ за германскитъ пѣтища — организацията „Тодт“ — за условията, при които сѣщата организация би могла да бѣде полезна при въвеждането на тоя видъ настилки и у насъ. Въпрѣки преговареността на германскитъ строителни организации въ момента, генерал-инспекторътъ изяви своята готовност да сътрудничи за изграждане на пѣтната ни мрежа.“ Признава се, че действително положението тамъ е много затруднено и при туй положение се третира. Утре положението тамъ може да стане още по-затруднено. Вие знаете, че въ частната търговия — тукъ има търговци, които знаятъ по-добре отъ мене това — има поръчки, които днесъ се доставятъ по една цена, подиръ единъ месецъ се доставятъ на двойна цена, подиръ три месеца се доставятъ на четворна цена, а най-подире доставчицитъ казватъ, че доставката може да се изпълни следъ две години.

При тѣзи условия днесъ вие съставяте единъ договоръ при неизвестностъ за ценитъ на материалитъ и несигурностъ за тѣхната доставка. Следователно, вие строите при едно положение, когато всички тѣзи въпроси ще се разрешаватъ отъ главния инспекторъ на германското пѣтно дѣло, който има довѣрието, отъ една страна, на нашия министъръ, и, отъ друга страна, на организацията, сь която третирате, т. е. едно лице, което замѣства договорящитъ страни. Не зная, г-да народни представители! Азъ за пръвъ пѣтъ виждамъ такова законодателство!

Ето защо азъ завършвамъ сь тѣзи кратки бележки. Другъ бѣше въпросътъ, ако се касаеше за нѣкакви стратегически пѣтища, каквито сегашнитъ времена изискватъ да бѣдатъ построени бързо, да кажемъ за една година. Тогава бихъ разбралъ, че има сериозни мотиви, наложени по силата на обстоятелствата. Такива съображения тукъ, слава Богу, нѣмаме. Въ това отношение въ България има много работи, които предстоятъ да бѣдатъ извършени. Но въ случая, като съпоставямъ азъ ползата сь всичкитъ неудобства и накаръние даже на свободата на работа на българския инженеръ, на българския предприемачъ, на българския гражданинъ, да не може да участвува въ работитъ на собствената си държава, въ строежа на пѣтища, да не може да се използватъ богатствата на страната, каквито имаме — а именно паветата, карьеритъ, които, разработени, биха могли да запълнятъ тази нова система на строежъ — азъ смѣтамъ, при всички тѣзи условия, че това е едно недобро дѣло.

Иванъ В. Петровъ: Г-нъ Мушановъ, позволявате ли единъ въпросъ, най-добросъвестно?

Никола Мушановъ: Да.

Иванъ В. Петровъ: Става въпросъ за монополъ. Азъ искамъ да се уясни този въпросъ. Азъ считамъ, че така, както е редактирано проекторешението, въ дадения случай не може да става дума за монополъ. Защо? Ако сь това постановление се дава изключително право на тая организация и на тия хора, които ще дойдатъ въ страната, да строятъ всички пѣтища, ще приема и азъ, че има монополъ. Но ако имъ се казва: г-да, вие имате задачата да изпълните тия и тия обекти — това монополъ ли е? Може на нѣкоя строителна фирма да се каже: г-да, постройте шосето до Варна, или до Куманово. Въ дадения случай организацията действува като частно предприятие, като

частенъ предприемачъ. Както се даватъ отдѣлни предприятия на всички български предприемачи, така ще се дадатъ и на германски фирми. За мене така се чертае въпросътъ за системата. Тукъ нѣма дадено изключително право, монополъ.

Ако отдадемъ на тая организация два-три голѣми обекти, да построи 1.500-2.000-3.000 км. пѣтища въ страната по новата система — другитъ шосета ще остане да се строятъ сь обикновена настилка, не всички ще бѣдатъ асфалтирани — защо вие смѣтате, че се дава нѣкакъвъ монополъ? Тукъ нѣма монополна система.

Никола Мушановъ: Г-нъ Петровъ! Отъ вашитъ възражения схващамъ, че искате да кажете, че се касае за единъ много частиченъ, ограниченъ монополъ — за строежъ на единъ определенъ обектъ. Обърнете внимание на точка 6 отъ проекторешението, където се казва, че до 31 октомврий 1941 г. трѣбва да се дадатъ първитъ планове за работа, които г-нъ министърътъ вече трѣбва да ги има, а ние се занимаваме сь този въпросъ сега, презъ м. мартъ 1942 г. Така сѣщо ще видите, че се касае за цѣлата шосейна мрежа у насъ, а не само за единъ определенъ обектъ. Тѣй ли е, г-не министре?

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Ще Ви отговоря.

Никола Мушановъ: Искамъ да ми отговорите, за да се убедимъ, дали е така. Въ този пунктъ отъ решението се говори за цѣлата ни шосейна мрежа.

Та, г-да народни представители, по този въпросъ нека не си правимъ илюзии, нека сериозно погледнемъ на работата. Азъ смѣтамъ, че нито е отъ полза за държавното ни стопанство, нито пъкъ нуждитъ на военното време наложително диктуватъ непременно да отстъпимъ отъ здравитъ позиции на народна независимостъ и на народно стопанство, за да постигнемъ резултатъ отъ този строежъ. Нѣма оправдание. Защо въ сегашно време да излагаме тѣй българския инженеръ-строител на шосета, че нѣ е способенъ да извършва такава работа? Азъ съмъ убеденъ, че г-нъ министърътъ на благоустройството много повече отъ мене ще защити българскитъ инженери и техници и ще каже, че германцитъ намиратъ въ България много способни за работа инженери и техници. Азъ зная български инженери, които сѫ представители на германски фирми въ Виена и Берлинъ, и ги хвалятъ като способни, както германскитъ. Защо тогава да вадимъ аргументъ срещу способността на нашитъ инженери отъ това, че не сѫ извършвали такъвъ строежъ? Това не е аргументъ, който може да тежи и който може да ни послужи за основание да дадемъ работата на чужди фирми, безъ да участвуватъ български инженери и техници.

Най-подире, този строежъ, колкото и да е частиченъ, все е монополъ. Азъ намирамъ, г-да народни представители, че такива голѣми въпроси, където се ангажиратъ грамадни срѣдства — къмъ 1 милиардъ лева, по единъ милионъ лева на километъръ за 900 километра пѣтища — срѣдства, които ще се харчатъ въ течение на 4 години, не трѣбва да се решаватъ така. Би трѣбвало надлежниятъ министъръ да внесе тукъ единъ законопроектъ, сь който да се покажатъ условията ясно, конкретно. Отъ тѣзи 6-7 постановления въ решението, колкото и да ги тълкуваме, нищо не може да се разбере, за да може да се законодателствува при сериозно познаване на работата. Да се решаватъ такива голѣми въпроси, където се ангажиратъ милиарди лева, чрезъ гласуване на едно четене — това е лоша парламентарна техника и може да коштува много на държавата. Особено пъкъ въ времена като сегашнитъ това би било излишно.

Мисля, че бѣхъ полезенъ за васъ и за г-на министра сь въпроситъ, които повдигнахъ.

Председателъ Христо Калфовъ: Има думата народниятъ представител г-нъ Минчо Ковачевъ.

Минчо Ковачевъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Настоящото министерско постановление е едно едро зърно отъ броещата на българската строителна политика. То се касае до направата на единъ новъ видъ шосета у насъ — битумни шосета. Не съмъ техникъ и нѣма да навлизамъ въ тази техническа материя, но ще си позволя да поискамъ малко-отматко пояснения върху мотивитъ къмъ проекторешението за одобрение на това министерско постановление.

Въ мотивитъ е казано, че „паважнитъ настилки, обаче, макаръ и много трайни и задоволителни, сѫ много скѣпи и не могатъ да се строятъ сь нуждната бързина.“ Тукъ

за мене изниква въпросът: дали въ нашите планини няма достатъчно гранит, или въ нашата страна няма достатъчно свободен труд, или транспортни машини пречат за пренасянето на гранитните павета от съответните места, или има някоя друга причина, която спира разработването на гранита и засилването на строежа на паважни шосета? Ето това е един от най-големите въпроси, смътан аз, около това министерско постановление, на който ние трябва да си отговорим. Ако г-н министърът на търговията беше въ момента тук, той веднага трябва да си зададе въпроса: какъ може, когато азъ вода борба против безработицата, да се говори, че въ страната ни няма хора, които да изработват гранитни павета? Ако ли пък пречат е въ транспорта, което, според мене, е най-вероятно, азъ си задавам въпроса: ако въ днешния момент, поради изключителните обстоятелства, не можем да транспортираме тъй бързо паветата от планините или от гарите до вътрешността на страната, какво е оправданието тогава на ония 3 милиарда лева, които гласувахме за машини и съоръжения по железниците, каквито трябва да пристигнат много наскоро? Не е ли взето предвид, че съ тия 3 милиарда лева, които гласувахме за железниците, съ единия милиард от по-миналата година и съ старите поръчки, които имаме за железниците и които се очакват, ще се подобри чувствително много железният път у насъ, за да могат паветата да се пренасят до местоназначението им и да послужат за строеж на паважни шосета? Или у насъ няма достатъчно свободен труд? Азъ въ никой случай не допускам това, не зная какъ г-н министърът на труда би погледнал на този въпрос. Не може ли свободният труд да се организира, като се съчетае съ богатството на гранит въ планините? Така предположението, че въ България няма свободен труд и че всичко било ангажирано и хвърлено въ творчество, ще стане безпредметно.

Предъ мене сега изпква и въпросът: трябва ли понататък да се занимаваме съ организиране производството на павета: ще трябва ли да хвърляме свободния труд въ това производство или ще трябва го изоставим и да минем стопроцентно към нови шосета съ настилка от емулзия? И азъ си отговарям: ако трябва да правим битумни шосета, то това трябва да бъде само едно временно положение, за известни части от нашия шосета, които сж най-необходими, а изобщо да се придържа строго към паважните шосета, макаръ да сж по-скъпи. Защото и отъ национално гледище, и отъ стопанско гледище, и отъ гледище на увеличаване на националното богатство друго разрешение ние не можем да намерим. Струва ми се, че даже и отъ техническо гледище да разгледаме въпроса, пакъ ще дойдем до паважните шосета.

Г-да народни представители! Следъ като обърнахъ особено внимание върху въпроса за производството на павета и за направата на паважни шосета въ бъдеще, смътанъ, че за да се реши да се отиде към битумните шосета, непременно е взето предвид и добре разучено технически; първо, че температурата у насъ стига до 40-50 градуса презъ лятото и, второ, че шосетата ще се строятъ предимно за нашите селски коли — мене ми се струва, че не може да става още въпросъ да строимъ специални шосета за селските коли, които сж съ шини 5-6 см. широки — че битумът по тези шосета нито ще бъде повреждан презъ лятото от тежките шини на селските коли, натоварени съ по 1.500-1.600 кгр., нито пъкъ ще бъде изроненъ презъ зимата, когато ще замръзва. Иначе, ако този въпросъ не е проученъ и е взетъ въ съображение, ще трябва да допуснемъ, че по шосетата ще има полици, които ще принуждаватъ селските коли да вървятъ по черните пътища.

Смътанъ, че е взето въ съображение и това, че е гарантанъ редовниятъ вносъ на емулзия за поддържане шосетата, защото, доколкото зная, вноса на емулзия не е така лесенъ даже и въ нормално време. И най-после, сигурно е взето въ предвидъ, че ще е нужна една доста голяма инвестиция на средства за съоръжения, нужни за поддържане на шосетата, независимо отъ инвестицията на средства, които сж нужни за направата на шосетата.

Щомъ като всичко това е взето предвидъ и добре проучено, щомъ като то говори въ полза на битумните шосета, остава да си зададемъ въпроса: като ще строимъ въ продължение на четири години 1.200 км. шосета, като ще ни сж нужни за тяхъ, споредъ изчисленията на г-на министъра, надъ 1 милиардъ лева, осигурени ли сж тези

средства? Министерското постановление абсолютно нищо не ни говори за средствата, откъде ще се набавятъ, дали отъ редовния бюджетъ, или ще се сключатъ нови заеми, и ако ще се сключатъ нови заеми, откъде ще бъдатъ тѣ сключени. Всѣко предприятие, отъ каквото и естество да е, голямо или малко, ще трябва да бъде предварително финансово разучено, защото безъ средства не става нищо. Както казахъ, министерското постановление абсолютно нищо не ни говори по този въпросъ. Струва ми се, че г-нъ министърътъ на благоустройството, който е тъй ревностенъ къмъ строителната политика на нашата страна, е пропусналъ да ни съобщи и това, когато говори преди малко.

Въ редакцията на проекторешението азъ виждамъ известни несъобразности относно договорните отношения, обаче не желая да говоря върху тѣхъ, защото се надявамъ, че при редактирането на договоритѣ ще се постигнатъ малко по-вещо и няма да се допуснатъ непълноти, които биха породили погрѣшни тълкувания.

Мене ме интересува най-много въпросътъ, на каква база германските фирми ще строятъ нашите шосета: дали на базата на търгове, както предвижда законътъ за бюджета, отчетността и предприятията, дали по доброволно споразумение или има предявени и приети някои други условия, или пъкъ още се водятъ преговори по този въпросъ? Защото, открито казано — въ случай че грѣша, азъ ще се радвамъ много, ако г-нъ министърътъ ме прѣсѣче още сега, когато говоря, и ми каже, че не е вѣрно това, което казвамъ — говори се, че германските компании, които по препоръката на пълномощника на организацията „Тодт“ ще се явятъ да строятъ шосета за наша смѣтка, ще получаватъ известна провизия — говори се за 20%. Азъ не зная, дали това е вѣрно. Ако е уговорена такава база, тя трябва да бъде разкритикувана и въ самото Народно събрание или, най-малко, трябва да бъде поставена на преценка. Защото мене ме е страхъ, дали при подобенъ начинъ на отдаване предприятия няма да се сблъскаме съ въпроса за надниците на работниците, които ще работятъ по шосетата, понеже предприемачътъ има всичкия интересъ да плати колкото може по-високи надници, за да изпълни навреме предприятието и да печели отъ две страни. Азъ ще моля г-на министъра на благоустройството, ако обича, да ни даде обяснения, особено по тези два въпроса. Азъ ще поддържамъ решения дотолкова, доколкото обясненията на г-на министъра по тези два въпроса ще бъдатъ задоволителни.

Председател Христо Калфовъ: Има думата народниятъ представител г-нъ инж. Спасъ Ганевъ.

Инж. Спасъ Ганевъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Въпросътъ, който се разисква днесъ, е отъ голямо значение, но да се изкаже по него мнение, потвърдено съ данни и цифри, едва ли е възможно, освенъ само на г-на министъра на благоустройството, защото времето, което имамъ на разположение, за да се занимаемъ съ този голямъ въпросъ, който ни се поставя на разискване, бѣ толкова малко, че даже и азъ не мога да дамъ известни убедителни данни въ полза на едно или друго. И азъ за лишенъ пътъ моля бюрото на Камарата, при поставянето на дневенъ редъ голѣми въпроси, да влиза въ съгласие съ правителството — вѣрвамъ, че то не би му отказало — да се дава достатъчно време за подготовка и разучаване на тези въпроси, които се внасятъ тукъ за разглеждане и които сж отъ значение.

Азъ не мога, както г-нъ министърътъ на благоустройството ни даде за благовременно приготвенитѣ данни, да ви дамъ данни, макаръ да бихъ желалъ това, защото се страхувамъ отъ всѣка погрѣшна стѣпка, която бихъ направилъ съ невѣрни данни, съ данни, които биха залепнали преди всичко мене, при все че, следъ като напуснахъ Министерството на благоустройството, бѣхъ нѣкакси признатъ за некомпетентенъ по техническите и благоустройственитѣ въпроси на българската държава, на родната ни.

Няма да се спирамъ на самото решение. Предполагамъ, че сж водени преговори. Предпоставитѣ за вземането на това постановление отъ Министерския съветъ не ни сж известни, за да можемъ да приеняваме кое какъ би се отразило у насъ и кое какъ би трябвало да стане. Азъ ще направя само някои бележки, които ми сж възможни за момента.

Най-напредъ ще трябва да обърна внимание на това, че битуминозните настилки се употребяватъ за временно подобряване на пътищата, за да се избѣгнатъ неудоб-

ствата, които имат трошенокаменните настилки. Съ други думи, тѣ сѣ една междинна настилка, особено тази, за която се говори въ проекторешението. Това сѣ предимно повърхностно емулзирани пѣтища или, както на нѣмски и въ техниката се казва, „Оберфлехиге бехандлунг“. Това е най-бързиятъ начинъ за подобрене на пѣтя, но въ никой случай това не е настилка за пѣтъ, който ще бѣде натоваренъ много, и особено за пѣтъ, който ще служи за смѣсенъ превозъ: мотори и обикновени коли.

Въ туй отношение азъ правя една бележка по отношение на мотивитѣ къмъ проекторешението, кѣдето нѣкакъ-си се иска да се измѣсти павирането и да се каже, че то ще ни забави много, защото едва за 100 км. паважъ годишно могли да се приготвятъ павета у насъ. Въ туй отношение има единъ пропускъ отъ страна на министерството, че то не направи усилия да машинизира ония карриери, които бѣха отчуждени и станаха държавни или бѣха преценени, че трѣбва да станатъ вече държавни. „Бошуля“ трѣбваше да се развие днесъ вече въ едно огромно предприятие, което да дава грамадни количества павета. Замислена и започната да се устройва отъ 1936 г., естествено, въ изтеклитѣ 6 години, тая карьера трѣбваше да върви все напредъ и напредъ. На „Атия“ и на държавната карьера на Министерството на благоустройството южно отъ „Атия“, независимо отъ карьерата, която има тамъ Министерството на желѣзницитѣ, сѣщо трѣбваше да ѝ се даде потикъ досега за едно по-големо производство. „Гранитово“ въ Елховско трѣбваше отдавна да бѣде поставена на по-здрави начала, за да трѣгне и тя напредъ. А за нея пѣтитѣ едва сега се прокарва — извършватъ се земленитѣ работи. Пловдивската карьера сѣщо така трѣбваше да отиде напредъ, защото азъ смѣтамъ, че за нашитѣ условия, за нашия превозъ, трѣбва да бѣдатъ направени сѣ паважъ главнитѣ пѣтища и ония пѣтища, които иматъ голѣмъ трафикъ. Ние далечъ още не можемъ да се мѣримъ по моторизирания превозъ както съ западнитѣ държави, така и съ нѣкои наши съседи. У насъ още дълги години нашата селска кола ще се вардала съ своитѣ тѣсни шини, които и съ законъ не можахме да разширимъ досега. Въпрѣки всички опити, паважътъ ще остане най-годиниѣтъ и най-удобниятъ начинъ за пѣтна настилка.

Ще се отговори: скѣпъ е!

Когато ще преценяваме една настилка, дали е скѣпа или е евтина, отъ голѣмо значение сѣ и разносцитѣ, които ще употребимъ за нейната ежегодна поддрѣжка и нейния животъ. Отъ всички паважни настилки, които съмъ ималъ случай да видя въ Европа, най-старитѣ сѣ белгийскитѣ. Тѣ сѣ построени отпреди 80 години и продължаватъ и до днешенъ день да служатъ, безъ да сѣ предизвикали каквито и да било особени разноси за тѣхното поддрѣжане. И затуй не трѣбваше тукъ да ни се казва — що се отнася до въпроса коя настилка е за предпочитане — само какво тя струва, а трѣбваше да ни се каже и колко време трае.

Дължа да поправа едно заблуждение на г-нъ Никола Мушановъ, който каза, че бетоннитѣ настилки не сѣ дали очаквания резултатъ. Това не отговаря на истината — поне до днешенъ день. Следъ голѣмото движение, което профуча по пѣтищата София—Вакарелъ, София—Сливница, Пловдивъ—Пазарджикъ, доколкото на мене е известно, пѣтищата сѣ запазени твърде добре.

Сѣщото е и съ опитнитѣ парчета, които имаме направени по пѣтя София—Ботевградъ и които още трѣбваше да бѣдатъ наблюдавани, за да се вземе едно становище. Всѣко становище, взето днесъ, относно предимствата на паважа и бетоннитѣ настилки — да се каже, че първиятъ е добъръ, а вторитѣ сѣ лоши — ще бѣде прибрано. И азъ за себе си не мога да си позволя заключение, докато не изтекатъ още нѣколко години; докато не проследимъ добре направенитѣ въ последнитѣ години бетонни шосета.

Обаче фактътъ е единъ: че въ цѣла Европа постройката на главнитѣ пѣтища е сѣ бетонъ и паважъ. Такива сѣ аутобанитѣ въ Германия и нѣколкото аутобани въ Италия. Италианскитѣ междинни пѣтища, пѣтищата отъ второстепенно и третостепенно значение, се покриватъ повърхностно съ емулзия. Сѣщото е и въ Германия. Обаче главни пѣтища, покрити повърхностно съ емулзия, нѣма, освенъ ако пѣтитѣ е много бърже необходимъ. Временно го покриватъ съ емулзия повърхностно, и се дава за движение, за да бѣде впоследствие направена дебела катранена и битуминозна настилка или пъкъ да се направи бетонъ или паважъ.

И азъ искамъ да разбера, че въ случая искамъ да направимъ наши второстепенни пѣтища съ повърхностна емулзия. Жалко е, че никѣде не се казва, кои пѣтища ще

бѣдатъ направени. Тогава бихме могли да подложимъ на преценка, дали правилно сѣ избрали. Главнитѣ пѣтища, натоваренитѣ много да бѣдатъ правени съ повърхностно поливане и да се смѣта, че така тѣ ще останатъ, това е грѣшка.

Досега при направата на бетоннитѣ и паважнитѣ пѣтища отдолу се слагаше трошена каменна настилка и върху нея се туряше паважъ и бетонъ. Но мене ми се чини, че трѣбва да се направи постепенно една реформа и да се стигне до онова положение, което стигнаха въ Германия — каменната подложка да бѣде смѣнена съ пѣстична, тромбована съ машини или по-други начини, които ни дава техниката въ настоящия моментъ. И тогава ще имаме за основа на бетоннитѣ и паважнитѣ пѣтища не обикновена шосировка, а пѣстична настилка, по-дебела и съ съответна подмѣна на почвата, следъ едно изследване на тая почва.

Въ туй отношение трѣбваше да се направи нѣщо. Нека се изпратятъ нѣкои хора за проучване строежа на пѣтища, доколкото условията позволяватъ. Не мога да правя упрекъ никому, защото условията днесъ тамъ, кѣдето може да се научи нѣщо, сѣ малко по-други, и не знамъ дали хората сѣ наклонни именно въ този моментъ да подготвятъ чужди инженери, чужди хора за една специална работа.

Въ заключение азъ казвамъ, че погрѣшно ще бѣде, ако се наслади схващанieto въ нашето общество, че ние ще трѣбва да преминемъ къмъ строежъ на натоваренитѣ пѣтища съ повърхностно емулзирани настилки, а не къмъ паважа и бетона, които оставатъ и за въ бѣдше единствената най-добра настилка за нашитѣ условия. Особено трѣбва да предпочитаме паважа. Сѣмпотията му не трѣбва никого да смушава, защото трайността на паважа е може би най-голѣмата между всички настилки.

Трѣбва да съжаляваме, че Министерството на благоустройството пропусна нѣколко години да засили производството на павета.

Трѣбва да съжаляваме и за друго нѣщо — въ което не съмъ положителенъ, защото краткото време не ми позволява да се справа — че техническиятъ съветъ и въобще никакъвъ съветъ при Главната дирекция на строежитѣ не е далъ мнение по исканата реформа за минаване отъ едни настилки къмъ други.

Съ-тия нѣколко думи азъ завършвамъ. Смѣтамъ, че, доколкото направата на шосетата сѣ повърхностна настилка у насъ ще бѣде като единъ опитъ за нейното широко разпространение въ второстепеннитѣ наши пѣтища, това решение не е лошо. Доколкото условията сѣ налагали точно тоя начинъ да бѣде избранъ, по това не мога да кажа нищо, защото не знамъ предпоставкитѣ за вземането на това решение. Смѣтамъ, че Министерството на благоустройството ще трѣбва да продължи сѣ едно по-бързо темпо направата на постоянни настилки, бетонни или паважни, за да може пѣтищата, които бѣха започнати, да бѣдатъ продължени, да стигнатъ ония пунктове, до които трѣбваше да стигнатъ, или поне да ги наближатъ вече презъ предстоящитѣ нѣколко години.

Навремето си, може би по моя вина считайки, че ще работимъ въ бързо темпо паважъ и бетонъ, много отъ фирмитѣ си доставиха три-четири машини за направата на бетоннитѣ пѣтища. За жалостъ, тия фирми отъ нѣколко години сѣ прибрали машинитѣ си тукъ и тамъ на почивка, за да бѣдатъ продавани може би единъ день като старо желѣзо. Когато сега ние се оправдаваме, че у насъ липсва инвентаръ, трѣбваше на всѣки инвентаръ, който бѣше вече дошелъ тукъ, да му се създаде работа по единъ или другъ начинъ.

Производството на павета е въпросъ не само за даване добри пѣтища. То е и начинъ за създаване препитание на населението на много наши бедни селища — Влада, Гранитово, около „Атия“ и частъ отъ Пловдивско. Още повече, че това население влага тамъ труда си презъ зимата, въ днитѣ на безработието. Карьеритѣ ще трѣбва да се разработятъ, за да достигнемъ това, което е на Западъ: да не се употребява за каквато и да е настилка, мажаръ и трошено-каменна, оня материалъ, който се намира край шосето, а да се носи подбранъ материалъ отдалече, отъ карриери, както се е работило въ Германия и Унгария. По никой начинъ не бива да продължава досегащиятъ начинъ. Трѣбва да го смѣнимъ. Въ Чинпанъ да правимъ пѣтища съ варовникъ, който е край пѣтищата! Ние трѣбва да донесемъ другъ камѣкъ, та ако ще да е за битуминозна настилка, защото варовникътъ въ случая не може да изиграе нуждната роля. А привличането на външни специалисти трѣбва да стане съ целъ да създадемъ по

възможност повече паважъ, да създадемъ повече трошенъ камъкъ, повече начукани камъни, които да разпрашаме по различните краища на страната. По-системно и неспирно трѣбва да се строятъ пѣтищата, не съ дутане. Ако днесъ работимъ съ трошени камъни, които сѣ вече отричани отъ всички, утре сѣ бетонъ, други денъ сѣ паважъ, следъ туй сѣ повърхностно поливане и после сѣ дебели битумни настилки, нѣма да стигнемъ никѣде.

Затуй азъ пакъ моля за лишенъ пѣтъ г-на министра на благоустройството, макаръ че той каза нѣколко пѣти. че ми направи удоволствието да създаде единъ планъ — да създаде планъ за начина на строене на пѣтищата, по който постепенно ще бѣде трансформирана нашата пѣтна мрежа; планъ за настилките, които ще употребяваме. И сѣ огледъ на този планъ да се взематъ всички предварителни мѣрки, за да могатъ да се подготвятъ нужните мѣста, отъ които ще се доставятъ материали за пѣтищата. И пека този планъ добие своето утвърждаване, както предвижда законътъ за Главната дирекция на строежитъ, за да не бѣде тѣй лесно смѣнянъ въ зависимост отъ туй, кой стои начело на министерството или въ зависимост отъ това, какво се иска отъ това министерство. Защото въпросътъ за пѣтищата не е въпросъ за пѣтищата на една околия, а е държавенъ въпросъ. Затуй трѣбва да има държавна програма.

Какво значение имаха пѣтищата специално по отбраната, достатъчно ни показва работитѣ, които се развива около насъ и у насъ миналата година по това време. Ако ние горе-долу не бѣхме си поправили пѣтната мрежа, можете да предполагате, какви щѣха да бѣдатъ резултатитѣ отъ прехвърлянето на войскитѣ отъ единия край на другия на страната. И, безъ да смѣта, че въ случая му се прави опозиция, азъ за лишенъ пѣтъ апелирамъ къмъ министра на благоустройството да даде планъ за строежъ на пѣтищата въ България, който да протече нѣколко години, независимо отъ това кой ще застане начело на Министерството на благоустройството. Защото безъ такъвъ планъ, ние не ще имаме никога пѣтища, та ако ще да ги даваме на различни външни или на наши фирми.

Председателъ Христо Калфовъ: Има думата народниятъ представителъ г-нъ инж.-архитектъ Иванъ Гърковъ.

Инж.-арх. Иванъ Гърковъ: (Отъ трибуната) Уважаеми г-да народни представители! По законопроекта азъ не бѣхъ записанъ и въобще не мислѣхъ да говоря, но вземамъ думата по простата причина, че видѣхъ отъ тази трибуна да излизатъ голѣми наши общественици, съ голѣми имена, които сѣ заемали отговорни, много голѣми постове и които въ своята критика не бѣха напълно обективни. Това го подчертавамъ — въ своята критика тия уважаеми колеги не бѣха обективни. Каточели повтаряме онзи случай, когато почитаемиятъ колега инженеръ Ганчевъ бѣше министъръ, когато той правѣше едно преобразование въ Министерството на благоустройството и се дигна отъ тая трибуна Петко Стояновъ съ единичката целъ да се поправи и хареса не тукъ въ Парламента и на почитаемиѣ министри, но на тѣпната, вънъ на улицата. Каточели тѣска сѣ критикитѣ си тѣзи, които излѣзоха преди мене, макаръ и прикрити, макаръ и толерантни, бѣха сѣщо така несективни.

Почитаемиятъ колега професоръ Стайновъ — азъ слушахъ неговата речъ — отначало каза: Г-да! Азъ не съмъ противъ. Азъ отдавамъ нужното на почитаемото министерство, на специалиститѣ. Щомъ тѣ възприематъ да правятъ такива шосета — добре дошло, азъ ги поддържамъ. Но азъ се опасявамъ отъ това: какъ може да се извика единъ специалистъ отъ чужбина какъ може да се събере сѣ него договоръ, какъ може да дойде той тукъ? И той сравнява тоя случай — едно сравнение, съ което професорътъ прави грѣшка, едно сравнение, което не може да се направи — съ случая на съветника при Българската народна банка. Но тоя съветникъ идва тукъ и бѣ наложенъ по други причини, а тоя специалистъ не ни се налага. Ние търсимъ тоя специалистъ.

А бе, г-да, конкурси ставатъ международни. Техниката не е национална. Тя е изкуство. Ние виждаме Америка да прави международенъ конкурсъ за градоустройването на 2-3 града. Ние виждаме, когато се строи цепенитѣ въ Америка, да извикатъ инженеръ отъ Германия, и то асистента на единъ голѣмъ професоръ. Отъ Германия той отиде да работи въ Америка. Ами тогава нахърни ли се честѣта на американскитѣ машинни инженери? Какъ може да се извика единъ инженеръ нѣмецъ да отиде да работи въ Америка? Може ли да говори професорътъ тукъ, че ще се нахърни честѣта на нашитѣ инженери, щомъ като викаме единъ чуждъ специалистъ? Ами че това е една нова

настилка. Ами че кой не признава организацията „Тодтъ“? Ами тя върши чудеса. Ние виждаме тия пѣтища, които се ширятъ въ Русия, въ тая необятна степъ. Тамъ работата върви съ необикновено темпо, строн се денонощно. Каква грѣшка правимъ ние? Нима искате да останемъ тамъ, кѣдето сме били досега? Погрѣшно се говори, че сме изоставили паважа. Не, г-да. Доколкото зная, почитаемиятъ министъръ държи най-много на паважа. Но необходимитѣ павета за 300-400 клм. пѣтъ ние не можемъ да ги изкѣримъ изведнажъ, както говори г-нъ Мушановъ. Ние не можемъ да съберемъ всички безработни граждани, за да правятъ павета. Това го знае г-нъ Ганчевъ. Нуждни сѣ специални работници. Ние сѣ законъ миналата година поощрихме изработката на паветата, и който иска, можеше да отиде да вади павета. Но кѣде сѣ тия барати, кѣде ще ги намѣримъ? Нима ще трѣбва да мобилизираме всички безработни, за да правятъ павета? Единъ такъвъ безработенъ ще направи на денъ най-много 3 до 5 павета. Кой ще му плаща за такава работа? Държавата ли? Когато се говори, трѣбва добре да се разуми.

И азъ казвамъ — това е мнението и на Министерския съветъ и на г-на министра — че паважътъ не е изоставенъ, че бетонната настилка не е изоставена, обаче имаме за направа много пѣтища. Азъ си спомнямъ, миналата година бѣхъ по единъ случай въ Министерството на благоустройството, и г-нъ министърътъ ни говори, че се правили днесъ нови настилки, повърхностни, въ Германия; дори той ми спомена единъ случай за направата на такава настилка въ Бургасъ. Не зная дали тоя случай е вѣренъ. Тамъ, обаче, това не станало, защото нѣмало емулзия. Азъ искамъ да изтъкна, какво е желанието на почитаемия нашъ министъръ. Паважъ се прави. Правимъ трошено-каменни настилки, правимъ емулзирани настилки. Това налага днешното бързо темпо на живота. Ние трѣбва днесъ да използваме съвременната наука и техника, за да можемъ да направимъ колкото се може повече и по-хубави шосета и пѣтища.

И азъ мисля, че вмѣсто да се правятъ тукъ критики на правителството, трѣбваше да се приеме това проекторешение съ пълно одобрение. То е проверено, то е проучено отъ нашитѣ специалисти. Тукъ не става никакво нахърнение на българската честъ съ това, че ще вземемъ единъ специалистъ отъ Германия, който ще дойде тукъ, ще организира работата и ще ни покаже, какъ трѣба тя да се върши. Тукъ нѣма нищо страшно. Въ изкуството, въ науката, въ техниката нѣма граници, г-да. Ако ние не сме правили такива пѣтища, ще вземемъ единъ специалистъ, той ще дойде тукъ да ни покаже, и утре ние сами ще правимъ тия пѣтища. Това не е обида, това не е нахърнение на честѣта на България, на българския техникъ. Д-ръ Меланъ, единъ професоръ, получилъ 7 доктората досега — не само единъ — въ областта на нѣмската техника, имаме единъ асистентъ, който допреди 4 години работѣне въ Америка. Този човѣкъ бѣше асистентъ и презъ мое време. Америка го издига като специалистъ. И азъ пигахъ, нима трѣбваше цѣла Америка да каже по подобие на насъ: „Защо е извиканъ този човѣкъ въ Америка“? Та нима само въ областта на техниката е така? Колко пѣти сѣ били викани въ България специалисти по нѣкои важни въпроси. Това не нахърнява честѣта на никого. Това показва, че у насъ има съзнание да вървимъ по пътя на прогреса, по пътя на цивилизацията. Ние не можемъ да оградимъ нашата родина съ китайски стени. Ние не можемъ да говоримъ отъ тази трибуна само: ние, ние можемъ! Ние не можемъ да вървимъ по този пѣтъ.

Азъ разбирамъ, че г-нъ Мушановъ не може да върви съ Германия — то се знае; нему му е мѣчно. И на професоръ Стайновъ му е мѣчно. Тѣ двамата сѣ противъ това, тѣ сѣ въ единъ гьолъ на миналото. Тѣ ще си останатъ тамъ, а ние ще вървимъ напредъ. За насъ граници нѣма, когато търсимъ да работимъ и да строимъ. Професорътъ ще си остане тамъ, кѣдето си е билъ, и тамъ ще си умре, а България ще живѣе. И азъ казвамъ: предложението трѣбва да бѣде гласувано. (Ржкоплѣскания)

Председателъ Христо Калфовъ: Има думата г-нъ министърътъ на общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството.

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Г-да народни представители! Азъ ще се постарая накратко да отговоря на всички ония въпроси, съмнения и подозрения, които се хвърлиха върху решението, което Министерскиятъ съветъ взе относно строежа на нашитѣ пѣтища съ специални настилки, въ случая сѣ битумни настилки. Ще се помъча да отговоря направо на въпроситѣ, безъ да правя дълги коментарни.

Г-нъ Петко Стайновъ каза, че внесеното предложение съставлявало обидна за българското инженерско съсловие. Г-да! Съгласете се, че когато ние действително нѣмаме нито единъ единственъ специалистъ въ нашата срѣда, който да е работилъ битумни настилки, можемъ ли ние да възложимъ тази работа на насъ, само защото сме българи? Ами българи ли ще бждемъ, ако хвърлимъ половинъ милиардъ или единъ милиардъ лева на вѣтъра и ако отъ тия битумни настилки не излѣзе нищо и се повтори сѣщата история, както на ул. „Аксаковъ“, кждето се опитаме да направимъ тия битумни настилки? Защо на ул. „Аксаковъ“ тази настилка не даде никакъвъ резултатъ? Защо по цариградското шосе до 4 км. битумната настилка сѣщо така не даде никакъвъ резултатъ? Защото нѣмаме майсторъ, който да я направи добре, и, второ, защото битумната емулзия бѣше стояла повече отъ 8 седмици, което е крайниятъ срокъ за запазването на една емулзия, тъй като следъ този срокъ водата започва да се отдѣля, самата емулзия се разваля и въ повечето случаи тя не може да бжде употребена, макаръ че съ обыкновенно разбъркване да се възстановява, но въ всѣки случай връзката между емулгатора и битума е нарушена. На ул. „Аксаковъ“ ние имаме даже единъ другъ драстиченъ случай. Емулзията бѣше замръзнала и употребена следъ 6 месеца, и ние, следъ това, съ тази емулзия правихме проби, за да покажемъ, че битумниятъ пѣтища сѣ много хубави пѣтища! Безспорно е, че такива пѣтища, правени по този начинъ и съ пресарѣла емулзия, не могатъ по никой начинъ да дадатъ добри резултати.

Та, думата ми е, че съ неподготвени български инженери ние не можемъ да строимъ хубави български шосета. Ние ще използваме опита на германскитѣ инженери. Ние ще използваме опита на организацията „Толтъ“, която има въ това отношение много голѣма практика и много голѣма опитностъ и която ще даде на българския народъ хубави пѣтища. Азъ смѣтамъ, че нашиятъ патриотизмъ въ това именно трѣбва да го проявимъ, а не като даваме възможностъ на неучи и необучени хора, на чужда глава да се учатъ да бръснатъ.

Съ точка 2 отъ постановлението — казва г-нъ Стайновъ — се уронвалъ престижътъ на българската държава и се negliжирвалъ държавниятъ ни суверенитетъ. Г-да! Въ точка втора на проекторешението нѣма абсолютно нищо подобно. Сѣщата точка втора се засега и отъ г-нъ Мушановъ. Въ тази точка е казано: „Пълномощникътъ на главния инспекторъ на германското пѣтно дѣло стои, отъ една страна, на разположение, като довѣренъ съветникъ за всички въпроси по пѣтния строежъ изобщо въ страната, а, отъ друга страна, той е довѣрено лице, както отъ страна на Министерството на общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството, тъй и отъ страна на главния инспекторъ на германското пѣтно дѣло — райхсминистра д-ръ Толтъ, за онѣзи работи по пѣтищата, за които ще бждатъ привлѣчени германски фирми, и за бързото и съгласно сключенитѣ договори изпълнение на щщитѣ работи“.

Ясно е, г-да че ние използваме пълномощника и неговитѣ хора само до толкова, доколкото сѣ трѣбни намъ тѣхнитѣ съвети. И до днесъ въ какво собствено се изрази това съветничество отъ тѣхна страна? Ние се отнесохме до организацията Толтъ, следъ като констатирахме, че нашитѣ пѣтища трѣбва да бждатъ изобщо изградени тъй, както трѣбва. Ние се отнесохме чрезъ нашия пълномощенъ министъръ въ Берлинъ, г-нъ Драгановъ, лично до д-ръ Толтъ, да ни даде съветъ, какво трѣбва да направимъ ние. А той ни каза: „Азъ ще ви изпратя единъ мой човѣкъ, който да влѣзе въ връзка съ вашето министерство, да проучи тамъ работитѣ и следъ това ще решимъ, какво трѣбва да направимъ.“ Този човѣкъ дойде. Ние имаме неактивността да му предложимъ възнаграждение, и той се обиди, като каза: „Азъ не съмъ дошелъ за възнаграждение, азъ не ша такава. Азъ дойдохъ да свърша работа.“ (Ржкоплѣскания) Това, г-да, не е празна приказка, а е писано черно на бѣло. Това е писмо отъ него (Сочи едно писмо), въ което изрично се казва, че той е работилъ съ огледъ на едно съюзническо задължение. („Браво!“ Ржкоплѣскания)

Въ какво се състои работата на пълномощника и неговитѣ хора досега? Ние ги помолихме, предвидъ на това, че въпросътъ се свеждаше да се изгради една основна мрежа въ страната ни съ здрави настилки, да прегледатъ нашата пѣтна мрежа и да ни кажатъ, тъй както ние сме установили нашата главна пѣтна мрежа, добре ли е поставена. Разпредѣлени въ три бригади отъ по трима инженери, къмъ които ние делегирахме наши хора, и, наедно съ нашитѣ инженери, тѣ обиколиха цѣлата страна. Въ края на краищата тѣ ни дадоха една мрежа, която почти се

съпада съ нашата главна пѣтна мрежа (Браво!“ Ржкоплѣскания), като направиха една корекция, приемайки за главна надлъжна ось на нашата пѣтна мрежа пѣтя Скопие — Кюстендилъ — София, следъ туй отиватъ отъ София — Пловдивъ, отъ тамъ Чирпанъ — Стара-Загора — Сливенъ — Карнобатъ — Бургасъ. Тѣ считатъ, че главниятъ пѣтъ отъ София за Черно-море и евентуално за Варна презъ Ришккия проходъ не трѣбва да минава презъ Северна България, както е сега главниятъ пѣтъ № 4, а трѣбва непременно да мине презъ Северна Тракия, презъ нашата Тракийска равнина, предвидъ на това, че този пѣтъ, тъй както тѣ го прокарватъ, съединява най-многолюднитѣ наши градове: Пазарджикъ, Пловдивъ, Чирпанъ, Стара-Загора и т. н., както ги изредихъ. По този начинъ този главенъ пѣтъ свързва едно твърде голѣмо население, а не както презъ Северна България, и, второ, този пѣтъ въ своята нивелета е много по-благоприятенъ, отколкото северобългарския пѣтъ. Сѣщо така той има по-послоски криви, не тъй остри криви, и освенъ това, поради малкия наклонъ, по него може да се развива едно много по-бързо движение, отколкото по главния пѣтъ № 4. Безспорно е, ние, като изхождахме отъ положението, че въ Северна България непременно трѣбва да има единъ главенъ пѣтъ, не се съгласихме съ предложението имъ да унищожимъ северобългарския главенъ пѣтъ, обаче се съгласихме да квалифицираме новия пѣтъ, тъй както ви го казахъ — да минава презъ Тракия, като главенъ пѣтъ.

Сѣщо такава бѣше тѣхното мнение и за главния пѣтъ къмъ Ломъ. Тѣ предложиха, този пѣтъ да минава презъ Ботевградъ — Мездра — Враца — Ломъ. Ние не се съгласихме, той да минава презъ Ботевградъ, тъй като презъ тамъ минава главниятъ пѣтъ № 4. Колкото се отнася до скъсяването на пѣтя, ние се съгласихме той да минава по Искърската долина — новиятъ пѣтъ — презъ Мездра и отъ тамъ нататъкъ да минава по сѣщата посока, както тѣ я установиха.

До днесъ това е било тѣхното съветничество по отношение въпроситѣ, които ние имъ зададохме. И това съветничество тѣ го дадоха безъ да сме платили каквото и да е.

По-нататъкъ, тѣхната работа въ какво се състои? Състои се въ това, да ни помогнатъ да се доберемъ до най-низки цени. Десетъ пѣти съмъ ги предупреждавалъ, че ако тѣ ни дадатъ при спазяването високи цени, безспорно е, че цѣлата работа нѣма да стане, че ние нѣма да можемъ да се ангажираме съ такива скѣпи работи и ще продължимъ да поддържаме нашитѣ пѣтища, тъй както досега — за голѣмо съжаление, разбира се.

Г-нъ Мушановъ каза, че тъй като довѣреното лице е било длъжно да представи до 31 октомврий 1941 г. едно общо предложение за цѣлостната постройка, и понеже сега вече сме 1942 г., сигурно това предложение е представено, и министрътъ го знае. Действително тия работи тѣ представиха въ началото на ноемврий, а ориентированитѣ цени, които трѣбваше да получимъ отъ тѣхъ, още не сме ги получили. Тѣ казаха, че ще ги представятъ до края на февруарий, и азъ вѣрвамъ, че до нѣколко дни тѣ ще ни дадатъ тия цени, които ще бждатъ, разбира се, само ориентировачни, като истинскитѣ цени ще ги получимъ тегава, когато почне спазяването съ препорѣчанитѣ отъ тѣхъ германски фирми.

Таско Стоилковъ: Солунския пѣтъ сѣ го оставили по-назадъ.

Министъръ инж. Димитъръ Василевъ: Тази е ролята на съветника, г-да! Той не е като съветникътъ Кюстнеръ, наложенъ ни по Ньойския договоръ. Това е единъ съветникъ, даденъ ни въ услуга отъ една съюзническа държава. (Ржкоплѣскания)

Г-нъ Мушановъ пита: защо проекторешението се внася сега, а не по-рано! И г-нъ Стайновъ сѣщо така каза: защо внасятъ въобщо това решение въ Народното събрание, когато това не е нужно!

Г-да! Действително, може би, отъ формална гледна точка това да не е нужно. Азъ имамъ тукъ оригиналното постановление, което съмъ внесълъ въ Министерския съветъ. Върху него отдолу ще видите, че точка осма е написана ржкописно отъ г-нъ м-ръ Загоревъ. Понеже Министерскиятъ съветъ съчете, че това е единъ доста голѣмъ въпросъ; че не може да не се пита Народното събрание, нека и то да знае. И затуй г-нъ министъръ-председателътъ каза: да се пише най-отдолу точка осма съ следното съдържание: „Настоящото постановление подлежи на одобрение отъ Народното събрание“. Това престѣпление ли е, г-да! (Ржкоплѣскания)

Иванъ Петровъ: И тия господа говорятъ за демокра-
ция, за парламентъ, за конституция!

Министъръ Димитъръ Василевъ: Г-нъ Мушановъ пра-
вѣше нѣколко смѣтки, че ние ще строимъ по 300 км. на
година и че за 3 години ще построимъ 900 км.! Факти-
чески ние имаме пълната свобода да опредѣлимъ, колко
организацията „Тодтъ“ ще построи. Ние нѣмаме абсолют-
но никакви ангажменти, абсолютно никакви договори.
Даже ние имъ заявяваме, че ако предложатъ скъпа цена,
нищо нѣма да построимъ. Обаче ако ние можемъ да по-
строимъ съ тѣхъ по 300 км. годишно, това още не значи,
че ние ще стоимъ съ скръстени ръце. Ние искаме да ни
дадатъ емулзията, която не можемъ отъ другаде да полу-
чимъ. Азъ три пѣти вече произвеждамъ тръгъ за битум-
на емулзия и никой не я предлага. Пѣтътъ, по който мо-
жемъ да получимъ тая емулзия е единъ: чрезъ организа-
цията „Тодтъ“. Другъ никой не може да ни даде тая емул-
зия. И ако ние получимъ тая емулзия, следъ една година,
следъ като ние вече имаме обучени работници, обучени
майстори, обучени инженери, обучени ръководители, обу-
чени предприемачи, ние сами ще почнемъ да строимъ. Ние
нѣма да чакаме само организацията „Тодтъ“ да ни строи,
защото действително нашитѣ пѣтища се нуждаятъ отъ
едно ново изграждане и по възможностъ по-бързо. По тоя
въпросъ азъ ще се спра, когато ще отговоря на колегата
инж. Ганевъ.

Работата — каза г-нъ Мушановъ — шѣла да бѣде въз-
ложена, така нѣкакси, безъ тръгъ, чисто и просто по за-
повѣдъ на организацията „Тодтъ“. Нищо подобно, г-да!
Работитѣ ще се възлагатъ по едно състезание между пре-
поръчителнитѣ фирми, съгласно чл. 120а отъ закона за бю-
джета, отчетността и предприятията, тѣй както се възла-
гатъ всички подобни голѣми строежи. По тоя начинъ ние
възлагаме баража „Росица“, по тоя начинъ е възложенъ и
баражътъ на Искъръ. Значи, ние нѣма да се отклонимъ
отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията,
специално чл. 120а.

Друга една критика бѣше: защо не се разработватъ
кариери! На този въпросъ ще отговоря едновременно,
както на г-нъ Мушановъ, така и на колегата Ганевъ.
Това е абсолютно невѣрно, г-да, че кариери не се разра-
ботватъ. Както знаете, отъ две години ние правимъ по-
стоянно мобилизации и демобилизации, отъ две години ние
нѣмаме работници. Азъ ви казахъ, когато говорихъ тукъ
по бюджета, че миналата година едва съмъ успѣлъ да съ-
бера 3.000 души, въ цѣла България, платени работници!
Не се явяватъ работници, било затова, че нѣкои сѣ моби-
лизирани, било затова, че намиратъ добра работа въ зе-
мелѣското производство. Днесъ селянинътъ не идва да
работи, и тѣкмо заради туй ние минаваме къмъ машини-
зиране на нашитѣ строежи. Специално за кариеритѣ, у
мене е имало най-голѣмо желание да се разработватъ кол-
кото се може повече кариери. Азъ отидохъ даже дотамъ,
че наредихъ до околийскитѣ инженери, тамъ, където има
гранитни залежи, да агитиратъ между селянитѣ да произ-
веждатъ павета, и колкото павета представятъ, околий-
скитѣ инженерства да ги закупятъ. Азъ разчитамъ на сво-
бодния селски трудъ, обаче фактъ е, че нито свободниятъ
селски трудъ дава тия павета, нито въ самитѣ кариери
има работници. Днесъ въ кариерата „Бошуля“ работятъ
ватворници. Вие знаете това. Азъ внесохъ тази година,
както знаете, единъ специаленъ бюджетъ за кариерата
„Гранитово“. Значи, не е вѣрно това, че не обръщаме ви-
нимание на кариеритѣ. Напротивъ, ние разработваме една
свършено нова кариера при Елхово — кариерата „Гра-
нитово“, за която вече има, както казахъ, и специаленъ
бюджетъ. Въ това отношение ние правимъ всичко въз-
можно, но въ днешнитѣ времена, когато нѣма достатъчно
работници, безспорно е, че ние не можемъ да получимъ
потрѣбитѣ павета. Обаче нуждното въ това отношение
се прави.

Идвамъ по редъ до критиката на г-нъ Минчо Ковачевъ.
Той пѣкъ повдига въпроса за свободнитѣ работници и
защо — както каза — трѣбва да се работятъ асфалтови,
когато ние имаме достатъчно гранитъ за паважни
пѣтища? По тоя въпросъ азъ едновременно ще отговоря
и на колегата Ганевъ, защото и той повдигна сѣщия
въпросъ.

Г-да народни представители! Азъ не съмъ партиза-
нинъ на асфалтовитѣ пѣтища, не съмъ партизанинъ на
гранитнитѣ пѣтища, не съмъ партизанинъ на трошеноча-
меннитѣ настилки, не съмъ партизанинъ и на бетоннитѣ
настилки. Преди всичко, този, който сериозно мисли за
една строителна политика, не може да каже: ние ще стро-
имъ само паважни пѣтища! Паважъ ще строимъ тамъ, къ-
дето той се налага отъ движението. И тѣкмо заради туй,
когато азъ станахъ министъръ въ 1940 г., наредихъ

да се извърши едно общо преброяване на движението на
нашитѣ пѣтища. Ние не можемъ по единъ слабо натовар-
енъ пѣтъ да правимъ паважна настилка. Не можемъ по
единъ силно натоваренъ пѣтъ да правимъ асфалтова на-
стилка. Също така не можемъ по единъ пѣтъ, по който
вървятъ тѣснитѣ колелета на българската кола, да пра-
вимъ бетонова настилка, защото тя ще се разруши. Идете
да видете пробното парче къмъ Враждебна и ще видете,
че бетоновата настилка се вече руши отъ тѣснитѣ шини на
българскитѣ коли. Бетоннитѣ пѣтища, които се правятъ
въ Германия, сѣ преимуществено за автомобили. Тамъ тѣ
иматъ мѣсто, тамъ тѣ ще живѣятъ дълго време. Обаче
тамъ, гдето имаме смѣсенъ транспортъ, бетоннитѣ пѣ-
тища ще страдатъ. Както казахъ, идете и къмъ двореца
Враня и ще видете колко пѣти се къртятъ фугитѣ на бе-
тоновата настилка и колко пѣти се заливатъ и попра-
вятъ. Тѣй че азъ съмъ за такива пѣтища, каквито се ди-
куватъ отъ самсто движение. И тѣкмо затуй ние не бива
да правимъ „преценка на око“, какъ трѣбва да се извърши
строежътъ на единъ пѣтъ. Казва се, наприкладъ, че едикой-
си ималъ набито око и можелъ да опредѣли на око какво
трѣбва да се прави. Не, такава нѣщо не може да става. Ние
ще поставимъ строежа на нашитѣ пѣтища на научна
основа; ще опредѣлимъ каква трѣбва да бѣде настилката
възъ основа преброяване на движението, което преброя-
ване трѣбва да се извърши предварително. Такова пре-
брояване на движението ние сме извършили презъ 1940 г.;
сега се подреждатъ вече даннитѣ и по тѣхъ ще направимъ
една карта за натоварването на пѣтищата въ България.
Въ зависимостъ отъ тия резултати ще опредѣлимъ къде
каква настилка да се поставя. Азъ винаги съмъ казвалъ,
че по въпроса за паважната настилка стоя на гледището,
че най-напредъ ще трѣбва да се покрийтъ пѣтищата въ
населенитѣ мѣста, първо, затуй защото действително дви-
жението въ всички населени мѣста е претоварено и, второ,
затуй защото паважната настилка въ едно населено мѣсто
веднага ще преобрази неговия външенъ видъ. А това об-
стоятелство влияе върху психиката, върху духа на насе-
лението. Затуй вънъ отъ населенитѣ мѣста нѣма да
строимъ паважна настилка, съ изключение само на ония
мѣста, въ които пѣтищата сѣ прѣкомѣрно натоварени и
където това се налага.

По тоя поводъ, дали трѣбва да се строятъ такива или
инакви настилки, ще си позволя тукъ да цитирамъ единъ
пасажъ отъ една свършено нова книга „Свършенни
пѣтни настилки“, плодъ на едногодишенъ трудъ на единъ
нашъ колега, който скоро се е завърналъ отъ Германия и
който е изучавалъ тамъ тѣкмо този въпросъ, и чиято
книга е изгѣзла преди две седмици. За да не бждемъ голо-
словни, г-да, за да не бждемъ сектанти, да казваме: това
ще строимъ, а онова нѣма да строимъ, ще ви прочета какво
пише той: (Чете) „Важенъ е фактътъ, че за една година
— отъ 1936 до 1937 г. — битумнитѣ настилки нарастатъ
съ около 7.000 км., докато паважнитѣ 10/10 см. само съ
560 км.“ — срѣденъ паважъ, какъвто ние правимъ —
„бетоннитѣ — съ 85 км., а едриятъ паважъ дори нама-
лява съ 175 км., превърнатъ въ другъ видъ настилка.
При голѣмата цифра, близу 50%, на сѣществувашитѣ то-
гава обикновени макадамови настилки и при бързия при-
растъ на битумнитѣ, за смѣтка на обикновенитѣ макада-
мови, може съ положителностъ да се твърди, че битумнитѣ
настилки сѣ преобладаващитѣ типъ въ Германия. Паваж-
нитѣ сѣ сравнително скъпи спрямо равнокачественитѣ
имъ бетонови или битумни настилки. При това трѣбва да
се знае, че Германия има изобилини залежи отъ годни за
паважъ камъни, отлично разработени кариери, свързани съ
желѣзопѣтни линии, представляващи една широка площъ,
която пресича страната презъ срѣдата — отъ западната до
източната граница; централното положение на тѣзи ка-
риери, при напредналото машинно производство на павета,
при изобилино число обучени павѣори и все пакъ, несъраз-
мѣрно съ тия благоприятни условия, ограничената по-
стройка на нови паважни пѣтища говори за отрицателното
становище на германскитѣ пѣтни органи къмъ този видъ
настилки. Обикновената макадамова настилка не се строи
вече като нова самостоятелна конструкция; построенитѣ
въ миналото такива се поддържатъ или превръщатъ въ
битумни, обаче, като основа на други настилки, тя се
прави съ особено предпочитане до днесъ.“ Значи, тя си
остава действително основната настилка за всички видове
настилки. Ето какво е положението въ Германия, която
има толкова много кариери, толкова много опитъ. Тя
преминава масово къмъ битумната настилка.

А що се отнася до броенето, ето какво казва той:
(Чете) „Броенето на движението е най-важната мѣрка,
която е основа на всички действия въ връзка съ преустрой-
ството на пѣтищата или при нагаждането имъ къмъ нуж-

дитъ на движението.“ Значи, били сме на правъ път, когато сме преброили движението по нашитъ пътища и се стремимъ да съставимъ карта за движението по нашитъ пътища, която да ни служи за указание, да видимъ какви настилки да правимъ — не „само паважъ или само бетонъ.“

Що се отнася до асфалтовата настилка, за която г-нъ Минчо Ковачевъ се страхува, че може да не издържи висока температура, ще кажа следното. Ние имаме вече опита въ Гърция и Италия, където е много по-горещо, но тамъ строятъ не само битумни, но даже и асфалтови настилки. Битумътъ не е асфалтъ, той се смѣсва съ трошлякъ и по този начинъ има една по-голяма устойчивостъ срещу по-високата температура.

Срѣдства за постройка на нашитъ пътища, макаръ че не сме предвидили специално, ние ще намѣримъ. Ние ще трѣбва да ги намѣримъ, защото народното стопанство иска пътища, .. ние трѣбва да му ги дадемъ. (Ржкоплѣскания)

Г-нъ Ганевъ повдигна въпроса за временното покриване на пътища съ емулзия. Г-да народни представители! На всѣки човѣкъ, който се интересува отъ този въпросъ, е известно, че Германия счита, че покриването на пътищата съ лека повърхна емулзия е една несолидна работа, обаче сѣщата тази Германия, за да спаси пътищата си, покри предварително почти всичкитъ си пътища съ лека емулзия и следъ туй започна да ги покрива съ срѣдна и тежка. Тѣй че ние можемъ да спасимъ нашитъ пътища, които иматъ малкъ товаръ, като прибѣгнемъ къмъ покриването имъ съ лека емулзия, а където товарътъ е тежкъ, ще прибѣгнемъ къмъ по-тежка емулзия.

Другъ въпросъ, който се повдигна, е, че много фирми били доставили — тѣ сѣ само нѣколко — машини за строежъ на бетонови пътища и сега стоели въ безработица. Г-да! Обявяваме нѣколко пъти трѣгъ за едно парче по Цариградския пътъ, между Звъничево и Лозенъ, и никой предприемачъ не се явява. Също и за други мѣста обявяваме търгове и никой не се явява. Въротно предприемачитъ не се явяватъ не защото нѣматъ желание, а защото виждатъ, че действително строежътъ на пътища е извънредно несигуренъ и не шатъ да поематъ рисковете.

Това сѣ, г-да, моитъ отговори на всички въпроси, които се повдигнаха тукъ. Азъ се постаряхъ да дамъ единъ съвършено обективенъ отговоръ и смѣтамъ, че на васъ е напълно ясно, какво е значението на битумнитъ пътища, които искаме да започнемъ да строимъ у насъ. Повтарямъ, строенето на битумни пътища не изключва строенето на паважъ. Напротивъ, ние ще усилимъ колкото е възможно строежа на паважъ, защото имаме мѣста, където пътищата сѣ доста натоварени, и тамъ не би могла да издържа битумната настилка.

При това положение на нѣщата, моля ви да одобрите предложеното ви постановление на Министерския съветъ, за да можемъ да бждемъ съ напълно развързани ржце. Министерскиятъ съветъ счете, че е необходимо въ дадения случай да се попита Народното събрание и затова ние предоставихме постановлението на Министерския съветъ на вашето одобрение. (Продължителни ржкоплѣскания)

Председател Христо Калфовъ: Г-да народни представители! Ще поставя на гласуване.

Които приематъ проекторешението за одобрение ХХІ постановление на Министерския съветъ, взето въ заседанието му отъ 19 септември 1941 г., протоколъ № 156, моля, да вдигнатъ ржка. Абсолютно мнозинство. Събраниято приема.

Минаваме на точка втора отъ дневния редъ:

Първо четене на законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за разрешаване на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задължение за нуждитъ на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на 2.700.000.000 л., платими въ повече отъ три бюджетни години. („Държавенъ вестникъ“, брой 264, отъ 27 ноември 1941 г.)

Моля г-на докладчика да го прочете.

Докладчикъ Стефанъ Стателовъ: (Чете)

„МОТИВИ

къмъ законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за разрешаване на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задължение за нуждитъ на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на 2.700.000.000 л., платими въ повече отъ три бюджетни години.

Г-да народни представители! Съ гласувания отъ васъ законъ за разрешаване на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задължение за нуждитъ

на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на 2.700.000.000 л., платими въ повече отъ три бюджетни години („Държавенъ вестникъ“, брой 264, отъ 27 ноември 1941 г.), се разреши доставката отъ Германия на локомотиви, пътнѣшки, служебни и товарни вагони, резервни части, кранове, сѣчивни машини, релси, стрелки, лостове и други желѣзопътни инсталации, съоръжения и материали.

При воденитъ преговори за възлагането на изброенитъ доставки, германскитъ представители изказаха готовността и съгласието си да се увеличи количеството на нѣкои отъ доставкитъ, като локомотиви, сѣчивни машини и други, нуждата отъ които е неоспоримо належаща за иднитъ нѣколко години, вследствие на което е необходимо да се увеличи гласуваниятъ кредитъ съ 300.000.000 л.

Като имате предвидъ горензложеното, моля, г-да народни представители, да разгледате и гласувате приложението на законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за разрешаване на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задължение за нуждитъ на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на 2.700.000.000 л., платими въ повече отъ три бюджетни години.

Гр. София, мартъ 1942 г.

Министъръ на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ:
Д-ръ Ив. Горановъ

ЗАКОНОПРОЕКТЪ

за измѣнение и допълнение на закона за разрешаване на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задължение за нуждитъ на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на 2.700.000.000 л., платими въ повече отъ три бюджетни години. („Държавенъ вестникъ“, брой 264, отъ 27 ноември 1941 г.)

Параграфъ единственъ. Предвидената сума въ заглавието и въ членове 1 и 5 отъ закона за разрешаване на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задължение за нуждитъ на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на 2.700.000.000 л. се увеличава на 3.000.000.000 л.*

Председател Христо Калфовъ: Ще поставя на гласуване.

Които приематъ на първо четене законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за разрешаване на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да поеме задължение за нуждитъ на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата въ размѣръ на 2.700.000.000 л., платими въ повече отъ три бюджетни години („Държавенъ вестникъ“, брой 264, отъ 27 ноември 1941 г.), моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събраниято приема.

Министъръ д-ръ Иванъ Горановъ: Предлагамъ спешностъ.

Председател Христо Калфовъ: Г-нъ министърътъ на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ предлага, законопроекта, по спешностъ, да бжде гласуванъ и на второ четене. Които приематъ това предложение, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събраниято приема.

Моля г-на докладчика да го докладва на второ четене.

Докладчикъ Стефанъ Стателовъ: (Чете заглавието и параграфъ единственъ*)

Председател Христо Калфовъ: Които приематъ заглавието на законопроекта и параграфъ единственъ, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събраниято приема.

Законопроектътъ е приетъ окончателно.

Дневниятъ редъ е изчерпанъ. Ще трѣбва да пристѣпимъ къмъ опредѣляне на дневния редъ за следното заседание.

Председателството, въ съгласие съ правителството, предлага следния дневенъ редъ за идущото заседание, което ще се състои утре, 15 ч.:

Одобрение на предложенията:

1. За разрешаване доущането на наша територия на 16.000 овце, 200 глави коне и пр. за презимуване.
2. За продължаване сроковетъ по нѣкои временно-вносни декларации.

* За текста на параграфъ единственъ вижъ първото четене на законопроекта на сѣщата страница, по-горе.

3. За одобрение 45. постановление на Министерския съвет, взето въ заседанието му отъ 10 мартъ 1942 г., протоколъ № 31 — относно определянето кой видъ двигатели въ земеделското производство и за коя сезонна работа ще се ползватъ съ безмитни горивни и смазочни материали.

4. За одобрение точка 2, алинея втора, на 27. постановление и точка 5 на 28. постановление, взети въ заседанието на Министерския съветъ отъ 25 февруарий 1942 г., протоколъ № 24 — относно отпускането кредитъ на български стопани.

Първо четене на законопроектитѣ:

5. За извънреденъ бюджетенъ кредитъ по бюджета на Главната дирекция на железницитѣ и пристанищата за 1942 бюджетна година, въ размѣръ на 700.000.000 л.

6. За измѣнение закона за Българската народна банка.

7. За разрешаване на Института за обществено осигуряване да възложи на Дирекцията за електрификация на Северна България постройката на електропроизводителна централа край мина „Черно море“ — Бургаско, и далекопроводи 110.000 волта, които Дирекцията за електрификация на Северна България да използва като наемателка.

8. За измѣнение и допълнение на закона за автомобилнитѣ съобщения.

Второ четене на законопроектитѣ:

9. За допълнение на закона за устройството на съдилищата.

10. За временно уреждане на наемнитѣ отношения.

11. За театритѣ.

12. За отчуждаване въ полза на държавата на минни концесии и периметри за медни руди.

13. Одобрение решенията на пресетарната комисия, взети въ заседанието ѝ на 13 мартъ 1942 г., протоколъ № 29.

14. Първо четене на законопроекта за държавното областно электроснабдително предприятие „Вжча“.

Които приематъ този дневенъ редъ, моля, да вдигнатъ ръжка. Мнозинство, Събранието приема.

Закривамъ заседанието.

(Закрито въ 19 ч. 45 м.)

Председател: ХРИСТО КАЛФОВЪ

Секретари: { ДИМИТЪРЪ САРАДЖОВЪ
ИВАНЪ МИНКОВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: ДОНЧО ДУКОВЪ