

30. заседание

Петък, 15 юлий 1938 г.

(Открито от председателя г. Стойчо Мошанов в 15 ч. и 40 м.)

СЪДЪРЖАНИЕ:

	Стр.		Стр.
Отпуск, разрешен на народния представител Димитър Стоянов Ангелов	665	мията. (Съобщение от председателството, че г. министърът на войната, съгласно чл. 92 от конституцията, не може да отговори на питането)	665
Тронно слово. Съобщение от председателството, че Негово Величество Царят е изявил желание, поднасянето на отговора на тронното слово на 16 т. м., 17 ч. 30 м., да стане от цълия състав на Народното събрание	665	4) от народния представител Никола Николов към министра на войната относно решението на комисията, назначена в 1936 г. от Министерството на войната, по въпроса за спирто-бензиновите смъси. (Отговор)	665
Питания:		Законопроекти:	
1) от народния представител Минчо Драндаревски към министра на вътрешните работи и народното здраве относно действия на чирпанския околийски управител. (Съобщение)	665	1) за ограничение компетентността на мюфтийските съдилища. (Второ четене)	667
2) от народния представител Димитър Гичев към министра на търговията, промишлеността и труда относно изпълнение сключените между работници и работодатели трудови договори и неспазване законите за безопасността и хигиената на труда. (Съобщение)	665	2) за сключване заем от Главната дирекция на б. д. железници при Б. з. к. банка в размер на 170.000.000 л. (Първо четене — продължение разискванията)	668
3) от народния представител Никола Петков към министра на войната относно мърките, взети за гарантиране на конституцията от посегателствата на армията, нейните представители и институции, създадени за охраната ѝ, и премахване условията за тая политика, насаждана от ар-		3) за изменение и допълнение на чл. чл. 3, 4, 5, 17, 22 и 23 и за продължение действието на наредбата-закон за снабдяване на нуждаещото се население, пострадало от суша и други природни стихии през 1935 г., с пшеница, ръж, смъс и царевица за посъв и изхранване и фураж за добитък и за 1938 г. (Съобщение)	679
		Дневен ред за следващото заседание	687

Председател С. Мошанов: (Звъни) Обявявам заседание за открито, понеже присъствуват нужните брой народни представители.

(От 157 народни представители присъствуват 152, отсъствуват 5, а именно: г. г. Велизар Христов Багárovъ, Димитър Стоянов Ангеловъ, Жико Петровъ Струнджевъ, Никола Пановъ Ивановъ и Стоянъ Николовъ Димовъ)

(Става правъ) Председателството има да ви направи следното съобщение:

Г. г. народни представители! Тази сутрин бѣхъ посетенъ отъ началника на канцеларията на Негово Величество, г. генералъ Пановъ, изпълняващъ длъжността маршалъ на Двора, който ми събщи, че Негово Величество е благоволил да изкаже желание, поднасянето отговора на тронното слово да стане отъ Народното събрание въ цѣлия му съставъ. Затова моля г. г. народните представители да дойдатъ въ двореца на Негово Величество утре, събота, точно въ 17 ч. 30 м. Облѣкло: за членоветъ на бюрото на Камарата, за членоветъ на комисията по изработване отговора на царското слово и за членоветъ на депутацията, избрана по области отъ Народното събрание, за поднасяне отговора на същото слово — жакетъ или тъмно облѣкло; за останалитъ г. г. народни представители — или тъмно облѣкло, или обикновено, каквото иматъ.

Като ви правя това съобщение, г. г. народни представители, моля ви утре, точно въ 17 ч. 30 м. да бѣдете въ Двореца, съгласно поканата на Негово Величество, за да изпълнимъ нашия дългъ. (Общи ръкоплѣскания)

Председателството е разрешило отпуск на народния представител Димитър Стоянов Ангелов за 1 день по домашни причини — за 15 того.

Постъпили сѣ следните питання:

Отъ чирпанския народенъ представител г. Минчо Драндаревски къмъ г. министра на вътрешните работи — за действията на чирпанския околийски управител.

Отъ народния представител г. Димитър Гичевъ къмъ г. министра на търговията, промишлеността и труда относно изпълнение сключените между работници и работодатели трудови договори и неспазване законите за безопасността и хигиената на труда.

Г. г. народни представители! Има да ви направи още следното съобщение. Бѣше постъпило питане отъ народния представител Никола Петковъ къмъ г. министра на войната за известни порядки въ армията. Г. министърътъ на войната ми събщи, че, на основание чл. 92 отъ конституцията, не може да отговори на това питане, защото както съ прочитането на питането, така и съ неговия отговоръ ще трѣбва да се разгласятъ известни факти, които могатъ да повредятъ на държавните интереси.

Г. министърътъ на войната е готовъ да отговори на питането на бургазкия народенъ представител г. Никола Николовъ.

Имате думата, г. Николовъ, за да прочетете питането си.

Н. Атанасовъ: Г. председателю! Кога министърътъ на земедѣлието ще отговори на нашия питання?

Председател С. Мошанов: Г. министърът на земеделието вчера беше готов да отговори, но понеже изтекоха 20-ти минути, определени от правилника за вътрешния ред за отговор на питания с отговорител, които дадох на отправеният към мен две питання, аз го помолих да отложи отговора си за друго заседание.

Н. Николов: (От трибуната) (Чете) „Г. министре! Съгласно чл. 107 от конституцията и чл. 63 от правилника за вътрешния ред на Народното събрание, моля да ми отговорите на следното питане:

„Въ последните 10 години се въведоха у нас значително много машини както въ земеделското стопанство и транспорта, така и до най-последното време въ моторизирани части на армията ни.

„Въ тези машини, с изключение на ония от земеделското стопанство и то само една част, се употребява като моторно гориво внасяният от чужбина бензин.

„Напоследък всички държави се стремят към самозадоволяване — въ производство на материали необходими за нуждите на народното си стопанство и главно за народната си отбрана.

„Така, отдавна страни, като Чехословакия, Италия, Англия, Германия, Литва, Югославия, Швеция и други страни, с въвели вече като национално моторно гориво тъй нареченият спирто-бензинов смес.

„Макаръ лично да не съм привърженик на безогледната автаркия, то по отношение на производството на спирта дължа да заявя, че ние сме останали много назад и, ако въ най-скоро време не се разреши въвеждането на спирто-бензиновата смес като национално моторно гориво, ние не само че съдействуваме за западането все повече и повече на нашето народно стопанство, но ние рискуваме при евентуално затваряне на границите да преобърнем всички машини, които употребяват бензина като моторно гориво, въ студен бездушен и никому ненужен чугун и желязо.

„Моторо-техническите предимства на спирто-бензиновите смес с изпитани отдавна въ поменатите вече погоре страни, които предимства с потвърдени и от компетентните наши съди, какъвто е трудът на г. Георги Генев, „Български национални моторни горива“

„Така, напр., без всякакво измънение въ мотора и карборатора, спирто-бензиновата смес съ 25—50% безводен спирт служи като отлично моторно гориво.

„Въ този си състав и при това положение на моторите, спирто-бензиновата смес не намалява съ нищо мощността на мотора, като едновременно изгарянето въ мотора става по-плавно и меко, която пък плавно замънява рязката експлозия при употребата на бензина и се отразява безспорно твърде благоприятно върху трайността на самия мотор.

„Действията на спирто-бензиновите смес, като охладително средство при изгарянето въ мотора, улесняването за по-бързо пущане въ ход на мотора и редица други качества на тия смес, напълно оправдават въвеждането на тия смес като национално моторно гориво от гледището на моторо-техническите преимущества.

„Народостопанската необходимост от въвеждането на спирто-бензиновите смес като национално моторно гориво е също така безспорна.

„Смесването първоначално 30%, а постепенно до 80% безводен спирт въ спирто-бензиновите смес, ще рече да спремъ вноса на 7—8 милиона кгр. бензин и приблизително толкова петрол от чужбина, защото приблизително вносът днес възлиза на около 20 милиона кгр.

„Тия 20 милиона кгр. бензин и петрол ще се замънят, при 80% спирт въ смесъта, съ около 16 милиона кгр. от последния, която ще се произвежда главно от меласа, царевича и цвекло.

„По такъв начин ще се използва меласата за мѣстни нужди, ще се спре износът на царевичата на безценна по чуждите пазари, като се преработи въ спирт, а кашата ще се употребява за уговяване на добитък за износ или за мѣстния пазар и главно наново ще се яви необходимост от цвеклосенето, което, безспорно, е един от големите клонове на нашето земеделско стопанство.

„Колкото се отнася до фабриката на спирта, то съществувашите отдавна у нас фабрични инсталации за тази цел с въ състояние да задоволят, на първо време, необходимостта от това производство.

„Съ увеличение на нуждите, обаче, за по-големо производство, ще може постепенно да се преобрънат въ спирто-производни фабрики и пустещити сега захарни такива, какъвто е Каялийската захарна фабрика.

„Съ въвеждането на цвеклопреработването ще се намъри работа на хиляди безработни по спиртоварните фабрики, а

заедно съ това ще се създаде поминък на десетки хиляди земеделски стопанства от цвеклосенето.

„Единственото възражение, което би се поставило противъ въвеждането на спирто-бензиновите смес като национално моторно гориво, е: интересът на фиска.

„И тази причина е неоснователна, тъй като приходите от разните мита, бери и налози биха се реализирали и по други пътища, а именно:

„от транспорта на суровите материали за производството на спирта по българските държавни жельзници;

„от продажбата и транспорта по българските държавни жельзници на каменни въглища, необходими за спиртоварните фабрики;

„от патенти за правопроизводството на спирт от смесите фабрики;

„от прѣки данъци върху всички стоеве, които вземат участие въ доставка на суровите материали и преработването им;

„въ форма на акциз върху самия спирт, чиято производствена цена заедно съ печалбата за фабриката се изчислява на максимумъ 6 л. на литър, което значи до 11.50 л. дневна продажна цена; остава една разлика от 5.50 л. достатъчна за транспорт, за печалба на търговеца-препродавач и акциз допълнителен за покриване загубите на фиска от невнасянето на бензин от чужбина.

(Председателското мѣсто заема подпредседателят г. Георги Марков)

„Максималните евентуално загуби на фиска, при въвеждането на спирто-бензиновите смес, ще се компенсират въ следното:

„намаление пасивното перо на нашия търговски баланс съ една сума от около 30 милиона лева, резултат от невнасянето на бензин и петрол.

„огромното значение за нашето народно стопанство въ създаване работа на безработните и пласирането на произведеното цвекло и царевича и други артикули.

„Въвеждането на спирто-бензиновите смес въ българското земеделско стопанство, състояще се от 2.500 трактори, като гориво за смесите, които смес качества далеч надминават досега употребяваните петрол, но при евентуално затваряне на границите не ще замъкнат тия 2.500 трактора, така необходими особено въ военно време, когато работната ръка ще бъде така оскъдна на земеделско-стопанското поле.

„И най-важно, че съ въвеждането на спирто-бензиновите смес, като национално моторно гориво, ще се направи моторизираната част на народната ни отбрана съвършено независеща от това, дали ще можемъ да внесемъ или не досега употребяваните моторни горива.

„Като Ви излагамъ горното, г. министре, понеже ми е известно, че въпросът за въвеждането на спирто-бензиновите смес като национално моторно гориво за народната ни отбрана е поставен на разглеждане от комисия още въ 1936 г. . . .“

Д. Гичев: Този въпрос е повдигнат от фабрикантите още въ 1928 г.

Г. Николов: . . . „и назначената тогава комисия от г. министра на войната, състояща се от 11 души компетентни инженери, химици и др., е решила категорично веднага да се пристъпи къмъ производството на спирт, необходим за образуване на спирто-бензинови смес, но и до днес, въпреки недвумисленото и почти ултимативно произнасяне на комисията за производството и въвеждането на това гориво, на протокола на комисията не е даденъ по-нататъшенъ ходъ, моля да ми отговорите: какво е направено досега за въвеждането спирто-бензиновите смес, като национално моторно гориво, тъй като, както поменахъ още въ началото, от години наредъ е въведена спирто-бензиновата смес като национално моторно гориво въ Чехословакия, Италия, Германия, Литва, Швеция, Югославия и други страни и континенти?

„Отъ въвеждането на спирто-бензиновите смес като национално моторно гориво ще спечели народното ни стопанство, ще спечели народната ни отбрана, ще спечели изобщо България и българският народ, а може би ще пострада само единственъ петролният картел.

Председателстващ Г. Марков: Има думата г. военният министър да отговори на питането на г. Николов.

Министъръ ген. Т. Даскалов: Г. г. народни представители! Въ наредбата-законъ за държавните привилегии, акцизит и патентит — гл. V, „родно гориво“ — е казано: (Чете)

„Чл. 89. — „Родно гориво“ е смес от известенъ процентъ безводенъ спирт съ лекъ или тежъкъ бензинъ, пред-

назначен за употребление като течно гориво за произвеждане на двигателна сила.

„Министерският съвет, по доклад на министъра на финансите, има право да въведе задължително примесване на безводен спирт с отнормалитъ леки минерални масла, с относително тегло до 0.895 при Т. 15° С. (като газолитъ, петролтъ и газолт), предназначени за сжщата целъ.

„Чл. 90. — Процентното съотношение на разнитъ видове смѣси се опредѣля отъ Министерския съветъ по доклад на министъра на финансите. Взетото решение се привежда въ изпълнение следъ обнародването му въ „Държавен вестникъ“.

За да може министърътъ на финансите да направи искания, съгласно този законъ, докладъ, на 7. IX. 1936 г. при Министерството на войната е била назначена комисия отъ компетентни лица, която да направи съответнитъ изпитвания и му даде нужнитъ данни. Комисията е намѣрила, че спирто-бензиновата смѣсъ съ 25% безводенъ спиртъ и 75% бензинъ, съ относително тегло 0.715 до 0.760 при 15° С., не изисква никакви измѣнения въ карбораторнитъ мотори, за да може да бѣде употребена въ тѣхъ като гориво. Тази смѣсъ не намалява мощността на мотора, подобрява недо-брокачественитъ бензини, не затруднява пускането на мотора въ действие и е за предпочитане предъ чистия бензинъ при мотори съ високо компресионно отношение, каквито се строятъ напоследъкъ.

Отъ протокола на комисията се вижда, че у насъ има две фабрики, които могатъ да произвеждатъ необходимото количество безводенъ спиртъ: едната е на г. Т. Балабановъ — Мездра, а другата на Горноорѣховската захарна фабрика. Годишно за вътрешна консомация се сж нуждни около 2.500.000 литри безводенъ спиртъ. За добиването на последния ще бждатъ употребени 10 милиона килограма меласа, или 8.250.000 килограма царевича, или 28.750.000 кгр. цвекло.

Стойността на спирто-бензиновата смѣсъ ще бжде 4.48 л. килограмътъ — при спиртъ, добитъ отъ меласа, 5.28 л. — при такъвъ, добитъ отъ царевича, и 4.91 л. — при спиртъ, добитъ отъ цвекло. Или срѣдно — 5 л. за килограмъ смѣсъ, срещу 2.03 л. на килограмъ чистъ бензинъ.

Комисията намира, че въ краенъ случай процентътъ на спирта може да бжде увеличенъ и до 50%, макаръ и съ други резултати вече, но затова пъкъ, при едно спиране на притока на нафтови горива отъ тѣхъ, моторнитъ транспортъ, индустриалнитъ предприятия и земеделскитъ стопанства, които се ползватъ отъ тѣхъ, не ще бждатъ застрашени.

Заклучението на комисията е, че у насъ, дори и да претърпи фискътъ известни загуби, може и трѣбва да се въведе, като първи видъ родно гориво, спирто-бензиновата смѣсъ отъ 25% безводенъ спиртъ и 75% бензинъ, съ относително тегло 0.715 до 0.760 при 15° С., за да се осигури страната съ моторно гориво, за да се осигури единъ благоприятенъ пласментъ на земеделскитъ култури, за да се създаде работа на безработнитъ и за да се спестятъ чуждестранни платежни срѣдства.

Протоколътъ на комисията е билъ представенъ на министъра на войната — моятъ предшественикъ. Последниятъ на 13. IV. 1937 г. е поставилъ резолюция: „Да се отложи до наесенъ“.

Презъ есенъта ходъ на преписката не е даденъ.

Азъ препратихъ протокола въ Финансовото министерство. Следъ докладъ отъ финансовия министъръ, споредъ чл. 89 отъ горечитирания законъ, Министерскиятъ съветъ ще вземе съответно решение.

Това, смѣтамъ, ще може да стане преди идния м. септември. (Ржкоплѣскания)

Д-ръ Н. Найденовъ: Г. председателю! Още преди 35 дена бѣхъ подаль до г. министъра на земеделството три питаня. Нѣколко пъти вече моля председателството да замоли г. министъръ Банковъ да ми отговори на тѣзи питаня.

Председателствуващъ Г. Марковъ: Г. Найденовъ! Вчера г. министърътъ желаше да отговори.

Д-ръ Н. Найденовъ: Оставате ме да се изкажа. — Намѣсто отговоръ на тия питаня, г. министъръ Банковъ нарежда, посредствомъ неговитъ чиновници, да се даватъ изявления въ вестникитъ, като се илюстриратъ факти отъ тия питаня и се петни името на народенъ представителъ. Азъ протестирамъ по най-енергиченъ начинъ срещу тая постѣпка на г. министъръ Банковъ и смѣтамъ, че това не може да бжде постѣпка на единъ български министъръ! (Ржкоплѣскания)

Председателствуващъ Г. Марковъ: Азъ съмъ съ впечатление, че г. министърътъ вчера искаше да отговори, но

нѣмаше време. Ще замоля г. министъра да отговори на подаденитъ отъ Васъ питаня.

Нѣкой отъ нар. представители: Отъ къде добихте това впечатление?

Председателствуващъ Г. Марковъ: Минаваме къмъ дневния редъ. Първата точка отъ дневния редъ е: **второ четене на законопроекта за ограничение компетентността на мюфтийскитъ сѣдилища.**

Има думата докладчикътъ на комисията г. Асенъ Мумджиевъ.

Докладчикъ А. Мумджиевъ: Г. г. народни представители! Въ качеството си на докладчикъ по законопроекта за ограничение компетентността на мюфтийскитъ сѣдилища, дълженъ съмъ, преди да пристѣпя къмъ докладването му, да дамъ кратки обяснения досежъ работата на комисията по Министерството на правосѣдието въ днешното й заседание.

Г. г. народни представители! Съгласно решението на почитаемото народно представителство отъ вчера, законопроектътъ биде изпратенъ въ комисията по Министерството на правосѣдието. Следъ разглеждането на законопроекта, комисията реши единодушно да внесе следнитъ прибавки въ него:

Въ края на чл. 2 се прибави следното изречение: „Правилата на закона за наследството се прилагатъ и за открититъ и неподѣлени до влизането на този законъ въ сила наследства на лица отъ мюсюлманско вѣроизповѣдание“.

Прибави се и следниятъ новъ чл. 3: „Чл. 152 на закона за настояничеството се отмѣнява. Настояническитъ дѣла въ мюфтийскитъ сѣдилища се предаватъ на съответнитъ общински сѣдилища.“ Поради това чл. 3 става чл. 4.

Г. г. народни представители! Съ тази прибавка не се внася коренна промѣна въ законопроекта; тя по-скоро въ своята фактическа страна представлява едно пояснение за приложението на този законъ, затова защото, по силата на факта, че се ограничава компетентността на мюфтийскитъ сѣдилища, се отнемаше и възможността тѣ да упражняватъ тая юрисдикция — да се занимаватъ съ настояническитъ дѣла.

Комисията счете, че ние се намираме при опредѣления случай на втората алинея по чл. 43 отъ правилника за вътрешния редъ на Народното събрание, която гласи: (Чете) „Когато въ първоначалния проектъ сж направени отъ комисията незначителни измѣнения, тогава може да не се прави и разлага писменъ докладъ.“ Затуй комисията, по тия съображения, реши да не изготви писменъ докладъ, защото въ случая се касае до едно измѣнение, което е незначително.

Следъ тия пояснения, азъ пристѣпвамъ къмъ докладване на самия законопроектъ. (Чете)

„ЗАКОНЪ за ограничаване компетентността на мюфтийскитъ сѣдилища.“

Председателствуващъ Г. Марковъ: Които приематъ заглавието на законопроекта, както се докладва, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Мумджиевъ: (Чете)

„Чл. 1. Забележката къмъ чл. 1 на закона за гражданското сѣдопроизводство се отмѣнява.“

Председателствуващъ Г. Марковъ: Които приематъ чл. 1, както се докладва, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Мумджиевъ: (Чете)

„Чл. 2. Чл. 344 на закона за наследството се отмѣнява. Правилата на закона за наследството се прилагатъ и за открититъ и неподѣлени до влизането на този законъ въ сила наследства на лица отъ мюсюлманско вѣроизповѣдание“.

Председателствуващъ Г. Марковъ: Които приематъ чл. 2, както се докладва, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Мумджиевъ: (Чете)

„Чл. 3. Чл. 152 на закона за настояничеството се отмѣнява. Настояническитъ дѣла въ мюфтийскитъ сѣдилища се предаватъ на съответнитъ общински сѣдилища.“

Председателствуващъ Г. Марковъ: Които приематъ чл. 3, както се докладва, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Мумджиевъ: (Чете)

Чл. 4. Висешитъ въ мюфтийскитъ сѣдилища дѣла съ изключение на дѣлата по спорове, изброени въ чл. 1, ал. II, на закона за гражданското сѣдопроизводство, се прекратяватъ и решенията по тѣхъ се обезсилватъ. Истцитъ по такива дѣла могатъ да предявятъ искове съ си предъ общинскитъ сѣдилища. По тия искове се приспада сѣдебното мито, събрано въ мюфтийскитъ сѣдилища. Всички давности и други срокове по такива прекратени дѣла започватъ да текатъ отъ влизането на този законъ въ сила.

Председателстващъ Г. Марковъ: Които приематъ чл. 4, както се докладва, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Законопроектътъ се приема и на второ четене. (Вж. прил. Т. II, № 9)

Минаваме на следната точка отъ дневния редъ: **първо четене на законопроекта за сключване на заемъ отъ Главната дирекция на б. д. желѣзници при Б. з. к. банка въ размѣръ на 170.000.000 л. — продължение разискванията.**

Има думата народниятъ представителъ г. Никола Стамболиевъ.

Н. Стамболиевъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Внесениятъ отъ г. министра на желѣзницитъ законопроектъ за сключване на заемъ отъ Главната дирекция на българскитъ държавни желѣзници и пристанища при Българската земеделска и кооперативна банка въ размѣръ отъ 170 милиона лева ми дава възможностъ и поводъ да направя предъ васъ прегледъ и характеристика на водния транспортъ, въ връзка съ търговското корабоплаване, било то морско или рѣчно, защото, безъ да се оскърбяваме, можемъ да си признаемъ, че колкото важенъ и голѣмъ да е въпросътъ за търговското ни корабоплаване, нашата обществено и политическа мисль, съ малки изключения, за съжаление, сѣ останали ретроградни. Причини много, които лесно можемъ да си ги обяснимъ; защото много народи като насъ въ това отношение крачатъ бързо, защото знаятъ, че това е тѣсно свързано съ напредъка, културата, цивилизацията, а главно съ материалното благосъстояние на нацията.

Г. г. народни представители! Стремелѣтъ къмъ широкитъ морски пѣтища лежи въ основата на голѣмитъ национални тенденции на всички държави, защото именно по тѣзи пѣтища става свѣтовната размѣна на произведенитъ блага и само чрезъ тѣхъ се извършва непосредствената връзка между различнитъ по стопанска структура народи.

Г. г. народни представители! Никой не може да оспори ролята и значението на морския, въобще на водния пѣтъ, като най-евтинъ, отъ една страна, и, отъ друга — като най-ценна връзка за всемирната култура.

Ролята на търговскитъ флоти въ живота на държавитъ е икономическа, културна и политическа.

Икономическата роль произтича отъ оная огроменъ товаро-обмѣнъ на ценности, който се пренася по вода. Стремелението да запази собствения си товаро-обмѣнъ на ценности за своя търговски флотъ е стремление на народа да не изнася своя капиталъ въ чужбина и да извлѣче за себе си най-добрата печалба отъ собствения си трудъ. Собствениятъ търговски флотъ обслужва най-главно износа. Излишѣкътъ на продуктитъ, които народътъ произвежда за обмѣнъ, трѣбва да намѣри най-изгодния пазаръ. Тѣ трѣбва да бѣдатъ доставени тамъ и продадени при най-изгодни условия. Ако всичко се извърши отъ експортѣра — народътъ, то явно е, че всички изгоди и печалби оставатъ въ негова полза. Вънъ отъ това, възможността, при наличността на национално корабоплаване, да се прави изборъ на пазари, да се търсятъ най-изгоднитъ измежду тѣхъ и народътъ — експортѣръ да се явява самъ конкурентъ на международнитъ тържища, прави износа му самостоятеленъ и свободенъ, поставя го на равни основи съ другитъ народи и е способенъ да издържи чужда конкуренция, безъ ушърбъ на народното стопанство.

Г. г. народни представители! По отношение на вноса, националното корабоплаване играе сравнително по-малка роль, защото всѣки народъ се стреми да изнесе самъ своитъ произведения. Но и тукъ ролята на националното корабоплаване е отъ значение.

Г. г. народни представители! Културната и политическа роль съпѣтствуватъ икономическата роль на търговския флотъ. Народъ, който има развито корабоплаване, е въ постояненъ, свободенъ и независимъ контактъ съ цѣлия свѣтъ. Достигналъ свободното мореплаване, станалъ господаръ на своитъ водни пѣтища, той добива внушителна роль отъ международно значение — става факторъ, когото зачитатъ, и то толкова повече, колкото по-силно корабоплаване притежава.

Владението на воднитъ пѣтища е източникъ на културно благосъстояние и народна мощъ. Владѣтелътъ на мировитъ водни пѣтища владѣе свѣта. За силата и значението на морскитъ пѣтища най-лесно можемъ да сѣдимъ по извънредно бързото стопанско развитие на она новообразувани държави, за които преди войната морето не бѣше достъпно. Такава държава е западната ни съсѣдка Югославия. Само за нѣколко години тя можа да се издигне като първостепенна морска държава съ голѣми перспективи въ Срѣдиземноморския басейнъ. (Голѣма глъчка)

Председателстващъ Г. Марковъ: (Звъни) А бе, г. г. народни представители, ще вдигна заседанието! Моля, пазете тишина да се чува какво говори ораторътъ, да можемъ да следимъ дебатитъ.

Н. Стамболиевъ: Нейнитъ 360—370 хиляди тона търговски флотъ задаватъ вече голѣми грижи на морското транспортно дѣло на Италия, която ревниво пази своята морска хегемония, особено въ Адриатика. Югославскитъ арма-тори, щедро субсидирани отъ държавата, успѣха да извоюватъ първенство и по дунавската линия и да достигнатъ действителна конкурентноспособностъ и максимумъ трафикъ въ Срѣдиземноморския басейнъ. Поддържането на далечнитъ линии въ океана, Гибралтаръ, Суецъ и Архипелага даде блестящи резултати за югославската експортна експанзивностъ и установи окончателно реномето на националния флагъ по богатитъ пристанища на споменатитъ рейси. Спечелиха се нови пазари за произведенията на кралството, крупни суми отъ навлата останаха въ полза на собствената морска транспортна индустрия и се създадоха изгледи неочаквани за народното стопанство.

Г. г. народни представители! Пазаритъ, за които споменахъ по-горе, сѣ най-голѣмитъ погрѣбители на земе-дѣлски и скотовѣдни произведения, най-добре ориентирани къмъ близкосточнитъ пазари и съ вкусове най-подходящи за стокитъ на Ориента. Отъ Сарагоса и Барселона до стария нашъ Одесусъ лежи единенъ и непрекъснатъ воденъ търговски пѣтъ, известенъ още на античнитъ мореплаватели и търговци. Финикийскитъ галери и венецианскитъ кораби сѣ разнасяли по цѣлото Срѣдиземноморие знаменититъ произведения на богатитъ земи — Тракия и Мизия. Оттогава се изнизиха тридесетъ вѣка, безъ да се намали стопанското съдържание на този голѣмъ пѣтъ, на тѣзи непрекъсната верига отъ производителни и консумативни области. Защото Срѣдиземно море е най-голѣмото вътрешно море, чиито крайбрѣжия иматъ най-разнообразна географска, стопанска и етническа физиономия, съ флора и фауна отъ всички земни видове, и най-благоприятни климатични условия.

Отъ това море, г. г. народни представители, ние сме откъснати, къмъ неговитъ брѣгове нѣмаме непосредствена наша връзка. По голѣмитъ пристанища на този огроменъ воденъ басейнъ насъ, съ малки изключения, не ни познаватъ като държава съ нашъ морски брѣгъ, съ свободенъ морски пѣтъ и съ индивидуална способностъ да се проявяваме въ морското търговско съревнувание.

Реномето, съ което се ползватъ нашитъ стоки въ Централна Европа, тукъ е спечелено отъ други народи. Италия, страната съ постоянно активенъ търговски балансъ къмъ насъ, днесъ е най-добриятъ пазаръ за произведенията на земедѣлието и скотовѣдството да Югославия. Последната използва широко морския транспортъ и се издигна бързо като първостепененъ доставчикъ както на Италия, така и на Франция и Испания. Като се знае, че само на южно-италианскитъ пристанища Неаполъ, Палермо, Месина и Бриндизи презъ 1931 г. сѣ разтоварени замразени меса отъ птици и други животни за повече отъ 2 милиарда лева отъ Югославия, Аржентина, Капската колония, Канада, и като се вземе предъ видъ, че по сухо ние можахме да изнесемъ за Миланското тържище презъ сѣмния периодъ само птици, заклани и не за 180 милиона лева, всѣки може да разбере, какви нови простори се откриватъ за нашитъ произведения — като месо отъ птици и др., яйца, млѣчни произведения и други въ течнo и замръзнало състояние, не само къмъ пристанищата на Италия, но и по-нататъкъ, къмъ Марсилия, Барселона, Алжиръ, Англия, Белгия и Холандия. Този въпросъ се третира отъ нѣколко години и се направи нѣщо въ това направление, обаче то далечъ не е достатъчно, тъй като единъ отъ въпроситъ, който най-много занимава българския народъ, е, безспорно, въпросътъ за износа на зърненитъ ни произведения. А това пъкъ е тѣсно свързано съ увеличение на тонажа и развитието на плавателния паркъ на националния ни търговски флотъ, защото за обемисти стоки, като зърненитъ храни, сѣ необходими кораби съ по-голѣмъ тонажъ отъ тоя на наличнитъ ни такива. Следователно, този въпросъ нѣма частенъ харак-

тер; той е обществен, държавен и на него не може и не бива да се гледа с оная лекота, с която се е гледало доскоро. Защото въпросът за търговския флотът на една страна разрешава преди всичко въпроса за стопанското и икономическо заздравяване на тази страна. Като така, налага се да се погледне на него с по-голяма сериозност, с каквато гледат на него всички държави, граничещи с море, а даже и ония, които нямат такова и все пак притежават достатъчно параходи, които представляват нацията далече по всички морета.

Основно правило в международната морска търговия е — търговията следва националния флаг. В това отношение ние още стоим, с малки изключения, на онази база, на която стоеше търговията ни до войната, т. е. тогава, когато левантинските пазари бяха достатъчни за нашия скромнен и недиференциран експорт. Днес, обаче, г. г. народни представители, ние имаме едно богато разнообразие в произведенията, едно сравнително високо усъвършенствуване в качествата и една търговска експанзивност, която може да намъри достатъчно сили и средства да се ориентира ловко и резултатно и на пазарите по средиземноморския басейн. Г. г. народни представители! Въпросът има и друга страна. Статистиката ни показва, че от 1.100.000 тона стоки, предмет на нашата търговия, внос и износ, през 1931 г., само 79 хиляди тона са били довозени или отвозени чрез наши морски плавателни съдове — или 7.1%, когато минималният процент за всички морски държави е над 25% — за Югославия е 33%. Ние имаме възможност от никое учреждение да съберем данни за навлата, които плащаме на чуждите параходни и железни администрации, тъй като обикновено те се събират при предаване коносамента и не подлежат на официална регистрация. Но с приблизителност може да се твърди, че тези навла надминават ежегодно сумата 1 милиард лева за общия тонаж на външната ни търговия, което ни дава основание да заключим, че при едно засилване на разполагемия ни плавателен морски парк и продължение рейсите ни към Средиземното море ние ще увеличим процентното участие на нашия търговски флот в външния ни трафик до 14—15%. А само това увеличение ще ни донесе една национална икономия над 100 милиона лева годишно. Такава икономия, не ще съмнение, е в състояние да амортизира ежегодно един плавателен парк от 10—15 хиляди тона. Ето една задача за ония, които са отговорни за големият лилии на нашата стопанска стабилизация. Трябва действително нашата държава да покаже, че тя е, която дава тон на генералната политика в нашето морско транспортно дѣло, и че ней принадлежи отговорността за успешния и неуспешния на експортната ни политика. Независимо от това, държавата ни участва с една трета от капитала на Българското параходно дружество, следователно и материалния интерес налага по-голям грижи и контрола над този институт, за да се развие до степен такава, че да бъде известен и на нашата общественост и да бъде гордост на нацията.

Г. г. народни представители! Ако не желаем да последваме примѣра на велики морски държави, като Италия, Франция, Германия, Скандинавия, Англия или материците, достатъчно е да снем погледна си към съседите, за да видим, как са се развивали по отношение на търговския си флот. Известно ви е, че ние едновременно с Ромъния основахме параходно дружество в 1892 г., обаче последната по тонаж и плавателен парк ни надминава доста, може би защото дружеството и цѣлят търговски флот е напълно в ръцете на държавата; че има по-голяма инициатива, а главно, че Ромъния е и богата държава. Да не говорим за Гърция, която ежегодно получава 2 и половина — 3 милиарда златни драхми от навла. Турция съ декрет извади от строя всички негодни плавателни съдове и ги поднови, а освен това, за да развие и поддържа напълно търговския си флот, основа с големи капитали тъй наречената „Дениз-банк“, която кредитира систематично и поощрява търговското корабоплаване. Югославия, с 18 милиона население, има 23 търговски параходни дружества, с 176 кораба. Ние, обаче, от основаването на Българското параходно дружество, сме живѣли в това отношение много пасивно, до преди 6—7 години, па след това с бавно темпо вървим напред, за да си обясним, защо сме само с 9 кораба — с сега поръжания „Шипка“, който ще бъде пустнат в водата и докаран в Варна през месец август — на един общ тонаж от 29.300 тона, от които „Евдокия“ е за каботажно плаване, „България“, макар и използван още, не представлява голям интерес за общия плавателен парк на търговския ни флот и, може да се каже, е бракуван. Значи, като спаднем двата

кораба, ние оставаме с 6 кораба за далечни плавания, за обслужване на нашия трафик.

Нѣкой от нар. представители: По-рано трѣбваше да дадете тия обяснения.

Н. Стамболиевъ: Азъ правя преглед на цѣлото ни корабоплаване, за да стане ясно на васъ и на всички какъ се развива то. — Г. г. народни представители! С 8-ти кораба са проплували: през 1932 г. — 108.000 мили, през 1933 г. — 97.000 мили, през 1934 г. — 148.030 мили, през 1935 г. — 174.000 мили, през 1936 г. — 201.000 мили и през 1937 г. — 223.000 мили. Отвозени и довозени стоки, изключая добитъка и птици: през 1931 г. — 66.000 тона, през 1932 г. — 61.000 тона, през 1933 г. — 54.000 тона, през 1934 г. — 66.000 тона, през 1935 г. — 105.000 тона, през 1936 г. — 135.000 тона и през 1937 г. — 180.000 тона. Ноторно е, че нашият търговски флот ангажира едва една деветнадесета от вноса и износа годишно, а всичко останало се поглъща от международните параходни компании. Така, средно за последните 5 години 52% от вноса-износа по количество и 43% по стойност върви по море, 36% по количество и 23% по стойност върви по Дунава и 12% по количество и 36% по стойност върви по сухо.

Г. г. народни представители! След като засегнах бѣгло дейността на Българското параходно дружество, като ви дадох данни за проплуваните мили, за довозения и отвозения трафик, ще ми позволите да направя нѣколко констатации за дейността на дружеството в последните години, за да видим, дали действително това дружество, така както се е субсидирало, така както се е подкрепвало от държавата и от частната инициатива, се развива добре.

Известно ви е, че дружеството е основано в 1892 г. Така, както се е развивало Параходното дружество, в сравнение с търговското мореплаване в Ромъния, ние виждаме, че сме останали много назад. Действително, в Ромъния дветѣ дружества, които са на Дунава, са държавни; на морето имат едно държавно и други частни. Но тонажът и плавателният парк на Ромъния далеч не могат да се сравняват с тези у нас, макар дружествата у тях и у нас да са основани едновременно, затуй защото у нас, след основаването на Търговското параходно дружество, не се е провеждала една политика морска, една политика търговска, дружеството не се е управлявало така, както повеляват неговите интереси, неговото назначение, ами чисто и просто са се задоволявали лични интереси и се е използвала субсидията, която държавата е дала, за да се дѣлят тантиеми и дивиденди — и от там невъзможността за развиването му, за увеличението на плавателния парк и на тонажа. Азъ споменах преди малко, че за обслужването на нашия морски трафик са необходими кораби, за да могат да посещават всички далечни пристанища, да се развѣа българският флаг и да се затвърдява нашата националност и, от друга страна, да бъдат в услуга на нашето национално стопанство. За съжаление, обаче, Параходното дружество в миналото не е гледало така далеч, не е смѣтало, че то има това назначение. Тамъ се е процедирало — бих се изразил — много бакалски. Тамъ е имало ръководство, което е казало: „Азъ да бъда добре, а следъ мене — потопъ“. Тия 20 милиона лева субсидия, които са давани, г. г. народни представители, не са давани, за да се сумират към общия актив по баланса и върху тях да се получават тантиеми и дивиденди; тези субсидии са се давали, за да покриват евентуални загуби на Параходното дружество. За съжаление, обаче, в миналото така не се е процедирало.

С. Станчевъ: Сега какъ се процедира?

Н. Стамболиевъ: Моля, ще дойда и за сега. — След смѣняването на нѣколко ръководства на това Параходно дружество, през 1925 до 1930 г. ръководството му можа — не желая да поменавам имената на тези, които са участвували в управата на дружеството — да закупи параходите „Евдокия“ и „Бургазъ“. И „Евдокия“, и „Бургазъ“ са закупени благодарение на икономията, благодарение на застраховките, които навремето покойният Стамболиевски създаде, за да може днес да имаме тези параходи. Благодарността и признателността за това са дължи на бившето земеделско правителство от самата управа на Параходното дружество в това време. Азъ това не го казвам нѣкакъ, за да го подчертая като актив в миналото земеделско управление, но казвам какъ се е развивало Параходното дружество и какъ, именно чрез тия икономии, създадени от застраховките, са купени тия параходи. След това се купиха параходите „Балканъ“, „Родина“, „Варна“ и сега „Шипка“. Ние можем да похвалим настоящата управа на дружеството, че тя действително

мога да развие по-друга търговска инициатива, да я съчетае с морската политика и да даде она резултат, който Параходното дружество преследва.

Но и тук, г. г. народни представители, ще трябва да признаем, че тъй както върви и днес Параходното дружество, то далеч не може да отговори на истинското си назначение, защото тоя плавателен парк с тоя тонаж, който има днес, с наличните параходи, далеч не може да обслужва нашето национално стопанство при тази трансформация, която е настъпила въ него, при тази ориентировка към далечните пристанища, към далечното плаване. Както казах преди малко в моята реч, обемистите стоки, каквито са зърнените храни, не могат да се обслужват с тези параходи с такъв малък тонаж, тъй предполагат параходи с голям тонаж. И затуй ние виждаме как нашият трафик минава въ ръцете на чужди параходни компании. Както ви казах, Гърция получава близо 3 милиарда драхми ежегодно от навла, една част от които е и от нашия трафик. Също и други чужди параходни дружества — немски, английски и италиански — обслужват нашия трафик. Значи, за да може нашият параходен парк да обслужва не 1/18 или 1/19, а за да може да обслужва по-голяма част от нашия внос и износ, това се дължи до голяма степен на развитието на Параходното дружество, т. е. на увеличението на плавателния му парк, паралелно с това и на увеличението на тонажа. Защото ние не можем да имаме параходи, които да обслужват само крайбрежните, параходи, които ще извършват само каботажна служба, но трябва да имаме и параходи за далечно плаване, за да обслужват добре нашето национално стопанство. За тази цел ние трябва да имаме параходи с по-голям тонаж. Може би това да коства много скъпо. Но ние трябва да внушим на Параходното дружество, че трябва да води такава една политика. Безспорно, това трябва да направи държавата, която има 1/3 от капитала на дружеството. Аз съм заявявал от това място (Сочи трибуна) в миналото, през 1928-29 г. и през 1930/31 г., когато се слагаха тук на разглеждане тези въпроси, когато бях приел договорът между държавата и Българското параходно дружество, и тук, и въ комисии, и навсякъде съм заявявал, че на Параходното дружество, което обслужва нашето национално стопанство, ще трябва да се гледа като на държавен институт, независимо от участието на частния капитал, защото частният капитал далеч не може да се развие дотам, че да създаде един такъв плавателен парк, един такъв тонаж, който да отговаря на нашите стопански нужди. Нека видим какво вършат други държави, напр. Полша. Ние работим от 60 години въ това направление, а Полша, която се създаде преди 20 години, създаде пристанището Гдиня, въ което се направиха съоръжения, и можа да създаде 94 търговски параходи с един тонаж от сто и няколко хиляди тона. Въпреки че съществуваме от 60 години като свободен народ, като държава, въпреки че нашето Параходно дружество е създадено от 1892 г., ние виждаме, за съжаление, на какво ниво сме въ сравнение с близки на нас държави, като Гърция, Югославия и т. н. У нас, както казах, държавата е давала срѣдства на Параходното дружество, тези срѣдства, обаче, къде са отивали въ миналото, държавата, за съжаление, не се е интересувала. Държавата е давала по 20 милиона лева субсидия, но къде са отивали тия пари, тя не се е интересувала. Ако тия 20 милиона лева са се използвали рационално за покриване на евентуални загуби, било от каботажна служба, било от далечното плаване и т. н., ние щяхме да имаме икономии, с които, ако не всяка година, през две-три години можехме да купуваме по един параход. За съжаление, това не е ставало.

Аз, г. министре, въ Ваше отсъствие споменах, че на днешната управа на Параходното дружество дължим една благодарност — без да й правя комплимент. Нека това да не я успокоява. Но, от друга страна, нека кажа, че тя има тепърва да прави още много с съдействието на правителството, респ. с съдействието на държавата, защото държавата трябва да се грижи за тия срѣдства, които дава; защото държавата трябва да знае, че пристанищата са последните железнопътни станции и ще трябва нашият трафик да го свържем с рѣчното и морското корабоплаване, ако имаме действително да имаме един издръжан трафик, тъй както каза вчера г. проф. Стоянов. Ние ще трябва да съчетаем тия служби — морското и дунавското корабоплаване. Защото, когато спрем навигацията на Дунава, ние можем да направим икономия от персонала и да прехвърлим тия разходи на морското корабоплаване.

С. Станчев: Няма да го смѣсим. Въ основата си управлението на Параходното дружество има грѣшки. Това

трябва да се знае. Ние не сме съгласни да се създаде сътакво дружество рѣчно корабоплаване.

Петко Стоянов: Ние искаме и морското да стане държавно.

С. Станчев: По принцип, ние отказваме правомѣрността на тази управа. Както е имало грѣшки въ миналото, така има грѣшки и днес.

Н. Стамболиев: Аз казвам, че въ миналото се е процедирало въ това Параходно дружество много лошо. Вие ще трябва да знаете, че управи са били сѣдени въ миналото, и тук са правени интерпелации въ 1927 и 1928 г., когато тук бѣше покойният Ляпчев. Ние сме интерпелирали и предшественика на г. министра — г. Кимонъ Георгиев — за порядките въ това Параходно дружество. Защото ние виждаме, че държавата дава много срѣдства за туй дружество, обаче контрола там не се упражнява. Спомням си, че въ миналото, от тази трибуна, аз изтъкнах порядките въ Параходното дружество, казах докѣде сме отишли ние въ равнодушието си по разпиляването на тия срѣдства. Спомням си как уважаемият г. проф. Данаилов се качи след мене на трибуна и каза: „Ако действително е вѣрно това, което казва народният представител Стамболиев, ние сме много закъснѣли като държава и ще трябва чак по-скоро да интервенираме, да видим къде отиват тия срѣдства, които държавата дава, и да насочим стопанската и търговската политика на това дружество въ такъв път, че да може да отговори действително на нашите изисквания и да удовлетвори нуждите на нашето национално стопанство.“ Изнесоха се, г. г. народни представители, и много покъртителни факти, които учудиха всички народни представители.

Днес се казва, че управата на Параходното дружество се стреми да развива този плавателен парк. Но то не е достатъчно, г. министре! Вие казвате, че ще направите много въ това отношение. Аз ви поздравявам, ние всички ще ви поздравим, защото това се иска от всички нас — от тѣло до дѣсно — но това да се направи без оглед на никакви лицеприяния, на никакви лични интереси, а въ защита преди всичко на интересите на държавата и на народното стопанство.

Петко Стоянов: Да се съгласи г. министърът да направим една анкета.

Н. Стамболиев: Аз поисках тая анкета нѣкога, г. професоре, обаче покойният Ляпчев каза. . .

С. Станчев: Вие, г. Стамболиев, нѣщо защитавате новото управление!

Петко Стоянов: То не е ново, бе!

Н. Стамболиев: Аз правя, г. Станчев, един бѣгъл преглед на този въпрос отначало досега и изтъквам какъ сме вървели и докѣде сме стигнали днес.

Д. Гичев: Г. Станчев! Той (Сочи Н. Стамболиев) каза, че въ нѣколко години са се купили 3—4 парахода и все вършат нѣщо, а по-рано само разхождаха българския байракъ.

Председателстващ Г. Марков: Моля, оставете оратора!

Петко Стоянов: Сега разхождат и стоки, ама чии стоки разхождат?

С. Станчев: „Наши“ и „ваши“!

Петко Стоянов: Да, именно!

Н. Стамболиев: Ние искаме нѣкога това Параходно дружество не само да носи табелата Параходно дружество, но въ неговата дейност като червена нишка да се промѣква търговската политика. Въ това Параходно дружество, както казах отведе, трябва да има едно съчетание на търговския дух съ морската опитност и техническите възможности, да се съчетае всичко въ едно, за да можем да имаме едно изискано корабоплаване, което да отговаря на нашите нужди.

Днешната управа се стреми да върви въ това направление. Тя, обаче, сама не може да върви, г. г. народни представители. Тя ще трябва да бѣде поощрена като частна инициатива така, че да може въ скоро време нашият параходен парк да обслужва, както казах, две трети

отъ нашия трафикъ, а не както сега 1/19. Затова ние ще трѣбва да се замислимъ какво да правимъ. Както казва г. Сирко Станчевъ, тая инициатива ще трѣбва да стане държавна. Точно на тая мисълъ идвамъ и азъ, г. Станчевъ. Ако остане Параходното дружество само да получава субсидии, които нѣма да му бждатъ достатѣчни при липсата на възможностъ частната инициатива, частниятъ капиталъ да развива параходния паркъ и тонажа, по-добре е държавата да се замисли да вземе въ рѣшетѣ си това Параходно дружество, за да не крие то своитѣ отговорности задъ отговорноститѣ на други.

Петко Стояновъ: Какво ще мисли държавата да го вземе! Да го вземе, да го вземе! То е ясно като Божи день. Какво ще мисли!

Председателстващъ Г. Марковъ: Моля, той изказва своето мнение.

Н. Стамболиевъ: Тя трѣбва да го вземе, за да може да свърже цѣлия желѣзнопътенъ трафикъ съ рѣчния и морския. Ние знаемъ какъ се процедираше нѣкога въ това Параходно дружество, какъ се купуваха параходитѣ. Азъ ще дойда на този въпросъ въ края на моята речъ, когато ще засегна специално закона за закупуване на моторнитѣ шлепове и кораби.

Г. г. народни представители! Идвамъ на втория въпросъ, именно — за дунавското корабоплаване. Паралелно съ морския търговски флотъ, ние еднакво сме задължени да се погрижимъ и за този на Дунава, толкова повече, когато се знае историческото, стопанско, икономическо, политическо и стратегическо значение на тази рѣка, на този воденъ пътъ, особено въ днешно време, при международнитѣ състезания за воднитѣ пътища изобщо. Борбитѣ на Изтокъ, както виждате, се водятъ преди всичко за запазване периметри — водни и, по-специално, кой да владѣе и има хегемонията въ Срѣдиземно море — Ахилесовата пета на всички спорни въпроси. Едновременно съ това ние виждаме интереса на велики и малки държави отъ Дунавския басейнъ, какъ въ редъ международни конференции спорятъ и нагаждатъ своитѣ интереси и се стремятъ да създадатъ за себе си сфера на влияние, защото Дунавътъ е играелъ и ще играе, особено за Централна Европа, голѣма роля.

Г. г. народни представители! Въпросътъ за дунавското корабоплаване е доста отдавнашенъ. Още следъ войнитѣ той бѣ сложенъ на разглеждане, обаче по редъ причини се отлагаше. По-после презъ 1932 г. отново той бѣ отпочнатъ и министърътъ на земедѣлието г. Гичевъ бѣ назначилъ комисия, която да проучи всички възможности за по-скорошното организиране и създаване на дунавско родно корабоплаване. Азъ си спомнямъ, че презъ 1932 г. по наше настояване — частна инициатива, въ която участвахъ и азъ — създаде се една комисия подъ председателството на главния секретаръ на Министерството на земедѣлието и държавнитѣ имоти г. Йорданъ Илиевъ и членове: г. Иванъ Божковъ, администраторъ на Земедѣлската банка, Стамболиевъ, народенъ представителъ, г. Иванъ Михайловъ, капитанъ I рангъ, тогава директоръ на въздухоплаването, сега въ запаса, г. Димитър Добревъ, адмиралъ отъ запаса, и г. д-ръ Стефанъ Кашевъ, подначалникъ на отделение въ Българската земедѣлска банка, съ задача да проучи възможноститѣ за създаване на дунавско корабоплаване.

Комисията, г. г. народни представители, констатира, преди всичко, че стопанскитѣ условия следъ свѣтовната война не сѣ чужбина и у насъ сѣ сѣ измѣнили твърде много и че се забелязва единъ процесъ на промѣна въ земедѣлската стопанска структура на нашата страна. Вследствие на голѣмата конкуренция отъ страна на заокеанскитѣ производители на зърнени храни, слабото въ техническо отношение зърнено производство у насъ е станало крайно нерентабилно въ подбалканскитѣ области — обстоятелство, което е накарало населението да дири поминѣка си въ обработването на интензивнитѣ култури: грозде, овозия, зеленчуци, както и да интензивира своето производство въ широкъ смисълъ, като даде особена тежестъ на птицевѣдството. Условията въ тази насока сѣ отлични.

Комисията намѣри, че първата и най-важна нужда, обаче, която трѣбва да се задоволи, за да се дойде до успѣхъ, е създаването на удобни, сигурни и евтини пътища къмъ чуждитѣ пазари, които се нуждаятъ отъ тѣзи произведения — а тѣ сѣ тѣзи на Централна Европа; и че единственитѣ такъвъ за него време бѣ желѣзницитѣ, презъ Сърбия. Обаче счете се, че той е несигуренъ, поради редъ причини, и не дава всичкитѣ удобства за превоза на производствата отъ земедѣлски произходъ, подлежащи на развала. Като следствие на това комисията намѣри, че най-правилно разрешение на въпроса за връзката съ чуждия пазаръ въ Цен-

трална Европа е да се създаде леко моторно корабоплаване по Дунава.

Въ връзка съ рентабилността на предприятието комисията констатира, че износътъ на произведенията на интензивнитѣ култури и на скотовѣдството и птицевѣдството е насоченъ главно презъ Сърбия; че презъ 1930 г. сѣ изнесени близо за 2 милиарда лева стоки изключително отъ земедѣлски произходъ; че нашето народно стопанство е платило презъ 1930 г. за транспортъ по желѣзницитѣ презъ Сърбия — само за яйца, плодове и зеленчуци — 75 милиона лева, отъ които 60 милиона лева се падатъ за превоза на яйца, а останалитѣ 15 милиона лева — за плодове и зеленчуци. Около 20 милиона лева е платено за превоза на живи и заклани птици.

Д. Гичевъ: Тази година както върви, май нѣма да има ни живи, ни умрѣли.

Н. Стамболиевъ: Азъ говоря за обсъждането на въпроса презъ 1932 г., г. Гичевъ, когато Вие, като министъръ на земедѣлието, назначихте оная комисия, която се занимаваше съ този въпросъ. Тя разгледа и обсъди възможноститѣ и нуждитѣ за създаване на единъ търговски флотъ, като се рѣководѣше отъ тогавашната стопанска конюнктура и вѣроятнитѣ възможности за това време и за търсене на пазари.

С. Цановъ: Колко време заседава тя?

Д. Гичевъ: Две години, но дневни не ѣ сѣ плащаха.

Н. Стамболиевъ: Г. г. народни представители! Една малка статистика за развитието на трафика по Дунава е необходима, за да ни убеди отъ нуждата и ползата отъ това национално дунавско корабоплаване. Така, напр., преди голѣмата война трафикътъ на цѣлия Дунавъ е възлизалъ на 6.800.000 тона. Това, разбира се, презъ 1911 г. Презъ 1928 г. той е възлизалъ на 8.500.000 тона. Значи, до 1931 г. търговията по Дунава е била съ 28% по-оживена, отколкото преди войната. Отъ този трафикъ най-много се пада на Ромъния — 2.800.000 тона, вносъ-износъ. Следъ нея идватъ по редъ Югославия — 1.750.000 тона; Австрия — 896.000 тона; Чехославия — 626.000 тона; Германия — 475.000 тона и България — 450.000 тона, вносъ-износъ.

Този търговски трафикъ е преодоленъ съ помощта на единъ търговски флотъ, който за цѣлия Дунавъ възлиза на 150 пътнически параходи, 480 параходи-вѣлкачи, реморкьори, 3.000 обикновени шлепове и танкове и 100 моторни шлепове и танкове. Този огроменъ плавателенъ паркъ може да товари до 2.000.000 тона, разполагайки сѣ една обща мощностъ отъ 200.000 конски сили.

Ако и на последно мѣсто, дунавскитѣ търговски трафикъ на България не е малъкъ. Той възлиза на 450.000 тона и е почти равенъ на морския ѣ трафикъ.

Само презъ 1937 г., г. г. народни представители, отъ дунавскитѣ пристанища, отъ устието на рѣка Тимокъ до ромънската граница по Дунава, сѣ изнесени 196.638 тона зърнени храни и сѣ внесени 153.883 тона разни стоки. Общитѣ ни вносно-износенъ трафикъ, безъ крайбрѣжния, е билъ 350.531 тона. Отъ този общъ трафикъ на България се пада 3.455 тона отъ общия износъ за 1937 г., а останалитѣ е пренесенъ отъ чужди кораби.

Презъ 1935 г. се създаде рѣчното крайбрѣжно плаване на Дунава, обслужвано отъ корабитѣ „Витъ“, „Искъръ“ и впоследствие, въ 1936 г., и отъ „Осѣмъ“. Улеснения, които създадоха именно тия малки корабчета на населението, сѣ голѣми, г. г. народни представители — трѣбва да ги признаемъ. Отъ друга страна пъкъ тѣ сѣ създали и известни приходи на държавното съкровище. И резултатитѣ отъ това сѣ една сума отъ 17.307.819 л. брутенъ приходъ за тѣзи три години.

Г. г. народни представители! Превозътъ по Дунава е сравнително по-евтинъ, отколкото този по желѣзницитѣ. Теоритически навлото по Дунава трѣбва да бжде отъ 4 до 6 пъти по-евтино, отколкото по желѣзницитѣ, като се вземе въ предвидъ принципътъ за безплатния воденъ пътъ. Ние, обаче, сме още далечъ отъ положението да имаме единъ евтинъ воденъ пътъ, защото имаме картелиране на корабитѣ по Дунава относно ценитѣ на превоза. Все пакъ и при това положение ние имаме 2½ пъти по-евтинъ транспортъ по Дунава отколкото по желѣзницата. Така, напр., за превозъ на 100 кгр. яйца отъ Ломъ до Виена се плаща 160 л., а по желѣзницата отъ София до Виена презъ Драгоманъ за сѣщото количество се плаща 378 л. Както виждате, разликата е доста голѣма.

Превозътъ на плодове по Дунава е по-скѣпъ, отколкото по желѣзницитѣ. Тѣй, за 100 кгр. плодове по Дунава, за сѣщото разстояние, се плащатъ 280 л., а по желѣзницитѣ,

жавата ли или комисията, която сте назначили? — „Ами, казва, гръшка станала“.

Т. Стоилковъ: Не Ви отговори така Ляпчевъ. На умрѣли хора не имъ търси кокалитъ.

Н. Стамболиевъ: Той самиятъ съжаляваше, г. Стоилковъ. Ние всички трѣбва да бичуваме тоя бюрократизмъ, за който онзи день и уважаемиятъ г. министъръ на вътрешнитѣ работи говорѣше тукъ и го бичуваше. Ние всички сме длъжни да го бичуваме, защото той излагаше и Ляпчевъ, излагаше и г. Гичевъ, и всички останали бивши министри. Сѣмталo се е, че комисията ще отиде да си направи разходка и да си получи пжтнитѣ и дневнитѣ, а дали ще има резултати — това не ги интересуваше.

Председателствуващъ Г. Марковъ: Оставатъ Ви две минути, г. Стамболиевъ.

И. Петровъ: Значи, имало е нечисти работи!

Н. Стамболиевъ: Тъкмо туй казвамъ и азъ. Вие може би не сте били тукъ, г. Петровъ, когато преди малко казахъ, че за параходитѣ „Бургазъ“ и „Евдокия“ има скрити работи.

И. Петровъ: Тогава, що не сте искали анкета навремето?

Н. Стамболиевъ: Азъ искахъ анкета. Знаете това, защото и Вие тогава бѣхте въ Камарата.

И. Петровъ: Презъ време на вашето управление що не предизвикахте анкета? Като сте знаели, че е извършено безчестие, трѣбваше да наложите анкета.

Н. Стамболиевъ: Даже и тогава съмъ искалъ.

Е. Поповъ: (Къмъ И. Петровъ) Вие можете да я направите сега, макаръ и късно.

И. Петровъ: Като е било извършено едно безчестие съ държавни сръдства, имали сте възможност и е трѣбвало да провѣрите.

Н. Стамболиевъ: Г. г. народни представители! Азъ точно това казахъ, че имаше образувано дѣло и покойниятъ Димитъръ Радевъ плати съ живота си за туй Параходно дружество: застреляха го на улицата за туй дружество, защото той изтъкна порядкитѣ тамъ. Той се борѣше и срещу г. Петровичъ — Вашиятъ приятелъ, г. Петровъ — и срещу Кирчевъ.

И. Петровъ: Какъвъ мой приятелъ!

Н. Стамболиевъ: Отъ вашата партия.

Т. Стоилковъ: Г. Петровичъ, понеже го обвинявахте, има куража да сложи мандата си и да напустне Народното събрание. Не бива така да се приказва!

Председателствуващъ Г. Марковъ: (Звъни) Моля.

Н. Стамболиевъ: Не искамъ да оскърбявамъ никого. Но, както казахъ, тогава се борѣше г. Радевъ, имаше процесъ и ние се позовахме тогава въ Камарата на решенията на сѣда. Покойниятъ Ляпчевъ потвърди всичко това тукъ.

Д. Кушевъ: Оставете имената и завършете нѣкакси по-другояче.

Председателствуващъ Г. Марковъ: Заклучете, г. Стамболиевъ.

Н. Стамболиевъ: Следователно, г. г. народни представители, азъ апелирамъ къмъ г. министра: нека при закупуването на параходитѣ изискаме чертежитѣ отъ всички корабостроителници, за да може да се види на какъвъ типъ кораби ще се спремъ и, следъ като се установимъ върху тѣхъ, тогава вече комисията да замине и да ги достави по силата на закона за б. о. п. Нека състезанието, г. г. народни представители, бѣде публично. Колкото повече конкуренцията е голѣма, толкова повече ние ще спечелимъ отъ това. Но ако процедираме по чл. 120 а, може да се явятъ една или две корабостроителници — не искамъ да ги оскърбявамъ — които ще си отстъпятъ и въ края на краищата ще договаря само еднага. Дали този типъ кораби ще отговаря на нашето рѣчно корабоплаване, ние можемъ да споримъ. Но когато се явятъ много корабостроителници, когато този въпросъ стане общественъ, както казахъ, и преди всичко държавенъ, тогава именно всички ние ще проявимъ интересъ и всички ще се стараемъ действително този въпросъ да може да получи една по-друга свѣтлина и по-друго разрешение.

Завършвайки, азъ апелирамъ къмъ всички г. г. народни представители, да подкрепятъ този законопроектъ, който се явява много навремененъ за нашето родно корабоплаване, и да пожелаемъ то да се развива съ единъ по-силенъ темпъ, както на морето, така и на Дунава, за да можемъ, както казахъ преди малко, да развиемъ и увеличимъ нашия плавателенъ паркъ, да увеличимъ неговия тонажъ, за да може той действително напълно да обслужва нашия трафикъ, за да може да се икономисатъ чуждитѣ девизи и да може действително нашиятъ, българскиятъ флагъ да се развива и по Дунава и по далечнитѣ морета и по този начинъ да може да затвърдява и нашата националностъ. (Ръжкоплѣскания)

Председателствуващъ Г. Марковъ: Има думата народниятъ представителъ г. Йосифъ Робевъ.

Й. Робевъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Само нѣколко минути ще ви отнема отъ времето по този въпросъ, който безспорно е интересенъ за всички ни и който, като пробенъ камъкъ, дойде да обедини народното представителство въ неговитѣ желанія и въ неговитѣ мисли въ областта на строителството. Нищо по-отраднo нѣма отъ туй, когато се изреждатъ народни представители отъ тая трибуна, съ различни настроения, съ различни разбиранія по много въпроси, да поддържатъ една и съща теза — да поддържатъ внесеня законопроектъ. Естествено е, че това обединение е отъ голѣмо значение за самия Парламентъ и за осигуряване на едно по-високо мнение между българския народъ по отношение инициативата, чието начало се поставя сега.

Въпросътъ за създаването на наша търговска дунавска флота е твърде важенъ за нашето народно стопанство. Начинътъ, по който се създава тая флота, иде да покаже, че действително нашата държава схваща извънредно много добре значението на тоя въпросъ и заради туй не го изоставя на частната инициатива, а го взема въ свои ръжце. Тѣй нѣкога се постъпи и съ създаването на Българскитѣ държавни желѣзници. Известно е на всички, че въ повечето страни желѣзницитѣ сѣ на частни дружества. Още отъ започването на постройката на нашитѣ желѣзнопжтни линии ние се насочихме къмъ вземането на този отраслъ въ ръжцетъ на държавата. И когато дойдоха решителнитѣ моменти, когато трѣбваше да бѣде използвано това сръдство за целитѣ на държавната политика, тогава всички почувствувахме по колко вѣренъ, пжтъ е вѣрвѣла държавната власт, когато е държала въ своитѣ ръжце това голѣмо стопанство.

Сѣщото е и сега, когато се започва създаването на рѣчното корабоплаване. Естествено е, че тая стѣпка, която се прави сега, споредъ менъ, би трѣбвало да се направи още по-решително, съ изземването на всички голѣми транспортни сръдства, каквото е и Параходното дружество въ Варна, въ ръжцетъ на държавата. (Ръжкоплѣскания)

Да привеждамъ цифри, следъ хубавитѣ речи, които се произнесоха тукъ и следъ като тукъ всестранно, изчерпателно се разгледа въпросътъ отъ търговска страна, отъ народостопанска страна, сѣмтамъ, че е излишно. Още повече че самата мисль за създаване на това корабоплаване е занимавала твърде много и твърде отдавна извънредно много хора. Азъ си спомнямъ, че въ 1928 г. или 1929 г. по инициатива на Търновската постоянна комисия бѣше свикана една конференция въ Софийската постоянна комисия, въ която конференция присѣтствуваха и представители на държавната власт, между които бѣше началникътъ на дунавския флотъ капитанъ Иванъ Михайловъ и главниятъ секретаръ на Министерството на търговията г. Георги Соколовъ. Тамъ, следъ единъ обстоенъ докладъ на тогавашния председателъ на Търновската постоянна комисия Тодоръ Бончевъ, съ единъ ентузиазмъ, твърде много голѣмъ, на който бѣше способенъ Тодоръ Бончевъ, всички възприеха мисълта, че понеже държавата не взема никаква инициатива, то Постоянната комисия отъ Търново да вземе инициатива, като се аргументираше, че най-много въ Търновско се чувствува нуждата отъ това корабоплаване, поради характера на производството, което има въ тая областъ. Но азъ си припомнямъ и единъ твърде тежкенъ фактъ отъ тогава, а той е, че като се закриваше конференцията, главниятъ секретаръ ни обясняваше защо такава една инициатива не е била реализирана дотогава. Министритѣ, казва, идатъ отъ името на своитѣ партии; партията преди да си отиде, може би министрътъ си отива и се замѣня съ другъ; като дойде новъ министъръ, по-

неже знае, че това е единъ боленъ въпросъ, назначава комисия, комисията проучва въпроса, но докато даде своя докладъ, министърътъ си отива; ние, казва, които участвувахме редовно въ тѣзи комисии, никога не давахме на новия министъръ материала, събранъ по този въпросъ, по заповѣдъ на по-старитѣ министри; по този начинъ ние се осигурявахме. Мисля, че тогава той отиваше въ пенсия.

Нѣкой отъ нар. представители: Много лоши българи сѫ били.

И. Робевъ: Все българи.

По този начинъ комисиятъ следваха една следъ друга, инициативата всѣкога бѣше нова, въпрѣки че тя бѣше стара колкото и самото уредяване на държавната властъ въ България. Това показва, че действително всичко туй е възниквало известни сръди, занимавало ги е, тѣ сѫ желали да дадатъ едно разрешение на този въпросъ, но поради много причини и поради голѣмо въздействие отъ различни страни тая инициатива не е могла да бѣде реализирана. Днесъ, когато по единъ много решителенъ начинъ въпросътъ се слага за разрешение, мене се струва, че не бива да започваме разглеждането му съ предубеждение.

Вѣрно е, и прави впечатление, че въ законопроекта, чл. 3, се предвижда тѣзи кораби да се купятъ по реда на чл. 120-а отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията. Мене се струва, че г. министърътъ, въ чиято почтеностъ, въ чиего желание и въ чиято воля азъ не допускамъ нито сѣнка отъ подозрение, може да спести известни подозрения къмъ ония, които ще трѣбва да приложатъ самия законъ, като отстъпи въ този пунктъ. Нека да се приложатъ общитѣ разпорѣждания на закона за бюджета, отчетността и предприятията, защото все живѣемъ въ една общественостъ, кждето мнителността, подозренията сѫ твърде много голѣми. И при най-добри намѣрения все ще се зашущука тукъ-таме, още повече че има една нерадостна действителностъ въ туй отношение отъ миналото. И г. Стамболиевъ я изтъкна, и г. Гичевъ подхвърли, и г. Сирко Станчевъ, и г. Иванъ Петровъ. Всички знаемъ колко сме се трудили, когато започнемъ да четемъ сѣдебнитѣ хроники по нѣкое дѣло за покупка на параходъ. Това е единъ голѣмъ въпросъ и не е безинтересно за държавната властъ да знае какво е общественото настроение, какво е общественото мнение при провеждането на една такава инициатива. Тя ще превесѣва, тя ще процѣтвва само тогава, когато още отъ първия моментъ намѣри едно голѣмо обществено одобрение и когато обществото гледа съ едно голѣмо довѣрие къмъ нея. Ето защо мене се струва, че нѣма защо да се държи непремѣнно да бѣде постъпено по реда, предвиденъ въ чл. 120-а отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията. Тукъ може да се направи едно отстъпление, ксето ще бѣде не отстъпление отъ нѣкакъвъ принципъ, а ще бѣде едно предохранително сръдство срещу всички ония подозрения, които биха паднали отъ едно или друго мѣсто.

Подхвърли се, не си спомнямъ отъ кого отъ преждеговорившитѣ, дали българинътъ може да поеме ржководството на едно такова предприятие, дали ще се намѣрятъ достатъчно капитани българи, дали ще се намѣрятъ достатъчно много моряци. Тая опасностъ не съществува. Българинътъ е доказалъ, че е способенъ въ твърде много отрасли на живота да бѣде на дѣсна флангъ. И доколкото имаме малъкъ опитъ и по Дунава, и по моретата, ние всѣкога съ радостъ сме констатирани, че българитѣ-ржководители, командуващи плавателни сѣдове, никога не сѫ посрамявали своето име като българи. И тукъ, както и въ всички области, българинътъ бърже ще възприеме всичко, което е необходимо, за да подчини корабната машина подъ своята воля, както я е подчинилъ въ много области на живота.

Безспорно е, обаче, едно — и много ме радва, че тъкмо д-ръ Сакаровъ повдигна този въпросъ — че обязательно командниятъ персоналъ трѣбва да бѣде безусловно български. Не само по съображения отъ воененъ характеръ и пр. трѣба да поддържаме командниятъ персоналъ да бѣде български, но изобщо всички начинания въ България, които могатъ и които подпадатъ подъ способността на българина, трѣбва да бждатъ командувани и ржководени отъ българи. Защото българинътъ не е създаденъ само за ратайски трудъ. Българинътъ е работилъ, работи и ще работи както въ команднитѣ висоти, тъй и долу, като обикновенъ работникъ, кждето се наложи нужда.

Н. Стамболиевъ: Г. Робевъ! Ние можемъ да се поздравимъ, че въ това отношение сме добре — нашето морско корабоплаване е обслужвано отъ българи.

И. Робевъ: Тѣкмо туй констатирамъ и азъ.

Н. Стамболиевъ: И за това азъ одобрявамъ Вашата мисль да бѣде и рѣчното корабоплаване устроено така. Не се съмнявамъ, че г. министърътъ, при наличността на толкова много технически и команденъ персоналъ у насъ, ще подбере чужденци. Ще бѣде скандалъ, ако се назначатъ чужденци.

Министъръ М. Йововъ: Исклучено е.

И. Робевъ: Самъ г. министърътъ каза, че е исклучено, това, значи въ туй отношение можемъ да бждемъ спокойни.

Г. г. народни представители! Проявеното единодушие по този въпросъ показва, че г. министърътъ на железницитѣ е напилалъ единъ боленъ въпросъ и навреме го разрешава.

Най-после р. Дунавъ е свързана въ твърде голѣма степенъ съ нашето национално развитие; р. Дунавъ носи най-красивитѣ легенди отъ нашето минало; р. Дунавъ е свидетелка на едни голѣми и кървави борби за освобождението на нашия народъ. Рѣка Дунавъ, която е порени отъ вѣкове отъ кораби, които сѫ били подъ чуждъ байрякъ, въ известенъ моментъ, когато е трѣбвало да бѣде използвана въ освободителнитѣ борби на нашия народъ, мѣлнията на националния гений и неговото най-върховно напрежение, олицетворено въ легендарния поетъ и бунтовникъ Христо Ботевъ, трѣбваше на чуждъ параходъ да забие българския байрякъ. Нека съ нашата помощ, благодарение на щастливата инициатива на г. министра на железницитѣ, националния трицѣтъ да бѣде поставенъ днесъ на родни кораби, за да разнасятъ не само националния стягъ, но да носятъ щастие и благоденствие на българския народъ съ разнасянето продуктитѣ на българската земя, които се тѣй много ценятъ и на Западъ, и на Изтокъ, и съ продажбата на които ще може действително да гарантираме единъ по-носенъ животъ за нашия трудолюбивъ народъ. (Ржкоплѣскания)

Председателстващъ Г. Марковъ: Има думата народниятъ представител г. Василь Чобановъ.

В. Чобановъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Отъ хилядолѣтната история на нашата държава знаемъ, че ние всѣкога почти сме имали за граница Дунава, тихия бѣлъ Дунавъ, или най-малко Черното море — бурното Черно море. А нѣкога ние сме имали за граница дори и три морета: Бѣло-море, Черно-море и Адриатическо море. Но презъ вѣковетѣ на нашата история ние никога не сме се проявили като единъ морски, като единъ търговски народъ. Това, обаче, е лесно обяснимо. Нашиятъ народъ е преимуществено единъ селски, единъ земеделски народъ. Нашиятъ прадѣди, Аспаруховитѣ българи, дойдоха отъ безкрайнитѣ руски степи, отъ земята. А славянитѣ, които тѣ завариха тукъ, бѣха единъ миренъ, селски, демократиченъ народъ. Преди насъ тукъ, на тая земя, сѫ били елинитѣ — морски народъ, римлянитѣ — морски народъ. По-нататъкъ въ наше съседство сѫ били и византийцитѣ — морски народъ, народъ мореплавецъ. Презъ турското робство тукъ се настаняватъ турцитѣ. Наистина, тѣ не бѣха преимуществено единъ морски народъ, но все пакъ Турция имаше своя търговска и военна флота. Защо нашиятъ народъ въ своята хилядолѣтна история не се е проявилъ като единъ мореплавателенъ народъ? Казахъ: българинътъ, който е земеделецъ, е привързанъ здраво къмъ майката-земя. Той се бори и приобщава съ майката-земя, за да изкара своя насжщенъ коравъ залъкъ. Тѣй, уважаеми г. г. народни представители, бихме могли да обяснимъ дори, ако искате, и нашата стара митология. Нашиятъ стари богове всички сѫ земни, богове на майката-земя. Ние не сме имали богъ на морето, като Нептунъ или Посейдонъ. Наистина, ние сме имали едни водни божества, малкитѣ русалки, но тѣ сѫ божества на извѣритѣ, на изворнитѣ води, на сушата и въ нашата митология тѣ заематъ едно особено положение, като божества, ако щете, и на любовта.

Всичко туй ни обяснява психиката на нашия народъ, който отъ вѣкове се е боялъ отъ водната стихия и не е я използвалъ за своето благополучие и щастие, както други народи сѫ я използвали.

Но, уважаеми г. г. народни представители, водата е 3/4 отъ нашата земя. Само една четвъртъ е суша и върху нея е застаналъ човѣкътъ, гордъ като господаръ, за да черпи блага не само отъ сушата, но и отъ морето. А знайно е, отъ друга страна, че животътъ се е зародилъ въ океанитѣ, въ моретата, и отъ тамъ е преминалъ на сушата. И още една сентенция, ако щете: свободата се е родила, както е

казал единъ голѣмъ европейски общественикъ, на свободното, открито море.

Защо сподѣлямъ съ васъ всички тия мисли? Защото искаме да изтъкна грамадно значение на воднитѣ съобщителни срѣдства, за да пристѣпимъ следъ малко къмъ съществото на въпроса, който ни занимава.

Г. г. народни представители! Вие знаете, отъ друга страна, че всички народи, особено въ последно време, се борятъ за открито свободно море. Великата славянска земя, Русия, не се ли бори отъ вѣкове за достѣпъ на свободното море? А довчерашна Сърбия не се ли сѣщо бори и не бѣше ли за нея исконна мечта да има морски брѣгъ? А въжеланията на Полша, която все таки има днесъ едно дебуше, въжеланията на Унгария не сѣ ли да иматъ свободни водни съобщителни срѣдства и свободно море?

Съ една речъ, би могло да се каже, че историята на последнитѣ години, на последната епоха на човѣчеството представлява борба за водни съобщителни срѣдства, борба за море. Какво значи, г. г. народни представители, проблемата на Гибралтаръ, проблемата на Суецъ, проблемата за топло море? Това сѣ проблеми, свързани съ важността, съ необходимостта, бихъ казалъ съ жизнената, рѣковата необходимостъ на всѣка нация, на всѣка държава, да има водни съобщителни срѣдства.

Отъ това гледище азъ смѣтамъ, че ние трѣбва да пристѣпимъ съ най-голѣма сериозностъ къмъ въпроса, който днесъ се слага за разрешение. Ние ще трѣбва да насочимъ нашето внимание къмъ тази голѣма жизнена необходимостъ, която се слага предъ нашия народъ, предъ нашата държава.

Но защо ние досега сме пропуснали всичко това? Защо едва въ третото българско царство, презъ което нашата орисница, въпрѣки многото беди, които ни прати, ни даде и тази, бихъ казалъ, благодать, че имаме за граници великата историческа рѣка Дунавъ и бурното Черно море, ние вече щемъ не щемъ ще трѣбва да пристѣпимъ, макаръ като начало, къмъ създаването на наша дунавска флотилия, както и на черноморска?

Въ продължение на половинъ вѣкъ, поради много други грижи при създаване на нашата държава, ние не можахме да си отворимъ очитѣ, за да почнемъ да се занимаваме съ тая голѣма наша грижа. Първични нужди на една държава и на единъ народъ, създадени отъ пепелището, подобно на фениксъ, тежеха на нашата глава, които трѣбваше да удовлетворяваме. Една отъ тия първи нужди бѣше да създадемъ една модерна демократична държава. Азъ отъ туй мѣсто се противопоставямъ решително на ония хули, които се казаха тукъ противъ строителитѣ на съвременна България които ни дадоха една демократична държава. Не е малка работа за 50 години да създадете една демократично-парламентарна държава, единъ народъ съ високо политическо съзнание. Поради всички тия грижи, казвамъ, не остана време да се занимаваме досега съ тая проблема. Все пакъ въпросътъ, който се поставя, иска своето разрешение. Той не търпи вече отлагане.

Г. г. народни представители! Като предпоставка за навременността и необходимостта да се разреши чакъ по-скоро въпросътъ за нашето дунавско рѣчно корабоплаване, азъ изтъквамъ следнитѣ две съображения, които ще ни наложатъ още повече необходимостта отъ създаване на българска държавна дунавска флотилия. Съображенията, които сѣмъ подтикнали г. министра на желѣзницитѣ да внесе този законопроектъ, сѣ не само културни, но преимущестено стопански. Азъ ще ви говоря истини, които сѣмъ всѣкому известни, но които трѣбва да се повтарятъ.

Воднитѣ пѣтища, г. г. народни представители, сѣмъ дадени даромъ отъ природата. Тѣ не коствуватъ нищо. Тѣ сѣмъ безплатниятъ даръ, който природата ни дава. И тоя даръ трѣбва да го използваме по единъ най-рационаленъ начинъ.

Установено е, напримѣръ, че единъ километъръ шосе струва около единъ милионъ лева, единъ километъръ желѣзень пѣтъ струва 3 милиона лева, а воднитѣ съобщителни срѣдства сѣмъ ни дадени даромъ отъ природата и, ще кажа, отъ нашата политическа сѣдба. Ние имаме 400 км. водень пѣтъ по Дунава. Дори само това съображение да бѣше, то е достатъчно, за да се занимаемъ съ всичката сериозностъ за създаване по тоя безплатень пѣтъ, даденъ ни отъ природата, водни превозни срѣдства.

Но има и друго едно съображение, г. г. народни представители. Водниятъ пѣтъ има туй удобство, че по него могатъ да се пренасятъ тежести съ много по-малкъ тягъ, както се изразяватъ техницитѣ, съ много по-малко конски сили. Това е едно преимущество, каквото пѣтътъ по сушата не предлага. Можете ли да игнорирате тия удобства и да не се занимаете съ създаването на една модерна, макаръ и въ скромни размѣри, дунавска флота, която ще служи преди всичко за стопанското развитие на

нашата страна и на второ мѣсто за нейното културно издигане? Защото, г. г. народни представители, всѣки рѣченъ и морски пѣтъ е една отворена врата къмъ широкия свѣтъ на културата и цивилизацията.

Г. г. народни представители! Единъ земеделецъ-стопанинъ, за да изнесе до пазара продуктитѣ на своето стопанство, има нужда отъ превозни срѣдства. Превозни срѣдства сѣмъ му необходими и следъ като купи отъ пазара продукти, да ги донесе до своето стопанство. Нашиятъ земеделецъ-стопанинъ винаги се снабдява съ единъ минимумъ отъ превозни срѣдства за тая целъ. Ако нѣма своя каруца и свой добитѣкъ — говоря за първобитното превозно срѣдство — той ще трѣбва да си наеме превозвачи, кираджии, но никога нашиятъ земеделски стопанинъ не се оставя да зависи изключително отъ превозвача. Г. г. народни представители! Представете си че това стопанство е държавното национално стопанство. Вие ще приложите сѣщия принципъ. Какъ може държавното национално стопанство, за да удовлетвори своитѣ разнообразни и сложни, особено при днешното икономическо състояние, стопански интереси, да не си служи съ свои собствени превозни срѣдства или съ оны минимумъ отъ собствени превозни срѣдства, каквито то трѣбва да има, за да не зависи изключително отъ силата и волята на превозвача? Ето въ една проста формула азъ искамъ да изразя необходимостта отъ превозни срѣдства за нашето национално, за нашето държавно стопанство.

Прочее, отъ това гледище несъмнено е, че се налага да обслужваме нашитѣ нужди отъ превозъ съ свои собствени национални, държавни превозни срѣдства, а що се отнася до Дунава — съ наша дунавска търговска флота. Тая дунавска търговска флота ще има за задача да върши не само каботажната, крайбрѣжната служба, да обслужва населенитѣ пунктове по брѣга на Дунава, но ще има за задача да върши и задгранично пренасяне — внасяне и изнасяне на стоки.

Азъ се чувствавамъ стѣсненъ да повтора ония мисли, които тукъ вчера уважаванитѣ г. д-ръ Сакаровъ и г. Петко Стояновъ изнесоха, мисли твърде ценни, относно необходимостта да имаме своя собствена флота отъ гледище именно на сложнитѣ стопански условия, при които днесъ стопанството се развива у насъ и въ свѣта. Азъ, обаче, съмъ съблазненъ отъ случая, да изнеса нѣколко цифри, които съмъ взелъ отъ Дирекцията на българското корабоплаване, която пакъ ги е взела отъ Дирекцията на статистиката. Макаръ нѣкои отъ тия цифри да се казаха отъ ораторитѣ преди менъ, но азъ ще си послужа съ тѣзи цифри, за да ви докажа колко ние сме останали назадъ и колко предлаганиятъ законопроектъ ни предлага една много скромна, споредъ нашитѣ сили и срѣдства, флота, която едва ще тури началото на едно по-рационално обслужване на нашия вносъ и износъ.

Азъ имамъ една таблица за вноса и износа срѣдно годишно презъ последнитѣ 10 години. Имамъ вносъ: по море — 112.000 тона; по Дунава — 149.000 тона, давамъ кръгли цифри; по сухо — 44.000 тона; общо 307.000 тона. Износъ: по море — 276.000 тона; по Дунава — 147.000 тона; по сухо — 48.000 тона; всичко — 472.000 тона. Всичко вносъ и износъ: по море — 389.000 тона; по Дунава — 297.000 тона; по сухо — 93.000 тона; всичко 779.000 тона. Въ проценти: по море — 50%; по Дунава — 38%; по сухо 12%. Съ тѣзи цифри искамъ да ви изтъкна какъвъ голѣмъ обектъ представлява нашиятъ износъ и вносъ за едно национално, държавно превозно срѣдство. Азъ не се съмнявамъ, че нито сега, нито следъ 5, нито следъ 10 години ние ще можемъ да се справимъ съ цѣлия нашъ вносъ и износъ, такъвъ, какъвто го имаме по Дунава, съ нашия собственъ рѣченъ флотъ.

Имамъ и втора таблица. Ние плащаме срѣдно годишно за превозъ — тѣзи пресмѣтания сѣмъ правени приблизително и сѣмъ направени върху навла по-низки отъ срѣднитѣ — по море около 200 милиона лева; по Дунава — около 100 милиона лева, по сухо — 135 милиона лева. Всичко плащаме годишно за превозъ 650 милиона лева.

Съ тѣзи цифри искамъ да ви дамъ една идея за оня обектъ, който се начертава въ бъдеще и който ще имаме ние за нашия български държавенъ флотъ — подчертавамъ „български държавенъ флотъ“.

Имамъ и трета таблица за износа на по-важитѣ стоки по Дунава — за Австрия, Германия и Чехословакия. Защо съмъ взелъ тая таблица специално за Австрия, Германия и Чехословакия? Вие добре разбирате, че се касае за онѣзи страни отъ Срѣдна Европа, въ които ние изнасяме. Спирамъ се на тѣзи държави, защото вчера тукъ въ Народното събрание нѣколко души оратори се спрѣха главно на нашитѣ търговски и стопански отношения съ тѣзи страни. Ето интересни цифри, г. г. народни представители. Тѣ сѣмъ за две години. Яйца кръгло 7.000 тона; плодове —

3.000 тона; тютюн — 3.760 тона; сурови кожи — 2.720 тона; перушина — 81 тона и разни — 1.100 тона. Навлата на тонъ съ: на яйцата — 1.600 л.; на плодове — 1.800 л.; на тютюна — 2.500 л.; на суровите кожи — 1.100 л.; на перушината — 3.000 л. и на разни стоки — 1.300 л. Общо платено: за яйца — 11.000.000 л.; за плодове — 6.000.000 л.; за тютюн — 9.000.000 л.; за сурови кожи — 2.000.000 л.; за перушина — 1.000.000 л. и за разни — 1.000.000 л. Всичко 37.000.000 л. кржгло.

Втора група стоки — жито и царевица — 28.256 тона, по 400 лева тона — 11.302.400 лева общо; меласа 2.098 тона, по 400 лева тона — 839.200 лева; руди 5.811 тона, по 400 лева тона — 2.324.400 лева; маслодайни семена 11.479 тона, по 400 лева тона — 5.739.000 лева. Срѣдно за една година 23.826 тона, по 400 лева тона, платено навло 10.102.500 л.

Г. г. народни представители! Азъ зная, че съм доста скученъ съ тия цифри, но цифрите често пъти ни даватъ най-добритъ указания, особено за една икономическа политика, която следва да се проведе. Азъ ще продължа, но ако смѣтате, че ви отегчавамъ, готовъ съмъ да ги съкратя.

Обаждайте се: Продължавайте.

В. Чобановъ: Сега да разгледаме износа къмъ Ромъния за 1936 и 1937 г. Спирамъ се на Ромъния, защото вчера пакъ отъ ораторитъ се засега тази тема, за нашитѣ стопански връзки съ Ромъния.

Ще чета цифритѣ, които азъ нѣма да коментирамъ. Тѣ сами ще ви дадатъ нуждитѣ коментари и заключения.

Храни (жито, царевица и др.) 292.449 тона, по 80 л. на тонъ — виждате, че тукъ навлото е малко, но то въ сѣщностъ е много голѣмо, защото брѣгътъ е насреща и разстоянията сѣ много малки — платено е за транспортъ 23.395.560 л. Туй е за две години, а срѣдно за една година 146.225 тона, за които е платено 11.697.780 л.

Вносъ на по-важни стоки по Дунава отъ Австрия, Германия и Чехославация въ България за 1936 и 1937 г. По понятни съображения вие знаете защо азъ съмъ вземалъ тия страни. Тѣмо зарадъ туй, защото нашитѣ търговски обмѣнъ въ последнитѣ години е главно съ тия страни, особено съ Германия.

За две години сме внесли: хартия 13.423 тона, по 260 л. на тонъ платено навло, всичко 3.489.980 л.; текстилни изделия 4.418 тона, по 500 л. — 2.209.000 л.; машинни части доставяни преимуществено отъ Германия и на второ мѣсто отъ Чехия — 11.000 тона, по 390 л. на тонъ — 4.290.000 л. — платено навло; метали, желяза 69.000 тона, по 550 л. на тонъ — 37.950.000 л. платено навло; стъкларски и прѣстени изделия 3.096 тона, по 400 л. — 1.238.400 л.; суровъ памукъ и прѣжди 3.583 тона, по 500 л. — 1.775.500 л.; химикали 4.277 тона, по 300 л. — 1.282.100 л.; разни 4.854 тона, по 300 л. — 1.456.200 л.

Всичко за дветѣ години 113.651 тона, платено навло 52.891.180 л. Или срѣдно за една година 56.826 тона, а платено навло 26.445.590 л.

Вносъ въ България отъ Ромъния. Синь камъкъ 4.383 тона, по 200 л. — 876.600 л.; петролъ 62.508 тона по 100 л. — 6.250.800 л. платено навло; газболъ 72.564 тона, по 100 л. — 7.256.400 л.; минерални масла 21.673 тона, по 100 л. — 2.167.300 л. Всичко 161.128 тона, платено навло 16.550.100 л. Или срѣдно за една година 80.564 тона, платено навло 8.275.050 л. Само за количеството отъ 137.490 тона е заплатено навло около 34.720.000 л.

Както виждате, тия цифри показватъ, че нашиятъ търговски обмѣнъ съ Ромъния е много оживенъ, особено що се отнася до вноса отъ Ромъния главно на петролъ и неговитѣ деривати.

Азъ искамъ тукъ да открия една скоба, г. г. народни представители. Това стремление да имаме своя собствена флота по Дунавъ е наложило тия дни — и това вече е фактъ — кооперация „Напредъ“ и Съюзътъ на популярнитѣ банки при закупуване на захарнитѣ фабрики да купятъ и една своя собствена, колкото и да е скромна, флотилия за преноса именно на петролнитѣ произведения, които идатъ отъ Ромъния. Щастие е, г. г. народни представители, че тази флота, ако и не държавна, поне е кооперативна. Отъ туй мѣсто азъ трѣбва да ви заявя, че ние държимъ преди всичко на тази форма на собственостъ, на кооперативната и на държавната собственостъ. (Ржкоплѣскания)

Г. г. народни представители! Вчера тукъ се изтъкна отъ преждеговорившитѣ оратори и следната мисль: че една добре уредена рѣчна превозна служба по Дунава значително ще отклони трафика, който минава чрезъ нашитѣ жельзници, презъ Сърбия и по-нататѣкъ въ Централна Европа. Това е вѣрно. Тукъ азъ ще ви дамъ едни сведения за износа за Германия, Австрия и Чехославация презъ Драгоманъ въ тонове, за да видите, че този сухоземенъ пътъ

презъ Драгоманъ, който е придруженъ съ едни особени условия на бавностъ, е твърде скѣпъ и неудобенъ, особено що се отнася до продуктитѣ, които не търпятъ много бавене по пътя. Отъ тия цифри вие ще видите, че това количество отъ стоки, което минава чрезъ нашитѣ жельзници по сухо въ Срѣдна Европа, не е малко и че голѣма частъ отъ този трафикъ, при една уредена дунавска флота, ще мине и той по Дунава и то при много по-благоприятни условия, тъй като превозътъ по Дунава ще бѣде несъмнено много по-евтинъ, пъкъ и въ много по-скоро време ще могатъ да пристигатъ стокитѣ, предназначени за продажъ въ Европа.

Яйца за две години 17.275 тона, срѣдно годишно 8.637 тона, по 1.300 л. навло за тонъ — платено 11.278.100 л.; плодове 13.596 тона за две години, срѣдно годишно 6.978 тона, по 1.800 л. — платено навло 12.660.400 л. За една година за 34.967 тона е платено навло 54.544.900 л.

Г. г. народни представители! Азъ не искамъ повече да ви отегчавамъ съ тия цифри. Тѣ сѣ интересни и азъ бихъ продължилъ тѣхното четене, но твърде много ще се отклони отъ моята прѣка задача. Азъ бихъ искалъ по-скоро тукъ да си послужа предъ васъ съ общитѣ изводи отъ тия цифри.

Общитѣ изводи, до които азъ идвамъ отъ тия цифри, сѣ следнитѣ: че ние имаме вносъ и износъ въ грамадни количества и че нашиятъ вносъ и износъ сега-засега е обхванатъ само въ минималенъ размѣръ отъ нашитѣ водни превозни срѣдства. Само 10% отъ общия износъ и вносъ днесъ пътува подъ българско знаме, както се изразяватъ. Другитѣ 90% пътуватъ подъ чуждо знаме. Ето тѣзи две цифри сѣ достатъчни, за да ви увѣря, че наистина ние имаме едно широко и благодатно поле за работа въ туй направление.

Имамъ тукъ още една таблица, която ще прочета. Тя се отнася за крайбрѣжния трафикъ, за ония резултати, които имаме, следъ като отъ 2—3 години вече имаме наше, макаръ че бихъ казалъ въ карикатурна форма, българско дунавско рѣчно корабоплаване, което се обслужва съ тритѣ наши шлепове.

За 1935 г. сме натоварили стоки съ нашитѣ шлепове „Витъ“, „Искъръ“ и „Осьмъ“ 4.054.093 кгр., качили сме пътници 37.143, приходи сме имали 3.295.361 л., разходи — 2.429.913 л., чистъ приходъ отъ 865.448 л.

За 1936 г. имаме: натоварени стоки 7.649.125 кгр., превозени пътници 121.784, приходи — 5.612.723 л., разходи — 4.508.177 л., чистъ приходъ — 1.104.546 л.

За 1937 г. имаме: натоварени стоки 7.643.368 кгр., пътници — 131.955, приходи — 6.735.101 л., разходи — 4.874.479 л., чистъ приходъ — 1.860.622 л.

Всичко имаме за тритѣ години: товаръ 19.346.586 кгр., пътници — 290.882, приходи — 15.643.185 л., разходи 11.812.569 л., чистъ приходъ — 3.830.616 л.

Г. г. народни представители! Тия сведения азъ съмъ взелъ отъ Дирекцията на корабоплаването. Азъ не подокирамъ, че тѣзи сведения сѣ невѣрни, но все пакъ допускамъ, че трѣбва да има известни грѣшки. Тѣзи, които сѣ натоварени съ ръководството на тази дирекция, можеби иматъ всичкия интересъ да покажатъ, че нашето корабоплаване и въ този размѣръ, съ тия три черупки, се явява пакъ рентабилно.

Г. г. народни представители! Азъ не държа на рентабилността на корабитѣ, защото рентабилността въ случая не е мѣрило за ония ползи, които ние бихме могли да извлѣчемъ за народното стопанство. Азъ ви питамъ: шосетата рентабилни ли сѣ, получаваме ли нѣщо отъ шосетата? Нищо не получаваме. Отъ шосетата ние само губимъ, и то губимъ много. Обаче, стопанскитѣ блага, които ние получаваме посредствомъ шосетата, се отразяватъ другаде. Има ли нужда да се доказва, че онова, което дава шосето за българския стопанинъ и за българската държава, е нѣщо, което не може да се полведе подъ цифри?

Министъръ М. Йововъ: Сѣщото е и съ жельзницитѣ.

В. Чобановъ: Да, сѣщото е и съ жельзницитѣ. Г. министърътъ на жельзницитѣ право ми напомня, че и жельзницитѣ не сѣ рентабилни. Та тази таблица, която въ известенъ смисль може да се смѣтне отъ нѣкоя, че е тенденциозна, за да покаже, че наистина и въ този скромнѣ, бихъ казалъ даже карикатурнѣ видъ, въ какѣвто е сегашното наше държавно корабоплаване, то е рентабилно, все пакъ е едно указание, че въ бъдеще ние можемъ да разчитаме дори на известни приходи. Не приходи да имаме, уважаеми г. г. народни представители, достатъчно е да не губимъ.

Ето, г. г. народни представители, отъ тѣзи констатации, по необходимостъ ние дождаме до заключението, че трѣбва непременно да дадемъ гласа си, вота си за предлагания законопроектъ.

Но въ връзка съ този въпрос, азъ искамъ да засегна и другъ единъ въпросъ. Едно отъ най-големитъ политико-обществени злободневия е настаняването на Германия на сръдния Дунавъ. Този крупенъ фактъ, породенъ отъ аншлуса, създава грижи не само на тъй наречения дунавски държави, но създава грижи и отъ международно естество. Той създава грижи на великитъ европейски сили, защото тѣ всичкитъ иматъ голѣми стопански и политически интереси въ тъй наречения Дунавски басейнъ. Съ аншлуса основно се измѣнятъ съотношенията на силитъ, които поддържатъ международния режимъ на Дунава. Вие знаете, уважаеми г. г. народни представители, че за уреждането на противоречивитъ интереси на великитъ сили имаме две международни комисии: едната наречена дунавска комисия, и другата — европейска комисия. Първата, дунавска международна комисия, е тази, която се занимава съ проблемитъ на сръдния Дунавъ. Въ тази комисия до войната участвуваше и Германия. Следъ мирнитъ договори, обаче, по една или друга причина, Германия не участвува въ тази комисия. Германия сѣщо тъй не участвува въ втората комисия, наречена европейска комисия, комисията за долния Дунавъ.

Въпросътъ за режима на Дунава е единъ много интересенъ въпросъ. Той е единъ въпросъ не само стопански, политически, но по-скоро въпросъ отъ международното право. Близко единъ вѣкъ този въпросъ е билъ поставянъ за разрешение въ различни форми отъ различнитъ европейски конференции, за да достигне днесъ въ своето развитие до една форма на свободна рѣка Дунавъ. Така се той нарича въ всичкитъ европейски третирания въ международнитъ конференции.

Сега, обаче, следъ като Германия присъедини Австрия, не само горниятъ, но и значителна частъ отъ сръдния Дунавъ е вече въ нейната територия. Тя е вече напълно въ Дунавския басейнъ. Днесъ Германия, г. г. народни представители, издига единъ новъ лозунгъ: Дунавътъ за дунавскитъ народи. Тя излиза безъ стѣснение предъ цѣлия свѣтъ да заяви, че Дунавътъ ще трѣбва да се регулира, да се управлява, да се нарежда само отъ дунавскитъ страни. Това е единъ нагледъ много примамливъ, красивъ лозунгъ, който запазва правото на ония държави, които се миятъ отъ великата историческа рѣка. Тази нова идея: „Дунавътъ за дунавскитъ страни“, обаче, крие една опасностъ. Въ дунавскитъ страни сме и ние. И ако се осъществи тази идея на Германия, ние първи ще бъдемъ поставени въ деликатно положение. Германия се опита да подхвърли идеята на Ромъния за създаването на единъ каналъ Кюстенджа—Дунавъ, за да отбие трафика презъ канала Сулина, който е подъ режима на международния контролъ, подъ режима на тъй наречената европейска комисия. По този начинъ Германия иска да направи безпредметна тая международна комисия, която се занимава съ плаването по долния Дунавъ презъ Сулинския каналъ. Нѣщо повече, въ вестницитъ тѣзи дни се подхвърли и други една идея: да се изостави Сулинскиятъ каналъ и да се почне плаване по Светеогориевския каналъ. Значи, Германия иска по този начинъ да направи излишно участието на нѣкои отъ великитъ сили въ европейската комисия, тъй като тя смѣта, че този въпросъ е единъ домашенъ въпросъ, въпросъ на дунавскитъ страни. Тѣзи дни, може би вчера бѣше това, тукъ дойде една делегация отъ Германия — г. министърътъ ме уведомява, че тя е заминала вече — начело съ тъй наречения пълномощенъ министъръ, началникъ на корабоплаването при министерството на външнитъ работи, г. Марциусъ. Той дойде тукъ нѣщо да преговаря и да разговаря. Азъ не зная за какво щета той, не зная подробноститъ, обаче искамъ да мисля, че идването на тази германска делегация всѣщностъ е въ връзка пакъ съ тази дунавска проблема. Не зная какъвъ отговоръ е получила тя отъ българското правителство, но онова, което зная, е следното: че Ромъния не се поддаде на тия внушения на Германия относно новия начинъ на разрешаване дунавския проблемъ и че недавна, поради създамата се паника отъ аншлуса и поради туй, че дунавскиятъ проблемъ влиза въ една нова форма, ромънскиятъ държавенъ глава замина за Турция, гдето нѣщо преговаря и разговаря. Касае се не само за свободата на плаването по Дунава, но и за свободата на Протоцитъ, защото Германия иска да намѣри свободенъ излазъ и на югъ презъ свободното море, за да достигне, както вчера каза тукъ единъ ораторъ отъ тая трибуна, до Индийския океанъ. Азъ твърде много държа на декларацията на уважаемия нашъ премиеръ г. д-ръ Кюсеиановъ, който заяви тукъ, че въ този международенъ политически водовъртежъ никакви наши стопански връзки и отношения не сѣ въ състояние да ни обвържатъ политически. Дано това да е така. Азъ вѣрвамъ на искреността на тази негова декла-

рация и съмъ спокоенъ. Но все пакъ у менъ възниква по асоциация на идеитъ оня фактъ въ 1915 г., когато дѣдо Радославовъ сѣщо искрено увѣряваше, че не сме обвързани съ никого, че ще пазимъ въоръженъ неутралитетъ, а въ сѣщото туй време той бѣше подписалъ договора съ Германия. Та, казвамъ, въ този сложенъ международенъ политически водовъртежъ добре е ние да внимаваме, когато влизаме въ съдружие, въ дружба съ една голѣма държава, мощна въ всѣко отношение, и стопански, бихъ казалъ, мощна съ своето солидно корабоплаване, мощна съ своята военна сила. Нейното надмощие е толкова голѣмо, че въ съдружieto си, въ участието си съ дунавскитъ малки държави тя ще ги покрие напълно, ще ги направи безсилни.

Азъ си спомнямъ, уважаеми г. г. народни представители, пакъ по асоциация на идеитъ, че ние имаме нѣкога тоже едно такова съюзничество, едно съдружие съ тази държава. Нѣкога бѣхме въ съюзъ и водихме заедно война, но и тогава, поради надмощieto на този голѣмъ нашъ ортакъ, ние дойдохме до положението, той да ни сервира единъ кондоминиумъ въ Добруджа, независимо отъ това, че бѣше се настанилъ у насъ като у дома си. И тогава българскиятъ народъ създаде пѣсеньта: „Вий Ганю все тѣй го мамите, все тѣй го лъжете“. Боя се Ганю сега пакъ да не го измаматъ нѣкакси. Тогава нѣма да пѣемъ тази пѣсень така, а ще я пѣемъ може би презъ съззи. Добре е въ случая, по моето скромно мнение, при разрешаването на тази голѣма проблема да не страимъ отъ великитъ демокрации на свѣта, които тоже иматъ интересъ отъ свободата на корабоплаването по Дунава, защото все пакъ отъ туй съперничество между тѣхъ и Германия, азъ мисля, най-малкото ще имаме тая полза, че не ще бъдемъ оставени сами срещу единъ силенъ нашъ евентуаленъ съдружникъ на базата на едно дунавско съседство.

Моятъ зовъ отъ тая трибуна по отношение на тая голѣма дунавска проблема е: да внимаваме, да внимаваме умната. Създаването на наша държавна дунавска флотилия ще бѣде единъ фактъ, съ който, при разрешаването на тази проблема, ще се считатъ всичкитъ ония, които сѣ заинтересувани. И заради туй азъ намирамъ за много навременно подхващането да създадемъ вече една наша държавна дунавска флотилия.

Обаче, г. г. народни представители, нѣкакси съ свито сърдце пледирамъ за създаването на наша търговска флотилия по Дунава съ предложението законопроекта. Безспорно, законопроекта трѣбва да бѣде приетъ, но казвамъ, съ свито сърдце го поддържамъ. И знаете ли защо? Защото много сѣ случаетъ, когато при голѣмитъ държавни доставки е бивалъ пренебрегванъ голѣмиятъ общественъ и държавенъ интересъ. Нека си го кажемъ на право: при голѣмитъ държавни доставки въ повечето случаи държавата е била ограбвана отъ частни лица. Това ограбване носи името корупция. Тукъ, въ Народното събрание, много пѣти чуохъ отъ тая трибуна да се правятъ заклинания и да се отправятъ проклетия срещу корупцията. Обяснявахъ нейния произходъ, нейното съществуване нѣкакси така шаблононо, по теркъ — защото имало въ миналото политически партии, та тѣ били причината на корупцията. Дълженъ съмъ тукъ да кажа две думи по този въпросъ, безъ да ви отнемамъ много времето. Искамъ да бѣда разбранъ добре, не искамъ никого да шокирамъ, никого да провокирамъ, искамъ само да изразя свободно своето мнение, мнението на единъ роденъ избраникъ.

Азъ мисля, г. г. народни представители, че ако въ миналото се ширѣше корупцията въ нейнитъ най-различни форми, особено въ най-циничната ѝ форма — ограбването на държавнитъ сръдства при държавнитъ доставки — това се дължеше не на туй, че имаме политически партии, а защото нѣмахме такива; ние имаме слаби политически организации, имаме почти котерии. Нека си го признаемъ — това е истината. И естествено, при такива слаби политически организации не можешъ да поставишъ юзда и контролъ на корупцията. Тя търси слаби политически организации, които да ѝ позволятъ да се прояви. Ако пъкъ, обаче, нѣмаме никакви политически организации, никакви организирани политически сили, питамъ ви азъ: корупцията ще изчезне ли? Този е въпросътъ, който се поставя. Диктатурата, това отровно цвѣте, което може да расте само върху слабостта и разложението на обществото, търси именно такава една атмосфера, такава едно положение, когато има слаби политически организации или нѣма никакви. Създаването на политически организации, стройни, идейни, които да ръководятъ общественото мнение, не ще позволи никаква корупция. Това е сигуренъ залогъ, че корупцията ще изчезне. Но прибавете при такова едно положение на слабостъ или

липса на политически организации и намордника, който се слага на общественото мнение с една цензура, вие ще видите тогава какъв широк простор ще има за корупцията Никой да не се сърди. Това е историята, която ще ни поучи. Вземете, напр., един моментъ стъ историята, да кажемъ, на Франция, когато тъй наречениятъ малъкъ Наполеонъ произведе плебисцитъ и тури цензура. Защо? Защото трѣбваше да ограби държавната казна — той самъ и неговитѣ шайки.

Д. Петровъ: Девизътъ тогава бѣше: „Enrichissez-vous“ — обогатявайте се!

В. Чобановъ: Разбира се. — Азъ тукъ се стѣснявамъ да говоря за исторически факти, защото има по-добри истории, какъвто е моятъ приятелъ Иванъ Пастуховъ, но добре е историята да я поразговоркаме, за да видимъ, че не се върви изъ правъ пътъ, че това, което ни се сочи, не е „новото“, че то е толкова старо, колкото сж стари тираниитѣ, г. г. народни представители.

На тѣзи мисли се спирамъ по поводъ още и на това, че въ законопроекта има единъ фамозенъ текстъ, който се отнася до начина на доставкитѣ, които ще се правятъ. Съгласно този текстъ, доставкитѣ ще се правятъ по чл. 120-а отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията. Този законъ е нѣщо подобно на сегашния законъ за печата. Той предвижда, че доставкитѣ трѣбва да ставатъ чрезъ търгове, но има едно изключение въ чл. 120-а: въ особени моменти, когато има форсмажорни причини, въ време на война и пр., всички други постановления на закона за б. о. п. ставатъ бѣла книга. То е подобно, както казахъ, на закона за печата, споредъ който печатътъ е свободенъ, но въ чл. 2 се казва: „Има цензура“. Азъ бихъ помодилъ г. министра да се съгласи да махне този чл. 3 отъ законопроекта. Не е толкозъ притупало, нѣма да почнемъ доставкитѣ тази година. Нека се действа по начинъ такъвъ, че да се спазятъ общитѣ постановления на закона за б. о. п., за да нѣма подозрения. Защото г. Робевъ отъ тая трибуна каза, че българскиятъ народъ билъ много подозрителенъ. Единъ народъ, който 500 години е билъ робъ, който е билъ измъчванъ, лѣганъ, ограбванъ, действително има тази черта — кажете я рабска — на подозрителностъ. Но и новата българска история, отъ 50—60 години насамъ, какво ни дава? Много пъти този народъ е билъ лѣганъ и измамванъ. Защо тогава да не е подозрителенъ? Всички тия факти, които не отричате, не сж ли достатъчни, за да видите, че наистина има основание тоя народъ да бѣде подозрителенъ? Защо трѣбваше съ този текстъ въ законопроекта да усилите тази негова подозрителностъ? Азъ не се съмнявамъ въ почитеността на г. министра — високо ценя неговитѣ качества — но около властта вървятъ едни хиени, особено около държавнитѣ доставки и нати има такива хиени. Тѣ сж днесъ съ васъ, вчера бѣха при тъй нареченитѣ партизански управления, утре ще бѣдатъ другаде. Въпросътъ за премахването на партизанството и на корупцията е въпросъ по-скоро на култура и политическо възпитание. Да не мислите, че сте чисти деви, че около васъ нѣма хиени? Тѣ ометоха всички партии и сега сж около васъ. Та и азъ държа това постановление въ законопроекта да бѣде премахнато.

Г. г. народни представители! Азъ искамъ да подчертая тукъ една основна идея. Азъ съмъ извънредно доволенъ, че българската държава, въ лицето на нейното правителство, най-сетне си отвори очитѣ — че тя иска да създаде свой собственъ дунавски флотъ; че тя избѣгва онази фатална грѣшка, която нѣкога въ 1892 г. направи, като създаде едно частно търговско предприятие, едно акционерно дружество за морското корабоплаване, за да облагодетелствува частния капиталъ. Азъ съмъ доволенъ, казвамъ, отъ този фактъ и по друга една причина, по една обща моя концепция, която ме кара винаги да предпочитамъ общественитѣ, държавнитѣ и кооперативнитѣ форми на собственостъ предъ частнитѣ, защото тѣ сж и по-модерни и защото даватъ най-хубавитѣ резултати, за общото благодетелство на нацията.

Става дума за Българското параходно дружество. Трѣбва да кажа своето мнение и по него, тъй като имахъ щастието или нещастieto презъ 1924 г. да бѣда една година делегатъ на българското правителство въ него. Много поука извлѣкохъ отъ тамъ и разбрахъ, че не ми било мѣстото тамъ. Прочее, азъ не избѣгахъ, но наредиха самъ да се махна.

Българското параходно дружество е едно акционерно предприятие, въ което държавата участвува съ една трета отъ акциитѣ, а две трети сж на частния капиталъ. Но се получава следниятъ парадоксъ: държавата, като участвува

съ една трета отъ акциитѣ на дружеството, тя не е никакъвъ господаръ на дружеството; има нѣкакъвъ си ефимеренъ контролъ, а въ сѣщностъ го управлява частниятъ капиталъ. Държавата, обаче, всѣка година дава милиони за субсидии на Параходното дружество. Има едно оправдание за даването на тия милиони, които нѣкога сж 20, нѣкога 30 милиона, нѣкога сж по-малко; зависи често пѣти отъ връзкитѣ на онѣзи отъ Параходното дружество съ правителството — нѣкой пътъ откопчатъ повече, както дойде. Следъ като получатъ тѣзи милиони като субсидии и следъ като не реализира никакви печалби, въ края на краищата печалба остава самата субсидия, която се раздава въ форма на дивиденди и тантиеми.

Но, независимо отъ туй, следвоеннитѣ условия наложиха другояче да застраховаме нашитѣ параходи. По-рано се застраховаха при известни европейски специални застрахователни дружества. По много причини това не можеше да стане и затова се основа единъ фондъ при държавата за застраховане на корабитѣ на Българското параходно дружество. Отъ този фондъ, който се състои отъ държавни суми, се купуватъ параходи. По този начинъ се купиха нѣколко параходи въ продължение на нѣколко години. Собствеността на тия параходи, купени съ държавни пари, днесъ е въ размѣръ една трета на държавата, а две трети на акционеритѣ или, по-право да кажа, на акционеръ, защото днесъ има единъ акционеръ, въ лицето на българския магнатъ Асенъ Николовъ. Това е истината. Питамъ ви азъ, посочете ми страна тъй благодатна, тъй щастлива, която въ тия времена да прави подарѣци съ милиони на частния капиталъ. Тогава, когато ние тукъ се мъчимъ да спестимъ стотинката, когато финансовиятъ министъръ казва: „Г-да! Стига сте приказвали за разходи, дайте ми приходи“, въ туй време ние щедро даваме на този частенъ капиталъ благоденния, каквито нѣма да получи отъ никого.

Г. г. народни представители! Азъ нѣма да говоря за афери въ Българското параходно дружество. Азъ не знамъ, чувамъ, допускамъ, защото формата на управление на тази собственостъ е такава, че сж допустими афери.

Петъръ Стояновъ: Вие като бѣхте държавенъ делегатъ, открихте ли нѣкоя афера, та така се нахвърляте?

В. Чобановъ: Г. г. народни представители! Азъ не съмъ се нахвърлялъ върху Параходното дружество. Параходното дружество като дѣло, като стопанство, върху него не само нѣма да се нахвърля, но ще искамъ да бѣде подкрепено въ десеторенъ размѣръ. Но да го вземе държавата, за да се свърши съ този позоръ! (Ръжкоплѣскация)

Г. г. народни представители! Подхвърли ми се отъ уважания г. Петъръ Стояновъ, че като бѣхъ тамъ правителственъ делегатъ, открихъ ли нѣкоя афера.

Председателствуващъ Г. Марковъ: Г. Чобановъ! Времето Ви изтече.

В. Чобановъ: Ще ми позволите още 5 минути. — Афери не видѣхъ, но дойдохъ до убеждение и направихъ какъвто трѣбва, за да внуша на министъръ Казасовъ това, част по-скоро туй предприятие да стане държавно, да бѣде етатизирано. Казасовъ си отиде, отиде си и моятъ идея. Какво да правя? Преди 6—7 години, когато се счепкаха акционеритѣ, раздѣлени на две, за плячката — защото трѣбва да има плячка, трѣбва да има нѣщо слободнително, за да се счепкатъ — азъ излѣзохъ съ една статия въ в. „Черно море“, озаглавена „Българско държавно параходство“, въ която искахъ да се прокара у насъ този принципъ.

Презъ 1934 г., следъ преврата на 19 май, дойде въ Варна единъ великолепенъ български офицеръ отъ Военното министерство, голѣмъ идеалистъ, намѣри ме въ Варна и, така дискретно, ме запита: „Г. Чобановъ! Искамъ да се отнеса за нѣщо до Васъ. Кажете ми, ради Бога, Вие все нѣщо ще знаете, има ли нѣкакъва афера?“ — Не мога да Ви кажа нищо за афера, отговорихъ му, защото не съмъ проникналъ въ тѣзи мистерии, които ставатъ тамъ. Не знамъ какво има, но допускамъ, че има афери, защото такава е формата на управлението, такава е сѣщността, такава е ситуацията — не обвинявамъ лицата — тя допуска афери. Азъ съмъ намѣрилъ единъ начинъ и смѣя да го предложа на българския народъ: за да нѣма афера — българско държавно параходство! Отговори ми човѣкътъ — не искамъ да му кажа името: „Да, съзнавамъ това, но мъчно можемъ да се боримъ; тамъ има голѣми интереси, тамъ Асенъ Николовъ е откупилъ акциитѣ“, това и онова. Г. г. народни представители! При това положение, естествено е, че мъчно може да се борите.

Нѣкой отъ нар. представители: Какъ единъ офицеръ може така да приказва? Отъ интереситъ на държавата по-големи има ли?

В. Чобановъ: Тоя човѣкъ е чиновникъ въ Военното министерство. Той дойде да прави анкета. Той нѣма да реши въпроса, а ще го реши най-малко Народното събрание или Министерскиятъ съветъ. — Азъ тогава изтъкнахъ въ една моя статия, писана презъ 1932 г., и съображения чисто военни. Изтъкнахъ, ако не се лъжа, че воднитъ и сухоземнитъ съобщения съставляватъ съоръжения за нашата армия въ военно време, и не може такова съоръжение, каквото е Българското параходно дружество съ своитъ кораби, да бѣде повѣрено на частни лица. Въ името на върховнитъ интереси на държавата, то трѣбва да влѣзе въ рѣцетъ на българската държава.

Г. г. народни представители! Повдигамъ този въпросъ не за друго, а за да дамъ на васъ отъ болшинството, които търсите новото, една идея. Вие търсите новото въ изкореняването на партизанството. Въ какво се състои партизанството? Какво е това отвлѣчено нѣщо? Партизанството — това е корупцията. Но корупцията какъ може да се крепи? Тя може да се крепи, когато има безотговорност.

Петъръ Стояновъ: Тя не може да се корени така, когато се говори въ общи черти. Трѣбва да се говори конкретно.

В. Чобановъ: Конкретното е, че има единъ рибарски корабъ, който плаче и пита: „Кой ме постави тукъ?“

Председателстващъ Г. Марковъ: Г. Чобановъ! Колкото време поискахте, азъ Ви дадохъ. Моля, завършете.

В. Чобановъ: Азъ завършвамъ. — Г. г. народни представители! Вие искате новото. Новото го има, само трѣбва да го видите. Новитъ форми на живота ги има. Етатизирайте Българското параходно дружество, етатизирайте и другитъ голѣми предприятия — ето новото! Но вие ще кажете: Вие докосвате свещената частна собственост. Обаче тя е докосната въ много други държави, дори въ авторитарнитъ държави. Ето ви новото — така разбирамъ азъ новото. По тоя пѣтъ трѣгнете, той е най-модерниятъ. Ние ви даваме нашето пълно съгласие и съдействие. Въ името на голѣмитъ държавни интереси, почнете отъ тукъ. Не може съ едни захгалки, съ едни дребни реформи, квазиреформи, да искате да задоволите голѣмитъ нужди на народа. Трѣбватъ голѣми социални реформи, които наистина ще целятъ подобрене на положението на народа. Ние ще ви протегнемъ тогава нашата ръка, за да изведемъ нашия народъ на спасителния брѣгъ, къмъ неговото благополучие и щастие.

Председателстващъ Г. Марковъ: (Звъни)

В. Чобановъ: Г. г. народни представители! Азъ свършвамъ. Ще поддържамъ наистина всичко, каквото българското правителство ни поднесе за щастieto и благодеянието на българския народъ. Поддържамъ и този законопроектъ. (Ръкоплѣскания)

Председателстващъ Г. Марковъ: Преди да дамъ думата на следващия ораторъ, съобщавамъ на г. г. народнитъ представители, че е постѣпилъ законопроектъ за измѣнение и допълнение на чл. чл. 3, 4, 5, 17, 22 и 23 и за продължаване действието на наредбата-законъ за снабдяване нуждаещото се население, пострадало отъ суша и др. природни стихии презъ 1935 г., съ шпеница, рѣжъ, смѣсъ и царевича за посѣвъ и изхранване и фуражъ за добитъка и за 1938 г. (Вж. прил. Т. I, № 26)

Тоя законопроектъ ще бѣде разгледанъ на г. г. народнитъ представители и поставенъ въ дневния редъ.

Обажда въ: Малко почивка.

Председателстващъ Г. Марковъ: Добре, давамъ 10 минути почивка.

(Следъ отидна)

Председателъ С. Мошановъ: (Звъни) Заседанието продължава.

Министъръ Б. Банковъ: Г. председателю! Въ мое отсъствие народниятъ представител г. д-ръ Найденовъ е ис-

калъ да отговори на едно негово питане. Азъ моля да ми дадете думата, да му отговори.

Председателъ С. Мошановъ: Г. министре! Съгласно правилника, Вие имате право, когато и колкото пѣти поискате, да говорите. Азъ, обаче, въ началото на заседанието съобщихъ, че сте готови да отговорите на питането, но понеже бѣше изминало повече отъ половинъ часъ — което е практиката за отговаряне на питання въ Събранието — не Ви дадохъ думата. Сега, понеже сме почнали едни разисквания, азъ Ви моля да се съгласите да отговорите на питането въ понеделникъ, въ началото на заседанието.

Д. Гичевъ: Щомъ министърътъ иска сега, нека сега да отговори.

Председателъ С. Мошановъ: Почнали сме вече разискванията по една точка отъ дневния редъ.

С. Цановъ: Това сѣ по-важни въпроси, г. председателю. Въ понеделникъ я се видимъ, я не.

Председателъ С. Мошановъ: Има думата народниятъ представител г. Георги Петровъ.

Г. Петровъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Разискванията по предложението на наше одобрение законопроектъ започнаха да ставатъ досадни, защото материята, която се засегна въ тия разисквания, е освѣтлена достатъчно. (Глъчка)

Председателъ С. Мошановъ: Моля, тишина, г-да.

Г. Петровъ: Но азъ искамъ да направя нѣколко кратки бележки. въ връзка съ това, което се каза, и по въпроси, които не сѣ засегнати, за да може да получатъ едно още по-добро освѣтление и, най-важното, за да привикнемъ да се отнасяме къмъ въпроситъ, които разискваме, особено къмъ стопанскитъ въпроси, не съ романтизъмъ, а съ мѣдростъ. Тази бележка ми се налага поради начина, по който се третираше въпросътъ отъ нѣкои отъ говорившитъ.

Азъ, обаче, бързамъ да се съглася съ заключението на колегата Чобановъ, който е единъ отъ тѣзи, които заеха позицията, за която говоря — че транспортнитъ срѣдства въ страната, по начало, трѣбва да се етатизиратъ. Ние имаме въ това отношение поставено едно начало: желѣзнопѣжната мрежа е държавна. И това е наложено отъ голѣми държавни интереси. Желѣзнопѣжната мрежа въ страната има назначението не само да отговаря на стопанскитъ нужди, но и да изпълни една голѣма функция при държавната отбрана. И затова тая система на експлоатация отъ държавата на съобщителнитъ и желѣзнопѣжни срѣдства е приета у насъ, тя е приета и навсѣкѣде, бихъ рекълъ, въ свѣта, съ малки изключения. И тамъ, където още съществуватъ частни предприятия за експлоатация на желѣзницитъ, тенденцията и господствуващата идея е тѣ да станатъ държавни. Така би трѣбвало да постѣпимъ и съ рѣчнитъ и морскитъ съобщения, защото и тѣ играятъ сѣщата роля и въ стопанско, и въ политическо отношение. И азъ намирамъ, че начинанието на г. министра на желѣзницитъ — да създаде единъ държавенъ флотъ на Дунава — е едно начинание, за което заслужава да бѣде похваленъ. Трѣбва тази инициатива да бѣде разширена, при възможноститъ, съ които разполага българското държавно съкровище, и при удобнитъ случаи, които ще се представятъ въ бъдеще, не само за Дунава, но и за морето. И морскитъ параходни съобщения сѣщо така трѣбва да станатъ държавни. Излишно е да изброявамъ всичкитъ изгоди, които би имала тая система на една транспортна политика, която ще бѣде дирижирана отъ самата държава. Ние ще имаме много придобивки, на първо мѣсто за нашето народно стопанство. Защото е известно, че нашитъ продукти, които отиватъ на чуждитъ пазари, добиватъ висока цена, главно поради експлоатацията, която се върши отъ транспортнитъ компании. Ние можемъ нѣкъде, въ нѣкои отношения, да издържимъ на чуждестранната конкуренция благодарение на качествата на нашитъ продукти, но въ много случаи така образуванитъ цени убиватъ значението, което иматъ тия качества за консоматора, предвидъ на скѣпотията, която се създава за нашитъ продукти.

Г. г. народни представители! Не трѣбва да ви се вижда никакъ чудно, че и азъ, който съмъ билъ привърженикъ въ миналото на една друга политическа концепция и, по-специално, стопанска, поддържамъ етатизацията на срѣд-

тата за съобщения. Съвършено ясно е за всички, че следвоенната епоха открива нови задачи за държавното управление. Принципиът *laissez faire, laissez passer* е невъзможен за приложение днес, когато сж усложнени твърде много стопански отношения, когато животът се развива въ насоки твърде различни от онзи, въ които се е движил въ миналото, и когато една от насъщните грижи на държавата тръбва да бжде преди всичко препитанието на народа. Не може държавата да бжде безразлична към съдбата на своите граждани; тя тръбва да интервенира въ стопанския живот не само въ качеството си на арбитър, а тръбва да има и ръководна роля. Това не е схващане нѣкакво на „новото“ време, но това е единъ изводъ, който се налага вследствие на обществените и стопански условия на живота следъ войната. Нѣкога задачите на държавата бѣха ограничени. Тя имаше чисто полицейска роля — да запазва свободата, живота и имота на гражданите, да осигурява свободата на проявител имъ въ стопанския и общественъ животъ въобще. Днесъ тия функции сж съвършено недостатъчни да отговорятъ на нуждите, за да може обществениятъ животъ да се развива по една правилна насока, въ едно спокойно русло. Понеже голѣмиятъ въпросъ, който засѣга поминѣка на нашето население, нашето стопанство, е преди всичко неговата външна търговия, азъ бихъ желалъ, щото въ това направление държавата непремѣнно да бди и чувствително да се намѣсва. Ние имаме нужда за нашия експортъ отъ една планомерна политика на държавата въ всѣко направление, въ всѣки стопански отрасълъ. И ако обърнемъ внимание на статистическите данни, които сж предъ мене, за артикулите, които нашето стопанство изнася на международния пазаръ, ние ще видимъ, че на първо мѣсто държавата тръбва да има голѣма грижа за водните пътища. Всички тия пера, които съставятъ грамадната частъ на нашия износъ въ чужбина, сж обектъ на единъ воденъ транспортъ. По-лесно е да бждатъ изнасени, за да бждатъ запазени въ качеството си, на чуждия пазаръ по вода, отколкото по сухо. Но водниятъ транспортъ е по-удобенъ не само въ това отношение — той е при това винаги по-евтинъ. А на чуждите пазари ние тръбва да се явимъ съ евтини продукти, за да можемъ да конкурираме тамъ много могъщи въ стопанско отношение противници.

Нѣкога нашето земеделско производство имаше за свой главенъ обектъ пшеницата. Днесъ развитието на земеделието ни показва, че той артикулъ е оставенъ на заденъ планъ. Ние не можемъ да конкурираме чуждото жито така, както нѣкога можехме да направимъ това. Нѣкога климатическите условия ни позволяваха да се явимъ на международните тържища 20—25 дни по-рано отъ другите производители и да намѣримъ, вследствие на това и вследствие на изчерпване на запасите, по-висока цена. Развитието на земеделието следъ войната, когато тръбваше да се набавятъ запасите, които бѣха изчерпани презъ нея, хвърли на пазара едно голѣмо количество пшеница. Това способствува въ сѣщностъ и за спадане цените на земеделските произведения. Още презъ 1920—1921 г. бѣше забелязана тая тенденция къмъ спадане на цените на пшеницата поради това, че въ Канада, Австралия и Съветска Русия бѣха разорани грамадни пространства земя, за да бждатъ засѣвани съ пшеница. Ние тогава, при тая набелязана тенденция, вмѣсто да вземемъ поука и да се вслушаме въ съветите, които вещи лица ни даваха, които ни предупреждаваха, предприехме една друга политика — политиката на г. Димитъръ Христовъ за разширение на земеделското производство у насъ. И не само за разширението му, но и за машинизирането му, за въвеждането на нови методи въ производството и т. н., и т. н. Всичко това, отъ научно и техническо гледище, може да е добро, но задачата на техниката въ земеделското производство не е да се постигнатъ или да се осъществятъ само постиженията на тая техника, а да се създаде едно по-рентабилно производство, което може да даде стопански изгоди. И тамъ е, споредъ мене, една отъ основните грѣшки, които причини както спадането на цените на нашите артикули, така и задължняването на земеделското население. Азъ чувахъ г. Христовъ да говори въ Народното събрание, че всички тия задължения тръбва да бждатъ излъчени съ сюгеръ, но той самиятъ е забравилъ, че е нанесълъ много пакости на нашето народно стопанство, отъ които дойде и задължняването, и ние не тръбва да забравяме отговорността му.

Д. Кушевъ: Но той извърши и добри дѣла — удари прѣста си въ нашето земеделие, за да започнете и Вие да говорите за него.

Председателъ С. Мошановъ: (Звъни)

Г. Петровъ: Г. г. народни представители! Азъ говоря конкретно по единъ въпросъ отъ дейността на г. Христовъ. Ако тръбва да се отбележи известна ползстворна дейностъ на лиците въ земеделието — казвамъ това, защото г. Кушевъ претендира, че само той и неговите другари агрономи познаватъ земеделието — ще тръбва да констатирамъ, че въ тая областъ тъкмо ония, които, по претенциите на компетентните, не сж познавали земеделието, сж оставили дълбока следа. Между тяхъ сж Димитъръ Христовъ, Геннадиевъ и Оббовъ. Това сж трима министри на земеделието, които сж принесли чрезъ своята дейностъ много голѣма полза на българското земеделие.

Н. Атанасовъ: Това е вѣрно.

Г. Петровъ: Не е въпросътъ да вземемъ въ общностъ да оценяваме дейността на тоя или оня. Но когато разискваме единъ въпросъ конкретно, оня, който засѣгамъ, тръбва да посоча отговорностите. А по него отговорностите на г. Христовъ сж голѣми. Това е, което искамъ да кажа на г. Кушевъ.

Д. Кушевъ: Да се рационализира земеделието не значи да се върши нѣщо престѣпно.

Г. Петровъ: Не. За всичко, обаче, тръбва да се сжди по резултатите.

Председателъ С. Мошановъ: Моля Ви се, г. Кушевъ!

Г. Петровъ: Тѣкмо на това обърнахъ внимание — че въ момента, когато свръхпроизводството на пшеница бѣше констатирано, когато тенденцията на спадане на цените бѣше налице, у насъ тръбваше да има въздържане, не само да правимъ нововъведения въ областта на чистата техника въ земеделието, но и да видимъ какъ тѣ ще възнаградятъ вложения капиталъ и трудъ. Защото въ края на краищата, всѣка стопанска дейностъ се изразява въ резултатите отъ нея. Това е мисълта ми.

Г. г. народни представители! Тръбвало е да преживѣемъ тѣкмо тая криза въ земеделското производство, за да може да се осъществи оная мечта на нашите агрономи, които говорѣха за трансформация въ земеделието. Трансформацията въ земеделието дойде не поради тяхното въздействие, ами поради въздействието на самия животъ. И днесъ можемъ да констатираме въ това отношение единъ напредѣкъ, който е резултатъ на условията на международната търговия, естествено — и на самото производство. Ако днесъ Южна България не произвежда вече пшеница за износъ; ако това производство остана предимно за Видинския край, за Шуменско, Новопазарско, малко за Елховско и т. н., това показва, че самиятъ животъ е способствувал за провеждането на оная политика, която искаха по изкуственъ начинъ да насаждатъ у насъ. Днесъ сме дошли до това състояние на нѣщата. Пшеницата не е всеобщо производство въ нашата страна, както едно време; Южна България я произвежда сега само за своите нужди, а се произвежда предимно въ Северна България. И, забележете, производството на пшеницата е ограничено и по количество: не е това, което е било нѣкога. Ето какъ самата трансформация на земеделието дойде да стане по единъ естественъ начинъ, вследствие на обективните условия и безъ всѣкакво въздействие на държавата, ще кажа азъ.

Днешните артикули, които ние изнасяме, сж артикули, които преди всичко, както казахъ одеве, предпочитатъ водния транспортъ. Ето защо тая инициатива е полезна и ни се налага това дѣло да бжде осъществено. Азъ виждамъ въ тоя проектъ само едно начало и не се съмнявамъ, че по-нататъкъ държавното управление ще се опита да развие тая политика, въ зависимостъ отъ срѣдствата, сѣ които ще разполага, разбира се, и ще насочи голѣмните си усилия, щото Дунавътъ наистина да стане една важна съединителна артерия на българското народно стопанство съ Срѣдната Европа — азъ подчертавамъ това. Защото сѣ постройката на канала Рейнъ—Майнъ—Дунавъ ние ще отидемъ на устието на Рейнъ, ще отидемъ въ Северното море. По този начинъ ние ще се свържемъ съ морето на Западъ. Но преди всичко за насъ този пътъ има значение за търговията ни съ Срѣдната Европа.

Г. г. народни представители! Когато третираме стопански въпроси, ние тръбва да се пазимъ отъ политически увлечения. Азъ смѣтамъ, че тръбва да бждемъ твърде

много предупредителни въ нашите констатации, въ нашите оценки за политическите режими въ тая или оная страна, защото тѣ въ този моментъ по този въпрос нѣматъ никакво значение. Какъвъ е режимътъ въ Германия, какъвъ е режимътъ въ Франция — това насъ не ни интересува. Ние можемъ да се интересуваме абстрактно за него. Азъ трѣбва да ви припомня, че въ своята речъ предъ последния конгресъ на социалистическата партия въ Франция г. Леонъ Брумъ каза: „Вътрешниятъ режимъ на една страна не е никаква прѣчка, за да се отпочнатъ разговори за разбирателство съ нея“. Той визираще Германия. И затова, когато говоримъ на тая трибуна по такива въпроси, трѣбва да бъдемъ съвършено въздържани. Кой какъвъ режимъ има — това е негова работа. Такива режими иматъ Италия, Франция и Германия, каквито съответствуватъ на характера, на възгледитѣ, на възпитанието на тѣхнитѣ народи. И ние днесъ у насъ имаме тоя режимъ, който се наложи вследствие на това, че на българския народъ не можеше да се тури яремътъ на диктатурата. И затуй сме днесъ въ този Парламентъ, защото всички опити да се измѣсти политическото ни развитие отъ неговото естествено русло пропаднаха и се разбиха въ съпротивлението на народа.

Г. г. народни представители! Азъ трѣбва да ви изтъкна още едно обстоятелство въ това отношение, вѣнъ отъ тѣзи съображения, чисто политически, чисто човѣшки — какъ да кажа — съвършено нереалистични. Трѣбва да ви кажа, че Срѣдна Европа е нашиятъ пазаръ. Всичко друго е заблудение. И въ подкрепа на това вие ще ми позволите да ви цитирамъ нѣколко цифри, които ще ви дадатъ идея за това, какво изнасяме ние въ Германия, въ Австрия, въ Чехия, въ Полша, въ Италия, въ Унгария — които азъ разбирамъ подъ понятието Срѣдна Европа; какво изнасяме въ Западна Европа, подъ което понятие азъ разбирамъ Франция, Англия и Белгия. Другитѣ страни ще оставя, тѣхъ нѣма да засегна, защото нашиятъ експортъ тамъ е съвършено слабъ. Имаме и източния пазаръ, въ който влизатъ: Гърция, Турция, Египетъ и Палестина. Тия цифри, които ще ви цитирамъ, сж твърде интересни и тѣ трѣбва да опредѣлятъ отношението, което трѣбва да поддържахме спрямо различнитѣ пазари; тѣ ще опредѣлятъ, по моему разбиране, и насоката, въ която трѣбва да бждатъ отправени нашитѣ усилия въ бждеще.

За Срѣдна Европа въ 1920 г. сж отишли 45.5% отъ стойността на цѣлия нашъ износъ, а въ Западна Европа сме изнесли 28.95%. Говоря за стойността на износа, а не тонажа и вземамъ цифритѣ презъ 5 години.

Въ 1925 г. износътъ ни въ Срѣдна Европа е представлявалъ 59.74%, а въ Западна Европа — 14.62%.

Въ 1930 г. износътъ ни въ Срѣдна Европа е представлявалъ 66.80% отъ цѣлия износъ, а въ Западна Европа — само 15.49%.

Въ 1931 г. износътъ ни въ Срѣдна Европа е 73.14%, а въ Западна Европа — само 16.37%.

Въ 1935 г. тия проценти сж: 75.6% срещу 7.2%, а въ 1937 г. — 64.8% срещу 17.1%.

Тукъ се говори за стопанската независимост на България. Нѣма съмнение, това е единъ идеалъ, който всѣки трѣбва да има. Но когато заставаме на позицията за стопанска независимост на България, да твърдимъ, че сме въ едно полуколониялно състояние, защото износътъ ни на даденъ пазаръ билъ осигуренъ по този начинъ, който азъ излагамъ тукъ — виждате какви сж цифритѣ — това е едно много смѣло заключение. Ако ние можемъ да пласираме другаде нѣкъде това голѣмо производство и да осигуримъ този пазаръ завинаги, азъ бихъ предпочелъ всѣка държава, която и да бжде тя, която би дошла да купува отъ насъ. И нѣма да ме смущава никакъ нито нейниятъ политически режимъ, нито нейното отношение къмъ насъ, нито дори и намѣренятия ѝ, защото всѣки може да има каквито ще намѣрения — нѣма съмнение, Англия, Франция и Германия ще пазятъ своитѣ интереси, не нашитѣ — това, казвамъ, нѣма да ме смущава, стига да мога да обезпеча чрезъ една политика поминѣка, да осигурия препитанието на нашия народъ. Въпросътъ е: можемъ ли да се откъснемъ отъ тия пазари? Цифритѣ, които ви цитирахъ, показватъ, че ние сме органически свързани съ срѣдноевропейския пазаръ и че нищо не може да ни откъсне. И азъ не давамъ особено значение на лансираниитѣ последлъкъ идеи, че тукъ ще дойдатъ други държави да изкупуватъ производството на нашето стопанство, защото това е невъзможно. Никой нѣма да дойде да направи благодеяние у насъ, г. г. народни представители! Французката република изнася за 80 милиона лева стоки отъ България, когато германскиятъ Райхъ изнася за 2 милиарда. Възможно ли е да стане нѣкакво измѣнение въ това съотношение? Въ никой случай! Не е въз-

можно да разширимъ нашата търговия въ Западна и Северна Европа, нито на Изтокъ, защото за тамъ цифритѣ показватъ една съвършено слаба тенденция на повишение, а нѣкога сж постоянни, неподвижни. Нѣкога имаме голѣмъ пазаръ въ нашата южна съседка Гърция, но благодарение на една политика, която се усвои по фискални съображения въ 1929 г., когато нашиятъ експортъ въ Гърция бѣше достигналъ до 450 милиона лева, следъ като вече бѣше 900 милиона лева, поради настаналата митническа война между насъ и Гърция, ние загубихме този пазаръ. Ние не можемъ да търсимъ разширение на пласмента на нашитѣ стоки и въ Турция, защото онаи стоки, които нѣкога внасяхме въ тая страна, тя днесъ ги експортира. Ние навремето внасяхме въ Турция добитѣкъ — днесъ Турция е доставчикъ на добитѣкъ на Гърция. Не само поради това, че въ Турция се е развило скотовъдството, та ни е невъзможно да добиемъ този пазаръ наново, но и поради политическата общностъ, която съществува между тия две държави, това вече е невъзможно. Невъзможно е и съ нашитѣ текстилни артикули да отидемъ на турския пазаръ. Остава ни единъ обектъ: Египетъ и Палестина. Но тия пазари, г-да, сж твърде ограничени, за да могатъ да привлѣкатъ вниманието на хората и да е; тѣ сж малки, за да могатъ да събуждатъ нѣкои голѣми надежди, за да могатъ да влияятъ върху хода на нашитѣ работи.

Н. Стамболиевъ: А италианскиятъ пазаръ?

Г. Петровъ: Ще дойда и до италианския пазаръ.

Нѣкой отъ нар. представители: А французкиягъ пазаръ?

Г. Петровъ: Говорихъ за Франция. Тя прави износъ отъ насъ за 80 милиона лева, срещу 2 милиарда на Германия. — И тамъ е въпросътъ, че не може да стане тая промѣна поради стопанската структура на тия държави, поради това, че и тѣ произвеждатъ артикули, които произвеждаме ние; Франция е сжко така като насъ земеделска страна и т. н. и т. н.

Ето защо този позивъ: да осигуримъ стопанската независимостъ на България чрезъ разширение на нейнитѣ пазари и чрезъ дегажирането ни отъ известни пазари, колкото и да е хубавъ, колкото и да е съблазнителенъ той, е неосъществимъ при днешнитѣ условия на търговия и при производството, което имаме ние тукъ и което имать онаи страни.

Н. Атанасовъ: Може, може да стане, при повече усилия.

Г. Петровъ: Г. г. народни представители! Азъ чувамъ да се възразява, че това е възможно да стане.

Н. Атанасовъ: Може.

Г. Петровъ: Азъ не го виждамъ. Много усилия се положили въ това отношение. Навремето се направиха и опити въ това направление, измѣни се митническата тарифа за много артикули, за да можемъ да привлѣчемъ чуждѣ вносъ у насъ и настрѣча на това да получимъ възможностъ за пласментъ на нашитѣ стоки. Г. Гичевъ знае за тая политика, която нашето правителство провеждаше, но не успѣхме. Ние не се ползуваме съ предимствата, които имаха други експортѣри въ тия държави, може би по различни съображения — не знамъ какви, но въ всѣки случай азъ не смѣтамъ, че сж политически, защото материалниятъ интересъ доминира въ това отношение.

После, условията на търговията съ Срѣдна Европа сж постоянни и сж се развивали все по-благоприятно и по-благоприятно за нашето производство. Ние, г-да, отъ 100 години търгуваме съ Срѣдна Европа. Това е известно, това се знае. Ние не можемъ да се откъснемъ отъ нея. Азъ не искамъ, разбира се, отъ тия констатации, които правя, да се извлѣкатъ нѣкакви изводи за нѣкакво политическо разположение къмъ тази или онази групировка. Азъ тѣкмо този елементъ мисля да премахна отъ разискванията: когато ще говоримъ по тѣзи въпроси, да не правимъ чиста политика.

Колегата Чобановъ изнесе нѣкакви данни за преимуществата на водния пътъ. Азъ нѣма да ги повтарямъ. Тия данни сж официални; тѣ сж резултатъ на статистически изследвания; но тѣ ни показватъ, че чрезъ създаването на дунавския флотъ ние, съ този паркъ, който ще създадемъ съ законъ, можемъ да спестимъ поне 30% отъ навлата, които даваме на чуждитѣ администрации. Това не е малко за нашето народно стопанство отъ гледището най-напредъ на това, че ще трѣбва да платимъ известни

транспортни такси. Това ни дава възможност да се явим на пазара и по-евтини и да добием по този начин и една друга гратификация за нашия земеделски труд. По изчисленията, които азъ направих, ние плащаме голъми суми за транспортъ. А ние можем да се освободимъ, както казахъ, отъ тѣхъ. Не само това, но ние можем да привлечемъ чрезъ водния път и една частъ отъ трафика, който днесъ се отправя по сухо и който е по-скъпъ. Ние можемъ, както за вноса, така и за износа, да отправяме една частъ отъ нашитѣ стоки по Дунава и по морето, вмѣсто да ги отправяме презъ Драгоманъ по сухо. Това ще ни спести сумитѣ, за които се говори — цифри се дадохъ; това ще ни спести и още едно: иждивяването на чужди дивизи за плащането на този транспортъ. Това е твърде много, това е достатъчно за да оправдае инициативата на г. министъра. Азъ грегледяхъ отъ друга страна смѣтката, която е направена въ Дирекцията на корабоплаването, за рентабилността на тая доставка и намирамъ, възъ основа на даннитѣ, които сж събрани тамъ, че ние ще имаме изгоди и отъ чистото упражнение на тая дейтелност. Не само ще спечелимъ пари на народното стопанство, не само ще спечелимъ отъ това, че сж наши транспортни срѣдства ще се явимъ на чуждитѣ пазари по-евтини, но и самото упражнение на тая дейтелност, както ви казахъ, ще ни даде известни изгоди, които сега отиватъ въ рѣцетѣ на чуждестранни компании.

Г. г. народни представители! Искамъ да приключа моитѣ бележки, защото въпросътъ е твърде уясненъ. И азъ, заедно съ всички васъ, ще гласувамъ за приемането на този законопроектъ, съ пожеланието, шото инициативата на г. министъра на желѣзницитѣ да се разрастне въ това направление, за да можемъ въ скоро време да имаме единъ по-голѣмъ паркъ, който да обслужва изцѣло нуждитѣ на нашето народно стопанство. Защото, когато говоримъ за независимост — за стопанска независимост — ние не трѣбва да вземаме въ съображение инициативитѣ на другитѣ страни. Ние трѣбва най-напредъ, срещу домогванията имъ, които отъ тѣхно гледище сж свършено законни и основателни, да поставимъ съпротивлението на нашия националенъ духъ и готовността на нашето народно стопанство да иждивява срѣдства за защита на нашата стопанска независимост. Това е въпросъ на организация; и въ тая борба за организация ние не трѣбва да останемъ да служимъ на примитивнитѣ начала, които сж ни ръководили въ досегашната ни дейтелност. Животътъ е динамиченъ, казва г. министъръ Никифоровъ, и азъ заедно съ него потвърждавамъ тая мисль. Животътъ всѣки день ни изправя предъ нови положения, които искатъ бързи и смѣли решения, защото, ако не ги вземемъ навреме, противникътъ или седеятъ, ще ни изпревари въ стопанската областъ. А стопанската политика, стопанската независимост е крайгълъниятъ камъкъ на политическата независимост, която трѣбва да бѣде скѣпа на всѣки българинъ. (Общи рѣкопльскания)

Председателъ С. Мошановъ: Има думата народниятъ представителъ г. Григоръ Василевъ.

Г. Василевъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Разискванията по този законопроектъ бѣха твърде полезни и разнообразни, по нѣкога непълни, по нѣкога противоречиви, но въ всѣки случай проведени съ най-добра воля отъ всички оратори. И азъ ще се постарая да бѣда по-кратъкъ отъ нѣкои отъ тѣхъ, като ще поставя само известни указания на една редица отъ въпроси, които повдига законопроектътъ, безъ да изчерпвамъ темитѣ.

Ако азъ бихъ говорилъ на тая тема, която засегна г. Георги Петровъ и по която той доста недостатъчно е осведоменъ — за преобразованията въ земедѣлието и за възможността да отворимъ нови пазари — мога да ви говоря три дена и въ нищо нѣма да бѣда голословенъ. Но азъ ще се въздържа, за да говоря при другъ случай на тая много благодатна тема, най-важната можеби за България. Искамъ тукъ въсьемъ набързо да посоча онѣзи главни въпроси, които повдига този законопроектъ.

Законопроектътъ цели едно допълнение на нашитѣ съобщения по суша и по вода. Българскитѣ държавни желѣзници сж органически свързани както съ плаването по Дунава, така и съ плаването по морето. Българскитѣ държавни желѣзници бѣха създадени още отъ началото като държавни, по подобие на Народната банка. Много малко страни въ Европа бѣха съ държавни желѣзници. Обикновено всичко бѣше частно. Обаче създателитѣ на България — да не имъ споменавамъ вече имената, азъ ги споменавамъ много често — установиха много важно нѣщо. На първо мѣсто тѣ основаха Българската народна банка. Нареккоха ги луди, нарекоха ги хора, които не знаятъ какво

вършатъ. Има едно писмо отъ известния нашъ благодетелъ Евлогий Георгиевъ, въ което той казва, че туря на разположение въ София всички нуждни суми за закупуване акции отъ Българската емисионна банка, като е смѣталъ и се е надѣвалъ, че тя ще бѣде частна. Обаче хората на възраздането и строителитѣ на България казахъ: „Банката ще бѣде държавна“. Такава банка въ свѣта не съществуваше. Впоследствие покойниятъ Иванъ Евстратиевъ Гешовъ, по примѣра на Каравеловъ съ Българската народна банка — трѣбва да му признаемъ тая заслуга — създаде Българската земеделска банка, сѣщо така държавна. Впоследствие Ляпчевъ къмъ 1909/1910 г. написа собственорѣчно проекта за Кооперативната банка. Азъ съмъ го челъ като социалъ-демократъ въ неговата къща на ул. „Аксаковъ“. „Пиша, казва, единъ проектъ за една държавна кооперативна банка“. Въ сѣщия духъ стана изкупуването отъ Ляпчева въ 1908 г. на онѣзи парчета частни желѣзници, които държавата бѣше заварила. Въ сѣщия духъ ние сме длъжни, ако се уважаваме и ако зачитаме интереситѣ на държавата, въ най-скоро време, да кажемъ до края на годината, да изкупимъ участието на частния капиталъ въ Българското параходно дружество. (Рѣкопльскания) Азъ се надѣвамъ, че г. министърътъ на желѣзницитѣ, който сигурно правилно ме разбира и който не вървамъ по главната линия да се различава отъ насъ, ще ни сезира съ таквъ единъ законопроектъ. Ще трѣбва, при една относителна справедливостъ, да се обезщетятъ участниците въ Параходното дружество и да си вземемъ сбогомъ съ тѣхъ. Ако, обаче, правителството откаже тая инициатива, грѣхъ ще бѣде на Парламента, ако той не вземе тая инициатива. Азъ не съмъ за това, да ги ограбимъ, да ги обеднимъ, но въ всѣки случай Българското параходно дружество, като продължение на българскитѣ държавни желѣзници, трѣбва да бѣде въ рѣцетѣ на българската държава.

Едно важно съображение за да стане тая реформа, което никой не спомена тукъ, е това, че нѣкои отъ г. г. акционеритѣ, понеже сами сж износители, не поставятъ въ еднакви условия всички износители, а правятъ предпочитане за себе си. Показаха се дребнави, показаха се алчни. Държавата ще бѣде равна и справедлива къмъ всички. Следователно, износителитѣ ще разполагатъ съ това наше важно съобщително срѣдство по море при равни условия, безъ да има предпочитане за никого.

Втори въпросъ, който се повдига въ връзка съ този, е: кои сж главнитѣ съобщения на българска територия въ връзка съ нашитѣ съседи, които не сж довършени и които сж отъ първостепенна важностъ?

На първо мѣсто, азъ смѣтамъ, че ние трѣбва да искаме отъ поавителството непременно да довърши линията София—Демиръ-Хисаръ. Вѣрно е, че съ Гърция преди 7 години стана едно скѣсване; вѣрно е, че грѣцкитѣ пазаръ бѣше много цененъ за насъ, защото тамъ можемъ да изнасяме много земеделски артикули и да правимъ оживена търговия; но въ всѣки случай грѣцитѣ се разсърдиха въ 1930 г. и оттогава насамъ не пожелаха да влѣзатъ въ никакви преговори. Азъ написахъ преди нѣколко месеца една статия въ този духъ, но цензурата ми я върна и азъ я поставихъ въ рамка. Въ всѣки случай, частичното споразумение съ Гърция трѣбва да го поздравимъ. Това е началото. Въ тия „седемъ гладни години“, както азъ бѣхъ ги нареколъ, се настаняха други на грѣцкия пазаръ. Ако построимъ тази желѣзница, София—Демиръ-Хисаръ, макаръ съ външенъ заемъ, ние наново ще спечелимъ голѣма частъ отъ обема на грѣцкия пазаръ. Гърция има нужда отъ наши произведения. Мога да ви кажа, че грѣцкитѣ търговци, напустнали България, сж най-добритѣ наши приятели въ Гърция, зачитатъ ни, уважаватъ ни, водятъ пропаганда въ наша полза. Грѣцитѣ сж известни като търговци. Тѣ иматъ нужда отъ наши произведения, ние имаме нужда отъ тѣхни произведения, нови, неизвестни, извънредно необходими за насъ. На тази основа на взаимностъ и зачитане ние можемъ да развиемъ наново нашата търговия съ Гърция.

Друго едно важно допълнение въ тази мрежа на съобщения е ферибоотътъ при Русе. Той нѣма нищо общо съ другитѣ пѣтища. Гдиня—Букурещъ—Русе—Солунъ—Атина е единъ пѣтъ; Москва—Букурещъ—Югославия—Адриатика е друга линия, а Букурещъ—Киустенджа—Кавказъ—Дарданелитѣ е свършено друга линия. Тѣ не си противоречатъ, тѣ се допълватъ. Ромъния има пълно основание да построи два моста: единъ съ Югославия, другъ съ България; но ферибоотътъ — и евентуално мостътъ Русе—Гюргево — е много важенъ, и най-важенъ е за Ромъния: тя ще спечели най-много. Въ туй отношението Гърция, Полша и България сж напълно солидарни отъ десетина години насамъ. Ромънитѣ правѣха известна опозиция, но може би тѣхнитѣ военни срѣди постепенно се убедили, че е абсурдъ отъ военна гледна точка и престѣпление къмъ стопанствата

на всичките тѣзи четири заинтересувани страни да се противопоставят на тази съобщителна връзка. При това Ромъния е съюзникъ съ Полша и е приятелка съ Гърция и България и, следователно, това решение е доста важно и съществено. Ние отсъствуваме отъ Дунава 60 години. Безспорно, това е една всеобща българска грѣшка, една много тежка грѣшка. На Дунава ние сме единственият народъ, който нѣмаше нищо общо съ рѣката. Всички иматъ параходи, иматъ шлепове, всички пътуватъ по Дунава, а българитѣ го гледатъ отъ брѣга и нищо нѣматъ. Напоследѣкъ се положи едно скромно начало и всички трѣбваше да се радваме. Сега вече ние трѣбва да се явимъ тамъ както трѣбва, за всички наши мѣстни и национални нужди, за всички нужди въ връзка съ отношенията ни съ другитѣ пазари.

Дунавътъ ни е далъ две нѣща: първо, водния пътъ и, второ, единъ прекрасенъ високъ брѣгъ. Този брѣгъ отчасти бѣше укрепенъ, благодарение на бѣжанския заемъ и специално на г. Шаронъ, когото азъ мога тукъ открито да похваля като единъ вѣренъ приятелъ на България при всички обстоятелства. (Ржкоплѣскания) Направи се дигата при Гигенъ и тази дига оказа своето значение както за земята, така и за околното население. Ние можемъ съ много малко сръдства да укрепимъ нашия брѣгъ отъ Видинъ до Русе и по-надолу до ромънската граница съ една или друга растителност. И трѣбва да го направимъ. Природата ни е дала високия брѣгъ, но ние не сме се погрижили да го пазимъ да не се рони.

Това съобщение по Дунава ще бѣде държавно. По-нататѣкъ ще изложатъ конкретнитѣ си пожелания и ще кажатъ, какъ министерството трѣбва да разреши въпроса, ако не искаме да повтаряме грѣшкитѣ на миналото. Въ всѣки случай този воденъ пътъ ни е нуженъ както къмъ Браила и устието на Дунава, така и къмъ Сръдна Европа. Вѣрно е, че Сръдна Европа стана единъ важенъ, най-важниятъ, първиятъ пазаръ на българския износъ отъ нѣколко години насамъ, следъ войната, поради войната, поради преобразяването на българското земедѣлие — думата трансформация е много неумѣстна и не прилича, когато имаме толкова хубава българска дума. Следъ преобразяването на българското земедѣлие Дунавътъ ще ни помогне много, за да отидемъ въ Европа. Но ние тамъ ще продаваме, ще се учимъ. Нашата последна спирка, нашата последна гара въ нашия походъ къмъ преобразяване ще бѣде Лондонъ и отчасти Съединенитѣ щати. Преди нѣколко години за Лондонъ не ставаше и дума. Кой въ България е смѣталъ, че ние ще продаваме въ Осло, че ще продаваме въ Стокхолмъ, въ Копенхагенъ, въ Брюкселъ, въ Хелзинки, по балтийскитѣ страни? Никой. Нашиятъ износъ не е голѣмъ по количество. Съ малки партии, съ малко число вагони, съ малко шлепове, правилно приспособени, правилно насочени, ние ще имаме голѣмъ успѣхъ. На какво се дължи това? Дължи се на факта, че, макаръ и да сме земедѣлска страна, ние не сме като Полша и нашиятъ съсед. Полша продава рѣжъ, а ние не продаваме нито зърно. Полша купува отъ насъ само земедѣлски произведения. Отъ това, че тя се нарича земедѣлска, не ни става нито по-топло, нито по-студено. Ние сме една земедѣлска страна, а тя е съвсемъ друга земедѣлска страна. Българското земедѣлие се отличава значително отъ земедѣлието въ съседнитѣ страни и специално отъ това въ Полша. Ние имаме около 30 много важни продукти — нѣма да ги изброявамъ — отъ които за едни имаме почти пълненъ монополъ, за други имаме почти монополъ, за трети разполагаме съ най-хубаво качество. Става това, което българитѣ не можеха да повѣрватъ и не искатъ да го повѣрватъ, а сега, като го чуватъ отъ чужденцитѣ, става имъ приятно: „Нѣмцитѣ признаватъ, англичанитѣ признаватъ, че имаме първо качество“. Но когато българинъ имъ го каже, не го вѣрватъ. Какъ може българското да е най-хубаво! Производството на ягоди постоянно се увеличава, пласментътъ му е неограниченъ. Азъ съмъ убеденъ, че, ако ние още четири години работимъ съ странство, една голѣма частъ отъ Софийското поле — може би 20%, може би 40% — ще я гледате само съ ягоди. Пласментъ имъ както за прѣсния плодъ, така и за пулпа, а така ще бѣде и за мармелада отъ ягоди; ще продаваме въ Европа и по другитѣ материци, въ Далечния изтокъ, въ Америка. Отъ това събиране на отдѣлнитѣ нагледъ малки параграфи ние ще създадемъ нашия голѣмъ прогресъ.

Зърненитѣ храни, разбира се, заслужаватъ всичкото наше уважение. Преди всичко това е нашиятъ насъщенъ хлѣбъ. Но въ тая областъ трѣбва да произвеждаме по-правилно, трѣбва да произвеждаме повече, трѣбва да произвеждаме най-добро качество. И днесъ още българитѣ произвеждатъ зърнени храни най-примитивно въ Европа. Тѣ не сѣятъ пречистено, обеззаразено семе. Ние нѣмаме още

семеочистителни станции, а това е най-важното въ производството на зърнени храни. Почнахъ азъ въ 1931 г., убедихъ Земеделската банка, но после се прекъсна, нищо не се прави и сега нѣма нито силози, нито елеватори.

Н. Атанасовъ: Ние бѣхме оставили 180 милиона лева фондъ за силози и елеватори.

Г. Василевъ: Г. Димитъръ Христовъ ги взе, за да купи земедѣлски машини. Това е истината. Не обичамъ да говоря задъ гърба на хората. Фондъ се създаде, но фактически — казвамъ го, безъ да укорявамъ никого — нищо не стана. И специално фондътъ за силози и елеватори се изяде отъ г. Димитъръ Христовъ, както всички други земедѣлски фондове се изядоха, едни отъ г. Стефановъ, но голѣмата частъ отъ г. Гуневъ, който ни се похвали. „Събрахъ фондоветѣ“. Но това не е добра земедѣлска и финансова политика. Въ всѣки случай нашитѣ зърнени храни не сѣ първи по качество. На първо мѣсто е Манитоба, на второ мѣсто е Унгария, на трето мѣсто идемъ ние. Да ги подобримъ колкото можемъ — да; да ги увеличимъ колкото можемъ — да; да се изхранваме — добре; колкото можемъ да изнасяме — още по-добре. Но въ всѣки случай преди 30 години, при Генадиевъ, 90% отъ българския износъ бѣха зърнени храни, а днесъ тѣ не сѣ и 10%. Ето го преобразяването! При това българскиятъ народъ расте, отъ една страна, а, отъ друга страна, ние загубихме Добруджа която ни даваше грамадно количество зърнени храни. Тѣй че нѣма противоречие между зърненитѣ храни като категория, отъ една страна, и, отъ друга страна, плодетѣ, зеленчуцитѣ, ароматическитѣ и медицинскитѣ растения, а има едно допълнение, едно съчетание между тѣхъ. Ние трѣбва да третираме България като една градина, като една единствена областъ: тукъ това, тамъ онова, това тукъ е най-добре, онова тамъ е най-добре. Малка е земята ни, обаче е най-хубава въ Европа, най-богата, най-разнообразна, ние сме длъжни да я категоризираме по райони, ако щете, по села, по хълмове, всичко да наредимъ както трѣбва, както земята желае. Азъ съмъ казвалъ тукъ, че земята не се оставя да я изнасилите. Трѣбва да я напоите, трѣбва да я помолите, трѣбва да я разработите, трѣбва да я обичате, и тя ще ви даде; но ако насилите искате да сѣте тютюнъ или зърнени храни тамъ, където не трѣбва, тя не ще ви даде нищо.

Връщамъ се на моята мисль, че действително корабоплаването, което е създавано и сигурно ще създадемъ по Дунава, ще бѣде извънредно важно за улесняването на нашия достѣп до Сръдна Европа. И азъ вѣрвамъ, че Виена при днешното положение, следъ аншлуса, ще стане главниятъ изходенъ складъ на българскитѣ земедѣлски произведения отъ разни видове за Централна Европа и главно за Германия. Но нашата целъ трѣбва да бѣде да отидемъ до Лондонъ. Разстоянието се скъсява сега по разни начини. Транспортътъ позволява това, защото отъ Берлинъ до Лондонъ разликата е най-много 2 лева на килограмъ. При нашиятъ по-скъпи произведения това не играе никаква роля и можемъ да го направимъ. Ние успѣхме миналата година да изнесемъ въ Англия стоки за 700 милиона лева. Това не е малка цифра. Тя се утрои за две-три години. Можемъ да я направимъ милиардъ и повече. Въ такъвъ случай този пазаръ е много благодатенъ.

За да свърша съ въпроса за съобщенията, трѣбва да кажа две думи за Русе и Варна. Отъ дълги години се говори какъ да се направи инсталация за трансбордиране отъ Дунава по желѣзницата Русе—Варна и какъ да се направятъ свободни зони въ Русе и Варна. Този въпросъ има дълга история, обаче, за съжаление, още не е разрешенъ. Трѣбва частъ по-скоро да се разреши. Това ще има своето значение. И ние правимъ престѣпление, ако не побързаеме да разрешимъ и този въпросъ. Зонитѣ около насъ сѣ вече много известни. Гърцитѣ дадохъ свободна зона на Югославия. Тѣ ни предлагатъ вече 20 години: „Заповѣдайте въ Солунъ, заповѣдайте въ Кавала, заповѣдайте въ Дедеагачъ“, защото въ договора за миръ не пише „изходъ“, а се казва въ множествено число: „Deboutés économiques“ — „икономически излази“. И ако вземемъ Солунъ, това не значи, че не трѣбва да искаме и Кавала, и Дедеагачъ. Тѣ ни казватъ: „Изберете, кажете“. Въ всѣки случай това е наше право. Тѣзи излази сѣ важни. Ние трѣбва да мислимъ, по всички направления на Балканитѣ да имаме нашъ трафикъ и да правимъ нашата търговия.

Но тукъ трѣбва да прибавя, че Варна, като курортъ, въ това отношение, въ връзка съ корабоплаването, има своето значение. Азъ не съмъ съгласенъ да се правятъ упрѣци или шегѣ съ нашиятъ курортисти въ Варна. Били бедни! Ако сѣ много богати, къде ще ги поставимъ да спятъ? Нека дойдатъ каквито сѣ, тѣ сѣ първитѣ ластовици. Въ 1925 г. въ Варна нѣмаше нито единъ чужденецъ; въ 1926 г. имаше

1000 души; въ 1927 г. — 3.000 души, въ 1928 г. — 8.000 души и т. н. На Варненското крайбрежие има вече полски домъ. Такива домове могат да станат 20: за тяхните офицери, за тяхните учители, за тяхните железничари и пр. Ние имаме нужда да докараме там Сръбна Европа и Полша. Тъй не дават голъми суми, но я пресмътнете, ако дойдатъ 50 хиляди души и похарчатъ по 20 хиляди лева, колко ставатъ? Това прави 1 милиардъ. Сега не сме дотамъ, но нека направимъ да сме тамъ. Да разширимъ курорта, да създадемъ удобства, да създадемъ хотели. Курортното дѣло не спасява Варна, не е всичко за нея, но то я подпомага. Ами ако не е то и остане същото положение, какво ще бѣде съ Варна? Тукъ азъ се позовавамъ на покойния проф. Иширковъ, който за Варна е казалъ, че има едно отъ най-хубавитѣ крайбрежия на цѣла Европа, отъ цѣлия европейски брѣгъ, а проф. Парашкевъ Стояновъ писа: „Бисерътъ на Черно море“. Азъ ви увѣрявамъ, че тепърва курортътъ Варна ще се развие на северъ, когато видимъ четиритѣ километра на „Узункумъ“ съ станции, вили и други голѣми удобства. Тепърва Варна може да поеме не 50 хиляди, а 100 хиляди гости.

Нѣкой отъ нар. представители: Само че откъде ще се взематъ сръдства?

Г. Василевъ: Отъ държавата.

Н. Атанасовъ: Това е фантазия, бай Григорей!

Г. Василевъ: Не, това е само липса на предвидливост. На подобни упрѣци отдавна съмъ привикналъ. — Държавата трѣбва да подкрепи Варна, разбира се. Тогава ние ще видимъ, че върви едното съ другото. Гоститѣ ще дойдатъ за курорта, но ще свършатъ съ екскурзия въ България, ще започнатъ да правятъ търговия и т. н. Така се създава международно сътрудничество. Ние правимъ голѣма грѣшка, че отсъствуваме отъ балканския пактъ. Като оставямъ настрана политическия въпросъ — азъ ще дойда на този въпросъ, той е много сложенъ — по всички други въпроси: морски, туристически, стопански, съобщителни и пр. всички наши съседи се събиратъ. Ние се държимъ на положение, не щемъ! Ние ще се научимъ после, ще направимъ горе-долу като васъ, но следъ като вие решите! Това е едно поведение, което нашиятъ народъ не заслужава, това е една политика, която азъ осъждамъ абсолютно. Но при другъ случай ще се изкажа по това.

Сега минавамъ на въпроса за самия паркъ. Колко пари ще отидатъ, бѣдещето ще покаже. Ние даваме една сума на разположение, да се почне сериозно. Въпросътъ, какво ще иска да купи или да строи министерството за този паркъ, трѣбва да бѣде много внимателно обсъденъ отъ всѣкакво гледище. Хората, които сж наговорени съ разрешението на този въпросъ, трѣбва да знаятъ до най-голѣми подробности. Кѣде какво ще изнасяме и въ кой сезонъ какво ще изнасяме. Понеже нито Ромъния, нито Югославия, нито Унгария ще прави точно същия износъ като насъ, ние трѣбва да си създадемъ единъ корабоплавателенъ паркъ съвсемъ специаленъ, отговарящъ на българскитѣ специфични условия за износъ. Общото за всички ни сж пѣтници. Тамъ ще пѣтуватъ пѣтници и ние ще търсимъ пѣтници. Тукъ въпросътъ е лесенъ. Но по въпроса за произведенията нашиятъ въпросъ не е нито унгарски, нито ромънски, нито югославски, нито чешки. Кога ще изнасяме, презъ кое време ще изнасяме, въ коя посока, въ какви помѣщения, какви хладилници — това е много важенъ въпросъ. Преди 40 години, при Тончевъ, когато, както нѣкой отъ васъ тукъ казваше, не билъ роденъ, имаше една голѣма афера съ гнили вагони. Преди 4 години имаше една по-малка афера съ хладилнитѣ вагони. Решилъ единъ нашъ инженеръ, дошло му на ума — добъръ човѣкъ сигурно, не го познавамъ — и казалъ: „Ще направя едни родни чертежи, по които ще ми построятъ хладилни вагони“. Така ги наредилъ, че като дойдохъ тукъ вагонитѣ, оказаха се съ 10 тона по-тежки, отколкото релситѣ могатъ да носятъ, и стана нужда да отковаватъ: туй ще смѣкнемъ, онуй ще го облекчимъ — и нищо не стана отъ тия нѣколко вагона. А можеше да поръчае една първокласна стока било отъ Германия, било отъ Чехия или Англия, и не бихъ се сърдилъ да платимъ 5 хиляди лева на тонъ повече и да кажемъ: скъпо купено, взели малко комисиона, но поне дадохъ хубава стока. А сега ни дадохъ невъзможно нѣщо. Пита се: чиновницитѣ, които искатъ stabilitetъ, и го заслужаватъ, които искатъ да се назначаватъ по конкурсъ, и го заслужаватъ, трѣбва ли да отговарятъ за причиненитѣ отъ тяхъ, съзнателно или по непредпазливостъ, вреди на държавата или на гражданитѣ? Споредъ менъ, това е абсолютно необходимо. Въ България винаги е имало единъ неотговоренъ. Това е чиновникътъ. Азъ не мога да се съ-

глася съ г. министъръ Николаевъ по въпроса за бюрократията и нѣмамъ страхъ отъ бюрократията. Азъ съмъ билъ 365 дена министъръ и никой не е могълъ да бѣде лошъ бюрократъ при мене, защото знае, че моментално ще изхвъркне. Никого не съмъ преследвалъ за убеждение или друго нѣщо, но чиновникъ да не си гледа работата, да направи пакостъ и да не му направя нищо, не би било възможно. Направо ще го изхвърля презъ прозореца! Ако министърътъ знае да управлява чиновницитѣ, тѣ не сж опасни. Тѣ сж опасни, когато чувствуватъ, че министърътъ е мекъ или лекъ. Щомъ знаятъ, че министърътъ си знае работата и е строгъ и справедливъ, тѣ ставатъ отлични. Даже лошитѣ чиновници ставатъ прекрасни, преобразени.

Следователно, при този паркъ нѣма нужда да търсимъ родни чертежи. Нека нашитѣ г. г. инженери взематъ участие — трѣбва да взематъ участие — нека се отличатъ, готовъ съмъ да имъ отпущнемъ премии, да имъ платимъ, специално да имъ направимъ единъ подарѣкъ отъ държавата, да имъ благодаримъ, ако измислятъ нѣщо по-хубаво отъ другитѣ, но въпросътъ да се постави така, че парктъ, който ще купуваме, да бѣде нагоденъ точно съ това, което искаме да развиваме.

И на края — да свърша — понеже всички апелиратъ къмъ г. министра, ще апелирамъ и азъ да се оттегли чл. 120а, да се направи едно състезание. Ние трѣбва да поставимъ чужденеца при равни условия. Не бива по никакъвъ начинъ да оставяме една или друга държава, понеже парата ѝ била слаба, или поради нѣщо друго, тя да го достави. Ама нѣмала стомана, ама нѣмала да даде нѣщо старо, да го попрѣкрпи — това нѣмало значение. Направете състезание на почтени начала. Нека се допустнатъ англичани, германци, французи, поляци, чехословаци и италианци да се състезаватъ и една почетна комисия да прецени и да си тури подписитѣ, че е намѣрила това и това за най-годно, но като знае, че тя ще отговаря, ако е непочтена или ако по непознаване или умишлено допустне известна вреда на държавата. Това е абсолютно необходимо. Само въ такъвъ случай ние ще имаме паркъ. Подъ никаква форма не бива да се допустне да се купятъ стари, негодни материали. Трѣбва да се купятъ нови, модерни, свършени. Нѣма да се сърдимъ на г. Йововъ, ако нѣкой каже, че е платено 5% по-скъпо. Азъ поне за себе си го казвамъ. Достатъчно е, че той е намѣрилъ това като най-солидно, като най-модерно, като най-добре приспособенъ параходъ или шлепъ за нашитѣ собствени нужди.

Н. Стамболиевъ: Да се избѣгва купуването на стари кораби.

Г. Василевъ: Кой казва това?

Председателъ С. Мошановъ: (Къмъ Н. Стамболиевъ) Ораторътъ казва точно това.

Г. Василевъ: Една дума за нашата стопанска независимост. Въ какво се състои нашата стопанска независимост, ясно и конкретно? За насъ е безразлично дали Германия или Англия, като велики сили, сж заедно или могатъ да бѣдатъ раздѣлени. Ние сме българска държава и трѣбва да третираме съ Германия и Англия на еднакви начала. Какво разбирамъ азъ подъ независимостъ? Трѣбва да има равенство и лоялностъ въ отношенията. Ще правимъ свободенъ пазарлъкъ. И, второ нѣщо, което е спорниятъ въпросъ, това е въпросътъ за действителната международна цена. Ние продаваме грозде, ние продаваме тютюнъ, ние продаваме и нѣщо друго въ Виена, въ Стокхолмъ и въ Лондонъ. Нашето желание, нашата борба, трѣбва да бѣде, при лоялни преговори и разговори да получимъ действително международната цена, а не, напр., да продаваме на Германия за 5 л., а на други да продаваме за 6.50 л. И още единъ примѣръ. България, Югославия и Ромъния продаватъ на други държави свинска масъ; на една страна се плаща по 10, а на други по 12. Това е нелоялностъ, това е диктатъ, това е морално и търговско насилие, следователно, трѣбва справедлива, лоялна търговия къмъ всички и за всички. Нѣкой вѣрватъ, че нѣмало други купувачи, освенъ единъ, а други вѣрватъ друго. Животътъ ще покаже кой е правъ.

Държавата трѣбва да се стреми да търси нови пазари, и правителството трѣбва да ни изложи какви усилия то е направило отъ 4 години насамъ, за да продаде повече въ Франция, и не е успѣло. Азъ мога да ви кажа, че единъ пѣтъ успѣхъ. Помолехъ французитѣ, безъ ничия помощъ, и тѣ купиха 4½ милиона кгр. тютюнъ; не бѣха купували никога. Не съмъ употребилъ особени усилия да ги убеждавамъ, нито пъкъ познавахъ режията, а при една проста, обикновена молба тѣ купиха 4½ милиона кгр. тютюнъ, изчистиха всички български складове, когато въ Гърция и

Турция имаше милиони и милиони килограми непродаден тютюн. Не казвам, че това е правило, не казвам, че това е някакъв специалитет, че това може всеки път да се постигне, но правителството трябва ежедневно и еженощно, бих казал, да бди и да се обръща към всички държави и да търси възможности, за да продава и, съобразно с това, да дава, разбира се, улеснения и на чуждите вносители за пласмент в България.

Една дума само за така наречените консули, защото много ги подиграват. Може да има лоши консули. Имало е случай в миналото, когато консулит от известна страна са давали просто рушвети 50—100 хиляди лева, за да ги назначат. Имало е такива. Тъй сж много рядко. Аз знам такива случаи не само съ България, но и съ други страни. Но българският консулски институт за търговия е свършено малоброен. Всяко българско правителство трябва да мобилизира, по моето разбиране, поне 300 консули — а ние имаме 30—40 — по всички страни на света. Изкуството е да се направи подбор. Министърът трябва да отговаря за добросъвестния подбор, за почтеността на консула, да отговаря, че е намерил способния човек, който ще работи, и да бди, както този, който назначава учителя или професора, дали си гледа работата или не. Но всяко правителство на България трябва да има 300 български безплатни представители във Европа, в Северна Америка, в Южна Америка, в Шанхай и Токио. Който иска да се смее, може да се смее, но ние трябва, макар че сме малък народ, да работим на глобуса, да го позавъртим малко и видим какво има. Ето, напр., сега от Америка идват да купуват кашкавал.

Д. Търкаланов: Държавата няма средства за 160 народни представители, а вие искате 300 консули!

Г. Василев: Има недоразумение: тъй сж почетни консули, не се плащат от държавата. Има желаещи лица, специалисти, които за чест имат тази дейтелност, а където има особено големи интереси, не е срамно да платим и трябва да платим добре — да платим, за да получим. Гърция има много, Югославия има много, а ние — все съ това недовърие. Едикои бил консул? Какво престъпно има? Той служи на нашата държава, а Парламентът ще му се качи на врата и ще го оскърява. Това не е позволено.

Една дума само върху тарифната политика на българските държавни железници. Тази тарифна политика от ред години не е била полезна за стопанството. Често пъти тя е спъвала стопанството. Понякога, особено напоследък, преди година и нещо е педриана много не добра кауза. Аз съм чел един рапорт — министърът сигурно го знае и ще се съти за какво говоря — въ който българските износители съвсем открито обвиняват, не министра, а българските държавни железници, че въ това отношение водят противобългарска стопанска тарифна политика. Но да ви дам един примър. Ние изпращаме заклани птици за Италия. През България за закланите кокошки се плаща два-три, а може би и четири пъти повече за превоз на километър, отколкото въ чуждите страни. Това тарифа ли е? Не, това е едно престъпление! Следователно, когато ще дойдем тук да свържем железницата съ Паракходното дружество на Черно море и съ държавното корабплаване на Дунава, въ своята тарифна политика българските държавни железници, които сж израстнали от държавата, ще трябва да знаят, че тяхната цел не е само да печелят, а да направят възможното стопанството да може да спечели и от там въ последствие да печели държавата. (Ръкоплъскания)

Аз завършвам, г. г. народни представители, съ още една дума за българите и водата, за българите и морето. Говориха мнозина, и аз искам да кажа няколко думи. Въпросът е принципаен и много интересен. Най-храбри войници, наречени, българите, действително имат страх от водата. Аз ще ви кажа само един случай съ войниците от нашия край. Биха се въ Добруджа като лъвовете, но когато ги накараха да минат Дунава, сепнаха се.

И. Разсуканов: Заради друго не искаха да минат.

Г. Василев: Няма да Ви позволя — аз знам случая. Аз съм говорил по този въпрос и съ Жеков, и той призна моя теза, и съ Йосиф Търновски. Не за друго, а заради гръшките на други, на по-високи хора. Не е тук мѣстото да говорим на тая тема. Въ всеки случай, при отиването на Черно море нашият човек не е куражила. Говорил съм съ генерал Колев, съ този български военен талант от първа величина. Той каза: „Нашият войници обичат морето, но въкак си нѣмат голяма охота към него. Като се приберат малко по-насам, по-добре

се чувствуват“. Необходима е морална пропаганда. Задачата на Морския сговор въ туй отношение е отъ извънредно голямо значение. Българинът трябва денонощно да слуша за морето, да отива на морето и да действа на морето. Покойният Сава Паница, старец вече въ 1916 г., бѣше доста богат човекъ и, когато азъ го посетих единъ день, той ми каза: „Ако остана съ известно състояние при моята смъртъ — за нещастие, той загуби после своите пари — ще оставя една сума, единъ фондъ, българите да се хвърлят въ водата, да влизат въ водата. Ние не сме моряци. Трябва да станемъ плувци, трябва да станемъ моряци“. Това сж думи на единъ старъ български търговецъ. Българинътъ обича морето, но като го закараш тамъ, не е много мекаклия. Въ туй отношение трябва да се работи. България има море, България има Дунавъ, България има и Егейско море. Кой го изпусна? Българската политика, българската явно погрѣшна политика. Както вась гледамъ сега, така преди 20 и няколко години отъ тази трибуна изрично казвахъ на Радославовъ и на Тончевъ: недейте вървѣ по този пътъ; Германия е велика за себе си; не може българскиятъ народъ да се обяви противъ Русия, противъ Англия, противъ Франция и всички тяхни приятели. Тѣ иматъ паритѣ, тѣ иматъ капиталитѣ, тѣ иматъ народитѣ, тѣ иматъ матерцитѣ. И днесъ Русия и Англия пакъ сж заедно, и Франция е съ тяхъ, и Полша е съ тяхъ, и много други държави сж съ тяхъ.

Д. Петков: И Америка е съ тяхъ.

Г. Василев: И Америка е, разбира се, съ тяхъ. — Изгубването на Бѣло море е нѣщо много страшно въ нашата история. Единъ брѣгъ отъ 200 км. го изпусна българската престѣпна и глупава външна политика. (Ръкоплъскания)

Г. г. народни представители! На западъ по Дунава ние трябва да дадемъ сътрудничество на всички съседни на Дунава страни. Въпросътъ за паракходното дружество на Дунава е много по-старъ. Още министъръ Радоловъ въ времето на Стамболийски праща делегации и води преговори съ Чехословакия за образуване на общо дружество, чехословашко и българско.

Председател С. Мошанов: Моля, г. Василевъ.

Г. министре! Какво ще предложите за продължение на заседанието?

Министъръ И. Кожухаровъ: Моля да се продължи заседанието до изчерпване дебатитъ по разглежданата точка отъ дневния редъ.

Председател С. Мошановъ: Безъ да говори г. министърътъ на железницитѣ?

Министъръ И. Кожухаровъ: Да.

Председател С. Мошановъ: Тия отъ вась, които сж съгласни да се продължи заседанието, докато се изкажатъ записалитѣ се по законопроекта оратори — следъ г. Василевъ има още единъ — моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Г. Василевъ: Въ 1926 г., въ края на м. юлий, когато получихме ултиматума на тритѣ държави, Югославия, Гърция и Ромъния, г. Буровъ ме изпрати въ Чехословакия да говоря по този въпросъ съ президента Масарикъ и съ Бенешъ. Между другото донесоха ми тогава отъ Министерството на търговията досието за корабплаването, за да видя какъ можемъ да решимъ този въпросъ. Известно време преговаряхме, пращаме нови делегати, но работата не се свърши. Сега ние вече ще имаме наше корабплаване, ще бѣде държавно — това е правилно. Но да не се забравя, че българското държавно корабплаване ще трябва да влѣзе въ многостранно договорно сътрудничество съ всички дунавски страни. Общи интереси има за Ромъния и за България, като държателки на долния Дунавъ, за Югославия, Чехословакия и Унгария — на срѣдния Дунавъ и за Германия — на горния Дунавъ. Общъ интересъ е да настѣпи едно договорно сътрудничество, и това сътрудничество трябва да стане на основата на зачитане взаимнитѣ интереси.

Нѣкой отъ нар. представители: Тѣ сж се картелирали.

Г. Василевъ: Тѣ се бѣха картелирали после се раздѣлиха. Имаше картелъ между Австрия и Унгария, но се разтури. Имаше договоръ между Югославия и Ромъния, и тѣ се раздѣлиха. Днесъ има ново положение и при това ново положение България трябва да прояви най-добрата воля за сътрудничество съ всички държави. Но, г-да, Дунавътъ

трѣбва да си остане международна рѣка. Източна и Срѣдна Европа не могат да бѣдятъ отдѣлени отъ свѣта. И ние не можемъ да бѣдемъ на тази позиция, за да получимъ после пакъ наказания и санкции.

Завършвамъ, г. г. народни представители, като ви моля да гласувате едибодушно законопроекта — единъ стопански и националенъ въпросъ отъ първа величина. Нека се сплотимъ като единъ човѣкъ и да помолимъ г. министъра на желѣзницитѣ да се вслуша въ нашитѣ препорѣжки и пожелания — въ което не се съмнявамъ, защото зная човѣка, който стои на това мѣсто — и да дадемъ действително единъ примѣръ на българския народъ, че този Парламентъ е способенъ да създава прекрасни дѣла. Бихъ желалъ правителството да ни даде още подобни инициативи. Мисля, че августъ не е много топълъ месецъ, бихме могли да работимъ, защото бедствието е голѣмо, страната е изправена предъ една много лоша реколта. Дано се поправи нѣщо, всички сме готови да плачемъ за дѣждъ, но ако не дойде, ние се намираме предъ тежка криза, несъздадена отъ никого, а като едно бедствие, изпратено отъ провидението. Ние имаме нужда отъ грамадни срѣдства, за да подкрепимъ нашето население. България има нужда отъ външенъ заемъ за две главни цели: една частъ, по-малка, за въоръжение, и друга, по-голѣмата, за развитие на българското земедѣлие. Трѣбва напояване, трѣбва залесяване. Но, г. г. народни представители, запомнете, невъзможно е да направимъ значителенъ траенъ прогресъ отъ днесъ нататкъ, безъ да вложимъ едно голѣмо количество парични срѣдства, за да подпомогнемъ населението да се замогне, а когато селското население замогне, и градътъ ще бѣде цвѣтущъ — помежду имъ има абсолютна солидарностъ. България е земедѣлска страна, но България има и своитѣ градове, има и своята малка индустрия. Трѣбва да има и своята търговия, трѣбва да развие до най-голѣма степенъ и своята земедѣлска търговия, която е много важенъ факторъ за нашия прогресъ. Нужни сѣ общи усилия, за да можемъ да изживѣмъ това бедствие, което сега ни е налегнало, а същевременно трѣбва да се подготвимъ и противъ сушата и противъ други бедствия, да направимъ задължителна застраховката на посѣвитѣ, за да може българскиятъ народъ съ спокойствие и вѣра въ бъдещето да се отдаде на своя трудъ.

Не се съмнявамъ, че България я очакватъ по-добри бѣдини и по-славни дни, но като се движимъ по пътя на предпазливостъ и като никога не вдигнемъ рѣка противъ великитѣ сили, които управляватъ и направляватъ свѣта. (Ръкоплѣскания)

Председател С. Мошановъ: Има думата народниятъ представителъ г. Ангелъ Станковъ.

А. Станковъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Виждамъ, че сте изморени, но то не е толкова важно. Важното е, че въпросътъ е много освѣтленъ и че нѣма нужда да се говори много. Като последенъ ораторъ, азъ смѣтамъ, че трѣбва да завърша по-скоро. Искамъ да обърна вниманието ви на нѣколко факти само.

Г. г. народни представители! Г. Григоръ Василевъ ни каза преди малко, че българинътъ не обича морето и че никога не го е обичалъ. Азъ искамъ, следъ като се обясни вече търговската, икономическата и финансовата частъ на законопроекта и дори, ще кажа, военната му частъ, да спра вашето внимание на психологическата страна на водния дунавски пътъ, на романтичната му страна. А бихъ казалъ и на любовната и поетичната му страна. Но вѣрвамъ, че съ последната ще навлѣза въ терена на младитѣ и заради това се отказвамъ. (Смѣхъ)

Психологичната страна е много важна, г. г. народни представители. Презъ 1926 г. този въпросъ бѣше повдигнатъ тукъ, разисквахме го. Азъ отъ тая трибуна вземахъ думата, пѣхъ и писахъ за морската политика на България. Тогава се изказахъ, че трѣбва да се приближимъ къмъ морето, къмъ международнитѣ морски пѣтища, че трѣбва да установимъ една наша морска политика. И главната целъ на моята теза тогава бѣше, че Българското параходно дружество трѣбва да стане държавно, защото не можемъ да завладѣемъ източнитѣ пазари, така както разбираме, ако търговското ни мореплаване не е въ държавни ръце. Азъ се присъединявамъ къмъ ония, които искатъ въ най-скоро време Българското параходно дружество да стане държавно, разбира се, като се обезщетятъ до известна поне степенъ притежателитѣ на акции.

Г. г. народни представители! Фактъ е, че има еволюция въ психиката на нашия народъ отъ 1926 г. досега. Тогава бѣше изготвенъ законопроектъ за морскитѣ промисли, за морското дѣло изобщо, но той не бѣ сложенъ на дневенъ редъ. Днесъ вече психиката е съвършено друга. Ние, ста-

ритѣ, имаме корави сърдца къмъ морето. Това е безспорно. Но завчера сте чели, че видинскитѣ гребци — младежи, направиха единъ голѣмъ излетъ по Дунава. Цѣло Русе излѣзе да ги посрещне. Това показва, че ние почваме да стѣпваме здраво въ водата, въ морето. Трѣбва да навлѣземъ въ морето. И ако вземамъ думата, за да подкрепя законопроекта, то не е защото има нужда отъ това. Не, но азъ искамъ приемането на този законопроектъ, който установява нашето корабоплаване по Дунава, да се превърне въ една народна манифестация и да покажемъ на цѣлия народъ, че ние вече стѣпваме въ водитѣ, въ морето и че нѣма вече да пѣемъ пѣсенята „По край, Катя, по край, душо, да се не удавишъ“, а ще запѣемъ другата пѣсенъ, пѣсенята на моряцитѣ: „Ела съ мене, Катя, ела да те заведа тамъ, на широкото море, на свободнитѣ води“ (Ръкоплѣскания). Където Херъ и Леандръ сѣ се любилъ, където сѣ минали аргонавитѣ, подъ шефството на Язона, който отъ любовъ къмъ магьосницата Медея предприе похода.

Наистина, настанало е време да измѣнимъ нашата психика къмъ морето, защото, г-да, природата ни е надарила съ най-хубави ценности.

До какво се касае въпросътъ? До една голѣма рѣка, Дунавъ, до легендарния нашъ Дунавъ, втора въ Европа рѣка следъ Волга, която има едно продължение отъ 2.890 км., отъ които 2.600 км. плавателни. Отъ тѣхъ ние имаме 397 км. следъ голѣмата война. Тая рѣка е наша тѣкмо тамъ, където тя е най-плавателна. Тая рѣка къмъ насъ има издигнатъ брѣгъ, който господствува надъ ромънския. Тая рѣка ни е служила още отъ старо време. Тя бѣ преминала отъ Испериха. Тая рѣка е легендарна за насъ и въ новото време съ минаването на Ботевъ при Козлодуй. За какво се касае? Да откриемъ нѣкой новъ пътъ ли? Да водимъ нѣкоя война, за да завладѣемъ тая рѣка ли? Не. Имаме 400 км. отъ тая рѣка, която до талвега е наша собственостъ. Касае се да разполагаме съ нея, както ние разбираме; не да избѣгваме нейния брѣгъ и да стоимъ до брѣга и като гости, а да стоимъ тамъ като собственици, като заковани. Нека навлѣземъ въ тая рѣка, да я издигнемъ въ международно отношение, да установимъ наше държавно рѣчно корабоплаване, да се покажемъ културенъ народъ.

Г. г. народни представители! Нека си впишемъ въ укоръ изминалитѣ години. Нѣма да ви цитирамъ цифри. Всички цифри ще избѣгна, защото искамъ да приключа съ ентусиазмъ. Ще ви цитирамъ едно министерско постановление, което съществува въ архивитѣ на нашия Министерски съветъ, въ което се казва: (Чете) „Разрешава се на Министерството на войната да купи чрезъ специално назначена комисия 5 параходи-влѣкачи и 40 шлепа, нужни за дунавската транспортна служба, направо отъ притежателитѣ на такива, където биха се намѣрили, безъ огледъ на стойността имъ. Нужната сума да се вземе отъ кредитъ за военни нужди“. Това постановление е отъ 16 февруарий 1918 г. Отъ 1918 г. досега изминаха 20 години. Взехме ли нѣкаква поука отъ това министерско постановление? Не само това. Историческитѣ данни говорятъ, че презъ 1885 г. до голѣма степенъ Видинската крепостъ бѣ задържана благодарение на нашата нищожна флотилия. Та тукъ вчера г. Петъръ Стояновъ ви цитира единъ случай отъ 1913 г., когато бѣхме изолирани и когато ние съ никого не можехме да се сношаваме на Западъ и нѣмаше кой да ни дѣйде на помощъ. Казватъ: дайте ни една свободна рѣка! Какво ще ни я даватъ — имаме я въ ръцетѣ си, но нека установимъ единъ рѣченъ паркъ и то въ тия размѣри, въ които го иматъ съседитѣ. Азъ именно това поддържамъ. Понеже установяваме единъ държавенъ рѣченъ паркъ, той трѣбва да бѣде въ такава голѣмина и съ такава стойностъ, въ какито го иматъ нашитѣ съседи. Въ това отношение всичкитѣ преимущества сѣ на наша страна. Ако презъ 1926 г. бѣхме приели въ Народното събрание законопроекта, за който ви поменахъ и който не бѣше внесенъ, досега щѣхме да имаме нѣщо по Дунава. Какво имаме сега? Само това, което се създаде въ 1935 г.: 3 малки параходчета, които българското население, българската младежъ посрѣща и изпраща съ голѣмъ възторгъ и ентусиазмъ. Българското знаме се развѣва между нашитѣ пристанища. Тия параходчета обслужватъ нашитѣ селища, но въпросъ е сега да разпростремъ нашето корабоплаване въ международната рѣка Дунавъ — не само въ нашитѣ области, не само въ това, което е наше, но да го разпростремъ и въ чуждитѣ земи. Както дохождатъ у насъ чужденци съ параходи, така и ние да отиваме въ чужбина съ собственъ рѣченъ паркъ. Не знамъ дали сте пѣтували съ параходъ подъ българско знаме. Азъ имамъ това частие да пѣтувамъ презъ 1925 г. съ нашия параходъ „Фердинандъ“, който се ползува съ международна известностъ и който обслужва, доколкото може, подъ български трико-

дъоръ. Е добре, изпитайте това удоволствие, което може да изпита българинът, когато се намъри на свободно открито море под българско знаме, при български моряци, които сѫ отлични познавачи на морето и които сѫ отлични капитани на нашите параходи. (Ръкоплъскания)

Какво ви говорят нѣкои тукъ?! Ние имаме отлични моряци, и не само отлични моряци, но имаме моряци, които сѫ в победи въ морето. Ние имаме моряци, на които до голяма степен се дължи и този законопроектъ — азъ мисля, че г. министърътъ ще го признае. Тѣ сѫ дохождали тукъ на нѣколко пъти. Тѣ работятъ непрестанно. И азъ мисля, че ще изпълнимъ единъ дългъ, ако отъ тукъ, отъ Народното събрание, отправимъ нашия парламентаренъ поздравъ къмъ тѣзи моряци, които денонощно работятъ и сѫ предадени въ служба на отечеството. (Ръкоплъскания)

Г. г. народни представители! Много нѣщо направиха тѣзи моряци, заедно съ Българския морски сговоръ, който издава едно отлично списание, въ което се даватъ компетентни статии по българското мореплаване и за плаването по Дунава. Това не може да бѣде отказано въ единъ такъвъ тържественъ моментъ. Доказано е вече предъ васъ, че действително рѣчното плаване ще бѣде два пъти по-евтино, че то ще носи стоките до консуматорите; че като бѣде обслужвано то отъ български моряци, ще даде прехрана на тия български моряци; че то ще бѣде и по-рентабилно, противно на това, което се твърдѣше въ 1926 г., когато не бѣ внесенъ законопроектътъ. Ние оставихме чуждите дунавски компании да се турятъ въ наша услуга и да пренасятъ нашата крайдунавска поща — за нашъ срамъ и позоръ.

Г. г. народни представители! Честта се пада на г. министъръ Йововъ, и ние трѣбва да го поздравимъ. Никой не изтъкна нито единъ дефектъ, нито единъ отъ ораторите не се обяви противъ. Да преобърнемъ това събрание, прочее, въ една народна манифестация и да гласуваме единодушно законопроекта, който ни е предложенъ. (Продължителни ръкоплъскания)

По-нататкъ ще се яви другиятъ въпросъ — въпросътъ за нашата морска политика. Трѣбва всичките законоположения по корабоплаването, които сѫ разпръснати въ разни закони, да бѣдатъ обединени. Кои сѫ тѣ? Това сѫ законоположенията свързани съ морето — съ пристанищата, мореплаването, риболовството, солопроизводството, морската охрана, морското законодателство, морските училища и пр. и пр. Всичко трѣбва да се съсредоточи въ една дирекция на мореплаването, защото, като се разширяватъ нуждите по мореплаването, ще се яви нуждата и отъ такава дирекция. (Ръкоплъскания)

Председателъ С. Мошановъ: Има думата народниятъ представителъ г. Иванъ Поповъ.

И. Поповъ: Г. г. народни представители! Понеже по законопроекта говориха повече отъ 8 души оратори, моля,

по силата на чл. 21 отъ правилника за вътрешния редъ на Народното събрание, да се прекратятъ дебатите.

Председателъ С. Мошановъ: Които сѫ съгласни да се прекратятъ дебатите по законопроекта, понеже сѫ се изказали по него повече отъ 8 души, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

По дневния редъ за следващото заседание, г. министре?

Министъръ И. Кожухаровъ: Г. г. народни представители! Моля ви да се съгласите съ следния дневенъ редъ за следващото заседание:

1) първо четене законопроекта за сключване заемъ отъ Главната дирекция на българските държавни желѣзници при Българската земеделска и кооперативна банка въ размѣръ на 170.000.000 л. — продължение разискванията;

2) първо четене законопроекта за печата;

3) първо четене законопроекта за откриване кредитъ въ размѣръ на 600.000.000 л. отъ Българската земеделска и кооперативна банка на Дирекцията за закупуване и износъ на зърнени храни;

4) първо четене законопроекта за допълнение на чл. чл. 1 и 2 отъ наредбата-законъ за поставяне въ държавната здравна станция за учители край с. Лѣджене, Пещерско;

5) първо четене законопроекта за измѣнение на ал. I на чл. 7 отъ наредбата-законъ за избиране народни представители за обикновено Народно събрание;

6) одобрение предложението за свикване парламентарните комисии на заседание между сесияте;

7) първо четене законопроекта за измѣнение и допълнение на чл. чл. 3, 4, 5, 17, 22 и 23 на закона за продължаване действието на наредбата-законъ за снабдяване на нуждаещото се земеделско население, пострадало отъ суша и други природни стихии презъ 1935 г., съ пшеница, ръжъ, смѣсъ и царевица за посѣвъ и изхранване и фуражъ за добитъка и за 1938 г., и

8) докладъ на комисията по провѣрка на изборите.

Г. г. народни представители! Понеже на дневенъ редъ се постави и законопроектътъ за печата, моля ви да се съгласите следващото заседание да бѣде въ понеделникъ.

Председателъ С. Мошановъ: Г. г. народни представители! Най-напредъ трѣбва да взема вашето съгласие да имаме, вмѣсто въ вторникъ, както е по правилника, въ понеделникъ заседание.

Които сѫ съгласни да имаме заседание, вмѣсто въ вторникъ, въ понеделникъ, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Които приематъ предложения отъ г. министра на правосъдието дневенъ редъ за заседанието въ понеделникъ, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема. Затварямъ заседанието.

(Затворено въ 20 ч. 25 м.)

Председателъ: **СТОЙЧО МОШАНОВЪ**

Подпредседателъ: **Г. МАРКОВЪ**

Секретари: { **Д-ръ Н. НАЙДЕНОВЪ**
ПЕТКО К. ПЕТКОВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: **Д. АНТОНОВЪ**