

# XXIV ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

## ПЪРВА РЕДОВНА СЕСИЯ

### Стенографски дневникъ

НА

#### 54. заседание

Събота 4 февруарий 1939 г.

Открито въ 10 ч. и 5 м.

Председателствувалъ подпредседателятъ Георги Марковъ. Секретари: Гето Кръстевъ и Петко Костовъ

#### СЪДЪРЖАНИЕ:

##### По Дневния редъ:

Предложение за освобождаване отъ вносно мито и други данъци и такси 150 тона емулзия, включително и амбалажа ѝ, които ще се внесатъ презъ 1939 г. отъ Варненското градско общинско управление (Приемане) . . . . . 1425

Председателствувашъ Георги Марковъ: (Звъни) Понеже има нужното число народни представители, отварямъ заседанието.

(Отсъствуватъ г. г. народните представители: Александъръ Симовъ Гиговъ, Васялъ Илиевъ Мандаровъ, Георги Киряковъ Чалбуровъ, Димитъръ Стефановъ Савовъ, Иванъ Петровъ Калъчевъ, Илия Радевъ Вълчановъ, д-ръ Никола Ивановъ Дуровъ, Никола Петровъ Логофетовъ и д-ръ Петъръ Стояновъ Яламовъ).

Председателството нѣма да направи никакви съобщения. Минаваме къмъ първа точка отъ дневния редъ:

Одобреніе решението за освобождаване отъ вносно мито и други данъци и такси 150 тона емулзия, включително и амбалажа ѝ, които ще се внесатъ презъ 1939 г. отъ Варненското градско общинско управление.

Моля г-нъ секретаря да прочете решението.

Секретарь Петко Костовъ: (Чете)

##### „МОТИВИ

къмъ проекто-решението за освобождаване отъ вносно мито и други данъци и такси 150 (сто и петдесетъ) тона емулзия, включително и амбалажа ѝ, които ще се внесатъ презъ 1939 г. отъ Варненското градско общинско управление

Г. г. народни представители,

Презъ 1938 г. Варненското градско общинско управление е внесло презъ Варненската митница съ вносни декларации № № 2325/3688 отъ 30 май 1938 год. и 3148/5075 отъ 6 августъ с. г. 150 (сто и петдесетъ) тона емулзия, съ която съ китонирани нѣкои улици на града Варна.

Горната емулзия е освободена отъ вносно мито и други данъци и такси, по силата на VII-то постановление на Министерския съветъ, взето въ заседанието му отъ 18 януарий 1938 год., протоколъ № 12, утвърдено съ указъ № 34, публикуванъ въ „Държавенъ вестникъ“, бр. 24 отъ 3 февруарий 1938 година.

За неотклонното следване и изпълнение на плана, за уреждане и китонирание последователно и на други улици въ гр. Варна, общината щѣла да внесе и презъ настоящата 1939 г. още 150 (сто и петдесетъ) тона емулзия.

Разходитѣ, които общината следва да направи, ако заплати вносното мито и други данъци и такси за емулзията, не били по силитѣ ѝ, имайки се предъ видъ финансовото ѝ положение.

Поради тази причина, тя моли за освобождаването на въпросната емулзия, тона 150, отъ вносно мито и други данъци и такси, възлизащи на около 858.000 лева.

Стр.

Законопроектъ за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1939 б. г.

(Първо четене — разискване) . . . . . 1425

Говорили: Б. Абаджиевъ . . . . . 1427

Р. Маджаровъ . . . . . 1430

Е. Клянтевъ . . . . . 1435

Дневенъ редъ за следващото заседание . . . . . 1439

Стр.

Понеже въ закона за митницитѣ нѣма законоположение, по силата на което да се извърши безмитния вносъ на емулзията и на амбалажа ѝ, моля ви, г-да народни представители, да разгледате и, ако одобрите, да приемете представеното ви за целта решение.

Гр. София, януарий 1939 година.

Министъръ на финанситѣ: Д. Божиловъ

##### „РЕШЕНИЕ

за освобождаване отъ вносно мито и други данъци и такси 150 тона емулзия, включително и амбалажа ѝ, които ще се внесатъ презъ 1939 г. отъ Варненското градско общинско управление.

„Одобрява се да се освободятъ отъ вносно мито и други данъци и такси, 150 (сто и петдесетъ) тона емулзия, включително и амбалажа ѝ, която емулзия ще се внесе презъ 1939 г. отъ Варненското градско общинско управление за китонирание на нѣкои улици въ гр. Варна“.

Председателствувашъ Георги Марковъ: Ще гласуваме. Които приематъ решението за освобождаване отъ вносно мито и други данъци и такси 150 тона емулзия, включително и амбалажа ѝ, която ще се внесе презъ 1939 г. отъ Варненското градско общинско управление, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, единодушно се приема

Минаваме къмъ точка втора отъ дневния редъ, а именно:

Първо четене законопроекта за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1939 бюджетна година.

Първъ по законопроекта се е записалъ народниятъ представител г-нъ Боянъ Абаджиевъ.

Има думата г-нъ Абаджиевъ.

Никола Стамболиевъ: Снощи председателствувашиятъ г-нъ Пешевъ ме извика и ми каза, че г-нъ Абаджиевъ се отказва да говори. Азъ говорихъ съ г-нъ Абаджиевъ, и той ми каза: „Не съмъ се записалъ като ораторъ, а ще говоря като докладчикъ“. Председателствувашиятъ г-нъ Пешевъ, съ съгласието на г-нъ Абаджиевъ, ме записа да говоря първъ, а Вие сега измѣняте реда. Азъ желая свидетелстването на г-нъ Пешевъ въ случай.

Председателствувашъ Георги Марковъ: (Звъни) Моля г-нъ докладчикътъ да докладва законопроекта за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата.

**Димитър Търкаланов:** По тоя дневен редъ и азъ протестирамъ. Азъ бѣхъ записанъ трети по редъ, а сега съмъ оставенъ тринадесети по редъ. Мене ме интересува, председателството по какъвъ редъ процедира при записването на оратори.

**Председателстващъ Георги Марковъ:** Не сте 13-ти, по редъ, г-нъ Търкалановъ, а сте 11-ти.

**Димитър Търкалановъ:** Вие записвате ораторитѣ така, както вие желаете. Азъ не Ви направя питане по този въпросъ.

**Никола Стамболиевъ:** Вие давате на г-нъ Абаджиевъ да говори пръвъ, защото иначе опозиционеръ трѣбва да открие дебатитѣ по бюджетопроекта. Тази е истината. Азъ апелирамъ къмъ добросъвестността на г-нъ Пешевъ въ случая и го моля да защити престижа на народния представителъ.

**Председателстващъ Георги Марковъ:** Нито отъ г. Пешевъ зависи този въпросъ, нито пъкъ зависи отъ мене, като председателстващъ сега, а зависи отъ двамата оратори, които сж се споразумѣли.

**Никола Стамболиевъ:** Г-нъ Абаджиевъ се съгласи да ми отстъпи да говоря пръвъ.

**Боянъ Абаджиевъ:** Това, обаче, бѣше за снощи.

**Председателстващъ Георги Марковъ:** Докладвайте законопроекта.

**Докладчикъ Боянъ Абаджиевъ:** (Чете)

### „МОТИВИ

къмъ законопроекта за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1939 бюджетна година.

Г-да народни представители,

Най-благоприятната въ стопанско отношение година за насъ следъ войнитѣ е 1929 г. Презъ сжщата година ние сме имали най-интензивното движение и най-големия ж. п. трафикъ, който се охарактеризира съ 95.000 влака, 9.423.000 превозени пътници и 368.000 натоварени вагони. Следствие настѣпилата следъ това стопанска криза, трафикътъ, а заедно съ него и приходитѣ на желѣзницитѣ, системно спадатъ и достигатъ своето най-ниско ниво презъ 1934 година: 7.182.000 пътници и 290.000 натоварени вагони. Презъ следнитѣ две години 1935 и 1936, движението и трафикътъ по желѣзницитѣ започватъ отново да се оживяватъ, но особено силно тѣ се разрастватъ презъ 1937 г. когато надминаватъ вече движението и трафика за 1929 г., а именно: 131.319 влака, 10.179.000 пътници и 389.000 натоварени вагони. Презъ следната 1938 година, трафикътъ и движението, обаче, показватъ още по-силно увеличение, а именно: 140.000 влака, 11.200.000 превозени пътници и 415.000 натоварени вагони съ стоки. Превозътъ на багажитѣ и колетнитѣ пратки сжщо показва едно прѣкомѣрно развитие: отъ 11.000 тона презъ 1929 г. на 18.000 тона презъ 1937 г. и на 22.000 тона презъ 1938 г.

Износътъ по желѣзницитѣ презъ последнитѣ години сжщо показва твърде чувствително увеличение: за 1934 година — 8801 вагони, за 1935 г. — 13.511 вагони, за 1936 г. — 12.143 вагони, за 1937 г. — 15.630 вагони и презъ бюджетната 1938 г. — 24.918 вагони.

За производителността на труда на желѣзничаритѣ, като мѣрка, могатъ да ни послужатъ следнитѣ индексни числа: презъ финансовата 1929 г., когато персоналитѣ е извършилъ една доста изтощителна работа: 1.000.000 осни километри сж били извършени отъ 100 души, а презъ 1938 г. сжщитѣ осни километри сж били извършени само отъ 94 души.

Така очертаното развитие на движението на влаковтѣ (извършената механическа работа) и произведенитѣ трафикъ по нашитѣ желѣзници оказватъ своето влияние и върху бюджета на Б. д. желѣзници.

Бюджетътъ на желѣзницитѣ за 1939 г. е съставенъ върху базата на реалнитѣ приходи отъ предшествувашата 1938 г. и въоръжитѣ постѣпления презъ 1939 г. — най-внимателно и строго преценени. Тия приходи сж предвидени съ 42.000.000 л. въ повече, произходящи отъ минималнитѣ въоръжни приходи отъ новитѣ 163 километра линии, които тази година ще се откриятъ, а именно: Карлово—Казанлъкъ 59 километра, Шуменъ—Смѣдово 26 километра, Карнобатъ—Лозарево 18 километра, Бургасъ—Поморие 25 километра, Якоруда—Изтокъ 19 ки-

лометри, Софийска околорѣстна — 11 километра и Доленъ-Чифликъ—Старо Орѣхово 5 километра.

Разходнитѣ бюджетъ на желѣзницитѣ е съобразенъ съ приходитѣ; той е съ 24.792.516 л. повече отъ предшествувашия за 1938 г. заедно съ допълнителнитѣ. Разходитѣ за персонала възлизатъ на 704.830.000 л. (44.7%), а за вещественитѣ и други — 874.342.000 л. (55.3%).

Въ персоналниятъ бюджетъ сж внесени следнитѣ промѣни:

1. Предвиденъ е новъ персоналъ отъ 821 человекъ на обща сума 12.409.520 л. за новитѣ ж. п. линии и то напълно икономично и съобразно съ приблизителнитѣ дати на откриването имъ.

2. Увеличенъ е незначително персоналитѣ по старата мрежа вследствие чувствителното увеличение на трафика въ последнитѣ две години — главно сточния и колетно-багажния и поради недостатъчността на екскутивния персоналъ въ нѣкои служби, даже и безъ да се вземе въ съображение увеличението на трафика. Като се приематъ за основа даннитѣ за 1929 г. за индексъ 100 (т. е. 100 единици работа сж извършени отъ 100 ж. п. служители) — увеличението на трафика се характеризира съ индексъ 137 за 1937 г. и 147 за 1938 г., а увеличената производителностъ на персонала се характеризира отъ факта, че тия 137 и 147 единици работа сж извършени респективно отъ 95 и 94 ж. п.тни служители — въесто отъ 100.

3. Нищожната разлика въ заплатитѣ на локомотивнитѣ машинисти и чиновници по движението спрямо тия на непосредственитѣ имъ началници, произходящи отъ тѣхната срѣда, по реда на старшинството имъ (дѣлмайстори, началници гарн и др.), а именно съ разлика по 80—90—160 лева месечно за следващата по-горна длѣжностъ — и редъ други несъобразности въ заплатитѣ на персонала — предизвикаха една малка ревизия и корекция на тия заплати, изразена въ бюджета на обща сума 1.954.150 л. Съ тази корекция се цели да се внесе елементарна справедливостъ въ градацията на тия ж. п. служители.

4. Сжщо така съ бюджета на 1939 г. се ликвидира окончателно и съ въпроса за така нареченитѣ постоянни надничари въ ж. п. работилници и поддържането, т. е. ония ж. п. служители, които до 1934 г. бѣха месечари. За тази корекция сж предвидени 3.313.800 лева.

Както се каза, вещественитѣ бюджетъ и други разходи възлизатъ на 874.770.000 л. Тукъ нуждитѣ на нашитѣ желѣзници сж доста голѣми, обаче нѣма възможностъ да се увеличи кредитътъ, поради необходимостта да се уравни бюджетътъ.

Втората частъ отъ бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата е тая за корабостроителство, преименувано въ дирекция „Водни съобщения“, поради значителното разрастване на дунавското корабостроителство съ гласуваната миналата година заемъ отъ 150.000.000 л. за набавяне нови кораби. Съ тая именно сума отъ 150.000.000 л. и увеличението за персонала, поради новооткрититѣ пристанища и нови кораби се различава бюджетътъ на корабостроителство за 1939 г. отъ миналогодишния, а именно — 105.900.000 л. за 1938 г. и 271.279.000 л. за 1939 г.

Въ бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата има и една трета частъ отъ 50.000.000 л. приходи и толкова разходи за смѣтка на Дирекцията на строежитѣ — респективно отъ дѣла за изучаване и постройки нови ж. п. линии. Или общо цѣлитѣ бюджетъ за 1939 бюджетна година на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата възлиза на 1.900.879.000 л. приходъ и толкова разходъ, а като се спаднатъ 50-тѣ милиона на Дирекцията на строежитѣ — на 1.850.879.000 л.

Като се има предвидъ гореизложеното, моля ви, господа народни представители, да разгледате и приемете предложението ви законопроектъ за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1939 бюджетна година, заедно съ самия бюджетопроектъ.

Гр. София, януарий 1939 г.

Министъръ на финанситѣ: **Д. Божиловъ**

### „ЗАКОНОПРОЕКТЪ

за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1939 бюджетна година.

Чл. 1. Разрешава се на министра на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ презъ течение на 1939 бюджетна година да произвежда разходи за желѣзницитѣ и пристанищата, показани въ таблицитѣ къмъ този законъ, съгласно съ законитѣ на държавата и съ закона за уредба и управ-

ление на Българските държавни железници и пристанища, а именно:

|                                                                        |                   |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| По откъл I — железници:                                                |                   |
| Часть I — експлоатация . . . . .                                       | 1.510.630.949 лв. |
| Часть II — разширение, подобрене и обзавеждане на ж. п. гари . . . . . | 55.600.000 „      |
| Часть III — служба „Социални грижи“ . . . . .                          | 13.334.000 „      |
| Запасен фонд по откъл I . . . . .                                      | 35.051 „          |
| Всичко по откъл I . . . . .                                            | 1.579.600.000 лв. |
| По откъл II — постройка нови железници                                 |                   |
| По откъл III — водни съобщения:                                        |                   |
| Часть I — корабоплаване . . . . .                                      | 118.099.000 лв.   |
| Часть II — общо държавни разходи . . . . .                             | 152.360.000 лв.   |
| Запасен фонд по откъл III . . . . .                                    | 820.000 лв.       |
| Всичко по откъл III . . . . .                                          | 271.279.000 лв.   |
| А всичко по откъли I, II и III . . . . .                               | 1.900.879.000 лв. |

Чл. 2. За покриване на разходите по чл. 1 от този закон, министърът на железниците, пощите и телеграфите се задължава да събира съгласно законите на държавата, закона за уредба и управление на Българските държавни железници и пристанища, правилниците и наредбите за прилагане на законите, през 1939 бюджетна година приходи, както следва:

|                                                                        |                   |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| По откъл I — железници:                                                |                   |
| Часть I — експлоатация . . . . .                                       | 1.514.700.000 лв. |
| Часть II — разширение, подобрене и обзавеждане на ж. п. гари . . . . . | 55.600.000 „      |
| Часть III — служба „Социални грижи“ . . . . .                          | 9.300.000 „       |
| Всичко по откъл I . . . . .                                            | 1.579.600.000 лв. |
| По откъл II — постройка нови железници                                 |                   |
| По откъл III — водни съобщения:                                        |                   |
| Часть I — корабоплаване . . . . .                                      | 121.279.000 лв.   |
| Часть II — отъ заем . . . . .                                          | 150.000.000 „     |
| Всичко по откъл III . . . . .                                          | 271.279.000 лв.   |
| А всичко по откъли I, II и III . . . . .                               | 1.900.879.000 лв. |

Чл. 3. Заплатите на служителите по Б. д. ж. и пристанища се плащат по размерите, показани въ объяснителните таблици за разходите за личния състав към настоящия бюджет.

**Председателстващ Георги Марков:** (Звъни) Г-да народни представители! Прочете се законопроекта за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1939 бюджетна година.

Има думата г-н Боян Абаджиев.

**Боян Абаджиев:** (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Така, както ви е раздален бюджетният проект на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1939 бюджетна година, виждаме, че въ него се предвиждат известни увеличения, които съ свързани съ разширението на службата. Достатъчно много се говори за службата на българските държавни железници тогава, когато гласувахме извънредния кредит отъ 1 милиард лева. Тогава достатъчно ясно се подчерта, че железниците изпълняват функции, не само така затворени въ канцеларията. Службата на българските железници е на показъ предъ българския народ. Нима служба, която да бъде така въ допиръ съ своята клиентела — било пътници, било превозъ на стоки, превозъ и навла — която така зорко да бъде гледана и преценявана отъ българското общество, както службата на българските държавни железници. Нашият търговски баланс не би показвалъ едно благоприятно активно салдо, ако въ него не бѣ отразена и дейността на българските държавни железници. Винаги, когато търсимъ да правимъ заключения върху стопанското положение на страната, ние се мъчимъ да се ползуваме отъ статистиката, която ще ни покаже движението на стокообмѣна, както вътрѣ въ страната, така и вънъ отъ нея. А тукъ се отбелязва, че презъ течение на 1938 г. ние сме имали единъ износъ въ чужбина, превозенъ отъ българските държавни железници съ надъ 22.000 вагони. Безспорно, това е едно голѣмо количество. Събитията, които се бѣха развили въ Европа точно въ разгара на нашия износъ и то въ кампанията на износа на овощия, на зеленчуци и особено на грозде, което рискуваше да остане неизнесено, спляна нашия износъ. Той се спля не само поради липсата на български вагони — българските държавни железници си услужаха и съ вагони, които вземаха подъ наемъ отъ други държави. Този година, поради събитията, това бѣше не само невъзможно, но и българ-

ските вагони, които бѣха вънъ, се задържаха по нѣколко седмици, даже месеци, и другите държави, поради форс-мажорни причини, си услужаха съ нашите вагони, тогава когато ние имаме най-голѣма нужда отъ тяхъ. Безспорно е, че нашите железници иматъ да изминатъ още голѣмъ път, за да могатъ действително да отговорятъ на нуждите на българското народно стопанство. Тѣхното развитие изисква и увеличаването на вагонния паркъ. Той не може повече да се комплектува, както досега, съ вагони отъ различенъ тонажъ и безъ да се знае, за какво ще бъдатъ приспособени. Вагоните, които ще се доставятъ, трѣбва да бъдатъ предназначени за даденъ износенъ артикулъ; трѣбва да бъдатъ снабдени съ хладилници, трѣбва да бъдатъ снабдени съ всички нужни приспособления, за да може съ тяхъ стоката да се изнесе въ напълно запазено състояние. И тукъ именно стопанската задача на българските държавни железници е голѣма. Железниците трѣбва да изпреварятъ крещящите пужди; не трѣбва да се чака нуждите непрестанно да чукатъ на вратата на българските държавни железници. Освенъ голѣмия трафикъ на пътници, азъ смѣтамъ, че ролята на българските държавни железници е да дадатъ своя приносъ къмъ народното стопанство, като обслужватъ навреме това стопанство. И тамъ, мога да кажа, съ насочени именно усилията на Дирекцията на железниците и пристанищата, за да може своевременно да се справя съ тѣзи голѣми нужди на народното стопанство.

Г-да народни представители! Едва ли има нѣкой отъ васъ, който да не познава службата на българския железничаръ. Службата на техника при българските държавни железници; условията, при които тѣ работятъ въ различните работилници, тракции, гари и всички други подразделения, които обслужватъ българските държавни железници. Даже складовете на Главната дирекция на железниците съ останали толкова назадъ, че ценни материали съ държатъ на открито, навнъ, подъ рискъ на развала. Българските държавни железници нѣматъ едни достатъчно уредени помѣщения, както за работилници, така и за съхраняване на тия необходими ценни материали. Безспорно, условията, при които съ работи тамъ, съ твърде тежки. Грижите на Дирекцията на железниците трѣбва да се насочатъ къмъ известни подобрения въ това отношение, защото не само вънкашната страна може да даде ясна представа за съдържанието. На персонала трѣбва да му се даде достатъчна възможностъ да прояви своите творчески сили, да му се създадатъ удобства при работата му, като бъде снабденъ съ всички нови технически приспособления, съ които си служатъ другите държави. Ние сме свикнали да искаме отъ нашия техникъ, отъ нашия механикъ, отъ нашия машинистъ и огняръ работа и резултати. Но, преди всичко, ние трѣбва да го снабдимъ съ онова, което е необходимо, за да можемъ да използваме максимума неговия капацитетъ въ творчеството въ една служба, която е тѣй ценна и къмъ която българскиятъ народъ подчертава своето внимание.

По бюджета на българските държавни железници азъ ще се спра на онази часть, която чертае новата Дирекция на водните съобщения.

Г-да народни представители! Увеличенията, които се искатъ за тази нова Дирекция на водните съобщения съ въ голѣмата си часть персонални. Въ § 123 се иска увеличение отъ 3.890.000 л. Въ мотивите на законопроекта като причина за увеличението на този параграфъ е поставена необходимостта отъ такъвъ персоналъ. Когато ние дадохме съгласието си за отпускането на кредита отъ 150.000.000 л. за покупка на кораби, безспорно, че тия кораби на Дунавското корабоплаване ще трѣбва да бъдатъ снабдени и съ персоналъ. А мъчно може да се комплектува такъвъ персоналъ. Морски и параходенъ персоналъ не може да бъде подготвенъ за година, за две или за петъ години. Мореплаването, командването на корабъ, командването на морска машина, минаването презъ Дунава по пълното му протежение изисква единъ персоналъ изпитанъ, който е изучилъ тежката служба на моряка. Ние говоримъ за тежката служба на българския железничаръ, който денемъ и нощемъ пътува безъ да знае насреща му какво може да се изпрѣчи — дали нѣкоя скала не е паднала на линията, дали не е станало срутане, дали нѣма съборени мостове или извадени релси — но който пътува, защото е длъженъ и има съзнанието, че трѣбва да изпълни единъ дългъ: да стигне, въ уреченото време на предназначението си съ запазени пътници, съ запазена стока въ вагоните. Задачата на българския морякъ е, застаналъ на кораба, да преодолѣе бурята, да преодолѣе вълненията на морето, като смѣта, че не управлява само единъ корабъ, а управлява всички, които съ на кораба. И за това морякътъ при пътуването си се ползува съ

едни специални положения. Въ даден момент той се явява не само като командир на парахода, но и като разпоредител с живота на всички, които сж на неговия кораб или сж стоките, натоварени на сжния. Службата на българския моряк, при тзи условия, при които той работи, се различава от службата на другите моряци. Но трбва да се подчертае, че българският моряк още въ 1912 г., сж малките черупки — българските миноносци, които излъзоха да се борят сж гигантски линейни кораби, каквото бше „Хамидие“, показа, че е напълно подготвен. Излъзъл въ Тъмнината, пропит сж желание за борба, сж жар, сж огън на родолюбие, той среща неприятеля, атакува го и записа единствената дата въ морската бойна история на народа. (Ржкоплъскания) Българският моряк излъзъл своя дълг. И се заговори, че той трбва да излъзъл не само военната си служба, но трбва да излъзъл и гражданския си дълг, да служи на българското корабоплаване въ онзи граници, които имаме на Черно море и на Дунава. И когато ние го натоварваме сж голмата задача да развтъ българския търговски флаг, като разнася българските произведения въ далечните страни, както по море, така и по Дунава, ние ще трбва, безспорно, да му създадем известни условия, за да може той да работи. Въ бюджета е показано, че персоналът за рчно корабоплаване ще се назначи от 1 юлий. Предполагам, че до тогава нашите кораби, за които сж гласувани 150 милиона лева кредит, ще могат да бъдат доставени и новият персонал ще трбва да заеме мстата си на тия кораби. На нкои от тзи нови мста се дава възможност персоналът да бъде назначен още на 1 март. Това азъ за себе си го обяснявам сж обстоятелството, че тия хора въроятн ще бъдат командният персонал на новите кораби и ще трбва да прекратят един стаж на чуждите кораби, за да бъдат подготвени да заемат достойно мстата си въ новите наши рчни кораби.

Г-да народни представители! Ние не трбва да смтам, че плаването по Дунава е една лесна работа. Ако искаме да развтъ българския флаг на наши кораби и да стигнем сж тхъ до устието на р. Дунавъ и да вървим към чуждите държави, преди всичко ние ще трбва да поручим Дунава, косто не е така лесно, както при морето. Вска част на Дунава, всеки километър от неговия бръг представлява особеност, която трбва да бъде вътлена въ ума на моряка, който ще командува кораба. И това увеличаване, което виждамъ въ новата Дирекция на водните съобщения, за мене е обяснимо именно сж това, че се иска да се подготви преди всичко персоналът, който ще застане на тзи кораби да вози пътниците от нашия и други бръгове на Дунава и да разнася както нашите, така и чуждите стоки.

Обособяването на досегашното отделение за рчно и морско корабоплаване въ Дирекция на водните съобщения, според мене е затова, защото Министерството на железниците, въроятн, е взело под внимание изказаните мнения тукъ за етатизирането на Българското параводно дружество, предполагайки, че този въпрос въ близко време ще намври разрешение въ Народното събрание. Азъ не искамъ да се впускамъ въ подробности, да дамъ мнението си, дали ще бъде от полза етатизирането на Българското параводно дружество и дали няма сж това етатизиране да спремъ неговия възходъ, въ който то се намира сега, докато се намврят новите хора, които ще управляват, рководят и експлоатират параводното дружество. Защото, г-да народни представители Българското параводно дружество не представлява от себе си само един етикет „Българско търговско параводно дружество“. Българското търговско параводно дружество съхранява въ себе си както един голм корабен парк, заедно сж новите придобивки, новите кораби, так и един обучен команден персонал, а най-главно — рководството и дирижирането на търговската част. Ще се съгласите, че не може да става така лесно и набързо създаването на ново параводно дружество. Не може да се предполага, че всеки един може да се справи сж голмите служби въ него. Всеки даден момент трбва да се използва, като се поемат отговорности, както се работи въ Българското параводно дружество. Но, казвамъ, азъ не искамъ да се впускамъ въ подробности по този въпрос, за да дамъ своето мнение за или против етатизирането. Въроятн, щомъ като Дирекцията на водните съобщения поставя като своя задача да командува и морското корабоплаване, предполага се, ще уреди и този въпрос. Затова въ бюджет-проекта виждаме, че Дирекцията обхваща стопанските предприятия въ българското морско плаване, въ

скоби казано — Българското търговско параводно дружество. Значи, въпросът за тази Дирекция и за Министерството на железниците е решенъ, като се поставя въ Дирекцията на водните съобщения: „Българско рчно плаване“, „служба по международните конвенции, ржководена от главен инспектор“ и т. н.

Създаването на една дирекция на морските съобщения, при нарастването на новите обекти, се налага. Повтарямъ, не се командват лесно кораби, не се командва лесно морски трафик, не се командват лесно морските параводни агенти. Безспорно, ще трбва да има един център, който да има всичкото съзнание за голмата отговорност и да разреши главната задача — нашето морско съобщение да отговаря на голмите нужди на българското народно стопанство. Тоя център трбва да се справи и сж новите обстоятелства, сж туризма напр., чрезъ привличане на чужденци въ страната ни било от Централна Европа, било от изтокъ, на Дунава и на морето. Туризмът не може да не се има предъ видъ, защото въ Европа и въ свта той взима голми размври и може да замести въ даден момент много било неурожая на българското стопанство, било други загуби и да попълни намалените девизи на Българската народна банка. А вис знаете, че лтно време въ Варна, поради това, че се създаде една прчка линия Виена—Цариградъ, сж престой въ Варна, Българското параводно дружество е въ невъзможност да се справи сж голмия приток на пътници, които използват тази линия. А ако ние имаме един удобен кораб, специално нагоденъ за туристи, специално нагоденъ за по-далечно плаване, ние бихме твърде много увеличили този трафик и бихме създали доста много блага за страната. Прииждането на чужденци всяка година се засилва. Доколкото зная, миналата година въ Варна имаше надъ 10.000 души чужденци. Тия чужденци да живеят по 10 дни въ България, да консумират български зеленчук, български овощия, българско месо, български хлбъ, това е все едно, че ние сме направили един износъ за 40—50, даже 100 милиона лева. Това все таки не трбва да се изпуска изъ предвидъ, когато ние търсимъ изобщо възможности за раздвижването на нашия стопански живот въ различните му отрасли. Отдълни български градове, вследствие войните, сж загубили своето значение като търговски центрове. Днесъ ние търсимъ възможности да създадемъ благоденствие, да нахранимъ жителите на тия градове, разчитайки изключително на курортния сезонъ. Дирекцията на водните съобщения, казвамъ, има да изиграе една голма роля. Не трбва да смтам, че тя може да бъде един институт за охраняване, както тукъ често пъти се приказва. Въ Дирекцията на водните съобщения не може да има мсто за друг, освенъ за онзи, който ще съзнае тежката си отговорност и задача — да служи компетентно, да вложи своя трудъ, своето разбиране, своя умъ, всичко онова, което той е добилъ като специалистъ, да го вложи на корабите на рчното и морското плаване и да издигае българския флаг, билъ той воененъ или търговски, все по-далеко и по-далеко изъ другите страни.

Г-да народни представители! Отъ тази трибуна не само азъ, но и други народни представители говориха сериозно, загрижено, върху създаването на свободни зони въ Русе и Варна. Азъ смтамъ, че този въпросъ ще бъде внесенъ заедно сж бюджета на Дирекцията на водните съобщения, за да бъде разгледанъ и разрешенъ тукъ, въ Народното събрание. Трбва веднажъ заинаги да се даде разрешение на този тй голм, отъ таква голмо стопанско значение въпросъ. Но обяснявамъ си, че това не стана, защото се искаше най-първо да минатъ бюджетите, които така старателно работихме, за да можемъ да ги дадемъ навреме. Убеденъ съмъ, че сега министърът на железниците, върненъ на думите си, ще изпълни дълга си, сж колкото се може по-голмо творчество и сж по-голми замахи. Азъ не се съмнявамъ, че ще бъде разрешенъ този въпросъ, който, бихъ казалъ, е крещящъ не само за локалните интереси на градовете Варна и Русе. Тия градове иматъ право да искатъ отъ българската държава защита поради това, че сж неосъществяване националните ни идеали до известна степен и тй пострадаха. Държавата е длжна да помогне на тия останали въ нмотия градове, като създаде свободни зони, голмото стопанско значение на които не веднажъ тукъ е подчертано.

Г-да! Азъ и преди бхъ споменалъ, че свободните зони не сж мода, която ние искаме да внесемъ въ България. Тъ сж съществували, съществуват, и днесъ продължаватъ да се откриватъ въ чужбина, даже предъ наши очи. Ако ние още се бавимъ, откриването на две свободни зони въ Румъния е належащо и въ скоро време ще бъдемъ изнедадени. Румънците смтамъ, че този въпросъ, така сериозно повдигнатъ въ България, ще бъде разрешенъ. Но ние сме свикнали да говоримъ по единъ въпросъ 10—15 го-

дини. За тия свободни зони се говори вече 15 години. За тях се написаха томовете изложения до Министерството на железниците. И азъ знам, че въ Дирекцията на железниците, специално въ отделение „Корабоплаване“, отдавна е узрѣла тая идея и отдавна вече се желае да бѣде гласуванъ специаленъ законъ отъ Народното събрание. Като прѣчка се изтъкватъ голѣмитѣ суми, които трѣбватъ за уреждането на една свободна зона. Вѣрно е, че когато се представи единъ въпросъ за разглеждане, смѣта се, че той трѣбва още отъ първия моментъ да бѣде съ голѣмъ замахъ разрешенъ. Свободната зона ще се развива, следъ като се създаде законъ, съобразно нуждитѣ на новия трафикъ, съобразно стокитѣ, които ще бѣдатъ складираны тамъ. Ония приспособления, които трѣбва да се направятъ, ще се правятъ постепенно. Нашитѣ пристанища нагодени ли сѣ специално за износъ на храни? Не. Та ние нѣмаме най-напредъ най-обикновенитѣ приспособления — силози и елеватори, които сѣ една необходимостъ при износа на зърненитѣ храни. Азъ вѣрвамъ, че много отъ васъ сѣ виждаха тия приспособления въ градовете. Ние не можахме да ги направимъ досега, макаръ че стопанскитѣ съсловия и всички онѣзи, които боравятъ съ износъ на зърнени храни, отдавна вече разправятъ, че тия приспособления трѣбва да се направятъ на нашитѣ пристанища. Даже имаше създадени фондове. Въ пристанищата се вземаха специални такси, които щѣха да послужатъ за силози и елеватори, нуждни на българскитѣ пристанища. Но до днесъ не се построиха силози и елеватори. И когато говоримъ за свободни зони въ Варна и Русе, ние не си правимъ илюзия, че още отъ първата година тѣ могатъ да бѣдатъ направени съ всички технически приспособления. Тия технически приспособления, съобразно приходитѣ, които ще се получаватъ отъ тия свободни зони, ще се развиватъ и усъвършенствуватъ, за да отговарятъ все повече на нуждитѣ, за които сѣ създадени.

Г-да народни представители! Искамъ да обърна вниманието на г-нъ министъра на железниците, че сумитѣ, които неговитѣ органи предвиждатъ за създаването на тия свободни зони, сѣ дадени съ тенденция, никой пътъ зонитѣ да не се създадатъ. Азъ знамъ, че никой пътъ държавниятъ бюджетъ не може да бѣде претоваренъ съ суми, каквито тукъ се сочатъ — за Варненската зона 72 милиони лева, а за Русенската 35 милиони лева. Тия суми сѣ поставени само съ целъ да не се осъществятъ зонитѣ. Азъ заявявамъ, че за създаване на свободнитѣ зони въ Русе и Варна нѣма нужда отъ повече отъ 30 милиони лева. Тия 30 милиони лева и безъ това се употребяватъ за усъвършенстване на пристанищата. Свободнитѣ зони изискватъ да има пристанище-кей за приставане на корабитѣ, които ще разтоварватъ и натоварватъ стокитѣ. Тия кейове сега ги има. Трѣбватъ имъ само известни поправки. Така е и въ Русе, и въ Варна. Защо трѣбва да се заблуждаваме, че трѣбва да строимъ нѣщо ново? Всички предпоставки, всички условия за започване функционирането на зонитѣ въ Варна и Русе сѣ налице. Изисква се само едно желание, едно погледане право на целта, едно съзнание за резултатитѣ, които ще се постигнатъ отъ вънасяне законопроектъ за узаконяване зонитѣ и за техническото имъ усъвършенстване, съобразно нуждитѣ и условията.

Азъ още веднажъ апелирамъ къмъ г-да министъритѣ на железниците и на финанситѣ да погледнатъ сериозно на този стопански въпросъ и да го прегърнатъ като голѣмъ държавенъ въпросъ. Нека тѣ намѣрятъ въ себе си сили и куражъ да преодолеятъ предразсѣждатѣ и да погледнатъ искрено и държавнически на този голѣмъ стопански въпросъ. (Нѣкои ржкоплѣскавъ)

Г-да народни представители! Не искамъ да се простирамъ повече, но ще ви обърна вниманието на единъ голѣмъ въпросъ — за такситѣ на различни стоки, превозвани по българскитѣ държавни железници. Трѣбва да признаемъ, че тарифната служба на българскитѣ държавни железници е вече твърде гѣвкава. Тя не е такава, каквато бѣше въ миналото — поставена само въ едни рамки на опредѣлени такси и навла, безъ да има предъ видъ съображения на момента и да измѣня тарифитѣ въ интересъ на нѣкои артикули, които се изнасятъ въ странство. Тарифниятъ съветъ при Министерството на железниците вече работи твърде гѣвкаво, мѣчи се да се приспособи къмъ нуждитѣ на трафика, на износа. Но има още нѣщо, което трѣбва да се коригира. Има още стоки, на преноса на които по българскитѣ държавни железници не трѣбва да се гледа като на източникъ за печалби. Никой пътъ не трѣбва да се изпуска изъ предъ видъ, че българскитѣ държавни железници иматъ преди всичко стопанско значение, а не сѣ дружество за печалба. Въ даденъ моментъ печалбата и загубата ще се понасятъ отъ българската държава. Загубата ще се понаси съ огледъ да се увеличи износетъ на нѣкои

стоки, да стигнатъ тѣ на европейския пазаръ, ако не поевтино, поне наравно съ конкурентнитѣ. Това е една голѣма задача, която, разрешена, ще даде хубави резултати и би твърде много издигнала тарифниятъ съветъ въ очитѣ на ония, които се занимаватъ съ стопански въпроси.

Има, казвамъ, още стоки, които не могатъ да понасятъ голѣмитѣ навла на българскитѣ държавни железници. Не се държи смѣтка, дали единъ артикулъ като се изнася отъ единъ пунктъ, ще бѣде продаденъ въ София, Варна или въ Пловдивъ. Ние искаме българскитѣ овощия и зеленчуци да ги пласираме, колкото се може на време и на цени, които могатъ да рентиратъ българския производител. Българскитѣ държавни железници не могатъ да не взематъ участие при разрешаването на тоя въпросъ. Само едно намаление отъ нѣколко лева на тонъ или само промѣняване на нѣкои тарифи може да донесе благоприятни резултати за трафика на известни стоки.

Г-да народни представители! Въ Варна лѣтно време, казахъ, има доста чужденци. Тѣ желаятъ да консумиратъ български зеленчуци, български плодове, българско грозде. Но за 1 кг. зеленчукъ до Варна се плаща навло около 2.50—3, 4 л. Затуй често пъти се казва, че овощията въ София сѣ поевтини, а въ Варна по-скѣпи. Защо? Защото Пловдивско, областта, която дава най-раннитѣ зеленчуци и овощия, е по-близо до София и навлото е твърде малко, а до Варна трѣбва да се плати 3—4 л. на килограмъ. Една гѣвкава тарифа за даденъ моментъ би създала благоприятни условия за увеличаване консумацията, защото ценитѣ ще бѣдатъ навсѣкѣде ниски. Нѣкои артикули до София се превозватъ по специална низка тарифа. Нѣма защо тази специална тарифа да бѣде само за София; тя може да бѣде и за Варна, и за Бургасъ, и за Русе, за тия градове, които се смѣтатъ, че могатъ да бѣдатъ консумативни центрове. Затуй азъ смѣтамъ, че въ това отношение именно тарифниятъ съветъ би трѣбвало да направи едно измѣнение. Това е исканъ нѣколко пъти отъ стопанскитѣ сѣрѣди въ Варна и другитѣ градове. Не може да се смѣтне, че такива искания сѣ продукувани само отъ локални интереси, тѣ сѣ продукувани отъ истински стопански интереси. Когато дойдатъ тукъ чужденци, ще могатъ да купуватъ навсѣкѣде българскитѣ плодове и зеленчуци на еднакви цени, а не въ единъ градъ да ги ядатъ съ 3-4 л. поевтино, а въ другъ градъ — 3-4 л. по-скѣпо.

Г-да народни представители! Азъ, на край, искамъ да повдигна единъ въпросъ за навлата. Не само у насъ, но и въ други държави, често пъти, за да запазятъ известни градъ отъ упадѣкъ, разпредѣлятъ трафика. Това се прави съ огледъ градоветѣ да се развиватъ еднакво, а не единъ градъ да се развива за смѣтка на другъ. Това нѣщо не може да се смѣта, че се диктува отъ локални интереси. И при това разпредѣление може да се вложи една държавна политика, оправдана отъ резултатитѣ на известни мероприятия и известни наредби, като се абстрахираме отъ локални интересъ на този или онзи градъ. Защото, безспорно, надъ интереситѣ на градоветѣ лежи голѣмиятъ интересъ на държавата, който, ръководенъ отъ респективното правителство, ще трѣбва да се провежда винаги държавнически, сериозно, стопански, абстрахирайки се отъ локални интересъ на този или онзи градъ. Въ свързка съ това бихъ казалъ, да се разпредѣли трафикътъ презъ дветѣ морски пристанища Варна и Бургасъ, като се приравнятъ навлата по железницитѣ до София.

Приравняването на навлата е въпросъ, който не се повдига за прѣвъ пътъ тукъ. Достатъчно е да ви дамъ нѣколко примѣри, отъ които се вижда, че манипулирането съ железнопътната тарифа не изисква да се иматъ предъ видъ изключително разстоянията. Въ Германия съществуватъ надъ 300 благоприятствени тарифи. Въ Югославия разстоянията между Загребъ и Сунскъ, 229 км. и между Загребъ и Сплитъ, 420 км. сѣ приравнени. Премахната е една разлика отъ 195 км. Защо? Съ огледъ на известна държавна и стопанска политика. Защо и тукъ да не може това нѣщо да се направи. Поставянето на двата града при еднакви условия за развиване не може да се счита за привилегия. Нека не се забравя, че гр. Варна е предверие на единъ заробенъ край съ 300 хиляди население и че всичко, което се прави за неговото запазване и стопанско издигане, е направено въ интересъ на цялата страна. Съ привличането на северозточния трафикъ презъ Варна къмъ Черно море, като създадемъ благоприятствена тарифа, ние по таквъ начинъ ще привлечемъ и трафика, който понастоящемъ е насоченъ презъ румѣнскитѣ пристанища. Това не е локаленъ патриотизмъ, това не сѣ локални интереси и съображения на единъ градъ. Нека сериозно да погледнемъ на този въпросъ. Ние чрезъ голѣмитѣ навла насочваме трафика въ Добруджа презъ Браила, а нашата железнопътна линия, Русе—Варна презъ по-голѣма частъ отъ годината,



особено зимно време, остава без работа; по този път не се превозват никакви стоки и той едва ли може да се рентири. Освен това, отклонението на трафика през Браила, где то се денационализират нашите произведения и се изнасят под румънски етикет, е въпрос държавен и общонароден.

Азъ повдигамъ този въпрос и моля министра на железниците да се занимае съ него. Разпределението на трафика въ даден момент би създавало, ако не развитие на гр. Варна, едно горе-долу поддържане на пристанището, въ което сж хвърлени милиарди български лева. А това пристанище не е без значение и то пъма да остане без значение. И дотогава, докогато то не получи своето истинско стопанско и търговско значение, българската държава е длъжна да поддържа неговото съществуване — ако не може да живее достатъчно, да диша поне, да запази пулса си, който пулс ще бъде нужен за общия пулс на българския народъ. (Ржкоплъскания отъ дъво)

Съ тия нѣколко думи, г-да народни представители, азъ привършвамъ, като моля поставения въпроси да се взематъ подъ съображение отъ г-нъ министра на железниците. Нека тѣ да не останатъ само като стенографски бележки въ Народното събрание, но да предизвикатъ сериозно разглеждане отъ г-нъ министра на железниците, чрезъ което и той, като министъръ, ще изпълни своя длъгъ.

Азъ одобрявамъ бюджетопроекта на Министерството на железниците, специално на Дирекцията на водните съобщения. Азъ виждамъ въ Дирекцията на водните съобщения развитието на водния трафикъ и горлото въене на българския флагъ по моретата, а въ железниците виждамъ стопанското развитие на страната. Колкото повече вложимъ съдържание въ това развитие, колкото повече вложимъ система за резултатни постижения въ тия дирекции, толкова това ще се отрази благоприятно върху стопанското положение на страната. (Ржкоплъскания отъ дъво и отъ центъра)

**Председателствувашъ Георги Марковъ:** Има думата народниятъ представителъ г-нъ Рашко Маджаровъ.

**Рашко Маджаровъ:** (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Пристъпваме къмъ разглеждането на бюджетопроекта на най-големото, най-добре организираното въ всѣко отношение държавно стопанство въ България. Българските държавни железници и покрай тѣхъ и българските пристанища са гледна точка на устройство, на стопанисване, представляватъ голѣмъ интересъ и биха могли да служатъ за примѣръ и на други държавни стопанства и държавни учреждения.

Кой е авторътъ на това, тъй завършено, въпрѣки известни недостатъци, голѣмо строително и стопанско дѣло въ България? Достатъчно е да се прочете юбилейниятъ сборникъ на българските държавни железници, който току-що излизе, за да се констатира, че съзатели на това дѣло сж бившите министри: Петко Каравеловъ, Стамболовъ, Михаилъ Маджаровъ, Александъръ Малиновъ, Стамболийски. Казвамъ последното име, защото отъ тогава насамъ настъпи вече нашата съвременностъ, по която ние можемъ да споримъ. Въ това дѣло сж участвували и цѣла редица директори: князъ Хилковъ, Петко Николовъ, Момчиловъ, Сарафовъ, бившиятъ министъръ на железниците и дългогодишенъ директоръ Морфовъ, Любенъ Бошковъ, Каракашевъ, Йорданъ Данчевъ и плеада още инженеря, икономисти и българските железничари отъ всички категории, които въ продължение на цѣли 60 години, единитъ като политици, другитъ като ръководители и третитъ като изпълнители на нарежданията работѣха, за да мога азъ, който съмъ управлявалъ известно време това ведомство, да имамъ смѣлостъ, г-да народни представители, да твърдя, че това е едно отъ чуднитъ дѣла, което е създалъ българскиятъ народъ. И макаръ то въ много отношения да отстъпва на железопътнитъ администрации на нѣкои съседни намъ държави, при все това то е примѣръ за подражание.

Ще кажа съ две думи какъвъ е билъ персональтъ по железниците. Обаче, нека ми бъде позволено, когато става споръ около този персоналъ въ държавнитъ железници, да кажа подробно какъвъ е той и днесъ. Трѣбва да е наблюдавалъ човѣкъ малко живота на българските държавни железници, да е следилъ машината, която се движи, условията, при които работятъ железничаритъ, да е проучилъ поне малко какъвъ е съставътъ на ръководния и изпълнителния персоналъ по железниците, за да се убеди, че той работи при най-тежки условия, които, освенъ въ минитъ, не се срѣщатъ въ другитъ наши държавни ведомства. Този персоналъ, поради липса на достатъчно срѣдства за уве-

личението му, работи повече часове, отколкото персональтъ, въ което и да било друго ведомство. Сметнато работното време по 8 часа дневно, въ течение на недѣлата се получаватъ 48 часа. Сравнете го съ работното време, въ което и да било друго ведомство, ще получите по-малка цифра и при несравнено по-леки условия на работа, отколкото тия, при които работи българскиятъ железничаръ, съ изключение — казахъ и нека повторя още единъ пътъ — работата на миньора. Вземете предъ видъ по-нататкъ подбора и ценза на персонала въ това ведомство и вие пакъ ще видите, че то е ведомство, чийто персоналъ и по образование, и по подготовка може да служи пакъ за примѣръ. Инженеритъ, икономиститъ, които работятъ тамъ, сж едни хора, които може да служатъ за образецъ по изпълнението на своя длъгъ. На тия хора, може би, липсва едно нѣщо, което ги различава отъ персонала въ другитъ ведомства — у тѣхъ слабо е развитъ общественъ духъ и малко си правятъ реклама. Цѣла редица нови железници се открива въ продължение на последнитъ 20 години, по не се трѣбваше по цѣла година какво се строи, а бѣхме свидетели само на празненствата, когато се откриваха новитъ линии. По изпълнението на деликатнитъ тѣхни задачи малко се пише въ вѣстникитъ. Това е пакъ една скромностъ, достойна за подражаване.

Останалиятъ персоналъ — чиновници и др. — има образование по-горно отъ гимназиалното, което получава въ специално създаденитъ училища, които сж минимумъ съ 9 класа. Този персоналъ има теоритическа и техническа подготовка, каквато липсва на персонала въ другитъ ведомства.

Г-да народни представители! Вземете предъ видъ и морала на този персоналъ. Азъ и сега, 9 години следъ като съмъ напусналъ това ведомство, не мога да не се отнасямъ съ адмирация къмъ този персоналъ. Като че ли въ него се е запазилъ духътъ отъ старитъ времена съ неговата честностъ. Като че ли по една несъзната гордостъ българскиятъ железопътенъ чиновникъ и служителъ по влаковетъ иска да каже: азъ на Балканския полуостровъ съмъ представителъ на морала и никого моитъ частни интереси не ги турямъ надъ моя служебенъ длъгъ; задоволявамъ се съ това, което държавата ми плаща и не посѣгамъ, както става у нѣкои наши съседи, срещу бакшишъ да обслужвамъ на гражданитъ.

Г-да народни представители! Мене ми е случилъ, когато управлявахъ за първи пътъ Министерството на железниците по времето на гражданскитъ войни и смутове, да видя примѣръ на гражданска доблестъ у железничаритъ, какъвто, извинете ме, азъ малко виждахъ въ останалото българско чиновничество. Когато ставахъ тѣзи смутове въ България, азъ знаехъ какъ постоянни железопътни работници, на които убежденията бѣха рѣзко различни отъ тая на управляващитъ, защитавахъ съ рискъ на живота си железниците срещу нападения на чети, съ кримковитъ пушки, които имъ бѣха дадени. Такъвъ бѣ случаятъ въ Александрово, по русенската линия, такъвъ бѣ случаятъ и въ Старозагорско. Това е едно изпълнение на граждански длъгъ, за което и днесъ, когато говоря отъ тая трибуна за българските държавни железници и за персонала, който ги ръководи и обслужва, азъ не мога да премълча и да не изкажа още веднажъ своята адмирация.

Г-да народни представители! Спомнете си всички, ако ви се е случвало да пътувате презъ зноенъ лѣтенъ день, при какви условия работятъ огняра и машиниста, при каква температура стоятъ и каква е тѣхната работа, когато въ сѣщото време вие и ние си стоимъ въ удобнитъ вагони и излизаме сегизъ-тогизъ на перона по гаритъ да се поразходимъ. Ако ви се е случвало да пътувате презъ дъждовенъ есененъ день, или презъ зимна виелица посрѣдъ нощъ, вие сте видѣли когато нѣкой товаренъ влакъ току що спира, какъ съ мъждѣща малка лампа спирачътъ работи между козелата съ рискъ да бъде смазанъ. Вие всички си представите, при какви тежки условия работи българскиятъ железничаръ, независимо отъ по-големото количество работни часове.

Тая кратка характеристика на железничаря азъ бѣхъ дълженъ днесъ да направя въ Народното събрание, за да установя, доколкото е по силитъ ми, че е несправедливъ упрѣкътъ отъ известни срѣди, че българскиятъ железничаръ билъ платенъ повече отъ другитъ държавни чиновници. Моитъ отговоръ, доколкото познавамъ службата, е, че той сравнително по-слабо е платенъ. И азъ съжалявамъ, че условията сж наложили, заплатитъ на железничаритъ да се определятъ сега по такъвъ начинъ, че единъ инженеръ, единъ началникъ на влакъ или единъ спирачъ, следъ 10—15 годишна служба, днесъ да има по-малка заплата, отколкото преди 10—15 години. И азъ апелирамъ къмъ съвѣстата на народното представителство, въ сегашния мо-

ментъ, когато му предстои да гласува бюджета на желѣзниците, като знае тѣзи условия, при които работятъ желѣзничаритѣ, да бѣде внимателно и да държи сметка, когато ще каже една или друга дума за огъня, за машиниста, за спирача, за началника влака или за инженеръ, който не стои въ канцеларията, както по другитѣ ведомства, а денонощно ходи по желѣзницитѣ, да даде заслуженото на българския желѣзничаръ.

Г-да народни представители! До скоро у насъ се намираха хора, и то доста видни представители на икономическата мисль въ България, да разпространяватъ една ересь, която слушахъ и отъ тая трибуна — че времето на желѣзницитѣ въ Европа минава и че минаваме въ новъ стадий на съобщения, следователно, не трѣбва да полагаме голѣми грижи за довършването на желѣзопътната мрежа у насъ, както и за усъвършенстването на желѣзопътното дѣло. Тая ересь мина, г-да. Животътъ показва, че когато имаме най-бързи влакове, каруцата не изчезна и никога нѣма да престане да съществува като превозно сръдство. Колкото днесъ да се разширява съобщението съ камиони и автомобили, поради това, че разстоянията, които се изминаватъ отъ день на день ставатъ все по-голѣми и по-голѣми, както за пътниците, така и за товаритѣ, и поради това, че желѣзницитѣ постоянно се усъвършенствуватъ и създаватъ все по-голѣми удобства за човѣка, благодарение на усъвършенстването на съвременната техника за постройка на вагони, желѣзницата не може да бѣде измѣстена. Имаше единъ период на борба между желѣзницитѣ съ начинаещата автомобилна индустрия, която, бидейки частна индустрия, по-резултатно успѣваше да заблуждава обществото, защитавайки своитѣ собствени интереси.

Г-да народни представители! Стопанското значение на желѣзницитѣ е констатирано въ мотивитѣ къмъ закона отъ 1885 г., внесенъ отъ покойния държавникъ Каравеловъ. Тамъ се казва, че желѣзницитѣ иматъ стопанско и културно значение. Е добръ, нима всѣки ние, следъ като имаме завършени вече 3.200 км. желѣзници, следъ като вече 3/4 отъ българскитѣ околии сѣ снабдени съ желѣзници, не констатираме, че тамъ където е минала желѣзницата, е дала по-голѣмо благосъстояние и малко повече култура, благодарение на по-леснитѣ сношения на малкитѣ центрове съ голѣмитѣ? Не само законодателятъ отъ 1885 г., а и всѣки законодателя отъ тогава до днесъ сѣ изтъквали този аргументъ.

Г-да народни представители! Ползността отъ желѣзницитѣ не е схващана отъ народа само по инстинктъ, а и по разумъ. При гласуването на закона за желѣзницитѣ отъ 1925 г., когато азъ бѣхъ министъръ, се реши мѣжкото население отъ 20 до 55 годишна възраст въ ония мѣста, където ще се прокарва желѣзница, да работи по 10 дни въ годината, докато бѣде завършена желѣзницата — да доставя материала, необходимъ за строежа на желѣзницата, и да дава своя трудъ. По сѣния законъ се изземваха даромъ и землищата, презъ които минава желѣзницата, като се позволяваше на общинитѣ да не ги заплащатъ, а да ги замѣняватъ съ други землища. Доколкото азъ помня, по едно време изработената отъ населението работа възлизаше на 800 милиони лева, изчислена въ надници. Имаше дори желѣзници, които се предадоха на българската държава при 60% отъ тѣхната стойностъ, изработена отъ населението. И, мога да ви кажа, че никакъвъ протестъ отъ населението не се вдигна, освенъ въ два пункта: въ Дупница за едно здание и въ с. Варвара, където населението не искаше да се подчини и да изпълнява временна трудова повинностъ.

Ето какъ разумътъ на политика и разумътъ на народа, съединени въ едно, установиха ползността на желѣзницитѣ.

Желѣзницитѣ, днесъ особено — и азъ разбирамъ защо Държавниятъ глава даде заповѣдь преди 2 години спрѣнитѣ желѣзници усилено да се строятъ — сѣ едно отъ най-мощнитѣ сръдства за защита на една държава. Вие виждате, че въ Китай японскитѣ войски настѣпватъ само тамъ, където има желѣзници. Също и въ Испания движението на войскитѣ отъ самото начало на войната до днесъ става тамъ, където има желѣзници.

Тѣй че желѣзницата си остава — и при най-усъвършенствуванитѣ сръдства за нападение днесъ — главния нервъ и главния пътъ, по който ще се движатъ войскитѣ, за да могатъ да бранятъ страната или за да нападатъ. И на Германия първата задача следъ войната бѣше да подтегне по такъвъ начинъ желѣзницитѣ си, че да може действително да си служи съ тѣхъ при всѣки случай. Ние знаемъ спога, който се водѣше следъ войната между Франция, подъ управлението на Поанкаре, и Германия. Франция се стремѣше да се премахнатъ известни германски паралелни линии,

които отиватъ къмъ Страсбургъ и границата и да се забрани на Германия да строи нови линии, както и да долѣта сѣществувашитѣ.

Г-да народни представители! Днесъ, когато всѣки говоримъ, че свѣтътъ се тресе, трѣбва да имъ ме предъ видъ, че не е само духътъ, който трѣбва да се създава, не е само пушката, която трѣбва да се достави, а необходимо е и да се организира държавата въ всѣко отношение — отъ душата на гражданитѣ и пушкитѣ, които тѣ ще носятъ, до пѣтицата по които ще вървятъ тѣ, до желѣзницитѣ, които своевременно трѣбва да бѣдатъ направени.

Така че, българскитѣ държавни желѣзници иматъ не само икономическо, но и стратегическо значение.

Като констатирамъ това, минавамъ по-нататѣкъ къмъ единъ другъ въпросъ, който засѣга българскитѣ държавни желѣзници и който ще искамъ Народното събрание да разреши разумно.

Имаме закона отъ 1925 г. за завършване на желѣзопътната мрежа въ България. Безспорно, отъ тогава насамъ се извършиха доста строежи на желѣзници у насъ. И днесъ се строятъ желѣзници. Грѣшка бѣше на времето, когато се спрѣ строежътъ на желѣзницитѣ, поради което вече сме закъснѣли въ около 5-6 години. Ако не бѣше спирайтъ строежътъ имъ — населението щѣше да даде своя трудъ — днесъ ние щѣхме съ сръдствата, които сега предвиждаме, а даже и съ по-малко, да достигнемъ до този резултатъ, който гонимъ — да завършимъ нашата желѣзопътна мрежа.

Каква е нашата желѣзопътна мрежа? Тя бѣше определена въ програмата отъ 1925 г., при изработването на която взеха участие представители на техническитѣ власти на различнитѣ ведомства, на стопанскитѣ организации, на българското земедѣлие и на щаба на армията — сега можемъ смѣло да го кажемъ — които казаха последната си дума при начертаването ѝ. Следвайки тая програма ние достигнахме да имаме 3.200 км. желѣзень пѣтъ, а трѣбва да се стремимъ да достигнемъ до крайната целъ — 5.100 км. желѣзень пѣтъ. Днесъ имаме въ строежъ 400 км.

Обективно погледнато при установяването на тая програма нѣма никакво лицепритие, нѣма никакво влияние на политиката. И че това е така показва фактътъ, че повече отъ 10 министри на желѣзницитѣ се смѣниха отъ тогава, но и до днесъ отъ трибуна на Народното събрание всѣки признаватъ, че тая програма е разумна и че трѣбва да се изпълнява неуклонно. Време е да се даде по-голѣмъ тласкъ, за да дойдемъ по-скоро до нейното окончателно изпълнение.

Вънъ отъ линиитѣ, които днесъ се строятъ, азъ предлагамъ, днесъ, при разглеждането на бюджета на Дирекцията на желѣзницитѣ, Народното събрание да приеме да се построятъ и линиитѣ Ловечъ—Троянъ—Карлово и Попово—Разградъ—Кеманларъ. Последната линия е тѣ отъ старата линия, когато Добруджа бѣше наша, Разградъ—Силистра. Тия линии иматъ своето грамадно значение заедно съ Подбалканската линия, която се строи — завършватъ скелета на желѣзопътната мрежа въ България. Ще кажа, обаче, едно: г-да техницитѣ да не гледатъ само на техниката, да не се бъркатъ въ стойността на линиитѣ, което е работа на икономиста и политика, а да гледатъ и интереситѣ на населениитѣ пунктове, на населението, защото съ строежа на линиитѣ у насъ се цели преди всичко създаване поминѣкъ на населението и улесняване на живота му. (Ржкоплѣскания) Азъ нѣма да се спирамъ нито на линията Шуменъ—Карлобатъ, която се строи, нито на почнатата линия Бургасъ—Търново—Сейменъ, която си има своето грамадно икономическо значение, защото тя ще преминава презъ единъ отъ най-плодороднитѣ краища въ България. Ще се спра само на новитѣ линии, които препорѣчвамъ да се построятъ, за да убѣдя и родното представителство да прибавимъ и тѣхъ къмъ строящитѣ се линии.

Не е случайна линията Попово—Разградъ—Кеманларъ. Условията въобще — ако искате и военнитѣ — се измѣниха до известна степенъ. Всѣки вижда, че при постройката на тая линия, единъ пунктъ, какъвто е Разградъ, и цѣлото Поповско, а отчасти и Балканътъ ще се свържатъ съ Русчукъ. Който разбира, ще схване, че тая линия ще съживи икономически Русчукъ. Освенъ националното и държавно значение, което има тая линия, тя ще отвори единъ затворенъ градъ, какъвто е Разградъ, който стои на жгѣла на трижгѣльника, и ще съкрати пътя до Русчукъ — отъ Попово, презъ Разградъ ще се отива само за 2 часа и нѣщо въ Русе. И тогава тази конкуренция, която днесъ правятъ автомобилнитѣ кола на желѣзницата, като се движатъ отъ Русчукъ до Попово и до Балкана, ще бѣде отстранена. Ето защо, нито случайностъ, нито нѣкакъвъ мѣстенъ интересъ ме каратъ днесъ да искамъ отъ васъ

да се допълни нашата железопътна мрежа с тая линия Пловдив—Разград—Кеманлар.

Идвам на линията Ловеч—Троян—Карлово. Днес тя не е линия нито на Ловеч, нито на Троян, нито на Карлово, ако искате. Тя е линия, която ще минава през центъра на България, през кръста на България, точно през половината ѝ, линия, която ще свързва Дунав с Тракийската равнина, с мощния стопански център Пловдив, който трябва да пазим като зеницата на очите си, защото той ще ни трябва, за да блестим на югоизток с нашата култура и стопанство.

Г-да народни представители! Да се отблъзва постройката на тая линия, за да може да се направи, да кажем, един язовир или друго нещо, според мосто разбиране, ще бъде грешка, ще бъде най-малкото едно недомислие, за да не употребя по-силна дума. Не можем да се извиваме в двестини дни, г-да народни представители, че нямаме достатъчно средства за тая линия — и вчерашната ми реч там беше насочена — защото имаме един въпрос общоевропейски, който ни налага да построим тая линия. След войната Дунавът доби за нас първостепенно значение. Русе пострада не само от това, че Добруджа ни бе взета, но още и затова, защото се направиха пристанища нагоре по р. Дунав, които е единствения воден път към Централна Европа, станала единствен почти наш пазар. Понеже този път е евтин, затова ние виждаме да се развива Ломското пристанище за сметка на другите пристанища в България. Дунавът беше вече добил това значение за нас, но след като стана изходът между Германия и Австрия, след като на границата на Маджарско достигна мощната германска дунавска флота, след като в днешния ден въпросът за Дугея се слага международно, България, която граничи на север с Дунава, която е дунавска държава, трябва да се интересува още повече от тая линия.

Ето това е големият въпрос, който предстои на България. И аз, с пълно съзнание за туй, което говоря, каня правителството, ако не е работило по този въпрос, да работи, за да не може вътре днес да каже: закъснихме, хората се организират по-рано от нас! Тая железница е подготовката, за да можем да посрещнем решението на дунавския въпрос, за да можем действително да не гледаме от страни как тече Дунав, а да участвуваме чрез Дунава и чрез нашия железни и други пътища в икономическия процес, който Дунавът, като голъма международна рѣка, развива в полза на нашето стопанство.

От тая гледна точка аз разглеждам линията Ловеч—Троян—Карлово, а не от гледище на местните интереси. Безспорно, има и местни интереси: чрез линията Ловеч—Троян—Карлово, Свищов ще стане едно пристанище, от което за 4 часа — особено при новия строеж на линията — ще може да се отива до Пловдив. Така, Свищов и всички други пристанища по Дунава ще могат да се свържат с Тракийската долина и с нейния център Пловдив.

Тая линия, която аз поисках от вас да бъде построена — надявам се, че г-да министрите и вие ще се съгласите да построим — има и друго значение още, ще послужи и като транзитна линия, чрез която ще можем да отворим нов път за съобщение с странство чрез един мост на Дунава. Ако вземете железопътната мрежа от 1925 г., вие ще видите, че от Ловеч се отделя един клон, който отива към Пловдив, а пред Николаево ще видите друг един малък клон, който отива към Бешлий, а на срещния брѣг е Корабия. Тоя клон не е случайно турен. Той беше турен след изучаване: кой е най-краткият, най-правият път до Чехославия, до Полша, до Източна Германия и до Балтийският провинции. Само този е пътят, който е необходим за държавата на север, които ще искат да слизат икономически на Бяло море, и за нас, които трябва да си извоюваме пазари на север. Защото не е важна само политиката, както казахме вчера, важен е и икономическият живот, важно е да отидем на север, да съкратим разстоянията между нас и другите държави, което ще повдигне продуктите ни и чрез това ще станем по-способни да се явяваме на чуждите пазари, които ще обслужваме. Това ще ни даде един мост на Дунава при Корабия. Това е мое дѣло. Тогава в България беше полски пълномощен министър Барановски, който беше добър приятел на България и който схвана значението на този мост. Съматериалит, които приготви тогавашният директор на железницата г-н инж. Божков, ние успяхме да убедим Полша, която търсеше излаз на юг, че за нея има пет пъти, за да слѣзе до южните морета, които минават все през този мост на Дунава и през България, а именно

пътищата: през Бургас, през Родосто, през Дедеагач, през Кавала и през Солун. На тази база се развива преговорит, които докараха до положението да се обади покойният Пилсудски и да каже, че тази работа трябва да стане и да се застъпи пред Румъния. При мене като министър на железницата тогава, се яви г-н Билчуреско, румънският пълномощен министър — аз съм един от тези, които не обичат да говорят работи, които не могат да бъдат проверени, и като споменавам имена, зная защо ги споменавам — и каза, че румънското правителство е съгласно да се построи този мост и попита, как мислим ние: ще слѣзем ли паралелно с това с една железница в Солун или не? Аз не му дадох отговор на въпроса, но му казах, че ние ще вървим от север на юг, стига трите държави да се обединим, за да можем да построим моста. Въпросът беше почти решен, но се изостави. Въ Министерството на външните работи има един документ, от който се вижда, защо се осуети тази работа. Противопостави се една наша съседна държава, защото считаше, може би по други съображения, че ѝ трябва друг път и друг мост на Дунава. Тогава се роди въпроса за Адриатическата железница, който не е слѣзъл от сцената, но тая железница не е още построена.

Г-да народни представители! Този мост на Дунава ще струва на двете държави 400 милиона лева, около 20 милиони франка, защото на това място Дунавът е широк 500 метри, а 18-те километра блато ще ги пресушим. Въ всеки случай там е най-удобното място за мост. Както казах, г-да, противопостави се на тоя проект една съседна държава и той не се осъществи. Преди няколко дена въ европийската преса се яви едно съобщение — ще го четем и в нашата преса — че мостът на Дунава ще се строи пак между Бешлий и Корабия и въ постройката му ще участват България и други държави. Въ отговор на това съобщение имаме вчерашните изявления на Гафенко, министър на външните работи на Румъния, въ смисъл, че единственият явно изявен резултат от посещението му в Бѣлград е бил да се построи линия за Адриатическо море и мост на Дунава при Турно-Северин, както беше решено още в 1929 г., когато аз като министър на железницата третирах въпроса за постройка на мост при Корабия.

Явно е, г-да, че по отношение местото на моста на Дунава има един спор и че се налага на България да убеди своите съседи, че няма да преследва с този мост никакви други цели, освен икономически, и че трафикът и без туй се наклонява през Добруджа към Кюстенджа. Сега се мчим да строим ферибоот на Дунава при Русе. Строим го само ние, румънците не вземат участие, и не вървам да стане. Пътят за северните пазари е необходимо да мине през този мост. Той няма да прѣчи на нашата западна съседка. Аз мисля, че това е въпрос, който се слага днес на правителството и по който то трябва да има големи грижи.

Г-да народни представители! Спрѣх се с нашите дунавски пристанища, на моста на Дунава и казах, как трябва да бъде завършена нашата железопътна мрежа. Ще ми се възрази: пари трябва. Тѣ и без туй се харчат. Аз завчера предложих и днес предлагам, г-н министърът на финансите и г-н министърът на железницата да бъдат упълномощени да направят необходимия заем и въ продължение на 5-6 години тая железопътна линия, за които говорих, да бъдат свършени. Годишната сума няма да бъде по-голяма от тази, която е предвидена тази година въ бюджета на Дирекцията на строежит. Г-да народни представители! 700 и няколко милиони лева се харчат тази година за шосета и 400 милиони лева, ако се не лъжа, за железници, когато според мене, трябва да бъде обратното, защото имаме един определен план за строеж на 5.000 км. железници и защото всичките наши съседи продължават да строят такива. Нашата западна съседка при най-малки условия завърши строежа на две грамадни линии, една към Адриатическо море и друга към южната част през Бабуна-планина, която беше построена още в 1934 г. Освен това има срещу нас 4-5 нови линии, които сега се дострояват. България остана назад, тя трябва да довърши своята железопътна мрежа. Ние постепенно трябва да я завършим, от това България няма да има загуба.

Минавам сега на въпроса, кой трябва да строи линията. Недейте мисля, че влагам политика въ този въпрос. Мене не ме интересуват отблънителни министри. Аз имам такова политическо схващане, че мене ме интересува режима, а не министрите. И за това нека не се зловиди никому, когато днес ще кажа, не е добро това,



което се направи, като се даде строежа на железниците на Дирекцията на постройките, защото не отговаря на традицията и ще доведе до раздволяване на ведомството на железниците. Българското железопътно дѣло е едно цяло и нѣма защо по технически причини да отдѣляме част отъ него и да я прехвърляме въ друго ведомство, за да даваме животъ на нѣщо ново, при което неминуемо, рано или късно, или ще има търкания между дветѣ дирекции, или ще трѣбва едната да се подчини на другата.

Когато ние строихме железници, проучвания ставаха отъ представители на различните ведомства, които, макаръ да даваха само мнения, въ всѣки случай указваха пътя, по който трѣбва да се движимъ, за да не сгрѣши представителътъ на политическата власт, какъвто е министрътъ на железниците.

Г-да народни представители! Нѣма защо да нарушавате единството въ нашето железопътно дѣло. По закона отъ 1885 г. — отворете го и ще видите — железниците се строятъ отъ Дирекцията на железниците. Още тогава, независимо отъ Министерството на благоустройството, има отдѣление за строежа на железниците. И законътъ отъ 1891 г., и законътъ отъ 1897 г., и законътъ отъ 1908 г., и законътъ отъ 1925 г. и този отъ 1929 г. — цяла редица закони въ продължение на 54 години сѣ постановявали това и даваха добри за българските условия резултати въ железопътното дѣло, за които въ началото на моята речъ азъ споменахъ. Ето защо азъ считамъ, че тази традиция на цяло поколѣние отъ 50-60 години ще трѣбва да бѣде и днесъ запазена въ интереса на единството на железопътното дѣло на България.

Идвамъ на последния въпросъ. Съ създаването Дирекцията на строежите на насъ се отне правото да контролираме кои железници да се строятъ. Азъ нѣма да говоря, дали трѣбва да се строи една железница, която единъ денъ може да бѣде полезна, но която днесъ обслужва едно население отъ 30-40 хиляди души и ще струва 1 милиардъ лева — толкова, колкото струватъ всички железници, които се строятъ днесъ. Е добре, защо ще трѣбва на Народното събрание, което се интересува отъ най-дребните въпроси — горе въ бюджетарната комисиия се боримъ за най-дребни работи — да му се отнеме правото на контролъ върху изразходването на милиарди лева за строежъ на железници, пѣтици и други постройки и да се предостави то на неотговорни предъ никого чиновници, които могатъ да бѣждатъ добросъвестни, но които могатъ да не разбиратъ достатъчно отъ държавни и стопански въпроси? И азъ се питамъ, г-да народни представители: защо ще нарушаваме единъ конституционенъ законъ при строежа на железници? Азъ обръщамъ сериозно вниманието ви на това, за да нѣмаме разпръснати въ бѣдещи Народни събрания. И знайте, че никога едно Народно събрание не може да освободи министрътъ отъ отговорността предъ бѣдещите Народни събрания. Това добре да се помни. Ние сме длъжни да помогнемъ на министрътъ да не правятъ едно формално нарушение на конституцията, като не се гласува бюджета на Дирекцията на строежите отъ Народното събрание, както и да не нарушаватъ постановлението на конституцията, измѣнено отъ Великото Народно събрание въ 1911 г., че постройката на железниците се извършва отъ Министерството на железниците. Не забравяйте, че това е единъ конституционенъ въпросъ и че за нарушението на това постановление има конституционна санкция. Това е, което имамъ да кажа по този въпросъ, значението на който, може би, днесъ не се съзнава, но ще почне по-силно да се съзнава, колкото по-парламентаренъ животъ намъ ще бѣде сѣдено да живѣемъ.

Г-да народни представители! Направи се само единъ опитъ въ 1915 г., презъ времето на Радославовъ, да се отдѣли постройката на железниците отъ Дирекцията на железниците, но предъ видъ на разбиранята, които се изказаха тогава, че се нарушава конституцията, законопроектътъ бѣше оттегленъ. Днесъ правителството има възможностъ, както стана съ водното отдѣление, да поправи грѣшката съ отдѣлянето строежа на железниците отъ Дирекцията на железниците, отъ което авторитетътъ на правителството нѣма да пострада. Толкова необходими сѣ нуждите на българската държава, за да бѣде завършено нейното развитие, че и най-малкото ведомство има достатъчно не, а непосилна работа за всѣки добросъвестенъ министъръ, който иска да работи и да помага на своята страна. Та нѣма защо да се амбицира г-нъ министрътъ на благоустройството и да отнема частъ отъ работата на друго ведомство. Ако е работа за строежъ, защо Министерството на благоустройството не вземе по-

стройката на пристанищата? Знае се защо. Защото мъчно се намиратъ земи за пристанища, макаръ че пристанищата сѣ голѣми постройки.

Минавамъ на последния въпросъ — експлоатацията на българските държавни железници. За нея единъ политически ораторъ, колкото и да познава добре ведомството, нѣма защо отъ трибуната на Народното събрание да чете статистики, да дава цифри. Азъ така разбирамъ мисията си. Той е длъженъ да изтъква голѣмитѣ положения, а длъжностните лица, когато държавата е добре организирана, сѣ длъжни да се занимаватъ съ подробности. При моето управление на железниците азъ имахъ директоръ, който, като му сложихъ вечерта задачата, сѣдаше на работа и въ продължение на два-три дена я разрешаваше съ най-голѣми подробности, които никой вещь човѣкъ за толкова късо време не може да ги даде, и преписката бѣше готова на министерската ми маса. Такава организация трѣбва да бѣде дадена на едно ведомство като това, за което говоря днесъ — българските държавни железници.

Г-да народни представители! Експлоатацията на българските държавни железници страда. Страда, защото, бидейки доходи нашиятъ държавни железници, всѣкога министрътъ на финансите, за да задоволяватъ други нужди, сѣ използвали тѣхните доходи. И така, ха тази година да не купимъ това, ха другата година да не купимъ онова и железниците сѣ обеднявали. За да видите колко е било здраво нашето железопътно ведомство презъ време на войните, трѣбва да ви кажа, че въ края на войната ние превозихме милионѣ души войници и нашиятъ държавни железници, сакати, разрушени, каквито и да бѣха не спрѣха. И нѣма по-голѣмъ подвигъ на българския железничаръ отъ този, който той извърши презъ войните и следъ пробива на Добро поле, когато успѣ да пренесе отъ Кюстендилъ и Радомиръ стотиците хиляди бѣгачи български войници до тѣхните жилища по цяла България. Такива бѣха българските държавни железници, но тѣ бѣха изтощени. И трѣбваше да дойде 1924 г. да се гласуватъ 800 милиони лева и въ 1929 г. около 700 милиони лева, за да се потегнатъ, но следъ това българските държавни железници почнаха наново да обедняватъ, защото, въпреки закона за уредбата на железниците, на който ще се спра подиръ малко, тѣхните доходи се вземаха отъ министъра на финансите. И макаръ вчера да гласувахме единъ милиардъ лева кредитъ за железниците, понеже отъ него ще се използватъ само 600 милиони лева — и Министерството на финансите се формализира и счита, че трѣбва да се плащатъ лихви за тия пари — това ще бѣде капка въ морето. За експлоатацията на българските държавни железници днесъ сѣ необходими повече отъ единъ милиардъ и половина, къмъ два милиарда, ако тѣ искатъ действително да обслужватъ редовно това, къмъ което ние се стремимъ. Ако искатъ да се борятъ, напр. съ автомобилитѣ, ще трѣбва да се въведатъ мотриситѣ, а ако искатъ да иматъ по-голѣмъ превозъ, ще трѣбва да намалятъ тарифитѣ, които сѣ по-голѣми отъ тарифитѣ въ Румъния и Югославия. Ето защо, освенъ въпроса за постройката на железници, на нашето внимание се налага и въпроса за експлоатацията на железниците и азъ бихъ искалъ Дирекцията на железниците, респективно министрътъ на железниците ясно и положително да каже предъ насъ, народните представители, какви сѣ нуждите на нашиятъ железници, за да можемъ да ги задоволимъ, защото днесъ като направимъ нѣкои поръчки въ странство, чакъ следъ една година тѣ почватъ да се изпълняватъ, понеже цялата индустрия въ Европа е претрупана съ работа. Азъ съмъ длъженъ, макаръ че нѣма да бѣда послушанъ, да отворя една скоба, защото тукъ му е мѣстото, и да кажа, като програма за утрешния денъ, че ние трѣбва да развиемъ и оная допълнителна индустрия, която е необходима за нашиятъ железници — напр. произвеждане на вагони. Ние трѣбва да създадемъ една фабрика за вагони у насъ. Така ще улеснимъ нашиятъ железници. Това е първиятъ въпросъ по експлоатацията на железниците, който трѣбва да имаме предъ видъ.

Като говоримъ за железниците, трѣбва да кажа, че досега всѣки е вземалъ отъ тѣхъ. Мога да кажа, че нѣма ведомство, което да не използва железниците безплатно или да превозва по тарифи подъ костюемитѣ цени. Безспорно е, че това лишава железниците отъ известни приходи, съ които, ако биха постигнали, железниците щѣха да бѣждатъ редовно снабдявани съ горивенъ материалъ, което щѣше да ги направи повече превозоспособни. Това трѣбва да се има предъ видъ, когато се прави

възражение на Дирекцията на железниците, че тя имала задължение към другите ведомства. Само пощитът от 1930 г. до 1938 г. са пренесли за 350.000.000 л. пратки без пари. Железниците плащат анюитетите за държавните заеми, които са отишли за тяхната постройка и които, според твърдението на Министерството на финансите, трябва да бъдат платени. Това са стотици милиони лева, които отиват в полза на държавата. Другите ведомства се ползват с безплатен превоз по Българските държавни железници, които от своя страна всичко плащат.

И пощитът участва в плащането на държавните заеми, но той плаща това, което сега държавата плаща за външните заеми вън, а Българските държавни железници плащат всичко, което държавата би трябвало да плати вън. По този начин железниците са принудени да правят икономии, за да обслужват други нужди на държавата чрез Министерството на финансите. Тези работи трябва да спре.

Досега близо 1 милиард и 100 милиона лева са платили Българските държавни железници за анюитетите на държавните заеми вън от другите безплатни обслужвания. Като е така, аз ви питам: няма днес не е сериозен въпросът за урегулиране отношенията между Б. д. ж. и останалите ведомства чрез тъй наречената финансова автономия на Б. д. ж.? И аз ще свърша моята реч, г-да, с финансовата автономия на Б. д. ж.

До преди няколко години, особено след войната, даже крайно лъжливи управления в Европа бяха започнали да създават навсякъде държавни автономни учреждения, започнаха да автономизират държавните учреждения. И в България този въпрос се сложи по отношение на железниците. Аз няма да кажа нещо ново, но се случи в мое време, като министър на железниците, този въпрос да бъде повдигнат по отношение на железниците. Той беше повдигнат малко по-рано и по отношение на Българската народна банка, където имаше една тенденция от единични лица, ако е възможно Народната банка да стане акционерна банка. Аз знам, че тайно се обмисляше от известни лица — въ които не влизаше нито едно политическо лице — лицето от управлението на Б. д. ж. — не могат ли и Б. д. ж. да станат едно предприятие на съвършено частни начала, да кажем, акционерно? Имаше борба за запазване железниците като държавни и там беше принципалният спор, който се разреши с закона за финансовата автономия на железниците. Законът предвиждаше да остане министърът на железниците, като носител на държавната власт непосредствения управител на Б. д. ж., за да не може този или онзи чужденец да се вмесва вътре в тях и да нарежда даже търгове, както фактически се опитаха някои. Ето как трябва да оправдаем ние тъй наречената финансова автономия на Б. д. ж., за да не приобщаваме към друга някаква автономия.

Финансовата автономия има и втори елемент. Б. д. ж. са единственото държавно учреждение, което дава печалби, което поема върху си да плаща 3.920.000.000 л. от заемите, похарчени за тях, въпреки факта, че те извършват безплатно много превози на държавата, въпреки факта, че в време на войната обслужването, което направила Б. д. ж., струваше много повече от заемите, които са похарчени от държавата за тях, въпреки общото правило, че това обслужване трябваше да мине към държавните дългове и по този начин да се даде възможност на Б. д. ж. да могат да се доразвият сами. Това не се направи. Ето един въпрос, който беше забравен. И затова аз моля министърът на финансите, за доброто на железниците най-сетне да се съгласи сумата, която плащат Б. д. ж. за държавните заеми, да се намали, като от нея се спаднат безплатните обслужвания, които правят Б. д. ж. на разните държавни учреждения и се намали лихвата.

Освен това, беше предвидено Б. д. ж. да водят отделно сметководство, защото основата на управлението на едно автономно учреждение е сметководството му. И можем да се похвалим, че Б. д. ж. днес имат едно образцово сметководство. Но паралелно с него, съгласно измънените на чл. 47 от закона за Б. д. ж. от 1929 г., ще трябва финансовата автономия на Б. д. ж. да отиде до там, че да се открие текуща сметка при Българската народна банка за приходите, които постигват от Б. д. ж., с правото на управлението на Б. д. ж. само да ги изразходва за своите нужди. Такъв е законът, такава е повелитата не само на измънените на чл. 47, но и на текста му от 1929 г. Народните представители

от комисията по Министерството на железниците могат да поискат преписката от министерството. Още от първия ден, когато започва да се прилага законът от всички мои заместници, начина от г-н Петко Стайнов и г-н Стоян Костурков, Б. д. ж. искат да си открият текуща сметка при Българската народна банка. Българската народна банка, с подписа на сегашния министър на финансите г-н Добри Божилов — тогава подуправител на Българската народна банка — пише, че е съгласна да се изпълни законът, но тогавашният министър на финансите казва: „Аман, не правете това, стъснене е бюджетът, почакайте малко, докато се оправим“. И въ продължение на 8 години, г-да народни представители, ние все се оправяме! И ако тогавашният управител на Народната банка, днес министър на финансите, е дошел пред новия Парламент и се мъчи да тури ред в нашата страна, той няма да направи по-голям дълг и няма да остави по-голям паметник в строителното дело на България, ако не изпълни волята на подуправителя на Народната банка, г-н Добри Божилов, и отвори текуща сметка на Б. д. ж. в Народната банка. По този начин Б. д. ж., освободени от известни формалности, които ги свързват, ще могат да бъдат по-добре организирани, ще могат по-правилно да развиват своята работа и по-правилна експлоатация да прокарват, за да не достигнат един ден до положението да нямат достатъчно подвижен материал да обслужват нуждите на българското народно стопанство и нуждите на народната отбрана, в случай, не дай Боже, на международни конфликти.

Това, което беше постигнато по сметка № 7 в размер на 400 милиона лева, което беше предназначено за купуване на подвижен материал, не се даде.

Ако бъде приложена финансовата автономия на Б. д. ж., ние ще можем да видим вече министърът на железниците да може добре да урегулира своето ведомство, и, макар с закъснение, да даде нов живот на железниците, да даде един тласък на ж.-п. дело, който ще послужи да стигнем нашите съседи и, дай Боже, да ги заминем по отношение на железниците. Днес българското стопанство, българската икономика има по-големи ресурси, макар и от дребни спестявания, отколкото стопанството на нашите съседи, колкото и по-големи богатства да имат те. Ние нямаме петрол и други артикули, които да служат за експорт и получаване на средства, но ние имаме друго нещо, което е силата ни — това са спестяванията. Като почнем от селските в София и спиратите по железниците, до последния селянин в малкото село и дребния чиновник в града, всички имат вгра към държавата да й дадат последната си пара и по този начин да й дадат възможност да предприема обществени постройки, да създава нови приходи, които единствено ще й помогнат да разреши тези задачи, за които говореше проф. Петко Стайнов, снощи и които изтожи финансовият министър в дългата си реч по финансовата политика на България.

Великата задача на България е да увеличи своето производство. Въ това отношение аз съм оптимист, че България може да създаде в късо време нови поминъци и да повдигне в много отношения сегашните поминъци на народа, което ще ни позволи да надминем, ако не всички, то известни наши съседи, поради факта, че на Балканския полуостров най-трудлюбивият народ са българите.

**Димитър Кушев:** Производството само не е достатъчно, а трябва и правилно да разпределим богатата.

**Рашко Маджаров:** Въ XIX век до последните войни икономиката на Балканския полуостров се развива от българския работник, градинар, земеделец и др., който стига не само до Брюксел, но и до Кавказ. Когато правилно се насочи стопанството на този народ културтрегер при една програма на дирижирано производство, не на ограбване на спестеното, ще му дадете възможност да дойде до едно благосъстояние, което ще позволи социалните реформи, които се искат, които реформи не струват скъпо и които в даден момент, когато неразумно ги прокарваме, могат да осиромашат целия народ, за да няма от къде да вземем за утринния ден.

Един ден достовест, който може действително да преобрази народното стопанство, един от достовест, който може да даде строежи за няколко милиарда лева, това са българските държавни железници. Дайте им

възможност да се развиват чрез дострояването си, дайте им възможност да могат технически да се досъвършенствуват. Дайте възможност на техния персонал с радост да работи, за да може да стане туй, което стана в 1924 г., когато увеличихме скоростта на влаковете от 24 км. на 60 км. на час. Тогава на маления персонал дадохме по-голямо възнаграждение за труда му, за да работи с по-голяма енергия и импулс и да направи превоза по българските държавни железници по-евтин. Дайте признание на тия велики българи, които в 1879 г. казаха, че не трябва да се допуска България да бъде една страна експлоатирана от чужденец, какъвто и да бъде той (Ржкоплъскания) и които създадоха държавните железници, които създадоха националното обособяване на нашето стопанство, които създадоха днешната мощна българска държава, която държи в ръцете си цялия стопански живот. Дайте възможност на това държавно стопанство, което се нарича български държавни железници, да се развива чрез обществените капитали. Нуждата от железниците е крещяща, защото тй сж един гольм лост на стопанството.

Нека, г-да народни представители, ние бъдем чути от правителството в днешния ден и то да ни помогне, щото това предприятие Б. д. ж., което е 30% от стойността на България, да можем да го организираме здраво, като едно държавно, народно цвтуше предприятие. (Ржкоплъскания)

**Председателстващъ Георги Марковъ:** Има думата народният представител г-нъ Еню Клянтевъ.

**Еню Клянтевъ:** (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Бюджетът на Главната дирекция на българските държавни железници и пристанища по своята цифра идва следъ бюджета на народната отбрана. Ако има ресоръ, който да върви в унисонъ и в тсна връзка с она на народната отбрана, безспорно това сж българските държавни железници и българското рчно и морско корабоплаване.

Българските държавни железници се управляват по единъ специаленъ законъ, който определя точно какво е тяхното предназначение. В чл. 2 на закона от 1929 г., който съдържа два важни елемента, е казано: „Българските държавни железници и пристанища се стопанисват с огледъ на повдигане икономическото благосъстояние на страната и на рентабилността на железниците и пристанищата“. Значи, на първо мсто се поставя повдигането благосъстоянието на страната, а на второ мсто се поставя рентабилността на българските държавни железници. И действително, това е много правилно, защото българските държавни железници не могат да служат само на своите и държавни интереси, а трябва да служат и на интересит на цялото общество, да служат на цялото национално стопанство. И затуй именно законодателят на времето още правилно е определилъ предназначението на българските държавни железници, които трябва да служат на две цели: от една страна, да създадат условия за българското национално стопанство да се развива и от друга страна, да бъдат рентабилни, да създават приходи на държавното съкровище.

Бюджетът, който ни е представенъ, г-да народни представители, за разлика от миналите бюджети, безспорно отговаря на действителнит нужди на българските държавни железници и пристанища. Врно е, че неговата цифра е твърде гольма, но още по-врно е, че това стопанство дава приходи на държавата, или, по-право, то покрвта своите разходи. Ние виждаме, че в тазгодишния бюджетъ действително се прави нщо повече отколкото е правено досега. Напр., ние виждаме, че се прави една корекция на чиновническия персоналъ, но, въпреки това, все има още нщо, което ще трябва да се коригира. На този въпросъ азъ ще се спра следъ малко.

Преди всичко азъ дължа да се спра на условията при които е поставенъ да работи българският железничаръ.

Г-да народни представители! Ние, членовет на парламентарната комисия по Министерството на железниците, имаме възможност да обходимъ всички служби тукъ в града и около града, респ. на гарата. Ние нагледно видяхме при какви тежки и страшни условия е поставенъ да работи железничарът. Ние констатирахме една такава гольма разхвърляност, която не би трбвало да съществува и която въ никой случай не отговаря на напредъка на българските държавни железници, защото ние смътаме, че нашит железници въ настоящия мо-

ментъ сж отишли твърде много напредъ и сж направили много за своето подобрене. Ние не можехме да не надникнемъ по-отблизо и да видимъ какво е действителното положение на онзи хора, които сж поставени да поддържатъ железопътния паркъ, които сж наговарени с правката на този железопътенъ паркъ и които даватъ възможност на българските държавни железници да бъдат винаги въ движение.

Г-да народни представители! Страшно и окаяно е положението на българските железничари, които работят въ железопътнит работилници. Нека имаме откровеностъ и смълостъ да го признаемъ отъ трибуната на Народното събрание, защото и тия хора сж граждани на тая страна, и тй еднакво с насъ иматъ право да живеятъ единъ сносенъ животъ. А ние сме ги поставили въ едно положение, че тй едва могат да издържатъ. Ние виждаме само външния блсъкъ на българските държавни железници; виждаме влакът да се движи въ една парадна форма, превозвайки пътници или стоки, но трябва да видимъ презъ колко перипетии се минава, докато бъде композиранъ, докато дойде до туй положение, въ което го виждаме на гарата. Именно на тия хора, които работят за комплектуване, за композиране на влаковете, за поддържане на железниците — на вагонит, на машинит, на локомотивит — ще трябва да обрнемъ по-сериозно внимание. И, следователно, за въ бъдеще, когато ще ни се искатъ кредити за подобрене на ж. п. служби, за подобрене на условията на живуване и работене въ ж. п. работилници, ние не трябва да се скъпимъ, а ще трябва всички да бъдемъ единодушни и щедри въ даването на срѣдства, за да можемъ да поставимъ тия хора при подобри условия за работа.

Ако има, г-да народни представители, едно съсловие, което да дава най-голям жертви и което излага на най-голямъ рискъ своя животъ, това сж българските железничари. Всяка година се редятъ подъ знамето на инвалидитъ 80—100 души, служители по железниците, пострадали при разни катастрофи, при разни нещастни случаи по нашит железници. Въ продължение на нколко десетки години ще се образува единъ мирновремененъ полкъ отъ граждани, негодни за работа, превърнати въ инвалиди. Никое друго съсловие у насъ не дава такъв процентъ на осакатяване, на инвалидност, какъто даватъ служителит по българските държавни железници.

Г-да народни представители! Българските държавни железници днесъ обслужватъ нашето народно стопанство, но тй го обслужватъ с единъ персоналъ свършено недостатъченъ да задоволи гольмитъ нужди, които сж зинали. Презъ лтния сезонъ, при тази разхвърляност, която съществува на столичната гара — за примъръ ще взема само нея — при толкова много линии, при толкова много стрелки, всъки денъ пристигатъ 170—180 влака, които подвозватъ разни стоки, а отъ тукъ трябва да се превозватъ продукти, които подлежатъ на бърза развала, за западни пазаръ. Тази огромна работа се извършва отъ единъ свършено недостатъченъ персоналъ. Стига се дори до тамъ, че когато всички други ведомства сж въ почивка, на тоя персоналъ му се забранява отпускът, сж който той може да се ползува по закона.

Транспортътъ се е разрастналъ до такава степенъ, че докато презъ 1934 г. ние сме имали подвозъ на около 8.800 вагона, презъ 1938 г. подвозътъ е нарастналъ до кръглата цифра 24.000 вагона — една огромна цифра, която днесъ не съответствува на възможноститъ нито на службата, нито на вагонния паркъ, за да може да става правилно подвозът на стоки. Затуй именно презъ лтния сезонъ се чувствава най-голяма криза отъ вагонит за циментъ и за други стоки, дори за съестни продукти. Но сж взема, който ние единодушно гласувахме тукъ, смътанъ, че паркътъ ще бъде запълненъ и ще може да се даде по-силенъ тласкъ на подвоза на стоки.

Г-да народни представители! Тарифит, които иматъ Българските държавни железници, сж нагодени сж огледъ на онова, което повелява и чл. 2 отъ закона за българските държавни железници — да се обслужва стопанството и да се създадатъ приходи на Българските държавни железници, за да могатъ тй да се издържатъ. Тези тарифи може би въ нкои страни да сж по-низки — това не оспорвамъ — но тамъ има едни условия, а тукъ условията сж свършено други. Въ всъки случаи, ние можемъ да се похвалимъ, че напоследъкъ нашит тарифи за подвозъ на колетни пратки и на по-голям партиди стоки, сж твърде много гъвкави и сж нагодени сж огледъ на стойността на стокит и продуктит, които се под-

возватъ. Отъ друга страна, въз основа на данните, съ които разполагамъ, азъ бихъ ви казалъ, че тия тарифи, които сега се прилагатъ у насъ, сж много по-низки — съ 20—30% — отъ оная, които имаме до 1915 г.

Въ връзка съ тия тарифи, г-да народни представители, азъ бихъ си позволилъ да повдигна другъ единъ въпросъ. Смятамъ, че и г-нъ министърътъ на железниците ще си вземе бележка и ще можемъ да направимъ въ туй направление нѣщо повече отъ това, което сега имаме.

Г-да народни представители! Известно е на всички ви, че сега българскиятъ гражданинъ има пужда отъ бърза услуга, отъ бързъ подвозъ на известни продукти, на известни стоки. Това наложи да се създадатъ у насъ и тия куриери, които обслужватъ българските граждани и пътуватъ отъ Бургасъ до София, отъ Варна до София, отъ Плевенъ до Варна и т. н. Тѣзи хора сж поставени да работятъ при тежки условия. Ние ги наричаме куриери, и тѣ правятъ голѣма услуга, но ръководниятъ персоналъ по Българските държавни железници не нарича тия хора куриери, а контрабандисти, защото тѣ пренасятъ стоки по контрабанденъ начинъ и отбѣгватъ да плащатъ такси на Българските държавни железници.

**Дончо Узуновъ:** Точно контрабандисти сж.

**Еню Клянтевъ:** Когато пътувате отъ София за Бургасъ или отъ Бургасъ за София, ще видите колко чести проверки се правятъ отъ българските железничари и какъ се безпокоятъ пътниците. Това безпокойствие на пътниците е започнало да се изразява въ една такава форма, че дохожда вече и до нашитѣ уши протестътъ, че пътниците по Българските държавни железници не могатъ да пътуватъ спокойно. Защо? Защото установено е, че тия куриери превозватъ стоки безъ да плащатъ такси, като разпредѣлятъ куфаритѣ по различнитѣ вагони. Администрацията по железниците контролира, за да пази интереситѣ на Българските държавни железници. Затуй именно сж тия чести проверки, събуждане на пътниците, раздигането имъ, за да се търсятъ навсѣкжде изъ вагонитѣ пакети, колети и пр. Тѣмъ тукъ му е мѣстото да обърне вниманието на почитаемата Дирекция на железниците, че трѣбва въ най-скоро време да създаде една специална тарифа за тия колетни пакети и стоки, които се пренасятъ отъ единъ населенъ пунктъ до другъ отъ тѣзи куриери, та, отъ една страна, да не посягаме на поминѣка на тия хора, а отъ друга — да дадемъ възможностъ на българските търговци бързо да си услужватъ по Българските държавни железници. Има пакети, които съдържатъ твърде голѣми ценности, които трѣбва да бъдатъ придружавани отъ специално лице, и изпращачитѣ ги даватъ на специаленъ куриеръ. Тия куриери срещу нищожно възнаграждение услужватъ. Тѣ се наложиха на нашия стопански животъ, като взематъ участие въ подвоза на тия пакети. Следователно, азъ бихъ помогълъ да се направи нѣщо въ рамкитѣ на възможноститѣ, въ смисълъ, тия хора да се ползватъ отъ една специална тарифа, малко по-низка отъ оная, която досега съществува.

**Дончо Узуновъ:** Азъ имамъ схващане, г-нъ Клянтевъ, че на тѣзи раг excellence търговци трѣбва да имъ се отнеме възможността да пренасятъ контрабанда стоки. Тѣ вършатъ нанстина една контрабанда по железниците, а персоналетъ не може да търпи тѣзи, които вършатъ контрабанда.

**Еню Клянтевъ:** Азъ не отричамъ, г-нъ Узуновъ, че сега тѣ вършатъ контрабанда, но когато се създаде една благоприятна тарифа за тѣхъ, тѣ ще правятъ този подвозъ по единъ редовенъ начинъ. Азъ смятамъ, че отъ това българското национално стопанство, българските търговци и българските граждани ще иматъ само полза.

**Дончо Узуновъ:** Който иска да бѣде търговецъ, да си отвори магазинъ.

**Еню Клянтевъ:** Г-да народни представители! Азъ още въ началото споменахъ, че въ бюджетопроекта на железниците сж допустнати нѣкои несъобразности. Може би тѣ сж печатни или други грѣшки. Разбира се, не бива да ги подминаваме така и тукъ, и въ бюджетарната комисия. Има нещастни железничари и работници по депата, които, следъ като сме вѣзли въ контактъ съ тѣхната служба и сж ни опознали, после ни търсятъ да ни кажатъ, че има нѣкакви несправедливости, нѣкакви грѣшки допустнати при редактиране на бюджетопроекта. Азъ съ интересъ проследихъ цѣлия бюджетопроектъ, за да забележа, дали действително има нѣкои такива опущения, и действително намѣрихъ такива, и ще ви ги посоча.

На стр. 22 е предвидена на техникъ-строителъ конструкторъ заплатата 2.760 л. На стр. 23 — сжщо 2.760 л.; но на стр. 31 за сжщата служба е предвидена заплатата 2.510 л. Следователно, ще трѣбва и на стр. 31 заплатата за сжщата длъжностъ да се поправи на 2.760 л., защото службата е една и сжща.

За първوماйсторъ на стр. 63 е предвидена заплатата 2.840 л. Тя трѣбва да се поправи на 3.020 л., колкото получаватъ първوماйсторитѣ въ всички работилници. Напр., на стр. 60 за тая служба е предвидена заплатата 3.020 л., на стр. 61 — сжщо.

На стр. 63 за ревизоритѣ по мостове е предвидена заплатата 3.020 л. Тая заплатата трѣбва да се поправи на 3.260 л., защото ревизоритѣ по мостоветѣ стоятъ надъ първوماйсторитѣ. Тѣ сж съ полувисше образование и, следователно, не могатъ да получаватъ заплага равна или по-малка отъ заплатата на по-низшата категория чиновници.

На стр. 63 за раздавачитѣ на материали е предвидена заплатата 1.640 л., а на стр. 59 за сжщата служба е предвидена заплатата 1.380 л.

Тѣзи несъответствия бюджетарната комисия трѣбва да ги има предвидъ и да ги премахне.

Г-да народни представители! Въ забележката къмъ чл. 52 отъ закона за Българските държавни железници е казано: „Досега непроверенитѣ отчети за магазинитѣ — складове за годинитѣ до финансовата 1920/1921 г. включително да се проверятъ отъ надлежнитѣ окръжни смѣтни пазати, а за годинитѣ начинающа отъ 1921/1922 финансова година — да се проверятъ отъ Главната дирекция. Досега непроверенитѣ отчети за всички други магазини да се проверятъ отъ Главната дирекция, като се почне отъ първитѣ отчети, съставени съгласно правилника за веществената отчетност, въ сила отъ 21 януарий 1922 г.“ Значи, счетоводнитѣ органи въ българските държавни железници сж натоварени и съ финансова проверка. Ние направихме една корекция въ бюджета на Финансовото министерство, като увеличихме заплатата на контролоритѣ, които изпълняватъ функции на финансови инспектори. Ще трѣбва да увеличимъ заплатата и на счетоводнитѣ органи въ Дирекцията на железниците, които ще бъдатъ облѣчени въ качеството на финансови инспектори, за да правятъ ревизия на старитѣ отчети; трѣбва да изравнимъ заплатитѣ имъ къмъ заплатитѣ на контролоръ-докладчицитѣ въ смѣтнитѣ пазати.

Тия несъобразности не знамъ какъ сж допустнати, но въ всѣки случай има ги въ бюджета и тѣ трѣбва да бъдатъ поправени.

Ако обърнете обяснителната таблица, ще видите още отначало, на стр. 21, че въ Централното управление началникътъ на службата по личния съставъ има заплатата 4.940 л., а на стр. 22 е предвиденъ началникъ на десовѣдно бюро пакъ съ заплатата 4.940 л. Другитѣ началници на отдѣлни служби иматъ по-голѣми заплати. Може би ги третираатъ като отъ по-голѣмъ рангъ — не знамъ какъ — но тѣ получаватъ много по-голѣми заплати. Виждамъ, че въ бюджета нѣкъде има изравняване на заплатитѣ, но ми се струва, че все има нѣщо, което купя. Азъ моля, въ бюджетарната комисия, съ съгласието на г-на министра на финанситѣ и на г-нъ министъра на железниците, тия несъобразности да се изправятъ, и да се уеднаквятъ заплатитѣ за еднаквитѣ служби въ железниците.

Въ обяснителната таблица, на стр. 27, въ отдѣлението „Централно смѣтководство“, на началникитѣ на службитѣ „Главно смѣтководство и годишни отчети“ и „Смѣтководство и отчетностъ на материалитѣ“ заплатитѣ, вмѣсто 4.630 л., трѣбва да станатъ 5.240 л.

На стр. 8 въ § § 27 и 28 сж предвидени кредити — въ първия 5.500.000 л. за премии и въ втория 8.000.000 л. за нощенъ трудъ. Моля тия два кредита, ако възможноститѣ позволяватъ, да се увеличатъ съответно на 8.000.000 и на 12.000.000 л. Плащането ношния трудъ за насъ трѣбва да представлява единъ социаленъ въпросъ; грижитѣ за него — социални грижи. Ношниятъ трудъ трѣбва да бѣде платенъ малко повече. Тия кредити въ тазгодишния бюджетъ сж малко по-голѣми въ сравнение съ миналогодишнитѣ, но и тукъ забелязвамъ, че има несъобразности.

Машиниститѣ на товарнитѣ машини получаватъ километражъ 700—800 л. месечно, „икономии“ — 400 л. месечно, а за нощенъ трудъ само 100 л. Месечната имъ заплатата е 2.590 л. Като се сумира всичко, заплатата имъ става 3.890 л. А машиниститѣ на пътническитѣ машини получаватъ километражъ 1.200—1.300 л. „икономии“ — 400 л., за нощенъ трудъ 100 л., месечна заплатата 2.590 л. — или

всичко месечно 4.390 л. А, както казахъ, машиниститѣ по товарнитѣ влакове получаватъ всичко 3.890 л. месечно. Изобщо, ако възможноститѣ позволяватъ, моля и тукъ да се направи нѣкакво подобрене.

Безъ да отричамъ, както казахъ преди малко, че въ настоящия бюджетъ е направено едно изравняване на заплатитѣ за еднаквитѣ служби, съ изключение на тия случаи, които посочихъ — а може би и вие сте забелязали иѣщо друго, което ще посочите — азъ искамъ да се премахнатъ посоченитѣ несъобразности и да дадемъ най-сетне едно морално удовлетворение на цѣлия жѣлѣзопътенъ персоналъ, който работи денонощно по българскитѣ държавни жѣлѣзници, за да почувствуватъ всички, че сѣ подъ еднакви грижи, подъ единъ и сѣщъ знаменателъ.

Нашиятъ уважаемъ другаръ, народниятъ представителъ г-нъ Рашко Маджаровъ, повдигна единъ въпросъ — повдига го е много пъти, тоя въпросъ е повдиганъ често — именно: въпросътъ за приходитѣ отъ нашитѣ жѣлѣзници. Той застана на становището, че приходитѣ отъ българскитѣ държавни жѣлѣзници, щомъ тѣ иматъ автономно управление, трѣбва да отиватъ за специалнитѣ нужди на тия жѣлѣзници, т. е. приходитѣ отъ жѣлѣзницитѣ — за нуждитѣ на жѣлѣзницитѣ.

Обаждаатъ се: Много право.

**Еню Клятевъ:** Тоя въпросъ и досега стои откритъ и неразрешенъ. Азъ се присъединявамъ къмъ становището на г-нъ Рашко Маджаровъ и настойчиво искамъ приходитѣ отъ жѣлѣзницитѣ да не отиватъ въ общия държавенъ ковецъ, а да отиватъ като приходъ по бюджета на жѣлѣзницитѣ, за да можемъ само съ тѣхъ — безъ срѣдства отъ заеми — да поддържаме жѣлѣзницитѣ и да разширимъ жѣлѣзопътната мрежа, за да станатъ нашитѣ жѣлѣзници въ скоро време това което трѣбва да бждатъ.

**Минчо Драндаревски:** Специаленъ фондъ трѣбва да има.

**Еню Клятевъ:** Да, специаленъ фондъ да се образува.

Г-да народни представители! Несто пъти, когато говоримъ за жѣлѣзницитѣ, се преплита и въпросътъ за българскитѣ автомобилни съобщения. Днесъ у насъ открито се говори, че автомобилниятъ паркъ конкурира жѣлѣзницитѣ. Може до известна степенъ това да е вѣрно, нѣма да го отрече. Но, г-да народни представители, нашиятъ автомобиленъ паркъ е въ своето начало. Той е подъ ведомството на Министерството на благоустройството. Има специаленъ законъ за поставяне на тоя паркъ подъ надзора на държавата, но тоя законъ още не може да даде правилна насока на автомобилнитѣ съобщения у насъ. Вѣрно е, че нѣкъде автомобилитѣ конкуриратъ българскитѣ държавни жѣлѣзници. Бихъ могълъ да ви дамъ единъ примѣръ.

Има единъ специаленъ рейсъ Бургасъ—Сливенъ, по който се издаватъ едни, бихъ нарекътъ, експресни билети отъ Бургасъ до Сливенъ — само 25 л. ни взематъ за единъ рейсъ. Българскитѣ държавни жѣлѣзници не могатъ за 25 л. да ви закаратъ отъ Бургасъ до Сливенъ. Обаче тази ниска цена на автомобилнитѣ билети въ случая се дължи на неоплатната конкуренция между отдаленитѣ автомобилни сдружения. Но съ това се подбива престижа и авторитета на българскитѣ държавни жѣлѣзници.

Ние имаме достатъчно много товарни и пътнически автомобили. Азъ имамъ и цифри и намирамъ за нужно да ви ги изнеса. Ако проследите какво става въ германската администрация на жѣлѣзницитѣ, ще видите, че въ Германия държавнитѣ жѣлѣзници подвозватъ стоки по едни тарифи, но едновременно има и товарни камioni, които обслужаватъ Дирекцията на жѣлѣзницитѣ, съ други тарифи. Предоставя се право на търговеца, на онзи, който иска да превозва стоки, да предпочете едното или другото превозно срдство: ако стоката е отъ такова естество, че може да се плати повече за превозъ, той ще предпочете автомобила; ако не може да плати много — ще предпочете жѣлѣзницитѣ. Следователно, тамъ е направено нѣщо въ това отношение. Азъ не мога да кажа, че сжито трѣбва да стане и у насъ, защото ние сега започваме да уреждаме автомобилното дѣло, то е още въ своето начало.

Повдига се въпросъ за етатизирането на тази служба — както се повдигна въпросъ и за етатизирането на морското и рѣчното корабоплаване. Но азъ смѣтамъ, че е още рано да се приказва за етатизиране напълно на цѣлия този паркъ на морското, рѣчното и автомобилното съобщения. У насъ автомобилитѣ действително нѣкъде

прѣчатъ на жѣлѣзницитѣ. Автомобилитѣ трѣбва да бждатъ разпределени по области, съобразно условията въ отдаленитѣ области. И да се внасятъ у насъ по възможностъ моторни коли отъ единъ типъ, да има и запасни части за тѣхъ, защото единъ денъ може да ни трѣбватъ и за военни нужди. Трѣбва сѣщевременно да създадемъ по-урегулирани отношения между Министерството на благоустройството и Министерството на жѣлѣзницитѣ, за да работятъ въ унисонъ, въ пълно разбиране. По таквъ начинъ ще дадемъ правилна насока на автомобилнитѣ съобщения и на съобщенията по българскитѣ държавни жѣлѣзници.

Азъ смѣтамъ, че е разумно да се отбѣгватъ автомобилнитѣ съобщения между пункове, които сѣ свързани съ жѣлѣзници, за да не се създава конкуренция между автомобили и жѣлѣзници. Ние имаме пътища, по които могатъ да се движатъ автомобили, безъ да се прави конкуренция на жѣлѣзницитѣ. Тази материя трѣбва да се уреди съ едно законодателство, въ което да се изрази цѣлата тая наша политика.

Г-да народни представители! Въ настоящия моментъ, споредъ даннитѣ, съ които разполагамъ, имаме 279 автомобилни линии, узаконени и неузаконени, съ обща дължина 13.091 км. Отъ тѣхъ узаконени сѣ 158 линии, съ дължина 8.172 км. Днесъ разполагаме съ 670 автомобили съ повече отъ 13.000 мѣста, или въ даденъ моментъ съ тия автомобили ние можемъ да пренесемъ 13.000 души, въ което желаемъ направление.

Азъ имамъ данни съ каквъ темпъ се увеличава броятъ на товарнитѣ автомобили. Въ 1935 г. ние сме имали около 400 товарни коли съ срѣденъ тонажъ 1500 кг.; въ 1936 г. тѣ достигатъ 742 коли, съ срѣденъ тонажъ 2000 кг.; презъ 1937 г. — 1091 товарни коли, съ срѣденъ тонажъ 2.500 л. и презъ 1938 г. — 1697 коли, съ срѣденъ тонажъ 3000 кг. Виждате, какъ прогресивно е вѣрвало увеличението броя на товарнитѣ коли и днесъ се е стигнало до една цифра, която е твърде завидна. Въ цѣлата тая служба сѣ заангажирани надъ 3.000 български работници, които я обслужватъ.

Казахъ преди малко каква система е въведена въ Германия. Въ Саксония автомобилитѣ сѣ въ ржцетѣ на общинитѣ, на Народната банка, на жѣлѣзницитѣ и на частни лица. Въ експлоатацията на автомобилитѣ държавата участвува съ 51% отъ капитала, а останалото е въ ржцетѣ на частни лица. Тамъ тарифитѣ се опредѣлятъ отъ единъ държавенъ съветъ и по този начинъ конкуренцията е избѣгната.

Безъ да спирамъ вашето внимание по-нататкъ по въпроса за автомобилнитѣ съобщения, който често пъти се преплита съ въпроса за българскитѣ държавни жѣлѣзници, азъ бихъ си позволилъ нескромността да препоръчамъ онова, което и преди малко казахъ, именно, да се урегулиратъ отношенията между дветѣ министерства: отъ една страна, Министерството на благоустройството, което строи шосетата и твърди, че автомобилниятъ паркъ е неговъ и че то трѣбва да го командува, и, отъ друга страна, Министерството на жѣлѣзницитѣ, което е заинтересувано, когато има да се изработватъ тарифи за подвоза на пътници и стоки, да се опредѣлятъ автомобилнитѣ линии и пр.

**Стефанъ Цановъ:** Жѣлѣзницитѣ трѣбва да взематъ автобуснитѣ съобщения. Това се иска.

**Еню Клятевъ:** Нѣмамъ нищо противъ.

**Стефанъ Цановъ:** Г-нъ министъръ Ганевъ и това е взелъ. Той строи линии, той — всичко! Тора не му е работа.

**Дончо Узуновъ:** Какъ да не му е работа!

**Еню Клятевъ:** Доколкото разполагамъ съ сведения, въ насъ презъ 1938 г. съветътъ при Министерството на благоустройството е казалъ своето компетентно мнение по този въпросъ: той е препоръчалъ тая мѣрка, която е взета въ Саксония. Но азъ смѣтамъ, пъкъ и самиятъ съветъ трѣбва да бжде на сжито становище, че у насъ е твърде рано да се замѣсти съ таквъ широкъ замахъ частната инициатива и държавата да обсеби всичко. Затова препоръчвамъ пълно разбирателство между тия две министерства, да създадатъ правилно автомобилно съобщение, въ унисонъ съ българскитѣ държавни жѣлѣзници.

Г-да народни представители! По българското рѣчно и морско корабоплаване се изказа обширно уважаемиятъ г-нъ Боянъ Абаджиевъ и азъ ще се спра твърде малко на този въпросъ. Изказа се мнение, воднитѣ съобщения



да бъдат изключително в ръцете на държавата. Това е една щастлива работа: държавата да има в ръцете си напълно железопътните и автомобилните съобщения, а така също и речното и морско корабостроене. Препоръчва се от тази трибуна, да се премине към етатизирането на морското корабостроене, т. е. да се изведе от частната инициатива и да се управлява от новата Дирекция на водните съобщения.

Г-да народни представители! Върно е, че няма по-хубава от тази работа. Нито вие, нито аз сме против тая работа, всички сме за нея, но смятаме, че Дирекцията на железниците ще срещне мъжотии при организирането на морското корабостроене. Паракоритът не е като железниците — да се движат само в границите на България — а отиват далече по моретата, за да изнасят и донасят стоки. Как ще може Дирекцията на железниците да се справи с онзи голъм контрол, който тя ще трябва да извършва? А това ще бъде нейна работа, ние ще го предоставим на нея! Ние само можем да дадем нужните кредити и препоръки. Въ всички случаи не е далеч денят, когато ще имаме морското и речното корабостроене, заедно с железниците и автомобилната служба, в пълна услуга на българското национално стопанство.

Един друг въпрос, който искам да засъгна, по повод бюджетпроекта на Министерството на железниците, е въпросът за така наречените евтини седмици. Ние виждаме у нас, че когато се заприказва за нещо, или се усвои от един населен пункт нещо хубаво, веднага всички го копират. Аз си спомням, когато се създаде първият мострен панайр в Пловдив, как всички настръхнаха, и имаше искания за панайри в много градове. Ние веднага видяхме в Стара-Загора втори мострен панайр, а след това и в Горна-Орфеховица. Когато г-н Обрейков беше кмет в Горна-Орфеховица, там също се устрои мострен панайр. Пониска и варненци. Всички започнаха да искат да им се разреши уреждане на мострени панайри, уреждане на изложби, за да могат да привлекат повече хора и да повдигнат благосъстоянието на своите населени пунктове. Въ това отношение трябва да има една граница, една мърка. Ще трябва да се откажем от това съревнование, едни през други, да имаме мострени панайри.

Е добре, въвежда се евтини седмици. Не мога да не кажа, че те имат добри страни, но не мога да отрека и лошите страни на тия евтини седмици. Вие си спомняте, че когато стана изложбата на занаятчийн в София, правителството разреши евтина седмица за столицата, за да дойдат от цялата страна посетители не само да видят изложбата, но и да си направят своите покупки и съ това да повдигнат търговската и занаятчийската София. Но знаете ли, в този момент търговският свят в провинцията какво правеше? Неговите полици се протестираха, той изнемогаваше, защото нямаше кой да прекрати търговските магазини. Търговците в провинцията бяха под страшна угроза, защото нямаше хора да купуват, тъй като всички бяха отишли в София. Само от моя град стотици хора, които никога не са видели София, дойдоха тук да си правят своите покупки. Ние не можем да отиваме в това направление до крайност.

Евтини седмици трябва да се обявяват, когато българските държавни железници са свободни от подвоз на стоки, които подлежат на развала, или от които в момента има голъма нужда на пазара, или пък когато има усилен износ. Вие виждате, че днес се подава питане: защо няма влазища в Русе и Варна? Утре ще се запита, защо няма вагони за цимент. Ще търсим развлъчения и евтини седмици през време на празниците. Тия евтини седмици трябва да бъдат организирани системно, те трябва да се организират по една програма; и да се дава разрешение за евтина седмица само там, где действително нуждата налага. Аз няма да отрека правото на варненци да искат евтина седмица, защото Варна западна.

Въпросът, който повдигна г-н Боян Абаджиев — за свободни зони в Варна и Русе — е много умъстен. И аз също обръщаме нашето внимание на този въпрос. Но ако Варна има нужда от евтина седмица, не може да й се даде разрешение 10—20 пъти да устройва евтини седмици през годината, а ще й се даде разрешение тогава, когато българските държавни железници могат да дадат вагони, тогава, когато българските държавни железници нямат голъм подвоз, и в момента, когато Варна действително има нужда от евтина седмица.

Ще трябва да се разрешат евтини седмици за онзи населени пунктове, които са в немощно и странно лошо

икономическо положение, а същевременно представляват и интерес за българското общество, трябва да бъдат видени от българските граждани.

Дончо Узунов: Евтините седмици са едно зло, и трябва да се премахнат, както са и премахнати вече.

Еню Клятев: Г-да народни представители! Спомена се тук и за новите железници, които се строят. Новите железопътни линии в България понастоящем — доложкова, доложко аз съм съвсем осведомен, защото съм проявявал интерес към тая работа — действително се строят по един систематичен начин; подбират се търговски и стратегически пунктове и с оглед на това се прокарват линиите. Вземете за пример линията Шумен—Карнобат — тя минава през Източния балкан и се строи по много систематичен начин. Аз съм много доволен и от тая трибуна отправям своята адмирация към българските инженери, които са изработили плановите и прокарват трасето на тая линия. Имаше проект, тая линия да мине през Балкана направо, което беше свързано с непосилен труд и голъми разходи на държавата за прокопаването на голъми тунели. Ние виждаме, че този проект сега е изоставен от българските инженери — и с това се правят икономии от стотици милиони лева — като е избрано едно по-удобно трасе, с по-малки наклони, през Източния балкан, пресичайки Камчията. Тая линия е с по-малки наклони, отколкото линията София—Пловдив. Както казах, аз адмирам нашите инженери, защото, от една страна, се правят голъми икономии, а от друга страна, линията минава не през пустеещи места, а през населени пунктове, което ще им даде възможност да се повдигнат икономически.

Същата работа я виждаме и по другите линии. Не искам да се спирам на подробности, но трябва да кажа, че проектите за новостроящите се линии, които са направени по-рано, се измъниха и сега се обръщат повече населени пунктове, а от друга страна се прави икономия в разходите, спестяват се стотици милиони на съкровището. Това заслужава похвала. (Ръкопляскания от дъсно)

Г-да народни представители! Когато говоря за строежа на новите линии, аз мимоходом съм принуден да открия скоба и да обърна вашето внимание на следния въпрос. Вземам, напр., линията Кричим—Пещера. Град Пещера до скоро нямаше железница. До там трябваше да се построи железница. Но за да се построи, трябваше да се отчуждат места за гари и депа. Тия места, преди да се отчуждат, бяха ливади и лозя. Обаче тия ливади и лозя държавата не ги отчуждава за своя сметка, а предоставя на общината тя да ги отчужди и да ги даде на държавата. Г-да! Това не е право, защото приходите от българските държавни железници няма да отидат в общината, а ще отидат в касата на държавата. При страшната беднотия днес на българските граждани и страшно окаяното положение на българските общини, естествено, общините нямат възможност да плащат за тия отчуждения. Нито един пещерец до сега не е получил нито 5 стотинки за отчуждени, било ливади, било лозя, за гарата. Общината се намира в невъзможност да плати, казва: „Не мога да платя“. Затуй, открийки тая скоба, аз моля г-н министъра на железниците да вземе акт от това, което казвам, и да направи изменение на закона. Българските общини се напудрат от финансово облекчение, понеже са твърде зле финансово. Този товар трябва да се сваля от плещите на общините и да легне върху плещите на държавата; той не е голъм за държавата, която прибира приходите от железниците.

Г-да народни представители! Аз съм принуден, като човък от Бургаската област, да повдигна съ всичката сериозност един въпрос, който не един път от тая трибуна, и при разглеждане на законопроекта за корабостроенето и на други законопроекти, колегите от Варна повдигат. Касае се за така наречените свободни търговски зони в Русе и Варна. Аз не зная кога ще можем да се отърсим от този доклен патриотизъм, който го има у нас, дали ще стане това в скоро време. Всички, който излизат тук, е принуден волею-неволею да защитава интересите на своя населен пункт, на даден кръг хора и съсловия. Не отричам страшното и лошо материално положение, в което изпадна Варна, и лошото търговско състояние, в което се намира тя. Безспорно, Варна по-рано със своя голъм хинтерланд беше първостепенен български

портъ, но сега Варна не може да бжде това, което е била. И азъ си позволявамъ да кажа: колкото щатъ Бургазлии съ своя специаленъ комитетъ да разхубавяватъ Бургазъ, колкото и общината на Бургазъ да се мъчи да направи града единъ истински курортенъ центъръ, не могатъ да създадатъ курортъ равенъ на Варна. Това не може и нѣма да стане. Но колкото и варненци да се мъчатъ да направятъ Варна търговски градъ, равенъ на Бургазъ, и това нѣма да стане.

**Стефанъ Цановъ:** Като си вземемъ Добруджа, ще може.

**Еню Клятевъ:** Ще дойда и на този въпросъ. — Когато се говори за повдигането на Варна, азъ ще се спра на въпроса, за който ме подбѣща г-нъ Цановъ. Искаме ли днесъ Варна да бжде онзи градъ, какъвто бѣше по-рано, ние трѣбва да имаме единъ идеалъ и стремежъ — хинтерланда на Варна, Добруджа, да бжде отново въ българската държава. (Общи ржкоплѣскания)

Ние сме готови да дадемъ като жертва предъ олтаря на отечеството интереситъ на гр. Бургазъ. Готови сме на жертви. Ако вземемъ и направимъ Деде-агачъ истинско търговско пристанище на Бѣло-море, нека загубимъ Бургазъ. Дайте ни Деде-агачъ, нека загуби Бургазъ, но отъ това ще спечели цѣлото народно стопанство, цѣлата българска нация. Ето разрешението и на този въпросъ.

Докогато тия две проблеми, отъ национална гледна точка, не бждатъ разрешени, не можемъ да имаме правилно разрешение на проблемата за свободни зони въ Русе и Варна. Така разбирамъ азъ този въпросъ и така го слагамъ чрезъ българския Парламентъ на българското общество.

Г-да народни представители! Само още нѣколко думи и за дисциплината, за стѣгнатостта на българския желѣзничаръ. Днесъ по дисциплина, по стройностъ, по изпълнение на своята служебна обязаностъ, българскиятъ желѣзничаръ, безъ да му правя комплименти, заслужава нашитъ похвали, нашата адмиратия, защото стои на първо мѣсто. Извиканъ денонощно на трудъ, той отстоява каузата на българската промишленостъ, на българската индустрия, на българското стопанство, изобщо на всички български интереси. (Ржкоплѣскания) Той не жали нито трудъ, нито срѣдства, готовъ е да даде и своя животъ предъ олтаря на своето отечество, за да защити интереситъ на цѣлокупния български народъ. Къмъ този желѣзничаръ ние не трѣбва да бждемъ скѣпци, къмъ него ние трѣбва да имаме особено внимание, да проявимъ особени грижи.

Г-да народни представители! Съ възторгъ гледахъ стройнитъ редици на българскитъ желѣзничари въ единъ много малъкъ градецъ, какъвто е Айтосъ. Тамъ азъ ви-

дѣхъ стройнитъ редици на българскитъ желѣзничари, дошли въ нашия градъ да участвуватъ въ скромното тържество, уредено по случай тѣхния патроненъ празникъ, да манифестиратъ своята мощъ и своята сила. Марширувайки въ стройни редици, подъ развѣтото национално знаме, българскитъ желѣзничари манифестираха своята мощъ и своята цѣлостъ. Тѣхнитъ стройни редици радваха не само менъ, а радваха цѣлия български народъ, който видѣ, че действително Българскитъ държавни желѣзници иматъ една стегната администрация.

Съ тия пожелания азъ ще завърша.

Г-да народни представители! По принципъ азъ одобрявамъ предложението на бюджетопроектъ на Българскитъ държавни желѣзници за 1939 бюджетна година и заявявамъ, че ще го гласувамъ съ пълното съзнание, че изпълнявамъ своя граждански и общественъ дългъ. Бихъ помолилъ, обаче, всички да се обединимъ около дѣлото на българския желѣзничаръ. Нека всички вложимъ максимални усилия, за да подобримъ хала, положението на българския желѣзничаръ, та да го направимъ действително единъ добъръ и способенъ гражданинъ, който съ готовностъ да приобщава усилията си къмъ тия на всички останали съсловия въ страната, за да можемъ по този начинъ да изградимъ една мощна, единна, културна и стопанска България. (Общи ржкоплѣскания)

**Председателствуващъ Георги Марковъ:** Г-да народни представители! За следващото заседание въ понеделникъ председателството ви предлага следния дневенъ редъ:

Одобрене предложението:

1. За отпущане еднократна помощъ на съпругата на покойния художникъ-скулпторъ Кирилъ Шиваровъ.

2. За отпущане еднократна помощъ на Ана Андонова и др.

3. Първо четене законопроекта за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата. (Продължение разискванията)

4. Докладъ на бюджетарната комисия по бюджетопроекта на разнитъ фондове на държавата за 1939 бюджетна година.

Одобрене предложението:

5. За приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвѣщение чужди подданици.

6. За приемане завещанието на покойната Райна д-ръ Стефанъ Чернева.

Конто отъ г-да народнитъ представители приематъ следващото заседание да бжде въ понеделникъ, 3 часа следъ обѣдъ, съ така предложени дневенъ редъ, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

(Вдигнато въ 13 ч. и 5 м.)

Подпредседателъ: **ГЕОРГИ МАРКОВЪ**

Секретари: **ГЕТО КРЪСТЕВЪ**  
**ПЕТКО КОСТОВЪ**

Началникъ на Стенографското отдѣление: **ДОНЧО ДУКОВЪ**