

XXIV ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪЗРАНИЕ

ПЪРВА РЕДОВНА СЕСИЯ

Р.н. 3

Стенографски дневникъ

НА

55. заседание

Понедѣлникъ, 6 февруарий 1939 г.

(Открито въ 15 ч. 45 м.)

Присъствували: председателъ Стойчо Мошановъ и подпредседателъ Димитъръ Пешевъ
Секретари: Гето Кръстевъ и Цвѣтко Петковъ

Библиотека
5703

СЪДЪРЖАНИЕ:

	Стр.		Стр.
Съобщения:		Говорили:	
Отпуски	1440	В. Чобановъ	1442
Питане	1440	Н. Контевъ	1449
Законопроекти		П. Забуновъ	1452
По дневния редъ:		Н. Стамболиевъ	1456
Предложения: 1. За отпускане еднократна помощъ		Д-ръ Н. Сакаровъ	1462
на съпругата на покойния художникъ-скулпторъ			
Кирилъ Шиваровъ. (Приемане)	1440	Случка: Лично обяснение отъ народния представителъ	
2. За отпускане еднократна помощъ на Ана Андо-		Т. Кожухаровъ по откупуването на акции на Па-	
нова и др. (Приемане)	1441	раходното дружество въ Варна отъ държавата	1448
Законопроектъ за бюджета на Главната дирекция на		Дневенъ редъ за следващото заседание	1469
жѣлзници и пристанищата. (Първо четене —			
продължение разискванията)	1442		

Председателъ Стойчо Мошановъ: (Звъни) Отварямъ заседанието. Присъствуватъ нужниятъ брой народни представители.

(Отсъствуватъ г-да народните представители: Александъръ Симовъ, Борисъ Мончевъ, Василъ Мандаровъ, Георги Чалбуровъ, Гето Кръстевъ, Григоръ Василевъ, Димитъръ Илиевъ, Димитъръ Савовъ, Еню Поповъ, Иванъ Златаровъ, д-ръ Найденовъ, Недѣлко Атанасовъ, д-ръ Никола Дуровъ, Никола Логофетевъ и Стефанъ Радионовъ).

Председателството има да направи следните съобщения. Разрешени сж отпуски на следните народни представители:

- на г-нъ Недѣлко Атанасовъ — 1 день, за 6 т. м.;
- на г-нъ Димитъръ Илиевъ — 1 день, за 6 т. м.;
- на г-нъ Стефанъ Радионовъ — 2 дни, за 6 и 7 т. м. и
- на г-нъ Еню Поповъ — 2 дни, за 3 и 6 т. м.

Постъпило е питане отъ панагюрския народенъ представителъ г-нъ Никола Търкалановъ до г-нъ министъра на финансите, относно спестовно-строителниятъ кооперации въ страната.

Пристъпваме къмъ първата точка отъ дневния редъ — **ОДОБРЕНИЕ РЕШЕНИЕТО ЗА ОТПУЩАНЕ ЕДНОКРАТНА ПОМОЩЪ ОТЪ 20.000 Л. НА Г-ЖА НАДЕЖДА ШИВАРОВА, СЪПРУГА НА ПОКОЙНИЯ ХУДОЖНИКЪ-СКУЛПТОРЪ КИРИЛЪ ШИВАРОВЪ**

Моля г-нъ секретаря да прочете решението.

Секретаръ Стефанъ Стателовъ: (Чете)

„МОТИВИ

къмъ проекто-решението за отпускане еднократна държавна помощъ отъ 20.000 л. на съпругата на починалия художникъ Кирилъ Шиваровъ.

Г-да народни представители,
На 26 мартъ т. г. почина скоростижно въ София известниятъ нашъ художникъ и скулпторъ Кирилъ Шиваровъ.

Художникъ съ солидна школовка, той е завършилъ Пражкото художествено индустриално училище по декоративна скулптура и специалниятъ майстеркласъ по композиция на Виенската художествена академия. Покойниятъ художникъ, следъ завършването си отъ чужбина, се установи на свободна художествена работа първоначално въ родния си градъ Варна, а следъ това въ София. Щастливо съчеталъ солидната подготовка съ една рѣдка работоспособностъ и настойчивостъ, К. Шиваровъ ни остави единъ голѣмъ брой наметници, както чисто художествени, така и художествено декоративни.

Отдаденъ всецѣло на своето творчество, незнаейки почивка, Шиваровъ умрѣ при отливане на декоративните фигури, които току-що бѣ завършилъ за украса на новостроящото се здание на Българската народна банка, и, както неумолимо диктува българската действителностъ за всички оѣзи, които се занимаватъ съ изкуство, остави семейството си безъ срѣдства дори да го погребе прилично.

Поради това, необходимо е да се отпусне на Надежда Кирилъ Шиварова отъ гр. София, съпруга на починалия художникъ-скулпторъ, К. Шиваровъ, една държавна помощъ въ размѣръ на 20.000 л.

Като ви представямъ приложеното за целта проекторешение, моля ви, господа народни представители, да го разгледате и приемете.

Гр. София, декемврий 1938 година.

Министъръ на финансите: **Д. Божиловъ**

РЕШЕНИЕ

за отпускане еднократна помощъ отъ 20.000 л. на г-жа Надежда Кирилъ Шиварова, съпруга на покойния художникъ-скулпторъ, Кирилъ Шиваровъ.

Отпуска се еднократна помощъ отъ държавата въ размѣръ на 20.000 л. на г-жа Надежда Кирилъ Шиварова, съпруга на покойния художникъ-скулпторъ, Кирилъ Шиваровъ.

Председател Стойчо Мошанов: Които приемат решението, както се прочете, моля, да вдигнат ръка. Събрането приема единодушно.

Пристъпваме към втората точка от дневния ред —

ОДОБРЕНИЕ РЕШЕНИЕТО ЗА ОТПУСКАНЕ ЕДНОКРАТНА ПОМОЩ ОТЪ ДЪРЖАВАТА НА АНА АНДОНОВА И ДР.

Моля г-нъ секретаря да прочете решението.

Секретарь Стефанъ Стателовъ: (Чете)

„МОТИВИ

къмъ проекто-решението за одобряване решенията на Прошатарната комисия, взети въ заседанията ѝ отъ 18, 22 и 23 ноември т. г., за отпускане помощи отъ държавата на Ана Андонова, Мико Нановъ, Иванка Н. Петрова и Никифоръ Ил. Зеленски.

Г-да народни представители,

Прошатарната комисия при XXIV-то обикновено Народно събрание въ заседанията си отъ 18, 22 и 23 ноември т. г. е взела решение да се отпуснат помощи отъ държавата на следните лица:

- 1) на Ана Андонова, бивша артистка, отъ гр. София, въ размѣръ на 10.000 л., за издръжка и лѣчение;
- 2) на Мико Нановъ, отъ гр. Кула, доброволецъ отъ войната презъ 1885 година, глухъ съ дветѣ уши, въ размѣръ на 15.000 л., за издръжка;
- 3) на Иванка Николова Петрова, отъ гр. Ломъ, въ размѣръ на 2.000 л., за издръжка и лѣкуване на болната си дъщеря, и
- 4) на Никифоръ Ил. Зеленски, ветеранъ отъ Освободителната война, живущъ въ гр. Пазарджикъ, въ размѣръ на 2.000 л.

Съгласно чл. 75, ал. 2, отъ правилника за вътрешния редъ на Народното събрание, моля, г-да народните представители да разгледатъ и гласуватъ приложеното тукъ проекто-решение за отпускане на горните помощи отъ държавата.

Гр. София, декември 1938 година.

Министъръ на финансите: Д. Божиловъ

РЕШЕНИЕ

за отпускане еднократни помощи отъ държавата на Ана Андонова, Мико Нановъ, Иванка Николова Петрова и Никифоръ Ил. Зеленски.

Одобрява се да се отпуснат еднократни помощи отъ държавата на следните лица:

- 1) на Ана Андонова, бивша артистка, отъ гр. София, въ размѣръ на 10.000 л., за издръжка и лѣчение;
- 2) на Мико Нановъ, отъ гр. Кула, доброволецъ отъ войната презъ 1885 г., глухъ съ дветѣ уши, въ размѣръ на 15.000 л., за издръжка;
- 3) на Иванка Николова Петрова, отъ гр. Ломъ, въ размѣръ на 2.000 л., за издръжка и лѣкуване на болната ѝ дъщеря, и
- 4) на Никифоръ Ил. Зеленски, ветеранъ отъ Освободителната война, живущъ въ Пазарджикъ, въ размѣръ на 2.000 л.

Стефанъ Цановъ: Това еднократни помощи ли сж?

Председател Стойчо Мошанов: Това сж доклади на прошатарната комисия, облѣчени отъ г-нъ министра на финансите въ форма на предложение.

Които приематъ решението, както се прочете, моля да вдигнатъ ръка. Мнозинство. Събрането приема.

Пристъпваме къмъ точка трета отъ дневния редъ —

ПЪРВО ЧЕТЕНЕ ЗАКОНОПРОЕКТА ЗА БЮДЖЕТА НА ГЛАВНАТА ДИРЕКЦИЯ НА ЖЕЛѢЗНИЦИТЕ И ПРИСТАНИЩАТА (ПРОДЪЛЖЕНИЕ РАЗИСКВАНИЯТА).

Има думата народниятъ представител г-нъ Василь Чобановъ.

Василь Чобановъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Бюджетопроектъ на Българските държавни желѣзници, който разглеждаме сега, по мое мнение, е единъ отъ най-важните бюджетопроекти, защото Българските държавни желѣзници сж най-голямото държавно стопанство, и въобще най-голямото стопанско предприятие у насъ.

Г-да народни представители! Ние имаме 3.350 км. желѣзнопътни линии, 595 локомотиви, 10.500 сточни вагони, 672 пътнически вагони и 245 пощенски вагони. Виждате, едно голямо държавно имущество.

Годишниятъ трафикъ на Българските държавни желѣзници се изразява въ следните цифри: превозени стоки надъ 4 милиони тона, пътници надъ 11 милиони души, влакове 140 хиляди, товарни вагони 415 хиляди, износъ — вагони 24.918. Тѣзи цифри показватъ, че Българските държавни желѣзници сж едно държавно стопанство, което оперира съ единъ голѣмъ бюджетъ.

Въ Българските държавни желѣзници имаме вложенъ капиталъ, споредъ статистическия годишникъ отъ 1937 г. на Главната дирекция на желѣзниците, въ желѣзопътни линии 390.665.000 зл. лева, въ подвиженъ материалъ — 105.541.000 зл. лева, или всичко къмъ около 500 милиони лева златни, което прави къмъ 14 милиарди лева днешни пари. Следователно, разглеждайки днесъ бюджетопоекта на Българските държавни желѣзници и корабоплаването, ние разглеждаме бюджетопоекта на едно отъ най-големите наши държавни стопанства, па ако щете на най-голямото национално стопанство.

Цѣлниятъ нашъ стопански животъ, по-голямата частъ отъ плода на годишния трудъ на българина минава презъ българските държавни желѣзници. Това показва, че българските държавни желѣзници, като транспортно срдѣство, сж най-важниятъ факторъ въ нашата страна. Това обстоятелство ни налага да разгледаме бюджетопоекта на българските държавни желѣзници и отъ стопанско гледище.

Г-да народни представители! Нашите големи общественици следъ освобождението на България, отъ първите дни следъ образуването на Третото българско царство, за голямо щастие, сж схванали правилно значението на желѣзниците за живота на държавата и затова сж ги етатизирали. Въ 1885 г. младата българска държава се сдобилъ съ линията Русе—Варна, дълга 224 км. По силата на Берлинския договоръ, тази линия държаната е откупната отъ компанията, която я е строила и я е имала като концесия отъ Турция. Паметни ще останатъ борбитѣ, които нашите първи държавници въ оная епоха сж водили по откупуването на съществуващите тогава желѣзнопътни линии. Тѣхната борба е била много трудна тогава, защото задъ компанията, имащи концесията на желѣзнопътните линии, сж стоѣли три велики държави: Австро-Унгария, Англия и Франция. И ние, като току що освободена държава, поставена въ зависимостъ отъ Турция и отъ великите сили, сме били принудени да откупимъ линията Русе—Варна при една много висока цена — 53 милиони лева тогавашни пари, при единъ бюджетъ на новообразуваната българска държава по-малкъ отъ 50 милиони лева. По-късно се спадагъ по окупационния дългъ около 10 милиони лева и тази линия фактически нашата държава я откупува за около 42 милиони лева тогавашни пари.

Борбитѣ, както казахъ, на нашите големи държавници отъ онази епоха, за откупуване на тогавашните желѣзнопътни линии отъ компанията за смѣтка на държавата, сж били много големи, дори, бихъ казалъ, ожесточени. Сумитѣ, които сж били искани, обаче, отъ компанията — концесионерки за отстъпването на използваните отъ тѣхъ линии на нашата държава, сж били толкова големи и непосилни за насъ, щото Тодоръ Икономовъ, тогава министъръ на обществените сгради, казва: „Ако продължава така, може да дойде денъ да ни продадатъ, зарадъ тия линии, и парцалитѣ“. Първите хора на България тогава сж били проникнати и убедени отъ необходимостта, желѣзниците да бждатъ държавни и затова, въпреки стремежа на всички тогава враждебно настроени сили спрямо България, които сж искали на всѣка цена да поставятъ България подъ своята икономическа зависимостъ, сж се обявили решително за етатизирането на желѣзниците.

Г-да народни представители! Въ 1885 г. се създава и първия законъ за желѣзните пътища. Въ чл. чл. 5 и 7 отъ този законъ се прокарва началото, че българските желѣзници сж държавни. Въ 1889 г., въ изпълнение задължението ни по Берлинския договоръ, да се свържемъ съ западните желѣзници, се построява линията Царибродъ—София—Вакарелъ—Бѣлово. Тогава се туря и началото на една програма за строежъ на българските държавни линии. Въ изпълнение на тази програма сж построени и линиите: първо, София—Перникъ—Радомиръ, по-късно — Каспичанъ—Шуменъ, Романъ—София, Русе—Горна Орѣховица и пр.

За проектирането и построяването на тѣзи линии е било необходимо българската държава да разполага съ подготвени хора. Затова наложило се е и сж били изпратени отъ българската държава въ чужбина, като стипендианти, младежи, за да получатъ техническо образование. Независимо отъ това, като ръководители при постройката на желѣзнопътните линии у насъ, сж били викани и големи европейски знаменитости и капацитети. Казвамъ ви това,

за да подчертая, че представителите на българската държава от ония години са имали една определена железнопътна политика за стрясък на железнопътната мрежа и са схващали голямото значение въобще на железниците за държавата.

Фактът, че още в началото на формирането на българската държава, железниците са били статизирани, не е изолиран. Той е във тесна връзка с общите концепции на нашите държавници тогава за управлението на нашата страна. Още в 80-те години на миналото столетие, нашият народ, чрез своите представители, при формирането на своето вътрешно управление, застава решително на принципите на демократичността, които намират отражение и в нашата Конституция. Търновската конституция ще остане един пътматник за чисто народна уредба на една държава.

Политиката на българските държавни железници тогава се е изразявала главно в едно направление — тръбвало е да се построят линии, които да свържат двесте пристанища на България, Варна и Бургас, с вътрешността на страната, за да може младата българска държава да се еманципира от пристанищата Браила и Галац, от една страна, и Цариград и Деде-Агач, от друга.

Йорданъ Русевъ: Какво приказваш за Варна и Деде-Агач!

Председателъ Стойчо Мошановъ: (Звъни)

Василъ Чобановъ: Г-да народни представители! Моят мисъл е, че ония, които поставиха началото на българските държавни железници, са били много далновидни хора, работили са по една определена програма. Тия линии не са строени случайно, а са сторени с оглед на един план, за да може България да бъде независима от пристанищата Браила и Галац, от една страна, и Цариград и Деде-агач, от друга страна, за да може българските транспорт да се направлява чрез пристанищата Варна и Бургас. И съобразно този план и тази програма са били строени по-нататък останалите линии.

За да не попаднат във чужди ръце железниците в Южна България — думата е за железниците на Ориенталската компания — те тръбваше да бъдат откупени. И както знаете, в 1908 г., когато се обяви независимостта на България, железниците на Ориенталската компания бяха откупени от българското правителство, което прокарваше пак същата политика — железниците да бъдат държавни. Следователно, през тия три десетилетия на 80-те, 90-те и 900-те години ние виждаме, че се провежда една системна политика, която в края на краищата цели не само линията, която се сторят от самата държава, да бъдат държавни, но и построените от частните компании железници да станат държавни. И затова българското правителство откупи най-напред първата линия в България Варна-Русе, а след това и линията на Ориенталската компания в Тракия. Всичко това, г-да народни представители, се е провеждало по един определен план. Този план се изразява в няколко закона: закона за железните пътища от 1885 г., закона за разширение на мрежата на българските държавни железници от 1887 г., закона за експлоатация на българските държавни железници от 1898 г., закона за разширение на железнопътната мрежа и пристанищата от 1925 г. и закона за уредбата и управата на българските държавни железници и пристанища от 1929 г., заедно с допълнението му от 1930 г. Всички тия закони, внимателно проучени, дават идеята, че българската държава, от началото до сега, е искала да проведе най-по принципна за егатизация на българските железници.

Във юбилейния сборник, който се издаде тази година официално от Дирекцията на железниците по случай 50 годишнината на българските държавни железници, обаче, се провежда една мисъл, която шокира тружениците, които са вложили доста труд, усилка и енергия на времето за прокарването на тази политика и въ творчеството на българските държавни железници. Въ една статия, поместена въ този годишник, се казва, че българските държавни железници били строени без план; че нямало никаква система, че не са били сизавани при стряска имъ основни положения, основни норми. Напр. нормата за наклон от 25‰ била голяма, радкуситъ на извикитъ били много малки и пр. Аз се отнесох до компетентни хора, слушахъ също и реферата на уважаемия г. Морфовъ и тръбва да кажа, че тръбва да съжаляваме, де то подобна провокираща, бихъ казалъ, тенденция се печата въ един юбилейен сборник, който има за цел да покаже на света прогреса на българските държавни

железници въ разстояние на 50 години. Тамъ се твърди, както казахъ, че железниците били строени много неправилно, че били много скъпи, че не отговаряли на нуждите и пр. Нищо подобно, г-да народни представители! Напротивъ, по мнението на европейски капацитети, които са писали специални статии за нашите държавни железници, нашите железници са били строени, и от гледна точка техническа, и от гледна точка стопанска, твърде рационално. И тръбва да прибавя още, че тия г-да, които пишатъ това, са прави за себе си, защото за тяхъ цялото минало, което е само едно голямо творчество, ще тръбва да бъде отречено; защото за тяхъ дълготочислението започва от 1934 г.; като че ли от 1934 г. са били построени всички железници; като че ли от 1934 г. започва цялото творчество на българския народ, изразено въ всичките области на нашия стопански и културен живот; като че ли от 1934 г., и го специално от 19 май, започва календарът! Ще тръбва да се отрече всичко от туй нареченото позорно минало, когато това е абсолютно невърно, когато научно е доказано, че това не е върно.

Г-да народни представители! Интересно е и заслужава да се отглед повече внимание, за да се разгледа въпросът, какъ се управляват българските държавни железници. И азъ ще пристъпя къмъ тая тема. Изоставямъ, обаче, темата, какво представляват българските държавни железници като народно стопанство, като стопанско предприятие: са ли те въ такова положение, както го изнася днесъ Главната дирекция на железниците, или железниците, като стопанско предприятие, са били поставени на времето си много добре и ако днесъ те не даватъ такива резултати, каквито се желаят, това не се дължи на погрешната програма и политиката, която е била провеждана, а се дължи на нещо друго. На тая тема ще говоря отъ наша страна финансистите, които са по-компетентни от мене; те ще разгледатъ отъ стопанско гледище, какво представляват българските държавни железници. Азъ ще се огранича върху управлението, върху администрацията на българските държавни железници въ сегашния моментъ, като ще се върна няколко години по-назадъ и ще го сравня с управлението въ туй нареченото позорно минало, за да видимъ какво представлява това управление сега и какво е представлявало то въ миналото.

За да видимъ, какъ се управляват българските държавни железници, ще тръбва да се справимъ съ бюджета. Въ бюджета е изразено чрезъ цифри това управление, въ бюджета е прокарана една система, която ще ни даде ясна представа за управлението, администрацията на българските държавни железници.

Г-да народни представители! Преди да пристъпя къмъ разглеждането на този въпросъ, азъ ще се спра предварително на два други, отдели отъ разглеждането отъ мене, въпроси. Ще се спра на въпроса за правото на народния представител да изнася тукъ цифри, данни и пр., които често пъти се квалифициратъ отъ министерската маса, като клеветнически. Народниятъ представител често пъти изнася тукъ факти и данни, които проверени — въ кавички, ще кажа, или безъ кавички — се оказватъ клеветнически. Азъ чухъ тукъ преди няколко дена отъ министерската маса да се твърди, че не бива така лекомислено да се изнасятъ неровержени факти; че, когато народниятъ представител, дойде тукъ, на тая трибуна, ще тръбва да говори съ конкретни факти — факти, които е проверилъ. Никой не бива да хвърля по какъвто и да е начинъ петно върху честта на ония, които се засягатъ.

Г-да народни представители! Тези, които се засягатъ могатъ да се защитятъ сами, стига съ тяхъ, разбира се, да бъдатъ фактите, да бъде истината. Народниятъ представител, когато дойде тукъ, не е длъженъ да иде съ такъв обвинителен материал, какъвто обикновено се иска, за да омиденъ при прокурора. Когато съберешъ такъв обвинителен материал, нѣма нужда да го носишъ тукъ, а ще отидешъ направо при прокурора, и прокурорътъ ще състави обвинителния актъ. Народниятъ представител събира данни и факти, които му се съобщаватъ отъ обществото, отъ отделни лица, защото обществото, г-да народни представители, по интуиция надухва нѣкой път истината. Тази истина може да не бъде изразена съ документи и доказателства, каквито се искатъ, да кажемъ, по едно углавно дѣло. Но, ако народниятъ представител изнася тукъ факти и данни неровержени, то е затуй, защото иска да предизвика една анкета. Той не отива да търси виновните лица. Него не го интересуватъ лицата. Отъ лицата се интересува смѣтътъ, когато ги наказва. Тукъ ние не искаме тяхното наказание. Насъ ни интересува по-скоро да приведемъ тия цифри и факти, за да изгнемъ една система. И тъйко заради туй, когато ние гово-

римъ тукъ за отдѣлни такива факти, провѣрени или непро-
вѣрени, ние посочваме на системата и искаме тукъ нея
да разгледаме, защото, критикувайки системата, ние ще
искаме да дойдемъ до едно заключение за едно по-добро
управление. Това, дего се подхвърля: „Вие се криете задъ
вашата депутатска неприкосновенност, вие се обличате въ
манитята на вашата депутатска неприкосновенност и под-
хвърляте лекомисленно обвинения, безъ да щадите
личноститѣ“ — най-малкото е неумѣстно. Нека бждемъ
открити най-сине, г-да народни представители: какво
значи една личностъ предъ върховнитѣ интереси на единъ
народъ? Пъкъ нека и да пострада малко личността. Ако
таа личностъ е невинно наклеветена или е пострадала, тя
има всичката възможностъ да излѣзе да се оправдае. Дори
въ наказателния законъ има текстъ, съгласно който, ко-
гато по подбуди отъ висшѣ общественъ, държавенъ ин-
тересъ е малко нѣкакъ си засегната честта на известни
лица, съдътъ въ известни случаи може да оправдае ви-
новния. Та, следователно, когато азъ почвамъ да правя
една критика на туй положение, ако засегна нѣкоя личностъ
и, ако ми се възрази, че тѣзи факти не сж провѣрени,
не сж вѣрни, азъ отговарямъ по този начинъ: не мога азъ
да провѣррявамъ фактитѣ и да правя анкети, защото то
не е въ моята възможностъ; анкетитѣ ще ги прави На-
родното събрание, ако намѣри за нужно. А анкети трѣбва
да се правятъ по-често, за да се провѣри, вѣрно ли е или
не това или онова, за да дойдемъ до правилно заключение
относно премахването или измѣнението на системата.

И втора една бележка, г-да народни представители.
Тукъ се говори много за бюрокрацията. Азъ ще засегна и
този въпросъ, за да докажа, че въ управлението на българ-
скитѣ държавни желѣзници бюрократизмътъ се е проя-
вилъ въ най-висша форма. Всички плачемъ тукъ отъ
бюрократията. Гръмъ и мълнии тукъ се отправятъ срещу
нея. Какво значи бюрокрация? Бюрократия значи властъ
и сила на чиновника, могъщество на чиновника. Отъ къде
черпи той тази сила? Ако чиновникътъ е въ нисшата
иерархия, той черпи силата си отъ оня, който стои надъ
него и т. н., докато дойде до оня, който е винаги неотго-
воренъ и който не зависи почти отъ никого. Той е най-
опасниятъ бюрократъ. Бюрократътъ е една система: като
почнете отъ малкия до голѣмия най-малкиятъ винаги на-
мира покровителството на голѣмия.

Въ какво се изразява тая бюрокрация? Отивате да се
оплаквате, позовавате се на законъ и на съвѣсть. Този
човѣкъ казва: азъ имамъ своя съвѣсть и свой законъ.
Отивате на началника да се оплачете и началникътъ, който
се счита задълженъ да пази „института“, въ сѣщностъ
излиза, че пази отдѣлнитѣ личности — не ви удовлетво-
рява. Какъ ще може вие да турите редъ въ тази страна,
ако бюрокрацията е всемогъща и всесилна — особено оня
бюрократъ, който седи на върха — и ако еско оплакване
оставя така, безъ какъвто и да е резултатъ?

Бюрократията се характеризира още съ туй, че тя
усложнява системата на службитѣ. Бюрократия значи, да
създадешъ колкото се може повече служби. Намѣсто да
се свърши една работа въ една канцелария или въ две,
вие сте днесъ просто поразени, че трѣбва да минете презъ
15 канцеларии. Защо? Защото службитѣ сж усложнени, а
това е, защото бюрократътъ по природа е мързеливъ, той
не иска много работа, той е мѣденъ, той е неподвиженъ,
той създава това подразделение на службитѣ, той е като
ония микроорганизми, които се дѣлятъ на много и много
малки частици. Азъ зная, ще ми се възрази, че животътъ
е усложненъ, и че този така усложненъ животъ иска и
усложнени служби. Но тукъ не е въпросътъ за едно ра-
зумно подразделение на службата, а за едно унищожено
усложнение на самата служба.

Следъ тия бележки, г-да народни представители, азъ
пристигамъ къмъ критиката на бюджета. Азъ твърдя, че
този бюджетъ, така както е съставенъ, е единъ бюрокра-
тически бюджетъ. Службитѣ сж извънредно много услож-
нени; създадени сж маса излишни служби.

На стр. 21, въ „Отдѣлъ I“, „Централно управление“,
имаме „Отдѣление административно и социални грижи за
персонала“. Цѣлото това отдѣление е излишно. Защо е то
излишно? Защото имате по-долу едно подразделение на това
отдѣление „Служба личенъ съставъ“ и въ тая служба има
следнитѣ длѣжности: „Началникъ на службата, заведующъ
картотеката, дѣловодителъ по персонала и машинописаръ“.
Туй отдѣление е открито въ 1937 г.

Моята критика ще засегне не само сегашния бюджетъ,
но ще засегне и бюджетитѣ на желѣзницитѣ почти отъ
1934 г. насамъ.

Това отдѣление, казахъ, е открито въ 1937 г. Въ това
„Административно отдѣление“ има единъ началникъ на
отдѣлението, казва се полковникъ Шапкаревъ — под-
чертавамъ полковникъ Шапкаревъ, за да се знае, че това
сж повече запасни офицери. Има длѣжностъ „Инспекторъ
по социалнитѣ грижи и трудови условия“. Тази длѣжностъ
сжщо така е излишна. Защо? Защото такъвъ инспекторъ
има, както ще видите по-нататъкъ, въ другитѣ отдѣления.
Въ всѣко друго отдѣление ги има тия инспектори! Защо е
създаденъ въ туй „Административно отдѣление“ този
инспекторъ, е мѣчно да се разбере. И миналата година
го е имало, и сега го има. Обаче тая година има и единъ
новъ постъ — той е свършено новъ — а именно
„Административенъ инспекторъ, той и заведующъ учеб-
ната частъ“. Какъвъ ще бжде този административенъ ин-
спекторъ, какъва ще бжде неговата служба, когато има
маса други инспектори въ другитѣ отдѣления, азъ не мога
да зная. Но най-куриозното е, че има още единъ инспек-
торъ предвиденъ тая година, а именно „Инспекторъ-ръж-
ководителъ по тѣлесното възпитание и злополукитѣ“. Отъ
какво тѣлесно възпитание иматъ нужда желѣзничаритѣ,
азъ не зная. Какво тѣлесно възпитание ще ръководи, ради
Бога, този инспекторъ!

Но, г-да народни представители, още въ началото на
обяснителната таблица къмъ бюджетопроекта, следъ „Ми-
нистеръ, секретаръ, главенъ директоръ“, се предвижда една
нова длѣжностъ „Главенъ инспекторъ — стопановедъ“.
Много интересно! И тя е нова длѣжностъ. Тази длѣжностъ
„Главенъ инспекторъ — стопановедъ“ напълно се по-
глъща отъ „директора“ и „съветника“ на финансово-сто-
панската дирекция, на стр. 25. Тамъ има сжщо така пред-
виденъ единъ инспекторъ, но не го казватъ „Инспекторъ —
стопановедъ“, какъвто е той тукъ. И азъ не разбирамъ,
защо е предвиденъ този стопановедъ тукъ, когато има
вече единъ стопановедъ въ финансово-стопанската дирек-
ция, където му е и мѣстото.

Въ „Служба за оплакване и разузнаване“, сжщо така, е
предвиденъ единъ новъ инспекторъ по разследванията и
разузнаванията. Въ всѣко едно отдѣление по-нататъкъ има
по единъ такъвъ инспекторъ по разследванията и разузна-
ванията. Това е пакъ нова служба, г-да! И пр.

Нови служби, г-да народни представители, има много
и азъ бихъ ви отекчилъ, ако се спирамъ подробно на тѣхъ.
Но най-интересно е, че въ нѣкои отъ старитѣ служби, въ
конто фигурираше ценза „инженеръ“, сега този цензъ
липсва. Нѣма нужда вече отъ цензъ! Значи, има се пред-
видъ да се настанятъ известни лица, които ще бждатъ
фаворизирани. Азъ бихъ споменалъ тукъ нѣкои имена,
макаръ че нѣмамъ голѣма слабостъ къмъ имената, за да
видите, кои сж фаворититѣ на г-нъ Колчевъ, главниятъ
директоръ. Азъ не атакувамъ г-нъ министъра на желѣзни-
цитѣ. Г-нъ министърътъ дойде на готовъ, заваренъ бю-
джетъ. Азъ не се съмнявамъ въ неговата почтеностъ. Въ
своето ведомство той си бѣше на мѣстото — голѣмъ сѣ-
дия. Не го атакувамъ, защото знамъ, че той е гостенинъ,
който утре може да си отиде. Но има единъ, който не си
отива, който е вѣченъ, както желѣзницитѣ сж вѣчни.

Стефанъ Цановъ: И който трѣбва да служи на вси-
китѣ министри, които преминаватъ.

Василь Чобановъ: Колкото и да съмъ некомпетентенъ,
при едно проучване на двата бюджета, миналогодишниятъ
и сегашниятъ, азъ се спрѣхъ на тия нови длѣжности.
Но трѣбва да ви кажа, че азъ се отнесохъ и до компе-
тентни хора, да не би азъ да грѣша въ моитѣ проучвания.
И онова, което ме зарадва, то е, че компетентнитѣ хора
ми направиха комплиментъ, като казаха, че макаръ азъ
да не притежавамъ никакви познания по желѣзнопътното
ведомство и да нѣмамъ тази компетентностъ, по инстинктъ
азъ съмъ налучкалъ правия пътъ. Вѣрно е, казахъ тѣ, че
тия длѣжности сж действително излишни. Този апаратъ,
така създаденъ, въ една-две години, съ толкова служби,
не оправдава своето съществуване, защото българскитѣ
държавни желѣзници, слава Богу, до 1934 г., и до 1935 г.,
и до 1937 г., и безъ новитѣ длѣжности можеха да съ-
ществува.

Къде се изразиха тия нужди, които наложиха новитѣ
длѣжности? Системата е такава: да се откриватъ нови
длѣжности, за да се назначаватъ свои хора. Злитѣ езичи
говорятъ, че г-нъ Колчевъ има нѣколко фаворити — тѣ сж
една тройка: Фратевъ, Грашевъ и не зная кой още —
и всички тѣхви близки трѣбва да бждатъ настанени на
служба.

Въ тѣй нареченото бюро „Балканъ“ има единъ начал-
никъ на бюро съ заплата 5.560 л. и единъ счетоводителъ —
съ 4.710 л. Миналата година заплатата му е била 4.460, а

счетоводители отъ сѣция този рангъ получаватъ много по-малко. Какъвъ е този счетоводителъ? Казватъ, че тази служба е била създадена за братъ на Грашевъ. Чиновници — касиери, които продаватъ билети, сѣ съ много по-голяма заплата отъ ония, които продаватъ билети по гаритѣ. Това е едно отъ галениитѣ отдѣления на Главната дирекция на Българскитѣ държавни желѣзници. Пренебрегнатъ е отдѣлтъ „Контроль на приходитѣ“. Има несъответствия между заплатитѣ на служителитѣ въ това отдѣление и въ другитѣ. Тамъ чиновницѣ сѣ сравнително много зле платени и по рангъ сѣ много зле поставени въ сравнение съ сѣщитѣ служби въ другитѣ ведомства. Службитѣ за първостепенни чиновници въ Главната дирекция на желѣзницѣтѣ тази година сѣ увеличили. Увеличени сѣ тоже и заплатитѣ имъ.

Г-да народни представители! Има още и служби, които сѣ свършено не излизни, ами пакостни. Такава една служба е инспекторатъ на външнитѣ служби. Питамъ се, какво ще върши този инспекторатъ. Този инспекторатъ се състои отъ единъ инспекторъ и двама контролора. Този инспекторатъ, както казватъ злитѣ езици, е Г. П. У. на Главната дирекция на желѣзницѣтѣ, защото този инспекторъ прави разследвания и ги донася направо на г-нъ Колчевъ, когато другитѣ инспектори разследватъ по реда на иерархията и донасятъ по реда на иерархията. И понеже този инспекторъ донася направо на г-нъ Колчевъ, чиновницѣтѣ и желѣзничаритѣ го наричатъ Г. П. У., а нѣкои Г. П. И. — „Главенъ пиянски институтъ“, тъй като единъ отъ контролоритѣ постоянно пие. (Глъчка) Ако обичате, да му кажа името, за да се провърби и да се види, дали не е постоянно пиянъ. Въ всѣки случай, той не трѣбва да стои на такъвъ постъ.

Г-да народни представители! Голѣмитѣ служби въ Главната дирекция на желѣзницѣтѣ, началстващитѣ лица сѣ увеличили съ 20, може би 25. Увеличени сѣ и тѣхнитѣ заплати. И когато чета въ мотивитѣ, че сѣ били увеличени заплатитѣ на желѣзнопътнитѣ чиновници, азъ задавамъ въпросъ: чии заплати сѣ увеличили? Вѣрно е, че има едно увеличение — нека призная това — на второстепенни и третостепенни гаровни началници, едно малко увеличение, но другитѣ персоналъ е оставенъ просто съ мизерни заплати. Това сѣ всѣчки малки чиновници: пикьори, стрелочници и тия отъ ветеринарната служба. Последнитѣ, тѣзи, които дезинфекциратъ вагонитѣ и работятъ при страшно лоши условия, сѣ оставени въ забвение и сѣ съ 1.700 л. заплата. И се говори, г-да народни представители, че заплатитѣ на персонала сѣ увеличили! Това не е истина, както не е истина и това, което се казва въ п. 4 на мотивитѣ, че най-сетне съ бюджета за 1939 г. окончателно е ликвидирано съ въпроса за така нареченитѣ постоянни надничари въ желѣзнопътнитѣ работилници и поддържащото, т. е. ония желѣзнопътни служители, които до 1904 г. бѣха месечари.

Г-да народни представители! До 1904 г. много правилно Главната дирекция на желѣзницѣтѣ малко е практикувала тѣй нареченитѣ надничари, защото тѣ сѣ действително много неудобни. Отъ една страна сѣ зле платени, а отъ друга страна, всѣки, който по това ведомство иска да работи, трѣбва да бѣде шатенъ, за да има надежда, че ще бѣде повишаванъ, че ще получи пенсия. Отъ 1934 г. се почна масово да се практикува този надничарски институтъ, за който се казва въ мотивитѣ, че е ликвидиранъ. Надничарскитѣ институтъ е единъ пакостенъ институтъ и въ друго отношение, защото той подлага работницѣтѣ на голѣма експлоатация. Г-нъ Колчевъ, респективно Главната дирекция на желѣзницѣтѣ, е дошла вече до съзнанието, че този институтъ трѣбва да се премахне, и твърди, че се е свършило вече окончателно съ този институтъ, обаче, даннитѣ сѣ по-други, г-да народни представители. Тѣ сѣ следнитѣ. На стр. 62 отъ бюджета за 1939 г., въ „Повторение на разходитѣ за личния съставъ при тракционнитѣ работилници“, виждаме 413 калфи, 122 ученици, 466 общи работници, или всичко 981 надничари. А презъ 1938 г. имаме 250 майстори, 413 калфи, 122 ученици, 466 общи работници, т. е. само тия 250 майстори сѣ направени шатни служители — нищо повече. А се казва, че било ликвидирано съ тѣй наречения надничарски институтъ! Това не е истина. Защо се хвърля прахъ въ очитѣ на туй работничество, на тия нещастници, които работятъ тамъ, и защо, бихъ казалъ, се заблуждава обществото, като се даватъ невѣрни данни, че се е ликвидирало съ тия институтъ, когато самиятъ бюджетъ говори обратното, че надничаритѣ сѣ намалени само съ 250?

Азъ оставямъ настрана надничарския институтъ по другитѣ параграфи, гдето надницѣтѣ сѣ слѣти съ тѣй нареченитѣ удържки 6% и 2%. Азъ виждамъ въ бюджета —

и не зная защо е направено — въ всѣчки тия параграфи надницѣтѣ да вървятъ заедно съ удържитѣ 6% и 2%. Сигурно, за да не може да се види, колко се дава за надници и колко за удържки. Тия параграфи би трѣбвало да бѣдатъ отдѣлени, за да видимъ, какво се плаща за надници, и какво за удържки, защото тоя надничарски институтъ е билъ отреченъ отъ желѣзницѣтѣ въ интересъ на рационалното използване труда на работницѣтѣ.

Г-да народни представители! Това сѣ работи, които могатъ да се видятъ въ бюджета. Човѣкъ би могълъ да спре вниманието си на маса още подробности въ тоя бюджетъ, които ще наведатъ именно на тази мисль, че Дирекцията на желѣзницѣтѣ се е обърнала на едно бюрократическо, напълно бюрократизирано учреждение. Думата рационализация, която често употребяваме въ производството, тукъ не се вижда. Нѣма нито рационализация на труда, нито, въобщо, рационализация на стопанската дейность. Има излизни служби, за да се даватъ на фаворити; служби за да се настаняватъ хора, които нѣматъ нуждния цензъ. Въ миналото ние знаехме, че висшитѣ чиновници въ българскитѣ държавни желѣзници преимуществено сѣ били инженери. Маса служби има тукъ, за които въ миналото бѣше писано въ бюджетитѣ, че сѣ за инженери; за тия служби днесъ не се пише, че сѣ за инженери. За кого сѣ, вие се сещате добре? За тѣзи, които нѣматъ цензъ. Въобщо заслужава Народното събрание да хвърли единъ погледъ въ туй направление, ако щете, за да се анкетира, доколко правилно е построено въ туй отношение бюджетѣтѣ. Това е единъ бюджетъ, който характеризира една бюрократическа система.

Г-да народни представители! Казахъ и по-рано, азъ нѣмамъ за целъ да клеветя и обиждамъ. Не ме интересува личността на г-нъ полковникъ Колчевъ. Може би, той ще се счита засегнатъ, защото е отъ нѣколко години начело на Дирекцията на желѣзницѣтѣ. Менъ не ме интересува личността г-нъ Колчевъ. Допускамъ да е инакъ много добъръ човѣкъ, но ще кажа, че мѣстото му не е тамъ, защото не е техникъ, не е инженеръ. Ние знаемъ, че на този постъ досега стоеше техникъ, инженеръ, който десетки години е работилъ. Г-нъ Колчевъ какво образование има? Той има само единъ чинъ — полковникъ.

Димитър Търкалановъ: Запасенъ.

Василь Чобановъ: Тази титла той си я пазя и сега, не зная защо. И ще ми позволите да кажа: хората мислятъ, че този институтъ е милитаризиранъ напълно. Тамъ има тенденция, която показва, че той е напълно милитаризиранъ.

Никола Контевъ: Сигурно искате да се върне времето на Костурковъ?

Димитър Търкалановъ: Колчевъ да не е по-честенъ отъ Костурковъ?

Никола Контевъ: И г-нъ Божиловъ нѣма висше образование, но е единъ отъ първитѣ министри въ този кабинетъ.

Димитър Търкалановъ: Така не се поставя въпросѣтѣ. Нѣма никаква логика.

Василь Чобановъ: Comparaison n'est pas raison. — Начело на Дирекцията на желѣзницѣтѣ, г-да народни представители, трѣбва да стои инженеръ, както е било досега, защото има маса технически въпроси, които самъ директорѣтѣ трѣбва да разреши. На директора се дава извънредно голѣма власть, извънредно голѣма инициатива за творчество. Какъ ще твори този директоръ, когато нѣма нужднитѣ познания?

Г-да народни представители! Ще се занимая съ дейността на г-нъ Колчевъ отъ нѣколко години, като директоръ на желѣзницѣтѣ.

Председателъ Стойчо Мошановъ: Моля, нека избѣгваме личнитѣ нападки. Занимавайте се съ дължността, а не съ личността. Говорете конкретно върху сѣщността на бюджета.

Василь Чобановъ: Ако се занимавамъ съ личността на г-нъ Колчевъ, то е затуй, защото е директоръ на желѣзницѣтѣ.

Димитър Кушевъ: А нѣщо около преврата не те ли интересува за него?

Васил Чобанов: И онова, което му приписвам, не съмтам, че е престъпление, а предполагам, че е плод на незнание или неуредици, които съществуват в цялата наша общественоост.

Димитър Търкаланов: През нощта срещу 19 май къде е бил. Тъ е останал още трима души.

Председател Стойчо Мошанов: За 19 май си носят отговорност министрите, които са го извършили. Няма защо да държим отговорни за това чиновниците.

Димитър Търкаланов: На 19 май г-н Колчев е бил по-важен от министър. Той взе железниците и пощата, той приемаше на доклад министри, той казваше: „Аз не позволявам“. Така беше.

Председател Стойчо Мошанов: (Звони) Моля, г-да, оставете тези работи.

Димитър Търкаланов: Нали отиваме към ново време?

Председател Стойчо Мошанов: Отиваме.

Димитър Търкаланов: Това, което е било на 19 май, ще се очисти.

Васил Чобанов: Въ 1935 г. един бивш железничар, г. Векилски, уволнен от Костурков — искам да подчертая, че той не е уволнен от Колчев, за да е заинтересуван — защото изнесъл, нека ми бъде позволено да кажа, много криви дърва, за да не кажа кривирани на Костурков, прави едно изложение до г. министър-председателя за сведение на министрите и го подава. Векилски е бил председател на железничарския съюз, главен инспектор по движението. Това изложение е тук пред мен. То е цял обвинителен акт. Г-н Векилски накрая свършва своето изложение, като казва, че желае да бъде даден под съд.

Димитър Търкаланов: Така е.

Васил Чобанов: Но никой не го е дал под съд, макар че г-н Колчев се е закарал в професионалния орган на железничарите, че ще го даде под съд. Въ този доклад има следните работи, г-да народни представители. Аз няма да чета всичките, а ще изложа само една, две, които са характерни. През 1935 г. биват уволнени двама инженери, Сапунов и Генков, последният началник на тракционния отдел, а другият инженер в същия отдел. Защо са били уволнени? Тия двама техници-специалисти някога са съставили поемните условия за доставка на товарни вагони и за 50 спирачки-комплект. Тези доставки трябвало да станат по големата компенсационна сделка. Спирачките трябвало да бъдат система „Кунце Кноръ“. Поемните условия са били утвърдени, но въ края на краищата г-н Колчев с ред телеграми отменява системата „Кунце Кноръ“ и иска да наложи системата „Божич“ от фабриката „Шкода“. Въ туй изложение се казва, кои лица са действували пред него, за да се отмени тази доставка. Бдига се голем шум и въ края на краищата се осуетява тази, бих казал, незаконна работа и се доставят пак спирачките „Кунце Кноръ“. Въ изложението са изнесени всички подробности около туй, кои търговци са били заинтересувани, и, което е най-куриозното, въ него се казва, че от прениската е изчезнала една част от поемните условия, касателно срока за гаранцията.

Жико Струнжев: Знаем кой е Векилски.

Васил Чобанов: Вие можете да знаете кой е Векилски, но той и до сега не е даден под съд. Инженерно-архитектното дружество е било сезирано с този въпрос и излъкло с едно изложение; печатани са документи и се вижда, че наистина има нещо, което мирише.

Димитър Нейков: Не е важно кой е Векилски, а е важно какво изнеса. (Пререкания между Жико Струнжев и Иван Настухов. Глъчка)

Председател Стойчо Мошанов: (Звони) Моля, г-да, оставете оратора да говори. Вече един час говорите г-н Чобанов.

Васил Чобанов: Г-да народни представители! Понеже г-н председателят ме подканя да бързам, не мога да

чета повече от това изложение. Аз само повдигам въпроса, защо г-н Колчев не е дал досега под съд г-н Векилски, ако той го клевети.

Асен Мумджиев: Това не е аргумент.

Васил Чобанов: Всички документи са печатани. Ще ви ги дам.

Но какво ще кажете, г-да народни представители, за друга една история, страх ме е да я нарека афера? Вие сте чували за фамозната маневрена гара въ Надежда, която тоже е строена през времето на полковник Колчев като директор на железниците.

Стефан Цанов: Кой е бил министър тогава?

Васил Чобанов: Тази маневрена гара е един паметник на невежество или, както се изразява инж. Морфов, едно срамно петно върху българската техника. Туй го каза инж. Морфов в своя реферат върху стопанското развитие на българските държавни железници. Тази маневрена гара е строена по конкурс. Обявен е бил конкурс, за да се посочи, къде трябва да бъде построена тя и, за големо очудване, този конкурс го спечелил един голем български гений, инж. Шишков, ако се не лъжа. Построена се тази гара и на втория ден, когато назначават началник на гарата, се вижда, че не може нищо да се направи; че не може да маневрират влаковете, защото през там минава и линията София—Варна и тази за Кюстендил и ще стават всеки ден катастрофи. Там са хвърлени 28 милиони, а според пресметанията на други, 50 милиони лев гръшци български пари. Сега интересно е, че от „позорното минало“, когато на чело на Главната дирекция стоха техници и когато българският творчески гений се проявяваше в туй направление, има цяло едно досие от проучвания, които показват, че тази гара трябва да бъде въ Подуене. Дори са били откупени на времето и местата въ Подуене за тази гара. Най-интересното, обаче, е, че като са попитали Мусман, когато е бил тук и изработвал своя план, къде трябва да бъде построена тази гара, той, с своя специалист инженер открил по свой път, че тази гара трябва да бъде въ Подуене, където е била определена и от по-рано, според направените наши проучвания. Пита се: кой трябва да отговори за тази гръшка, инженер Шишков или неговият началник? Кажете, ради Бога, къде, въ коя страна, при извършени такива гръшки, главният директор остава на място си? Най-малкото той ще бъде даден под съд, а другите знаете ли какво ги правят? — Другите ги разстрелват за вредителство, което значи за предателство.

Дончо Узуков: Там за много няма ги разстрелват.

Васил Чобанов: Аз бих желал и тук да можем да ги разстрелваме, ако е необходимо, защото това е предателство против върховните интереси на държавата. Но до там няма нужда да отиваме.

Председател Стойчо Мошанов: Само за разстрелване да не говорим!

Стефан Цанов: То значи да се избием.

Васил Чобанов: Г-да народни представители! Ако искате да ми кажа и за други факти. Ами какво представляват хладилните вагони? За тях стана дума и въ миналата сесия на Народното събрание — че не могат да се движат по нашите линии, защото по тежест не отговарят за тези линии. Но което е по-интересно, то е, че тези вагони не могат да се движат и зад граница, защото и чуждите ж. п. линии не са приспособени за такива вагони — били са много по-тежки от определената норма. И затова ръзаха ги от тук, ръзаха ги от там, за да намалят тежестта им, но пак не станаха годни, защото търговците нямат смътка да си служат с тях, понеже плащат бруто тежест и ще трябва да плащат повече навло.

Тодор Кожухаров: Известно ли Ви е кои са тези инженери, които са правили плановите за тези хладилни вагони?

Васил Чобанов: Не ги знам.

Тодор Кожухаров: Аз ги знам.

Васил Чобанов: Които шат да бъдат. Толкова по-добре, че ги знаете.

Председател Стойчо Мошанов: Тия работи, г-н Чобанов, сж за бюджетарната комисија. Ако бихте ги повдигнали там, може би щѣха да Ви се дадат всичките пуждни освѣтления.

Димитър Кушев: Искajte парламентарна анкета, да се види какво става во таа држава. Трѣба да има ред во неа.

Васил Чобанов: Тѣзи хладилни вагони сега сж на гара. Надежда, зашто таа гара трѣба да остане како един паметник на техничко невежество. Изнесе се още един факт, којто заслужава нашето внимание, че направена била нѣкаква дезинсекционна станица, станица за обезврежување на инсектите, незнам каде, коштуваца 15 милиони лева, која била тоже негодна. Кажете, ради Бога, во која страна, кога има нанесени такви щети на државата, кога има унишени висши чиновници, тѣ остават ненаказани? Не поема ли отговорност тоа, којто стои начело како тѣхен шеф — главниот директор?

Г-да народни претставители! Картина нѣма да биде пълна, ако не кажа нѣколко думи и за тѣ наречените опрѣснителни курсеви. За опрѣснителните курсеви во бюджета има предвидена известна сума. Знаете ли какви сж тѣзи курсеви? Во тѣх се викаат на партиди желѣзничарите. Преди да почнат занятата во курса, предарително 2—3 часа правят воени обуки. А межу курсистите има стари хора. След тоа маршируваат 2—3 часа, отиваат во опрѣснителните курсеви да се опрѣснат! Но тѣ трѣба да бидат научени, обучени воено, зашто трѣбаат паради. Новата система се карактеризира со тоа, че ти држи на внѣшното, на парадите, на шумните тържества. Асж от 1934 г. насам ние все празнуваме. Ние сме многу весели, щастливи народ: все празнуваме со вси исторически дати!

Димитър Търкаланов: Шастлива Аркади!

Васил Чобанов: И желѣзничарите сж ги обврнали действително на војници. Да не биде криво разбрано: нѣмав нищо против института на војската. Војската е една неопходност; Г-но време, преди тридесет години, генерал Иванов беше казал, че војската е „природно явление“, за което му се смѣха. Смѣха му се, зашто странно звучело, но сега изгледа, че таа шего, че војската била „природно явление“, излѣзе истина. Војската действително е един институт, неопходим особено во днешните смртни времена, но не разбирам зашто Българскиот државни желѣзници трѣба да бидат милитаризирани во мирно време и маса служби во тѣх да се заемат от бивши воени лица, които имат хубави пенсии. Аз знам, че Ньонскиот договор, тоа жестоко договор, изхвърли маса добри офицери во от редовите на армијата и ги постави во бедствено положение. Но кой не пострада от Ньонскиот договор? Цѣлотиот български народ пострада от тоа договор. Та и тѣзи хора се трѣба да понесат обичаа учество на българскиот народ. Како нѣмаат пензи, какво търсят межу желѣзничарите? Един от тѣх онзи ден командваше парада. Тоа е страшно! Туй покажува, че желѣзничарите сж нѣшто како милитаризирани. Ше кажат: касасе се за дисциплина. Г-да народни претставители! Воениот дисциплина е едно, гражданската дисциплина е друго. Не трѣба воениот дисциплина да я прилагаме во гражданскиот живот, зашто тоа станеме смѣшни, особено во Българскиот државни желѣзници. Гражданската дисциплина е по-друго. То значи да си компетентен, да си на мѣстот си, да изпѣлуваш дѣла си како българин, а не значи да знаеш да маршируваш, да отдаваш чест, да козируваш.

Дончо Узунов: Благодарение на таа дисциплина от 3—4 години Българскиот државни желѣзници сж во своа пѣт.

Васил Чобанов: Аз трѣба да бързам да приключа. Во бюджета има един параграф којто ми дава правото да говорам за Българското трговско параходно друштво.

Димитър Търкаланов: Има нова дирекција!

Васил Чобанов: Субсидијата, која досега се даваше на Параходното друштво, вече е зачеркната, което означава, че Българското параходно друштво се биде етатизирано. Научавам се, че и Министерскиот совет по принцип е решил Българското параходно друштво да биде етатизирано. Нѣма нужда аз да ви навеждам примери, да ви навеждам доводи, че тоа друштво наистина трѣба да биде етатизирано, зашто тоа впроечече

решен и от практиката и от науката. Възражава се, че ако Параходното друштво се етатизира, щѣле да пропадне, понеже државата била лош стопанин. По сѣщата причина Българскиот државни желѣзници, понеже сж етатизирани, се трѣба да ги дадем на частни компании. Тоа, обаче, е лѣжа — че државата била лош стопанин. Ето, макар и лошо управљавани, макар државата да не е доброт стопанин, впртки всички недостатѣци во системата на управљение, Българскиот државни желѣзници во краа на краищата дават многу повече блага, отколкото, ако сж во рѣцете на частна компания. Внѣ от тоа, ползата от Българскиот државни желѣзници не се измерва само со цифри, а и со услугите, които принасят на Българското народно стопанство. Нѣма нужда да ви принаедам доводи и аргументи, че и Българското параходно друштво трѣба да биде етатизирано. Понеже тоа впроечече е решен вече от Министерскиот совет, онѣзи, които сж заинтересувани во друштвото, сж примирени вече со тоа положение. Мојта мисъл е другаде. Заинтересуваните во друштвото лица гледат како се етатизира друштвото да продадат своите акции на државата којкото се може по-скѣпо, един вид да могат да ограбят државата. Тѣзи, които се бият во грдите, че сж нај-големи патриоти, че сж вѣчно на фронта на државата, окоото им не мига да ограбят смѣщата таа држава. И докога првоначално искаха по 10—15—20 хиляди или 30 хиляди лева за акции, днес вече не искат и 50 хиляди лева, а искат 53 хиляди лева за акция. Аз знаам туку едно писмо на видния габровски индустриалец г-н Пенчо Семов, којто разкрива страшни работи за Параходното друштво. Миналата сесия колегат Кожухаров ми каза, че Пенчо Семов предлагал на државата своите 600 акции, кога тоа бил министър на желѣзниците. Обаче, зашто правителството не ги е купило — не знаам.

Тодор Кожухаров: Да Ви отговоря веднага за една минута.

Председател Стойчо Мошанов: Г-н Кожухаров! Ше Ви дам думата за лично обяснение след тоа свърши ораториѣт.

Васил Чобанов: Во туй писмо Пенчо Семов казва: „Аз предлагам акциите на државата по 8.000 л. едната, државата не ги взе; от мене искаха да ги вземат на сила“. Нѣмав време да ви разкривам по какв начин нај-големиот притежател на акции от Параходното друштво днес е собственик на всичките акции. Во писмото на Семов се споменава името на Стефан Райков, на Нитов. Тѣзи хора не дадоа доброволно своите акции на оа известен български магнат Асен Николов; тѣ бѣха принудени да му дадат тия акции и тоа ги купи по 8.000 л. едната, а днес иска по 53.000 л. Да не се поднава на тия внушения, че се касасе туку наистина да въздадем нѣкаква справедливост, зашто такв бил законѣт, че трѣбвало да направим смѣтка колко струва параходите, да ги оценим како инвентар и да пресмѣтнем тогаша колко се пада на акция. Такава една смѣтка е погрѣшна во основата си, зашто три четврти от параходите на друштвото сж купени от самата држава, от субсидиите на државата, които надминават половина милиард лева, и от фонда за застраховка на параходите — пак државни пари. И сега, след всичко туй, тѣзи господа които имат акциите, казват: а, нѣмаме нищо против да се етатизира друштвото, но ше ни платите по 50 хиляди лева на акция. А преди 2—3 години смѣтите тѣзи господа купиха акциите нај-много по 8.000 л. едната. Народното събвение, кога биде сезирано со тоа впроечече, се трѣба да определ и цената на акциите, зашто тоа лесно се намира. Една акция струва 400 златни лева; валоризирани — правят 10.000 л., не повече.

Председател Стойчо Мошанов: И тѣ сж многу.

Васил Чобанов: И тѣ сж многу, както каза г-н председателѣт. Тоа е една норма. Възмете друга норма: срѣдната пазарна цена во продължение на 5 години. Ето ви нормата. И таа срѣдна пазарна цена нѣма да биде по-голема от 5—6 хиляди лева на акция.

Димитър Търкаланов: Динѣ-хакм трѣба да се плати!

Васил Чобанов: Г-да народни претставители! Туй не е експроприация. Ако туй е експроприация нека експроприраме тѣзи, които експроприраат државата. (Ржкоплѣскания от дѣво) Научавам се, че заинтересуваните

господа обикалят голѣмитѣ кабинѣ, обикалят тукъ и тамъ, и затова ви призовавамъ да бъдете на шрекъ, г. г. народни представители. За честта на българското Народно събрание, което ужъ върви по нови пътища, азъ мисля, че то нѣма да позволи и не бива да позволи туй ограбване на държавата.

Председател Стойчо Мошановъ: (Звъни)

Василь Чобановъ: Азъ ще заключа, г. г. народни представители, защото този звънецъ много ме смущава.

Председател Стойчо Мошановъ: Не е виновенъ звънецътъ, виновенъ е правилникътъ.

Василь Чобановъ: Г-да народни представители! Тая система на управление, естествено, нѣма да даде добри резултати. Една система, която се характеризира като бюрократическа отъ една страна, и като система на милитаризиране българските държавни желѣзници, отъ друга страна, естествено, нѣма да даде добри резултати. Добритѣ резултати ще дойдатъ тогава, когато цѣлнитѣ политически курсъ се промѣни. Когато вие дадете на тая страна повече въздухъ и свѣтлина, повече свобода и правдини, тогава ще можемъ да уредимъ и българските държавни желѣзници.

Г-да народни представители! Не е случайно явление това бюрократизиране и милитаризиране на желѣзницитѣ. Това е общата политика, която се провежда отъ 19 май 1934 г. насамъ. Отъ тукъ (Сочи на цѣсно) признавате, че 19 май 1934 г. билъ едно покушение срещу правовия и държавния редъ въ страната — били отнети прерогативитѣ на короната. Следъ като се възстановиха прерогативитѣ на короната, сега пъкъ помислете, г-да, за правата на народа. Следъ като свършихте половината отъ работата, свършете и другата половина — възстановете правата на народа. И когато възстановите правата на народа, когато имаме повече свобода — а свобода значи творчество — тогава ще се оправятъ и българските държавни желѣзници. (Ржкоплѣскания отъ лѣво) Иначе ще имате едни дефицитерни желѣзници. Наистина тѣ не сж на съсемъ ниска степенъ сега, но пъкъ не сж и въ отлично състояние. И ако днесъ тѣ, въпрѣки всичко, все пакъ стоятъ на една подбавача висота, това се дължи на бная армия отъ 18 хиляди български желѣзничари, които се оказаха много добри техници, които днесъ и ноще безспирно въртятъ колелетата на българските държавни желѣзници. На тѣхъ трѣбва да отдадемъ и въздадемъ благодарностъ. Но тѣ не се нуждаятъ отъ тази наша благодарностъ, когато сж поставени въ мизерия, когато виждатъ, че стотици милиони лева се прахосватъ, а не могатъ да се намѣрятъ 20—30 милиони лева, за да се подобри положението поне на най-низшитѣ отъ тѣхъ. Поне за подобрене на тѣхното положение трѣбва да се намѣрятъ срѣдства.

Председател Стойчо Мошановъ: (Звъни)

Василь Чобановъ: Смѣтамъ, че само по този начинъ, г-да народни представители, Българските държавни желѣзници ще изпълнятъ онова велико предназначение, което иматъ — да бждатъ лостъ не само за стопанското преуспѣване на напата страна, но и за културното преуспѣване на нашия народъ. (Ржкоплѣскания отъ лѣво)

Председател Стойчо Мошановъ: Има думата народниятъ представител г-нъ Тодоръ Кожухаровъ за лично обяснение.

Тодоръ Кожухаровъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Азъ съмъ длъженъ да дамъ нѣкои обяснения въ връзка съ въпроситѣ, които повдигна уважениетъ г-нъ Чобановъ.

За възстановяване на истината азъ трѣбва да ви дамъ освѣтление по така наречената триажна гара. Тази гара е построена за нуждитѣ на службитѣ. Започната е да се строи въ 1930 г., значи преди още г-нъ Костурковъ да бжде министъръ на желѣзницитѣ, като за цѣлта е билъ произведенъ конкурсъ. Конкурсътъ е билъ спечеленъ отъ г-нъ д-ръ инженеръ Шишковъ, единъ отъ нашитѣ най-способни инженери — за такъвъ минава. Съгласно неговитѣ планове е започната да се строи гарата. Строена е бавно, поради липса на срѣдства. Държавата е отпуснала за цѣлта не повече отъ 9 и половина милиона лева. Останалитѣ материали сж били взети отъ тукъ, отъ тамъ — стари реиси, траверси и пр. и пр. Била е строена дълго време, и едва въ 1935 г. гарата бѣ довършена. И тогава чменно се установи, че тя не отговаря на цѣлта, за която

е правена. Тази гара сега служи като едно голѣмо депо за вагони. Тя върши една твърде полезна работа, защото тамъ се складиратъ излишнитѣ вагони. Действително, за маневриране не служи.

Отговорности? Отговарятъ всички ръководни лица въ Дирекцията на желѣзницитѣ отъ 1930 г. Смѣтамъ и справедливостта го изисква да кажа, че г-нъ Колчевъ е най-малко виновенъ за това. Не бива така да се нахвърляме срещу единъ държавенъ служител, който има своитѣ голѣми заслуги въ организирането на нашето желѣзнопатно дѣло.

Що се касае, г-да народни представители, до въпроса за хладилнитѣ вагони, най-напредъ трѣбва да ви кажа, че тѣзи хладилни вагони влизатъ въ компенсационната сдѣлка, въ този голѣмъ комплексъ отъ материали, които държавата достави тогава. Споредъ мене грѣшката на нашата Дирекция на желѣзницитѣ е тамъ, че се е амбицирала да представя сама проекти за тия вагони. Чуждитѣ фабрики иматъ една голѣма опитностъ, и нѣмаше защо нашитѣ инженери да се амбициратъ сами да представятъ проекти. Достатъчно бѣше да се поръчатъ вагонитѣ по единъ отъ многобройнитѣ образци, които приготвяватъ чуждитѣ фабрики, и работата щѣше да бжде начисто. Но въ Дирекцията на желѣзницитѣ се намиратъ хора, които искатъ да правятъ планове и направили планове, по които тѣзи вагони се построили. Какви планове сж правила не зная, но въ края на краищата правила сж ги безъ да държатъ смѣтка за тежестта на вагонитѣ, поради което се получиха вагони по 24 тона единиятъ — абсолютно негодни за работа. Правиха се съответнитѣ усилия да бжде намалена тежестта на тѣзи вагони, но резултатитѣ, мисля, не бѣха много задоволителни.

Сирко Станчевъ: Ще изнасяме карамфили съ тѣхъ!

Тодоръ Кожухаровъ: Трѣбва да ви заявя, г-да народни представители, въ връзка съ тази голѣма техническа грѣшка, която струва на българската държава доста милиони, че азъ, въ качеството си министъръ на желѣзницитѣ, потърснихъ отговорности — и мога да ви кажа, че тѣзи отговорности бѣха потърсени по начинъ такъвъ, какъвто законитѣ позволяватъ — и виновнитѣ за това лица не останаха безъ нужното наказание.

Стефанъ Цановъ: Кое време сж правени плановѣтѣ?

Тодоръ Кожухаровъ: Казахъ ви, плановѣтѣ сж правени въ тоя периодъ, когато бѣше уговаряна компенсационната сдѣлка.

Димитъръ Търкалановъ: Юни 1934 г. — презъ времето на Петъръ Тодоровъ.

Тодоръ Кожухаровъ: Не.

Димитъръ Търкалановъ: Той склучи компенсационната сдѣлка.

Тодоръ Кожухаровъ: Плановѣтѣ сж правени презъ 1933 г. Вагонитѣ сж доставени отъ компенсационната сдѣлка. Това е положението, г-да. Въ всѣки случай санкциитѣ сж наложени.

Азъ не желая да говоря за лица, които отсъствуватъ отъ Камарата и не желая да критикувамъ личности.

Председател Стойчо Мошановъ: Това е най-правилното.

Тодоръ Кожухаровъ: Заявявамъ ви, че като министъръ на желѣзницитѣ съмъ потърсилъ отговорности за тази работа и съмъ изпълнилъ дълга си.

Що се касае, г-да народни представители, до третия въпросъ — за акциитѣ на Българското паракодно дружество — азъ мога да ви дамъ следнитѣ изчерпателни освѣтления.

Азъ не зная, какви постѣпки е правилъ г-нъ Семовъ, предъ други министри, но предъ мене той се яви въ 1935 г., когато бѣхъ министъръ на желѣзницитѣ въ кабинета на г-нъ Тошевъ. Той се яви заедно съ единъ столиченъ адвокатъ, неговъ довъреникъ. Името му не мога да си спомня сега. Тогава г-нъ Семовъ предложи съдействието си на държавата подъ две форми. Той говорѣше, че лицето Асенъ Николовъ отъ Варна се е наложило на сила като председател на управителния съветъ и че въ борбата съ Асенъ Николовъ държавата винаги може да разполага съ неговата, на г-нъ Семовъ, подкрепа, защото той разполагалъ съ единъ пакетъ отъ 600 акции. Нѣщо повече — той билъ готовъ да предложи тия акции на държавата да ги купи. Отъ разговора азъ останахъ съ впечатлението, че той повече държеше да помогне съ пакета акции за промѣна на управителния съветъ въ годишното събрание. Всѣ

таки той декларира, че желае да продаде акциите. Азъ тутакси пожелах да се възползвам от неговото предложение, защото смътах, че държавата, по-рано или по-късно, ще повдигне въпросът за откупуването на акциите на Параходното дружество и трябва да има тия акции в своите ръце. И въ Министерския съветъ направих докладъ въ същия смисъл. Въ Министерския съветъ азъ направихъ всичко възможно, до колкото силите ми позволяватъ, да увържа своите колеги, че това трябва да стане. Спомнямъ си даже, че азъ цитирахъ единъ примѣръ тѣхъ историята, когато английскиятъ държавникъ Дизраели, безъ да пита парламента, закупи акциите на Суецкия каналъ. Въобще азъ се помъчихъ да защита тая теза доста аргументирано. Но колегите отъ Министерския съветъ неохотно възприеха моето предложение. По какви съображения, не зная. Някои се силеха на туй, че и съ тия 600 акции държавата пакъ нѣма да има нужното болшинство. Тѣ поискаха чисто и просто държавата да закупи акциите на по-евтина цена. Министерскиятъ съветъ ми даде маржъ до 6.000 л. за акция — не ми позволиха да дамъ нито стотинка повече на акция на г-нъ Семовъ. Азъ имахъ още една-две срещи съ представителя на г-нъ Семовъ. Въ края на крайщата му заявихъ последната цена, която Министерскиятъ съветъ дава — 6.000 л. за акция. Той си отиде и следъ това азъ тоя човѣкъ повече не го видѣхъ, той втори пътъ при мене не се яви.

Василь Чобановъ: Колко искаше на акция?

Тодоръ Кожухаровъ: Той предъ мене не фиксира цена, но даде видъ, че тая цена, която дава Министерскиятъ съветъ, е толкова ниска, че не желае дори да преговаря. Той, казвамъ, втори пътъ не се яви при мене. Въ последствие, когато азъ напуснахъ Министерството, научихъ, че г-нъ Семовъ и други хора почнали кампания срещу директора г-нъ Борисъ Колчевъ съ анонимни и всевъзможни други писма. Какво бѣше обвинението? Обвиняваха бившиятъ министъръ Никола Захариевъ, обвиняваха мене, обвиняваха и г-нъ Колчевъ, че не сме купили акциите. Но какво бѣше моето голѣмо удивление, когато подиръ нѣколко месеци научихъ, че същиятъ тоя г-нъ Семовъ е продалъ акциите на същия тоя омазненъ нему Асенъ Николовъ, противъ когото водѣше борбата. И ги продалъ на една доста износна цена — струва ми се 9.000 л. за акция.

Тѣй че цѣлата тая борба, която се водѣше противъ Асенъ Николовъ, се свърши съ това, че тия 600 акции на Пенчо Семовъ бѣха купени отъ Асенъ Николовъ по 9.000 л. едната.

Сега въ своето изложение и въ частни разговори г-нъ Семовъ се опитва да обясни, че той продалъ тия акции въ нѣкакъвъ моментъ, когато билъ боленъ.

Стефанъ Цановъ: Отъ мъжа ги продалъ.

Тодоръ Кожухаровъ: Може би отъ мъжа ги е продалъ. Какъ ги е продалъ, какъ е станало това, не знамъ.

Тия освѣтления мога да дамъ, г-да народни представители, по Параходното дружество.

Още две думи за него. Какво ще прави българското Народно събрание и българското правителство съ Параходното дружество, това е единъ въпросъ, който ще се разрешава само съ огледъ голѣмий държавни интереси. Тамъ ние всички ще бъдемъ на фронта на държавата. Обаче трябва да ви зная, че Параходното дружество е едно ценно национално постижение. То е единъ голѣмъ капиталъ отъ инвентаръ и тоя инвентаръ трябва да го ценимъ, трябва да го увеличаваме, да разширяваме нашето корабоплаване, за да можемъ да скъсаме съ тая печална традиция отъ миналото, когато българинътъ бѣше чуждъ на морето. Нашиятъ флагъ все повече и повече трябва да се развѣва по широкитъ морета. (Ръкоплъскания)

Председателъ Стойчо Мошановъ: Има думата народниятъ представителъ г-нъ Никола Контевъ.

Никола Контевъ: (Отъ трибуната. Чете) Г-да народни представители! Вземамъ думата по бюджета на желѣзницитъ съ ясно то съзнание за голѣмото значение, което иматъ тѣ за нашия стопански и културенъ напредѣкъ, а така сѣщо и за народната отбрана. Вземамъ думата, защото непосредствения контактъ, който съмъ ималъ съ тѣхъ, ми даде възможностъ да опозная отъ близко както персонала, така и нуждите на нашето желѣзнопѣтно дѣло.

Дълга да подчертая, че независимо отъ моя личенъ контактъ и работа съ желѣзничари, азъ познавамъ лично тѣхната служба въ миналото и сега посредствомъ моитъ двама по-голѣми братя, дългогодишни желѣзничари, на чийто

скромни спестявания или по-право отдѣляне отъ заплата, дълга поддръжката въ училището.

Следъ като напуснахъ военната служба презъ 1922 г., взехъ изпитъ за комисионеръ и години наредъ живѣхъ заедно съ желѣзничаритъ, така че цѣлата имъ служба, nevoли, радости и нужди ми сѣ напълно известни.

Никой отъ насъ, които сме призвани да решаваме съдбата на нашитъ желѣзничари презъ настоящата 1939 г., не трябва да забравя, че желѣзничарската служба по своето естество и значение за държавата рѣзко се отличава отъ тая на държавните служители отъ всички други ведомства, защото тя действително е тежка за изпълнение, особено при лошите сезони, съпроводена съ голѣми отговорности и рискове за здравето на самия желѣзничаръ, а сѣщо и за живота на хилядите пътници, които се превозватъ съ влаковете. Всѣки отъ насъ, върналъ се съ пъть съ желѣзница, се чувствува уморенъ, макаръ пътувалъ въ вагонъ, а какво ще е положението на желѣзничаря, който пътува съ същия влакъ, но не почива, а изпълнява своята тежка служба, която изисква голѣмо внимание и напрежение на физически и морални сили? Като се има предвидъ, че това е постоянно, ще разберемъ неговото положение. Но забележете, г-да, че неговата служба не свършва щомъ спре влака, а той има да изпълнява още редъ служби докато отиде при семейството си. Напримѣръ, на локомотивния машинистъ, чиято работа изисква едно до крайна степенъ напрежение на неговата нервна система и внимание, за да вози единъ бързъ влакъ съ спазване правилъ и сигнали, за да предпази пътниците отъ нещастие, сѣ му необходими 2 часа, за да слезе отъ машината. А какво ще кажемъ за огняра, който въ разстояние само на 3-4 часа трябва да изхвърли 5-6 тона въглища отъ тендера въ пещта съ нужното внимание и умѣние? Какво да кажемъ за службата на спирача, който е на постъ въ спирачната будка, вкоченясалъ отъ студъ? Понѣкога на открита спирачка, той бди за сигурността на движението на влака. Въпрѣки всички мѣрки за предпазване отъ нещастни случаи, никой отъ насъ не трябва да забравя, че изпълнението на тая служба е винаги съпроводено съ голѣма вѣроятностъ за нещастие съ служителитъ. Статистиката и на най-уреденитъ желѣзнопѣтни администрации показва единъ значителенъ процентъ на нещастия съ желѣзничари. У насъ за последнитъ 10 години сѣ намѣрили своята смъртъ при изпълнение на служебния си дългъ 118 желѣзничари и 475 тежко ранени и осакатени. Бихъ задалъ въпросъ: коя друга професия въ мирно време дава такъвъ голѣмъ процентъ на тежки нещастия? Ето защо, разглеждайки бюджета на желѣзницитъ, ние трябва да държимъ смѣтка за тия особености и тежки условия на желѣзнопѣтната служба и да не бъдемъ скѣпнерници както по отношение необходимото число служители за обслужване на значително увеличениятъ трафикъ, така и по отношение на тѣхнитъ скромни възнаграждения, така най-после и по отношение създаването на всички условия за извършване на тѣхната трудна служба.

Въ представения бюджетъ ние виждаме едно увеличение на персонала, необходимъ за новитъ 165 км. линии, които предстоятъ тая година да се откриятъ за редовна експлоатация, което увеличение не може да не бѣде прието отъ насъ.

Тукъ ще кажа нѣколко думи за преждеговорившия г-нъ Чобановъ. Неговото нахвърляне противъ желѣзничарството, противъ новото време въ желѣзницитъ не е нищо друго, освенъ злоба, защото вѣлкътъ козината си мѣни, но табията си не. Спомнете си, че той нѣкога е билъ въ оная организация, която искаше да си присвои правото само тя да защитава желѣзничаритъ. Така нареченитъ широки социалисти искаха желѣзничаритъ да бѣдатъ орджия за тѣхнитъ политически цели.

На второ мѣсто имаме сѣщо така едно скромно увеличение на числото на персонала и по старитъ желѣзнопѣтни линии, вследствие значителното увеличение на трафика на желѣзницитъ. Г-да народни представители! Казвамъ скромно и го подчертавамъ, че е така, защото независимо отъ официалнитъ статистики, азъ лично съмъ наблюдавалъ и зная, съ каква непосилна работа нашиятъ доблестенъ желѣзничаръ изнесе усилената кампания презъ 1937 и 1938 г. и какъ тоя персоналъ, за да обслужи тия влакове, се лиши отъ законно полагаемата и необходима за възстановяване на неговитъ сили отпуска — това, което не виждаме въ никое друго ведомство. И за да стане това ясно на всички ни, ще посоча официалната статистика, споредъ която отпуската за превозния персоналъ е била 7 дни, а за локомотивния 11 дни презъ цѣлата година.

Г-да народни представители! Не можемъ да отминемъ мѣлкомъ голѣмия фактъ, че отъ 3-4 години се хвърля въ очи голѣмия преломъ, настаналъ въ манталитета, държането и службата на нашитъ желѣзничари. Ние ги ви-

ждаме вече облечени в хубава и стегната униформа, винаги учтиви, внимателни и услужливи към публиката и клиентите на железниците. Ние ги виждаме не само бодри на своите постове, но намъ прави впечатление, тъй като че ли свещенодействуват, когато изпълняват своята тежка и отговорна служба. Ние ги виждаме в техните стройни редици на тяхната професионална организация да маршируват със въодушевление и ентузиазм за гордо разврът на тридесетия щандарт при всички народни тържества. (Ръкоплъскания от дъсно)

Не можем да не се възхищаваме от ползотворната дейност на тяхната единна професионална организация, с нейните културно-просветни комитети, с които тази организация осъществява желаната железнопътна мрежа и обедини цялото железничарство в името на своето културно и професионално издигане.

Г-да народни представители! Помислете колко хубави начинания подеха нашите доблестни железничари: народни железничарски читалища — 20; железничарски домове в София и Горна-Орховица; народен железничарски кино-университет, в който се изнасят десетки много полезни сказки от наши видни учени и общественици; железничарско въздържателно движение, което с завидна устойчивост закрепва трезвеността на железничара. Ние днес не можем да видим пиян железничар или пиян машинист да се качва на машината, за да излага хилядите пътници на смърт. Това в миналото, спомнете си, че се случваше често.

Сирко Станчев: Това е вярно.

Никола Стамболиев: То зависи от човъка какъв е.

Председател Стойчо Мошанов: (Звъни). Моля, Вие сте записани. Ще говорите после.

Никола Контев: Да, но сега не зависи от човъка, г-н Стамболиев, а човъците зависят от реда.

Сирко Станчев: Зависи от режима.

Никола Контев: Други хубави начинания на нашите железничари, сж: 14 железничарски хорове, 5 музика и 1 тамбурашки оркестър, които съдят музикална култура за запълване малкото свободно време на железничарите; християнски дружества за повдигане на тяхния религиозно-нравствен живот; комитети за социални грижи, за подобрене на живота им; сдружения на железничарската жена за подобрене на условията в железничарското семейство, подпомагане на болни, бедни и др.

Ето, г-да, това сж културни начинания, които не могат да не радват всички добър българин и най-вече нас — избраниците на българския народ. Затова намъ се налага дълг да изкажем нашата адмирация към това доблестно железничарство и да го подкрепим в неговия труден, но благороден път — път на възход на нашето железничарско дѣло. (Ръкоплъскания от дъсно)

Нека българският железничар да знае, че новият път на подема и честна служба на своя народ се оценява правилно и вярно от цялото българско население, който е в ежедневен и непосредствен контакт с дейността на железничарите, а намъ, като избраниците на този народ, не остава освен дълг да подкрепим решително хубавото дѣло на българския железничар, който трябва да помни, че само този е спасителния път към подобрене на неговото положение. (Ръкоплъскания от дъсно)

Г-да народни представители! Азъ апелирам към вашите чувства на родолубие да оцените правилно тия благородни усилия на нашия железничар и да му дадем заслуженото възмездие, да го уверим, че крачката, която днес се прави за неговото материално подобрене, ще бъде повторена и в бъдеще, щом като железничарите следват настойчиво така сполучливо избрания път на възход, път на предан и доблестна служба.

Не трябва да се забравя, че в миналото държавата, в лицето на своята управа, беше абдикирала от своя дълг и своето право да се грижи за подобрене на материалното положение и трудовите условия на българските железничари, а беше оставила тая защита на агентите на крайните политически течения, които човъркайки раните и неволите на това железничарство, го увеличаха подир себе си за осъществяване на политически цели, често пъти насочени против интересите и сигурността на българската държава. Днес, г-да народни представители, положението е измѣнено и железничарите трябва да разберат, че държавата се отнася напълно бащински към него и неговите нужди.

Г-да народни представители! Вторият въпрос, който искам да разгледамъ, това е въпросът за организирането на техническата служба по железниците за успѣшно изпълнение на всички железнопътни превози. И тукъ не можемъ да отменимъ факта, че в последните години се направи твърде много, както от управата на Българските държавни железници, така и от изпълнителния персонал по мрежата, за всестранното подобрене на службите по нашите железници, вследствие на което не само статистиката показва, но и цялния български народъ вижда с своите очи, пък и ние всички сме свидетели на всеобщо подобрене по нашите железници, което не може да не бъде за насъ гордост и задоволство, защото, г-да народни представители, ние имаме по-бързи влакове, които се движатъ с много по-голяма редовност и точност, въпреки спянките от материален характер, липса на достатъчно локомотиви, вагони, осигурителни инсталации и пр.

Днесъ от Главната дирекция на железниците се прилага съ успѣхъ една гъвкава тарифна политика, която даде добри резултати с увеличаване на пътничкия и сточенъ трафикъ и голъми улеснения главно за нашия износъ, особено на износа на гроздето.

Ето по какъвъ решителенъ начинъ управата на Българските държавни железници показа на дѣло, че не работи за непосредствени печалби. Напр., отъ износа на гроздето, Българските държавни железници загубиха около 90 милиона лева, но спасиха българския производител и пренесоха неограничени заслуги къмъ народното стопанство.

Не може да не отбележимъ съ задоволство, че добрата организация на всички усилені превози, като напр., тоя на цвеклото и на строителния материал и особено на военните превози по случай голъмнитъ маневри около Попово в 1937 г. и Панагюрско презъ 1938 г., показа, че Българските държавни железници работятъ, за да бъдатъ полезни и за нуждите на народната отбрана. Това обстоятелство подсказва, г-да народни представители, и на насъ единъ дългъ, а именно, че както бѣхме щедри за задоволяване нуждите на войската, сж щедри щедри трябва да се отнесемъ и къмъ нуждите на Българските държавни железници пакъ за нуждите на народната отбрана, защото е немислима подготовка на войската за защита на отечеството, безъ тая подготовка да върви паралелно и едновременно с подготовката на железниците за използването имъ в случай на война.

Отъ гореизложеното се вижда, че ръководниятъ и изпълнителниятъ персоналъ по Българските държавни железници сж изпълнили съ забележително усърдие своя служба дългъ, въ рамките на обективните условия, за задоволяване транспортните нужди на страната.

Но нека да си зададемъ откровенно въпроса: дадени ли сж всичките възможности на Българските държавни железници да изпълнятъ докрай своя дългъ и действително да задоволятъ всички транспортни нужди на населението и държавата? Отговорътъ, за съжаление, е отрицателенъ. Ще се опитамъ накратко да го обясня и мотивирамъ.

Преди всичко трябва да се подчертае дебело, че единството на транспортната политика, който принципъ е така важенъ и същественъ, за да се осигури правилния развой на транспортното дѣло въ една съвременна държава, е нарушено у насъ презъ 1936 г. сж отдѣлянето на автомобилните съобщения отъ Българските държавни железници, вследствие на което тия две превозни сръдства, вмѣсто да бъдатъ тласнати по пътя на разбирателството и съгласуването, бѣха изкуствено тласнати по пътя на конкуренцията и фаворизирането частните автомобилни линии за сметка и въ ущърбъ на Българските държавни железници.

Въ чл. 4 отъ закона за уредбата и управлението на Българските държавни железници и пристанища отъ 1929 г. е казано: „Главната дирекция на железниците и пристанищата урежда въ страната, гдето това е въ полза на трафика, сама или чрезъ отдаване на предприемачъ камионната служба и автомобилните съобщения“.

Въ 1935 г. се създаде специаленъ законъ за автомобилните съобщения, сж който много правилно тия съобщения се предадоха като отдѣлъ къмъ Главната дирекция на железниците. Съ прилагането на закона, обаче, се засегнаха интересите на няколко голъми частни фирми, експлоатиращи безконтролно и противно на интересите на населението автомобилни рейси. По изкуственъ пътъ създаваха настрояние противъ приложението на закона и наложиха прекъсването на автомобилните съобщения къмъ друго министерство, сж което се продължи хаосътъ въ нашето транспортно дѣло изключително въ полза на тия частни предприятия въ ущърбъ на интересите на дър-

жавното съкровище, респективно на приходите на Българските държавни железници.

И действително днес ние продължаваме да стоим пред факта — автомобилът да конкурира по един паразитен начин нашите държавни железници, като се устройват паралелни на железниците пътнически и товарни автомобилни рейси, които отнемат на Българските държавни железници най-сжипия и доходен сточен трафик, превозът на малообемни и ценни стоки. Оставиха се на Българските държавни железници обемните и евтини стоки, които не могат да понесат високи навли, като например, дърва, въглища, камъни и пр.

Намирам за свой дълг да направя едно предупреждение. Днес повикат против паразитната индустрия е голям, обаче, считам, че е твърде късно да се направя нщо сериозно против нея, защото вече в тази индустрия сж ангажирани грамадни народни средства.

Защо да не вземем поука от тази сторена грешка, за да не допуснем, още докато е време, разрастването на един паразитен транспорт в който ще се вложат сжщо така много народни средства? Нека здравият разум и добре разбраните интереси на общото народно стопанство и българската държава да вземат връх над попълзновения и домогванията на частния капитал, като тия две транспортни служби се поставят в пълно съгласуване с общата държавна транспортна политика.

Г-да народни представители! Давеч съм от мисълта да омаловажавам ни най-малко прогреса в транспортната техника и да отказвам, че моторната кола трябва да получи съответното място в транспорта. Но нека не се забравя, че все пак още дълго време държавната железопътна мрежа, в която сж хвърлени около 15 милиарда лева народни пари, ще остане гръбнакът на транспортното дѣло в страната и че на автомобилните съобщения трябва да се гледа като на допълнение на железопътната мрежа. На практика това ще се изрази чрез създаването на автомобилни рейси в ония мѣста, които не се обслужват от железопътни линии, съ което ще се увеличи трафика и ще се създадат по-добри съобщения и обслужа на населението. Сжщо така не могат да се изключат даже и паралелни на железопътната линия автомобилни рейси, но на къси разстояния до 50-60 километра и при уеднаквени с Българските държавни железници тарифи. Така е уреден той въпрос вече в всички по-благоустроени държави, в които периодът на разпави между железници и автомобили е изживян. Аз правя апел към почтаемото правителство да си вземе бележка и част по-скоро да сезира Народното събрание с съответен закон за регламентирането на транспорта в страната.

Г-да народни представители! Аз казах, въпрѣки старината на Българските държавни железници, последните сж останали доста назад от изискванията на транспортните нужди на страната и за да догонят това, необходимо е нашите железници да бъдат решително подпомогнати в финансово отношение от държавата и въ никакъв случай да не се гледа на тях като на фискално предприятие и на такова което чрез безплатни превози на хора и материали за другите ведомства трябва да облагодетелствува бюджета на последните, без това облагодетелствуване да бъде реално, цифрово изразено в съответните бюджети. Превозоспособността на нѣкои железопътни линии трябва да се повиши, за което сж необходими средства. Много железопътни гарн сж станали тѣсни за самото извършване на техническата служба, съ което персоналетъ е оставен да работи при крайно лоши и неизгодни условия и въроятности за нещастни случаи. Има много гарн съ недостатъчно коловози, липса на рани, разтоварища, липса на магазин за стоките или недостатъчни такива, липса на вагонни кантари и други. В по-голямата част на гарите, разтоварищата и рампите, както и джипката, водѣни към тях, сж недостъпни в кално време.

Трансформацията която в последните години се извършва така бързо в нашето народно стопанство, главно за приспособяване нашия износ към нуждите и вкусовете на западноевропейските пазари, налага и съответни мѣрприятия в голяма част от нашите гарн, а именно, постройка на двуетажни товарителни рани, засилване постройката на навеси за товарене десертно грозде и други подобни.

Между гарите железопътните линии не сж достатъчно осигурени за безпрепятствено и безопасно движение на влаковете, а именно на много мѣста линиите биват заливани от поронца, зимно време се засѣжават, въ дефицитата се сличат върху тях земни маси и камъни и не

е чудно нѣкога да се наѣрим пред нѣкоя голяма катастрофа, която може би ще отнеме много сжипи жертви. За удовлетворение на всички тия нужди сж необходими средства и то много средства, които трябва да се дадат съ съзнание, че съ тях ще се подпомогне нашето народно стопанство.

Липсата на подвижен материал е известна на всички, за да не я подчертавам още веднаж, а само ще изкажа нашата надежда, че г-н министърът на железниците ще употреби всички възможности да се осмислят част по-скоро доставките, които ще се направят съ разрешен милиарден кредит, както и че ще се направят опити за фабрикуване на нови товарни вагони в България, вмѣсто да чакаме само на доставки от вън.

Всичко това говори, че за да се задоволят тия голями материални нужди на Българските държавни железници, за да им се даде по-голяма възможност да обслужват транспортните нужди на населението, необходимо е да се даде едно осезателно облекчение на Българските държавни железници в финансово отношение, като не се изпуска изъ предъ видъ, че Българските държавни железници сж един от най-обременените въ финансово отношение железопътни администрации въ Европа. Така, напр. спрямо нашите съседи нашата администрация е прекомерно силно обременена финансово, а именно съ 54,592 л. на километър, когато югославияните сж само съ 2,829 динара, а ромъните и гръците — нщо съ 1 л. Тая картина показва как железниците ще изпълнят по-добро своето предназначение.

И е възможно да се гарантира правилното развитие на едно голямо предприятие, било то частно или държавно, ако то не разполага съ съответните фондове. Каквито фондове съгласно членове 34, 36 и 40 стъ закона за уредба и управление на Българските държавни железници сж учредени; даже е постановено тия фондове да бъдат олихвявани от Българската народна банка. На дѣло, обаче, не само че тия фондове не сж олихвявани, по тѣхната наличност от 405 милиона лева е била използвана още преди нѣколко години за общи държавни нужди. Съ бюджетътъ за 1936 г. всички фондове се закриха — нщо съвършено погрѣшно и пакостно за правилното развитие на Българските държавни железници, а заедно съ това се нанесе ударъ и на нашето народно стопанство.

Но не е само това, г-да народни представители. И други суми от фондовете на Българските държавни железници въ миналото сж били изземани за общи държавни нужди. Напр. презъ 1933 г. сж иззети 133,000,000 л. Въ чл. 43 отъ сжипия законъ е казано, че печалбите и дефицитите отъ службата по корабоплаването се внасят като приходъ на държавното съкровище и че субсидиите на Българското търговско параходно дружество сж сжщо въ тежест на държавното съкровище. Въ действителност, обаче, всички тѣзи дефицити и субсидии, около 120 милиона лева за 10-годишен периодъ, сж били заплащани за сметка на Българските държавни железници, съ което се е нанесло твърде голяма прѣчка за правилното развитие на железниците и пригодяването им към постоянно развиващите се нужди на народното стопанство.

Поради всичко гореизложено, народното представителство съ голяма въра очаква отъ новия финансов министър, който така основно познава нуждите на народното стопанство, въ връзка съ транспорта на произведените блага, заедно съ своя колега, г-н министърът на железниците, да се заемат и поправят сторените грешки.

Г-да народни представители! Завършвайки своите бележки по бюджета на Главната дирекция на железниците, азъ заявявам, че съ чиста съвестъ ще гласувамъ за неговото приемане въ представения му видъ, съ пълното съзнание, че изпълнявамъ съвестно своя обществен дългъ. Апелирамъ и къмъ васъ и вие да го гласувате, съ което всички ние, представители на българския народъ, ще дадемъ новъ импулс въ службата на нашите доблестни железничари и моряци, като едновременно съ това имъ изкажемъ отъ името на народа нашата най-възторжена адмирация за она българска жиавост, която тѣ показва въ изпълнение на тежката, отговорна и изпълнена съ рискове служба и да имъ пожелаемъ още по-голямо усърдие, шото тая служба да достигне по-скоро она висота, на която я желаемъ всички да я видатъ, за стопанското и културно повдигане на нашия добър и работлив народъ, мощенъ достъ за което повдигане сж Българските държавни железници. (Ржкоплѣскания отъ дѣсно и центъра)

Председател Стойчо Мошановъ: Има думата народниятъ представител г-н Парашкевъ Забуновъ.

Парашкев Забуновъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Когато се говори по Министерството на железниците, азъ съмтамъ, че трѣбва да се говори съ по-големо внимание и съ по-голяма осторожностъ, защото то е едно стопанско министерство, чиято дейностъ е свързана съ нашето народно стопанство. Стопанската дейностъ на Министерството на железниците не може да се разглежда изолирано отъ дейността на всички останали отрасли отъ нашето народно стопанство.

Българските държавни железници измѣниха коренно вида на нашето народно стопанство отъ освобождението на България до днесъ. Тѣ създадоха нови стопански условия, развили нови отрасли въ нашето земедѣлие, създадоха едно интензивно земедѣлско производство, което увеличи донѣкъде дохода на българския земедѣлецъ.

Какъвъ е билъ развоия на нашите държавни железници? Въ 1889 г. ние сме имали 384 км. държавни железници. Постепенно-степенно нашите държавни железници сѣ развивали, докато въ 1937 г. сѣ достигнали до 3.276 км. Или срѣдно за около 40 години Българските държавни железници сѣ увеличавали съ 55 и половина километра годишно, което иде да подчертае, че въ миналото все пакъ се е стресло и все пакъ сѣ се правили държавни железници.

Трафикътъ на Българските държавни железници се е развивалъ много чувствително. Така въ 1929 г. ние сме имали продадени 95.000 влакове, а превозени пътници 9.423.000 и товарни вагони 368.000. Въ 1937 г. отведенъжъ трафикътъ се покачва: влакове 131.319, превозени пътници — 10.179.000 и товарни вагони — 379.000. Въ 1938 г. трафикътъ се увеличава още повече: влакове 140.000, превозени пътници — 11.200.000 и товарни вагони — 415.000. Това иде да подчертае, че действително нашите държавни железници вършатъ грамадна услуга на нашето народно стопанство.

За да се разбере каква е услугата, която нашите държавни железници вършатъ на народното стопанство, ще ви приведа цифрите за нашия износъ. Българските държавни железници сѣ изнесли презъ 1934 г. 8.801 вагона стоки, презъ 1935 г. — 13.511 вагона, а презъ 1938 г. — 24.918 вагона, отъ които само сѣ грозде надъ 12.000 вагона. Отъ това може да се извади заключение какво значение иматъ Българските държавни железници за нашето народно стопанство, главно за нашето земедѣлско производство.

Едно време, когато въ България нѣмаше държавни железници, нашето земедѣлско стопанство бѣше въ съвсемъ друго положение. Тогава се произвеждаха главно зърнени храни. Отъ цѣлата работна площъ въ България, 90% се посѣваше съ зърнени храни, а само 10% съ индустриални растения, или така нареченото интензивно земедѣлско производство. Напоследъжъ производството на зърнените храни спадна, като само на около 70% отъ цѣлата работна площъ се засѣватъ такива, а на около 30% се засѣватъ интензивни земедѣлски култури, които служатъ главно за износъ и които повишиха значително доходите на българските селяни.

Откажъ Българските държавни железници обслужватъ нашето народно стопанство, отъ 1889 г. до сега, при различното развитие на нашата железнопътна мрежа, тѣ сѣ приключвали повече съ загуби. Така, въ 50-годишното имъ съществуване, 42 години тѣ сѣ приключвали съ загуби за нашето народно стопанство, а само 8 години сѣ приключвали съ печалба. Загубите за тия 42 години възлизатъ на 214 милиона златни лева, а печалбите възлизатъ само на 16 милиона златни лева. Като се извадятъ печалбите отъ загубите, ще се види, че нашите железници сѣ причинили загуба на нашето народно стопанство въ размѣръ на 198 милиона златни лева.

Единъ фактъ, който не може да бѣде отминатъ безъ отбелязване, е: какви сѣ приходите и какви сѣ експлоатационните разноси на нашите държавни железници въ връзка съ приходите и експлоатационните разноси на държавните железници въ нашите съседи. Въ златни лева, приходите на румѣнските държавни железници сѣ 2.36, на югославските — 2.49, а на българските — 3.54. Експлоатационните разноси за румѣнските държавни железници сѣ 2.16, за югославските — 2.37; за българските — 3.15. Нашите експлоатационни разноси сѣ много по-високи и отъ югославските, и отъ румѣнските, обаче и нашите приходи, въ сравнение съ тѣхните, сѣ по-големи, което иде да подчертае, че тарифите на нашите държавни железници сѣ много по-скѣпи отъ тарифите на държавните железници на Югославия и Румѣния. Може да се каже, че крѣжко съ 50% тарифите на нашите държавни железници сѣ по-високи отъ тарифите на държавните железници на нашите съседни държави.

Стефанъ Цановъ: За Румѣния като притурите и рущетите, ставатъ повече.

Парашкев Забуновъ: За това по-после.

Стефанъ Цановъ: Мене сѣ ме глобявали 4 пѣти.

Нѣкой отъ дѣсно: Като не си си вадилъ билетъ!

Парашкев Забуновъ: Какво влияние сѣ указали нашите държавни железници върху нашата индустрия? Когато нашите държавни железници се развили до такава степенъ, че да могатъ да свързватъ единия край на България съ другия, да свързватъ Черно море съ Западна Европа, да свързватъ по-големите земедѣлски центрове, тѣ създадоха условия за мелничарската индустрия, която даде възможностъ да се преработватъ произведените зърнени храни отъ българския селянинъ въ брашна за износъ на чуждите пазари. Едно време България се гордѣше, че съ своите брашна бѣше завладяла египетския, турския и гръцкия пазари, обаче въ последствие, по разни причини, ние загубихме тия пазари за нашите брашна, което се отрази зле върху нашата мелничарска индустрия.

Нашите държавни железници, съ своите улеснения по превоза, създадоха условия за развитие на текстилната индустрия, на керамичната индустрия и главно на захарната индустрия, която създаде единъ поминѣкъ за нашите села, защото захарната индустрия даде възможностъ на българския селянинъ да сѣди захарно цвекло, което дава много по-голямъ доходъ на дѣкарь, отколкото даваше зърненото производство. За голѣмо съжаление, обаче, нашата захарна индустрия не е поставена на едни здрави основи. Мога да кажа, че захарната индустрия не е развита въ пълния си размѣръ. Чехия, напр., която е също така земедѣлска страна като България, произвежда толкова много захаръ, че задоволява не само прекомѣрните нужди на своя вътрешенъ пазаръ — защото въ Чехия не ядатъ захарта, както я ядатъ въ България, само „на добъръ день“, гдето се казва — но и изнася такава на външния пазаръ, и то по една много ниска цена, съ която конкурира захарта, произвеждана въ другите държави. Не може ли и България да развие своята захарна индустрия до такава степенъ, до каквато е развита захарната индустрия въ Чехия, да кажемъ, за да се създаде поминѣкъ на българското село, да може да повиши и то своя доходъ?

У насъ не само че не се благоприятствува развитието на захарната индустрия, но тя е дори спъвана. Акцизътъ на нашата захаръ е много високъ, и по този начинъ се прѣчи на консомацията, намалява се консомацията на захарта, намалява се и засѣването на захарно цвекло — което пъкъ се отразява зле върху нашето земедѣлско производство. Има райони въ България, гдето не се даватъ никакви контингенти за засѣждане захарно цвекло. Такива сѣ видинскиятъ и врачанскиятъ краища. Тамъ не се позволява да се сѣди захарно цвекло, въпреки че има всичките условия за култивирането му и има всичките условия да се превозва то съ нашите железници, както и съ нашите параходи по Дунава, до разните захарни фабрики, за да може да се създаде поминѣкъ на тия краища. Това е една погрѣшна политика, провеждана досега. Дано за въ бъдеще тази политика бѣде изоставена. Засѣгамъ този въпросъ защото той има тѣсна връзка съ нашите държавни железници.

За да иматъ единъ увеличенъ трафикъ нашите железници, ние трѣбва да се стремимъ да създадемъ едно по-интензивно земедѣлско производство, което да създава работа на държавните железници. За да видите какво значение има захарната индустрия за трафика на нашите държавни железници, ще ви дамъ нѣкои цифри. Презъ 1936 г. по българските държавни железници сѣ превозени следните количества: цвекло — 70.690 тона; превозници, които се употребяватъ въ производството на захаръ — 5.284 тона; захаръ — 14.874 тона; цвеклови рѣзачки, които се даватъ на производителите — 28.271 тона и вѣглица за захарните фабрики — 10.672 тона. Отъ тия цифри се вижда, каква тѣсна връзка има между Българските държавни железници и българското земедѣлско производство, специално — производство на захаръ.

Какъ се е развивалъ стоичниятъ трафикъ по нашите държавни железници отъ 1894 г. до 1936 г. Въ 1894 г., когато дължината на нашите железници е била 516 км., сѣ превозени 391.300 тона, а въ 1936 г., когато мрежата се е развила до 2.850 км., сѣ превозени 3.409.300 тона.

Превозите пъкъ на суровите материали и машини за цялата индустрия е билъ следниятъ: въ 1894 г. сѣ превоз-

зени 18.000 тона, въ 1936 г. — 1.151.700 тона. Това иде да покаже какъ нашитѣ желѣзници обслужаватъ нашето земедѣлие и нашата индустрия.

Отъ 1932 г. насамъ по Българскитѣ държавни желѣзници се забелязва едно намаление на трафика на нашата индустрия. Намалението на този трафикъ се обяснява съ това че въ 1932 г. се засили превозътъ съ автомобили, които сж най-непожеланиятъ конкурентъ на Българскитѣ държавни желѣзници, защото автомобилитѣ превозватъ стокитѣ на нашата индустрия и земедѣлското производство на нашето село по държавнитѣ пътища, които тѣ намиратъ на готово. Държавата строи пътищата, безъ автомобилнитѣ компании да взиматъ участие въ постройката имъ; тя строи и желѣзницитѣ, по които се превозва индустриалното и земедѣлското производство. Превозътъ по желѣзницитѣ е много по-скъпъ, отколкото превоза по пътищата, и автомобилитѣ иматъ всичката възможностъ да конкуриратъ Българскитѣ държавни желѣзници. Пресмѣта се, че автомобилниятъ превозъ е отнелъ отъ индустриалния трафикъ на Българскитѣ държавни желѣзници 240.000 тона, която цифра не е малка.

Индустрията е дала трафикъ на Българскитѣ държавни желѣзници 2.108.590 тона при общъ сточенъ трафикъ съ голѣма и малка бързина 3.475.477 тона — или 60% отъ цѣлия трафикъ е на индустрията. Трафикътъ на индустрията, заедно съ този на каменитѣ въглища, е далъ приходи на Българскитѣ държавни желѣзници 396.047.000 л. Приходите отъ трафика на пътища и багажъ, колети и стоки за 1931/1932 г. възлиза на 1.151.764.000 л.

Какво е значението на желѣзницитѣ за българското земедѣлие? Азъ споменахъ одева, а сега ще се спра по-обстойно на връзката, която съществува между Българскитѣ държавни желѣзници и българското земедѣлие. За да се има ясна представа за това съотношение между желѣзницитѣ и нашето земедѣлско производство, азъ ще се спра на нѣкои факти, които даватъ представи за развитието на нашето земедѣлие.

Презъ 1896/1897 г. ние сме имали засѣти площи — въ проценти — 55.63%, въ угари 30.91% и естествени ливади 9.34%. Въ 1935/1936 г., когато се засили нашето земедѣлско производство, когато то стана по-интензивно, когато се увеличи и нашето население, имали сме засѣти площи 78.44%, угари 11.06%, естествени ливади само 6.93%, а трайни насаждения 9.57%. Земятъ, засѣти съ зърнени храни въ началото на развитието на Българскитѣ държавни желѣзници сж заемали 90% отъ цѣлата обработваема площъ, а когато държавнитѣ желѣзници почнаха да обслужаватъ износа на нашето земедѣлско производство и когато се създадоха всички условия за развитието на едно интензивно земедѣлие, площитѣ, засѣти съ зърнени храни, значително намалѣха.

Но въпреки това, трѣбва да се отбележи и единъ другъ фактъ. Докато отъ 1912 до 1934 г. населението се е увеличило съ 36%, нашето земедѣлско производство не се е увеличило съ същия процентъ, а се е увеличило както следва: производството на зърнени храни, съ 30%, а производството на царевича само съ 1%.

Българскитѣ държавни желѣзници, за да изиграятъ напълно своята роля, трѣбва да бждатъ стрѣени съ огледъ на нуждитѣ на нашето земедѣлско производство. Ние имаме много краища, които произвеждатъ зърнени храни и сж изоставени — безъ желѣзопѣтни линии. Навремето се съзнаваше, че има нужда отъ такива желѣзници, които да обслужаватъ нашето земедѣлско производство, но въ последствие тая идея се изостави. Въ видинския и врачанския краища бѣше предвидено да се построятъ ж. п. линии по течението на рѣката Огоста и по течението на рѣката Цибра, за да се обслужаватъ ония богати краища, които произвеждатъ най-много зърнени храни. Тамъ може да се каже, е житницата на България. Тия проекти бѣха предвидени за изпълнение преди 15 години, обаче, впоследствие тѣ се изоставиха и започнаха да се строятъ ж. п. линии за съвсемъ други нужди.

Тукъ е мѣстото да изтъкна, че желѣзопѣтнитѣ линии, които сж направени презъ време на войната, сж направени на бърза ръка, за военни нужди. Такава е ж. п. линия Червенъ-бръгъ—Орѣхово. И за да бжде по-евтина и по-економична, тя се построи тѣснолинейна, въпреки че този край е доста богатъ — и той е житница на България. Наложително е да се построи една нормална ж. п. линия, за да не става нужда, вагонитѣ, натоварени съ зърнени храни по тая линия Червенъ-бръгъ—Орѣхово, като дойдатъ на Червенъ-бръгъ, да се претоварватъ въ други вагони за нормалната ж. п. линия — което се отразява але върху цената на зърненото производство въ този край.

Стефанъ Цановъ: 200 л. на вагонъ се взема!

Парашкевъ Забуновъ: Наложително е въ такива богати краища, да стане разширение на линията, отъ тѣснолинейна да стане широколинейна, нормална. Тамъ, теренътъ е равенъ, тамъ линията нѣма да минава презъ стрѣмни, скалисти мѣста, не ще има нужда да се пробиватъ тунели или да се преодоляватъ голѣми височини — което е свързано съ голѣми разходи. За доорганизиране на желѣзопѣтното съобщение въ такива краища, казвамъ, трѣбва линиитѣ да станатъ нормални, за да може да се превозва земедѣлското производство на по-ниски цени, като не става нужда да се претоварва отъ тѣснолинейни вагони на широколинейни.

Стефанъ Цановъ: И цѣлата тѣснолинейка има само 50 вагони на разположение. Ние даваме на Тетевенъ, на Иванъ Петровъ — нека и на насъ да дадатъ широколинейна линия. Да се вземе бележка отъ това.

Парашкевъ Забуновъ: Другъ единъ фактъ, който искаме да изтъкна тукъ, е, че България произвежда зърнени храни главно въ своята северна половина; или, както се казва, житницата на България е Северна България. Дунавска България. Обаче тази Северна България е изоставена отъ Българскитѣ държавни желѣзници. Презъ 1932 г. цената на царевичата бѣше достигнала до 8 л. кофата — 15 кгр. царевича се продаваше за 8 л. Понеже царевичата се събира есенно време, въ края на септемврий и презъ октомврий, тогава когато навигацията по Дунава спира, и износътъ на царевича не може да бжде насоченъ презъ дунавскитѣ пристанища, които обслужаватъ главно земедѣлското производство на Северна България, износътъ на царевича се насочва по българскитѣ държавни желѣзници къмъ Варна и Бургазъ. За да бжде превозена царевичата, напр., отъ Ломъ до Варна, трѣбва да се заплати назло на 1 кгр. царевича 45 стотинки. А това прави 6.75 л. на кофа, само за превозъ. Следователно, въ 1932 г., царевичата трѣбваше да бжде продадена на Варненското пристанище за износъ отъ производителя по 1.25 л. кофата.

Макаръ сега царевичата да е добила една по-висока цена, тя пакъ не може да бжде получена отъ производителъ по същитѣ причини. Защо? Защото превозътъ на царевичата отъ Дунавска България до черноморскитѣ пристанища е много скъпъ. Лѣтно време, когато нашето зърнено поризводство се пренася по Дунава за чуждитѣ пазари, то отива до Браила като българско, въ Браила се пречиства въ тамошнитѣ силози и елеватори отъ разнитѣ примѣси, съ които ние го продаваме, и следъ това вече се натоварва на морскитѣ параходи не като българско, а като румѣнско жито. Българското зърнено производство излиза на външния пазаръ подъ чужда фирма и подъ чуждъ байракъ. Това е много печаленъ фактъ.

Смѣтамъ, че Българскитѣ държавни желѣзници могатъ да намалятъ наплата за превоза на българското зърнено производство отъ Дунавска България за черноморскитѣ пристанища не само презъ зимния сезонъ, когато навигацията по Дунава спира, но и лѣтно време, когато и по Дунава може да се пренасятъ нашитѣ храни. Защо ще изнасяме българското зърнено производство подъ чуждо име, защо ще плащаме на чужди параводни компании за превозването му? Отъ Ломъ до Русе на тѣзи компании се плаща по 11 стотинки на килограмъ, а отъ Русе до Браила, можете да смѣтнете колко ще бжде, като вземете предъ видъ разстоянието, и каква е разликата въ повече, която ще се плати, щомъ отъ Ломъ до Варна по желѣзницитѣ се плаща 45 ст. на кгр. Ако нашитѣ държавни желѣзници създадатъ една специална, по ниска тарифа за превозъ на зърненото производство отъ Северна България за Варна и Бургазъ, ние ще можемъ да изнасяме цѣлото наше зърнено производство презъ нашитѣ черноморски пристанища. Тогава Българскитѣ държавни желѣзници ще взематъ наплото, което иначе бѣха взели чуждитѣ параводни компании за превоза по Дунава.

Освенъ това, г-да народни представители, понеже ние изнасяме нашитѣ зърнени храни, особено житото, съ примѣситѣ, които се отстраняватъ въ Браила и не се заплащатъ на нашия производител, румѣнцитѣ използватъ тѣзи примѣси за своитѣ нужди, българскитѣ производители не може да ги използва. Ако ние изнасяме тия зърнени храни презъ нашитѣ пристанища и ако тѣ се пречистватъ тамъ, тия примѣси щѣха да останатъ въ България и щѣха да служатъ за фуражъ, за изхранване на нашия добитѣкъ, особено презъ години като настоящата, когато се чувствува най-голѣма нужда отъ храна за добитѣка.

За да се улесни износътъ на българското зърнено производство, азъ смѣтамъ, че трѣбва на военни наши

станции да се построят силози и елеватори, които да манипулират нашето зърнено производство, да го пречистват от всички примеси, да го пречистват от прах, да го изсушат и да го приготвят, за да може да издържи не една година, или година и половина, колкото издържа нашето производство, но единият по-дълъг период от време. Това се налага по много съображения.

Нашето зърнено производство, както казахме, намалява, а населението се увеличава. Недай Боже, да избухне пак една световна война, каквато преживяхме не преди много време и ние ще бъдем изложени на риск дори и да гладуваме, както в 1919 г. бяхме докарани положението до там, че да внасяме брашно чак от Америка. Ние нямаме съоръжения, за да задържим нашето производство за дълго време, за да дочакаме благоприятен пазар, а не да продаваме зърнените храни по принуждение по цени, каквито ни се предложат или ни се диктуват от външните пазари. Сега ние не можем да изчакваме един по-благоприятен пазар за нашите зърнени храни по простата причина, че не можем да ги държим, няма къде да ги държим. Докато всички наши съседни държави построиха силози и елеватори, въ които могат да пречистват своите храни и да ги пазят по-дълго време, България, която първа даде тая идея на Балканския полуостров преди 15 години, през режима на Александър Стамболийски, когато се създаде институтът за износ на зърнени храни — така нареченият Консорциум — няма още такива силози. От печалбата на Консорциума от търговия главно с жито и царевича можа да се отдели един фонд в размер на 220 милиона лева за постройка на силози и елеватори, но за голямо съжаление, не само че тези 220 милиона лева стояха без лихва в Българската земеделска банка, но в 1927 г. с специален закон те бяха причислени към капитала на Българската земеделска банка, което е много несправедливо, защото това са пари взети от българия производител, който произвежда само зърнени храни, а Земеделската банка кредитира всички селяни, произвеждащи не само жито и царевича, но и други земеделски култури. Аз съмтам, че съществата на този фонд трябва да се изземат от Земеделската банка и да се употребят за това, за което са събрани, а именно — за постройката на силози и елеватори, които ще обслужват нуждите на нашето зърнено производство.

През 1937 г. ние сме изнесли жито около 210.000 тона. Това жито е изнесено с около 2% примеси. Тия 2% примеси представят едно количество от 4.200 тона които не са заплатени на българския производител, не са заплатени дори и на българския износител. Тия примеси са използвани от чуждестранните търговци, които са пречиствали житата на своите тържища. Като имате предвид, че на вътрешния пазар се изнася едно количество от около 290.000 тона, с примеси до 5%, можете да пресметнете колко примеси се превозват по Българските държавни железници, за които се плаща навло, а не се заплащат на производителя.

Всичките тия факти изтъкнах, за да се види, какво значение ще имат силозите и елеваторите, които ще пречистват храните на нашия производител, особено сега, когато нашето земеделско производство се трансформира и българският земеделец полека-лека преминава към едно по-интензивно земеделско производство, произвежда артикули, които бързо подлежат на разваляне и които изискват едно специално запазване. Гроздето, продуктите от животински произход, като сирене, кашкавал и пр., овощията, зеленчуците и т. н. — всички тия продукти изискват едно по-специално запазване, за да не се развалят, докато стигнат до външните пазари.

Смътан, че за да може да се постигнат по-добри резултати от износа на тия наши продукти, трябва да се пригоди земеделското производство по такъв начин, че дане се прави масов износ наведнаж, в най-усиления сезон — както беше случаят миналата година с износа на гроздето през септември, октомври и началото на ноември, когато нямаше даже достатъчно вагони, които да обслужват нашия износ. Защото, г-да народни представители, когато на чуждите пазари се изпратят едно голямо количество земеделски произведения, явява се голяма конкуренция, достига се до много ниски цени, и не се възнаграждава трудът, вложен в производството.

Необходимо нужно е да имаме по възможност повече хладилници, които не само да охлаждават произведенията, за да издържат един по-дълъг транспорт, но и за да може да се запази по-дълго време, за да се дочакат по-благоприятни моменти на външния пазар, когато ще може да се добие по-висока цена. Гроздето, което е запазено и сега се изнася на чуждите пазари, има двойно и тройно

по-висока цена от оная, която имаше през най-усиления сезон за износ на грозде. Българските държавни железници трябва да имат грижата за постройката именно на такива хладилни инсталации, които ще обслужват нашия износ. Подъ ведомството на Българските държавни железници се намира нашето корабоплаване, което сега се обособява в Дирекция на водните съобщения. Службата на железниците и параходите, обаче винаги трябва да бъде съгласувана. За да може да се достигнат един по-добри резултати, да може да се даде един по-голям трафик на железниците и на българските параходи, ние трябва да построим такива хладилни инсталации, които да могат да запазят и задържат за по-дълго време земеделското производство.

Като говоря за Българските държавни железници, трябва да спомена, че има чиновници, които се ползват с немисловно големи привилегии за пътуване по нашите железници. Напоследък даже се дадох права на нови категории чиновници да пътуват с намаление по държавните железници. Има чиновници, които не само че сами те се возят с намаление и дори безплатно, но и някои от членовете на техните семейства се ползват от тази привилегия, па дори и църквите им семейства.

Иван Воденичарски: Това е редно.

Парашкев Забунов: То може да е редно, но тази привилегия не може да се разширява чак до там. Тази привилегия, да се ползват с намаление при пътуването по Българските държавни железници се даде напоследък даже и на общински чиновници. Броят на привилегированите е толкова голям, че всяка година Българските държавни железници понесат загуби десетки милиони лева.

Тук трябва да се изтъкне и едно друго нещо. Българските държавни железници взеха да служат немисловно много за естни седмици и тия естни седмици се превърнаха на естни месеци, какъвто беше случая с естната седмица есенес тук, която започна през октомври и свърши в края на ноември. През тия естни седмици не само че Българските държавни железници понесоха загуби, но се нанесе много голяма вреда и на еснафите в провинциалните градове, защото маса свѣт от провинцията дойде в София да си набави онова, от което има нужда, главно конфекцион, за който плаща скъпо и прескъпо на разните магазини в София, а в провинцията еснафите страдат, защото някой не стига в джаканите им да направи алтъш-вериш, и то особено преди Нова година.

Смътан, г-да народни представители, че трябва да се ограничат естните седмици — и то да бъдат седмици, а не месеци.

Дончо Узунов: Значи, все пак да ги има?

Парашкев Забунов: Да.

Стефан Цанов: (Към Дончо Узунов) Недейте поч-казва така, защото ония в провинцията ще помислят, че ни е страх да дойдат да ни видят.

Парашкев Забунов: Г-да народни представители! Смѣтам, че виѣсто да се ползват с намаление по Българските държавни железници висшите чиновници, трябва да се ползват с такова намаление войниците и трудовците, особено тия, които, напр., от Видинския край са пратени да отбиват своята повинност на южната граница. Един трудовак, откато го вземат трудовак, до края на службата си не може да отиде в отпуск при своето семейство, защото нѣма срдѣства. Смѣтам, че на трудовците и войниците и особено на тия, които са пратени от единия край на България чак на другия край да отбият своята военна или трудова повинност, трябва да се даде безплатен билет.

Нѣкой от дѣсно: Те пътуват безплатно.

Парашкев Забунов: Те пътуват безплатно, когато отиват да отбиват своята повинност и когато ги уволняват, обаче когато отиват в отпуск, се ползват само с намаление, а би трябвало да пътуват безплатно.

Един от лѣво: Това е право.

Парашкев Забунов: По въпроса за българското корабоплаване ще кажа, че очакваме от една година да видим закон за него, обаче за голямо съжаление, изглежда, че скоро нѣма да го видим.

Сирко Станчевъ: Ясно.

Парашкев Забуновъ: Г-нъ Сирко Станчевъ! Знамъ че Ви е ясно. Щомъ Ви е ясно, тогава недейте слуша.

За българското корабоплаване, за което всички тукъ съ най-голямъ ентузиазъмъ дадохме поискания кредитъ, е необходимо да се поменатъ нѣщо. Азъ съмъ длъженъ да говоря за българското корабоплаване, защото съмъ отъ дунавския край, където нуждата отъ него се чувствува най-много. Докато всички други наши пристанища сѫ пригледени напълно да обслужватъ търговията, Ломското пристанище е единственото, което е изоставено и се намира въ онова положение, въ което е останало още отъ турско време, така както природата го е създала. Работи се всѣка година по малко, хвърлятъ се срѣдства за насипване, обаче не се хвърлятъ достатъчно срѣдства, за да може да се запази онова, което вече е хвърлено за направата на това пристанище. Насипитъ, които презъ лѣтото се правятъ, зимно време, когато дойдатъ водитъ на Дунава, биватъ завличани. Затова трѣбва кредититъ, които се отпускатъ за разширение и подобрене на Ломското пристанище, да бждатъ по-големи, за да може за единъ строителенъ сезонъ да се направи една завършена работа, та онова, което е направено презъ лѣтото, да бжде запазено отъ завличане отъ водитъ на Дунава.

Споредъ обясненията, които се даватъ отъ съответната служба, за стросжа на това пристанище ние трѣбва да чакаме 15 години, за да бжде то направено. При това пристанище, налага се да се построятъ силози; и макаръ че отъ нѣкои срѣди сѫ направени опити за постройката на силози въ Ломъ, отъ отдѣлението за корабоплаването имъ е казано, че не може да имъ се отреди мѣсто, защото пристанището още не е оформено, още не му е дадена физиономия. Отъ друга страна, общината иска да построи тамъ кланица. По сжщата причина, понеже пристанището не било още оформено, нѣма къде да се построи и кланица.

По всички тия съображения азъ апелирамъ къмъ г-нъ министра да има предвидъ задоволяването на тѣзи нужди, и когато дойде въпросъ за отпускане на кредити за нуждитъ на Ломското пристанище, да се отпускатъ такива достатъчно, за да може да се даде една по-завършена работа. Защото, както вече изтъкнахъ, съ отпуснатитъ досега малки кредити, онова, което се прави презъ лѣтото, презъ зимата се унищожаватъ.

Понеже съмъ отъ Дунавския край и всѣки денъ наблюдавамъ действието на р. Дунавъ върху българския брѣгъ, не мога да не спомена, че нашиятъ брѣгъ е изоставенъ и Дунавътъ ежегодно руши брѣга ни. Дунавътъ ежегодно превзема частъ отъ нашата територия и я прехвърля на румънската страна. Не стига, че сме окасстри териториално по мирнитъ договори и изгубихме доста земя, но и природата като че ли е противъ нашата територия. Отъ наша страна досега не сѫ положени абсолютно никакви грижи за укрепяването на българското крайбрежие. Макаръ че румънскиятъ брѣгъ е естествено се залесява отъ водитъ на Дунава, румънцитъ го залесяватъ и изкуствено, тамъ където има лѣсѣци, за да го укрепятъ и да не може въ никой случай да бжде разрушенъ. А нашиятъ брѣгъ е голъ и пустъ. Ние никъде нѣмаме изкуствено залесяване. А залесяването на нашия брѣгъ може да се постигне дори безъ никакви срѣдства, като съответната служба нареди, всѣки селски стопанинъ, и изобщо български гражданинъ, който има имотъ по течението на Дунавъ, да залеси брѣга на Дунава за негова смѣтка, при условие единъ денъ, когато тия посадения станатъ гори, лицето да може да ги използва за себе си подъ надзора на държавата, подъ чийто надзоръ да става и самото залесяване. По този начинъ ние ще можемъ да постигнемъ много добри резултати. Така ще можемъ да залесимъ нашия брѣгъ, безъ да се харчатъ никакви срѣдства отъ държавата. Трѣбва, обаче, да се прояви такава инициатива, за да се нареди частнитъ стопани да извършатъ това залесяване.

Председателъ Стойчо Мошановъ: Г-нъ Забуновъ! Оставатъ Ви още 10 минути.

Парашкев Забуновъ: Ще се съобразя. — Азъ смѣтамъ, че задачата на нашиятъ държавни желѣзници и на нашето корабоплаване, макаръ че тия служби сѫ доста много развити и напреднали, още не е разрешена напълно. Развитието на нашиятъ желѣзници досега е било спъвано отъ това, че кредититъ, които сѫ били отпуснати за тѣхъ, винаги сѫ били недостатъчни, а на държавното корабоплаване едва сега се туря начало. Винаги държавнитъ бюджети сѫ били уравновесявани за смѣтка на нуждитъ на българските държавни желѣзници, а за корабоплава-

нето дори не е мислено, досегашнитъ управници сѫ проявявали едно престъпно нехайство. Българските държавни желѣзници, за да отговорятъ напълно на нуждитъ на нашето земеделско стопанство и на нуждитъ на нашата индустрия, трѣбва да бждатъ развити въ много по-голямъ мащабъ, трѣбва да се откриятъ много повече желѣзопътни линии. И азъ смѣтамъ, че ще бжде по-добре желѣзопътната линия Варна—Плѣвненъ, освенъ къмъ София, да бжде продължена презъ Бойчиновци—Брусарци до Видинъ или Кула, и да се свърже съ сръбските държавни желѣзници, та по този начинъ да имаме два изпосни пункта за Западна Европа.

Дончо Узунъ: Има такъвъ проектъ.

Парашкев Забуновъ: Имаше такъвъ проектъ, обаче е изоставенъ. Той трѣбва да бжде поставенъ на дневенъ редъ, защото е отъ голѣмо значение. Ще се намали трафикътъ по българските държавни желѣзници къмъ Цариградъ, като се насочи една частъ отъ него къмъ Видинъ или Кула за Западна Европа.

Михайлъ Махийловъ: За Румъния и Сърбия.

Парашкев Забуновъ: Това се налага и по други съображения: проектира се при Турну-Северинъ да се построи мостъ на Дунава между Румъния и Сърбия. Въ такъвъ случай цѣлия трафикъ по българските държавни желѣзници отъ Северна България ще бжде насоченъ по желѣзопътната артерия къмъ Видинъ или Кула и презъ Сърбия за Турну-Северинъ и Северна или Западна Европа, вмѣсто да обикалятъ презъ Мездра—София—Цариградъ. Така ще спестимъ голѣма частъ отъ транспортнитъ разходи.

Стефанъ Цановъ: И време — най-важното.

Парашкев Забуновъ: И времето за превозъ.

Искамъ да кажа нѣколко думи и по въпроса за нашето морско корабоплаване, който се повдига и сега, и по-рано, въ връзка съ отпускането на 170-милионния кредитъ за българското рѣчно корабоплаване. Тогава почти всички оратори се изказаха, че параходитъ на Българското търговско параходно дружество, което е частно и се субсидира отъ държавата съ голѣми срѣдства, трѣбва да бждатъ естатизирани, да станатъ държавни. Азъ смѣтамъ, че тѣзи, които сѫ противници на естатизирането на Параходното дружество, по мотивъ, че държавата била лошъ стопанинъ, защитаватъ едно доста остарѣло схващане, защото всички такива опити, които имаме досега въ България, доказватъ, че държавата не само че не е лошъ стопанинъ, но е единъ много добъръ стопанинъ. (Ржкоплѣскания отъ нѣкои народни представители) Ако Българската народна банка бѣше акционерна банка, както сѫ искали нѣкои отъ нашиятъ общественици непосредствено следъ освобождението на България, щѣхте да видите сега какъ щѣше да бжде резултатътъ. Ако българските желѣзници бѣха дадени на частни компании — както сжщо така е искано това презъ онова време — щѣхте да видите, че тѣ днесъ нѣмаше да служатъ на нашето народно стопанство, а щѣха да служатъ само за трупане несмѣтни богатства на частни лица.

Стефанъ Цановъ: И не се знае подъ какъвъ байракъ щѣха да бждатъ.

Парашкев Забуновъ: И не се знае подъ какъвъ байракъ щѣха да бждатъ, както каза г-нъ Цановъ. Щѣха да бждатъ, може би, заложени на нѣкои чужди фирми, които да ни тормозятъ, така както ни тормозятъ, напр., сега нѣколкото чужди банки още останали у насъ, ...

Стефанъ Цановъ: Както е въ Абисиния съ линията Джибути—Адисъ Абеба.

Парашкев Забуновъ: ... или, да кажа по-изразително, както се управлява сега Абисиния или друга нѣкоя колония.

Азъ смѣтамъ, че Българското търговско параходно дружество трѣбва да отстъпи параходитъ си на държавата, както се изказаха и преждеговорившитъ оратори, защото държавата му е дала не десетки, а стотици милиони лева субсидии и всичкитъ му параходи сѫ купени почти съ държавни срѣдства. Или може държавата да му плати известна малка сума и да ги обяви за държавни, за да обслужва съ тѣхъ нашето земеделско производство, и вмѣсто да изнасяме нашиятъ зърнени храни съ чужди па-

раходи, ще ги изнасяме с наши, български параходи, под български флаг. (Ръкопляскания от някои народни представители)

Дончо Узунов: Сегашният Парламент ще свърши тази трудна работа.

Стефан Цанов: Асенъ Николов е благодетел и може да подари акциите си!

Парашкев Забунов: Сега параходите на това частно дружество не обслужват интересите на нашето народно стопанство, а служат само за трупане печалби на акционерите. Ако тия параходи бяха държавни, държавата, следвайки своята стопанска политика, щеше да ги остави именно за обслужване на нашето народно стопанство.

Не мога да отмина и въпроса за свободните зони в Русе и в Варна, който се поведи от някои срѣди. Азъ съмтамъ, че българската държава не може да фаворизира само отдалени градове и жители на България. Всички български граждани сѫ равни предъ законите на страната.

Не можемъ да създадемъ свободни зони в Русе и Варна и да създадемъ условия за насочване на цѣлата вносна търговия на България презъ Русе или Варна, както се изказаха някои отъ ораторите. Казва се, че нѣмало да има никаква опасностъ за другите пристанища. Защо? Защото, казватъ, търговията ще бѣде насочена презъ различни вносни пунктове съобразно съ това за къде сѫ предназначени стоките, които се внасятъ. Ако вносътъ за Северо-западна България се насочва, да кажемъ, презъ Русе и отъ тамъ по железниците — за предназначението си, превозътъ, казватъ тѣ, ще бѣде много по-скъпъ, отколкото, ако вносътъ стане презъ Видинъ, Ломъ или Орѣхово. Тукъ тѣ се опитватъ да заблуждаватъ, защото нашата митническа тарифа прави известни улеснения на вносителите, като освобождава отъ облогъ една частъ отъ тонажа на вносените стоки за сметка на амбалажа. И понеже стоките отъ странство, поради дългия транспортъ, се амбалиратъ съ по-тежъкъ амбалажъ, вносителите ще иматъ сметка, като стоварятъ стоките въ свободната зона на Русе или Варна, да ги извадятъ отъ скъпия и по-тежъкъ амбалажъ и да ги турятъ въ другъ по-лекъ амбалажъ и по такъвъ начинъ да използватъ разликата отъ по-малката тежестъ на амбалажа. Така че вносителите ще иматъ сметка да внасятъ стоките си презъ свободните зони на Русе и Варна за цѣла България, дори за най-отдалечените краища на България, и по такъвъ начинъ ще ударятъ всички други вносни пунктове, всички митници въ България. А това разбира се, ще се отрази много зле на търговските центрове, които досега по исторически пътъ сѫ извоювали своето положение на вносни търговски пунктове.

(Председателското мѣсто засма подпредседателя г-нъ Димитър Тешевъ)

Г-да! Някои отъ преждеговорившите се опитаха да критикуватъ персонала по Българските държавни железници. Азъ съмъ да адмираирамъ персонала по нашите държавни железници. Говоря на изния персоналъ, който е най-зле платенъ и живѣе при много по-мизерни условия, отколкото низшиятъ персоналъ по железниците въ чуждите държави, които сѫ напреднали много повече отъ насъ. Но макаръ и поставени при такива мизерни условия, нашите железничари и служаци по параходите изпълняватъ своя дългъ съ най-голяма самоотверженостъ. (Ръкопляскания отъ някои народни представители и викове: „Вѣрно!“) Между персонала по нашите държавни железници нѣма оная корупция, която има въ персонала по железниците въ други държави. (Ръкопляскания отъ някои народни представители). По железниците въ други държави можешъ да се качишъ въ влака, безъ да си купишъ билетъ. Ще дадешъ на кондуктора рушветъ и ще минешъ по цѣлата железопътна мрежа — защото тѣ си предаватъ отъ единъ на другъ, като акционерно дружество. Въ Българските държавни железници това го нѣма. Нашите железничари, особено въ днешно време, сѫ издигнати на една голяма висота въ морално отношение. Азъ виждамъ една дисциплина въ редовете на нашите железничари, една учтивостъ въ персонала. (Ръкопляскания отъ някои народни представители)

Персоналътъ по нашите железници, обаче, както казахъ, е зле платенъ. Всички признаваме, че този низшъ персоналъ е зле платенъ, желаемъ да се увеличи заплатите му, обаче правените досега увеличения въ заплатите сѫ били повечето за висшия персоналъ. А и въ бюджета на железниците има служби, които могатъ

да бѣдатъ съкратени, защото сѫ излишни, и съ получените икономии да се подобрятъ заплатите на най-низшия персоналъ.

Председателствуващъ Димитър Пешевъ: Изтече Вн времето, г-нъ Забуновъ.

Парашкев Забуновъ: Свършвамъ. — Особено тѣзи, които работятъ въ железопътните депа, сѫ поставени при страшни условия. Напр., въ Софийската железопътна работилница азъ видѣхъ хора, които сѫ обречени да останатъ безъ слухъ или безъ зрение. Тамъ, дето се поправятъ локомотивите, има единъ адски трѣсъкъ, и тѣзи хора щомъ встѣпятъ на работа, още на втория, третия месецъ оставатъ безъ слухъ. На тѣзи хора трѣбва да се подобри заплатата, както и да се подобрятъ мизерните условия, при които сѫ поставени да работятъ тамъ. Ако тази работилница бѣше частно предприятие, може би Дирекцията на труда щеше да го застави да подобри хигиеничните условия. А сега, нали е държавна работилница, нѣма кой да застави съответните органи да подобрятъ положението на тѣзи работници, които сѫ поставени, както казахъ, въ крайно мизерни условия: разваленъ въздухъ, изпълненъ съ разни отрови, съ разни газове, които се получаватъ при ремонтването на локомотивите, при пребоядисването на вагоните и т. н.

Дончо Узуновъ: Това не е само въ Софийската работилница. Въ цѣла България е така.

Парашкев Забуновъ: Искамъ да кажа, че навѣкъ, където има такива работници, трѣбва да се подобри положението имъ: да се увеличатъ заплатите имъ и да се подобрятъ хигиеничните условия, при които сѫ поставени да работятъ.

Председателствуващъ Димитър Пешевъ: Моля, завършете!

Парашкев Забуновъ: Завършвамъ, като се връщамъ пакъ на самоотвержеността на нашия железничаръ, който, въпреки мизерната си заплата, въпреки лошите условия, при които е поставенъ да работи и да живѣе, изпълнява своя дългъ и лѣте, и зиме, и при най-големъ студъ работи на открито край локомотивите. Ако поставите чужденецъ да работи при тѣзи условия, той ще избѣга още на другия день. (Общи ръкопляскания)

Председателствуващъ Димитър Пешевъ: Имамъ да ви направя следните съобщения.

Постигналъ е отъ Министерството на финансите законопроектъ за извършенъ бюджетенъ кредитъ по бюджета на Министерството на земедѣлието и държавните имоти за 1939 бюджетна година.

Отъ същото Министерство — законопроектъ за извършенъ бюджетенъ кредитъ по бюджета на Главната дирекция на пощите, телеграфите и телефоните за 75,000,000 л.

Тѣзи законопроекти ще ви се раздадатъ и ще се поставятъ на дневенъ редъ

Има думата народниятъ представител г-нъ Никола Стамболиевъ.

Никола Стамболиевъ: (Отъ трибуната) Г-да народни представители! Единъ отъ най-важните въпроси въ съвременната държава, безспорно, е този за транспорта, въ който сѫ вложени важни народно-стопански и държавно-стратегически интереси. Трѣбва да се признае, че за днешната духовна и материална култура на нашата държава до голяма степенъ сѫ допринесли Българските държавни железници, които въ продължение на 60-годишния ни свободенъ животъ сѫ се развили до степенъ да опашатъ днесъ цѣлата страна съ една мрежа отъ близо 3,400 км. и да представяватъ едно крупно национално стопанство, въ което сѫ инвестирани около 18 милиарда лева народни спестявания и ангажирани единъ персоналъ отъ 18 хиляди души кръгло — едно предприятие, което се обслужва съ българско гориво, едно предприятие, което заслужава адмирация.

Г-да народни представители! Българските държавни железници сѫ едно стопанско, индустриално и техническо предприятие. Въпреки че преждеговорившите шестъ души оратори достатъчно много говориха и засегнаха всички отрасли на този голямъ ресоръ, все пакъ и азъ ще искамъ да се спра на някои въпроси, като ще се постарая да ги засегна вкратце, въ общи шрихи.

Г-да народни представители! За да разберемъ въ какво положение е нашето железопътно дѣло, трѣбва предва-

рително да видимъ при какви условия се извършва експлоатацията на българските държавни железници, които се изразява преди всичко въ трафикъ, линии, подвижен материал, персонал и управление.

Г-да народни представители! Трафикът на нашите железници, съ малки изключения, всяка година показва единъ слабъ интензивитетъ, благодарение на много условия и причини, за които ораторитъ преди мене говориха и на които и азъ ще се спра по-обстойно. Ние тръбва да потърсимъ кои сѫ причинитъ за този слабъ трафикъ, който имаме, амплитудата на който постоянно се мѣни, и да не се самооблащаме отъ статистикитъ въ последнитъ години; тръбва да видимъ дали действително нашите железници напредватъ. А насъ ни интересува преди всичко нормалното имъ развитие.

Г-да народни представители! Причинитъ до голяма степенъ сѫ именно въ нашата пѣтническа и сточна тарифа. За нея говориха и преждеговорившитъ — азъ ще се спра за малко. Нашата пѣтническа и сточна тарифа е патриархална. Тя е още отъ времето, когато сѫ били създадени българските държавни железници; въ нея сѫ правени много малки измѣнения, но не тѣй чувствителни, и не съобразно съ податнитъ сили на нашия данкоплатецъ, съ нашата стопанска конюнктура. При измѣняването ѝ не се е гледало да бѣде нагласявана съобразно нуждитъ и съобразно развитието на нашето национално стопанство. Отъ тая трибуна се каза отъ преждеговорившитъ, че българските държавни железници сѫ въ услуга на нашето национално стопанство. Това е естествено, защото тѣ не могатъ да се развиватъ излизайки, а ще се развиватъ съобразно развитието на нашето национално стопанство. Въ миналото, при онака стопанска конюнктура, при онова благоприятно икономическо положение на българския народъ, българскиятъ селянинъ се възбѣ често по българските държавни железници даже и между най-близкитъ станции. Днесъ, обаче, ние виждаме че този селянинъ се движи пеша. Защо? Защото той мѣчно може да плати пѣтнитъ до дѣнь градъ или до дадено село.

Защо българскиятъ селянинъ въ миналото се ползваше отъ този сервисъ, а днесъ не може да се ползува? Азъ подробно нѣма да се впускамъ, въ тѣзи въпроси, г-да народни представители, защото вие достатъчно добре разбирате смисъла на това, което искамъ да ви кажа, а да си отговорите сами. Азъ нахвърлямъ само тия въпроси на вниманието на г-нъ министра, за да си вземе актъ отъ тѣхъ. И въ миналото отъ тази трибуна ние сме заявявали сѣщото на бившитъ министри на железницитъ — спомнямъ си, напр., на г-нъ Костурковъ — и сме ижали ревизия на пѣтническата и сточна тарифи, защото тѣ не съответствуватъ на нашето стопанско развитие. Тарифитъ на българските държавни железници днесъ, г-да, се правятъ безспорно и съ огледъ на законъ за уредбата на българските държавни железници, въ чл. 2 на който е казано: „Българските държавни железници и пристанища се стопанисватъ съ огледъ на повдигане икономическото благосъстояние на страната и на рентабилността на железницитъ и пристанищата“. Думата „рентабилностъ“ е ржководна нишка при съставянето на пѣтническата и сточна тарифи. Българските държавни железници не могатъ да бѣдатъ поставени на плоскостта на меркантилността — както и пошитъ, телеграфитъ и телефонитъ, за които она денъ говорихъ. Тѣ сѫ сервисъ народни; отъ тѣхъ държавата може да загуби, но тя тръбва да ги постави въ пълна услуга на националното стопанство, на българския народъ изобщо. Ние можемъ отъ друго мѣсто да направимъ икономии за да не завършимъ съ дефицитъ бюджетътъ на българските държавни железници, но ще тръбва да нагонимъ тарифата да бѣде такава, каквато е въ съседнитъ намъ държави, стопанската конюнктура на които, безспорно, е по-добра отъ нашата и кждето нуждитъ сѫ по-големи отъ нашитъ.

Г-да народни представители! Думата „рентабилностъ“, на български езикъ казано, значи печалба. Презъ 1937 г., за да добиятъ по-големи приходи, българските държавни железници увеличиха пѣтническата тарифа съ 7%. Коя нужда наложи това и дали действително, както казахъ преди малко, се увеличи доходътъ на българското село, а да се увеличи пѣтническата тарифа? Като говоря за българското село, нека да бѣда правилно разбранъ, защото голяма частъ отъ българския народъ, 80%, живѣе въ село и българските държавни железници обслужватъ главно тая частъ на българския народъ. Следователно, кое наложи да се увеличи пѣтническата тарифа?

Азъ по този въпросъ не искамъ да говоря тукъ, само го подхвърлямъ на вниманието на отговорнитъ фактори,

респективно на г-нъ министра на железницитъ, за да може да се съгласуватъ тарифитъ съ възможноститъ на нашето национално стопанство.

Г-да народни представители! Да видимъ, дали действително отъ тия тарифи имаме изгоди. Не е нужно да имаме само счетоводно нагласенъ бюджетъ — защото този ресоръ преди всичко не е счетоводенъ, този ресоръ е въ пълна услуга на националното стопанство и, както казахъ, той може да губи. Но, за да се види дали действително тия тарифи, така нагласени, ползватъ българския народъ, нашето национално стопанство, азъ ще си послужа съ следната статистика, отъ която ще видите какъвъ е билъ пѣтническиятъ трафикъ по цѣлата мрежа въ продължение на 4 години, по отдѣлно за I, II и III класа.

Въ 1911 г. въ I класа сѫ пѣтували 136% отъ пѣтнитъ; въ II класа — 12.58% и въ III класа — 86.06%. Въ 1929 г. въ I класа сѫ пѣтували 0.41%; въ II класа — 6.30% и въ III класа 93.29%. Въ 1936 г. въ I класа сѫ пѣтували 0.23%; въ II класа — 4.19% и въ III класа — 95.58%. И въ 1937 г., въ I класа сѫ пѣтували 0.23%, въ II класа — 4.27% и въ III класа — 95.50%.

Г-да народни представители! Послужихъ си съ тая табличка, която красноречиво говори за пѣтническиятъ трафикъ, за да видите, че въ I класа пѣтуватъ много малко пѣтници. Пѣкъ нѣма нужда и отъ тая статистика. Отидете сутринъ на гарата, когато заминава влакътъ за Варна и вие ще видите кой пѣтува въ I класа. Напоследъкъ бѣше създадена легендата, че само депутати и инженери по б. д. ж. пѣтуватъ въ I класа и никой другъ българинъ не може да пѣтува. И естествено, не може да пѣтува, защото билетътъ отъ София до Варна, за I класа, ако се не лѣжа струва 784 л., за втора класа — 588 лева и за III класа — 396 л. Естествено е, че при една такава висока пѣтническа тарифа мѣчно може да се пѣтува въ I, а даже и въ II класа. III-та класа е, която дава истинска представа за пѣтническиятъ трафикъ по българските държавни железници.

Азъ мисля, г-да, че е време да дадемъ възможностъ да пѣтува въ II и въ I класа и она народъ, който твори богатата въ тая държава и поддържа българските държавни железници; и той да се ползува отъ удобствата на I и II класа по българските държавни железници, за да разсѣемъ тая психоза, че въ първокласнитъ вагони сега се возятъ само чиновницитъ и инспекторитъ на българските държавни железници, министри и народни представители. Това нито е демагогия, нито е ересь, а е едно положение, върху което ние тръбва да се замислимъ и да коригираме пѣтническата и сточна тарифи.

Не тръбва да търсимъ другаде причинитъ, за да бѣдатъ нашитъ железници конкурентни днесъ отъ автомобилнитъ съобщения, отъ тежкитъ товарни коли, освенъ въ високитъ тарифи. Днесъ, напр., фабрика „Царъ Борисъ“ пренася своитъ преди отъ Варна до Ямболъ съ камиони. Има ли нужда да се позовавамъ на други факти? Подиръ малко, когато се спра на въпроса за автомобилнитъ съобщения, ще кажа нѣкои други факти и моето мнение по този въпросъ. За да видимъ какви сѫ приходитъ отъ трафика у насъ въ сравнение съ съседнитъ държави, азъ ще си послужа съ следната табличка.

За приходитъ въ златни стотинки, отъ единъ пѣтнически километъръ — значи на единъ километъръ да се превози единъ пѣтникъ — и отъ единъ тоненъ километъръ — значи на единъ километъръ да се превози единъ тонъ стока — и отъ единица трафикъ, имаме следнитъ цифри:

Въ Ромъния — 1.46 за единъ пѣтнически километъръ, 2.52 за единъ тоненъ-километъръ, и 2.36 за единица трафикъ;

Въ Югославия — 1.36 за единъ пѣтнически километъръ, 2.55 за единъ тоненъ-километъръ и 2.49 за единица трафикъ;

Въ България — 2.49 за единъ пѣтнически километъръ — както виждате, двойно повече, отколкото въ Ромъния и Югославия — 4.26 за единъ тоненъ-километъръ и 3.54 за единица трафикъ;

Въ Турция — 2.46 за единъ пѣтнически километъръ, 5.16 за единъ тоненъ-километъръ и 4.60 за единица трафикъ.

Г-да народни представители! Отъ тѣзи данни се вижда, че у насъ тарифитъ, въ сравнение съ съседнитъ държави, сѫ много по-високи, особено пѣтническитъ — да не говоря за сточнитъ — и че е необходимо да се взематъ мѣрки за тѣхното коригиране.

Г-да народни представители! Безспорно, смѣняването на желѣзопѣтнитъ линии у насъ не става така назре-менно, както изисква желѣзопѣтната наука. У насъ е въз-

приета предълна трайност на релсите и мостовите железни конструкции 35—40 години за главните железопътни линии и 45—50 години за второстепенните линии. Следователно, подновяването на линиите у нас е чувствително забавяно. А това, безспорно, затруднява движението и намалява бързината. Безспорно, причини за това има финансови, а има и административни такива. Аз вѣма да се спирам на този въпрос.

Тукъ ще открия една скоба, за да кажа мнението си, кой трѣбва да строи железниците: дали новата Дирекция на строежите или Дирекцията на българските държавни железници.

Г-да народни представители! Стана една грѣшка навремето, когато се прехвърли отдѣлението за водитѣ от Министерството на земедѣлното към Министерството на благоустройството. Така сѣщо и прехвърлянето постройката на железниците въ Министерството на благоустройството е една голѣма грѣшка. Това е парадоксъ: респективният министъръ на железниците да бѣде въ залата на Народното събрание, когато министърътъ на благоустройството ще говори за постройката на Х. или У. железопътна линия, за доставката на траверси и за други съоръжения по железниците! Азъ смѣтамъ, че това не отговаря на днешното време и се губи организационната връзка, бихъ казалъ, въ това министерство, затуй, защото министърътъ на железниците е отговорното лице за този ресоръ, никой другъ министъръ не може да се мѣси въ неговия ресоръ.

Ние днесъ живѣемъ при една мнителистост; мѣлата, клюката се шири на дълъгъ и на ширъ. Когато се говори за Министерството на железниците, кой ще носи моралната отговорност? Министърътъ на благоустройството ли? Ние сме свикнали да обобщаваме. Когато обвиняваме за известни грѣшки въ единъ ресоръ, ние не казваме конкретно, кой ги е извършилъ, а обвиняваме ресора; ще кажемъ: въ Министерството на железниците ставатъ такива и такива грѣшки, макаръ строежите да сѣ извършени отъ Министерството на благоустройството.

Азъ мисля, г-да народни представители, че за престижа, за авторитета и за правилното развитие на българските държавни железници Министерскиятъ съветъ чась по-скоро трѣбва да уреди и този въпросъ, въ смисълъ, строежите по железниците да преминаватъ, както е било въ миналото, къмъ Министерството на железниците.

Подвижниятъ материалъ на нашите железници, г-да народни представители, е сѣщо така ненормално подновяванъ и ненормално доставянъ. Локомотивниятъ и вагоненъ паркъ не е достатъченъ. Споредъ железопътната наука на единъ километръ железенъ пътъ сѣ нужди 3 товарни вагона и единъ пътнически, а на 5 км. железенъ пътъ е необходимъ единъ локомотивъ. Като сравнимъ тая норма съ нашата железопътна мрежа и съ респективния локомотивенъ и вагоненъ паркъ, ще видимъ, че тя не се покрива, има едно несъответствие. И отъ тамъ идва кризата за вагони, отъ тамъ идва това затруднено положение въ нашия вагоненъ и локомотивенъ паркъ. Следователно, и тукъ ние ще трѣбва да имаме грижата, ако желаемъ действително да развиемъ нашето железопътно дѣло и да го поставимъ на нуждната висота, да отдѣлимъ срѣдства за своевременното подновяване и навременното доставяне и поддържане на подвижния материалъ.

Г-да народни представители! Горивото, което сѣщо е отъ голѣмо значение за нашите железници, не е добро. Българските държавни железници доставятъ по-големата частъ отъ своето гориво отъ мина „Перникъ“. Миниятъ „Перникъ“, обаче, поставяйки производството си на меркантилни начала и гонейки голѣми печалби за своя бюджетъ — а отъ тамъ и по-големите дивиденди и тантиеми — не полагаатъ грижи да даватъ доброкачествени въглища на този голѣмъ ресоръ — българските държавни железници. А тѣ сѣ тоже едно автономно държавно предприятие, едно национално стопанство. Горивото, което мина „Перникъ“ даватъ на българските държавни железници има голѣмъ примѣсъ прѣстъ. Отъ тамъ ние виждаме, че движението по българските държавни железници се затруднява. За да имаме закъснение на влаковете, до голѣма степенъ причина за това е горивото. Защото примѣрно, да ви кажа: ако имаме чисти въглища, когато машината трѣгне сутринъ отъ София, ще пътува до Горна-Орѣховица безъ да бѣде почистена; обаче, ако имаме въглища съ примѣсъ, каквито се даватъ отъ мина „Перникъ“, машината ще трѣбва да бѣде почистена въ Червенъ-брътъ. А колкото по-често се почиства локомотивътъ, толкова това почистване вреди, защото става

охлаждане. А това охлаждане допринася до голѣма степенъ за пропукването на материала на пещитѣ, чийто ремонтъ, безспорно, струва много на железопътната администрация. Ето, на прѣвъ погледъ единъ дребенъ въпросъ! Мина „Перникъ“ казватъ: въглища ви даваме. Ама какви сѣ тѣзи въглища — не се държи смѣтка. Ако вземете анализитъ въ лабораторията на българските държавни железници, ще видите, че тѣ показватъ единъ голѣмъ процентъ отъ прѣстъ въ перникските каменни въглища. Но мина „Перникъ“ сѣ автономно предприятие, българските държавни железници сѣ автономно предприятие, значи, нѣма никакво значение какви ще бѣдатъ въглищата! Ето тукъ азъ обръщамъ вниманието на г-нъ минастра, да си вземе бележка по въпроса за горивото, който е единъ голѣмъ въпросъ, защото българските държавни железници консумиратъ годишно хиляди тона въглища. А, както обяснихъ, недоброкачествените въглища се отразяватъ эле върху локомотивитъ, който е центаръ, както казахъ, коштува на народното стопанство милиарди и милиарди лева.

Г-да народни представители! Железниците, казахъ, сѣ единъ сервисъ, който обслужва националното стопанство, но тѣ сѣ и едно превозно срѣдство и, както всѣко превозно срѣдство, което вземате отъ пазарата — автомобилъ, каруца, кабриолетъ и т. н. — трѣбва да бѣдатъ удобни. Пътникътъ иска удобства, пътникътъ търси удобства и трѣбва да му ги създадете. Вие, административното отдѣление, централното управление на българските държавни железници, които ръководите този ресоръ, ще трѣбва да създадете тѣзи удобства на пътника, а не влакътъ да закъснѣва, пътникътъ да пътуватъ неудобно и т. н. Удобствата сѣ въ зависимостъ отъ бързината, отъ отоплението, отъ комфорта. Всичко това съчетано дава истинските удобства на българските държавни железници. Ние ще трѣбва да създадемъ тѣзи удобства.

Бързината на нашите железници, г-да народни представители, сѣ малки изключения, бихъ казалъ, не е голѣма. Ние днесъ имаме по главните железопътни линии бързина отъ 60 до 65 км. Преди смѣняването на релситѣ по централната линия София—Варна бързината не е била такава. Днесъ управлението на железниците може да се похвали съ смѣняването на релситѣ по централните линии, съ което можемъ да гонимъ тая бързина. Но тя не е константна. А ние трѣбва да гонимъ константна бързина, каквато се стремятъ да иматъ чуждите железопътни администрации. Следъ малко ще поясня, че бързината е недостатъчна днесъ, когато и търговията, и стопанството, и всичко се движи съ една особена динамичност; когато търговецътъ трѣбва да стигне на време, за да сключи своята сдѣлка, когато българскиятъ селянинъ трѣбва на време да трѣгне сутринта, за да отиде въ града да си купи нѣщо и да се върне. Всичко това представлява интересъ, и този интересъ ще го задоволимъ съ тѣзи удобства, които посочихъ. Тѣ трѣбва да се създадатъ, ако действително искаме днесъ българските държавни железници да не бѣдатъ конкурирани и въ пътническиятъ, и въ стокания трафикъ отъ автомобили и камиони. Да не се чудимъ днесъ, защо локалните линии сѣ почти замръзали и сѣ замѣнени отъ автомобили и камиони.

Г-да народни представители! Бързината играе голѣма роля. Но за да имаме ние константна скоростъ около 65—70, даже 80—90 км., каквато гонятъ чуждите железопътни администрации, голѣмий централни линии трѣбва да се поддържатъ добре. За да имаме по-голъма бързина, необходимо е да поддържаме баластно корито отъ около 45 см. дебелина.

Г-да народни представители! Кон сѣ обстоятелствата, които прѣчатъ на бързината? Азъ ще се спра пунктоално на тѣхъ, за да можемъ да ги имаме предвидъ и да премахнемъ ония, които прѣчатъ. Първата причина за спъването на бързото съобщение по българските държавни железници е стрѣмниятъ надлъженъ профилъ и острите криви по главните железопътни линии, които не позволяватъ на машиниста да гони по-голъма скоростъ. Второ — необходимостъ отъ водоснабдителни инсталации, частъ отъ които презъ лѣтото намаляватъ дебитъ на рекъ. Трето — допирателни въглища, за които преди малко споменахъ. Четвърто — нередовно подновяване на подвижния материалъ и нередовно подновяване на пътя и съоръженията. Пето — липса на достатъчно съоръжения въ гаритѣ, като осигурителни инсталации, коловози, рампи, вагонни кантари и т. н. Шесто — липса на еднообразни въздушни автоматични спирачки, които сѣ сѣщо така отъ голѣмо значение. Седмо — липса на достатъчно съоръжения за редовно освѣтление и отопление на пътническите влакове. Осмо — малките заплати на инския персоналъ, които го каратъ да работи сграбично и да се явява

уморенъ на работа, на което по-обстойно ще се спра по-нататък, като говори за персонала. Девото — недостатъчен персонал през сезона, когато имаме усилен трафик, поради износа на грозде и други земеделски произведения. Всичко това, безспорно, сивва бързината на нашите железници.

Г-да народни представители! Дената на нашите железници въ какво положение сж; имат ли изобщо нашите железници депа? Този въпрос го подхвърлям предъ вас и подчертавамъ, че ние депа, въ които да се съхраняват, да се прибиратъ нашите локомотиви, за голъмо съжаление нѣмаме. Нѣмаме депо въ София, да не говоря за Варна, Русе, Горна-Орѣховица и др. голъми централни железопътни станции. Въ какво положение е Софийското депо? Ние имаме 40 локомотиви въ Софийската гара, а само 15 локомотиви може да се побератъ въ депо; другите 25 сж изложени на дъждъ, сивгъ и атмосферни влияния, които до голъма степенъ допринасятъ за тяхното разваляне. Зимно време не можете да накарате шосера или машиниста да работи надъ разваленъ локомотивъ, защото ще му намръзнатъ ръцетъ и защото вѣнъ, на студено, не може да се работи. Вие не можете да имате локомотива на време, щомъ като два часа преди тръгването на влака машинистътъ и огнярътъ трѣбва да работятъ на открито, за да го приготвятъ за движение. Азъ сивтамъ, че г-нъ министърътъ е отишълъ да види депо — както и комисията по Министерството на железниците ходи да го види — и се е убедилъ въ това, за да нѣма нужда да говоря подробно и да го убеждавамъ. Само подхвърлямъ този въпросъ на вниманието на г-нъ министъра, защото той е единъ голъмъ въпросъ.

Сжщо и мотористътъ, едно леко и луксозно превозно сръдство, които доставихме, сж на открито. Мотористътъ, които струватъ много и много на държавата, сжщо се подаватъ на атмосферно влияние. Азъ сивтамъ, че административната на Българските държавни железници ще трѣбва да се загрижи да уреди депа, за да може този голъмъ инвентаръ, въ който сж инвестирани милиардни сръдства на българската държава, да бжде покритъ и подслоненъ. Така ще може и самиятъ персоналъ, който обслужва този инвентаръ, да изпълнява достатъчно добре своя длъгъ, за да не бжде обвиняванъ, наказванъ и глобяванъ.

Г-да народни представители! Искамъ да се спра на персонала по българските държавни железници. Нека бжде добре разбранъ, защото тукъ се обобщава много. Азъ ще направя едно разграничение — нѣма да говоря за централното управление, нѣма да говоря за голъмитъ служби, щъ говоря за онзи персоналъ, който действително обслужва железниците, за така наречения експлуативен персоналъ — локомотивниятъ, станционниятъ и тракционниятъ персоналъ, за неговото социално положение и за трудовите условия, при които е поставенъ.

Г-да народни представители! Всяка година при разглеждането на бюджета на българските държавни железници се засѣга тоя боленъ въпросъ. Оня денъ, когато говорихъ по 75-милонния кредитъ за пощитъ, телеграфитъ и телефонитъ, азъ ви споменахъ, че персональтъ на тоя ресоръ не може да се идентифицира съ тоя отъ другитъ учреждения, защото е поставенъ при други трудови и социални условия. И сега ще подчертая, че ексективниятъ персоналъ на българските държавни железници е поставенъ при единъ условия съвършено други отъ ония, при които работятъ чиновниците отъ другитъ ресори. Вие не можете да сравните машиниста на локомотива съ другъ чиновникъ. Вечеръ машинистътъ трѣбва въ 8 ч., примѣрно, отъ София и преминава 600 км. до Варна. Той се е обръналъ на слухъ и на зрение. Вие не можете да сравнявате и огняръ съ който и да е другъ чиновникъ, който работи отъ 8 до 12 и отъ 2 до 6 ч. и следъ туй се прибира при семейството си, при своята челядъ. Тоя персоналъ е поставенъ при по-други условия. За съжаление, заплатата му не е такава, какъто трѣбва да бжде. Отъ друга страна, като сравнимъ станционния, тракционния и другия персоналъ въ железницитъ, ще видимъ, че пакъ нѣма съответствие, нѣма паралелъ. Трѣбва да има справедливостъ, щомъ като тоя ресоръ е единъ и сжщъ и се обслужва отъ чиновниците въ центъра, на върха, както и отъ персонала долу въ низинитъ, до последния кантонеръ и шикъръ. Азъ сивтамъ, че тукъ трѣбва да има една социална правда и справедливостъ, която трѣбва да бжде прокарана и отъ бюджетарната комисия, и отъ Парламента, и предъ всичко отъ ръководителитъ на тоя ресоръ, които сж отговорни както за моралната, така и за стопанската, търговската и техническата страна на тоя голъмъ ресоръ. Служителитъ по тоя ресоръ сж поставени при единъ много лоши условия както по отношение на заплатитъ, така и по

отношение на почивката. Следъ малко ще се позова на една малка статистика, за да ви убеди, че тоя персоналъ не е достатъченъ за нашите железници и затова тоя работи по 20 часа въ депоношето.

Отъ 1927 до 1937 г. нашата железопътна мрежа се е увеличила съ 19%. Персональтъ презъ 1927 г. е билъ 17,231 души и е увеличенъ едвамъ съ 10%, вследствие на което е намалѣло съ 9% съответствието между дължината на експлоатирания линии и количеството на персонала. Значи независимо отъ развитието, отъ увеличението на нашата железопътна мрежа, персональтъ не се е увеличилъ съответно. Ето една малка статистика, съ която ще ви убеди, че персональтъ не е достатъченъ. Вземамъ за примѣръ два влака. Влакъ № 22, който трѣгва отъ София за Варна, и отъ София до Горна Орѣховица се обслужва съ софийска машина и съ софийски персоналъ, заминава отъ София въ 8 ч. 35 м. сутринта. Машинистътъ е отъ 5 ч. сутринта на машината. Стига въ Горна Орѣховица и се освобождава въ 16 часа. Работи непрекъснато 11 ч. презъ тоя денъ. Тамъ почива до 12 ч., полунощъ, въ което време поема влакътъ обратно за София — влакътъ Варна-София, влакъ № 23, който пристига въ София въ 8 ч. 10 м. сутринта. Тоя машинистъ се освобождава едва къмъ 10 ч. преди пладне. Значи, въ 24 ч. тоя машинистъ работи 20 ч. Кажете ми, кой чиновникъ въ българската държава работи 20 ч.? И преждеговорениятъ каза, че ако трудовитъ закони се прилагатъ въ този ресоръ, много гледи ще се наложатъ на Дирекцията на българските държавни железници заради това експлоатиране труда на българския железничаръ.

Влакътъ № 5, така наречениятъ конвенционалъ, трѣгва отъ София въ 7 ч. 25 м. сутринта. Машинистътъ трѣбва да бжде на машината отъ 5 ч. сутринта. Тоя влакъ отива до Царибродъ. Тамъ машинистътъ съ локомотива поема товарния влакъ № 136 обратно за Драгоманъ. Отъ Драгоманъ съ сжщия локомотивъ и сжщия персоналъ се поема ориентъ-експреса, влакъ № 2, който отъ Царибродъ до Драгоманъ се докарва съ друга товарна машина. Тоя локомотивъ и сжщиятъ тоя персоналъ поема отъ София ориентъ-експреса до Пловдивъ. Тамъ стига въ 20 ч. Следъ 22 ч. вечерта персональтъ се освобождава. Следователно, отъ 5 ч. сутринта до 22 ч. вечерта тоя персоналъ работи непрекъснато.

Димитъръ Кушевъ: А колко часа почивка има следъ това?

Николъ Стамболиевъ: Почивката имъ е недостатъчна, защото на другия денъ тѣ трѣбва пакъ да отидатъ на тѣмъ.

Г-да народни представители! За да видимъ, какво е съотношението между персонала и експлоатирания линии въ чужбина, ще си послужа съ следната сравнителна таблица за българските държавни железници и за други железници за 1936 г.

Въ Германия общиятъ брой на персонала е 659,943 души; сръдно на 1 км. експлоатирана линия се падатъ 12.14 души. Въ Швейцария — 28,642 души, сръдно на километъръ — 9.54 души. Въ Италия — 136,408 души, сръдно на километъръ — 7.92 души. Въ Полша — 163,596, сръдно на километъръ — 8.11 души. Ромъния — 82,172 души, сръдно на километъръ — 7.33. Чехословакия — 145,853 души, сръдно на километъръ — 10.80. Югославия — 71,613, сръдно на километъръ — 7.64. Австрия — 55,537, сръдно на километъръ — 9.65. Унгария — 52,217, сръдно на километъръ 6.68. България — 16,963, сръдно на километъръ — 5.24.

Тая статистика е за 1936 г. Презъ 1937 г. нашиятъ железопътенъ персоналъ е увеличенъ съ хиляда и нѣщо души за новопостроения линии. Сега имаме около 17,500 железничари.

Герция има 5,727 железничари. Може да ви се вижда малъкъ тоя персоналъ, но имайте предвидъ, че Герция е морска страна и прехвърля своя трафикъ не толкова къмъ железницитъ, колкото къмъ паракодитъ. Поради това тамъ е малка цифрата на персонала на километъръ — 4.31. Турция — 19,075; на километъръ — 3.42.

Както виждате, персональтъ въ насъ, въ сравнение съ другитъ съседни намъ държави — да не говоря за Германия и другитъ по-далечни държави — не е въ съответствие съ развитието на железопътната ни мрежа.

Г-да народни представители! Този персоналъ е поставенъ да работи при единъ нехигиенични условия на труда. Фондовитъ жилища, за които се приказва и за построяването на които се отдѣлятъ сръдства отъ Българските държавни железници, не сж достатъчни. Ние трѣбва да

имаме на всяка гара достатъчно фондови жилища, които да могат да приберат персонала — поне екзекутивния персонал — за да може да се явява той на време на работа, за да може да си почива своевременно, да бъде изправен и акуратен в службата, за да нямаме нередовности и да не стават катастрофи, каквито се случваха често в миналото. Дано въ бъдеще да нямаме вече катастрофи.

Резервният стан, каквито има в Горна-Ореховица и на други гари, сж ония помещения, г-да народни представители, където персоналет по движението си почива при престойт; където той ще трябва да престои и да дочака друг влак. Тия резервни стани сж недостатъчни, нехигиенични и недобре обзаведени, бих казал. Вследствие на това имаме оплаквания и недоволства у персонала. Азъ смътам, че и въ това отношение г-нъ министърът ще трябва да простре своята грижа, за да може и фондовитъ жилища, които трябва да бъдат безплатни за желъзничара, и резервният стан да бъдат достатъчни и добре обзаведени, за да може оня желъзничар, който ще спре там, да си почине истински, а не само да вдъе въ тая стая и да бъде смущаванъ от другия, който ще трябва да стане въ смъна, или от третия, който въ последствие ще дойде.

Г-да народни представители! Като говоримъ за персонала на Българскитъ държавни желъзници, азъ искамъ да се спра за малко и на другитъ привилегии, които трябва да има този персонал, който, естествено, не може да бъде поставенъ еднакво съ чиновникитъ отъ други учреждения.

По въпроса за пенсията на желъзничаритъ. Не можемъ да искаме персоналет по желъзницитъ да бъде пенсиониранъ на оная предъзна възраст, на която се пенсионира въ чиновникитъ отъ други ведомства, защото при службата по желъзницитъ имаме по-голям изхабяване и по-бързо изгубване на работоспособността. Персоналетъ няма единъ редовен, спокоенъ чиновнически животъ. Тукъ има едно денонощно бдение и работа. А това е съпроводено съ хабене на много нерви, съ безпокойства и т. н., което, безспорно, се отразява твърде силно върху организма. Отъ тамъ идватъ у тоя персоналъ и по-честитъ заболявания отъ ревматизъмъ, ишиасъ, туберкулоза и т. н. Следователно, когато ще трябва да се погледне бащински на този персоналъ, азъ смътамъ, че г-нъ министърът на желъзницитъ ще трябва да интервенира предъ г-нъ министра на финанситъ и последниятъ да се съгласи, щото персоналетъ по българскитъ държавни желъзници да бъде пенсиониранъ при по-малка предъзна възраст и при 20—25 прослужени години. Смътамъ, че това не е малко: 20—25 години служба по желъзницитъ е дълъгъ периодъ.

Г-да народни представители! Засегнахъ бѣгло тѣзи въпроси, които, безспорно, иматъ връзка съ развитието и експлоатацията на българскитъ държавни желъзници. Сега ще се спра пакъ бѣгло и на въпроса за автономията на нашитъ желъзници. Отъ преждеговорившитъ оратори, г-нъ Рашко Маджаровъ, ако не се лъжа, се спре на този въпросъ, но и азъ искамъ да кажа нѣколко думи по него. Една отъ голѣмитъ причини за развитието на Българскитъ държавни желъзници е и законътъ за автономията на тия желъзници. Презъ 1929 г. се създаде законътъ за автономията на българскитъ държавни желъзници, съ целъ да могатъ тѣ да бъдатъ поставени на едни истински автономни начала; да може тѣ да се рентириятъ добре, не съ огледъ на голѣмитъ печалби, а съ огледъ да обслужватъ националното стопанство. Този законъ намѣсто да изпише вежди, извади очи. Намѣсто да подобри положението на българскитъ държавни желъзници, той го влоши, разбира се, съ малки изключения — да не бѣда криво разбранъ. Държавата запази стриктно своитъ интереси, обаче, на привилегията, която по закона иматъ българскитъ държавни желъзници, тя гледа малко скѣпернически. Онова, което българскитъ държавни желъзници има да покриватъ, да погасяватъ като дългъ, като заемъ, който сж сключили отъ държавата, тѣ ежегодно го внасятъ, обаче онова, което държавата трябва да даде на желъзницитъ, тя не го дава.

Българскитъ държавни желъзници, г-да народни представители, сж въ услуга на Министерството на вътрешнитъ работи, на Министерството на войната, на Министерството на просвѣтата и т. н. и т. н. Това имъ коштува много и много. Азъ смътамъ, че тѣ услуги не могатъ да бъдатъ давани гратисъ, че тѣ трябва да се заплащатъ. Всяко едно министерство по редовния си бюджетъ има предвидени кредити за вещевени разходи за персоналъ. Го трябва да отдѣля отъ своитъ сѣдства за случаитъ, когато ще иска услугата на българскитъ държавни желъзници и да заплаща за нея, за да могатъ българскитъ държавни желъзници да покриватъ своитъ разходи.

Знаете, че се премахнаха фондоветъ за поддържането на нашитъ желъзници. Днесъ вече нямаме фондове къмъ нашитъ желъзници, защото г-нъ Гуневъ ги премахна. Кои бѣха съображенията за това, азъ не зная, знае ги министърътъ на финанситъ и министърътъ на желъзницитъ, и тѣ трябва да ни ги кажатъ. Безъ фондове, обаче, българскитъ държавни желъзници не могатъ, защото тѣ сж едно стопанство, което трябва да поддържа линиитъ, да поддържа съоръженията, да поддържа парка и т. н. и т. н. За съжаление, тѣзи фондове ги няма вече. Въ закона отъ 1929 г. тѣ бѣха предвидени и трябва да бъдатъ възстановени. И азъ апелирамъ къмъ г-нъ министра на финанситъ и къмъ г-нъ министра на желъзницитъ да се разбератъ по този въпросъ, и тия фондове да бъдатъ възстановени, като сѣдствата които трябва да се отдѣлятъ за поддържането на желъзницитъ бъдатъ съхранявани именно въ тѣзи фондове.

Г-да народни представители! Спомена се отъ преждеговорившитъ оратори за така нареченитъ доставки. Азъ няма да се спирамъ подробно на този въпросъ, защото тукъ по него се изказаха мнозина. Даже и г-нъ Тодоръ Кожухаровъ, като бившъ министъръ на желъзницитъ, даде нѣкои обяснения. Ще кажа само нѣколко думи по доставката на 37-тъ локомотиви отъ Полша. До смѣняването на релситъ у насъ тия локомотиви не можахъ да бъдатъ използвани, защото тѣхната тежина бѣ несъответствуваща на издръжливостта на нашитъ релси. Трѣбваше да се смѣнятъ релситъ, за да могатъ да се използватъ тѣзи локомотиви, макаръ и не изцѣло.

Ангелъ Станковъ: Какъ сж приети тия локомотиви тогава?

Никола Стамболиевъ: Азъ подхвалямъ точно този въпросъ на вашето внимание. — Доставката на тѣзи 37 локомотиви струва много сѣдства. Кои сж били тѣзи инженери, които сж давали размѣритъ и които сж правили поръчката, защото, безспорно, инженери сж били хората, които сж направили това? Азъ не искамъ да вина нито главния директоръ на желъзницитъ, нито г-нъ министра, който е новъ въ този ресоръ. Но като говоря за доставкитъ въобще, азъ предупреждавамъ, когато ще се правятъ доставки да се внимава, дали тежината на локомотивитъ отговаря на нормитъ на нашитъ желъзопѣтни релси и дали депата ще могатъ да ги побератъ, за да нямаме случаи, много локомотиви да не могатъ да се побератъ въ депата. Значи, когато ще се правятъ доставкитъ, ще трябва да се обмисли всички предварително, за да не хвърляме милиардни сѣдства и следъ туй да държимъ единъ шокъ отъ подвиженъ материалъ неизползуванъ.

И 25-тъ хладилни вагони, г-да народни представители, сж доставени сжщо така безъ смѣтка. Тѣхната тежестъ трябва да бѣде 15 тона, а тя е, за съжаление, 24 тона. И стана нужда да се намалява отъ тежината на тия вагони, за да могатъ тѣ да бъдатъ приведени въ движение. Тѣ не се търсятъ, защото не сж удобни, и не сж и рентабилни, бихъ казалъ азъ. Ето и тукъ пакъ една грѣшка. Чия е грѣшката, азъ не я търся и не обвинявамъ, но министърътъ е длъженъ да потърси кой е виновенъ.

Г-нъ министре! Всичко това го казвамъ тукъ, не за да обвинявамъ Васъ, който може би не сте въ течение на този въпросъ, но да предупредя, защото на насъ предстоятъ доставки за 1 милиардъ лева, колкото гласувахме на този ресоръ, и Вие утре ще използвате този милиардъ. Вие ще доставяте локомотиви, вагони, мотори — внимавайте при тази доставка да не изпаднете въ това неудобно положение, да доставите локомотиви, безъ да може да бъдатъ използвани и да се държатъ тия локомотиви вънъ отъ депата, каквото е случаятъ съ последната доставка на локомотиви № № 0203, 0204 и 0205, които не могатъ да бъдатъ подслонени, както другитъ, въ софийското депо. Защо когато доставяхте тия локомотиви — а Вие ги доставихте сега наскоро — не се съобразихте съ размѣритъ на зашитъ депа? Сега сте принудени да държите тия локомотиви на вънъ, изложени на снѣгъ, на дъждъ и на други атмосферни влияния.

Г-да! Азъ смътамъ, че ние не можемъ да впрѣгаме каруцата предъ воловетъ; воловетъ трябва да бъдатъ впрѣгани предъ каруцата. Дотогава, докогато не направимъ нови депа, няма да поръчваме, или ще приготвимъ бързо депо, докато пристигнатъ локомотивитъ. Размѣритъ трябва да бъдатъ такива, че да съответствуватъ, както казахъ, на нашата мрежа. Азъ говоря за тия грѣшки въ миналото, за да се иматъ предвидъ и да се вземе поука отъ тѣхъ при бъдещитъ доставки; да се внимава, за да не създаваме недоволства и да не харчимъ излишни сѣдства, които сж ценни за нашето народно стопанство.

Председателстващ Димитър Пешев: (Звъни) Г-н Стамболиев! Още 5 минути Ви остават.

Никола Стамболиев: Г-н председателю! Азъ Ви моля да не ме предупреждавате, тъй като преждеговорившият говориха достатъчно спокойно, без да бждат прекъсвани.

Председателстващ Димитър Пешев: Азъ правя това за Ваше добро — да имате предвид, че още съ 5 минути разполагате, за да можете да приключите мислитъ си. Нѣма защо да ми се сърдите.

Никола Стамболиев: Ще свърша въ 5—10 минути.

Председателстващ Димитър Пешев: Още повече, че Вие спрѣхте и азъ използвахъ паузата, не Ви прекъснахъ мислитъ.

Никола Стамболиев: При това азъ съмъ предпоследния ораторъ.

Председателстващ Димитър Пешев: Азъ Ви услужвамъ въ случая.

Никола Стамболиев: Благодаря Ви. Въ 10—15 минути ще се постарая да свърша.

Г-да народни представители! До появяването на моторната кола, българскитъ държавни желѣзници имаха монопола на транспорта. Следъ появянето, обаче, на моторната кола, на автомобила и на камиона, ние днесъ виждаме една голѣма конкуренция на българскитъ държавни желѣзници. Преждеговорившиятъ тукъ се спрѣха подробно на този въпросъ и, за да не ви отегчавамъ повече, азъ нѣма въ подробности да го засѣгамъ. Днесъ ние имаме една голѣма конкуренция на българскитъ държавни желѣзници отъ страна на автомобилнитъ съобщения. Въпросътъ за пѣтническия трафикъ съ автомобилитъ се регламентира, обаче, въпросътъ съ стоковия трафикъ стои още откритъ, за съжаление. Ние виждаме днесъ да се закупуватъ непрекъснато камиони, за да пренасятъ, както ви казахъ, стоки отъ северна за южна България, за да пренасятъ скѣло тарифирани стоки на нашето стопанство и да оставятъ евтинитъ стоки за българскитъ държавни желѣзници. Че каква рентабилност, г-да народни представители, вие търсите тогава отъ тия желѣзници, за които сте предвидили тази дума въ чл. 2 отъ закона за автономията на желѣзницитъ? Ами че вие създавате една аномалия, вие създавате една анархия въ нашия транспортъ. Колегата Контевъ се спре подробно на този транспортъ. Азъ ще ви кажа, че днесъ има едно разсипване, единъ фалиментъ на много и много собственици на камиони. Сжитъ днесъ сѣмъ станали ратан и слуги на разни кооперации и на разни собственици на фирми, които доставятъ тия превозни срдства, за да конкуриратъ 100% българскитъ държавни желѣзници. Ами че преди всичко ние не можемъ да използваме тия камиони, които се внасятъ въ България, за народната отбрана. Вие можете ли да създадете по тоя начинъ единъ установенъ, единъ стандартенъ типъ превозни срдства, когато сте позволили на различни фирми да ви внасятъ най-разнообразни системи камиони, автомобили и т. н.?

Азъ сѣмтамъ, че по тоя въпросъ българското правителство, респ. българскитъ държавни желѣзници, трѣбва да се замислятъ и да регламентиратъ стоковия автомобилен трафикъ, както регламентираха пѣтническия автомобилен трафикъ, за да може действително да стане едно съгласуване на транспорта у насъ изобщо, да нѣма едно надпреварване неприлично, бихъ казалъ, на нашитъ желѣзници съ тия камиони. А безспорно е, че ние има голѣма конкуренция, затуй защото разнокитъ, които иматъ българскитъ държавни желѣзници, превозното автомобилно срдство ги нѣма, тъй като ние поддържае тия линии, а камионитъ, които изхабяватъ пѣтищата, не харчатъ нищо за тѣхното поддръжане. За това сѣмъ тѣ конкурентноспособни; отъ тамъ сѣмъ и тия низки такси за превоза на пѣтници и на стоки. Азъ сѣмтамъ, че и тукъ държавата ще трѣбва да се загрижи и да уреди този въпросъ, като, разбира се, автомобилното отдѣление, което е прехвърлено къмъ Министерството на благоустройството, ще трѣбва да се прехвърли къмъ Министерството на желѣзницитъ. Къмъ желѣзницитъ, които се занимаватъ съ общия трафикъ, които се занимаватъ съ превоза, въобще, ще трѣбва да бжде прехвърлено отдѣлението за автомобилитъ. Неговото мѣсто не е къмъ Министерството на благоустройството. Може въ миналото да е било тамъ, но днесъ то не бива да бжде тамъ, защото нѣма да имаме едно правилно съгласуване на превознитъ срдства. Желѣзницитъ ще трѣбва да унифициратъ своитъ пѣтнически и стокови тарифи и да ги съ-

гласуватъ съ автомобилнитъ и камионитъ, за да може действително да се спре тая конкуренция и да имаме едно пълно и истинско регламентиране на нашия стоковъ и пѣтнически трафикъ.

Дончо Узунов: Г-н Стамболиев! Щомъ като искате една регламентация на автомобилнитъ съобщения, ...

Нѣкой отъ лѣво: Оставете го да говори.

Дончо Узунов: Съ негово разрешение.

Никола Стамболиев: Нѣмамъ време.

Дончо Узунов: ... нѣма значение къде ще бжде Дирекцията.

Председателстващ Димитър Пешев: (Звъни)

Никола Стамболиев: Г-да народни представители! Преди да завърша, ще кажа нѣколко думи и за пристанищата. Пристанищата сѣмъ крайнитъ пунктове на нашитъ желѣзници. Строени преди 40 години, пристанищата сѣмъ нагледни съ огледъ да могатъ да приематъ параходи съ дължина отъ 60 до 70 метра. Днесъ, обаче, ние имаме параходи надъ 100—110 м. дължина. Пристанището въ Варна и пристанището въ Бургазъ не отговарятъ на изискванията на днешното корабостроене. Ако въ миналото пристанищата Бургазъ и Варна сѣмъ приемали 7 кораби, днесъ тѣ не могатъ да побератъ даже и 5 кораби. И отъ тамъ идва мѣжнотията при товаренето и разтоварването на стоки. Следователно, отдѣлението корабоплаване ще трѣбва да има грижата да направи всичко възможно за тѣхното разширение, както и за разширението и подобрието на всички останали пристанища по цѣлото крайбрежие — Бѣла, Обзоръ, Несебъръ, Созополъ, Царево, Ахтополъ — за да може и тия малки пристанища да се съживятъ и да може горското население отъ тия краища да пренася своитъ произведения — дървенъ материалъ и пр. — безпрепятствено, та да не виждаме това неудобство и тия мѣжнотии, които азъ констатирахъ лѣтосъ къмъ Бѣла: да се даватъ мораци и кооператори и да не могатъ да натоварятъ една гемия съ минни подпори за мината Перникъ! Следователно, пристанищата трѣбва да бждатъ засилени по този начинъ. За да ги подобримъ, ще трѣбва да се стремимъ да увеличимъ тѣхния трафикъ, ще трѣбва да насочимъ нашия експортъ къмъ тѣхъ, защото, казвамъ, тѣ сѣмъ крайнитъ пунктъ на желѣзницитъ, а днесъ, за голѣмо съжаление, тѣ сѣмъ въ крайно окаяно положение. Особено Варна, поради специфичнитъ условия, въ които е поставена. Безспорно, тукъ тарифитъ на българскитъ желѣзници ще трѣбва да претърпятъ измѣнение, да се нагодятъ съ огледъ на експорта презъ морето.

Пристанищнитъ работници, г-да народни представители, сѣщо представляватъ една голѣма грижа за правителството, но и въ това отношение сега въ Бургазкото и Варненското пристанище има едно междупартисно, или по-право едно двупартисно. Отъ една страна тамъ имаме работнически задруги, които се командуватъ отъ Министерството на търговията, а отъ друга страна желѣзницитъ искатъ да владѣятъ и командуватъ този работнически контингентъ. Това не може да продължава повече. Тѣзи две министерства ще трѣбва да уеднаквятъ своитъ становища и разбирания по администрирането на този персоналъ и да създадатъ трудови условия на пристанищното работничество. То не може да се рекрутира отъ всички категории на нашето общество; то е срастнало, то е приобщено къмъ тая работа; тамъ се е родило, тамъ ще умре. Башитъ му, дѣдитъ му сѣмъ създали, така да се каже, една работническа династия, и то чака прехраната си отъ тамъ. Следователно, както по отношение на ръководството, така и по отношение на работата, правителството, респективно Дирекцията на желѣзницитъ и отдѣлението за корабоплаване, ще трѣбва да положи грижи сѣщо и за този елементъ, ако искаме действително той да работи спокойно и да обслужва добре нашитъ пристанища.

За свободната зона, г-да, нѣма да приказвамъ, защото може да бжда обвиненъ въ локаленъ патриотизъмъ и защото нѣкои отъ преждеговорившиятъ оратори се изказаха. Когато се говори за свободна зона, нѣкои сѣмтатъ, че тукъ се провежда локаленъ патриотизъмъ. Азъ ще кажа само нѣколко думи, за да опровергая това твърдение, да изтъкна, че свободната зона въ Русе и въ Варна ни най-малко не ще стане причина да пострадатъ другитъ търговски центрове, да пострада и нашиятъ износъ и вносъ, както единъ отъ колегитъ днесъ се изказа. Напротивъ. Ние имаме единъ строго опредѣленъ трафикъ презъ даденъ районъ: напр. отъ централна Европа презъ Дунава, презъ Русе, Варна и Черно море за Ориента, къмъ Лавантъ и т. н.

Председателстващъ Димитър Пешевъ: (Звъни) За-
вършете, г-нъ Стамболиевъ.

Никола Стамболиевъ: Свършвамъ. — Следователно, това
ще бъде само единъ районъ на митническа протекция,
бихъ казалъ; единъ районъ, където митническите закони
нѣма да бъдатъ прилагани така строго, както въ другитѣ
зони. Въ този именно районъ стокитѣ ще бъдатъ склади-
рани, антрпозирани. Отъ тамъ нашитѣ търговци и индус-
триалци ще получаватъ сурови материали, тамъ ще става
преопаковане, ще става преработка и тамъ ще се създа-
датъ условия за работа и на работници, и на занаятци.

(Председателското мѣсто заема председателятъ Стойчо
Мошановъ)

Азъ бѣгло подхвърлямъ този въпросъ...

Председателъ Стойчо Мошановъ: (Звъни)

Никола Стамболиевъ: Завършвамъ. (Оживление) Азъ
съмъ последенъ ораторъ. Има други оратори, които по-
нѣтъ пѣти говорятъ отъ тази трибуна. Г-нъ Петъръ Стоя-
новъ ще има време да говори.

Петъръ Стояновъ: Азъ заявявамъ, че съмъ се отказалъ
да говоря.

Никола Стамболиевъ: Тогава азъ ще взема отъ неговото
време 5 минути. Свършвамъ.

Тѣй че, г-да народни представители, по въпроса за сво-
бодната зона казахъ само тѣзи нѣколко думи, за да опро-
вергая онова съмнение, което нѣкои иматъ, че тази сво-
бодна зона въ Варна и въ Русе ще ошети интереситѣ на
нѣкои други търговски центрове. Напротивъ, отъ нея ще
има придобивки и въ социално, и въ търговско, и въ индус-
триално отношение. Затова азъ бихъ молилъ разрешението
на този въпросъ да бъде една отъ първитѣ грижи на
Министерството на желѣзницитѣ, да бъде той уреденъ
сега въ този бюджетъ.

Г-да народни представители! Преди да завърша ще се
спра бѣгло, съ нѣколко думи...

Председателъ Стойчо Мошановъ: (Звъни)

Никола Стамболиевъ: Свършвамъ. — ... на Дирекцията
на воднитѣ съобщения. Понеже времето не ми позволява
да се простирамъ сега, запазвамъ си правото да говоря
другъ пътъ по-подробно. Ние виждаме, че съ този бюд-
жетъ се създава Дирекция за воднитѣ съобщения. Защо
се създава? Създава се, за да вземела въ своя обсъгъ
администрирането на дунавското и морското корабопла-
ване. По този въпросъ азъ ще си кажа думата при второто
четене, защото сега нѣмамъ време — председателството
каза, че времето ми е изчерпано. Сега само съ нѣколко думи
искамъ да изтъкна, че и тукъ съ откриването на тая ди-
рекция се е прибрзало, да се създаде една парадностъ,
безъ въ сѣщностъ да се знае, на какво ще служи тая
дирекция. Казано ли е, че Българското параходно дру-
жество ще стане държавно; казано ли е, че ще имаме дър-
жавно рѣчно и морско корабоплаване? Ще се доставятъ
кораби. Но щомъ като въпроситѣ за рѣчното и морското
корабоплаване е предрешенъ — а той е предрешенъ по
искането на Парламента, предрешенъ е и съ това, че въ
бюджета за тази година не виждаме субсидията, която
трѣбваше да бъде предвидена, и това обстоятелство ни
навежда на тази мисль — защо тогава, г-нъ министре,
не ни сезирате съ законъ за етатизирането на Българското
параходно дружество, преди да създадете Дирекцията за
воднитѣ съобщения? Защо не ни дадохте този законъ,
когато още отъ лѣтостъ се приказва въ Парламента, че се
иска етатизирането на дружеството? Шушука се на лѣво,
на дѣсно, нѣкакви смѣтки ли се правятъ, какво се върши,
не зная, ...

Председателъ Стойчо Мошановъ: Има субсидия, г-нъ
Стамболиевъ.

Никола Стамболиевъ: Субсидия нѣма предвидена, г-нъ
председателю! — Азъ искамъ тукъ да се позова на обеща-
нията на бившия министъръ на желѣзницитѣ г-нъ Йо-
вовъ, ...

Председателъ Стойчо Мошановъ: Г-нъ Стамболиевъ! Вие
говорите вече 15 минути повече отъ определеното време.

Никола Стамболиевъ: Свършвамъ.

Председателъ Стойчо Мошановъ: Отъ кога свършвате!

Никола Стамболиевъ: Ето какво е казалъ г-нъ Йововъ,
като министъръ на желѣзницитѣ, въ заседанието на Народ-
ното събрание отъ 4 ноемврий 1938 г. (Чете) „Повдигнаха
се два въпроса: единиятъ бѣше за свободната зона, а дру-
гиятъ — за корабоплаването, за параходитѣ. По първия
въпросъ азъ си взехъ бележка и ще се постарая да го
подновя тази година презъ редовната сесия. По втория
въпросъ сѣщо си взехъ добра бележка отъ вашето настрое-
ние презъ извънредната сесия. Въпросътъ се проучи и
вървамъ, че ще може презъ тази сесия да го поднеса на
вашето внимание, за да кажете вашата компетентна дума
по него“. Това сѣ думитѣ на бившия министъръ на желѣз-
ницитѣ г-нъ Йововъ, на които ние държимъ. Въ нѣколкото
месеца, отъ когато сѣ казани тѣзи думи, този законъ отъ
нѣколко реда можеше да ни се сервира, можеше да бъде
внесенъ тукъ, можеше Камарата да бъде сезирана съ него,
да го решимъ, и следъ туй да създадете Дирекцията за вод-
нитѣ съобщения. Азъ намирамъ, че тукъ работитѣ вървятъ
накъ наопѣки. По-напредъ трѣбваше да има законъ за ета-
тизирането на параходното дружество и следъ това да се
създаде Дирекция за воднитѣ съобщения. Г-нъ министъ-
рътъ трѣбва да даде нуждитѣ обяснения, за да нѣма съм-
нение, че съ този въпросъ се спекулира. Защото имайте
предвидъ, г-да народни представители, че това параходно
дружество не е на Х. У., то е на българския народъ, на
българската държава, въ него сѣ съчетани и частни, и
държавни интереси. И когато вие приклавате отъ шестъ
месеца за етатизация, представете си, какво е положението
на това параходно дружество, какво е положението на еки-
пажа. Той е настрѣхналъ. Той пътува на чужди води, ту-
шира чужди пристанища и постоянно мисли за своята
сѣдба — че въ всѣки моментъ може да бъде уволненъ.

Председателъ Стойчо Мошановъ: (Звъни)

Никола Стамболиевъ: Моля г-нъ министра да побърза
да ни сезира съ този въпросъ по-скоро, ако иска действи-
телно да се запазятъ интереситѣ на това голѣмо предпри-
ятие, което утре ще стане държавно. Ще чакамъ да чуя въ
комисията неговитѣ обяснения и неговото мнение по въ-
проса, и когато този въпросъ бъде сложенъ на разглеждане
тукъ, ще си кажа думата и по него.

Председателъ Стойчо Мошановъ: (Звъни)

Никола Стамболиевъ: Въ заключение, г-да народни пред-
ставители, азъ изказвамъ една администрация къмъ българ-
ския желѣзничаръ и къмъ българския морякъ, които об-
служватъ нашитѣ желѣзници и нашитѣ параходи. Къмъ
тѣхъ ние трѣбва да проявимъ голѣми грижи, както по от-
ношение на заплатата, така и по отношение на другитѣ
трудоу условия, въ които сѣ поставени.

Дончо Узуновъ: Кажете, ще гласува ли законопроекта.

Председателъ Стойчо Мошановъ: Има думата народниятъ
представителъ г-нъ д-ръ Никола Сакаровъ.

Д-ръ Никола Сакаровъ: (Отъ трибуната) Бюджетътъ на
Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата е
единъ отъ най-важитѣ бюджети на държавата; защото за-
сѣга една отъ най-главнитѣ нейни стопански и културни
функции.

Желѣзницитѣ могатъ да бъдатъ разгледани отъ три
важни гледища: на първо мѣсто, отъ стопанско гледище,
каквото е и тѣхното първо предназначение, да обслужватъ
стопанскитѣ нужди на една страна; на второ мѣсто, отъ
общо културно гледище и, на трето мѣсто, отъ стратеги-
ческо, отъ военно гледище, отъ гледище на нуждитѣ на
народната отбрана. Всѣко едно отъ тия гледища представ-
лява много живъ интересъ и би могло да отнеме много
време за обсъждане. Обаче, сега азъ имамъ предвидъ
и краткото време, и късния часъ, а и това, че много отъ
въпроситѣ, макаръ и по различни начини, бидоха вече за-
сегнати отъ тия, които говориха, и затова азъ искамъ
на кратко да се справя съ този въпросъ отъ тритѣ тия
гледища.

Въпросътъ за стопанското значение и въпросътъ за
общото културно значение на желѣзницитѣ сѣ въпроси,
които не сѣмъ слизали отъ сцената презъ цѣлото време, отъ
когато имаме български държавни желѣзници, значи
пѣлни 50 години, а и преди това, преди да имаме държавни
желѣзници. Тия, които бѣха построени преди освобожде-
нието, макаръ и да бѣха въ българска територия, бѣха въ
ръцетѣ на частни компании. Въ последно време, особено
следъ 1918 г., следъ войната, настана една промѣна въ ро-
лята на желѣзницитѣ, която е свързана съ новитѣ технически

особености въ развитието на всички държави и всички народи, които, естествено, се наложили и въ България. Тия именно технически особености въ транспорта и въ голъма степенъ особеноститѣ на техниката въ самото военно дѣло наложили промѣна и въ желѣзопътната политика въ направление, което държи смѣтка за тия именно технически особености. Следъ 1918 г. навсѣкѣде въ Европа и може да се каже въ цѣлия свѣтъ, разумѣва се и въ България, въпросътъ за желѣзницитѣ се много тѣсно свърза съ въпроса за автомобилнитѣ съобщения, съ въпроса за моторнитѣ коли, съ въпроса за пътницата въобще. Забелязва се много по-голѣма координация на усилията отъ координацията, която съществуваше преди войнитѣ, да се използватъ въ хармония и системно и двата вида съобщения — желѣзницитѣ и автомобилитѣ. Постройката на пътницата е свързана съ новата техника за съобщенията, съ търговскитѣ и стопански нужди и особено съ новата техника въ народната отбрана. Това се забеляза и у насъ. Може да се намѣрятъ работи, които да не бждатъ одобрени; може да се каже, че има много увлечение въ начина, по който сѣ строени пътницата, та дори и нѣкои отъ желѣзопътнитѣ линии, но общата линия — необходимостта да се постигне координация на усилията въ това направление — не е погрѣшна. Това е фактъ. Тая необходимостъ е схваната добре и при по-нататъшни подобрения може, действително, да се очаква благоприятенъ резултатъ.

Още отъ 1883—1885 г. биде разрешенъ най-важниятъ въпросъ за желѣзопътното дѣло, а именно, кому да принадлежатъ българскитѣ желѣзници и кой да ги експлоатира. Въпросътъ бѣше разрешенъ съвършено правилно, че желѣзницитѣ въ България трѣбва да бждатъ държавни и експлоатацията имъ трѣбва да бжде държавна. Въ това отношение нашата литература е отбелязала много добри съчинения и статии. Заслугата на дейцитѣ отъ времето на 80-тѣ години въ това направление е безспорна. Не е възможно да говоря подробно на тази тема, обаче, дълга отъ трибуната да кажа, че туй начало бѣше извоювано отъ политическия дѣйци на България къмъ 1885 г. — единъ отъ тѣхъ е Петко Каравеловъ — които се противопоставиха на опититѣ на чужденци и на нѣкои държавници въ България, между които на първо мѣсто стоеше Григоръ Наневъ, желѣзницитѣ да бждатъ не държавни, а частни, и, следователно, експлоатацията имъ частна. Гледището за държавнитѣ желѣзници победи. Тази победа се оказа нѣкоя правилно. Българскитѣ желѣзници, поставени на тази база, като държавни действително сѣ дали само добри резултати.

Но ето сега, следъ войната, пакъ за стопански цели, но преди всичко за целитѣ на народната отбрана, се порождатъ голѣмиятъ въпросъ: българското корабоплаване по Дунавъ и по Черно море трѣбва ли да бжде държавно или частно, на акционерни начала? Дали сѣ щитѣ основания, по които нѣкога се възприе началото за държавната експлоатация и принадлежностъ на желѣзопътнитѣ линии, не важатъ и за корабоплаването? Когато разискахме заема отъ 170 милиона лева за корабитѣ по Дунавъ, азъ казахъ, и сега подчертавамъ, че трѣбва да се положатъ всички усилия, за да бжде както дунавскитѣ, така и черноморскитѣ флоты държавенъ. Аргументитѣ, които тогава се изтъкнаха и биха могли още да се изтъкнатъ въ полза на частната експлоатация, като по-подходяща, защото частнитѣ собственици били по-добри стѣпани, падатъ, както сѣ надналя и по отношение на държавнитѣ желѣзници. Въ Европа наистина има още малко частни желѣзници. Въ Америка всички желѣзници сѣ частни. Тѣхното начало и развитие е съвършено друго. Не е удобно, не е възможно, не е позволено да се правятъ сравнения между несравними величини въ стопанско и културно отношение, каквито сѣ, да кажемъ Съединенитѣ щати, или пъкъ съ нѣкоя отъ голѣмитѣ държави въ Европа, да кажемъ Франция и България. Наследствъ и изобито следъ войната въ Европа, на първо мѣсто въ Франция, се води усиlena борба желѣзницитѣ да станатъ държавни. По сѣ щитѣ мотиви, съ които бѣше мотивирано навремето становището, щото желѣзницитѣ въ Пруссия — най-голѣмата и най-издигнатата стопански и културно държава въ германската империя до войнитѣ — да станатъ държавни. И резултатитѣ отъ държавната експлоатация, отъ държавната принадлежностъ на желѣзницитѣ сѣ най-благоприятни. Тѣ сѣ най-доброто доказателство за правотата на това гледище още преди 50 и повече години. Още като студентъ въ Берлинъ преди 38—39 години съмъ ималъ възможностъ да слушамъ това гледище отъ германския професоръ икономистъ и финансистъ Адолфъ Вагнеръ. Той имаше съвършено консервативни възгледи по много други въпроси, но по отношение на желѣзницитѣ, като нервъ въ стопанския животъ на страната и като срѣдство въ военната отбрана, той държеше на това гледище — да бждатъ държавни. И азъ, повлиянъ отъ тия съображения още то-

гава, по-късно специално за България, съмъ подкрепялъ и засилвалъ необходимостта отъ държавна принадлежностъ на желѣзницитѣ. Стоя на тази позиция неотклонно и се надѣвамъ, че всички прѣчки ще бждатъ преодоляни, за да имаме и държавно дунавско и черноморско корабоплаване — все на щитѣ основания както за желѣзницитѣ.

Вѣрно е, има единъ въпросъ за Българското параходно дружество, който може и трѣбва да се реши. По тоя въпросъ два факта иматъ значение. Първо, живота на това дружество бѣ възможенъ само съ държавни субсидии и, второ, то, макаръ да носи името дружество, споредъ системата на групиране акциитѣ му, въ него господствува една воля. Начинътъ, по който въ последнитѣ 4—5 години стана изкупуването на акциитѣ на Българското параходно дружество — при $\frac{1}{2}$ участие на държавата, значи, $\frac{1}{2}$ сѣ на частни лица — заслужава внимание. Запознаямъ си правото, при конкретната постановка на въпроса, да кажа доста много работи, но сега трѣбва да кажа само, че едно лице е използвало стѣсненото положение на много стопани на акции. При твърде низки цени акциитѣ бидоха изкупени и групирани по таквъ начинъ, че днесъ това дружество има единъ господаръ. Той дирижира неговата тарифна политика. Бихъ казалъ, той прави своя политика подъ името на Българското параходно дружество.

Господа! Къто проследимъ историческото развитие на нашитѣ желѣзници, ще видимъ, че тѣ сѣ строени и експлоатирани така, както е съответствувало на различнитѣ периоди на нашето стопанско и културно развитие. За удивление, при неособено голѣмия брой километри желѣзопътни линии, при единъ крайно прѣстѣсень теренъ, поради това, че сме на Балканския полуостровъ, едно отъ най-балканскитѣ мѣста, поради това, че нашитѣ желѣзници, вследствие на този теренъ, сѣ въ значителна степенъ високи, съ множество варианти и напъни, съ твърде много тунели, завои и т. н., трѣбва да кажемъ, че нашитѣ желѣзници, общо взето сѣ вѣрвѣли въ тактъ, въ контактъ съ развитието на нашето стопанство и като факторъ сѣ указали огромно влияние и сѣ принесли голѣми ползи на нашето народно стопанство и на нашата култура.

Общата култура на България е напреднала въ голѣма степенъ подъ влиянието на разширението на желѣзопътната мрежа. Както сѣ сложени сега работитѣ, като имамъ предвидъ всичко онова, което е построено, всичко онова, което се намира сега въ строежъ и онова, което въ 1939 г., споредъ официалнитѣ сведения, ще бжде завършено, както и онова, което предстои въ 1940 г. да бжде завършено, добивамъ една представа, отъ която може да се заключи, че действително, нуждитѣ на нашата страна въ желѣзопътно отношение сѣ задоволяватъ съ централнитѣ линии, които съществуватъ, които сѣ оформили, и които ще се построятъ. Разнитѣ желѣзопътни възли сѣ промѣнили твърде много физиономията на известни области въ стопанско и културно отношение. Оставатъ нѣкои по-малки линии, които ще трѣбва да се построятъ въ бждеще.

Дойдемъ ли, обаче, до подробностъ, открива се новиятъ въпросъ за автомобилнитѣ съобщения, за моторнитѣ коли, за превоза на стоки съ автомобилни коли, за превоза на пътници и въ случай на война за превоза на войски. При сегашнитѣ технически условия на военното дѣло успѣхътъ въ войната зависи твърде много отъ маневрената способностъ на войскитѣ и отъ възможността за прехвърляне на войскитѣ въ съответнитѣ пунктове.

Веднага се открива и другъ единъ въпросъ: трѣбва ли се регулиратъ автомобилнитѣ съобщения. За тѣхъ въ последнитѣ 3—4 години се направи опитъ да бждатъ регулирани. Сега, макаръ да не се намиратъ въ едно напълно регулирано, правилно състояние, трѣбва да се каже, че далъчъ не сме въ онова хаотично състояние, както бѣхме преди 3—4 години. Постигнатото съ голѣмитѣ коли, съ автобуситѣ за твърде много отъ българскитѣ градове и села е едно добро начало. Никой не може да отрече, че до преди 3—4 години имаме едно положение ненормално, положение на пълна несигурностъ въ движението на автомобилнитѣ коли. Колитѣ бѣха стари съ различни поправки и прибавки. Файтонъ-автомобили и тѣмъ подобни. Използувахъ се различни предадени следъ войната коли отъ военитѣ части, или купени за нуждитѣ на съобщенията не добри коли, бракувани нѣкаде. Не представляваха никаква сигурностъ, никаква гаранция за пътуването и живота на хората. Нито пъкъ имаше нѣкакъвъ редъ въ тарифитѣ разписанията и т. н. Нѣма съмнение, че повечето отъ главнитѣ автомобилни линии въ България днесъ, кждето нѣма желѣзопътни линии, а на много мѣста дори и тамъ, кждето има желѣзопътни линии, сѣ уредени добре. Сигурно е движението. Българскитѣ държавни желѣзници трѣбва да се свържатъ още и съ една специална държавна автомобилна служба, не обаче, повсемѣстна. Тя не бива да изключва съществува-

нието на частните акционерни или еднолични коли, автобуси, камиони и др. за превоз на стоки и пътници. Една държавна автомобилна служба трябва да има за ония места, които имат първостепенно значение. Главните автомобилни линии трябва да бъдат в ръката на държавата. Така те ще представляват по-голяма сигурност и удобство за трафика. Но другите автомобилни линии, които ще бъдат много повече, $\frac{2}{3}$ или $\frac{3}{4}$, да си останат на частните компании и лица. Държавата да има възможност за регулация, за сигурност, за цени, санкции за навременност в транспортите. Това е много важен фактор за стопанското развитие на страната.

Значи, имаме държавни железници, плюс автомобилни коли, тоже държавни, в някои от местата, където няма да бъдат строени железници. За тия места железниците няма смътка да се строят, защото тяхната рентабилност е абсолютно изключена. Там е възможно да се постигнат резултати, особено за военни разстояния, с автомобилни коли. Тая държавна система, плюс държавно корабоплаване по Черно море и по Дунава, дава организацията на държавното транспортно дѣло. То ще гарантира повече стопанския живот, ще гарантира културния просперитет и нуждите на народната отбрана, транспорта на войски и материали в време на война.

Тѣзи сѣ общитѣ положения, на които считамъ, че трябва да бъде сложена цялостната железопътна, морска, рѣчна и автомобилна транспортна политика.

Това ни навежда веднага на важността на шосейните и междуселските пътища. Важността на шосейните пътища е безспорна, особено при новото моторно движение за стопанските нужди, на първо място, в мирно време, и, на второ място, за военните нужди в военно време. Ето защо, в цяла Европа и у нас след войната се даде голям тласък на развитието на пътищата, шосетата и ауто-страдите. Това е абсолютна необходимост, за задоволяването на която ще трябва много средства и много жертви. Но тя трябва да бъде задоволена. Иначе не е възможно развитието на една цялостна стопанска и културна политика на страната. Още когато говорих по 550 милионния кредит, макар голяма част от него, 400 милиона лева, да бѣше за железопътни линии и материали, аз обърнах внимание върху значението и ролята на пътищата. Аз съм много доволен, че от 3—4 години насам пътищата сѣ само държавни, в смисълъ, че всички пътища трябва да бъдат строени и поддържани от държавата с еднакво усърдие и с еднакви жертви, за да нямаме тази разхвърляност, безсистемност и несъответствие по-рано между държавните и окръжните пътища, или по-късно между държавните и общинските пътища. По-рано имаме тук-там добри държавни пътища, но като излезеш от тях, движещ се по общински път. И понеже, общините нѣмат средства да строят и поддържат пътищата, селяните вървят по най-първобитни пътища до държавния път; изтрепват си добитъка и си изстропват колата и като дойдат до държавния път спират, за да си поправят колата, да почине и добитъкът и да продължат по-нататък. Това знаят най-добре хората от малките паланки и селата, значи $\frac{1}{2}$ от народа, тъкмо онѣзи, които возят продуктите на своята земя, за да ги закарат до железопътна гара или до пристанището и от там да се разнесат из България или да отидат в чужбина, за да се хвалимъ, както прилича, с плодоветѣ на нашия национален труд.

Много добре се направи, че пътното дѣло се унифицира в държавни рѣце. Съ тази унификация се създават постоянни приходи за строеж и за поддържане на пътищата. Трябва да пожелаемъ, работата въ това отношение да продължи усилено, като на първо място се избѣгне увличението въ строеж на луксозни пътища; на второ място, при строежите да не се изпада въ пристрастие къмъ едни места, къмъ едни центрове, а други да се зарѣзват; и, на трето място, да се знае, че тъкмо за отдалечените краища, за паланки и селата, сѣ най-занемарени пътищата, сѣ най-изоставени и, следователно, те трябва да се направят най-напредъ. Асѣ и приходите идатъ отъ широката маса на народа. Тя трябва да се сдобие съ добри пътища, за да могат хората от селата да излизат и да се движат по добри пътища. Пътищата минаватъ презъ селата, и затова презъ самите села те трябва да бъдат строени и поддържани по начинъ, както се строят и поддържат държавните пътища.

При тѣзи обстоятелства, г-да, естествено е, да видимъ въ какъв темпъ сме вървели по отношение постройката на пътищата и какви големи препятствия срещаме. Азъ ще направя единъ кратък прегледъ, който дѣля рѣзко на три части, и който едновременно е прегледъ на нашето стопанско и културно развитие.

Отъ освобождението на България до 1911/1912 г., ние вървѣхме презъ много подмолни стени, вървѣхме презъ много препятствия. До 1911/1912 г., непосредствено до войните, въ всички области на железопътното дѣло и на пътищата, ние вървѣхме съ единъ темпъ, който наистина сме критикували, не сме били доволни отъ него, но то бѣше за нашите условия сравнително добъръ. Ние никога не бихме били доволни, докато не стане всичко най-хубаво. Въ всеки случай тогава бѣхме стигнали възможния за насъ връхъ на стопанското ни развитие, на нашето железопътно дѣло, на нашите пътища.

Отъ 1912 г. до края на 1918 г. — почти едно десетилѣтие — ние изпаднахме само въ разрушения, въ повреждания, въ унищожения, които къмъ 1920 г. ни доведоха до едно състояние просто равно на нула. Значи, железниците и пътищата, които бѣхме вече построили и поддържаме въ едно здраво състояние, отъ 1912 г. бѣха изоставени. При това дветѣ или трите войни ние свършихме — по различни причини — катастрофално. Свършихме съ последствия много вредни. Макаръ че, изобщо, територията ни не се намали, но ние изгубихме една важна област — Добруджа. Тя се компенсира само отъ части съ туй, което ни се даде, като нови територии, които произвеждатъ други ценни култури, и не храни. Съ нейното отнемане ние останахме въ загуба. Освенъ това бѣхме сѣ разстроени железници, лишени отъ подвижен материал; развалени пътища, разстроени депа и работилници; сѣщо лишени отъ добитъкъ и т. н. Значи, това е за насъ периодъ на пълно разрушение.

Отъ 1919 г. почнахме наново, обаче, при крайно мъжни условия, преди всичко поради договора за миръ въ Ньой и поради липса на средства. Каквито средства изкарвахме, трябваше да ги даваме за изпълнението на договора за миръ. Най-после общото стопанско-финансово и културно разстройство донесе морално разстройство, народътъ почна да губи вѣра и надежда. Следъ 1920 г. почваме да се съвземемъ отъ части. Това съвземане върви много бавно до къмъ 1929 г., когато, поне по отношение на железниците, достигнахме до ново значително развитие. Не, разбира се, равно на това въ 1911 г., но въ всеки случай подемя, напредъкъ имаме. Железниците се строеха съ други средства — това трябва да отбележа дебело. Докато до 1912 г. нашите железници се строеха предимно съ чужди средства, т. е. съ заеми отъ чужбина, следъ 1918 г. те се строеха вече съ вътрешни средства, отчасти съ вътрешни заеми, отчасти съ едно ново средство, което бѣше донѣкъде самобитно, но което, по отношение на пътищата, изигра огромна роля — временната и постоянна трудова повинност, било въ натура, било въ пари — както и съ пътната повинност, пътния данъкъ, както и съ железопътния данъкъ презъ последните нѣколко години предназначень за строеж на железопътни линии. Значи, следъ 1918 г. ние строимъ нашите железници и пътища, действително, съ непосредствените усилия на самите народни слоеве, които се явиха на сцената — споредъ всички сведения, споредъ всички наблюдения, споредъ всички констатации въ разни отчети и юбилейни сборници — съ желание да се спечели отново онова, което е загубено. Масата селяни и граждани, трулящи се, чиито произведения трябва да се движатъ по пътища и железници, имаха съзнание, че не е достатъчно само да се произведе, но че по-важно е да се пласира произведеното. Те положиха немалко голями усилия въ това отношение, които заслужаватъ уважение и поклонъ преди всичко на правителства и Народно събрание, като изразител на народните нужди и въжеления. Това сѣ дѣло, което ние трябва да отбележимъ дебело. Сѣщо и по отношение на мостоветѣ, по укрепяването на пороища и пр., трудовата повинност, временна и постоянна, изигра огромна роля. Азъ бѣхъ депутатъ, когато се предложи законопроектътъ за трудовата повинност и съмъ преживѣхъ критиките, които се направиха по тая трудова повинност. По много съображения, нѣкои дори я усмиваха отъ тая трибуна; доста видни личности намираха, че това е една праздна работа. Обаче отъ 1920 г. насамъ трудовата повинност, постоянната и временната, комбинирана съ железопътната трудова повинност въ пари и въ натура, заслужава уважението и похвалата на всички. Г-да, трудовата повинност, макаръ и самобитно замислена, макаръ да бѣше безплатна, ангария, услуга и трудъ, които дава народътъ, тя въ сѣщностъ — колкото и да се счита отъ всички съ основание, че е една тежестъ, особено въ началото нѣкои смѣтаха, че е една непоносима тежестъ — даде големи резултати. Никой не може да оспори, че възстановяването на пътищата и железниците въ последните 20 години и тяхното засилване е дѣло именно на непосредствените народни усилия, на участието на селяни и граждани, а най-много на селяните. Това трябва да се

каже, защото гражданите повече се откупуват. Това показва, че съзнанието у селяните за важността на пътищата и железнопътните линии е голямо, закрепнало. За него ние трябва да им благодарим.

Г-да народни представители! Докато преди освобождението в България е имало само кръгло 550 км. железнопътни линии, след освобождението стигнахме дотам, че увеличихме нашите линии с кръгло 2.800 км., включително 650 км. тѣснолинейки, до края на 1938 г., след като в периода 1912 до 1918 г. — периода на войните — тѣ бѣха почти разрушени. Кой от вас, по-старите, не помни, какво бѣше разрушението по нашите железнопътни линии веднага след войната, кой не помни, какви варварски разрушения правѣха самите войници, които като-че-ли не разбираха, че за да се поправи разрушението, това ще струва тѣхните усилия, тѣхните сѣрдства. Но тогава имаше едно особено настроение. След туй, нашето железнопътни дѣло се поде наново и достигна до едно много добро състояние. След десетина години цѣлата ни мрежа се предполага да достигне 5.400 км.

Въ бюджетопроекта на Главната дирекция на железниците се предвижда едно увеличение от 821 души за експлоатацията на 163 км. нови линии, които се предполагат, че ще почнат да бѣдат експлоатирани през 1939 г. За менъ това увеличение е обяснимо, като виждамъ, за какви разходи се касае и че е предвиденъ, само най-необходимиятъ персоналъ. Железниците сѣ едно ведомство, въ което, колкото да желаемъ да намаляваме персонала, това не може лесно да стане. Даже когато е ставало такова намаляние, то е ставало инцидентно, случайно, и винаги въ вреда на самата работа. Така щото, азъ не се противопоставямъ на увеличението броя на служителите, което се предвижда за въ бѣдеще. Кредитите сѣ предвидени от сѣрдата на годината, от 1 юлий, като се предполага, че нѣкои отъ линиите ще бѣдат открити въ експлоатация следъ два-три месеца, други — следъ 5-6 месеца, трети — по-късно. Въ всѣки случай, до края на 1939 г. ще бѣдат открити за експлоатация тия 163 км. нови железнопътни линии. А за следующата 1940 г. ще остане да бѣде открит за експлоатация най-крупната отъ линиите, които се строятъ, а именно линията Карнобат—Шуменъ. Съ това програмата до 1940 г. се счита за изпълнена. Остана да бѣдат построени линиите, строежътъ на които не е довършенъ, и за които не се превизждатъ кредити въ бюджета на Главната дирекция на железниците нито за 1938 г., нито за 1939 г. Кредитътъ отъ 50 милиона лева, който се предвижда за Главната дирекция на строежите, не може да се каже, че се отнася за свършването на линиите София—Пирдоп—Сопотъ; Горна-Орховица—Елена; Ловеч—Троян—Карлово; Попово—Разград—Кеманларъ и една варианта, както и тѣснопътните линии Червенъ-бръгъ—Тетевенъ и Сомовитъ—Никополъ. Очевидно тия линии влизатъ въ една мрежа, замислена доста правилно, споредъ преценката, която азъ правя за нуждите на стопанския животъ на България. За онѣзи линии, обаче, които сѣ сравнително малки и които ще бѣдатъ единъ видъ като малки притоци, да речемъ, на голѣмите линии, вѣроятно, ще се обсъди, дали нѣма да бѣде по-удобно, вмѣсто тѣхъ да се създадатъ автобусни линии, или, ако тѣ се построятъ, най-малкото, да бѣдатъ използвани съ моторни. Инакъ далечъ нѣма да бѣдатъ рентабилни.

Като споменахъ думата рентабилностъ, трябва да кажа, че въ никоя страна политиката за железниците, та дори и за паракосителите — но сега говоримъ само за железниците — не се е установявало само съ огледъ на пълна рентабилностъ. Винаги въ бюджетите на всички държави сѣ държавни железници се е държало смѣтка за рентабилността — това е предварително условие за правилна и добра експлоатация — но ако дадена линия железнопътна е било необходимо да се построи, за да се удовлетвори стопанските и културни нужди, а особено военни, никога не се е казвало, че тази линия нѣма да се построи, защото по нея достатъченъ трафикъ не ще има, че отъ нея не се интересува, тъй като ще бѣде нерентабилна. Винаги се е гледало да се комбиниратъ нерентабилните линии съ рентабилни, и дори ако накрая се получи минусъ, той минусъ да се покрива отъ сѣрдствата на държавата. Стремѣли сѣ се чрезъ комбинирана железнопътна, автомобилна, корабоплавна и пр. служби, накрая да се постигнатъ косвени ползи, за стопанството и културата.

Та необходимо е да се създаде завършена съобщителна мрежа, полезна за страната. Азъ не съмъ отъ ония компетентни хора, които могатъ да кажатъ сега съ абсолютна точностъ за всѣки населенъ пунктъ, какъ трябва да бѣдатъ уредени автомобилните връзки, нито пъкъ

мога да кажа точно всичките подробности на железнопътната мрежа, която трябва да бѣде строена отъ днесъ нататък. Въ миналото, когато сѣ били очертавани нѣкои главни линии, преди 20—25 и повече години, взималъ съмъ участие съ статии и реферати по тия въпроси. Напр., за направляване на трафика къмъ Бургазъ, вмѣсто къмъ Дедеагачъ, въ борбата съ компанията С. О.; за необходимостта да се влѣятъ въ централната линия София—Варна съответни други притоци, много важни за дунавските градове, като линията Свищовъ—Левски—Ловечъ, а сега Троян—Карнаре—Карлово, линията Никополъ—Плѣвенъ, линията Видинъ—Ломъ и нейните разклонения. Това е било по общата ни железнопътна политика, която може да се очертае въ главни линии отъ всѣки стопановецъ. Но подробностите ще останатъ за голѣмите специалисти, които, съ огледъ на терена, ще трябва технически да съобразятъ всичко, да направятъ смѣтка, за да видимъ, кога ще трябва да бѣде завършена цѣлокупната транспортна мрежа въ връзка съ морето и Дунава — железници, кораби, автомобили.

Азъ смѣтамъ, че трябва да поставимъ въпроса въ тия общи линии, когато ставатъ генералните дебати на бюджета на Главната дирекция на железниците. Разбира се и много отъ подробностите, които се изнесоха отъ гозоритите преди менъ, иматъ своето мѣсто и значение. Въ тия подробности, обаче, азъ нѣма да навлизамъ. Важното е тѣ да бѣдатъ казани отъ нѣкого отъ насъ, не е важно отъ кого. Други не е нужно да ги повтарятъ. Азъ ще кажа, кои именно отъ тѣхъ бѣше наистина необходимо да бѣдатъ изнесени въ Народното събрание. Азъ смѣтамъ, че голѣмиятъ брой отъ насъ сподѣлятъ моето схващане за значението на железнопътните линии за стопанството, културата и отбраната на нашата страна.

Железнопътните линии у насъ се експлоатиратъ вече 50 години отъ държавата. Безъ съмнение, персоналетъ прояви голѣми усилия презъ време на войната. Къмъ усиления на железничарите прибавямъ и тия на моряците. Трябва да отбележа особено и усиления на пощенци, телеграфисти и телефонисти, за които се говори по-рано. Но време на войната, тия хора бѣха кръгло 22-23 хиляди души. Сега по бюджетите на Главната дирекция на железниците и на пощите тѣ сѣ къмъ 26-27 хиляди души. Усилията на тия хора сѣ толкова по-ценни, защото презъ цѣлото време на тѣхната служба, ние не можемъ да констатираме моменти, въ които да смѣтнемъ, че тѣ сѣ били поставени напълно добре, съобразно съ нашия животъ и съжителства на тая животъ. И днесъ, макаръ бюджетътъ на Главната дирекция на железниците да е значително голѣма сума — действително, сумата 1 милиардъ и 900 милиона лева кръгло е една голѣма сума, отъ която 55% сѣ за въществени разходи и 45% за персоналъ — ако искаме да бѣдемъ справедливи и сравнимъ заплатите и възнагражденията на персонала въ всичките имъ форми — заплати, километражъ и пр. и пр. — съ действителните нужди, съ повишението цените на продуктите въ страната, съ скѣпотията, ще видимъ, че заплатите ще бѣдатъ далечъ подъ нивото на екзистенцъ-минимума. Никой не може да твърди, че нивото на заплатите е надъ екзистенцъ-минимума и за другите категории служители въ държавата, респ. за най-голѣмия брой отъ тѣхъ, за 3/4 отъ служителите. Въ сѣщность тѣ сѣ съ малки заплати. Този проблемъ за повишение заплатите на железничарите, пощенците, телеграфистите и телефонистите и на народните учители, които заедно представляватъ повече отъ 50 хиляди души, отъ всичко 105 хиляди души държавни служители, следователно, кръгло половината, винаги ме е занимавалъ, защото се засягатъ голѣми брой служители съ малки възнаграждения. Но понеже се касае за много хора и трябва много милиони, този въпросъ дълго ще смущава нашия духъ. Ние не ще можемъ лесно да уредимъ тоя въпросъ, особено при сегашната военна конюнктура. Азъ нѣма да навлизамъ въ подробностите на този въпросъ. При генералните дебати по бюджета азъ казахъ, че използвамъ данните отъ 1937 г. — не вазмахъ данните за 1938 г., понеже тѣ не бѣха още окончателни — и констатирахъ низките заплати, но и отъ данните за 1939 г. виждамъ, че заплатите на персонала се намиратъ на сѣщото ниско ниво. Бихъ поддържалъ да се направи нѣщо въ това направление. Бихъ настоявалъ да се намери нѣкаква възможностъ въ бюджетарната комисия. Ще положа всички усилия за това. Министърътъ на финансите ще помогне, ще помогне и съответниятъ министъръ на железниците, ще помогнатъ и депутатите. Никому не трябва да се зловиди, че този трудъ, който се полага отъ нѣкои категории служители, трябва да бѣде платенъ малко по-добре. Тия служители сѣ железничари, телегра-

фопощеници и главно миньори — три голъми групи от държавните служители, които работят при най-тежки условия, деномъ и нощемъ, които полагатъ неосиленъ подземенъ и надземенъ трудъ. Азъ дължа да се преклоня предъ огромните усилия, които тѣ положили презъ и следъ войните.

Подчертавамъ казаното отъ г-нъ Паршикевъ Забуновъ преди мене, че въ експлоатацията на желѣзницитѣ въ последните 7-8-10 години се забелязватъ значителни подобрения. Признавамъ, че всичко това се върши съ една дисциплина, съ една почтеностъ, съ една учтивостъ, проявени масово отъ служителитѣ по това ведомство. То се прави отъ ония служители, голѣмата маса отъ които именно получаватъ заплати подъ екзистенцъ-минимума.

Драганъ Кисювъ: Желѣзнопътниятъ работникъ получава 40 л. надница, удържатъ му се 7 л., значи получава 33 л.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Г-да! Презъ време на войната експлоатацията на частъ отъ наши и чужди линии бѣ въ ржцетѣ на германци. Освенъ това, експлоатираше се тогава и 60-сантиметровата линия Радомиръ—Дупница до Петричъ. Усилията, които се полагаха отъ персонала по тия линии, бѣха извънредно голѣми. Отъ рапорти, които съмъ челъ на времето, отъ споменитѣ на участвувалитѣ германски и австрийски фактори, зная тѣхната преценка за тия нечувани усилия на нашия желѣзнопътенъ персоналъ, който не е претендиралъ нито за какао, нито за шоколадъ, нито за месо, нито за кутия съ консерви, а се е задоволявалъ чисто и просто, както му е реда по български, съ чесънъ и сирене. Понасялъ е такива неопируеми усилия, за които усилия народътъ и Народното събрание никой пътъ не трѣбвало да изпуща случая, при гледане бюджетопроекта на Главната дирекция на желѣзницитѣ, да изразятъ народния поклонъ предъ него, ако не може да му дадатъ всичко онова, което е необходимо. (Ржкоплѣскания)

Г-да народни представители! По отношение на държавните пътища трѣбва да кажа, че близо 45% отъ тѣхъ, споредъ официална преценка, се намиратъ въ добро състояние, около 20—25% — въ срдѣно състояние и около 30—35% — въ лошо състояние, което значи недобро поддържане и се срѣщатъ мъжнотии при пътуването по тѣхъ. Обикновено, докато се поправи единъ пътъ, другъ се разваля и пакъ мъжнот се пътува по него. Това сѣ подробност, които всѣки може да констатира. Все пакъ въ това отношение ние имаме напредѣкъ. Азъ го наблюдавамъ. Билъ съмъ винаги на мнение, че този напредѣкъ трѣбва да се подчертава за насърчение на децитѣ въ тази областъ, за да полагатъ още по-голѣми усилия, та да може, наистина, и ние да се похвалимъ следъ 5-6-10 години съ пътища въ най-добро състояние, ако, разбира се, нѣкое международно усложнение не ни върне отново назадъ въ калъта, въ периода на 1912—1918 г., да ни разстрои ланово. Тогава да му мислятъ поколенията какъ ще излизатъ отъ това положение. Ние, горе-долу, изтѣзхоке на едно ниво. Но за тѣхъ не мога да гарантирамъ.

Г-да народни представители! Казахъ преди малко, че сумата на бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата е номинално 1.900.000.000 л. Азъ, обаче, веднага трѣбва да направя една уговорка, че отъ тази сума трѣбва да се извадятъ 50 милиона лева, които се даватъ на Главната дирекция на строежитѣ. За нея подиръ малко ще кажа нѣколко думи. Въ тази сума отъ 1.900.000.000 л. е включенъ, преди всичко, заемътъ отъ 170 милиона лева, който ние приехме лѣтосъ за разходи по дунавското корабоплаване, за нови кораби и желѣзнопътни магазини. Значи, тия 170 милиона лева сѣ за извънредни нужди и тѣ трѣбва да се спаднатъ. Трѣбва да се спаднатъ също и 171 милиона лева за погашение на заемитѣ за постройката на желѣзницитѣ, които суми се даватъ на държавата, съгласно закона за управлението и уредбата на желѣзницитѣ отъ 1929 г., и които сѣ предели въ специаленъ параграфъ на държавния бюджетъ. Тѣ сѣ изчислени по единъ особенъ начинъ, за който има спорове, но азъ смѣтамъ, че голѣма сума не се дава отъ желѣзницитѣ, тъй като нейното изчисление е направено на базата крѣгго 3 милиарда лева размѣръ на заемитѣ, вложени въ желѣзницитѣ, а въ сщностъ, стойността на нашиитѣ желѣзници се изчислява приблизително къмъ 14—15 милиарда лева. Значи, ако е въпросъ да правимъ тозна смѣтка, ако желѣзницитѣ не бѣха държавно предприятие, а частно, базата щѣше да бѣде друга.

Въ всѣки случай, 171 милиона лева се даватъ за тази целъ. Като се взематъ подъ внимание и други дългозе, ставатъ 200 милиона лева. Като се извадятъ отъ бюджета

на Главната дирекция на желѣзницитѣ 200 милиона, плюсъ 50 милиона, плюсъ 170 милиона, равно 420 милиона, последниятъ се свежда на 1½ милиарда лева, респ. на 1.480.000.000 л. Това трѣбва да се има предъ видъ, като се прави сравнение съ бюджетитѣ на предитѣ 1938, 1937 години и по-назадъ.

Персоналътъ на желѣзницитѣ за 1939 г., спрямо персонала за 1938 г., се увеличава съ 1640 души. Половината се предполага, че ще бѣде персоналъ за новитѣ ж. п. линии, а другата половина — за увеличаване персонала по старитѣ ж. п. линии, които по смѣткитѣ не е билъ достатъченъ. Нѣма да отрека, че прави впечатление какво по нѣкои линии нѣкои отъ чиновницитѣ не сѣ заети продължително време въ работа, обаче, това сѣ отдѣлни случаи — 200—300 души при единъ персоналъ отъ крѣгго 20 хиляди души. Но срещу тия 200—300 души, друга 4-5-6 хиляди души работятъ толкова усилено, че би трѣбвало да се назначатъ за тѣхната работа още 1.500—2.000 души. Това не значи, че персоналтѣ по желѣзницитѣ, отъ инженерата до последния спирачъ и работникъ по поддържането, който е щатенъ, е много голѣмъ и би могло да се намали, както може да смѣтатъ нѣкои отъ насъ, които не знаятъ работата. Бюджетитѣ на народното просвѣщение, каквото и да правимъ, ще се увеличава при задължително образование до III класъ, защото народътъ се увеличава. Щомъ народътъ се увеличава, ще се увеличаватъ по необходимостъ и гимназитѣ, ще се увеличаватъ по необходимостъ висшитѣ училища. Както се увеличава по необходимостъ персоналътъ за народната просвѣта, така ще се увеличава и персоналътъ за желѣзницитѣ, а за персонала по пошитѣ и дума да не става, че ще се увеличава, защото пощенскитѣ служби се развиватъ въ тактъ съ развитието на стопанството, търговията и културата. Преди нѣколко дена обсъждахме бюджета на Дирекцията на пошитѣ, телеграфитѣ и телефонитѣ. Министерствътъ на желѣзницитѣ тогава каза нѣколко думи за нуждитѣ на пошитѣ, телеграфитѣ и телефонитѣ, за ношния трудъ на персонала и особено на персонала по телефонната служба. Тамъ хората сѣ поставени да работятъ при такива условия, че като влѣзете при тѣхъ, отъ шракането на щепелитѣ, отъ виковетѣ, ще помислите, че се намирате, горе-долу, въ едно заведение отъ психиатрически характеръ. Това е ношенъ, изтощителенъ, уморителенъ трудъ. Щомъ тия хора прекратятъ нѣколко нощи неотспали си, забъркватъ имъ се главитѣ. И тия хора, които работятъ тамъ, сѣ сѣ разстроени нерви, сѣ разстроени глави. То се вижда и отъ болеститѣ, отъ които боледуватъ. Освенъ отъ туберкулоза, тѣ боледуватъ и отъ психиатрически болести, които се дължатъ на преумора и изтощение. Сжкото е и за преуморителния, изтощителния трудъ на желѣзничаритѣ. Това, което казвамъ, безъ голѣми подробности, смѣтамъ че е достатъчно, за да се подчертае необходимостта отъ подобрене условията на работата и материалното положение на тия хора.

Споменахъ сумата 50 милиона лева, която отива въ Дирекцията на строежитѣ. Г-да! Този въпросъ ни занимава много. Азъ се надѣвамъ, че по въпроса за Главната дирекция на строежитѣ ще намѣря една по-спокойна атмосфера както отъ страна на правителството, така и отъ страна на Камарата. Всички знаемъ, че Главната дирекция за строежитѣ бѣ създадена къмъ края на изборитѣ, когато предстоеше да бѣде овикано Народното събрание на първа извънредна сесия и дори когато указътъ за свикване на Камарата бѣше вече известенъ. Тая дирекция се създаде при условия и по съображения, които, надѣвамъ се, ще бѣдатъ признати отъ цѣлото Народно събрание като недостатъчно проучени. Тая дирекция нѣма да даде предполагаемитѣ резултати. Въ бюджетарната комисия и въ пленума се прие, че голѣмитѣ водни строежи и строежитѣ на пътища сѣ срдѣства отъ бюджета на фондотѣ и вноски отъ други бюджети, че се извършва отъ Дирекция на строежитѣ. Сега се иска единъ кредитъ отъ 50 милиона лева пакъ за тая дирекция. Като че ли идеята е Главната дирекция на строежитѣ да остане и да изживѣе 10-годишния периодъ, определенъ въ наредбата-законъ за организирането ѝ. Азъ имамъ възможностъ тукъ да говоря по този въпросъ по-рано, при разискванията по отдѣлението за водитѣ. И въ бюджетарната комисия размѣнихме възгледи по тая материя. Доста депутати сподѣлятъ моето мнение, че както се разреши въпросътъ за водното отдѣление, той не е добре разрешенъ и това решение нѣма да даде добри резултати. Понеже говоримъ сега за желѣзницитѣ трѣбва да подчертаемъ, че ако още не е узрѣлъ въпросътъ за вършане другитѣ строежи на естественитѣ имъ мѣста, поне строежитѣ на желѣзницитѣ трѣбва да се върне въ Министерството на желѣзницитѣ.

Най-малкото, което трябва да стане сега, веднага, то е непременно бюджетът на Главната дирекция на строежите да бъде внесен в Камарата. Защото, макар и да се гласуваха общи кредити за строежи на пътища, за строежи по водити и за строежи на железници, които суми ще изразходва Главната дирекция на строежите, това не значи, че е гласуван бюджетът на Главната дирекция на строежите. Пред мене е бюджетът на Главната дирекция на строежите за 1938 г. Във него виждам, че сумите, които дирекцията взема от фонда „Пътница“, от бюджета за водното дѣло и за железниците, се изразходват по бюджета с отделен персонал, по отделна организация за тая главна дирекция. Тъкмо тия специални параграфи на тоя бюджет за персонал и вещевени разходи не сѫ гласувани от Народното събрание. Тѣ трябва обязательно, от гледище на конституцията, да минат през Народното събрание. Текстът на конституцията е изричен и е такъван нѣколко пъти в Камарата. Думата „статия“ въ нашата конституция означава „параграф“ въ бюджета. Не мога да разбера, защо да не мине тоя бюджет през Народното събрание, както минават всички държавни бюджети. Разискваме ги тук генерално. След това въ бюджетарната комисиия и после тук се гласува. Най-сетне сегашното съотношение на силите въ Камарата гарантира, че ще мине бюджетът на Главната дирекция на строежите. Защо е необходимо да се проявява такава упоритост и да се дават поводи за догатки и съмнения относно нейната дейтелност?

Съ тия думи искамъ само да подчертая, че е една абсолютна необходимост правителството да внесе въ Народното събрание и бюджета на Главната дирекция на строежите. Това трябва да стане, разбира се, до като не е измѣнена наредбата-законъ по съображение, че не е мнѫго необходимо и целесообразно създаването на тая дирекция. А съ нейното отмиѣнение ще падне самата дирекция.

Председател Стойчо Мошановъ: Ще се поправи това.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Ще се оправи ли? Добре. — Азъ наистина мисля, че е добре да се централизиратъ нѣкои служби въ държавата. Азъ съмъ отъ ония, които държатъ смѣтка, че може дори да се постигне известна икономия при централизиране организацията на нѣкои служби. Но за строежите създадената централизация не е сполучлива. Има единъ въпросъ: отъ къде да се дирижира политиката по водното дѣло? Азъ намирамъ, че по стопански съображения водното дѣло трябва да бъде изцѣло въ Министерството на земедѣлието. Вторъ въпросъ е: отъ къде да се дирижира политиката за строежъ на железници и пристанища? Строежътъ на железници и пристанища също не е само техническо дѣло. Железниците и пристанищата сѫ важенъ стопански и културенъ факторъ. Тѣхниятъ строежъ нѣма да бъде решаванъ само отъ инженери строители, нито само отъ съставители на железнопътни тарифи и разписания, а ще бъде решаванъ преди всичко отъ стопановеди, отъ политици по стопански и военни съображения, отъ общата политика на правителствата. Като поставямъ въпроса въ тая свѣтлина, мисля, че е ясно, че Дирекцията на строежите не може да остане, нѣщо че бюджетътъ на тая дирекция, докогато съществува, трябва да мине презъ Народното събрание. И като чувамъ отъ г-нь председателя, че това ще бъде наредено, не мога освенъ да бъда доволенъ.

Председател Стойчо Мошановъ: Азъ си давамъ само мнението. (Оживление)

Д-ръ Никола Сакаровъ: Азъ се ползувамъ отъ Вашето мнение.

Председател Стойчо Мошановъ: Азъ съмъ не искахъ да кажа това. Не допушамъ, че имате толкова остро ухо. Азъ на себе си го казахъ. (Оживление)

Д-ръ Никола Сакаровъ: Нѣма нищо.

Стефанъ Цановъ: На себе си го казва, не на тебе!

Д-ръ Никола Сакаровъ: Азъ не виждамъ хубаво, но слушамъ добре, и чухъ Вашите думи. (Смѣхъ) Ако това стане, ще бъде добре. Но азъ се надвамъ, че въ всѣки случай правителството ще внесе бюджетътъ на дирекцията въ Камарата. Очаквамъ, че г-нь министърътъ на железниците ще повдигне тоя въпросъ. Той сигурно чувствувалъ липса въ своето дѣло, въ своя бюджетъ, въ своята политика, щомъ строежите на железниците не сѫ въ неговото ведомство.

Строежътъ на железниците, прочее, трябва да бъде въ Министерството на железниците. Кой е строителъ до сега железниците? Отдѣлението за строежи при железниците. Азъ познавахъ всички инженери тамъ, слушалъ съмъ тѣхните реферати, четь съмъ тѣхните съчинения. Много добри хора сѫ, добре запознати съ строителната политика. Каквото сме научили по строежа на железниците, по железнопътната политика на нашата железнопътна администрация, най-напредъ сме го научили отъ тѣзи хора — отъ директорите, отъ началници, отъ подначалниците, които излизаша на публични мѣста да кажатъ своето мнение. Трябва да кажа, че отъ 4—5 години това не става. А трябва да чуемъ младите и нови директори да кажатъ мнението си! Има Икономическо дружество, има други публични мѣста. За тѣзи работи нѣма цензура. Нека ги чуемъ какво знаят! Нека кажатъ какво правятъ, какво разбиратъ, какво могатъ! Ние не ги знаемъ. Ние знаемъ старите. Лоши, добри, тѣ излъзоха, казахъ, писаха. Честомъ, и отъ тѣхъ знаемъ. Сега новите — буюрунтъ! Да видимъ какво знаят. Ако знаятъ — добре, ако не знаятъ — шкарто! (Смѣхъ и ржкопѣскания) Като говоря тия нѣща, мисля, че най-напредъ ще ми помогне г-нь министърътъ на железниците. Азъ го зная отъ 30 години. Той сигурно е почувствувалъ тая празнина въ работата на новите. Но той е миренъ човѣкъ. Сигурно още не е пробилъ всички мъчнотии. И затова още не е казалъ какво ще направи. Но нека му пожелаемъ да пробие фронта на бюрократизма. И министъръ Божиловъ ще помогне. А и г-нь Ганевъ да се поправи, да не е толкова безсмислено упоритъ, за да може най-сетне тая работа малко да потръгне. (Смѣхъ)

Димитъръ Кушевъ: Двамата могатъ да ударятъ Ганева, но по отдѣлно не могатъ.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Ганевъ сега слуша други отъ нѣ.

Стефанъ Цановъ: Ти искашъ да пренесешъ гюрултинтъ отъ нѣ.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Не искамъ това. Азъ съмъ възрастенъ човѣкъ. Искамъ да постигна реални резултати. Коего е хубаво, признавамъ. Коего не е хубаво, не го признавамъ. Не е важно, кой го върши. Радвамъ се на доброто, отхвърлямъ злото. Такъвъ съмъ билъ и въ миналото, такъвъ съмъ и сега. Ние сме хора отъ старата школа и така разбираме тия работи! (Смѣхъ)

Съ тѣзи мисли, които развихъ по бюджета на железниците, привършвамъ туй, което имахъ да кажа, изобщо, по разходните бюджети. Познавамъ се и на всичко казано отъ ония, които говориха преди мене. Зная, че утре въ бюджетарната комисиия ще се справимъ съ всички въпроси — и за персонала, и за възнагражденията, и за ношния трудъ, и за облѣкло, униформи и пр.

Сега ми оставатъ 15 минути, споредъ думите на г-нь Мошановъ, и ще ги използвамъ по другъ въпросъ.

Председател Стойчо Мошановъ: 11 минути.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Хайде и 11 да сѫ. (Смѣхъ) Ще бързамъ да завърша.

Председател Стойчо Мошановъ: Трябва да завършите скоро. Дадохъ Ви 1/2 часъ повече.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Сега имамъ единъ дългъ къмъ васъ. Ще се помъча да го изпълня въ 11-ти минути. Ще се изкажа по въпроса, по който си резервирахъ правото оня денъ, при разискванията по бюджета на фондовете. Касае се за приходния бюджетъ на държавата. Ще се изкажа сега, защото г-нь Божиловъ ни улесни съ своя анализъ по въпроса за приходите на държавния бюджетъ. Съ това ще заключа своето говорене и по приходния бюджетъ на държавата за 1939 г., значи по цѣлия бюджетъ.

Г-да! Г-нь министърътъ на финансите онзи денъ направи една голѣма услуга на всички, които боравятъ съ цифри — и азъ съмъ единъ отъ тѣхъ. Той направи сравнение между приходите отъ прѣко и косвено облагане. Той направи съ това много добре. Като говорихъ по бюджета на фондовете, и азъ подчертахъ, че при това сравнение трябва да се взема предъ видъ общата тежестъ, която дѣга на народа отъ облаганята. А именно: и приходите отъ железниците, и приходите на фондовете, и приходите по общинските бюджети, и ония по държавния бюджетъ. Той направи обща характеристика. Азъ го слушахъ. Прочетохъ отново стенограмитъ съ неговите

данни. Повечето от тях имамъ предъ себе си. Не става дума за неточност. Тъ сж абсолютно точни. Въпросътъ е, какво заключение да направимъ-отъ тях. Като изброи всички приходи отъ прѣки и косвени данъци, г-нъ министърътъ на финанситѣ извади заключение, че отношението между прѣжитѣ и косвенитѣ данъци у насъ е 1:2. Г-да! Като изключимъ всички други приходи, събирани не отъ данъчни органи — всевъзможни такси, берии и пр., които сж доста много; приходитѣ отъ различни държавни предприятия; отъ пощи, телеграфи, телефони, радио; отъ капитали и имоти; отъ общинитѣ за учителски заплати; отъ нетрансферирани суми и пр. — тогава съотношението, констатирано отъ министъра на финанситѣ, е точно.

Но трѣбва да се иматъ предъ видъ и данъцитѣ, събирани отъ търговци и други стопански съсловия. Има стремление у всѣки търговецъ, индустриалецъ, у всѣки стопански деятел, когато калкулира своитѣ разноски на производството или на търговията, да включи въ цената на стоката абсолютно всичко, което е похарчилъ. И действително, въ понятието „присъщи на занятието разноски“ обикновено се включватъ и всички платени данъци. Има нѣкои, които се заблуждаватъ, че косвенитѣ данъци и отчасти дори прѣжитѣ, не се включватъ въ цената на продукта, на търговския артикулъ.

Никола Василевъ: Не винаги се прехвърля.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Ти винаги се обаждашъ, когато не трѣбва. — Стремлението е да се прехвърлятъ всички данъци въ цената на артикула. Обаче Никола Василевъ бърза да каже, че не всички данъци се прехвърлятъ. Нѣкои казватъ, че предплатениятъ патентъ не може да се прехвърли. Гдето може да мине, прехвърля се, но не винаги може да се прехвърли. Корективътъ не е желанието на индустриалеца, на промишленника, на търговеца. Корективътъ е конкуренцията — допуска ли тя да се прехвърлятъ всички данъци въ цената на артикулитѣ. Така е и съ разни други разноски и такси. Трѣбва да кажа, че това не е напълно постижимо. Когато искашъ пари отъ една банка, ще ти взематъ порто, инкасо и пр. Ако отидешъ самъ да си внесешъ паритѣ въ банката, пакъ ти взематъ инкасо, порто и пр., макаръ че инкасаторътъ не е дошелъ при тебе да ти вземе паритѣ. Ще платишъ ти такси, за да има банката по-голямъ приходи. Това го разбирамъ. То не става другояче. Като си отидешъ до банката, платилъ си трамвай или фойтонъ, инкасаторъ не е идвалъ при тебе и пакъ плащашъ инкасо и порто. Така е, понеже трѣбва да живѣе банката. Така е и въ индустриалнитѣ, и въ търговскитѣ предприятия. Обаче конкуренцията, доколкото тя е почтена, лоялна — да я наречемъ лоялна — регулира значително ценитѣ, ако нѣма картели или трѣстови отношения.

Какъ стои въпросътъ съ косвенитѣ данъци? Напримѣръ, въ цената на захарта има кръгло 14 л. акцизъ, общински налогъ, мито. Тия 14 л. въ 22.50 или 23 л. цена на килограмъ захаръ играятъ голѣма роля. Ще бждатъ ли прехвърлени, могатъ ли да не бждатъ прехвърлени? Цената ги съдържа. Така е и съ солта, и съ облѣклото, обущата и пр. Това сж все косвени данъци. Населението приказва обикновено за данъци само съобразно отбелязаното въ книжката му. Вдига гюрюлтия за 500 или за 1.000 л., които е далъ по книжката, а не му идва на умъ, ако си направилъ смѣтка, ще види, че е платилъ 10 пъти повече данъци при покупката на разни артикули. Но за тяхъ той нѣма книжка! Затова всѣки се кара на бакалина, на търговеца, който е предъ очитѣ му и му казва: „Защо продавашъ толкова скъпо захарта или солта?“ Бакалинътъ му казва: „Тая стока я държа само за чешитѣ. Продавамъ я, но много малко печеля отъ нея. Ти дръжъ голѣмитѣ!“ Но голѣмитѣ ги нѣма предъ него, и фискътъ не е предъ него. А фискътъ взема 14 л. или по-точно 13.90 л. на килограмъ захаръ — мито, акцизъ, общински налогъ. Бакалинътъ казва: азъ продавамъ при тия условия. Купувачътъ ще го напусва, и бакалинътъ ще го напусва! Купувачътъ си плаща захарта и си отиза. Това е въ живота — кава отъ нужда, отъ безпаричие.

Всички други такси се вписватъ въ ценитѣ. Вписватъ се и такситѣ по желѣзницитѣ. Има ли търговецъ, който да не впише, при калкулация ценитѣ на стокитѣ, навлото? И ето, отъ навло желѣзницитѣ иматъ приходъ единъ и половина милиарда лева. Търговецътъ ще впише въ цената навлото по парахода или по желѣзницата, превоза отъ гарата до магазина и пр. Пише всичко, стига да може да го продаде. Но има търговци, които се готвятъ за фалитъ. Тѣ продаватъ на по-особени начала. Това не е мѣ-

рдавно. Тукъ става дума за здравата търговия, за честнитѣ търговци. Тукъ е моятъ приятелъ Никола Василевъ. И той е отъ тия търговци, но има несигурни елементи. Какво да ги правимъ? И търговцитѣ ги гонятъ, и азъ ги гоня, но тѣ правятъ далавери и нелоялна конкуренция.

Димитъръ Кушевъ: Тѣ пишатъ всичкия масрафъ.

Д-ръ Никола Сакаровъ: Пишатъ го, но не винаги минава. Пишатъ и много непрепоръчителни масрафи и проплатъ.

Председателъ Стойчо Мошановъ: (Звъни) Завършвайте!

Д-ръ Никола Сакаровъ: Бързамъ. — Г-нъ Божиловъ постави принципния въпросъ за облаганята. Той каза: „Азъ сжщо искамъ да облекча тежестта на косвеното облагане“. Това искаме всички. Но г-нъ министърътъ на финанситѣ казва: „Азъ ще се постарая и колкото мога ще го направя. Нѣмамъ време да го направя изведнажъ, но ще го направя.“ Значи, споръ по това нѣма. Като нѣма споръ, азъ бихъ очаквалъ отъ него да направи ревизия въ това отношение и да ни занимае скоро съ облагането — да става то по-лесно, да засѣга и повече нѣкои обекти. Обаче, трѣбва да бждемъ справедливи.

Стамо Колчевъ: Може ли?

Д-ръ Никола Сакаровъ: Министърътъ казва, че може. Той казва: „Колкото може“. Колкото може — толкова. Азъ ще ви дамъ единъ примѣръ. Ето напр., че съ патентитѣ въпросътъ се разреши въ полза на самитѣ искатели. Тѣ искатъ да се намалятъ формалноститѣ по облагането. Въ комиснитѣ вѣдзоха хора отъ съсловията, отъ браншоветѣ. Нѣкои мислѣха, че тѣ нѣматъ това право, но вѣдзоха. У насъ всички данъци, включително и поземелниятъ данѣкъ, се опредѣлятъ отъ декларации на данѣкоплатцитѣ. У насъ чрезъ декларациитѣ е прокаранъ принципътъ на публичността, а опредѣлениятъ поземеленъ данѣкъ се публикува въ общинитѣ. У насъ принципътъ за участие на представители на заинтересованитѣ браншове въ комиснитѣ по опредѣляне на данѣцитѣ е прокаранъ отъ 3—4 години. Само едно нѣщо има: при опредѣляне на облагателната маса ставатъ много спорове. Тамъ има борба. Разбиратъ се, всѣки представителъ на бранша ще тегли къмъ своя браншъ, освенъ ако се касае за данъци на нѣкое лице, което той мрази. Но общо взето, представителъ тегли къмъ бранша и разбира се, дърпа въ вреда на фиска. Не винаги фискътъ попада на точния размѣръ на облагателнитѣ обекти. Така се губятъ 10—15—20% отъ приходитѣ отъ прѣки данъци.

Азъ не мисля, че нашитѣ прѣки данъци, не само както сж сега, но и когато биха били прогресивни, както е прогресивенъ допълнителниятъ данѣкъ върху общия доходъ, или ако би се въвело прогресивното облагане при една прогресия, до която стигатъ всички модерни законодателства, включително и пруското, което е първо на Европейския континентъ, че всички тия данъци ще могатъ да дадатъ повече отъ 35—40% отъ сегашнитѣ нмъ приходи. Да дадатъ дори максимално, двойно отъ сегашното, обаче не могатъ да дадатъ два или три милиарда лева повече. Това е изключено.

Трѣбва да има максимална справедливостъ при облагането. Данѣкътъ върху наемитѣ сега е 11% върху чистия доходъ. Това е значителенъ процентъ. Това не е малко сравнително облаганята на други доходи и печалби. Може да става дума, че трѣбва да има градуация за по-малкитѣ и за по-големитѣ наеми или доходи, обаче винаги трѣбва да се има предъ видъ размѣра на действителния чистъ доходъ. Министърътъ на финанситѣ ни облекчи. Той каза, че тъкмо това ще търси. Въведенъ е принципътъ за самоопредѣляне на данѣка върху наемитѣ, който е много добъръ. Самоопредѣлянето на данѣка даде много добри резултати. Даже нѣма и формални предварителни декларации. Просто наемодателътъ си опредѣля самъ данѣка и дава сведения колко плаща. За патентитѣ — сжщо. Обаче виждате, че патентитѣ на свободнитѣ занятия сж малки. Има патенти отъ 200 л. и надъ 200 л. — отъ уеми на мелници, отъ свободни занятия, адвокати, лѣкари, жбоблѣкари и пр. Облагатъ се по патенти всичко 193.000 данѣкоплатци презъ 1937 г., при облагателна маса 4 и половина милиарда лева. Може да се уловятъ до 5 милиарда лева за облагане отъ тия професии, но чакъ на 1941 или 1942 г., и то ако има просперитетъ. Ако нѣма просперитетъ, не зная дали нѣма да падне подъ 4 милиарда лева. Това не мога да гарантирамъ. При 4% ми-

лиарда лева облагаеми обекти има данък 132 милиона лева. Става спор за доходите над 160 хиляди лева, които сж обложени съ оборотен данък.

Ето една тема — оборотният данък да се превърне на патент. Фискът намира, че е по-удобно да остане данък върху оборота, защото се плаща върху цял оборот, защото не се пита има ли печалба, няма ли печалба. Пита се, ако се направи патент, дали ще се получи по-малко или повече. Възможно е да се получи дори повече, 10—15%. Въ всички случаи може при патента да се получи по-правилно разпредделение. Това е един проблем, поставен на Министерството на финансите. Той ще трябва да се обсъди.

Мене ми направи впечатление следния факт. Въ 1937 г. сж успели да хванат значителен брой от облагаеми обекти. Ето цифрите. Търговци сж приход над 160.000 л. сж били обложени 2.000 души и плащат 62.500.000 л. данък; индустриални и приравнени към тях — 707 души и плащат 60.600.000 л. данък; търговци на сурови тютюни 211 души и плащат 30.750.000 л. данък и т. н. Това е значителна сума, но пак не ще рече, че непременно тая сума е истинската. Процентът на облагането е достатъчен, той не е малък, обаче облагателният обект може да бъде по-голям.

Явява се и друга спънка. Тя вече не е от желанието или нежеланието на финансовата власт, а от характера на самите индустриални и банкови предприятия в страната. Г-да! Има един болен въпрос. Г-н министърът на финансите го знае много по-добре от мене, понеже той ръководи в същност банките в страната, като управител на Народната банка. Касае се за комисионните операции на банките, особено на чуждестранните банки, които фактически сж най-големите банки. Малка част се хваща като облагаем обект от техните комисионни операции на тия именно банки, които работят в действителност съ български влогове, сж нищожен свой капитал и които продължават да съществуват като филиалки на големи чужди предприятия. Сжко не сж обложени и сумите, които се движат към тях в формата на кредити; тж не могат да се уловят лесно, понеже се явяват като кредитирания и смещения съ чужди предприятия. Ето болинният въпрос, но той е свързан съ ролята на чужди капитал. Това е една много тънка проблема, която ме занимава, но по която трябва да бъдем предпазливи. По нея трябва да се направи нещо повече от това, което е направено.

Така ще постигнем по-голям размер на прѣки облагания. Така ще постигнем социална справедливост при тия облагания. Може да се намалят съответно и отчасти и косвените данъци. Г-да! Това нещо може да стане при условие, че ще има възможност за по-леко наблюдение

върху облагаемите обекти. Значи, казано, проблемата не е толкова в процентите на облагането, колкото в правилното преценяване размера на чистия доход на едно предприятие. Въ това отношение има какво да се направи. То трябва да се направи. Надявам се, че ще се направи. Министър Божилков ни каза, че той ще използва всички възможности, за да повдигне дохода на държавата. Аз се надявам, че при това положение проблемата ще се разреши правилно, сполучливо, за да можем да очакваме съответни подобрения за по-доброто бъдеще на страната. (Ръкоплѣскания)

Председател Стойчо Мошанов: Има думата народният представител г-н Сава Попов.

Сава Попов: Правя предложение да се прекратят дебатите по разглеждания законопроект.

Председател Стойчо Мошанов: Понеже 8 души сж се изказали, има предложение от народния представител г-н Сава Попов да се прекратят дебатите по бюджетния проект на Министерството на железниците.

Който сж съгласен съ това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Остава да се изкаже утре г-н министърът на железниците.

Г-да народни представители! Въ съгласие съ правилството, моля да приемете за утрешното заседание въ 15 часа следния дневен ред:

Първо четене законопроектите:

1. За бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1939 б. г. (Продължение разискванията)

2. За извънреден бюджетен кредит по бюджета на Министерството на земеделието и държавните имоти за 1939 б. г.

3. За извънреден бюджетен кредит по бюджета на Главната дирекция на пощите, телеграфите и телефоните за 75.000.000 л.

4. Доклад на бюджетарната комисия по бюджетния проект на разните фондове на държавата за 1939 б. г.

Одобрение предложенията:

5. За приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвещение чужди подданицы.

6. За приемане завещанието на покойната Райна д-р Стефан Чернева.

Който сж съгласен съ този дневен ред, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Затварям заседанието.

(Закрито 21 ч. 5 м.)

Председател: **СТОЙЧО МОШАНОВ**

Подпредседател: **ДИМИТЪР ПЕШЕВ**

Секретари: **ГЕТО КРЪСТЕВ**
ЦВѢТКО ПЕТКОВ

Началник на Стенографското отделение: **ДОНЧО ДУКОВ**