

СТЕНОГРАФСКИ ДНЕВНИЦИ

НА

XXIII-ТО ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

I РЕДОВНА СЕСИЯ

Брой 107

София, петък, 1 юлий

1932 г.

111. заседание

Вторник, 14 юний 1932 г.

(Открито отъ подпредседателя Н. Шоповъ въ 16 ч. и 35 м.)

СЪДЪРЖАНИЕ:

Отр.

Отр.

Отпуски, разрешени на народни представители . . . 2481

Питания:

1) отъ народнитѣ представители П. Стоевъ и А. Неновъ къмъ министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве, относно извършения атентатъ отъ неизвестни лица въ гр. Неврокопъ. (Съобщение) 2482

2) отъ сѣщитѣ народни представители къмъ сѣщия министъръ, относно забраната отъ страна на полицейската властъ въ София на протестното събрание, насрочено за 14 юний, устроено отъ акционния комитетъ по поводъ

отвлечането на Симеонъ Кавракировъ. (Съобщение) 2482

Молба отъ прокурора при Софийския окръженъ сѣдъ за даване разрешение за затваряне и сѣдене на народния представител Александъръ Харалампиевъ Наумовъ по следственитѣ дѣла № № 44, 69, 73, 70 и 71 отъ 1931 г. по описа на II сѣдия-следовател при Софийския окръженъ сѣдъ. (Съобщение) 2482

Законопроектъ за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1932/1933 финансово година. (Първо четене — разискване). 2482

Дневенъ редъ за следващото заседание : 2504

Председателстваващъ Н. Шоповъ: (Звъни) Обявявамъ заседанието за открито. Присѣдствуватъ нужното число народни представители. Заседанието е законно.

(Отъ заседанието отсъдствуватъ следнитѣ г. г. народни представители: Аврамовъ Аврамъ, Алексиевъ Никола, Ангеловъ Боянъ, Аневъ Василъ, Бешковъ д-ръ Иванъ, Богоевъ Борисъ, Бошнаковъ Тодоръ, Бояджиевъ Стефанъ, Буковъ Асенъ, Василевъ Асенъ Стоевъ, Велчевъ Иванъ, Влаховъ Димитъръ, х. Галибовъ Юсеинъ, Ганевъ Георги, Ганчевъ Миню, Георгиевъ Георги, Георгиевъ Павелъ, Георгиевъ Стойчо, Георгиевъ Трифонъ, Говедаровъ Георги, Гуревъ Василъ, Даскаловъ Стефанъ, Дековъ Петко, Димовъ Вергилъ, Дилановъ Минчо, Димитровъ Василъ, Димитровъ д-ръ Георги, Дойчиновъ Стефанъ, Долбински Димитъръ, Дочевъ Момчо, Запряновъ Петко, Игнатовъ Тодоръ, Икономовъ Димитъръ, Илиевъ Илия, Йонетовъ Георги, Йотовъ Никола, Казанаклиевъ Георги, Караджовъ Костадинъ, Кирковъ Кирко, Кирчевъ Стефанъ, Колевъ Петко Пеневъ, Кораковъ Крумъ, Косачевъ Йорданъ, Краевъ Костадинъ, Кръстевъ Гето, х. Лековъ Андрей, Маджаровъ Жеко, Мариновъ Георги, Маринчевъ Георги, Марковъ Цоло, Мартушковъ Алекси, Милевъ Милю, Моловъ Владимиръ, Нейковъ Димитъръ, Николаевъ Александъръ, Орозовъ Александъръ, Патевъ Симеонъ, Пенциевъ Антонъ, Петровъ Методи, Петровъ Никола, Поповъ Еню, Радевъ Георги, Радоловъ Александъръ, Ризовъ Стойне, Савовъ Сава, Свиначовъ Добри, Синигерски Младенъ, Станковъ Владимиръ, Таковъ Стефанъ, Ангеловъ Стефанъ, Ташевъ Димо, Тодоровъ Димитъръ, Тонковъ Тодоръ, Франгя д-ръ Александъръ, Христовъ Димитъръ, Цановъ Стефанъ, Цокровъ Герго, Чирпанлиевъ д-ръ Никола, Чолаковъ Христо, Чорбаджиевъ Петко и Шонговъ Георги)

Съобщавамъ на Събранието, че бюрото е разрешило отпускъ на следнитѣ народни представители:

На г. Георги Костовъ — 1 день;
На г. Сѣби Димитровъ — 2 дена;
На г. Владимиръ Станковъ — 4 дни;
На г. Юсеинъ х. Галибовъ — 3 дни;
На г. Христо Киселички — 2 дена;
На г. Крумъ Кораковъ — 3 дни;
На г. Александъръ Пиронковъ — 4 дни;
На г. Кънчо Милановъ — 1 день и
На г. Иванъ Куртевъ — 1 день.

Следнитѣ г. г. народни представители сѣ се ползуватъ съ повече отъ 20 дни отпускъ и следва Събранието да имъ разреши искания отпускъ.

Който отъ г. г. народнитѣ представители е съгласенъ да се разреши на народния представител Александъръ Мартушковъ 3-дневенъ отпускъ по домашни причини, моля, да вдигне рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Който отъ г. г. народнитѣ представители е съгласенъ да се разреши на народния представител х. Георги х. Петковъ 3-дневенъ отпускъ по домашни причини, моля, да вдигне рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Който отъ г. г. народнитѣ представители е съгласенъ да се разреши на народния представител Драгомиръ Апостоловъ 1-дневенъ отпускъ по домашни причини, моля, да вдигне рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Който отъ г. г. народнитѣ представители е съгласенъ да се разреши на народния представител г. Александъръ Орозовъ 3-дневенъ отпускъ по домашни причини, моля, да вдигне рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Който отъ г. г. народнитѣ представители е съгласенъ да се разреши на народния представител г. Вергилъ Димовъ 18-дневенъ отпускъ, моля, да вдигне рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Който отъ г. г. народнитѣ представители е съгласенъ да се разреши на народния представител г. д-ръ Дими-

гъръ Димитров 1-дневен отпуск по домашни причини, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Съобщавам на Събранието, че е постъпило питане от народните представители г. г. Петко Стоев и Атанас Ненов към г. министъра на вътрешните работи и народното здраве, относно извършения атентат от неизвестни лица въ гр. Неврокоп.

Също така е постъпило питане от същите г. г. народни представители пакъ към г. министъра на вътрешните работи и народното здраве, относно забраната от страна на полицейската власт въ София на протестното събрание, насрочено за днесъ, 14 юний, устроено от акционния комитет по повод отвлечането на Симеонъ Кавракировъ.

Тия питання ще се изпратят на г. министъра на вътрешните работи и народното здраве, за да отговори.

Постъпила е молба от прокурора при Софийския окръженъ съдъ за даване разрешение за затваряне и съждение на народния представител г. Александър Харалампиевъ Наумовъ по следствени дѣла № № 44, 69, 73, 70 и 71 отъ 1931 г. по описа на II съдия-следовател при Софийския окръженъ съдъ.

Пристъпваме къмъ първа точка отъ дневния редъ — първо четене законопроекта за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1932/1933 финансова година.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Замѣстникъ-секретарь В. Коевски (нац. л): (Прочита законопроекта изцѣло — вж. прил. Т. I, № 74)

Председателстващъ Н. Шоповъ: Има думата народниятъ представител г. Крумъ Кършовски.

К. Кършовски (раб): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Следъ като бѣха приети деветъ бюджетопроекти на държавата, повечето отъ които отиватъ за непроизводителни цели, днесъ предъ насъ е сложенъ за разглеждане единъ отъ най-важните бюджетопроекти — бюджетопроектъ на железниците и пристанищата. Най-важенъ е не само затова, защото той е единствениятъ бюджетопроектъ, който покрива своитѣ разходи и дава печалби за амортизации, а частъ отъ печалбитѣ взема държавата, но и защото по това министерство работятъ близо 18,000 души, които сж подложени на една нечувана експлоатация, при лоши трудови условия и ниски заплати.

Г. г. народни представители! За насъ бюджетопроектъ на железниците не представлява нищо друго, освенъ единъ бюджетъ, каквито сж бюджетитѣ на всѣко капиталистическо предприятие. Като разгледаме двѣтъ пера на бюджета — приходитѣ и разходитѣ — ние ще дойдемъ до убеждението, че действително въ бюджета на железниците е легнала основата на едно капиталистическо предприятие.

Отъ приходитѣ по железнопътния бюджетъ сж предвидени да постъпятъ суми главно по три пера. Първото перо е отъ билети — предвидено е да постъпятъ 412,845,900 л. Презъ миналата година сж превозени 8,121,953 пътници, отъ които сж намаление съ 50% и 75% сж превозени около 1,500,000 души; значи, една голѣма частъ, $\frac{1}{4}$ отъ превозенитѣ пътници, сж превозени съ намаление — това сж офицери, това сж хора, които отиватъ по курорти, които отиватъ съ безплатни карти, каквито сж раздадени на всички учреждения.

С. Момановъ (д. сг): Включително и на насъ.

К. Кършовски (раб): За да видите какъ сж раздавани карти отъ железниците, азъ ще ви дамъ единъ цитатъ отъ в. „Народъ“, отъ 19 априль 1932 г.

П. Деневъ (р): В. „Народъ“ е буржоазно орѣдие!

К. Кършовски (раб): Не е важно, г. Деневъ! — (Чете) „Кумецътъ на г. министъръ Костурковъ притежава безплатна карта по Б. д. ж. Замоленъ сме да занитаме г. министъръ Костурковъ: вѣрно ли е, че кумецътъ на министъръ Гичевъ — г. Станимиръ Н. Сиришнички, кръчмаръ, притежава билетъ за свободно пътуване въ първокласно купе по Б. д. ж. и той спое, за да си върши кръчмарската работа и ходи по гости и разходки? Болшинството отъ картитѣ, г. г. народни представители, сж раздадени на разни учреждения, където голѣмитѣ бюрократи, вънъ отъ това, че отиватъ може-би веднѣжъ въ месеца по служба, използватъ тѣзи карти, които сж безименни, да пътуватъ винаги, когато искатъ, по курорти, по разходка.

Второ голѣмо перо — най-голѣмото перо, г. г. народни представители, отъ приходитѣ за държавата — е приходътъ отъ превоза на стоки — 789,124,300 л. болшинството отъ които приходи постъпватъ отъ трудящитѣ се маси. Голѣма частъ отъ превоза — за съжаление, въ статистически дѣлни на Дирекцията на железниците нѣма точно указание за превозитѣ, които сж станали — е по благоприятствената тарифа, съ която се ползватъ индустриалци, търговци и др. Отъ практиката, която съмъ ималъ, като бившъ железничаръ, мога да кажа, че 50% отъ праткитѣ по железниците сж превозватъ съ намаление отъ 10—35%, съгласно благоприятствената тарифа. Както виждате, по това голѣмо перо постъпватъ близо 800 милиона лева приходи, като $\frac{1}{4}$, или 200 милиона лева, отиватъ въ загуба на държавата за разни индустриалци и капиталисти, които използватъ областитѣ на тая благоприятствена тарифа. Тукъ дохождаме до положението, че болшинството отъ трудящитѣ се маси даватъ голѣмъ пай отъ тази грамадна сума отъ 200 милиона лева, които, като отстъпка по благоприятствената тарифа, отиватъ въ джобоветѣ на индустриалцитѣ и търговцитѣ.

По третото перо „Разни“ постъпватъ 103,212,000 л. Тия пари, г. г. народни представители, дохождатъ отъ гърба на персонала. Отъ насъ, отъ фондови жилища, въ които живѣе персональтъ се получава една сума отъ 9,564,000 л.; отъ частни поръчки въ ж. п. работилници — защото въ работилницитѣ, освенъ държавни поръчки, се допускатъ за извършване и частни такива — е предвидено да постъпи една сума отъ 800,000 л.; отъ медицински удъръжки — медицинската служба въ железниците сега е намалена, защото железничаритѣ нѣматъ нужда отъ лѣкарски прегледъ, тѣ нѣматъ нужда отъ фелдшери и лѣкари, тогава когато сж изложени на катастрофи винаги... — се предвиждатъ да постъпятъ 2,000,000 л. когато би трѣбвало медицинската служба да бѣде безплатна; отъ персонални добавки, които преди нѣколко години бѣха уредени, за да може да се добие единъ доходъ, който да се раздава на персонала свръхъ заплатата му за усиленъ трудъ, сж предвидени да постъпятъ 84,400,000 л. или по третото перо е предвидено да постъпятъ отъ гърба на персонала близо 96,764,000 л.

Разходи. Разходитѣ, г. г. народни представители, сж предвидени пакъ по подобие на приходитѣ. Преди всичко трѣбва да констатираме малкитѣ мизерни заплати за деенощентъ трудъ, като същевременно трѣбва да констатираме, че отъ близо 17 хиляди служаци и чиновници по железниците има около 600 души бюрократи, които получаватъ 34,185,700 л., или срѣдно на всѣки единъ отъ тѣхъ се падатъ по 6 хиляди лева месечно. Останалата частъ отъ персонала, чиновници, спирачи, хамали и пр., 17,000 души, получаватъ около 450,000,000 л., или срѣдно 1,600—1,800 л. на месецъ. Виждате, г. г. народни представители, каква е разликата между хората на деенощентия трудъ и бюрократитѣ, които се намиратъ горе, въ канцеларитѣ на дирекцията.

Единствени железниците покриватъ своитѣ разходи и даватъ на държавата 147,000,000 л. за амортизация. Ако проследимъ последнитѣ нѣколко бюджети на железниците, ще видимъ, че тѣ даватъ годишно отъ 7 до 12 милиона лева печалби.

Персональтъ. Персональтъ по българскитѣ държавни железници е 17,634 души, а презъ миналата година е билъ 18,048 души, значи, тая година е намаленъ съ 414 души. Похвалиха се, че въ железниците били направени известни икономии, обаче впоследствие ще ви кажа откъде сж направени тѣзи икономии и за смѣтка на кого. Отъ тѣзи 414 души намаленъ персональ, около 60 души сж отъ персонала по превоза, когато презъ м. май миналата година отъ София сж излѣзли 24 пътнички и 21 товарни влакове, а презъ м. май т. г. — 27 пътнички и 25 товарни влакове. Значи, вътрѣшнъ голѣмата криза, която преживява нашата страна, движението по железниците е увеличено, но, както казахъ, кондукторитѣ и спирачитѣ сж намалени съ около 50—60 души.

Персональтъ по железниците е разпредѣленъ така: по движението — около 5,000 души, въ тракциитѣ — 8,000 души, по поддържането — 4,600 души. Службитѣ сж извършватъ отъ 241 гари, 144 спирки, 22 депа и 11 секции.

Г. г. народни представители! Трѣбва да се спра малко на трудовитѣ условия на железничаритѣ. Азъ не мога тукъ, предъ васъ да не констатирамъ единъ печаленъ случай. Въ финансовата комисиия, която сега разглежда закона за пенситѣ, когато азъ предложихъ железни-

чаритѣ да бъдат поставени въ чл. 12 отъ законопроекта, да иматъ право на пенсия следъ 15-годишна служба, намѣриха се народни представители да кажатъ, че службата на желѣзничаря е най-спокойна. Ще видимъ сега, колко е спокойна неговата служба.

С. Мошановъ (д. сг): Не вѣрвамъ нѣкой народенъ представител да е казалъ това.

К. Кършовски (раб): Работното време. Чиновниците въ различни учреждения, чиято служба е дневна, работятъ презъ годината 285 дни — отъ 365 дни, като извадимъ неделните и празнични дни, които сж 80, оставатъ 285 работни дни. Имаме още 26 неработни дни поради това, че въ сжбота следъ обѣдъ не работятъ почти въ всички учреждения, следователно, оставатъ 259 работни дни презъ годината; по 8 часа — 2.072 часа. Раздѣлено това число на 365, получава се по-малко отъ 6 часа дневна работа на единъ обикновенъ чиновникъ. А въ Министерството на желѣзниците работятъ 365 дни, и дѣлникъ и празникъ, по 9 часа на день. Защото, г. г. народни представители, когато единъ дежуренъ чиновникъ, напр., единъ началникъ-влакъ се смѣнява съ другъ, губи още $\frac{1}{2}$, или единъ часъ време, докато предаде службата си на своя другаръ, който ще поеме отговорността за нея. Значи, 365 дни по 9 часа дневно, това правятъ 3.285 часа въ годината. Толкова работятъ желѣзничаритѣ. Като се вземе предъ видъ, че $\frac{1}{3}$ отъ тази работа се върши нощно време, или 120 дни по 9 часа, 1080 часа, и че нощниятъ трудъ се смѣта двойно, ще излезе, че ексекютивниятъ персоналъ по желѣзниците работи 4.365 часа въ годината, или срѣдно на день по 13 часа, значи работи надъ два пѣти повече отъ обикновения чиновникъ въ другитѣ учреждения.

Трудътъ. Спирамъ се на труда на желѣзничаря. Ще цитирамъ само 2—3 случая. Да вземемъ кантонера. За много души, които пътуватъ съ влаковетѣ и гледатъ кантонера застаналъ нѣкъде на открито, на чистъ въздухъ, съ фенеръ въ ржка, смѣтатъ, че той блаженствува. А той, г. г. народни представители, е задълженъ по правилника 3 пѣти на день да обиколи своя участъкъ отъ 3—3 $\frac{1}{2}$ км., което прави 9—10 км. отиване и толкова връщане. Значи, дневно той е длъженъ да измине около 18—20 км. Освенъ това, той е длъженъ сутринъ да занесе книгата, въ която се вписватъ назначенитѣ за следния день влакове, въ най-близката гара; той е длъженъ въ 4 ч. следъ обѣдъ да занесе окръжното на своя другаръ, той на третия, третиятъ на четвъртия, докато се извърши тая служба. Вънъ отъ тѣзи задължения, кантонерътъ е длъженъ да бѣде на своя постъ, да чака да мине всѣки влакъ, а знаете, че влаковетѣ пътуватъ денонощно и минаватъ по 24—25 влака на день. Кантонерътъ има и друго задължение. Той е длъженъ въ своя районъ да очисти всичката трѣва край желѣзнопътната линия. И вие, може би, сте забелязали, когато сте пътували, кантонерътъ, често съ своята жена и деца, да скубе тревата, да чисти линията, защото работниците, които трѣбва да вършатъ тая работа, сж недостатъчни. Поради това, че кантонерътъ е претрупанъ много съ работа, вие имате и тѣзи курйози, когато, капналъ отъ умора, поставилъ на една прѣчка шинела си и фенера да свѣти, той спи. Това сж курйози, но тѣ говорятъ, че кантонеритѣ сж претрупани съ работа, нѣматъ възможностъ да си починатъ, работятъ 24 часа на денонощието, безъ никаква почивка. И като имате предъ видъ тежкитѣ трудови условия, вие ще се обясните защо кантонерътъ прибѣгва много пѣти до такива действия, които често иматъ за резултатъ катастрофи.

Спирачи и стрелочници. Вѣрно е, че службата на спирача лѣтно време е чудесна, но зиме, при спирачката съ счупени прозорци, безъ облѣкло, защото такава се дава на четири години единъ пѣтъ, тя е много тежка. Животътъ на спирача е твърде тежъкъ. Той пътува съ товарния влакъ отъ София до Плевенъ за 10—11 часа, той трѣбва по всички гари да бѣде на поста си, да слиза долу, да следи свирката на своя началникъ-влакъ, да внимава при маневрата за откачването на кукитѣ, и не сж рѣдки случаетѣ, когато спирачитѣ, съ рискъ на живота си, за да не закъснѣ влакътъ, извършватъ тая работа, откачването и закачването кукитѣ, въ време на движение, когато вагонитѣ се тресатъ, и честитѣ убийства на спирачи, които се случватъ, се дължатъ именно на това.

Стрелочникътъ, нѣма защо да ви описвамъ, е въ сжщото положение. Има случаи, когато, благодарение на тежкитѣ трудови условия, стрелочникътъ, отивайки къмъ стрелката, заспива на линията и бива прегазенъ отъ влака. Това не сж единъ, не сж два случая.

Машинисти и огняри. Вѣрно е, че въ финансовата комисиия, при разглеждане на законопроекта за пенсиятъ, имаше народни представители, които признаха труднитѣ, тежкитѣ условия, при които работятъ машиниститѣ и огняритѣ. Обаче, споредъ менъ, не сж по-розови трудовитѣ условия и на другия персоналъ. И неговото положение не е розово, за всички то е еднакво.

Огнярътъ отъ София до Плевенъ трѣбва да хвърчи 10 тона кюмюръ въ машината, а особено на нагорницата. Отъ Червенъ-Бръгъ, напр., до Хумата, огнярътъ на всѣка една минута трѣбва да хвърчи въ машината по 10—15—20 лопати кюмюръ, да разрива огъня съ желѣзото, да чисти сгуритата и да я хвърля навънъ, за да може да се поддържа огънятъ. При едно такова положение, когато се работи по 10—12—15 часа — зависи отъ закъснението на влака, което е твърде често съ товарнитѣ влакове — вие можете да си представите какво е положението на огняра и машиниста.

Работниците въ поддържането, за които въ миналото нѣмаше правилникъ за работното време, работѣха отъ 4 ч. сутринта до 9 $\frac{1}{2}$ ч. вечерта, т. е. по 17 часа непрекъснато. Сега, благодарение на борбитѣ на желѣзничаритѣ, които тѣ водиха чрезъ своитѣ две стачки, положението на тѣзи работници е щоголе малко подобро.

Сжщото е положението и на работниците въ депата.

Дохождамъ, г. г. народни представители, да се спра и на катастрофитѣ. Катастрофи по нашитѣ желѣзници ставатъ много често. Тѣ се дължатъ на много причини. Една отъ главнитѣ причини, за да имаме често катастрофи, е и тая, че ние нѣмаше още техническитѣ уреди, приспособления къмъ желѣзницитѣ за избѣгване на катастрофитѣ. Но катастрофитѣ у насъ се дължатъ вънъ отъ тая главна причина и на много други причини, а именно на мизерната заплата на персонала, на тежкитѣ трудови условия на персонала, дължатъ се още и на това, че при всички правилства досега, особено при дневното, той е поставенъ въ едно положение, при което нѣма спокойствие, защото не е сигуренъ дали утре ще бѣде на служба или не. (Ржкопѣлскания отъ работниците) Азъ съмъ ималъ случай да бѣда въ една анкетна комисиия, която анкетира причинитѣ за една катастрофа, станала между Левски и Каменець. Когато отидохме на мѣстото, ние намѣрихме машиниста и огняра съ счупени ребра, ударени отъ ржката на ричака, подъ тендера, зарити съ вѣжлища и само главитѣ имъ се виждаха. Трѣбваше да се употребятъ въ продължение на 2 часа усилия, за да се извадятъ тѣзи нещастници. И какъ е станала катастрофата? Да не мислите, че персональтѣ е билъ пиянъ? Не. Въ Гривица единъ влакъ прави маневра, за да пропусне другия влакъ, понеже тамъ имаше само две линии, тѣй като държавата се скѣпѣше да направи трета линия, за да се избѣгнатъ катастрофитѣ. Подобно на сегашната катастрофа, която стана при Михалици, на опашката на линията е билъ поставенъ единъ тендеръ, изолиранъ, за който е трѣбвало да мине една специална машина, за да го вземе. Влакътъ се връща назадъ, спирачката се изолира, тендерътъ се връща обратно и при 25% надолнище се спуска съ свѣткавична бързина и между Левски и Каменець удря идещия влакъ и става катастрофа. Тази катастрофа не се дължеше на пиянство на персонала, който обикновено се обвинява въ такива случаи, не се дължеше и на други причини, дължеше се на това, че Дирекцията на желѣзницитѣ, вмѣсто да вземе мѣрки, да създаде условия да се избѣгнатъ катастрофитѣ, не върши това.

Смѣтамъ, че нѣма да бѣде излишно, г. г. народни представители, да ви кажа, че въ продължение на три години сж убити 24 желѣзничари и ранени около 120 души. Това се дължи на причинитѣ, за които по-рано ви казахъ.

Дохождамъ на друга една болестъ, така да кажа, за желѣзнопътния персоналъ — глобитѣ. Тѣ сж чумата за желѣзничаритѣ. И докато по други ведомства не се говори за глоби, въ изданието на Дирекцията на желѣзницитѣ, което излиза всѣка седмица, ще намѣрите по 7, 8, 10, 12 листа заповѣди за глоби. Глоби за какво? Най-много глоби се налагатъ за скѣсване на купли. Куплитѣ, г. г. народни представители, които съединяватъ два вагона, понеже стоятъ винаги на открито, на дъжда, обикновено сж изядени, повредени отъ чукаването при маневритѣ и при потегляне на машината се скѣсватъ. Нѣма разследване, има отговорност — това Дирекцията на желѣзницитѣ го е решила. Има ли счупване на куплитѣ, хващатъ за ухото отъ машиниста до последния спирачъ и на всички налагатъ глоби, всички плашатъ разносикитѣ за купуването на куплитѣ, когато нѣма никаква вина у персонала, че е счупена куплата. Ревизоритѣ по оситѣ на вагонитѣ въ голѣмитѣ гари сж въ невъзможностъ да провѣрятъ всѣка една купла; тѣ сж на две смѣни, работятъ по 24 часа въ денонощието и нѣматъ сили да провѣрятъ 40—45 вагона, да видятъ куп-

литъ и винтоветъ на вагонитъ дали сж здрави. Така че, по отношение на глобитъ, желѣзнопътниятъ персоналъ е поставенъ въ едно положение на изнудване. (Ржкоплѣскания отъ работниците).

А. Бояджиевъ (раб): Ще слушате, защото виждате, какъ ви рисува.

Нѣкой отъ земледѣлцитъ: Голѣма работа сж купити!

К. Кършовски (раб): Какви сж заплатитъ на персонала? Кантонеръ получава по бюджетъ 2.050 л., чисти — 1.540 л.; стрелочникъ и спирачъ получаватъ 1.950 л., чисти — 1.500 л.; чиновникъ получава 3.000 л., чисти около 2.400 л.; машинистъ получава 3.150 л., чисти 2.414 л.; огнярь получава 1.170 л., а работниците и калфитъ въ работилницитъ отъ 1.440 л. до 1.800 л. Има удържки за пенсии, медицинска помощъ, за данѣци и т. н. Г. г. народни представители! При този трудъ, когато, както ви казахъ, персоналетъ работи денонощно по 12—13 часа, смѣтамъ, че сж недостатъчни тѣзи заплати и трѣбва да бждатъ увеличени. Въ ржцетъ на тѣзи хора е поставенъ животътъ на цѣлия български народъ, като пътникъ; въ ржцетъ на тѣзи хора сж поставени интереситъ на гражданитъ при превозване на стокитъ; тия хора творятъ и сжщевременно излагатъ своя животъ на нещастия.

В. Коевски (нац. л): Поменете, че нѣкои отъ тѣхъ иматъ квартира, отопление и освѣтление.

К. Кършовски (раб): И това ще ви кажа — иматъ ги отъ своитъ собствени джобове. Тъ плащатъ наемъ. Сигурно не го знаете това.

В. Коевски (нац. л): Тѣзи наеми, които плащатъ, сж много малки.

К. Кършовски (раб): Г. г. народни представители! Въ бюджетопроекта личи следното положение: докато има голѣмо увеличение на заплатитъ на голѣмитъ бюрократи, направено е едно масово намаление отъ по 20—40 л. на заплатитъ на низшитъ чиновници. Навѣрно г. министърътъ ще се оправдае съ това, че искатъ да окръглятъ сумитъ. Но защо при окръгляването, който получава 1.840 л., не направите да получава 1.850 л., ами му изяждате 40 л.? Това става съ болшинството отъ служащитъ.

Ще се спра, г. г. народни представители, на известни несъобразности — на които ще искамъ да обърна вашето внимание — въ бюджета, както и на известни партизанщини, проявени въ бюджета. Г. министърътъ ще ни се похвали, че унищожава една длъжностъ — началникъ на отдѣлението въ отдѣление „Секретариатъ“, за която въ миналия бюджетъ е била предвидена заплата 5.100 л. И, действително, на пръвъ погледъ погледнато, длъжността е заличена, такава длъжностъ не сжществувала, въ бюджета има икономия, обаче, като погледнемъ по-нагоре, ще видимъ длъжността „Секретаръ на министерството“, която въ миналия бюджетъ бѣше „секретаръ на министра“ — съ 4 букви по-малко — заплатата на който се увеличава отъ 4.420 на 9.350 л. Съкратяватъ 1 чиновникъ, отнематъ хлѣба на единъ човѣкъ, понеже нѣмало нужда отъ него и, вмѣсто секретаръ на министра, ще има секретаръ на министерството съ увеличена заплата съ още 5.100 л. — вмѣсто 4.420 л., получава 9.350 л. Понеже г. министърътъ може би ще се опита да ми възрази въ последствие, азъ съмъ длъженъ да дамъ едно обяснение. Въ сжщия бюджетъ има една забележка, въ която се казва, че секретарътъ на министерството ще изпълнява службата на началника отдѣление „Секретариатъ“ при Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата. Г. г. народни представители! Азъ питамъ: този секретаръ на министра, който въ продължение на 10 години е можалъ да получава тая заплата, 4.420 л., този човѣкъ, който днесъ получава повече отъ двойна заплата, защото получава заплатата и на зачеркнатата длъжностъ, дали има две уста, за да яде два пжти повече, или две тѣла, за да се облича два пжти повече, или два стомаха, които да смилатъ два пжти повече храна, та му се предвижда такава голѣма заплата, когато отъ заплатата на най-низшия персоналъ се премахватъ по 20—40 л. месечно?

Второ едно положение, на което искамъ тоже да обърна вашето внимание, то е следното. Въ миналия бюджетъ сж предвидени 10 длъжности „началници бюро“. Тия длъжности „началници бюро“, отъ когато желѣзницитъ сжществуватъ, се завеждаха отъ опитни стари желѣзничари съ по 30—35 годишна служба, и получаваха по 5.500 л. заплата. Сега и тамъ става една

промяна. Намѣсто да ги турятъ началници бюро, турятъ ги началници на служби и понеже на тия мѣста — азъ не знамъ, какво ще ми отговори г. министърътъ — искатъ да се назначатъ инженери, срещу които толкова много се бори г. министърътъ, или нѣкои партизани, става следующето нѣщо. Началникъ „Контрола-движение“, вмѣсто 5.500 л., ще получава 7.500 л.; началникътъ на вагоноразпредѣлителната служба, вмѣсто 5.500, ще получава 7.500 л.; началникътъ на служба „Телеграфъ“, вмѣсто 5.500, ще получава 7.500 л.; началникътъ на „Тарифна служба“, вмѣсто 5.500, ще получава 7.500 л.; началникътъ на „Рекламационна служба“, вмѣсто 5.500 л., ще получава 7.500 л. и началникътъ на „Статистическа служба“, вмѣсто 5.500, ще получава 7.500 л.

Азъ питамъ, г. г. народни представители, когато на 16.000 души персоналъ се отнематъ отъ 20 до 40 л. на месецъ или по 500—600 л. годишно, за да се закрѣглятъ заплатитъ, тукъ се закрѣгляватъ заплатитъ на тия господа, които сигурно ще бждатъ партизани на г. министра, като се увеличаватъ отъ 5.500 на 7.500 л. (Ржкоплѣскания отъ работниците)

Г. Костовъ (раб): Трѣбва да се прави партия!

К. Кършовски (раб): Другъ единъ интересенъ случай. Гара Стара-Загора има гара сточна и гара желѣзнопътна. Сточната гара, споредъ службата, която извършва, досега е била 9-а степенъ, обаче въ бюджета констатираме, че сточната гара Стара-Загора минава въ 2-а степенъ, като се пререждатъ толкова много гари, които иматъ много повече работа отъ нея, и заплатата на началника отъ 3.500 се увеличава на 5.100 л. И това, безспорно, става — не съмъ провѣрилъ — за да може утре, други день, ако тамъ има другъ човѣкъ, да го махнатъ и да турятъ свой партизанинъ, или защото сегашниятъ е тѣхенъ партизанинъ или близъкъ такъвъ. Затова става пререждането на тѣзи гари, които даватъ повече приходъ, които иматъ и повече работа, а се поставя напредъ една единствена гара, за да се удовлетворятъ исканията на нѣкои партизани.

Г. г. народни представители! Идвамъ на единъ отъ най-важнитъ въпроси за желѣзнопътния персоналъ — въпросътъ за stabilitетa на този персоналъ. Нѣма нищо по-лошо за желѣзнопътния чиновникъ отъ това, да нѣма той спокойствие и да бжде принуденъ да гледа работата си при такива трудни условия. Днесъ той е поставенъ въ положение, че, като легне вечеръ, не знае какъ ще осъмне, или, като се събератъ трима души, говорятъ си: „Еди-кой си радикалъ отива въ София да ме уволюява“. Никой не знае какво ще става съ него. Явява се нѣкой радикалъ и казва: „Ти си уволненъ, дай 500 л. за разности, ще ида въ София да ти уреда работата“. Даже и онзи день двама души отъ Дирекцията на желѣзницитъ — д-ръ Панчевъ, началникъ на отдѣление, и Дочо х. Ивановъ, инспекторъ — сж отишли въ Червенъ-брѣгъ да извършатъ следствие по такива назначения и заплашвания, и сигуренъ съмъ, че тѣхниятъ докладъ ще бжде връченъ, ако не на г. Костуркова, то на бюрото на тѣхната партия.

Г. г. народни представители! Отъ дохождането на властъ на г. Костурковъ досега сж уволнени 1.817 души отъ движението, 2.149 отъ тракийнитъ и отъ работилницитъ, 2.193 отъ поддържането, всичко 6.159 души — повече отъ една трета отъ персонала. Може би, г. министърътъ ще ми възрази, че нѣма толкова уволнения. Азъ пакъ ще побързамъ да обясня: вѣрно е, че една частъ, и може би голѣма частъ, сж върнати, но какъ, съ цената на какво? Съ цената на убиването на човѣшкото чувство у тѣзи хора, съ цената на убиването на тѣхната мисль, на тѣхното убеждение, за да ги заставятъ насила да станатъ радикали и да платятъ вноски въ партията. Даже съ цената на друго: съ заплахъ. Отива единъ, уволюява го; отива другъ, връща го на нова смѣтка. И такива случаи сж не единични, а съ десетки, по 15—20 заповѣди, както и днесъ има готови, които стоятъ за подписъ на масата на г. министра по 20 дни, но не сж подписани, защото трѣбва партизани да дойдатъ да ги отмѣняватъ и да накаратъ хората да платятъ вноски на партията.

П. Стоевъ (раб): Г. министърътъ нѣщо много се изпоти!

Председателстващъ Н. Шоповъ: (Звъни) Моля Ви се! Срамота е така да се приказва.

К. Кършовски (раб): Г. г. народни представители! Ще си послужа съ нѣкои отрѣзки, но не отъ в. „Ехо“, не отъ в. „Работническо дѣло“, а отъ в. „Народъ“ и други. (Чете) „Голѣмата политика на Костурковъ. Заповѣдъ № 33. Уволюявамъ въ интереса на службата прислужника при Сомовитското пристанище Ради М. Засотановъ“, — голѣмъ чи-

новникът въ желѣзницѣтъ, съ нѣкаква си заплата отъ 1500 л. месечно, уволнява се! — „а на негово мѣсто назначавамъ Кръстю Ф. Станковъ за прислужникъ при сѣдѣщето пристанище съ 1.610 л. месечна заплата безъ старшинство“ — човѣкъ, представенъ отъ радикалната организация. — „Б. Р. Провинението на тоя прислужникъ е, че е отказалъ да подаде исканата му отъ радикалитъ тамъ декларация“.

Какъ и какви назначения сѣ станали? В. „Демократически гговоръ“, бр. 2500, отъ 2 мартъ т. г. пише: (Чете) „Въ пресата се изнесоха случаи на вземане рушвети отъ видни радикали, близки на г. Костурковъ, за назначаване на служби по ведомството на неговото министерство. Една мафия отъ престѣпни типове е превърнала на доходно мѣсто Министерството на желѣзницѣтъ. Докѣде е могло да се стигне, личи отъ следния фактъ: на 28 II. т. г. къмъ 8 ч. вечерта на гара Своге, на рампата, е стоялъ вагонъ съ кюмюръ на Искрецкия санаториумъ. Възползувани отъ тъмнината, Владимиръ Стоиловъ, братъ на частния секретаръ на министъръ Костурковъ, чиновникъ по поддържането, Славе Алексовъ и Манолъ Ал. Стояновъ, тоже радикали, чиновници по поддържането, отишли и задигнали по единъ чувалъ кюмюръ. Благодарение бдителността на полицейския стражаръ, въ момента, когато тримата обновители на желѣзнопътното дѣло нарамили чувалитъ и тръгнали, били заловени и арестувани. Освободени сѣ срещу гаранция отъ по 2.000 л. отъ мировия сѣдия“. Когато се уволняватъ съвѣстнитъ служащи, ето какви хора се назначаватъ.

Въ в. „Време“ единъ нещастенъ желѣзничаръ отъ гара Златенъ-долъ пише: (Чете) „Виновенъ съмъ предъ г. министра на желѣзницѣтъ, че съмъ сдруженъ земеделецъ отъ 1919 г. Презъ сговористкото време ме търпѣха, но сега съмъ уволненъ заедно съ още трима другари — Тодоръ Ивановъ, Грозю Грозевъ и Илия Димитровъ отъ с. Виница. Условието да бѣда пакъ приетъ на служба ми се предложи лично отъ секретаря на г. Костурковъ; то е: да донеса отъ радикалското бюро въ Борисовградъ, че съмъ станалъ членъ на Радикалната партия“.

Заповѣдь 10457. — Г. г. народни представители! Миналогодишниятъ бюджетъ е предъ мене, може да го провѣрите. Стажанти въ желѣзницѣтъ нѣма. — (Чете) „Назначавамъ за контролоръ-стажанти на вакантни длѣжности при сѣдѣщето отдѣление Тодоръ Х. Ивановъ отъ Пловдивъ и Василь Н. Танчевъ отъ София, които да стажуватъ при влагалище гара София едногодишенъ стажъ. Въмѣсто тѣхъ, въ отдѣлението да се командироваатъ двама чиновници на занятие отдѣление контролно“. Отъ едно влагалище като гр. София, едно влагалище, което е претрупано съ работа, едно влагалище, персоналетъ на което е недостатъченъ, взематъ се двама чиновници и се командироваатъ въ контролата по приходитъ, а въмѣсто тѣхъ се пращатъ двама стажанти, радикали, назначени съ тази заповѣдь, които сигурно сѣ получили своитъ заплати отъ нѣкои си други източници.

Съ друга заповѣдь стана уволнението на единъ помощникъ-юрисконсултъ въ Дирекцията на желѣзницѣтъ. За да не ме обвини г. Костурковъ, че защищавамъ само дребнитъ, ще говоря и за едритъ. Въмѣсто този помощникъ-юрисконсултъ, който е юристъ, се назначава нѣкой си Ангелъ Стайковъ, адвокатъ отъ Стара-Загора, който е 60-годишенъ и на когото медицинскитъ власти сѣ отказали да дадатъ медицинско свидетелство, за да бѣде назначенъ на служба. При това, първиятъ уволненъ получава днесъ 3.360 л. пенсия. Ето какъ се яде Пенсионниятъ фондъ.

Началникътъ на домакинския отдѣлъ при постройкитъ, юристъ, сѣщо е уволненъ и въмѣсто него е назначенъ д-ръ Панчевъ, философъ, радикалъ, 62-годишенъ. Първиятъ уволненъ получава около 3.500 л. пенсия. Ето какъ се яде Пенсионниятъ фондъ.

Ето, г. г. народни представители, и писмото на народния представителъ, радикалъ, д-ръ Бурилковъ отправено до г. Костурковъ. (Чете) „На 28 септемврий т. г. заедно съ членоветъ на Върховния партиенъ съветъ отъ Харманлийска околия, еди кой и еди кой, тримата отидохме при г. директора на пощитъ и ходатайствувахме да се назначатъ за куриери въ Хасковско еди-кой и еди кой. Не се съмнявахъ, че при първа възможность ходатайството ни ще се уважи. За мое голѣмо учудване, въ началото на този месецъ (ноемврий, б. р.) узнахъ, че по искане на частно лице, за куриери на посоченитъ мѣста били назначени други хора. Пренебрежението къмъ нашето ходатайство и готовността да се послужи на едно частно лице просто ме възмути.“

„Въ сѣщото време доловихъ слухове за некрасиви работи по уволненията и назначенията на персонала въ гара Златенъ-долъ.“

„За тая цель на 14 т. м. заминахъ за Свиленградъ и Златенъ-долъ.“

„Въ Златенъ-долъ, по искането на нѣкой си Н. Х., секретаръ на нашата организация, сѣ уволнени: Д. С. локомотивенъ чистачъ, и К. К., преносвачъ. И двамата сѣ бедни и въ нищо непровинени служащи. Искането на Н. Х. за уволнение не е минало презъ околийското бюро, а е било удовлетворено направо“. — Значи г. Бурилковъ протестира, не че се уволняватъ несправедливо желѣзничари, както казваше по-рано, „по искане на частно лице“, а защото уволнението не е минало презъ околийското бюро. Значи той е съгласенъ съ тая политика на уволнения.

Въ края на крайщата казва: (Чете) „Всѣобщо е убедението, че всѣко назначение се заплаща по нѣколко хиляди лева. Въ това сѣ убедени и нашитъ партийни хора, но конкретни данни не ми дадоха.“

„Въ началото на този месецъ отъ с. Ф., Харманлийско, е дошълъ въ София Д. Т. А. и следъ два-три дни се е върналъ въ Харманлий съ заповѣдь за назначението на Г. С. и Д. С. за междуселски куриери.“

„Д. Т. А. се навърта около всички партии. Презъ миналия режимъ е билъ посредникъ за назначаване служащи и чиновници. Тази есенъ е ходилъ въ Хасково за назначаване учители и учителки. Увѣриха ме, че за назначаването на тия двама куриери е взелъ по 5.000 л. за пътни разноски и за ускоряване на тѣхната работа.“

Понеже, г. г. народни представители, тукъ се говори, че г. Бурилковъ се възмущава отъ това, че нѣкакъвъ си секретаръ на организация назначава хора безъ да пита околийското бюро, азъ имамъ факсимиле на едно писмо отъ радикалската организация въ Радомиръ: единъ неграмотенъ човѣкъ, който не може да си подпише името, както ще видите, дава заповѣдь до пикьоритъ да уволняватъ, защото, иначе, ще ги уволни. (Чете) „Радикалско бюро, Радомирско. Печатъ, 23 ноемврий 1931.“

„Надзирателя поддържане Перникъ — Куциянъ. Веднага да овакантишъ. 1 мѣсто да почне работа преносачия. Василь Благоевъ времененъ работникъ, ако има нещо отговорността я взимамъ азъ. но ако не почне работа отговорността ще вземете ви. Никакъвъ пикьоръ, той ѣ овлоненъ, и Начевъ отказа но...“ — той си получи за служенето. — Това е писмо на околийско бюро на Радикалната партия въ Радомиръ.

Г. г. народни представители! Това е стабилитетъ въ българскитъ държавни желѣзници, това е стабилитетътъ на 18 хиляди души персоналъ, който дееноочно влага своя трудъ въ едно стопанство, за което, както казахъ, който и да е министъръ, би трѣбвало да се позамисли. И азъ тукъ нѣма да скрия — помня единъ случай при миналия режимъ, когато бѣхъ на служба. Министърътъ се яви предъ началника на тракционното отдѣление, инженеръ Коста Стояновъ, и искаше да се уволнятъ нѣколко души. Началникътъ на отдѣлението каза: „Г. министре! Ето Ви ключоветъ на чекмеджетата — заповѣдайте! Азъ произволи не мога да върша; издайте самъ заповѣди!“ Но днесъ, за голѣмо съжаление, голѣми чиновници, бюрократи въ министерството, може би уплашени за своя хлѣбъ, изпадатъ въ положението да изпълняватъ прищевкитъ на партизани и на разни неграмотни секретари, какъвто е случаятъ съ писмото на този господинъ отъ Радомиръ.

Какъ се прави партия? Обърнете всѣки брой на в. „Радикалъ“ и на стр. 2 ще видите, че ако има образувани 30 радикалски бюро, отъ тѣхъ най-много три ще намѣрите въ селата, а всички останали сѣ въ мѣста, кждето има гари и кантони. Това е положението. Казватъ, че това сѣ партизански обвинения. Ами че тѣхнитъ радикалъ, чиновникъ по желѣзницѣтъ, Дочо х. Ивановъ, който има 12-годишна служба, следъ като дойде г. Костурковъ, бѣше назначенъ за инспекторъ — когато има хора съ 30—35-годишна служба, много по-способни отъ него — и този господинъ председателствуваше конгреса на младежитъ радикали. Ако другъ нѣкой желѣзничаръ отиде на другъ конгресъ не като делегатъ, а като слушатель, той веднага ще бѣде уволненъ; обаче за този господинъ, който партизанствува, нѣма наказание, нѣма уволнение, а го повишаватъ!

Г. г. народни представители! Две думи ще кажа за до-ставкитъ. Азъ не можахъ да събера данни за тѣхъ, понеже не ми ги даватъ. Обаче зная едно, че въ печата се повдигаха редъ въпроси. Напр., въ миналото се повдига въпросъ за едни вехти желѣзни материали, които коштуваха милиони и които изчезнаха; имаше ревизионни актове, обаче и отъ тѣхъ поменъ не остана. Всѣки търгъ, всѣка доставка става съ партизани; докато партизани не се явятъ, търгъ не може да стане.

По отношение на строежите — същата политика. Всички правителства са строили с оглед на своята класова политика, с оглед на своята партийна политика.

Железнопътният данък. Железнопътният данък е наложен на всички български граждани по 500 л. И последният селянин, и работникът, които не се качват на железница, плащат този данък. И последният селянин, който си взема първия и отива пеша от Червен-бръг в Плевен по дъло, защото няма пари за железница, и той плаща 500 л. железнопътен данък, както богатите хора. И тук е прокарано едно класово разбирание.

Г. г. народни представители! Идвам да разгледам няколко параграфи от бюджета на железниците, по които параграфи г. Костурков е направил намаления.

Кредитът за персонала по българските държавни железници от 612.972.080 л. се намалява на 604.341.000 л. — значи намален е с около 9 милиона лева. Това намаляване, както видяхте от туй, което ви казах по-рано, е от гърба на големата маса железничари, на които се намаляват по 400 л.; 16 хиляди души по 400 л. — это това е намаляването, което прави г. Костурков. От това намаляване той дава на своя секретар при министерството двойна заплата и на 7—8 души голъми началници на отделения и бюро дава едно увеличение от по 2.000 л.

Кредитът за километраж. Километражът, г. г. народни представители, е възнаграждение за извършен труд на превозния и тракционен персонал. При пътуването му се плаща на час. Този параграф е намален от 4.600.000 на 4.000.000 л. — с 600.000 л. И тук икономия!

Кредитът за лъкуване на персонала в държавните болници и всички кредити, които целят малко-много да облекчат тежката участ на железнопътния персонал, защото при тежките условия и при мизерните заплати, при това недоиздаване, безспорно, болестите там ще бъдат повече — този кредит г. Костурков го намалява.

Закриват се 3 районни инспекции, от които действително имаше нужда. Това е въ вреда на службата, защото съсредоточеността на контрола в Дирекцията на железниците не може да даде такива резултати, каквито би имало, когато той би се упражнявал в дадени райони. И по-рано се опитаха да закрият тия районни инспекции, но не стана. Сега ги закриват. Това, обаче, както казах, не е въ прякия интерес на службата, защото персоналят се днава от непосредствения контрол.

Здравната служба — § 26. И тук персоналят, пръснат по всичките краища на България — от най-дъния кът до центъра, София — е намален от 118, колкото е бил през изтеклото бюджетно упражнение, на 92, и кредитът от 4.644.000 е намален на 3.746.000 л. Също така се намалява, по § 27, и кредитът за лекарства, аптечни материали и инвентар по железнопътните аптеки — от 4.918.000 л. на 4.500.000 л.

§ 26 — Тракционни работилници. Тук имаме един интересен случай: едно увеличение, което г. министър Костурков прави на персонала по железниците — увеличава персонала в тия работилници от 2.307 на 2.355, т. е. с 48 души. Обаче въ замъна на това увеличение става друго нещо: по § 20 кредитът за поправки въ чужди, въ частни работилници на подвижния инвентар — локомотиви, пътнишки каруци, фургоны и сточни вагони — от 69.400.000 л. се намалява на 30.000.000 л. Значи, прави се една икономия от 39.400.000 л., която остава въ полза на държавата. Същевременно се увеличава с 48 души персоналят въ тракционните работилници. Значи, всички тия вагони, машини и части, които тръбваше да отидат въ фабриките въ Дръново или Варна, сега ще тръбват да отидат въ нашите работилници, където ще бъдат извършени нужните поправки. А въ тия работилници персоналят е увеличен само с 48 души, докато пък кредитът от 118.065.000 л. е намален на 114.896.000 л. Значи, всичката работа ще легне върху и без това тежкия труд на работниците въ тракционните работилници. Това не е нищо друго, освен една игра. Это голъмите реформи, които г. министър Костурков прави.

Въ депата персоналят се намалява от 1.039 на 959 — с 80 души — когато там работата е усилена; въ депата, както ви казах, въпреки кризата, работата се увеличава.

Въ техническата секция — § 36 — броят на служителите се намалява от 53 на 48; когато работата се увеличава, персоналят се намалява. За надници на временни майстори-специалисти и временни общи работници са

предвидени 6.000.000 л. Обаче тръбва да ви кажа, че по това перо само през април т. г. е похарчено повече от 1.000.000 л.; от тази сума една грамадна част е изплатена на партизани, назначени за охраняване, без да бъдат нужди, и ако тази работа продължава така, вие можете да си представите, че за една година този кредит от 6.000.000 л. ще стане най-малко 12.000.000 л. Прочее, кредитът от 6.000.000 л. няма да стигне, защото се назначават безразборно партизани, които нищо не разбират, нищо не вършат и не са нужди. А така ли ще уравни-весавете бюджета?

Службата „Поддръжане“, г. г. народни представители, е най-важната служба въ железниците. Много катастрофи се дължат на лошото управление въ тая служба, вследствие на което се явява разширяване на линията, отиване на релси и траверси, недобро балансиране и т. н. И его, въпреки важността на тая служба, г. министър Костурков намалява кредита, предвиден за веществени разходи по тая служба — § 10 — от 131.990.000 л. на 108.630.000 л.; с цъли 23.000.000 л. по-малко. И утре, когато станат катастрофи, ще тръгнем да дириме виновници въ персонала; ще разправяте, че персоналят бил пиян, че кантонерът не бил на мястото си, че машинистът се е заляпал нкъде. Азъ мисля, че такива намалявания не могат да стават и най-малкото, което г. министър Костурков може да направи, е да не намалява вещественият разход за службата „Поддръжане“, от който действително зависи правилното движение на влаковете.

Въ § 32, относно вещественият разход по тракционните работилници — разходи за материали, които са необходими за поправка на вагони, локомотиви и др. — кредитът е намален от 79.000.000 л. на 60.000.000 л.; значи, с 19.000.000 л. И тук можем утре, въ края на годината, да се намърим при същото положение, за което казах по отношение кредитите на службата „Поддръжане“: при една или няколко катастрофи — никой не ги желас, най-малко азъ, бивш железничар — материалът може да не стигнат, кредитът да не стигнат и тогава ще бъдем изправени предъ действителността да се искат нови кредити за тях.

Също се намалява кредитът и по § 34 — за съчива и инструменти: от 3.625.000 л. на 3.000.000 л.

Общият разход по § 65 — за инвентарни предмети, мебели и покщнина за служебни помещения и за резервни стая, за дрезини, часовници, помпи за вода, кожуси, гумени ботуши и др., чаршафи, възглавници, дюшени и др. — също така се намалява от 9.110.000 л. на 3.030.000 л.; намаляване 6.110.000 л. Питамъ азъ, г. г. народни представители, при един персонал от 16.000 души, при толкова централни гари, където има побочен персонал, където има тракции, където има резервни стая, може ли при това положение да става намаляване на кредита на 1/3? Какъ мислите, г. Костурков, сигуръ утре с една заповед ще отнемете правото на железничарите да имъ се дава сапунъ, да имъ се дават дрехи, да имъ се дават чаршафи! И ще тръбват железничарите, който денонощно работи, да отиде да дири място за пренощуване въ кръчмата и да дреме тамъ на пейката, защото няма възможност да плаща на хотелъ по 20-30-40 л.!

Всичко това, което изтъкнахъ досега, г. г. народни представители, е само по железниците. Смятамъ да кажа няколко думи и по пристанищата. Персоналят по Дирекцията на пристанищата е 334 души, от които само 34 души получават заплата по-голяма от 3.000 л. месечно; всички други получават заплата от 1.600 л. до 3.000 л. От пристанищата се получават приходи 39.630.000 л., а разходът за пристанищата са 19 милиона лева. Обаче има едно перо от 19 милиона лева, което, както всички правителства, така и сегашното, дава като субсидия на паракходното дружество, защото то „има“ достатъчно капитали, „има“ достатъчни печалби, и затова тръбва и българската държава да му дава близо 20 милиона лева, за да могат акционерите въ Варна на своите общогодишни събрания да се бият и да отива тамъ прокурорът и съдинът да разрешаватъ тяхните въпроси.

Ясно е, г. г. народни представители, че този бюджетъ въ такъв видъ, въ какъвто азъ ви го описахъ, не е нищо друго, освен единъ бюджетъ на едно капиталистическо предприятие, единъ бюджетъ, по който всички грамадни доходи, които идатъ отъ железниците и пристанищата, ще бъдат изкарвани отъ трудящите се маси, като същевременно се освобождаватъ, по начинитъ, които ви опи-

саха всички по-бедни съсловия от тежестта за поддръжане на железниците, ще бъдат наказани от безбожната експлоатация на труда на железничарите, от техните мизерни заплати, от техните непосилни нощни трудове, като не се назначава достатъчно персонал, който да облекчи труда на железничарите, който да облекчи техните трудови условия, за да могат да се направят икономии, които да отидат в касата на държавата, за да могат да се издържат ония бюджети, разходите по които отиват само за непроизводителни цели.

При това положение, г. г. народни представители, ние ще гласуваме против този бюджетпроект, като ще направим известни свои предложения за поправка на известни параграфи, както намираме за добре.

Они ден, при разглеждане бюджетпроекта на почитът, г. Костурков се спрѣ на няколко въпроси, между другото и на въпроса за стачното право на железничарите. Въ всеки случай г. Костурков трѣбва да има предвид, че ако той говори сега въ качеството си на министър на железниците, въ 1906 г. имаше и друг един министър — Димитър Петков — който имаше железна ржка, който имаше партия може би 10 пъти по-силна отколкото партията на г. Костуркова. Въ 1919 г. имаше друг един властник — Стамболийски — един човек, който имаше действително голяма част от народното доверие, обаче и той не можа да възпре стачката на железничарите.

От работниците: Да живѣе стачката! (Ржкоплѣскания)

К. Кършовски (раб): Не е г. Костурков, съ неговата Радикална партия, която можеше да се натовари на няколко камiona въ миналото и да бъде изпатена кждето си иска, който ще може да отрече стачното право на железничаря и който може да сиѣта себе си за силен да спре правото на железничаря да се бори съ неговото най-мощно оръжие — стачката. (Ржкоплѣскания от работниците) Две стачки направиха въ миналото железничарите у насъ.

Ж. Желябовъ (р): Я се опитайте сега да направите стачка!

К. Кършовски (раб): Ще те мобилизиратъ и тебе. Направихме стачки въ миналото, и пакъ ще ги правимъ.

А. Бояджиевъ (раб): Кой отъ соколитѣ се обажда? Най-младиятъ.

Председателстващъ Н. Шоповъ: (Звъни)

А. Бояджиевъ (раб): Той кжде е началникъ — на коя частъ?

К. Кършовски (раб): Г. г. народни представители! Първата железничарска стачка — въ 1906 г. — бѣше за подобрене трудовитѣ условия и за подобрене материалното положение на персонала. 42 дена героична борба, въпрѣки мобилизирането, въпрѣки изхвърлянето на жени и деца на улицата, въпрѣки тежката зима, въ която бѣше направена тая стачка! Обаче, въ края на краищата, властта на г. Петкова капитулира, тя трѣбваше да си отиде и трѣбваше да се приематъ исканията на железничарите, да се направятъ известни облекчения, да се извоюватъ известни придобивки отъ железничарите.

Втората стачка, г. г. народни представители, имаше по-други подбуды. Втората железничарска стачка презъ 1919 г. не бѣше стачка само за подобрене материалното положение на железничарите, не бѣше стачка за подобрене на трудовитѣ условия — втората стачка имаше въ основата си международната солидарностъ на трудящите се отъ цѣлия свѣтъ. Втората железничарска стачка трѣбваше да стане презъ м. юний или августъ 1919 г., но тя стана презъ декември 1919 г., за да може да се парализира превозътъ на муниципални и оръжия противъ държавата на съветите. (Ржкоплѣскания отъ работниците) Тогава, когато се извършваше най-силенъ превозъ на пълни вагони съ железно, на пълни вагони съ гранати, пушки и топове, транспортниятъ пролетариатъ въ България, като частъ отъ международния пролетариатъ, застава гордо на своя постъ и, въпрѣки терора, въпрѣки униженията, въпрѣки побойа, въпрѣки изхвърлянето на цѣли железничарски семейства всрѣдъ зима на улицата, тоя транспортенъ пролетариатъ изпълни своя международенъ работнически дългъ; той обяви стачката и не позволи на разни Колчаковци, на разни Деникиновци и на разни

грѣцки андарты да отиватъ въоръжени въ поддрѣпа на царска Русия и да смажатъ държавата на работниците и на селяните.

Г. г. народни представители! Транспортните работници знаятъ много добре, че тѣ ще бъдатъ провокирани, че тѣ ще бъдатъ гонени, че тѣ ще бъдатъ преследвани, че тѣ може да бъдатъ доведени даже до едно такова положение, въ каквото сѣ днесъ, когато никой отъ тѣхъ не сиѣе да каже, не че е организиранъ, не че има свое убеждение, но че съществува. Хилядите декларации, които се даватъ на г. Костурковъ, хилядите декларации, за които ние сами казваме на транспортните работници: дайте ги, за да се спасите, хилядите декларации, които има сега г. Костурковъ, ще се изпарятъ. И азъ не зная тия грамадни железничарски кадри, които тѣ иматъ сега въ своите редове, дали нѣма да повлѣкатъ и останалата маса работници, които се намиратъ въ Радикалната партия.

Н. Пъларевъ (д. сг): Тая декларация е важна. Имайте я предъ видъ, г. г. управници.

К. Кършовски (раб): Да, имайте я предъ видъ. Ние не крѣмѣмъ. Г. г. народни представители! Транспортните работници знаятъ едно — че не могатъ да освободятъ себе си само съ своите собствени организации. Транспортните работници — железничарите — макаръ че сѣ разпечени, утре, при едно по-благоприятно време, ще намѣрятъ своето мѣсто, защото знаятъ, че тѣ самите, въпрѣки че представляватъ най-голямата опора, грѣбана на държавата, сѣ безсилни да направятъ нищо. Тѣ ще се борятъ да подобрятъ своите трудови условия, за да подобрятъ своето положение, и ще направятъ много нищо за онези велики частъ, който иде — частъ за освобождението на цѣлата работническа класа, тогава когато, опрѣки на своите чиличени мисли и на своите здрави класови организации и цѣлата работническа класа, ще се борятъ, ще даватъ скъпи жертви, за да възтѣржествува работническо-селската власт. (Ржкоплѣскания отъ работниците)

И. Драгойски (д): За прѣвъ пътъ отъ тази трибуна, отъ 10 месеца насамъ, не се казва нищо за Съветска Русия!

А. Буровъ (д. сг): Каза, каза.

А. Бояджиевъ (раб): Г. Костурковъ най-малко три пъти се изпоти.

Председателстващъ Н. Шоповъ: Има думата народниятъ представителъ г. Стоянтъ Момчиловъ.

С. Момчиловъ (нац. л. о): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Българските държавни железници сѣ най-голямото държавно стопанство. Сждо така тѣ сѣ единъ отъ най-главните лостове за нашия стопански животъ. Когато ще се урежда тяхната организация, когато ще се урежда тяхниятъ редовенъ животъ, ще трѣбва да бждемъ много внимателни, и особено тия, които носятъ отговорността за правилното имъ функциониране, ще трѣбва да се абстрахиратъ отъ всѣкакви лични, партийни, котирийни и други съображения и да иматъ предъ видъ само тяхния правленъ развой, тяхното правилно функциониране и тяхната правилна служба за народното стопанство. Сждото това се налага и на насъ, които се явяваме тукъ да критикуваме тия, които управляватъ този толкова важенъ ресурсъ.

Казаха се отъ преждеговорившия доста горчиви работи, и на мене, колкото и да ми е неприятно и да се мѣча да подладя този горчивъ хапъ — нека ме извини г. министърътъ на железниците — ще трѣбва да му дамъ и азъ сждо такъвъ хапъ.

Г. г. народни представители! Нѣмамъ компетентността на бившъ железничаръ, съ която преждеговорившиятъ изтъкна тукъ нѣкои практически работи; нѣмамъ и компетентността на единъ бившъ деятелъ въ тази областъ, обаче има известни положения, които не може човекъ, колкото и да не е компетентенъ, да не ги изтъкне на вниманието на Парламента.

Нашитѣ железници, като всѣко едно стопанско предприятие, се състоятъ отъ три елемента, а именно: човѣшки съставъ, материалъ и организация. Ще започна съ човѣшкия съставъ.

Едва ли има ресурсъ въ държавата, който има въ своя услуга толкова много хора. Чиновниците и работниците по ведомството на българските държавни железници наброяватъ около 18—20 хиляди души крѣгло. И затова едва ли е поглеждано съ по-лакоми погледи къмъ нѣкое друго министерство, едва ли е посѣгано съ така трептяща, съ

така лакома ржка към нѣкое друго ведомство, отколкото към ведомството на българските държавни желѣзници.

Разглеждайки въпроса за състава, за чиновниците по българските държавни желѣзници, азъ не мога да се абстрахирамъ отъ българските партизански условия. Трѣбва да бждемъ справедливи, трѣбва да бждемъ обективни и всичко трѣбва да гледаме полъ нашенската призма. Не можемъ да търсимъ онзи идеаленъ редъ, който има въ чуждите желѣзнични администрации по отношение на персонала имъ. Тамошните условия сѣ други, нашите условия сѣ други. Ние не можемъ да не държимъ смѣтка за нашите специфични условия. Обаче, нека бжде извиненъ отъ г. министра, като кажа, че това, което става отъ една година почти насамъ по ведомството на българските държавни желѣзници, даже сѣ огледъ на българските специфични условия, даже гледано презъ нашата крива призма, пакъ е твърде много, пакъ е твърде черно, пакъ е твърде печално, за да не трѣбва да го изтъквамъ тукъ, отъ най-високата трибуна въ страната.

Нѣма да говоря за висшия персоналъ. Той се ползува сѣ единъ относителенъ стабилитетъ. Макаръ че и тамъ станаха нѣкои конфликти, макаръ че и тамъ станаха нѣкои нежелателни нѣща, но тяхното оправдание ние ще търсимъ не въ партизанските подбуди, а можемъ да го търсимъ въ желанието на г. министра да внесе известна реорганизация въ службите на централното управление; за това можемъ да търсимъ оправдание въ неговото желание да внесе малко повече самостоятелностъ, да излѣзе отъ онази рутина, която имаше и има въ всички други бюджети. Въ това отношение азъ трѣбва да бжда обективенъ и справедливъ и да кажа, че г. министърътъ за централното управление ни дава една нова схема, една нова организация, за която бждещото ще има да ни каже, дали е подобра отъ досегашната, или е по-лоша. Трѣбва да имаме търпение да видимъ резултатитъ отъ тази организация. Нѣма да се спирамъ на известните промѣни, които станаха съ висшите чиновници въ централното управление.

Не сѣ нѣколко стотинъ чиновници тамъ, които привлечатъ погледитъ на партизанитъ. Погледитъ на партизанитъ при всѣка една промѣна сѣ насочвали винаги къмъ голѣмата армия отъ малки чиновници, като почнете отъ надничаритъ, които работятъ по поддържането, и минете презъ всичките дребни желѣзничарски служби. Тамъ бѣха насочени и сега погледитъ не на г. министра — азъ съмъ сигуренъ, че много работи сѣ ставали тамъ не по желанието на г. министра, често пѣти, може би, не сѣ пълното негово знание — а на близки негови лица, на близки негови партизани, които сѣ си мислили, че иматъ право да хахайничатъ въ единъ ресоръ, управлението на който е повѣрено на тяхенъ представител. Тѣ сѣ, може би, главнитъ виновници за всичко, което става тамъ. И ако азъ ще изтъкна тукъ нѣкои факти, това го права, не за да заклея тия, които сѣ го извършили, а го права повече, за да обърна вниманието на отговорния управител на този ресоръ; права го повече, за да обърна вниманието на г. министра, за да вземе своитъ мѣрки и да не позволява въ бждеще на близки негови приятели да злоупотрѣбаватъ сѣ едно положение и да го излагатъ.

Г. г. народни представители! Моятъ избирателна колегия е единъ желѣзничаренъ възелъ. Армията желѣзничари, която работи около и въ гара Горна-Орѣховица, е доста голѣма. Желѣзничаритъ тамъ сѣ доста много и съставляватъ единъ чувствителенъ процентъ отъ населението на това мѣсто, за да не се отразятъ върху живота на цѣлото това мѣсто всички тия гонения, всички тия вълнения, на които тѣ бѣха изложени.

Отъ II месеца всички желѣзничари живеятъ подъ една особена тревога. Редица уволнения станаха, редица промѣни станаха, които ги накараха да се чувствуватъ неситурни за утрешния день, за своето служебно положение, въпрѣки че въ служебната си дейностъ не сѣ сѣ провинили съ каквото и да било. Обикновено пледираме стабилностъ, несмѣняемостъ на чиновниците. Това нѣщо е желателно за всички служители на държавната машина, толкозъ повече за чиновниците, за чиято служба се изисква известна специалностъ, известна опитностъ и практика, която хванатиятъ отъ улицата и поставенъ на едно отговорно мѣсто не може да има. И ако сме свидетели на редки катастрофи, ако сме свидетели на известна дезорганизация въ службите по желѣзницитъ, въ голѣма степенъ, може-би, това се дължи на поставянето на отговорни мѣста, на постове, които изискватъ известна служебна и техническа опитностъ, лица нови, неопитни. Въ

голямъ степенъ това се дължи и на особеното психическо състояние, въ което се намираше — и, може би, продължава още да се намира — българското желѣзничарство, изложено на ударитъ на несправедливи гонения и неситурностъ за утрешния день.

Азъ нѣма да искамъ, както направиха колегата отъ лѣво, да събирамъ изборна клиентела между желѣзничаритъ. Съ желѣзничарския въпросъ се е твърде много спекулирало и на тая база. Но дългъ ми е на народенъ представител да обърна вниманието и на г. министра, и на г. г. народните представители, най-сетне и на българското общество за тия печални факти, които сѣ ставали — и които, нека се надѣваме, че отъ сега нагатакъ нѣма да ставатъ вече — по ведомството на българските държавни желѣзници.

Преждеговорившиятъ каза една доста голѣма цифра на уволнени желѣзничари. Точно колко е тяхното число, не зная. Зная само едно — че органътъ на Желѣзничарския съюзъ и всички други желѣзничарски вестници сѣ изпълнили постоянно съ протестни телеграми, съ протести за несправедливи уволнения, съ списъци на уволнени. Зная и това, което стана на гара Горна-Орѣховица. Зная маса уволнени желѣзничари по желание на партизани, не за друго, а за да се освободи мѣсто, на което да се настани нѣкой новопокрѣстенъ партизанинъ или, което е още по-лошо, да се настани нѣкой другъ човѣкъ, който дава за тая целъ една или две отъ своитъ заплати. Желѣзничари ми сѣ носили писма, отправени имъ отъ безскрупулни партизани: „Ще бждете уволнени, ако не дадете толкова и толкова“.

П. Деневъ (р): Г. Момчиловъ! Вие, като г. Момчиловъ, ще направите едно престѣпление, ако отъ трибуната на Народното събрание не кажете на министра, на народното представителство и на българското общество случанитъ, когато нѣкой е давалъ заплатата си, и кому я е давалъ, за да бжде назначенъ. Имате елементарния дългъ на честенъ човѣкъ и на народенъ представител да кажете тукъ, въ Камарата, човѣка, който е далъ заплатата си, и кому я е далъ, за да бжде назначенъ на служба по българските държавни желѣзници. Азъ Ви моля да кажете.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Г. Деневъ! Азъ обичамъ да вѣрвамъ, че Вие не се съмнявате въ истинността на това, което говоря; обичамъ да вѣрвамъ, че не мислите, че азъ говоря отъ партизански подбуждения.

П. Деневъ (р): Да.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Не мога да Ви кажа, обаче, името на този човѣкъ, който сега служи по желѣзницитъ, защото, може-би, за това ще пострада.

П. Деневъ (р): Г. Момчиловъ! Това е най-голѣмиятъ въпросъ, най-страшниятъ въпросъ — въпросътъ за корупцията въ нашата страна. Вие не можете да премълчите. Какъ ще премълчите? Това е страшенъ фактъ! Кажете го!

С. Момчиловъ (нац. л. о): Писмата, които имамъ, които сѣ писани до желѣзничари, азъ ще ги представя на г. министра.

П. Деневъ (р): Какъ можете да премълчите подобенъ фактъ?!

С. Момчиловъ (нац. л. о): Азъ ще съобща писмата на г. министра, макаръ че ми сѣ дадени повѣрително, само за сведение. Това сѣ оплаквания на мои близки партийни хора. Тѣ сѣ ми ги дали, но сѣ ми ги дали повѣрително, и азъ не мога да ги изнеса тукъ.

Министъръ С. Костурковъ: Азъ ще Ви кажа, когато отговарямъ, какви писма имате отъ близки хора, щомъ говорите за работи, които не знаете и които сѣ една мистификация, или истинска случка, обаче извършеното е отъ мерзавци, които ловимъ и които сѣ при прокурора.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Азъ не се съмнявамъ; на всѣки случай, доста дълго време си разигравахъ коня.

Министъръ С. Костурковъ: Когато отговарямъ, тогава ще Ви кажа.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Азъ не се съмнявамъ, че г. министърътъ ще направи, което трѣбва.

Министър С. Костурковъ: Правилъ съмъ го навремето веднага. Не само между малките, но и между голъмитъ ги има.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Азъ не се съмнявамъ, че тѣзи хора ще получатъ своето наказание. Азъ не се съмнявамъ, че г. министърътъ ще накаже виновнитъ, за да спре една нежелателна система; за да направи занаядъ невъзможно това да се повтаря. Въ добрата воля на г. министра на желѣзницитъ не съмъ се съмнявалъ, познавайки неговата обществена дейностъ досега. Обаче, повтарямъ, дребни хорица отъ неговата срѣда, въ всѣко едно провинциално градче, въ всѣко едно мѣсто, където има гара, използватъ това положение. Нима не е известно на българското общество, че се събиратъ отъ желѣзничаритъ членски вноски и абонаменти за в. „Радикалъ“?

Министър С. Костурковъ: Това не е вѣрно.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Разбира се, това става пакъ мимо знанието, сигуренъ съмъ, на г. министра.

Министър С. Костурковъ: Ще Ви прата да отидете въ клуба на Радикалната партия, да видите колцина сж платили членскитъ си вноски и абонамента на вестника, и колко голѣмо е намалението. Това е фактъ.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Вижте какво пише в. „Изгрьвъ“, бр. 130, отъ 15 юний т. г.: (Чете) „Желѣзници и партизанство. Органътъ на Българския желѣзничарски съюзъ пише: „На множество работници въ Софийската ж. п. работилница е разхвърленъ данѣкъ отъ 50 до 250 л. месечно, . . .“

Министър С. Костурковъ: Лъжа е.

С. Момчиловъ (нац. л. о): . . . който се удържа отъ заплатата съ раздавателната книга. Една специална чека отъ новоизначени и новопокрѣстени радикали е направила това облагане. Има смѣли и достойни другари, които, като знаатъ, че нѣматъ купони за изплащане, питатъ касиеръ-платеца за какво е тази сума. И, следъ като имъ се обясни, че това сж вноски за Радикалната партия, тия смѣлчуги протестиратъ и си искатъ паритъ. Страхливитъ и склонивитъ да ги язди всѣки келешъ плащатъ и мълчатъ! — Плащатъ по 50—500 л. и мълчатъ! . . .“

Министър С. Костурковъ: Казвамъ Ви, че е лъжа.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Това се пише въ днешния, последния брой на в. „Изгрьвъ“. Азъ ще се радвамъ, ако то е лъжа.

Министър С. Костурковъ: Казвамъ, че е лъжа. Ако се е намѣрилъ нѣкой подлецъ, който е искалъ да изложи правителството, той ще бѣде наказанъ.

П. Деневъ (р): Г. Момчиловъ! Азъ Ви моля най-наистинно да посочите единъ човѣкъ на работа въ желѣзницитъ, не стотици, не членъ на Радикалната партия, който плаща партиенъ данѣкъ на нашата партия.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Ще го направя.

П. Деневъ (р): Както Вие, така и азъ, плащаме партийния си данѣкъ. Плащатъ партийния си данѣкъ всички, които сж членове на партия, били тѣ учители, били тѣ професори, били тѣ желѣзничари, били тѣ еснафи. Всѣки плаща своя партиенъ данѣкъ на партията, къмъ която се числи.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Той е доброволенъ данѣкъ.

П. Деневъ (р): Но Вие говорите, че чиновници по българскитъ държавни желѣзници, безъ да бѣдатъ членове на Радикалната партия, плащали данѣкъ на тая партия. Казвамъ Ви, ако има единъ такъвъ човѣкъ, посочете го. Това ние ще таксуваме като позоръ за Радикалната партия и за нейния министъръ; ние ще го таксуваме като позоръ за Костурковъ и за Радикалната партия.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Най-добре ще бѣде да се избере една анкетна комисия, която да провѣри всички тѣзи факти.

П. Деневъ (р): Азъ приемамъ Вашата анкета. Провѣрете го Вие лично.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Моята анкета, може би, нѣма да бѣде безпристрастна, затова нека се назначи една пар-

ламентарна анкетна комисия отъ всички групи тукъ, въ Парламента, която да провѣри тѣзи факти, които се изнасятъ.

П. Деневъ (р): Е, млади господине, съ такива каба приказки много пѣти други сж си служили, но това нѣма да хване дикшишъ, защото нѣма да намѣрите такова нѣщо.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Сжщо такива членски вноски се събиратъ отъ хората, които се назначаватъ, напр., въ Горноорѣховския районъ. Искате и за тамъ да ви дамъ списъци? Списъцитъ ще ги намѣримъ въ редакцията на в. „Радикалъ“. Не говоря празни приказки, не го говоря отъ желание да партизанствувамъ, г. Деневъ, но ме боли, като виждамъ това нѣщо. За утешение ще ви кажа, че не е само вашето ведомство, въ което стѣватъ тѣзи работи. Тѣ ставатъ въ Държавната печатница, тѣ ставатъ въ мина „Перникъ“, тѣ ставатъ и въ други ведомства.

В. Коевски (нац. л.): Азъ протестирамъ. Нищо подобно не става въ мина „Перникъ“. И азъ декларирамъ, че ако намѣрите единъ така записанъ . . .

С. Момчиловъ (нац. л. о): И въ Държавната печатница ли не става нищо?

В. Коевски (нац. л.): Разбира се, не става нищо. Посочете примѣри, дайте доказателства. И азъ не съмъ доволенъ, ако говорите наизустъ. Азъ бихъ желалъ да дадете данни и доказателства.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Нека се назначи и тамъ една анкета, ако искате.

Н. Гавриловъ (нац. л.): Само че трѣбва да направимъ анкета и за вашето 3-недѣлно властване.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Всѣки отговаря за себе си. Престѣлението на едни не оправдава други. *Comparaizon n'est pas raison!*

Н. Гавриловъ (нац. л.): Трѣбва да има човѣкъ моралъ и тогава да говори за другиго.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Всѣки говори за туй, което нѣма.

А. Кантарджиевъ (д): Тази логика нѣма да Ви ползува.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Азъ не плача за моралъ. Азъ изнасямъ известни оплаквания. Другъ плаче за моралъ.

Г. г. народни представители! Ще смета за дребнавостъ да се занимавамъ повече съ тѣзи въпроси. Трѣбваше да обърна внимание на г. министра и, вѣрвамъ, той си взема добра бележка. Ще се радвамъ, ако една анкета ме опровергае. Ще излѣза публично да искамъ извинение и ще бѣда щастливъ, че въ моето отечество тѣзи работи не ставатъ и че това е плодъ на партизанска злоба, плодъ на клеветничество.

В. Коевски (нац. л. о): Въпросътъ е много интересенъ, но Вие не го подкрепвате съ данни и факти. Вие говорите наизустъ. Когато хвърляте такива обвинения, дайте доказателства, да ги чуемъ ние, които сме въ управлението на страната.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Азъ предложихъ анкета.

В. Коевски (нац. л.): Какво значи тая анкета? Вие излизате съ обвинения.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Тя ще провѣри фактитъ.

С. Ивановъ (раб): Вие тормозихте и чиновницитъ: искате цензъ да сж участвували въ нѣкоя шпицъ-команда!

С. Момчиловъ (нац. л. о): Г. г. народни представители! Вториятъ елементъ — оставямъ вече персонала на страна — въ желѣзницитъ, това е материалътъ, подвиженъ и неподвиженъ. Отдавна се говори, че този материалъ е недостатъченъ. Въ новия бюджетопроектъ не виждамъ въ това отношение да е направено много нѣщо за неговото попълване. Ще ми се отговори, че срѣдствата, съ които се разполага, сж малко. Не трѣбва да се забравя, обаче, че ако този материалъ бѣде недостатъченъ, това ще прѣчи както на правилната служба на самитъ желѣзници, така и на на-

родното стопанство, на което въ даден момент ще липсват достатъчно превозни средства.

Не мога да мина мимоходом една практика от миналото, да се дава подвижният материал на поправка въ чужди работилници, въ чужди фирми, които се издържат изключително от поръчки на българските държавни железници. От хора сведущи, инженери и чиновници по тракцията, съм чувал — доколко това е вярно, не зная — че поправките, ако се извършават въ държавните работилници, ще струват много по-малко, отколкото струват, извършени въ тѣзи частни вагонни фабрики, въ които болшинството от капиталътъ сѣ чужди. Г. министърътъ въ комисията даде декларация, че на тази пакостна практика ще гледа да сложи край. Ще се помъчи да нареди занаят — безспорно, това е работа на организация — всички поправки, дотогава доколкото е възможно, да се извършватъ отъ нашитѣ ж. п. работилници. Затова нѣма освенъ да му ржкоплѣскаме.

Най-сетне, говорейки за организацията, не мога да мина мимоходомъ и факта, че г. министърътъ наложи въ централното управление една по-друга организация. Не съмъ сведущъ, не съмъ специалистъ да кажа, дали това е по-добро или по-лошо. По моята преценка тая нова организация е по-логична отъ она, която тя замѣства. Бъдещето ще покаже, доколко г. министърътъ е билъ на правъ пътъ.

Въ връзка съ нашитѣ железници, г. г. народни представители, не може да не се повдигне въпросътъ за строежа на новитѣ ж. п. линии. Въ това отношение въ миналото имаше известни увлечения — едновременно се строеха 21 или 22, ми се струва, линии. Усилията, които Дирекцията на железниците трѣбваше да насочва на едно или две мѣста, се разпръскваха на тия 22 мѣста, никъде не можеше да се постигне горе-долу единъ добъръ, удовлетеленъ резултатъ, постройките се влачеа дълго време, маса средства се разходваха напразно, и вложениятъ капиталъ трѣбваше да чака дълги години до свършване на линиитѣ, за да почне да донася рента.

Г. министърътъ ни декларира въ комисията, че на тая практика на миналото ще се сложи край. Ще се концентриратъ, ще се събератъ, ще се сумиратъ усилията на министерството и на Дирекцията на железниците въ нѣколко само пункта и като се свършатъ тѣзи пунктове, тогава ще се насочатъ на друго мѣсто. Считаю, че една такава практика ще бѣде по-добра, по-целесобразна и по-полезна, но не мога да не изтъкна, че строежътъ на новитѣ ж. п. линии трѣбва да става по единъ определенъ планъ, който трѣбва да има връзка съ общия стопански планъ на страната.

Трѣбва да се има предъ видъ също така конкуренцията, която автомобилитѣ, лекитѣ коли, камионетитѣ и пр. правятъ, както за превозъ на пътници, така и за превозъ на стоки, да се има предъ видъ също така голѣмиятъ въпросъ, който се слага на разискване между инженеритѣ: линии или шосета?

По тарифитѣ. Считаю, че българските държавни железници трѣбва да ревизиратъ своята сточна и пътническа тарифи, за да не бждемъ зрители на печални факти: железницитѣ да иматъ единъ намаленъ трафикъ, а съ конски и волски кола и камионетки да се пренасятъ стоки, даже и желѣзо, отъ Русе, да кажемъ, до Горна-Орѣховица, до Търново или до Бѣла. Хората, които сѣ натоварени съ експлоатацията на българските държавни железници, трѣбва да държатъ омѣтка за това нѣщо и на време да правятъ корекции въ своитѣ тарифи, за да не продължава това връщане къмъ миналото, връщане къмъ етажия на по-низка култура — конски и волски кола да замѣстятъ железнитѣ пътници!

Също така, налага се да се ревизира тарифата за пътничитѣ. Ние наблюдаваме, че докато въ трета класа вагонитѣ сѣ препълнени, първокласни и второкласни пътници сѣ билети почти нѣма. Това се дължи на голѣмата разлика въ ценитѣ на билетитѣ за първа и втора класа, отъ една страна, и трета класа отъ друга страна. Надѣвамъ се, че и въ това отношение необходимата корекция ще се направи.

Толкова по българските държавни железници.

По пристанищната служба. И тукъ се направи известно нововъведение, като се разграничи сферата на действие между пристанищнитѣ началници и инженеритѣ по поддържането на пристанищата. Считаю, че това нововъведение е хубаво. По-рано инженерътъ имаше подъ свое ведомство и началника на пристанищата: сега дветѣ служби сѣ отдѣлни. Но г. министърътъ трѣбва да помисли и за

друго: уредени пристанища въ голѣмитѣ градове имаме, въ малкитѣ градове се уреждатъ, обаче движение въ тия пристанища нѣма, а колкото го има, повече става не подъ нашъ флагъ. Доколкото моитѣ сведения се простиратъ, имало приготвенъ нѣкакъвъ законопроектъ за насърчаване корабоплаването подъ българско знаме. Мисля, че г. министърътъ ще направи добре, ако внесе този законопроектъ, изготвенъ още презъ миналия режимъ, за да стане частъ по-скоро законъ и да може българската вносна и износна търговия да се обслужва съ плавателни съдове подъ българско знаме, та милионитѣ лева, които плащаме на чуждитѣ параходни компании и на чуждитѣ стопанства за фрахтъ, да останатъ въ България.

Най-сетне, не мога да не обърна вниманието на г. министъра и върху нежелателнитѣ случаи, които ставатъ въ Българското параходно дружество. Това дружество се ползува щедро отъ подкрепата на българската държава, и затова държавата, която носи и отговорностъ за онова, което става тамъ, трѣбва да сложи край на тѣзи караници и капри.

Завършвамъ, г. г. народни представители, съ пожеланието да се назначи анкета, за да провѣри всички факти, които се изнасятъ предъ българското общество. Нека тя опровергае ония, които изнасятъ тия факти, и нека за въ бъдеще г. министърътъ удвои, удесетори своята бдителностъ, за да не позволява на злонамерени лица и занаят предъ да хазайничатъ въ едно ведомство, което е погълтало съ милиарди държавна и народна пара. (Ржкоплѣскания отъ смилониститѣ)

Председателствуващъ Н. Шоповъ: Има думата народниятъ представителъ г. Георги Каназирски.

Г. Каназирски (д. ст): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Като вземамъ думата по бюджетопоекта за железницитѣ и пристанищата, ще се спра само на отдѣла за пристанищата, съ желанието да допринеса и азъ нѣщо съ личния си опитъ, който имамъ въ морската търговия, за подобрението на нашето пристанищно дѣло, и то специално на морскитѣ пристанища.

Нашитѣ две първостепенни морски пристанища — Бургаското и Варненското — за които сѣ похарчени десетки и десетки милиони лева, сѣ достигнали до степенъ на усъвършенствуване, отъ която за дълги години, поради липса на средства, ние не ще можемъ да отидемъ по-напредъ. Следователно, следъ като ние нѣма да имаме възможностъ за дълги години да инвестираме нови суми за тѣхното усъвършенствуване, налага се поне да концентрираме нашата енергия, за да можемъ по възможностъ най-добре да експлоатираме инвестирания въ тѣхъ досега капиталъ. Защото пристанищнитѣ съоръжения, г-да, сѣ едни отъ най-скъпнитѣ. Нашата политика за близкото бъдеще ще трѣбва да се сведе къмъ поддържане на тѣзи пристанища въ добро състояние, къмъ поддържане на единъ добъръ редъ въ тѣхъ, къмъ създаване на едно евтино използване на пристанищата като съоръжения, и най-после къмъ едни малки и естини сравнително подобрения, които да могатъ да направятъ още по-евтино използването на самитѣ пристанища. Обаче ще прибавя веднага, че специално за Бургаското пристанище се налага едно малко разширение, защото на много пъти пристанището се явява недостатъчно и обременява товареното и разтоварването на стокитѣ съ излишни разходи. Отъ войнитѣ на насамъ въ Бургаското пристанище не сѣ направени почти никакви разширения, когато въ Варненското такова сѣ направени. Азъ не искамъ да се таксиратъ моитѣ думи като изразъ на единъ локаленъ патриотизъмъ, но тази бележка, която правя, отговаря на действителността. Нашитѣ пристанища, г. г. народни представители, сѣ проектирани преди 30 години, когато сръдната дължина на параходитѣ бѣше между 60 и 70 метра. Днесъ сръдната дължина на посещаванитѣ нашитѣ пристанища параходи е между 100 и 110 метра. Следователно, Бургаското пристанище, което е разчетено да приема въ миналото 7 параходи на своя кей, днесъ то не може да приеме и 5 параходи. Освенъ това, чрезъ въвеждането на 8-часовия работенъ день, възможността за едно бързо товарене и разтоварване е намалена. Азъ не искамъ също думитѣ ми да се разбиратъ като едно недоволство отъ 8-часовия работенъ день, но подчертавамъ, че съ това се намалява релативниятъ капацитетъ на пристанището. Нашитѣ пристанища сѣ строени, за да могатъ да обслужватъ единъ вносъ и износъ сръдно отъ 250.000 тона. Тия цифри ние сме достигнали къмъ 1911 г. Обаче оттогава насамъ ние имаме

много често затруднения, при товаренето и разтоварването, именно поради това релативно намаление на капацитета на пристанището, поради увеличението на дължините на параходите, поради 8-часовия работен ден и, най-после, поради обстоятелството, че ние и досега още нѣмаме квалифицирани пристанищни работници в двете наши главни пристанища. Навремето, до Балканската война, контингентът на пристанищните работници се вербуваше главно от арменци и лазове, които идваха от Трапезунд, от Анадолия брѣг, работѣха през усиления сезон на житния износ; тѣ бѣха хора особено здрави физически, подготвени и работящи от поколения в този бранш.

Нѣкой от работниците: Значи, родени специално за хамаи.

Г. Каназирски (д. сг): Не искамъ да кажа нѣщо лошо. Защо смѣтате, че да бѣде човѣкъ пристанищенъ работникъ, е нѣщо позорно?

Сжиятъ от работниците: Фактътъ, че 200 души сега уволнихте в Бургазкото пристанище, говори, че нѣма работа, а не че е виновенъ 8-часовият работен ден.

Г. Каназирски (д. сг): Чуйте ме докрай и тогазъ си правете бележитѣ. Тѣзи квалифицирани работници впоследствие, следъ войнитѣ, бидоха замѣстени съ бѣжанци, които, при всичко че работятъ може-би около 10 години, голѣма частъ отъ тѣхъ още не сж се примирили съ тази тежка сѣдба, че сж се превърнали отъ стопани, отъ земледѣлци, отъ дребни търговци въ наемни работници. И заради това и работата имъ не е спорна, и физически въ голѣма степенъ не сж подготвени. Всички тѣзи причини, казвамъ, намаляватъ релативно капацитета на това пристанище и заради това азъ пледирамъ предъ г. министра да намѣри срѣдства, за да се започне отдавна проектираното продължение на едната отъ кейовитѣ стени, та да има мѣсто за още единъ параходъ. Ако стане това продължение, може би въ следующитѣ 10 години кейовитѣ стени въ Бургазкото пристанище да бѣдатъ достатъчни.

Отъ редъ години се работи, но съ много бавенъ темпъ, за създаването на единъ каботаженъ кей въ Бургазкото пристанище, който кей е предназначенъ за обслужване за-силващия се въ Бургазкия заливъ каботажъ. Ние сме свидетели на едно засилване, на едно икономическо повдигане на цѣлъ редъ малки центрове въ района на Бургазкия заливъ, като започнете отъ турската граница, отъ Василко, Ахтополъ, Созополъ и минете къмъ северъ — Месемврия, Анхило, Бѣла. Всички тѣзи малки пристанища, които следъ войната бѣха почти умрѣли, днесъ, населени съ едно ново население, което въ начало се отнасяше до известна степенъ съ недоверие къмъ морето, но сега започна вече да го обича, започватъ да се съживяватъ. Ахтополъ, Кюприя и Василко, които въ турско време изнасяха голѣмо количество вѣглища и бѣха центъръ на единъ грамаденъ риболовъ, на паламуди особено, следъ войната и до преди 5-6 години бѣха съвършено мъртви; обаче, населени съ бѣжанци отъ вѣкои риболовни краища на Македония и Тракия, снабдени отъ правителството съ необходимия инвентаръ, ние виждаме сега въ тѣзи краища да се събужда единъ новъ риболовъ. Този риболовъ гравитира къмъ Бургазъ. Градътъ Бургазъ и пристанището е центъръ, където всичката риба се изпраща и се продава тамъ на търгъ, соли се, опакова се въ ледъ и т. н. и отъ тамъ вече се изпраща въ вътрешността. Това събуждане на тѣзи центрове, тѣхното стопанско засилване създава и връзки съ Бургазъ, които се извършватъ отъ платноходи, и отъ станалитѣ напоследѣкъ така лесно достъпни и евтини моторни лодки или комбинирани платноходи съ мотори. Събужда се едно ново движение въ цѣлия Бургазкия заливъ. Всѣки денъ ще видите въ всички направления да заминаватъ и да се връщатъ моторитѣ и за тѣхното обслужване е необходимъ единъ минимумъ отъ удобства, които ние виждаме нанстина да се подготвятъ въ течение на нѣколко години, които, обаче, още не сж създадени. И азъ моля г. министра да употреби усилия, щото тази година поне една частъ отъ този каботаженъ кей да бѣде готова, за да може по възможностъ по-евтино и по-безопасно да се обслужва каботажътъ, да се обслужва и каботажната търговия.

Засѣгайки пристанищата, азъ не мога да отмина съ мълчание и новия режимъ, който настѣпи въ тѣхъ съ идване на властъ на днешното правителство. Вѣрно е, че и въ миналото, отъ десетки години насамъ, особено когато

въ нашитѣ морски пристанища почна да прониква български работнически елементъ, български граждани, мѣстнитѣ партийни деятели започнаха да обръщатъ погледитѣ си къмъ тази избирателна маса и да се мѣчатъ съ различни срѣдства да я насочватъ въ водитѣ на собственитѣ си партии. И въ надвечерието на избори сж ставали повече или по-малко разнообразни маневри, за да могатъ да се накаратъ тѣзи работници да гласуватъ за властващата партия. Азъ нѣма да кажа, че и презъ време на Демократическия стговоръ не е имало такива увлечения.

В. Коевски (нац. л): Разбира се.

Г. Каназирски (д. сг): Азъ, обаче, ще подчертая, че разликата е въ мѣрката. При нашитѣ партийни нрави ние мѣчно ще можемъ да отучимъ мѣстнитѣ партийни деятели да не хвърлятъ погледъ къмъ тази маса избиратели, за които се предполага, че чрезъ заплашване че могатъ да бѣдатъ уволнени или изпждени, ще да бѣдатъ повлияни. Но, както казахъ, работата е въ мѣрката. Както имахъ куража да призная, че и презъ наше време сж ставали нѣкои подобни увлечения, не мога да скрия тукъ, че увлеченията отъ една година насамъ сж минали всѣкаква граница.

Ще се спра специално на Бургазкото пристанище. Тамъ, следъ преврата на 9 юний, настѣпи едно смущение въ срѣдитѣ на пристанищнитѣ работници, защото тѣ, командувани отъ тогава властващитѣ земледѣлци, бѣха всички се записали земледѣлци. Ние въ Бургазъ успѣхме да ги успокоимъ, да отстранимъ това смущение, защото знаехме, че не всички пристанищни работници сж опартизани, че сж станали партизани подъ натискъ и за да си запазятъ хлѣба, а освенъ това, опартизирането имъ до голѣма степенъ се дължеше на това, че не бѣха още ориентирани въ българската политическа действителност, защото повечето отъ тѣхъ бѣха бѣжанци. Успѣхме да ги успокоимъ и да ги запазимъ въ службата имъ въ продължение на 8 години, борейки се срещу навлизането на все нови и нови работници въ пристанището. Защото трѣбва да ви кажа, че докато въ вътрешността на страната за некавалифицирания работникъ препитание сравнително мѣчно се намира, въ градоветѣ Бургазъ и Варна това не е така; тѣ представляватъ щастливо изключение съ възможността да се намѣри работа въ пристанището, представяватъ и сега още привлекателни пунктове за всички, които нѣматъ работа. И заради туй многобройни бѣха отпразненитѣ къмъ менъ, като кметъ на гр. Бургазъ, ходатайства за настаняване нови работници на работа отъ страна на партизани и силни на деня презъ тѣзи 8 години. Но поради обстоятелството, че моятъ занаятъ е въ пристанището и познавамъ добре пристанищното дѣло; поради обстоятелството, че азъ въ миналото съмъ се борилъ извънредно много срещу това прекалено увеличение броя на пристанищнитѣ работници, и въ съгласие съ всички мѣрдави мѣста — пристанищната властъ, митнишката, търговско-индустриалната камара, инспектората на труда и т. н. — бѣхме успѣли да дойдемъ до положението да установимъ необходимия за пристанището брой работници на около 400. Това намаление — защото ние ги заварихме 600—700 — стана, обаче, по единъ нормаленъ пѣтъ, чрезъ нормално напушане, чрезъ напушане поради заболяване и т. н., но не чрезъ едно масово уволняване.

С. Ивановъ (раб): По-майсторски е станало.

Г. Каназирски (д. сг): И по този начинъ, запазвайки сравнително единъ стабилитетъ за работниците, можа да се създаде и единъ сравнително подготвенъ работнически кадъръ. Защото работата въ параходитѣ, колкото и да бѣде така нагледъ проста, въ много случаи е свързана съ рискъ и е имало и смъртни случаи, и злополуки. Създаде се успокояване въ срѣдата на работниците въ туй пристанище, създаде се едно чувство, че не могатъ вече партийнитѣ деятели да ги назначаватъ и да уволняватъ; че работниците, които сж тамъ, поради обстоятелството, че толкова години сж въ туй пристанище, сж добили известно право да бѣдатъ тамъ; и, най-после, поради обстоятелството, че добре познаватъ работата, мѣчно могатъ да се махнатъ отъ тамъ. Всичкиятъ този, макаръ и релативенъ стабилитетъ, изчезна. Казвамъ релативенъ стабилитетъ, защото тона не сж чиновници. Това сж едни работници, за които, обаче, е определена една тарифа за работа, при която не може да има конкуренция и при която е осигуренъ за всѣки работникъ единъ приходъ.

който въ различни години се движи — да кажемъ отъ 1924 до 1930 г. — между 30—40 хиляди лева годишно. Тоя стабилитетъ напоследък, следъ 21 юний, когато дойде новото правителство на власт, се коренно наруши, и то по единъ най-бруталенъ, и си позволявамъ да кажа, варварски начинъ. Най-напредъ бѣха уволнени масово тия работници, за да се отвори пътъ на новитѣ партийни членове на Радикалната партия. Уволнени бѣха масово добре запознати съ работата и дългогодишни пристанищни работници. Освенъ това увеличи се извънредно много числото на пристанищнитѣ работници, до къмъ 750, вследствие на което се намали и тѣхниятъ приходъ. Ако сега, както се обажда господинътъ отъ лѣво, бѣха намалени пристанищнитѣ работници, то това е било направено — не съмъ въ течение на работата, но предполагамъ, че е така — съ целъ да могатъ тия 500 пристанищни работници, които ще останатъ, да иматъ едно сносно съществуване. Защото, г-да, статистиката показва, че на пристанищния работникъ въ нѣкой сезонъ се пада дневно по 2 или 3 часа работа. Системата, която ние имаме и която е възприета отъ редъ години — точно определено число работници да иматъ право да работятъ въ пристанището — има това преимущество, че премахва конкуренцията между пристанищнитѣ работници, не ги излага на една взаимна конкуренция, та да стигнатъ до тамъ, че, въместо една срѣдна надница отъ 80 или 100 л. на день, да иматъ една надница отъ 50 л. на день. Но тая система има пъкъ и негативната страна, че приковава пристанищнитѣ работници винаги къмъ пристанището, има-нѣма работа. Тѣ ставатъ нѣщо като чиновници. И понеже пристанищната работа е случайна, не е равномерно разпредѣлена презъ цѣлата година, затуй именно на пристанищнитѣ работници се пада единъ такъвъ малък работенъ день, до 3—3 и половина часа, а въ най-благоприятния случай, въ сезона на най-усилената работа, да иматъ едно на друго до 4—4 и половина часа работа на день.

Та, връщайки се на моята първоначална тема, подчертавамъ, че новото управление донесе едно странно нарушение на създадения вече съ толкова мъжки, съ толкова отказвания на нови назначения редъ въ пристанището, редъ, който бѣше създаденъ въ Бургазъ, който бѣше създаденъ и въ Варна.

Азъ не се съмнявамъ, че г. министърътъ на желѣзницитѣ е съвършено чуждъ на тия работи и може би за пръвъ пътъ да чува за тѣхъ. Тѣ се дължатъ на престаряванията на мѣстнитѣ негови съпартизани, които се мнчатъ, бидейки въ Бургазъ и Варна съвършено малобройни, да нарастнатъ извънредно много.

Х. Мирски (д): Въ Варна не е така.

Ж. Желябовъ (р): Говорете само за Бургазъ. За Варна вие не можете да говорите, защото въ Варна нито единъ работникъ не сме бутнали досега. Въ Варна не сме малобройни, но вие, сговориститѣ, които бѣхте многобройни въ Бургазъ — до оня день бѣхте кметъ на Бургазъ — въ изборитѣ на 29 май не получихте нито единъ гласъ.

Г. Каназирски (д. сг): Не можахъ да Ви разбера.

П. Деневъ (р): (Къмъ Ж. Желябовъ) Не те разбира.

И. Лѣкарски (д. сг): Г. Каназирски не е билъ пакъ кандидатъ за кметъ, за да му казвате, че не е получилъ нито единъ гласъ.

П. Деневъ (р): Г. Желябовъ иска да Ви каже, че въ Варна радикалната организация не е била малобройна. Въ ваше време е получавала отъ 950 до 1.000 гласа.

Г. Каназирски (д. сг): Щомъ като е така, оттеглямъ си думитѣ за Варна.

Ж. Желябовъ (р): Вие казвате за насъ, че сме били малобройни въ Бургазъ, но видѣхте васъ, многобройнитѣ, оняй день колко гласа получихте, и какво влияние имате въ Бургазъ вие, които бѣхте кметъ.

Г. Каназирски (д. сг): За Бургазъ говоря.

Ж. Желябовъ (р): Въ Варна никого не сме бутнали. Нито единъ работникъ не сме уволнили, макаръ че знаемъ, че сж комунисти.

С. Мошановъ (д. сг): Г. Каназирски говори за Бургазъ.

Г. Каназирски (д. сг): За Бургазъ говоря.

Ж. Желябовъ (р): Говорете за Бургазъ, недейте говори и за Варна.

Г. Каназирски (д. сг): Предполагамъ, че по аналогия и въ Варна е така, но, щомъ като така категорично декларираме, давамъ вѣра на Вашитѣ думи и ще се здоволя да говоря само за Бургазъ.

Та, казвамъ, заради това радикалната организация въ Бургазъ отъ едни малки размѣри набѣгна до едни голѣми размѣри и сега, казватъ, брой 800 души.

П. Деневъ (р): Ядъ ли Ви е? Дай, Боже, да станатъ 1.800 души.

Ж. Желябовъ (р): Тѣ бѣха по-рано ваши хора, г. Каназирски.

П. Деневъ (р): Дай, Боже, да станатъ и 1.800 души.

Г. Каназирски (д. сг): Дай, Боже! — Но, г. г. народни представители, всички тѣзи нови членове на Радикалната партия, които влѣзоха въ пристанищната, понеже тамъ ми е занаята и цѣлъ день се въртя тамъ, когато съмъ свободенъ, гледамъ ги все съ единъ сърпъ и чукъ татуирани, а вие смѣтате, че сж въ вашата партия.

Ж. Желябовъ (р): Затуй ти казвамъ, че не сж радикали.

Г. Каназирски (д. сг): Вашитѣ хора ги изкарватъ такава.

Ж. Желябовъ (р): Едно време и вие ги изкарвахте сговористи.

Г. Каназирски (д. сг): Вашитѣ хора ги записватъ за вашия вестникъ. И азъ се присъединявамъ къмъ протеста на преждеговорившия колега.

Ж. Желябовъ (р): Значи мамиле сж васъ, мамиятъ и други.

Г. Каназирски (д. сг): ... че тѣзи порядки не бива да съществуватъ и трѣбва да престанатъ, защото и въ най-опартизаненитѣ времена едно погословно и зорленъ абонирване за вестници и записвания въ партията не е имало. Понеже ми отнемате правото да говоря за Варна, декларирамъ, че въ Бургазъ такова нѣщо въ наше време не е имало.

Х. Мирски (д): Въ Варна имаше.

С. Мошановъ (д. сг): Сега пъкъ въ Бургазъ има, а въ Варна нѣма. Така че квитъ сте.

Г. Каназирски (д. сг): Г. г. народни представители! Следъ това малко интермеццо за пристанищнитѣ работници, можемъ пакъ да се върнемъ на темата за увеличение на трафика на пристанищата. Инвестиранитѣ въ тѣзи пристанища капиталъ, ясно е, че би трѣбвало по единъ най-рационаленъ начинъ да бѣде използванъ. И затова и правителството, и г. министърътъ на желѣзницитѣ би трѣбвало да положатъ максимумъ усилия за увеличение трафика на пристанищата. Това може да стане, между другото, и чрезъ едно сериозно проучване на въпроса отъ тая гледна точка и едно съответно коригиране на сега съществуващитѣ желѣзнопътни тарифи, като същевременно тарифното отдѣлене при Дирекцията на желѣзницитѣ добие една по-голяма еластичност, отколкото досега.

Специално азъ ще обърна внимание и на обстоятелството, че едно голѣмо количество български тютюни, които произхождатъ отъ Югозападна България, Дунавския край, Радомирско, Кюстендилско и т. н., заминаватъ често за Западъ съ вагони, защото така сж наредени желѣзнопътнитѣ тарифи, че въ края на краищата до Централна Германия и даже до Хамбургъ тѣ пристигатъ по-евтино по желѣзницитѣ, отколкото по море, или пъкъ навлото е еднакво съ навлото на стокитѣ, ако минатъ презъ море, но пристигатъ съ 10—15 дена по-скоро. Обаче каква е ползата, която Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата извлича отъ това насочване на този нашъ експортъ по желѣзницитѣ? Тя е минимална, защото 60—70 километра, които се пропътуватъ съ желѣзницитѣ до границата, даватъ на държавната каса минимални приходи. Нашитѣ вагони пътуватъ по чужди линии, имобилизируютъ се извънредно дълго за този сухоземенъ транспортъ, когато приходитѣ на желѣзницитѣ и пристанищата

биха се увеличили даже при намаление на железнопътното наало, но като се направи това така, че експортът да се насочи през Бургаз и съ параходите. По този начин и пристигането на параходи в Бургаз може би ще зачести, а освен това ще имаме единъ значително по-голям сборъ отъ навлото за 400—500 километра повече по нашитъ железници. Докожото ми е известно, по този въпросъ заинтересованитъ кръгове приготвяватъ даже и едно изложение, което вѣроятно въ скоро време ще бѣде представено на г. министра на железницитъ.

Отъ бюджетопроекта виждаме, че г. министърътъ възнамява да направи едно коренно промѣнение въ управлението на пристанищата. Досега тѣ се управляваха отъ инженери, сега инженеритъ се оттеглятъ на втори планъ. Този въпросъ повдига голѣми спорове, обсъжданъ е въ инженерно-техническото дружество на нѣколко пѣти, имаше статии и въ ежедневната преса. Цитиратъ се и чуждестранни практики, но и двѣтъ страни намиратъ достатъчно материалъ, за да обосноваватъ своето искане, въ практиката на Западъ. Пристанницата на Западъ въ нѣкои случаи се управляватъ отъ инженери, въ нѣкои случаи се управляватъ отъ моряци. Ние имаме опитностъ отъ управлението на инженери досега. Опитътъ не е билъ лошъ.

В. Коевски (нац. л): Не е ли билъ добъръ? Казвате, че не е билъ лошъ. Това не е още едно понятие, което да изрази точно дейността на инженера. Кажете, добра ли е или е лоша?

А. Ляпчевъ (д. сг): Иска да каже, добра е.

В. Коевски (нац. л): Вие казвате, не е била лоша — но това още нищо не изразява.

Г. Каназирски (д. сг): Ще видите защо азъ така резервирано се изказвамъ. При все че лично азъ съмъ параходенъ агентъ, живѣя въ Бургазъ и това ми е занятието, но азъ не мога самъ за себе си да разреша този въпросъ, защото и двата начина на управление иматъ за и противъ. Казва се: инженеритъ, засти твърде много съ строителна работа, се увеличатъ специално въ строежитъ и на търговската страна — на онази страна за дисциплината въ пристанищата, за улесняване въобще на търговията и т. н. — тѣ нѣматъ време, може би, тѣ нѣматъ достатъчно опитностъ, за да посветятъ своитъ сили и да се получи резултатъ. Сторонницитъ на управлението на пристанищата отъ портюитъ капитани, които да се вербуватъ изъ срѣдата на капитанитъ на нашия търговски флотъ, или пъкъ на военния ни флотъ, твърдятъ, че, чрезъ замѣстването на инженеритъ съ такъвъ командуващъ персоналъ, особено сега, когато, поради липса на срѣдства, за редъ години нѣма да може да се строи нищо и, следователно, строителниятъ моментъ ще остане малко настрана, чрезъ по-големата еластичностъ на този персоналъ, който повече познава търговската страна на управленията на пристанищата, ще може да се даде една по-добра експлоатация на пристанищата. Азъ лично, както казахъ, не мога да взема едно окончателно становище по въпроса, но понеже г. министърътъ е предложилъ вече въ бюджетопроекта си този начинъ на управление, нѣма освенъ да пожелае, щото той да бѣде извънредно внимателенъ при подбора на персонала, защото тамъ е именно слабата страна. Отъ досегашния опитъ съ портюитъ капитани знаемъ, че не се е попадало на хора, които добре, които умело да познаватъ работата си. Ето защо азъ бихъ препоръчалъ на г. министра да даде на тия хора по-добра заплата, за да бѣдатъ назначавани квалифицирани хора, за да можемъ да видимъ и този начинъ на управление на пристанищата. Най-после това е мнение на г. министра, той иска така да ги управлява; следъ известенъ брой години ние ще можемъ да направимъ точна смѣтка кое управление е по-добро.

В. Коевски (нац. л): Позволете, г. Каназирски. Понеже вие сте били въ непосредствена връзка съ тая служба, която се е управлявала отъ инженери, кажете дали сте доволни отъ службата имъ или не. Това искамъ да чуя отъ Васъ.

Г. Каназирски (д. сг): Азъ съмъ билъ доволенъ, не може да се откаже, че инженеритъ сж извършили добре работата си.

В. Коевски (нац. л): Тогава защо Ви е страхъ да кажете добра ли е била работата имъ или лоша?

Г. Каназирски (д. сг): Обаче може да се каже, че може да се очаква, че може да се даде и нѣщо по-добро. Вед-

нага ще кажа, че азъ лично не съмъ билъ доволенъ отъ начина на вътрешния редъ въ управлението на пристанищата. Господа инженеритъ никога не сж били въ състояние да се справятъ съ работническия персоналъ.

С. Мошановъ (д. сг): Може би, защото партизани сж имъ прѣчили.

Нѣкой отъ работницитъ: Вчера вие имъ прѣчехте, днесъ радикалитъ!

Г. Каназирски (д. сг): Инженеритъ сж нѣкакъ-си подалеч отъ пристанищния животъ, защото той има нѣщо характерно; тѣ сж отъ една срѣда, която нѣма нищо общо съ всѣкидневнитъ разправи и съ работницитъ и съ капитанитъ, защото всички капитани, които идватъ отъ разнитъ страни, идватъ съ своитъ претенции, персоналитъ сжщо идва съ своитъ претенции, не е дисциплиниранъ т. н., и затова предполагамъ, че въ това отношение портюитъ капитани биха могли по-лесно да се справятъ. Но, казвамъ, и на това нововъведение азъ гледамъ съ известна резерва, защото досегашнитъ портюитъ капитани нанстина сж били третираны като нѣкакви последни помощници на началника на пристанището, били сж лошѣ платени, не сж имали нужния престижъ и затова не сж могли да дадатъ онова, което е очаквано отъ тѣхъ. Та щомъ г. министърътъ се е ангажиралъ да върви въ тоя пѣтъ, азъ му препоръчвамъ да имъ даде по-добри заплати и да се помъжи да ги подбере по-добре.

Привършвайки, азъ си позволявамъ да обърна внимание съ нѣколко думи още и върху Българското параходно дружество. Отношенията на държавата съ Българското параходно дружество не сж ревизирани отъ много години насамъ. Позволявамъ си да препоръчамъ г. министърътъ презъ течение на годината да подхвърли на една коренна ревизия отношенията на държавата съ това дружество. Държавата е вложила тамъ единъ грамаденъ капиталъ и дава всѣка година голѣма субсидия на дружеството. Мене ми е странно защо субсидията, която държавата дава на това дружество, се предвижда въ бюджета на железницитъ; тя би трѣбвало да се предвиди въ бюджета на държавнитъ дългове. Може би недостатъчно познавамъ материята, но мене ми е странно, че се предвижда тукъ. Нека се предвиди въ другъ бюджетъ. Тукъ, въ бюджета на железницитъ, срещу този разходъ нѣма никакъвъ приходъ. Въ всѣки случай трѣбва една по-интензивна намѣса въ работитъ на Параходното дружество и нека тази година автономията, която му се дава, да се подхвърли на една преоценка.

Напоследъкъ слушамъ, че Параходното дружество постоянно плаче: „Дайте ни валута, за да си купимъ параходи“. Вѣрно е, че презъ миналия сезонъ това дружество извърши доста добра работа съ Египетъ, и хората въ него твърдятъ, че биха могли да извършатъ още 50% повече работа, ако имаша нужнитъ съдове; но азъ се питамъ, когато въ днешно време на западноевропейскитъ пазари и въ Италия има изобилие отъ параходи, защо Параходното дружество, вмѣсто да иска да купи параходи, не вземе такива подъ наемъ? Можете да си вземете параходи подъ наемъ за единъ месецъ, за два месеца, или на день, или за количество на стоки и да си свършите работата. На такива параходи дружеството, което ги наема, слага единъ свой представителъ, който присѣдствува при товаренето и разтоварването на параходитъ, и работата си върви нормално. Всѣки день въ нашитъ пристанища виждаме параходи, взети подъ наемъ отъ голѣми компании, които въ даденъ моментъ нѣматъ достатъчно параходи и попълватъ нуждата си съ параходи, наети подъ наемъ. Ако Параходното дружество смѣта, че ще върши по-добра работа, ако има повече параходи, ясно е, че тази работа то би могло да извърши и съ взети подъ наемъ параходи, защото наемътъ на параходитъ днесъ напълно отговаря на тѣхната цена като параходи.

Най-после, позволявамъ си да обърна внимание на г. министра и на въпроса за поощрението на туризма. Колкото и слабо да се посещава нашата страна отъ чужденци, все пакъ не бива да се изпуска изъ предъ видъ и тази възможностъ, че въ страната може да влѣзе малко чужда валута отъ посещенията на чужденци. Ще ви дамъ единъ примѣръ. Миналата година въ Варна — колежитъ тукъ отъ Варна знаятъ това — бѣха дошли доста хора и отъ Цариградъ, прилѣчени отъ благоприятния климатъ и сравнително низкитъ цени. Това посещение на Варна отъ хора отъ Цариградъ се дължи на обстоятелството, че въ Варненската община й хрумна щастливата идея да направи проспекти за Варненското пристанище и реклами за

турски език и да ги пръсне въ голѣмо количество въ Цариград. Ако се положатъ усилия чрезъ туристическите организации въ близките намъ балкански страни да се привлѣкатъ туристи въ България, струва ми се, че би могло да се допринесе още повече за посещението на България отъ чужденци.

Участвувайки въ двѣтѣ балкански конференции, въ Атина и въ Цариградъ, азъ имамъ възможността да проуча какво сѣ направили тѣзи страни за засилване на туризма, особено Гърция. Тя отъ всички балкански страни е най-напреднала въ това отношение и нейните приходи — не мога да ги цитирамъ сега въ цифри — сѣ извънредно голѣми. Броятъ на чужденците, които посещаватъ Гърция, е извънредно голѣмъ. Така е и съ Турция. Много често тия чужденци, които пристигатъ въ Атина, въ Пирей или въ Цариградъ съ параходи, предпочитатъ да се върнатъ въ Западна Европа по сухо, по железницитѣ, и следователно иматъ възможностъ да посетятъ и нашата страна. Ние би трѣбвало да направимъ всичко възможно, за да можемъ да ги спремъ 2—3 дни у насъ. Азъ смѣтамъ, че ние сравнително най-лесно и най-евтино бихме могли да вършимъ нашата пропаганда, като координираме нашитѣ усилия съ усилията на нашитѣ съседи. Една отъ креативитѣ на балканската конференция напоследѣтъ въ Цариградъ е и създаването на една туристическа междубалканска федерация съ седалище въ Цариградъ. Ние би трѣбвало да участвуваме също въ тази федерация. Азъ на нѣколко пѣти имамъ възможността да говоря съ висши чиновници по този въпросъ. Каза ми се, че ще се направя необходимо, когато дойде бюджетътъ. Касаетъ се да участвуваме тамъ съ една минимална вноска отъ 2—3—5 хиляди франка годишно и къмъ едно насочване и координиране, както казахъ, на нашитѣ усилия. Защото, когато атинската туристическа централа прави своитѣ реклами само за Атина, тя харчи известна сума пари. Въ смѣтата тая реклама тя може да пише: „Следъ като посетите Атина, отидете въ Цариградъ. Има 24 часа до тамъ. Посетете, прочее, Цариградъ“. Въмѣсто въ Цариградъ да правятъ една отдѣлна реклама, тия две централни ще могатъ да я направятъ наедно. Когато една група туристи посети Цариградъ, много лесно може да посети и Варна, защото пътуването отъ Цариградъ до Варна е само една нощъ, но трѣбва тази цариградска централа, която ще насочва тѣзи туристи, да има интересъ да ги насочва въ Варна, вмѣсто да ги връща назадъ. Азъ смѣтамъ, че ще може по този начинъ, участвувайки въ тази балканска федерация и засилвайки нашата печатна пропаганда за привлѣчане на туристи, да привлѣчемъ известенъ брой чужденци, тѣ и тѣй вече идватъ въ Варна, да ги насочимъ къмъ София, на пролѣтъ къмъ нашата Розова долина, къмъ нашитѣ планини, къмъ Рилския манастиръ и т. н. и, наредъ съ малкитѣ приходи, които ще имаме, да увеличимъ и интереса къмъ нашата страна, да преставатъ да ни смѣтатъ за глѣздо на раздоритѣ на Балканитѣ, но да видятъ, че ако и скромна, но все пакъ ние сме една културна страна. (Ржкоулѣскания отъ говорителитѣ)

Председателстващъ Н. Шоповъ: Искатъ ли нѣкой думата? (Никой не се обажда)

А. Липчевъ (д. ср): Повече нѣмате оратори, азъ искамъ да кажа две-три думи.

Н. Стамболиевъ (з): Какъ да нѣмате оратори? Отъ къде знаете че нѣмате?

А. Липчевъ (д. ср): Казва го председателството. Най-после, това не е важно.

Н. Падаревъ (д. ср): Председателството попита: искатъ ли нѣкой думата? Вие не го чухте, г. Стамболиевъ. Значи нѣма записани други оратори.

А. Липчевъ (д. ср): Отъ това, което се чу тукъ, и отъ това, което се знае, има едно установено убеждение, че по въпроса за персонала по железнопѣтното дѣло работитѣ не стоятъ добре. Ако си позволявамъ да кажа две-три думи по този въпросъ, то е за туй, защото при едно малко пътуване съ хора много обективни, дори нѣкогашъ близки хора — не знамъ дали и сега сѣ такива — на г. министра на железницитѣ, чухъ едно оплакване много сериозно: персоналетъ, вследствие на това, което слуша, се е размърдалъ, се е разколебалъ за своята сигурностъ на утрешния день, а онова, което наново се назначава, идва съ такова едно настроение, бихъ казалъ, че чисто и просто началствуващитѣ лица не се чувствуватъ като такива. Казвамъ го това като мнение на много сериозни и

обективни хора, като мнение на много дългогодишни служащи по железнопѣтното ведомство.

П. Деневъ (р): Вие върватъ ли го?

А. Липчевъ (д. ср): Г. Деневъ! Дали азъ го вървамъ или не, е другъ въпросъ. Но азъ не мога да не държа смѣтка за казаното отъ много сериозни хора отъ железнопѣтното ведомство.

Повечко не желая да говоря по този въпросъ, освенъ да кажа едно: най-после, върнали сѣ или не сѣ тия нѣща, които се изнасятъ, да ги изоставимъ, но онова, което трѣбва непременно да стане, то е началствуващитѣ лица по железнопѣтното дѣло да иматъ персоналъ, който да слуша тѣхнитѣ нареждания. А изглежда, че днешниятъ персоналъ не е таквъ. Дано сведенията, които идатъ до мене, да не сѣ върни. Но хората, които твърдятъ това, сѣ много сериозни и обективни. Г. министрътъ на железницитѣ трѣбва да направи възможното.

Нашето железнопѣтно дѣло има единъ голѣмъ стопански дефектъ. Тукъ се обвиняваме за заемитѣ — че този склучвалъ заеми, че онзи склучвалъ заеми. Когато потърсите къде е отишла голѣмата частъ отъ тия заеми, ще видите, че е отишла въ железнопѣтното дѣло. Отъ последнитѣ два заема, около една трета отъ това, съ което тѣ задължиха държавата, отиде въ железнопѣтното дѣло, отиде съ надежда, че така изразходванитѣ суми ще набавятъ всичко онова, което е нужно на съществуващата железнопѣтна мрежа, за да може тя по-нататкъ да се самоздържа и да не стане нужна отново да се купуватъ локомотиви и вагони съ заеми. Отъ това, което виждамъ азъ въ бюджетопроекта, мене ме е страхъ, че не се държи смѣтка за набавянето на онази частъ отъ материалитѣ, която се хабн, и има опасностъ, че ако така се продължава, който и да бѣде тамъ (Сочи министерската маса), ще търси да подновява онова, което се е изхабило, съ нѣкакви извънредни срѣдства. А какви сѣ тѣ, то е известно.

По въпроса за строежа на железницитѣ. Тукъ се приказва, че този режимъ строежъ, че онзи режимъ строежъ. Многого железници се започнаха, знаете презъ кой режимъ — не отъ Сговора. Тѣ продължиха да се строятъ. Много пари се изразходваха — едни железници сѣ довършени, други недовършени. Изглежда, че правителството, подъ натиска на положението, ще преустанови тази политика. Ще трѣбва да се налѣваме, че когато ще я преустанови, онова, което е недовършено, ще съумѣе да го довърши, защото иначе ще бѣде една голѣма загуба.

Съ пожелание къмъ г. министра на железницитѣ да направи всичко възможно, да вдѣхне въбра на своя персоналъ въ неговия стабилитетъ и да даде възможностъ експлоатацията на българскитѣ държавни железници да бѣде уредена, за да може да се покрива онова, което се изхабява, т. е. да се амортизира подвижниятъ материалъ, азъ привършвамъ нѣколкото думи, които искахъ да кажа.

Председателстващъ Н. Шоповъ: Има думата народниятъ представител г. Панайотъ Деневъ.

П. Деневъ (р): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Когато се разглеждаха бюджетитѣ на отдѣлнитѣ министерства, почти всѣчки оратори, които вземаха думата по тѣзи бюджети, почваха речитѣ си съ упрѣка, че не виждатъ каква е политиката, която се прокарва съ респективния бюджетъ. Смѣтаха за свой прѣвъ дългъ да отбележатъ, че не виждатъ има ли или нѣма политика. Тѣзи пъкъ, които виждаха нѣкаква политика въ бюджета, вѣщаха въ критика на политиката, която респективниятъ министъръ е прокарвалъ въ своя бюджетъ.

Съ основание можехме да чакаме, че и по бюджета на Главната дирекция на железницитѣ и пристанищата господата, които взеха думата, ще подложатъ на критика политиката на министра на железницитѣ, ако такава виждаатъ въ бюджета, или ще му направятъ тежки упрѣки, че той внася единъ бюджетъ, който засѣга надъ милиардъ народни срѣдства, безъ да има единъ ясенъ погледъ, безъ да има една ясна политика, която смѣта да прокарва презъ текущата финансова години. Такова нѣщо, обаче, не стана. И нека ви кажа, г. г. народни представители, че именно въ този фактъ, дето господата, които досега се изказаха и които сѣ изключително отъ опозицията, се задоволиха да изчерпятъ голѣмия въпросъ за управлението и експлоатацията на българскитѣ държавни железници и пристанища съ кукитѣ и обикновени дѣлнични, кръчмарски фрази за движението на персонала, съ огледъ набѣжането на партията, която има въ своитѣ ожде министерството, или

пъкъ изчерпваха своята критика съ посочването на някакъв по-малък или по-голям свой дертъ въ този или онзи желѣзнопътен възелъ, въ тази или онази желѣзнопътна гара — въ този, имено, фактъ ние сме наклонни да видимъ голѣмата сила, голѣмийтъ достойства, бихъ казалъ неуязвимостта, на бюджета на г. министра на желѣзницитѣ, сложенъ на разглеждане предъ вашето просвѣтено внимание. И азъ съмъ убеденъ, че този бюджетъ ще бѣде гласуванъ, за честъ на П. ламентъ, отъ цѣлия Парламентъ, съ изключение, може би, само на ония, които въобще не държатъ смѣтка ни за Парламентъ, ни за държавата, нито за никое отъ днешнитѣ сръдства за живѣне и просперитетъ на държавата, защото тѣ нѣматъ интересъ нито да живеѣ, нито да прогресира днешната държава, която тѣ наричатъ пренебрежително „ваша“ — на буржоазния, на капиталистическия строй.

А истината е, г. г. народни представители, че въ този бюджетъ на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата се внася нѣщо ново, което до голѣма степенъ се отличава отъ онова, което бѣше досега въ тази дирекция. Касае се главно до реорганизирането на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища.

Вие ще си припомните, че отъ 21 юний м. г., откакто управлението се пое отъ Народния блокъ, отъ тогава насамъ никое ведомство не е било така често, така ежедневнo обектъ на критики и на подмѣтания — и ще кажа, на партизански подмѣтания — както бѣше Министерството на желѣзницитѣ. Прочее, ние, хората на Народния блокъ, хората на партията, която е дала министъръ за това министерство, и най-после самиятъ министъръ, съ основание чакаме да дойде денътъ, въ който онова, що министърътъ върши въ сѣщото министерство, ще бѣде подложено на парламентарна критика и преценка, за да се обяснимъ обществено и парламентарно, а не съ пасквилни писания и подмѣтания, както правѣха озлобени и помрачени въ съзнанието си хора; не съ партизански заяждания, изразени въ отзивы и антрефилета, помѣстени въ вестници съ и безъ значение; не и съ клюки по кюшетата, по кръчмитѣ и по махалитѣ. Ние се чувствуваме горди, че следъ 10-месечно абсолютно мълчание ни се дава възможностъ да се обяснимъ обществено съ всички ония, които имаха — едни безтактичността, други лекомислието, а трети престъплението — да злословятъ, да клюкарствуватъ, да протестирагъ срещу работи, които сж само отъ полза за ведомството, къмъ което се отнасятъ; само отъ полза за държавата, въ която ставатъ, и само отъ полза за населението, което я обитава и издържа.

Г. г. народни представители! Въ какво се състои новото въ политиката, която министърътъ на желѣзницитѣ прокарва съ сложения на разглеждане бюджетопроектъ? Изхождайки отъ съображението, че желѣзницитѣ и пристанищата сж безспорно едно стопанско, търговско предприятие — капиталистическо предприятие, както го нарече Кършовски, който се обяви противъ него само затова, защото е такова — изхождайки отъ съображението, че желѣзницитѣ и пристанищата иматъ за целъ, на първо мѣсто, да отговорятъ на стопанскитѣ нужди на държавата, че чрезъ тѣхъ има да се разрешаватъ стопански задачи въ страната, бюджетопроектътъ дава отражение на тия схващания, като въ управлението на това предприятие взема въ услуга както представителъ на стопанския елементъ, въ лицето на единъ директоръ-стопановецъ, така и представителъ на техниката, въ лицето на единъ директоръ-техникъ. Техниката има за задача да усъвършенствува сръдствата, съ които държавата се мѣчи да постигне своитѣ стопански цели. И не за да злословя, а съ молба да не бѣда криво разбиранъ отъ онова съсловие, което вдигна най-голъма врява срещу тая реформа — думата ми е за представителитѣ на българската техническа мисль, за техникитѣ отъ всички отдѣлни специалности — съ молба да не имъ се зловили и да не смѣтатъ, че това е злословие по тѣхенъ адресъ, трѣбва да кажа, че тѣ трѣбва да се примиратъ съ основната мисль, която искамъ да изтъкна, че желѣзницитѣ не сж целъ сами за себе си, а сж сръдство за постигане на други държавни цели: целъ стопански, цели на отбрана, цели стратегически, цели културни и т. н., и т. н. Едно отъ сръдствата е: все по-пълно и по-пълно усъвършенствуване на желѣзницитѣ, за да бѣдатъ тѣ по-бързи, по-сигурни, по-стабилни.

Ако, г. г. народни представители, дойдемъ до съгласие по този основенъ въпросъ, ако се разберемъ по него — а ще трѣбва всички да се разберемъ — тогава вие лесно ще схванете, че никакви лоши чувства, никакви лоши намѣрения, никакви отрицания на компетентности, на достойнства и на заслуги въ миналото не сж ръководили ония, които сж съставили този бюджетопроектъ, когато,

наредъ съ представителитѣ на техническата мисль, поставиха и представителъ на икономическата наука и на стопанската мисль, за да си сътрудничатъ хармонично за постигането на общата целъ, която държавата преследва чрезъ своитѣ държавни желѣзници.

Тая мисль, г. г. народни представители, е огразена въ това, че както централното управление на министерството има три дирекции въ своето ведомство — Дирекция на почитѣ и телеграфитѣ, Дирекция на въздухоплаването и Дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата — вървейки по този стълбецъ надолу, Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата се подраздѣля на два голѣми отдѣла: стопанска дирекция и техническа и строителна дирекция. За директоръ на последната се предвижда техникъ-инженеръ, а за директоръ на стопанската дирекция не се прави ограничение. Той трѣбва да бѣде стопановецъ. А стопановецъ може да бѣде и свършилиятъ финансъ и икономия, може да бѣде и юристъ, може да бѣде съ голѣмо достойнство и всѣки инженеръ, машиновецъ, строителъ и какъвто и да е, стига само да е версиранъ въ областта на стопанския животъ на страната, стига да е зарегистриранъ активъ въ тази областъ, стига наистина да е изтъкнатъ като човѣкъ, който борави въ тая областъ. Нека се възползувамъ отъ случая да кажа — безъ да сподѣлямъ напълно онова, което въ миналото е преследвалъ като политика единъ представителъ на техническата мисль въ страната — че покойниятъ инженеръ Сарафовъ бѣше повече икономистъ, отколкото техникъ. И кой му е отричалъ правото да борави въ тая областъ, когато е потребявалъ? Криво или право така се третираше.

Г. г. народни представители! Мисльта ми е, че когато се предвижда въ настоящия бюджетопроектъ това разпредѣление на две дирекции къмъ Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата, преследвало се е единствено тази целъ. Какво остава подъ ведомството на техническата и строителната дирекция? Оставагъ отдѣлението „поддържане“, отдѣлението „тракция“, отдѣлението „движение“ и отдѣлението „строителни и изкупуване на желѣзници и пристанища“. Какво остава въ стопанската дирекция? Въ тая дирекция оставатъ отдѣленията: „контрола приходи“, отдѣлението „централно смѣтководство“, „търговското отдѣление“, „материалното отдѣление“ и отдѣлението „корабоплаване и пристанища“. Кой добросъвестенъ човѣкъ, кой съ що-годе честна мисль човѣкъ може да поддържа, че като си даде въ разпореджиде на стопанската дирекция отдѣленията: „контрола приходи“, „централно смѣтководство“, търговско, материално, корабоплаване, съ това си отреклъ техническата компетентностъ въ страната, съ това си открилъ войнъ на представителитѣ на техническата мисль въ страната, съ това си манифестирагъ черна неблагодарностъ къмъ онии скромни и работливи дейци въ областта на техниката въ миналото, които наистина създадоха нашата желѣзнопътна мрежа, нѣкои пунктове отъ които правятъ честь и ще останатъ гордостъ, може би, за дълги и дълги години за ония, които ги проектираха и езекутираха?

Г. г. народни представители! Виждате, случаетъ се касае до едно разумно, до едно целесъобразно, до едно напълно хармонизираще съ интереситѣ на държавата и на самото стопанство подраздѣление на службитѣ.

Но вие, които сте се интересували отъ живота на това ведомство, вие, които го познавате, сигурно веднага ще кажете, че тукъ при това положение изчезватъ две други дирекции, които досега сществуваша. Имаше, г. г. народни представители, и Дирекция за постройкитѣ, имаше и Дирекция за пристанищата; тия дирекции ги нѣма. Нѣма ги, защото въ нашето съзнание, въ съзнанието на министра стои, че сществуването на тѣзи две дирекции сега не може да бѣде оправдано съ нищо друго, освенъ съ задоволяване желанието на двама-трима души да бѣдатъ директори. Това не го казвамъ съ намѣрение да ги оскърбя. Не искамъ да хвърлямъ упрекъ върху личността имъ, но ако нѣкога е имало нѣкакво оправдание да има Дирекция за постройкитѣ, днесъ, когато ние не предвиждаме въ нашия бюджетъ — а нѣма да предвиждаме още дълги години — почти нищо за строежъ на нови желѣзници; днесъ, когато едва-едва ще се отдѣлятъ сръдства, за да се довършва онова, което е вече започнато, което има своитѣ езекутивни планове, което ще се пуца отъ година на година въ експлоатация — днесъ, казвамъ, мѣсто за Дирекция за постройка на желѣзници не може да има.

Но това не значи, че новиятъ бюджетъ отрича компетентността на техника, защото къмъ техническата

строителна дирекция ние имаме отделение за постройка и изучаване на железниците и пристанищата. Прочее, онова, което беше въздигнато до степен на една дирекция съ директор и съ три отделения: отделение за постройките, отделение за изучаванията и отделение домакинско-сметководно. — всичко това се семплира въ едно отделение; техническата служба отива към отделението за постройките и изучаванията на железниците и пристанищата, домакинската служба отива въ респективното отделение към стопанската дирекция и то този начинъ, без да бъде съ нѣщо засегната компетентността на българския техникъ, създава се една нова организация, която носи икономии на българското държавно съкровище.

Премахва се, г. г. народни представители, и друга една дирекция — Дирекцията за пристанищата и корабоплаването — която по досегашната организация имаше три отделения: за изучаване и постройка на пристанищата, за експлоатация на пристанищата и корабоплаване. По нашето скромно разбиране и отъ гледна точка на добре разбранитѣ интереси на държавата, онзи, който е направилъ тая реорганизация и е внесълъ единъ бюджетпроектъ, споредъ който тази дирекция не съществува, но въ сѣщото време не е посегналъ върху естеството на службитѣ, а ги е надлежно изпратилъ къмъ сходнитѣ, къмъ еднаквитѣ служби въ техническата дирекция, е извършилъ едно добро дѣло. Защото какво имаше да върши тази дирекция? — Изучаваня и постройките на пристанищата. Кой вършеше това? Българскиятъ техникъ, българскиятъ инженеръ. Кѣде отива тая служба сега? Отива въ отделението за постройките и изучавания на железниците и пристанищата, отива съ надлеженъ персоналъ. Но мнозина роптаятъ, че когато става това групиране, отпадатъ нѣкои и други служби. Вѣрно е, че стпадатъ, г-да! И това е и целта, която е преследвана, но не за да бъдатъ уязвени лицата, които заематъ тия служби, а за да може разумно, обективно и целесъобразно да се постигне икономия за държавното съкровище.

Значи онова, което е било обектъ за изучаване отъ страна на Дирекцията за постройка на пристанищата, то ще бъде пакъ обектъ за изучаване, то ще бъде пакъ изучавано, изучавано и прилагано отъ сѣшитѣ тѣзи техници, които досега имаха тая грижа. Съ това, следователно, съ нищо нѣма да се опити интересътъ на чисто техническитѣ изисквания за правилно изучаване и правилния строежъ на българскитѣ пристанища. А смѣтамъ, че никой отъ насъ не, но никой отъ най-заинтересованитѣ нѣма да поддържа, че има нѣкаква строга специализация за строежъ на пристанищата и нѣкаква строга специализация за строежъ на железницитѣ, за да може нѣкой да каже: азъ съмъ квалифициранъ инженеръ за строежъ на пристанища и, когато закривате това отделение или когато намалявате този квалифициранъ персоналъ за строежъ на железници и пристанища, вие смъртно наранявате строежа на нашитѣ морски и рѣчни пристанища и строежа на железницитѣ.

В. Коевски (нац. л): Това Ви схващане е погрѣшно. Винаги, когато се строятъ пристанища, сме викали инженери — специалисти отъ Франция.

П. Деневъ (р): Г. Коевски! Не си правя илюзия въ това отношение.

В. Коевски (нац. л): Недейте да внасяте заблуда. Това е една съвършено специална работа. Варненското пристанище беше строено отъ единъ голѣмъ инженеръ, повиканъ отъ Батиньолитѣ. И ако ние пакъ почнемъ да строимъ пристанища, пакъ ще търсимъ, пакъ ще викаме специалисти отъ Франция. Другъ е въпросътъ за поддържането.

П. Деневъ (р): Азъ смѣтамъ, че съвсемъ напразно влизамъ въ пререкание съ Васъ по въпроси, по които имаме едномислие. Инженери-специалисти може да има не само по пристанищата — инженери-специалисти може да има за строежа и на най-малкия технически обектъ. Но наука, университетъ за строежъ на пристанища, г. Коевски, наука за строежа на пристанища, г. г. народни представители, наука за строежа на пристанища, г. г. инженери, нѣма.

В. Коевски (нац. л): Има, има, г. Деневъ. Въ заблуда сте. Има специална наука за пристанищата.

П. Деневъ (р): Нѣма такова нѣщо.

В. Коевски (нац. л): Има специална наука за постройка на пристанищата.

П. Деневъ (р): Има специалисти въ разни области. Както единъ юристъ може да се специализира въ областта на международното право, въ областта на гражданското или търговско право, както единъ лѣкаръ може да се специализира въ областта на хирургията, така единъ инженеръ, който е турилъ на сърдцето си строежа на тия морски съоръжения, който има по-присърдце строежа на пристанища, може да се отдаде да работи по-специално въ тая област и по-успѣшно да служи въ попришето, което си е избралъ.

Г. Каназирски (д. сг): Но тамъ всѣки специалистъ отъ днесъ за утре не може да трѣгне.

П. Деневъ (р): И когато става тази реорганизация на дирекциитѣ, като става сливане на Дирекцията на пристанищата съ другитѣ дирекции, респективниятъ технически персоналъ си отива на подходящото мѣсто. Азъ не желая да споменавамъ имена.

В. Коевски (нац. л): Нѣма нужда.

П. Деневъ (р): Но трѣбва ли да ви казвамъ, г-да, че г. Х, който сега е инспекторъ въ Дирекцията за пристанищата, утре е инспекторъ пакъ по сѣщото ведомство, но не въ тази дирекция, а въ друга; че г. У, който досега е работилъ въ Дирекцията за пристанищата, утре отива пакъ да служи въ сѣщото ведомство, но въ отделението за пристанищата? Следователно, ония, които сѣ се специализирали, по силата на факта, че сѣ служили известно число години въ това ведомство, нѣма да бъдатъ пренебрегнати, нѣма да бъдатъ отстранени; тѣхнитѣ специални, квалифицирани познания, тѣхната грижа къмъ пристанищата ще бъдатъ по новата организация надлежно използвани, ще бъдатъ надлежно пласирани и сигурно ще дадатъ очакванитѣ резултати? Но тази реорганизация ще има за последиствие: съкращаване на единъ директоръ, единъ инженеръ, единъ-двама дѣловодители, 5—6 книговодители и пр.

Н. Пждаревъ (д. сг): Ще има съкращаване и на специални помѣщения.

П. Деневъ (р): Да, ще има съкращаване и на разходи за специални помѣщения, както и на още нѣкои работи, и въ края на краищата всичко това ще даде една икономия за държавата.

Смѣтамъ сега, че следъ тия обяснения не ще има разномислие между мене и моя другаръ г. Коевски, когато казвамъ, че ония господа инженери, които сѣ се специализирали въ известна област на строителството, тѣ и сега оставатъ въ полза на държавата и въ полза на техниката, на която сѣ се отдали да служатъ.

Другъ единъ въпросъ, който спира вниманието и който спрѣ вниманието на единъ отъ ораторитѣ — макаръ и много нерешително, а само за да закачи г. министра — това беше въпросътъ за секретариата, който наистина е нѣщо ново, като едно учреждение въ централното управление. По досегашната организация на министерството, въ всички почти отделения, въ всички дирекции имаше и секретари, и дѣловодители, и чиновници по персонала, и пр., и пр. Всичко това въ новата организация се залачва, а създава се едно централно учреждение, непосредствено подчинено на министра на железницитѣ. Тукъ имаме бивши министри на железницитѣ и азъ ги моля да кажатъ, ако азъ криво разбирамъ, ималъ ли е министърътъ, по досегашната организация, възможностъ да бъде въ връзка съ своитѣ дирекции чрезъ свои непосредствено нему подчинени органи? Министърътъ висѣше въ въздуха, защото съвсемъ самостоятелно, за себе си, съществуваха и Дирекцията на железницитѣ, и Дирекцията на пошитѣ, и Дирекцията на въздухоплаването. Сега се създава длъжността секретаръ на министерството. Тоя секретаръ не е такъвъ само на железницитѣ — той е въ върховното управление. Тоя секретаръ ще служи не само за връзка на министра съ отделнитѣ дирекции при Министерството, но ще завежда въ Дирекцията на железницитѣ служби, които нѣматъ нищо общо съ техниката. Създава се сѣщо така и бюджетоконтролно отделение.

И въ други министерства има дирекции. Така: въ Министерството на финанситѣ има Дирекция на данѣнитѣ и още други дирекции. Но това не прѣчи Министерството на финанситѣ да има единъ главенъ секретаръ. Министерството на благоустройството сѣщо има нѣколко дирекции — Дирекцията на трудовата повинностъ, Дирекцията на благоустройството. Не знамъ има ли друга дирекция.

Х. Чолаковъ (з): Нѣма.

П. Деневъ (р): Това министерство си има главенъ секретаръ.

С. Мошановъ (д. ср): Нѣма главенъ секретаръ.

Н. Пждаревъ (д. ср): Никога не е имало.

П. Деневъ (р): Но въ Министерството на финанситѣ има главенъ секретаръ. Въ благоустройството е махнатъ главниятъ секретаръ, но има главенъ директоръ. Министерството на желѣзницитѣ, обаче, нѣма главенъ секретаръ и нѣма да се предвижда. Но Министерството на желѣзницитѣ ще има свой обикновенъ секретаръ, чрезъ когото министърътъ ще бѣде въ контактъ съ всички служби, които сѣ му подведомствени. Виждате, г. г. народни представители, че и тая чисто административна нужда на управлението се задоволява по тоя начинъ.

Въ критикитѣ, които се направиха, както отбелязахъ и преди малко, никой не пожела да спре своето внимание върху политиката, която се провежда съ новия бюджетъ. Азъ смѣтамъ, че поне тия, които отъ тукъ натѣй ще говорятъ, ще направятъ хубаво, ако си кажатъ думата и по тоя въпросъ. Не за да правя съ тѣхъ пехливанѣкъ, но както казахъ, за да се изяснимъ обществено по единъ голѣмъ въпросъ, който ние смѣтаме, че е гордостъ, че е честъ за днешното управление, че е гордостъ и честъ за Народния блокъ, че е честъ и гордостъ за онзи министъръ, който го прокарва, ще кажа нѣколко думи. Ние ще се обяснимъ тукъ публично, ние ще се обяснимъ парламентарно, за да спратъ въскакви клюки отъ тукъ и отъ тамъ и да спратъ критики задъ гърба и протести, които излагатъ тия, които ги правятъ.

Г. г. народни представители! Каза се отъ г. Андрей Липчевъ, че той констатираше тукъ-таме, какво, вследствие новата организация, вследствие на това, че станало назначаване на новъ персоналъ, вече едва ли не ведомството е разнебитено, че вече страхъ отъ началството нѣмало, че всичко е сведено къмъ едно — като-че-ли вече желѣзницитѣ не се търкаляли правилно, нѣщо лошо ставало!

Г. г. народни представители! Нѣма да бѣде безъ значение да ви съобща нѣколко статистически данни, за да видите, какви сѣ резултатитѣ отъ като се прилага новата реформа. Най-напредъ нека ви кажа, че увеличението на персонала не е вървѣло съобразно и равномерно съ увеличаването на желѣзнопѣтната мрежа и съ развиването на работата. Въ 1894 г. ние сме имали желѣзнопѣтна мрежа 482 км., въ 1900 г. тя е вече 1.210 км., въ 1906 г. — също, въ 1912 г. — 1.948 и въ 1931/1932 г. достигаме до 2.622 км., а въ 1932/1933 г., текущата — 2.783 км. въ експлоатация. Въ последнитѣ 6 години, отъ 1925 г. до 1932 г., ние сме имали увеличение срѣдно по 60 км. годишно. Презъ 1931 г. сѣ открити за експлоатация 90 км. линии, а въ текущата година, както сега се предвижда въ бюджета кредитъ за довършване на две линии, ще има открити нови 160 км., отъ което следва, че и строежътъ презъ изтеклата година, не само че е билъ нормаленъ съ огледъ на срѣдната аритметична цифра отъ последнитѣ 6 години — 60 км. годишно — но е даже малко засиленъ. То значи, че, прилагана тая организация на дѣло отъ една година насамъ по отношение на строежа, не само не е оказала зловредно влияние, не само че правилно и нормално е вървѣлъ строежътъ, но въ известни отношения даже се е развивалъ по-добре.

Г. г. народни представители! Въ връзка съ онова, което преди малко изтъкнахъ, като недостойно подмяташе по адресъ на новата организация и реформа, състоящо се въ това, че новата организация отричала компетентността на техника и че била насочена едва ли не изключително срещу техникитѣ, е била резултатъ на омраза срещу съсловието, че съ нея се целѣло уязвяване на съсловието, нека ви покажа пакъ съ цифри, че тая реорганизация, която даде наистина съкращаване на 28—30 инженерски длѣжности, е резултатъ на правилното преценяване нуждитъ на службата. За да разберете това, г. г. народни представители, нека ви кажа, че увеличаването количествено и процентно на рѣководния и ексекютивния персоналъ по желѣзницитѣ въсемъ не е ставало хармонично, съобразно развитието и увеличаването километража на желѣзнопѣтнитѣ линии и трафика на нашитѣ желѣзници.

Въ 1924/1925 г. въ централното управление на желѣзницитѣ е имало инженери 50, неинженери 16, останалитѣ пер-

соналъ общо — 441, ексекютивниятъ — 422. Въ 1931/1932 г. въ централното управление има инженери 80, въ ексекютивната служба — 76, всичко — 156. Отъ тази таблица се вижда какво презъ 1929/1930 г. абсолютниятъ брой на персонала въ централното управление спрямо 1928/1929 г. се е увеличилъ общо съ 148 души, което значи, че се е увеличилъ съ 28-6%; абсолютниятъ брой само на г. г. инженеритѣ се е увеличилъ съ 32 души или съ 24-4%, когато броятъ на ексекютивния персоналъ, г. г. народни представители — тукъ спирамъ вниманието на всички ония господа, които по този въпросъ имаха случай да кажатъ нѣщо въ печата — се е увеличилъ само съ 3%.

За да се види по-ясно какво несѣответствие цари въ увеличението на персонала, нека ви кажа, какъ се изразява това увеличение, като се вземе за мѣрка 100 км. желѣзенъ пѣтъ.

Като сравните какъвъ е билъ персоналътъ по желѣзницитѣ презъ 1924/1925 г. и какъвъ е билъ въ 1931/1932 г., значи въ единъ периодъ отъ 6 години, презъ което време желѣзниятъ пѣтъ е увеличенъ по размѣри, които преди малко изтъкнахъ, ще видите, че броятъ на инженеритѣ въ Дирекцията на експлоатацията се е увеличилъ не само абсолютно, но и относително, на 100 км. построена пѣтъ съ 45-7%. Ексекютивниятъ персоналъ за същото време, нѣма да повѣрвате, г. г. народни представители, ако ви кажа, че макаръ абсолютниятъ му брой да се е увеличилъ, относително, на 100 км. желѣзенъ пѣтъ, той се е намалилъ съ 3-7%, което значи, че уредбата на българскитѣ държавни желѣзници не се е рѣководила отъ добре разбранитѣ интереси и нужди на службата; не се е държало смѣтка за онова, което се казва рѣководство и което се казва ексекция въ службитѣ; не се е държало, както казахъ, смѣтка за правилното и хармоничното развитие и подпомагане на черния работникъ, но много, много тежко е стоварено увеличението въ централното управление на квалификацията, главно на рѣководния персоналъ, а много малко или почти никакъ не се е полагало грижа и внимание за ексекютивния персоналъ, за който, каквото щете да казвате, но все пакъ той е, който движи желѣзницитѣ, той е, въ чийто непосредствени ръце стои сигурността имъ. Контролътъ, провѣритѣ, ревизитѣ — безспорно това е работа на рѣководството, но ежедневната работа се върши отъ ексекютивния персоналъ.

Ние съжаляваме много, че не можемъ да видимъ въ сегашния бюджетъ на министъра на желѣзницитѣ едно много почувствително увеличение на ексекютивния персоналъ, за да се тури поне приблизително въ хармония съ процентното увеличение на рѣководния персоналъ. Азъ не се съмнявамъ, че ние ще чуемъ отъ устата на министъра, че той, ако не прави увеличение въ ексекютивния персоналъ, не го прави само заради това, защото нѣма абсолютно никаква бюджетна и финансова възможностъ. Нека пожелаемъ и нека се надѣваме, че въ идущитѣ бюджети, независимо отъ това, кой ще ги внася и кой ще ги упражнява, грижата за увеличаване и подобряване на ексекютивния персоналъ ще следва перманентно, че тая грижа ще бѣде все по-голѣма и по-голѣма, ще бѣде все по-нѣжна и по-нѣжна, за да можемъ наистина да доведемъ всички служачи по това ведомство до положение да бждатъ другари и приятели въ службата, а не врагове, каквито, за голѣмо съжаление, сѣ днесъ на много мѣста.

Друга една страна на новата политика, която министърътъ на желѣзницитѣ прокарва въ своя бюджетъ, политика, която той вече прилага отъ м. юний миналата година насамъ и отъ която ще получимъ идея дали министърътъ е тръгналъ въ правѣ или въ кривъ пѣтъ, е реорганизирането на службата, респ. намаляването на персонала въ дирекцията — защото голѣма частъ отъ персонала, главно рѣководниятъ, се намаля още презъ юлий и августъ миналата година. Каква работа, прочее, сѣ извършвала презъ изтеклата година българскитѣ държавни желѣзници и какви нещастни случаи сѣ регистрирани за същото време?

Първо. Какъвъ е трафикътъ по нормалнитѣ желѣзнопѣтни линии? Пѣтнишкиятъ трафикъ, изразенъ въ брой на пропѣтувалитѣ пѣтници презъ 1920/1921 г., е билъ 6.897.224 души; въ 1930/1931 г. — 7.500.000, а презъ 1931/1932 г. — 8.157.619 души. Сточниятъ трафикъ, изразенъ въ тонове, презъ 1920/1921 г. е билъ 1.814.500; презъ 1930/1931 г. — 3.503.812, а въ 1931/1932 г. — 3.450.000. Виждате, че презъ 1931/1932 г., въ сравнение съ предшестващата година, има едно съвършено незначително намаление. И нека ви кажа, г. г. народни представители, тутакси, че това намаление не е само у насъ. Поради специалнитѣ икономически условия, поради специалнитѣ може би политически условия, трафикътъ, и пѣтнишки, и сточенъ, въ цѣлъ свѣтъ намалява, а

заедно с това намаляват и приходите от железниците. По статистическите данни, обаче, неокончателно установени, взети от официални издания, постигнатията за изтеклата година сж намаляли както следва: в Германия — 15%; в Ирландия — 10%; в Румъния — 6.5%; в Австрия — 6%; в Чехославия — 5.5%; в Гърция — 4.5% и в България, на последно място — само с 3%.

Най-важното, на което искам да обърна вашето внимание, г. г. народни представители, е това, какви нещастия, какви беди се случиха в нашите железници от десет месеца насам, откато се прилага новата реформа. Аз искам да отпратя вашата памет 7—8 месеца назад, когато българското общество ежедневно се алармираше, както се алармира и днес за постоянни, за многобройни железнопътни катастрофи. Нима да издирвам от кои срѣди идва това. Не искам да тълкувам кои сж мотивите за това, не искам да оскърбявам ония, които вършат това, но едно е несъмнено — че от 10 месеца насам се алармира българското общество за непрекъснати катастрофи, за непрекъснати нещастия и едвали не остава впечатление, че вече по българските държавни железници не може да се вози човек, ако не иска да рискува живота си. А какви сж статистическите данни за дерайлиранията и сблъскванията? Дерайлирания, г. г. народни представители — това сж именно вредите, това сж нещастията по службата; това сж нещастни случаи, които се дължат на персонала, които се дължат на инженерите, които се дължат, може би, и на недобросъвестност нѣкаква. В всички случаи, ако искате да получим идея как се носи службата, ако искате да получим идея има ли дисциплина в службата, има ли стегнатост в службата, отъ подготвени хора ли се носи службата, ние ще трѣбва да видим не колко хора сж се самоубили на релсите, подъ локомотива и да прогласим: „нещастията отъ ден на ден се увеличават“. Нима да ценим службата по това, дали нѣкой неврастеник се е хвърлил срещу влака, дали нѣкой пиян каруцар, минавайки презъ прѣлѣза, оставил да се счупи колата му. Дерайлиранията и сблъскванията — тѣ сж, които характеризират има ли или нѣма дисциплина в службата, има ли или нѣма квалифициран и подготвен персонал, има ли или нѣма контрол и надзор в службата; тѣ сж, които характеризират държи ли здраво в ръцете си респективният министър тая служба.

Ние сме имали презъ 1928/1929 г. 140 дерайлирания; презъ 1929/1930 — 177 — увеличени с 37; презъ 1930/1931 — 124; презъ 1931/1932 г. — когато в повечето отъ това време министерството се управлява отъ вносителя на разглеждания бюджетпроектъ, който набѣгналъ Радикалната партия, както се каза преди малко, затова, че назначилъ нови преносвачи и пазачи по гарите — имаме 100 дерайлирания, което значи едно чувствително намаление, в сравнение с миналата година, и още по-чувствително, в сравнение с по-миналата година.

Сблъсквания на влакове сме имали презъ 1928/1929 г. 50; презъ 1929/1930 г. — 36; презъ 1930/1931 г. — 29; презъ 1931/1932 г. — 27, което значи, че в периодътъ 1928—1932 г., най-малко сблъсквания имаме пакъ презъ последната изтекла година. Това, г. г. народни представители, какво показва? Това показва, че персоналетъ, който служи по железниците, и при новата тѣхна организация е на мѣстото си. Тѣзи цифри показват, че сигурностъ въ персонала има; тѣ показват, че служителите не сж повѣрени на хора несведущи, на хора несвежи, че локомотивите не се управляват отъ касали, че железниятъ път не се строи и не се поддържа отъ семинаристи, че мощността на локомотивите не се изчислява отъ юристи, но че всичко си е на мѣстото — че инженерътъ върши своята работа добросъвестно и разбрано, че и началникъ-влакътъ е квалифициранъ и си върши добре работата, че локомотивниятъ чиновникъ е също такъв и пр. и пр. И азъ се обръщамъ, къмъ г. Кършовски, и къмъ г. Момчиловъ, и къмъ г. Каназирски, и къмъ всички ония, които ще говорятъ отукъ нататък, да ми кажатъ имената не на 100 души, а само на 5—6 чиновника измежду квалифицирания персоналъ по железниците: огньари, машинисти, началници-влакове, началници-гари, чиновници по гари, инженери и др., уволнени не по служебенъ път, а по партизански съображения. Вие нѣма да намѣрите такива. Нѣма ги, г. г. народни представители. Уволнения има, но какви? Още следъ като станала изборитъ, на 22 юний телеграфически, отъ единъ провинциален градъ, се назначиха на различни, най-обикновени служби, около 150 души отъ тогавашния министър, който поради изборния резултатъ вече си отиваше. Такива хора бѣха уволнени. Какво отъ това? Съ това ли персоналетъ се е деморализиралъ? А защо ги назначихте вече така на бърза ръка? Кои сж тия, които бѣха уволнени? Говори се за количества,

изсмукани изъ прѣсти, но никой не каза какъвъ е тоя персоналъ, за който се отнасятъ тия заповѣди за уволнение. Персоналътъ—преносвачи по гарите! Кой сериозенъ човекъ ще поддържа, че сигурността на превоза по нашите железници, че рентабилността на нашите железници, че солидността на нашия железенъ път се обуславя отъ тѣзи, които вършатъ хамалтукъ по гарите, та да се намѣри такава голѣма махана на министъра, че билъ уволнявалъ преносвачи с 3-4-5 годишна служба и билъ назначилъ хора, посочени отъ негови приятели—партизани? Г. г. народни представители! Тартюфщина — нека да полагатъствувамъ и азъ, да кажа дума, която спомена г. Стойчо Мошановъ — тартюфщина да нѣма. Частъ отъ персонала — така е по всички ведомства — като поставя още на служба въ известно ведомство, знае, че отива тамъ не да прави кариера, а защото смѣта, че има възможностъ да понзкара нѣкоя друга пара презъ 2—3 години. Въ неговото съзнание стои, че той е тамъ, защото е близъкъ на управлението, а не за да прави кариера отъ тая служба. Тоя персоналъ си отива, той нѣма никакви органически връзки съ ведомството на железниците, той е единъ транзитенъ персоналъ, той минава и заминава. Това го има въ всички ведомства. Но, г. г. народни представители, азъ пакъ казвамъ, съ удоволствие ще упражня своето право на парламентаренъ контролъ надъ министерството, което се управлява отъ моя приятелъ министъръ, за да видимъ дали той уволюва безразборно чиновници; да видимъ играе ли си той на орѣх, напр., съ локомотивния персоналъ, маха ли опитни и стари машинисти, за да туря взети отъ улцата, неучи, неопитни; маха ли опитни и веши началници на гари и назначава ли неучи, неопитни; маха ли опитни и заслужили въ изучаване и строежа на железниците инженери, за да слага свои политически приятели, току-що завърнали се отъ чужбина; маха ли той архитекти, дали доказателства, че умѣятъ да работятъ, и слага ли хора, неподготвени за тази работа? Дайте данни за това. Напразно ще ги търсите, напразно ще се ровите, може би, съ месеци изъ това министерство, за да намѣрите такъвъ материалъ; безъ да получите нѣкъкъвъ резултатъ. Може да обърнете всичките му архиви, може да извикате на помощъ всички махленски клокарки, но никой нѣма да ви каже, че министърътъ на железниците е уволнявалъ такъвъ персоналъ, за какъвто ви говоря. И именно защото той е крайно внимателенъ, защото държи за стабилитета на този квалифициранъ персоналъ, затова, г. г. народни представители, ние сме горди да ви посочимъ тая статистика, която говори, че презъ изтеклата година, когато фактически се прилагаше политиката, прокарана съ новия бюджетъ; че презъ изтеклата година, когато се насаждаше дисциплина и редъ отъ министъра, сигурността по железниците е била обезпечена и дисциплината е била здрава.

Но, г. г. народни представители, когато става дума за сигурността по железниците; когато става дума за критикуване на една политика — азъ не мога да замълча, азъ не мога да не спра вашето внимание върху единъ много печаленъ фактъ, който характеризира лекомислието, съ което се отнасятъ хората, които трѣбва на първо мѣсто да култивиратъ по-голѣма почитъ, по-голѣма вѣра въ своето собствено дѣло, да култивиратъ по-голѣмо довѣрие къмъ службата, на която тѣ сж се отдали отъ дълги години, и да не се поддаватъ на своята злоба и на своите страсти. Въ брой 2539, отъ 19 априлъ 1932 г., на в. „Демократически гласъ“ — и азъ съмъ сигуренъ, че ако бившиятъ министъръ на железниците г. Рашко Малжаровъ бѣше видѣлъ това, той нѣмаше да допусне да се напечата — е напечатанъ нѣкакъвъ протестъ на Дружеството на русенските инженери и архитекти, озглавенъ „Реформите на Стоянъ Костурковъ въ българските държавни железници“. Г. г. народни представители! Въ този фамозенъ протестъ, който е много дълъгъ — четири печатни колона — между другото ние ще срещнете и следния пасажъ: (Чете) „И протестирайки срещу това схващане при обмисляните се реформи, ние смѣтаме, че изпълняваме и единъ общественъ дългъ, оповестявайки опасността не само отъ разгромиване на това национално стопанство, но и непосредствената опасностъ за сигурността и живота на българските и интернационални пътници“. Само единъ претателъ, г. г. народни представители, само единъ умопомраченъ отъ злоба господинъ, може би, уволненъ чиновникъ, може да каже на цѣлия святъ: „Предупреждаваме ви, г-да, да се не качвате отъ 1 априлъ на българските държавни железници, защото вашиятъ животъ е въ непосредствена опасностъ!“. Защото това значи: „Изпълняваме единъ общественъ дългъ, като предупреждаваме българските и интернационални пътници за непосредствената опасностъ която грози живота имъ, ако отъ 1 априлъ се качатъ на българските държавни железници!“

Г. г. народни представители! Отстояване професионални интереси е легитимно право на всяка държава и частен служител. Защитата и отстояването на професионалните права е право на всяко професионално сдружение. Всяка по-тоде напредничава, прогресивна политическа организация трябва да има присърдце професионалните интереси и трябва да се отнася симпатично към професионалните движения, защото тези професионални движения са също един от лостовите за стопански и културен напредък, са също едно от сръдствата, които гарантират и вътрешния стабилитет на службите, когато само правилно са тях се служи. Но тогава, когато те се изродят във една ултра-еготистична организация, когато пред очите на такава организация се изправя и расте вулгарният еготистичен интерес, тогава, г. г. народни представители, вече недейте чака спокойни разсъждения, спокойни обещания, спокойни препоръки от такава организация.

И аз ви соча само този един единствен пасаж, за да видите докъде може да се стигне, когато умопомрачението завладее човъка, когато той се отрови от ненавист и от злоба и когато не си дава сметка за непосредствения ефект, който една приказка, една фраза, един акт може да произведе тук и въ чужбина.

Все там пак се казва, г. г. народни представители, че това, което става у нас, е уникално, че го няма никъде по света. Позволете ми, без да претендирам на никаква почти компетентност, но проявил малък интерес към тая работа, да ви кажа, че без да иска г. министърът да копира това, което е другаде, констатира се един паралел между тая политика, която е прокарана във този бюджет, и онова, което става в държавата, на която никой никога не е оспорвал качеството на техническо съвършенство — Германия. Как са уредени там железниците?

Председателстващ Н. Шопов: (Звъни) Моля, завършете.

П. Денев (р): Ще свърша. — Във Германия управлението на железниците се дели на два отдела: единият административно-експлоатационен, другият — технически. Там има две дирекции: едната е дирекция техническа, другата е дирекция административно-експлоатационна — горе-долу това, което даваме и ние сега под формата на дирекция техническо-строителна и дирекция стопанска. На чело на административно-експлоатационната дирекция, за голямо огорчение на ония, които намират, че г. Костурков прокарва уникална реформа във своя бюджет, в Германия стои юрист — директорът е юрист — името му е господин Кнаут.

Председателстващ Н. Шопов: Моля Ви, г. Денев, имайте пред вид, че времето Ви изтича.

П. Денев (р): Аз не искам, г. председателю, да се възползвам от максималното време, което, според правилника, е два часа. — Тъй че директорът на административно-експлоатационната дирекция в Германия е юрист. Директорът на техническата дирекция е техник, е строителен инженер, и ситамъ, г. г. народни представители, че в Германия едва ли нѐкому е хрумвало да каже това, което са написали наши инженери въ цитирания протест — да предупреди пѐлия свѣтъ, че животът на всички пътници в Германия е въ опасност, защото там начело на административната дирекция стои юрист.

Н. Пждарев (д. сг): Тѣ там си знаят тая опасност, та нѣма нужда да ги предупреждават.

П. Денев (р): По-нататък: първата дирекция, административно-експлоатационната, има следните отдели: първо, юридически, второ — стоково, трето — финансово-репарационно, четвърто — отделение за частните железници, пето — персонално-пътническо, шесто — за отстъпените области и железнопътни съвети, седмо — експлоатационно и осмо — стопанско. Виждате, че петте отдели, които ние имаме въ нашата стопанска дирекция, се напълно покриват и тук. Тѣ имат още три отдели поради особеностите на техния железнопътен живот: тѣ имат отделение за отстъпените области, тѣ имат репарационен въпрос и пр., които за нас са чужди въпроси. Значи, излиза че нашата стопанска дирекция, съ нейните поддели, това е административно-експлоатационната дирекция при главната дирекция на германските железници.

Втората дирекция — техническата, завеждана от строителен инженер, има отделение за поддържане, отделение строително, отделение тракционно, отделение за движението и отделение технологическо. Технологическото отделение се завежда от инженер-химик; тракционното — от машинен инженер, а останалите: строително, поддържане и движение — се завеждат от техници — строителни инженери. А всичките 8 отдели в първата дирекция се завеждат само от юристи и стопановеди — хора с юридическо образование, версирани въ стопанския и икономическия живот на Германия. И, слава Богу, както казах преди малко, никому не хрумва да вземе да обвини управлението на железниците въ едно криво разбиране интересите на железнопътното дѣло и да отива да обявява война на ония, които създават тая организация, още по-малко да отива да извърши това предателство, което стана у нас — да се предупреди българският народ и чуждият свѣтъ, че рискува съ живота си онзи, който се качи на българските държавни железници, поради това ново устройство, което получава управлението на нашите железници.

Г. г. народни представители! Ситамъ, че от тѣзи данни, които набързо можах да събера и да изнеса, вие можахте да получите горе-долу идея за онова, което се внася като ново, като реформа, и какво то ще даде като красив резултат.

Подметна се — и нека кажа, доста нерешително — от г. Ляпчева, че нѣщо става, че дисциплината е разслабена, че подчинените не слушат началниците си, че всичкото това носи опасност за службата.

Г. г. народни представители, по-специално, г. Ляпчев! Позволете ми да Ви увѣря, че дадените Ви цифрови данни показват, какво при новата организация дисциплината нѣма да пострада. Никой нѣма да поддържа, че по българските държавни железници и пристанища може да има добра служба, ако нѣма добра дисциплина. Дисциплината е била и въ миналото и трябва да бъде винаги един от първите елементи, които трябва да царят въ това ведомство, ако искаме да имаме добра служба, да имаме техническо усъвършенстване на железниците, да имаме сигурност на пътя, сигурност въ превозването.

Г. г. народни представители! Нека тука кажа, че и по въпроса за дисциплината трябва добре да се разберемъ. Защото изглежда, че всѣки разбира по своему дисциплината. Аз съм въ състояние да твърдя, че днес даже въ Дирекцията на железниците има ржководни хора, които са абсолютно чужди на най-елементарните разбирания за дисциплина, а тѣ са, които най-много кудкудахат за дисциплина.

Н. Пждарев (д. сг): Значи нѣма дисциплина?

П. Денев (р): Не, не, дисциплина има, но има лица, които разбират, че дисциплина има само тогава, когато тѣ са царя-башия, г. Пждарев, когато само тѣхната дума се слуша. Такива криви понятия за дисциплина ще трябва да се изкоренят. Дисциплината, г. г. народни представители, трябва да царят там, но не може да се говори за дисциплина тогава, когато е изключена възможността за съзнателното и задължителното подчинение волята на служещия на волята на върховния началник. Г. генералъ Савовъ ще ви каже дали правилно дефинирам дисциплината като волево проявление.

А. Ляпчев (д. сг): Той е много либераленъ.

П. Денев (р): Значи, съзнателното и задължително подчинение волята на служещия на волята на върховния началник, въ името на интересите на службата, респ. на държавата и на обществото — това е дисциплина. Аз съм ситамъ, че не може да се говори за дисциплина там, където началникът на ръководната служба може да каже на своите подчинени: „Г. министърът е гост въ министерството. Ще знаете, че всички министри тук са гости. Статистически е установено, че никой министър не може да бъде министър на железниците повече от 9 месеца“. Г. Ляпчев! Онзи, въ чийто понятия за дисциплина стои, че може да каже на своя подчинен да не слуша своя министър, а да слуша него, той нѣма хаберъ от дисциплина.

И. Драгойски (д): Защо се не отървете от такива?

И. Симеоновъ (д): Ама това случило ли се е?

Н. Пъдаревъ (д. сг): Абстрактно говори.

Нѣкой отъ мнозинството: Все ще има нѣкой.

И. Симеоновъ (д): Какви сѫ тия закачки? Ако има нѣкой такъв, кажи го да го знаемъ.

П. Деневъ (р): Ние смѣтаме, г. г. народни представители, че не може да има дисциплина тамъ, където — и тукъ идвамъ сега на намека на уважаемия г. Ляпчевъ, че нѣкъде имало страхъ, какво вече нѣмало да бждатъ слушани началниците — изпратено нареждане на министра до Х началникъ на служба бива хвърлено настрана и се казва: „Азъ имамъ право началство, то да ми прати това нареждане“. Съ тия понятия за дисциплина това ведомство нѣма да живѣе напредъ. Тамъ ще има наистина дисциплина, но ще има едно съзнателно и волево подчинение, изпълнение разпоредбитъ на върховното управление, които ще слизатъ отъ горе надолу по каналния редъ.

И нека ви кажа, г. г. народни представители, че за да бжде това тѣй, причинитъ се криятъ въ едно недоразумение, въ едно криво разбиране на закона за уредбата и управлението на желѣзницитъ.

Н. Пъдаревъ (д. сг): Генералътъ не е въ контактъ съ войницитъ.

П. Деневъ (р): Съгласно чл. 6 на закона за уредбата...

Председателстващъ Н. Шоповъ: (Звъни) Моля, г. Деневъ. — Който отъ г. г. народнитъ представители е съгласенъ да продължимъ заседанието до изчерпване листата на ораторитъ по законопроекта за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата, да вдигне рѣка.

Н. Пъдаревъ (д. сг): И г. министърътъ ли влиза въ числото на ораторитъ?

Председателстващъ Н. Шоповъ: Нѣма записани други оратори.

С. Мошановъ (д. сг): Ше има записани.

А. Ляпчевъ (д. сг): Значи, до изчерпване списъка на записанитъ оратори, а министърътъ ще говори утре.

Министъръ С. Костурковъ: Може да говоря и сега.

Председателстващъ Н. Шоповъ: Който е съгласенъ да се продолжи заседанието, моля, да вдигне рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

П. Деневъ (р): Г. г. народни представители! Съгласно чл. 6 отъ закона за уредба и управление на българскитъ държавни желѣзници и пристанища, (Чете) „начело на Главната дирекция стои главенъ директоръ, който се назначава съ царски указъ. Главниятъ директоръ ръководи службитъ, разпредѣля работата помежду имъ, съгласува действията имъ, предвижда, заедно съ съответнитъ директори, всичко, което е нужно за правилното имъ функциониране. Той е отговоренъ за правилния вървѣжъ на службитъ по желѣзницитъ и пристанищата. Той се сношава направо съ министра и представлява Главната дирекция въ сношенията ѝ по служба съ трети лица“. Този текстъ на чл. 6 отъ закона дава основание на нѣкои да смѣтатъ, че всичко, което става по това ведомство, вече трѣбва да бжде всецѣло въ рѣцетъ на главния директоръ и че, следователно, министърътъ ще бжде гостъ въ това министерство. Обаче онзи, който тѣй мисли, той почва да чете закона отъ чл. 6, като прескача цѣли петъ члена и, най-главно, чл. 1, който казва, че (Чете) „управлението на българскитъ държавни желѣзници и пристанища се извършва отъ министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ“.

Въ новия бюджетъ, г. г. народни представители, който сега дебатираме, азъ виждамъ, че г. министърътъ на желѣзницитъ си позволява нескромността да заяви, че той иска да управлява и ще управлява Дирекцията на желѣзницитъ и пристанищата. Ако това е кабахатъ, да му го напишемъ съ голѣми букви. Азъ смѣтамъ, обаче, че това е елементарно проявление на воля, запазване достоинства на политическия постъ, който е повѣренъ на министра. Г. г. народни представители! Съгласно чл. 23 на сѣщия законъ за уредба и управление на българскитъ държавни желѣзници и пристанища, (Чете) „бюджетътъ на българскитъ държавни желѣзници и пристанища е законодателенъ актъ, съ който се предвиждатъ и разрешаватъ тѣхнитъ приходи и разходи“. Съгласно чл. 25 отъ сѣщия законъ, (Чете) „бюджетопроектътъ на българскитъ държавни желѣзници се приготвя отъ министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ и се внася въ Народ-

ното събрание по реда за внасяне бюджета на държавата“ и т. н. Това значи, че тази дирекция — самиятъ законъ ни казва — министърътъ я управлява, министърътъ носи и парламентарна, и политическа, и всѣкаква отговорност за нейното управление, че той е, който внася и своя бюджетъ и въ тоя бюджетъ отразява своята политика.

С. Мошановъ (д. сг): А навремето, г. Деневъ, се отрови цѣлъ народъ, че сме създали автономна Дирекция на желѣзницитъ и сме я продали на чужденцитъ! Азъ съмъ много доволенъ, че Вие констатиравте тукъ, че правата на министра сѫ запазени.

П. Деневъ (р): Г. Мошановъ! За онова, което сте направили добро, и Господъ ще Ви благослови, но онова, което сте направили лошо, то нѣма да се заличи съ доброто, което сте сторили. — Въ случая искамъ да изтъкна, че, по специалния законъ за тѣй наречената автономия на българскитъ държавни желѣзници, върховното управление и отговорността, и парламентарна, и обществена, а политическа, е на министра на желѣзницитъ.

С. Мошановъ (д. сг): А се лансира, че желѣзницитъ сѫ продадени на чужденцитъ!

П. Деневъ (р): И, по-специално, правото да се съставя бюджетъ, който ще отрази, безспорно, политиката на министра, туй право, изразено въ чл. 25 на закона, е абсолютно право на министра на желѣзницитъ. Онзи, който смѣта, че туй право не е на министра и който смѣта, че може да представлява свои собствени бюджети тукъ и тамъ, задъ гърба на министра, той трѣбва да има елементарната доблестъ да съзнае, че той има едни превратни понятия за тоя законъ, който прилага, и да си тегли послѣдствията. Защото азъ не мога да охарактеризирамъ, азъ не мога да квалифицирамъ разбираня като тѣзи — да се смѣта, че, по силата на този чл. 6 отъ закона за желѣзницитъ, министърътъ е вече а la тегѣ на другитъ въ министерството и трѣбва само да подписва тѣхнитъ заповѣди.

Прочее, да се обяснимъ обществено, пѣкъ и парламентарно по този въпросъ. Министърътъ на желѣзницитъ има амбицията, има решението, щото съ новия бюджетъ на желѣзницитъ оттукъ нататъкъ, когато вне ще сте гласували вече бюджета, да направи и въ съзнанието на ония, които нѣматъ туй съзнание, че министърътъ на желѣзницитъ е, който управлява това министерство, и по този начинъ всѣки да носи службата, която законътъ му е далъ, службата, която той има по бюджетъ, службата, която има по своята подготовка и т. н. и т. н. Смѣтамъ, г. г. народни представители, че това е едно отъ ценнитъ качества, че това е едно отъ голѣмитъ достоинства, които характеризиратъ новия бюджетъ на министра на желѣзницитъ и на пристанищата.

Г. г. народни представители! Тия нѣколко бележки азъ искахъ да направя върху бюджетопроекта. Нека, обаче, кажа, че има нѣкои текстове отъ законопроекта за бюджета на Главната дирекция на българскитъ държавни желѣзници и пристанища, които не могатъ да останатъ и г. министърътъ ще трѣбва да обясни защо сѫ вписани такива текстове въ законопроекта, а въ комисията и на второ четене тия текстове трѣбва да бждатъ махнати. Касае се на първо мѣсто и главно за чл. 13 отъ законопроекта за бюджета на Главната дирекция за 1932/1933 г., който гласи: (Чете) „Постановленията на чл. 40 отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията иматъ приложение и по отношение бюджета на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата“. Чл. 40 отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията гласи, че министърътъ не може да взема кредити отъ единъ параграфъ и да ги употребява за нужди на другъ параграфъ.

И. Драгойски (д): Това е единъ принципъ много голѣмъ и осветенъ отъ десетилѣтия.

П. Деневъ (р): И понеже този принципъ е осветенъ отъ десетилѣтия, той се е оказалъ нежеланъ, вреденъ и опасенъ за туй ведомство, за туй стопанство — желѣзнопътното и на пристанищата — и затуй, при изработване закона за уредба и управление на българскитъ държавни желѣзници и пристанища, въ чл. 26 е постановено: (Чете) „Презъ упражнението на бюджета“ — това е специалниятъ законъ за управлението на желѣзницитъ — „въ случай на нужда, министърътъ на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ може да прехвърля отъ единъ параграфъ въ другъ параграфъ кредити отъ една и сѣща глава, безъ ново гласуване отъ Народното събрание“.

И. Драгойски (д): Отъ една и сѣща глава

П. Деневъ (р): Отъ една и съща глава.

Г. г. народни представители! Ако министърътъ бжде свързанъ съ тия постановления на закона за бюджета, отчетността и предприятията и не му се даде възможност да се ползува съ правото, което има по чл. 26 отъ специалния законъ за уредба и управление на българските държавни желѣзници и пристанища, тогава какво ще стане? Ако вие имате, напр., по единъ параграфъ, да кажемъ, 7.000.000 л. кредитъ за купуване релси и имате, да речемъ, 30.000.000 л. за локомотиви и подвиженъ паркъ и се окаже, че сѣ били потребни не 7, а 8 или 10 милиона лева за доизкарване линията и ако, да речемъ, министърътъ ще иска да купи единъ локомотивъ съ два милиона по-евтино, той не ще може да стори това поради липса на кредитъ и тогава вие нѣма да можете да пуснете линията въ експлоатация, защото министърътъ нѣма да може да я доизкара. Това именно е ималъ предъ видъ навремето сѣ законодателятъ и затуй именно този принципъ на бюджетното право, който между другото гарантира общественъ и парламентаренъ контролъ надъ изпълнителната властъ при упражнението на бюджетитъ, този принципъ въ специалния законъ за уредбата и управлението на българските държавни желѣзници е напуснатъ и е създадено едно специално положение, по силата на което министърътъ на желѣзницитъ, при упражняване на бюджета презъ финансовата година, може да вземе кредити отъ единъ параграфъ и да ги пренесе къмъ другъ параграфъ отъ същата глава. Ще моля г. министърътъ да има предъ видъ това постановление на чл. 26, и ако иска да бжде гарантиранъ, че ще си приложи бюджета — най-после това е негово право, особено въ оная негова часть, която предвижда кредити за довършване на започнати желѣзнопътни линии — той трѣбва да се освободи непременно отъ веригитъ, които му биха били сложени съ чл. 13 на тоя бюджетопроектъ. Иначе той рискува да има единъ добъръ бюджетъ, но да бжде спънатъ отъ неговото приложение.

Г. г. народни представители! Азъ нѣма да говоря за предвиденитъ кредити за доизкарване на линии. Нѣма да говоря и върху друга една страна на бюджета, която се засегна отъ нѣкои отъ преждеговорившитъ, а именно, че се предвижда едно голѣмо намаление на кредититъ за строежъ и поправка на локомотиви и вагони въ чужди работилници, а се увеличавалъ броятъ на служащитъ въ работилницитъ.

Г. г. народни представители! Това не е случайно. Това е направено, смѣтамъ азъ, не за да се експлоатира трудътъ на работницитъ, а е направено за да се тури началото на една тенденция за етатизирането на строежа, на направата на всички съоръжения, потребни за нашитъ желѣзници, за превозенъ материалъ, за товарнитъ и пътнически вагони и пр. и пр. Ние даваме ежегодно десетки милиони лева на частни предприятия, които плащатъ на своитъ директори стотици хиляди лева заплати, предприятия, въ които сѣ ангажирани въ различни форми — съ акции и т. н. — различни сръди и лица. Ние искаме постепенно, постепенно нашитъ работилници при желѣзнопътнитъ гарии дела да се обръщатъ на едни модерни индустриални предприятия, които съ сравнително много по-малко сръдства да даватъ много по-добъръ и много по-цененъ фабрикатъ отъ онзи, който сме получавали досега отъ частнитъ работилници въ Дръново, въ Варна и още нѣкъде. **Г. г. народни представители!** Това е тоже една характерна черта на този бюджетопроектъ. И ако тази тенденция бжде продължена и занаятъ, ако постепенно, постепенно държавнитъ сръдства позволяватъ, што тия работилници да се развиватъ до степенъ на едни модерни държавни индустриални предприятия, ние ще разрешимъ същевременно две задачи: ние ще можемъ да дадемъ — като казвамъ ние, разбирамъ въобще държавата чрезъ нейния бюджетъ — на самитъ желѣзници и по-евтинъ и по-доброкачественъ материалъ.

Г. г. народни представители! Азъ свършвамъ съ възра, че този бюджетопроектъ ще бжде гласуванъ отъ цѣлия Парламентъ.

И. Драгойски (д): Какво мислите по желѣзнопътния данѣкъ?

П. Деневъ (р): Тоя данѣкъ се събира по специаленъ законъ. Както стана известно отъ едно изложение, което направихъ г. министърътъ на желѣзницитъ въ комисията, г. министърътъ приготвя единъ законопроектъ, споредъ който желѣзнопътниятъ данѣкъ ще се разхвърля справедливо между всички данѣкоплатци.

С. Мошановъ (д. сг): Нека дойде законопроектътъ, ще го видимъ.

П. Деневъ (р): Чрезъ този законопроектъ се внася една прогресия. Тоя данѣкъ нѣма да бжде поголовенъ, за всички данѣкоплатци еднакъвъ.

С. Мошановъ (д. сг): Не на глава.

П. Деневъ (р): Тоя данѣкъ нѣма да бжде на глава, а ще се разхвърля съобразно доходитъ. Почва съ 100 л. и свършва до 350 л. Но това е вече въпросъ на подробности, които г. министърътъ може да ви каже. Тѣхъ азъ не ги знамъ.

С. Мошановъ (д. сг): Нека дойде законопроектътъ, ще видимъ.

П. Деневъ (р): Въ всѣки случай по въпроса, който ми поставя г. Драгойски, азъ мисля, че това е въпросъ на политика на г. министра на желѣзницитъ.

Г. г. народни представители! Азъ свършвамъ, като смѣтамъ, както казахъ преди малко, че този бюджетопроектъ ще бжде гласуванъ отъ всички ни. Защото единствената целъ, която той преследва, това е да постигне максимумъ икономии въ разходитъ на държавата, що се касае до разходитъ, потребни за управление, строежъ и експлоатация на желѣзницитъ и, отъ друга страна, да гарантира по-голъма сигурностъ въ превозането и да създаде условия за по-голъми приходи на държавата. Съ този начинъ на работа въ министерството, съ бюджетъ като този, съ коренене на корупцията и съ почтеностъ като тая, съ която се отличава г. министърътъ, вие — отговарямъ на ония, които отъ тукъ правѣха закачки — ще бждете свидетели на все по-голъмо и по-голъмо растене на партията ни въ села и градове, защото стимултъ на това растене не е въ гаритъ, а е въ честната и добросъвестна политика, която е въ хармония съ държавнитъ и народнитъ интереси. (Ржкопѣлкация отъ мнозинството)

Б. Кръстевъ (раб): Не е добросъвестна, защото вие карате насилъ хората да идватъ при васъ да се записватъ за членове на Радикалната партия, а гласуватъ за насъ.

Председателствуващъ Н. Шоповъ: Има думата народниятъ представителъ г. Стойчо Мошановъ.

С. Мошановъ (д. сг): (Отъ трибуната) **Г. г. народни представители!** Не на менъ се падаше отъ нашата парламентарна група да говоря по този бюджетопроектъ. **Г. Каназирски** каза нѣкои бележки, които, азъ вѣрвамъ, поради тѣхната обективностъ, г. министърътъ на желѣзницитъ ще има предъ видъ и ще си вземе добра бележка. Но следъ като г. Панайотъ Деневъ искаше да каже, че този бюджетъ е може би единствениятъ отъ всички други бюджети на министерствата...

П. Деневъ (р): Не съмъ казалъ такова нѣщо. Интригата я оставете за вашитъ партийни сръди.

С. Мошановъ (д. сг): Чакайте, това е моя констатация.

П. Деневъ (р): Не съмъ казалъ такова нѣщо.

С. Мошановъ (д. сг): Азъ го казвамъ, г. Деневъ.

П. Деневъ (р): То е друга работа.

И. Василевъ (з): Той има патентъ за интриги.

С. Мошановъ (д. сг): ... единствениятъ бюджетъ, който предвижда една нова организация на Министерството на желѣзницитъ, по-специално на Главната дирекция на желѣзницитъ, налагаше се да взема думата. Азъ ще се спра само на нѣколко въпроси. Въпросътъ за стопанисването на нашитъ държавни желѣзници е единъ много сериозенъ, много обемистъ въпросъ, но ние, народнитъ представители, трѣбва да кажа, даже и при най-добра воля, ще трѣбва да бждемъ малко по-скромни, когато ще искаме да даваме директиви по него. Дирекцията на желѣзницитъ е едно предприятие индустриално, стопанско и като така на неговото ръководство не бива по никой начинъ да се гледа като на управлението на едно министерство. Съвършено други принципи трѣбва да ръководятъ както лицата, които сѣмъ начело, така и тѣхнитъ отношения къмъ подведомственитъ тѣмъ персоналъ.

Въпросътъ за персонала въ Главната дирекция на желѣзницитъ е единъ отъ най-сѣщественитъ въпроси и преждеговорившитъ оратори съ право отдадоха много голѣмо значение на този въпросъ. Азъ искамъ да вѣрвамъ на тѣхната добросъвестностъ. Тѣ не изнесоха факти, за да подхранятъ отъ тази трибуна махленската клюка. И азъ по никой начинъ не искамъ да давамъ храна на мъхвата. Защото азъ държа много, што народнитъ представители, които е закрилянъ отъ конституцията и закона, когато говори отъ тази трибуна, никой да не може да му иска смѣтка, да бжде предпазливъ, когато говори особено за корупция

въ управлението, когато ще хвърля калъ и ще петни честта на най-вече на тия, които носят отговорности за управлението на страната. Азъ нѣма да скрия, че много сѣ тия, които идатъ да шушукатъ на насъ. Опозицията: „данни, факти“, но когато поискашъ отъ тѣхъ да посматъ отговорността, да изнесатъ тия данни, за да можешъ и ти, като общественикъ, като народенъ представител, да изпълнишъ своя дългъ, тия господа предпочитатъ да държатъ тия данни, съществуватъ или не, въ своитѣ джобове, да нѣматъ куража да ги кажатъ и да посматъ отговорностъ. По този начинъ сѣ недомлъвки и сѣ непоемане отговорностъ не се корени корупцията, а се насажда въ душата на народа обезвъряване по отношение на тия, които го управляватъ днесъ или утре. Тия, които искатъ, щото българскиятъ Парламентъ да запази за дълго време своя престижъ предъ народа, трѣбва да бждатъ особено внимателни по отношение на фактите, които ще изнесатъ отъ тази трибуна.

Азъ факти за корупция, факти за продаване на служби не мога да изнеса. Но азъ мисля, че и г. Деневъ, и всички, които скѣпимъ и трѣбва да скѣпимъ еднакво за честта на единъ общественикъ отъ величината на г. Костурковъ, който има своето минало като общественикъ въ нашата страна, ще трѣбва да се съгласимъ, че по отношение персонала на Дирекцията на желѣзницитѣ се процедира отъ самото начало на идването на блока на властъ неудачно, нетактично, нецелесъобразно, което създаде една атмосфера на паника между персонала.

И. п. Рачевъ (з): Имало ли е, бай Стойчо, корупция презъ миналия режимъ въ Министерството на желѣзницитѣ?

С. Мошановъ (д. ср): Моля Ви се, не ми задавайте той въпросъ. Виждате какъ азъ се държа коректно. Азъ не говоря за корупция въ днешния режимъ. Азъ казвамъ, че когато ще се говори за корупция отъ тукъ, трѣбва да бждемъ внимателни. И азъ казвамъ, че факти на корупция, факти на продаване на служби, не мога да изнеса, защото казахъ, че този, който държи за престижа на Парламента, когато ще говори тия работи, трѣбва 10 пъти да помисли, преди да ги каже. Азъ казвамъ, обаче, че не може да се отрече фактътъ, че поради едно нетактично, поради едно нецелесъобразно процедиране, особено въ началото на правителствената промѣна, създаде се едно настрѳение, криво или право, на несигурностъ между персонала въ желѣзницитѣ.

И бележката, която по-нататъкъ ще направя азъ, когато ще разгледамъ организацията, която се създава съ този бюджетъ, тя е, че съ реформата, която се прави съ създаването на секретариата, се създава една несигурностъ, която е по-скоро психологическа. Отъ факта, че само единъ чиновникъ въ еди-кое-си депо, въ което има 500 или 1.000 служаци, е неправилно уволненъ, се създава страхъ у другитѣ чиновници, че може би и тѣхъ ще ги последва същата съдба. Не се касае за масовитѣ уволнения, но се касае за една система отъ грѣшки, които, ако се загнѣзди у персонала съзнанието, че тѣ, станали достояние на г. министра, не сѣ близи своевременно оправени и премахнати, създаватъ у персонала едно състояние на несигурностъ.

Дирекцията на желѣзницитѣ е едно техническо предприятие, въ което персоналятъ непремѣнно трѣбва да е убеденъ, че по отношение на стабилността, на напредъка, на повишението въ своята служба той зависи изключително отъ неговитѣ технически началници. Азъ не отричамъ, че политическата отговорностъ за едно министерство трѣбва да носи министърътъ, азъ не твърдя, че министърътъ въ едно министерство, даже техническо, трѣбва да бжде една кукла, която ще трѣбва да приподробисва всичко, каквото му се поднася. Но не бива да се отрича, че въ съзнанието на персонала въ едно индустриално предприятие, каквото сѣ българскитѣ държавни желѣзници, трѣбва да бжде, че той най-напредъ зависи отъ своя непосредственъ технически началникъ, който при едно добро управление е едно постоянно лице, което се ръководи само отъ добрия вървежъ на службата. Не бива съдбата на персонала да се оставя на промѣнливия политически ръководенъ апаратъ, който се ръководи отъ по-други чувства при персонални промѣни. Всѣка реорганизация на бюджета на желѣзницитѣ, която ще създаде у персонала убеждението, че по отношение на неговия стабилитетъ, на неговото прогресиране въ службата не зависи отъ своя непосредственъ технически ръководителъ, а отъ промѣнливия политически елементъ, такава една реорганизация е погрѣшна и не бива да намѣри нашето одобрение. И отъ тази гледна точка азъ считамъ, че реформата на г. министра, съ която създава секретариатъ при своето министерство, ще създаде убеждението, че се създава единъ спе-

циаленъ органъ, който именно ще борави само съ персонала. Азъ слушахъ съ много голѣмо внимание аргументацията на г. Панайотъ Деневъ по този секретариатъ и трѣбва да ви кажа, че тя абсолютно не ме задоволи, защото той въ сжщностъ абсолютно никакъвъ аргументъ не даде. Трѣбва да знаете, г. г. народни представители, трѣбва да ви бжде известно, че тукъ не се касае за нѣкой частенъ секретаръ на министра, а се създава главенъ секретаръ на Министерството на желѣзницитѣ, при наличието на главнитѣ директори, които управляватъ това техническо министерство. Съ това се създава поводъ за триене, за търкания, за смѣшение на компетентности, които именно въ това министерство, въ което трѣбва да има само редъ и дисциплина, трѣбва на всѣка цена да се избѣгватъ. Защо ви трѣбва този главенъ секретаръ за връзка между министра и тритѣ главни дирекции, които сѣ въ неговото ведомство — Дирекцията на желѣзницитѣ, Дирекцията на пошитѣ и Дирекцията на въздухоплаването? Защо е необходимо между министра и главния директоръ на желѣзницитѣ, главния директоръ на пошитѣ, главния директоръ на въздухоплаването да се слага такава междинна инстанция? Може ли да се наложи на нашето съзнание, че това е въ интереса на подобрене отъ правителството на службата, когато между министра и отговорнитѣ за работитѣ тамъ технически лица се постави единъ посредникъ, който очевидно ще служи само за връзка? Не знамъ г. министърътъ какъ ще се аргументира по този пунктъ. Въ сжщностъ, г. г. народни представители, това ще бжде една служба, която ще обединява персоналитѣ промѣни въ Дирекцията на желѣзницитѣ, въ Дирекцията на пошитѣ и въ Дирекцията на въздухоплаването. Това ще бжде едно бюро за настаняване на безработни партизани. Следъ успокоението, което азъ не мога да отрека, че постепенно, постепенно настѣпва въ персонала по българскитѣ държавни желѣзници, следъ като мина вихрушката отъ първитѣ дни на новата властъ, вие съ създаването на този секретариатъ ще създадете нови психологически причини за тревога въ персонала.

Опитъ за създаване на административно отдѣление, какъвто се прави сега съ създаване на секретариата, което да се занимава съ персонала, независимо отъ неговитѣ непосредствени технически началници, е правенъ и другъ пътъ въ Дирекцията на желѣзницитѣ и резултатътъ е билъ винаги нещастенъ. Това бѣше опитътъ следъ 9 юний, когато се създаде административно отдѣление съ началникъ г. Вишегоновъ. Вие знаете всичката критика, която се изрази тогава по начина на процедиране съ персонала. При главния директоръ създаването на длѣжностъ главенъ секретаръ ще породи поводъ за даулависте, което ще създаде само неприяности на г. министра на желѣзницитѣ. Всички сие съгласни, че въ Дирекцията на желѣзницитѣ трѣбва да има дисциплина. Но дисциплината въ българскитѣ държавни желѣзници ще може да се създаде, когато персоналятъ знае, че всички негови постѣпки, цѣлятъ неговъ професионаленъ и частенъ животъ се наблюдава отъ началника на отдѣлението, било поддържане, било движение, било друго, че той се наблюдава отъ неговия непосредственъ началникъ, а не отъ секретариата.

П. Деневъ (р): И ще се събѣшатъ накрая съ министра на желѣзницитѣ—всички служби при него си даватъ randevu.

С. Мошановъ (д. ср): Азъ Ви слушахъ, г. Деневъ, съ внимание.

П. Деневъ (р): И азъ Ви слушамъ съ внимание.

С. Мошановъ (д. ср): Вие отсъствувахте преди малко, когато азъ говорихъ за политическата роля на министра, която той има и за отговорността, която той трѣбва да носи. Секретариатъ, който ще се промѣня заедно съ политическиятъ промѣни, нѣма да има тази непосредствена близка и постоянна връзка съ подчиненитѣ, тая абсолютно необходима връзка между командувачия персонала и подчиненитѣ. Азъ казахъ на г. Панайотъ Деневъ, че по тия въпроси много тартюфщина не бива да се продава. Парламентаризмътъ има известни слабости край всички си ценности, за които той отъ всички насъ трѣбва да се брани и да му се създаде необходимиятъ престижъ. Неговата слабостъ е въ стремежъ да се свѣрже долу съ маситѣ, които понѣкога въ замѣна на доврѣието, което ни даватъ, ни отправятъ и известни искания. Не бива да си затваряме очитѣ предъ тази необходимостъ, на която волю и неволю всички плащаме данъ. И който иска да се постави като непримиримъ сждия по отношение на партизанскитѣ назначения, той отива въ разрѣзъ съ известни необходиминости на българската действителностъ. Пожелания за ограничение по партизанствуването трѣбва да се правятъ, обаче единствената спирачка на това политическо влияние е автономизирането на държавнитѣ предприятия. Това е

потикнало държавите да се стремят към едно по-голямо автономизиране и отделяне на тия учреждения от влиянието на политическите лица. Тази цел гоняха и тѣзи, които, давайки ни стабилизационния заем, ни препоръчаха отделянето на българските държавни железници въ отделно от държавния бюджет стопанско предприятие. Г. инженер Ренюл дойде тукъ съ единъ проектъ, който ни накара така малко да се позамислимъ, но, благодарение на твърдото отстояване на тогавашното управление, можа да се създаде този законъ, отъ който г. Панайотъ Деневъ отъ тая трибуна черпи права за своя министъръ, като казваше, че той и само той единствено има право и отговорности. А вие знаете всичката тая отрова, съ която се залъ цѣла България навремето, когато се създаваше законътъ за автономията на българските държавни железници, като се казваше, че Сговорътъ ги продалъ на чужденците и че българскиятъ министъръ на железниците ще бѣде само една кукла. Та въ заключение ще кажа, че съ създаването на длъжността главен секретаръ на Министерството на железниците азъ мисля, че г. министърътъ прави единъ неудаченъ и вреденъ опитъ. Г. Панайотъ Деневъ дебело подчерта, като основна реформа въ новия бюджетъ, раздѣлянето на Главната дирекция на две дирекции — стопанска и техническа. Азъ трѣбва да кажа, че това е логично разпредѣление, макаръ че названието търговска по-добре би замѣстило думата „стопанска“. Азъ не вѣрвамъ, че могатъ да се намѣрятъ технически лица, които да оспорятъ създаването на една търговска дирекция, независимо отъ лицето и неговата професионалност. Азъ напълно сподѣлямъ схващането на г. Панайотъ Деневъ, че стопанската дирекция може да се завежда и отъ единъ инженеръ, защото най-пригодни сѫ инженерите да бѣдатъ добри стопановеди, но въ никой случай не вѣрвамъ да мисли нѣкой, че дирекцията на чистата техническа експлоатация може да се даде въ ръцете на неинженеръ и на нетехникъ. И така си обяснявамъ азъ сега уреждането на ненормалното положение, което бѣше до днесъ въ Главната дирекция на железниците: да се завеждатъ чисто технически служби отъ нетехнически лица, съещу което, мисля, българските техници протестираха. Тия две дирекции, обаче, трѣбва да се обединяватъ въ лицето на главния директоръ на железниците, който, безспорно, е непосредствениятъ и най-близкиятъ сътрудникъ на своя министъръ, който ще носи моралната отговорностъ предъ общественото мнение и политическата тукъ предъ насъ. Никой не бива да мисли, че стремейтъ на техника да има по-голяма свобода и по-голямъ просторъ въ проявяването на своите технически способности, въ своята техническа областъ е едно отричане правото на министъра да има последната дума той, който ще носи, както казахъ, политическата и моралната отговорностъ за управлението. Упрѣкътъ, който се прави, е може би поради това, че се схваща, че се дочува, какво необходимо довърне, необходимиятъ контактъ, тѣсното сътрудничество между министъра и неговите непосредствени технически ръководители е вѣрно. Отъ липсата на този непосредственъ контактъ и паралелно вървене между политически отговорното лице и главния технически ръководителъ могатъ действително да се създадатъ много голѣми пакости за правилното управление на службата. Мисля, че никой не може да поддържа, че министърътъ, който, безспорно, е върховенъ ръководителъ на министерството, може да мине презъ главата на своя главенъ директоръ да прави бюджета и да управлява министерството мимо него, прескачайки неговите права и неговата компетентностъ. Г. Панайотъ Деневъ пропусна да подчертае тая връзка, която, споредъ мене, е най-необходимата, която трѣбва да съществува между политически отговорното лице предъ Парламента и отговорното техническо лице за добрия вървѣжъ на службата по българските държавни железници.

П. Деневъ (р): Никога не ми е минавало презъ ума да смѣтамъ, че отговорността за правилното отправление на техническите служби и грижата за тѣхното организиране може да принадлежи другиму, освенъ на главния директоръ, който е техникъ.

С. Мошановъ (д. сг): Отлично. Азъ искамъ да подчертая и другата мисълъ: тежко и горко на този министъръ на едно техническо министерство — не се касае само за Министерството на железниците — който би съставилъ своя бюджетъ, безъ неговия непосредственъ технически ръководителъ да го е видѣлъ, да го знае и да не е най-близко сътрудничилъ на своя министъръ при неговото съставяне.

Нѣколко думи само що се отнася пакъ до реорганизацията на службите, но по отношение на пристанищата. Г. Кавазирски ви каза много ценни мисли въ това отношение. Той, обаче, не рачи да бѣде съдия между техни-

цитѣ и моряцитѣ; и когато той не можа да вземе върху себе си тая отговорностъ, още по-малко на мене прилича да стора това. Г. г. народни представители! По отношение на дисциплината и реда въ пристанищата се грижатъ портовите капитани, които по служебно положение днесъ сѫ свадени до полицейски пристави. Грѣшка е да се повѣрятъ на тѣхъ милиардните срдства, които българската хазна е вложила въ пристанищата. Грѣшка е, повтарямъ, да изземете ръководството на българските пристанища отъ компетентните инженери и да го сложите въ ръцете на тия портови капитани.

П. Деневъ (р): Не се изема.

Н. Стамболиевъ (з): Оставатъ си.

С. Мошановъ (д. сг): Азъ знамъ, че тѣ оставатъ.

Н. Стамболиевъ (з): Всички технически въпроси сѫ оставатъ на секционния инженеръ, а портовиятъ капитанъ е човѣкъ, който администрира пристанището, който се грижи за пилотирането на плавателните съдове.

С. Мошановъ (д. сг): На кого ще бѣде подчиненъ секционниятъ инженеръ?

П. Деневъ (р): Секционниятъ инженеръ е подчиненъ на централното управление, въ което има една бригада отъ инженери, инспектори, които, като отиватъ тамъ, представятъ дирекцията, респективно министъра; той е подчиненъ направо нему, а не на портовия капитанъ. Грѣшката е тамъ, че още не е разбранъ бюджетътъ. Въ нищо не е подчиненъ инженерътъ, да кажемъ, въ Варненското пристанище на портовия капитанъ; напротивъ, той представлява дирекцията и е съвсемъ автономенъ въ своята техническа работа тамъ.

С. Мошановъ (д. сг): Мога да Ви увѣря, г. Деневъ, че съ това създавате една двойственостъ, макаръ да мислите, че създавате нѣщо паралелно. Създавате една двойственостъ въ управлението на пристанищата, които ще бѣде единъ изворъ на конфликти, които, дай, Боже, да не ставатъ.

Н. Стамболиевъ (з): Нѣма да има конфликти, г. Мошановъ.

С. Мошановъ (д. сг): Разбирамъ — вие ще защитавате тая реформа, но позволете на менъ да изкажа моите опасения. Много е по-важна цѣлата тази отговорностъ, много голѣма, за общия редъ въ едно пристанище да се съсрдоточи въ едно лице, отколкото съ поддѣленето на длъжностите да се разпредѣлятъ може би и отговорностите, а при разпредѣлянето на отговорностите да се отиде до безотговорности. Отъ много по-голяма полза за управлението, за дисциплината и реда въ едно пристанище е да застане начело на него единъ инженеръ съ своята култура и съ своята възможностъ да схваща по-добре въпросите, отколкото портовиятъ капитанъ. Съ тѣзи заплати, съ които днесъ сте оставили портовите капитани, вие по никакъ начинъ нѣма да привлѣчете тѣзи лица, за които мислите, че ще ги привлѣчете, а ще оставите като портови капитани досегашните портови пристави, които нито иматъ авторитетъ, нито иматъ престижъ да пазятъ реда въ българските пристанища. Ако се касаеше за наша домашна работа, най-сетне ние можемъ да ги търпимъ. Но трѣбва да знаете, че тия пристанища сѫ приютъ и за чужди параходи, обслужватъ международните сношения и ние въ тоя контактъ съ външния свѣтъ ще трѣбва да се стремимъ колкото се може по-добре да се представимъ, съ по-голямъ авторитетъ, съ по-голямъ престижъ. Позволете ми на мене тази слабостъ да вѣрвамъ, че тоя авторитетъ и престижъ на българската държава въ българското пристанище ще го създаде българскиятъ инженеръ, а не портовиятъ капитанъ и приставъ, които вие слагате. А да мислите, че на тѣзи длъжности ще привлѣчете морски офицери, особено съ тази заплата, която вие предвиждате, вие се мамите — това нѣма да стане. При туй положение ще си останатъ днешните портови капитани такива, каквито си ги знаемъ въ всичките крайдунавски пристанища и въ пристанищата Варна и Бургасъ.

Ще се спра накратко и върху единъ въпросъ, съ който много се спекулира, но по който азъ се считамъ длъженъ да кажа нѣколко думи. Касае се за поправката и за ремонта на подвижния материалъ на българските държавни железници. Азъ съмъ народенъ представителъ отъ една околия, въ града на която има работилница за такъвъ ремонтъ. Тая работилница, въ която сѫ заети 200—250 души работници, съживи тоя замръзълъ градъ и му даде новъ животъ. И това е било преди всичко най-важниятъ мотивъ, който ме е движилъ да се интересувамъ отъ живота на

тия предприятия, да следя съ голѣмъ интересъ тѣхното преуспѣване и съ голѣма загриженостъ тѣхния фалитъ. Ще говоря по-специално за фабриката въ Дръново, която се създаде отъ една коларска кооперация съ български капиталъ, но която днесъ всенѣло въ рѣцете на германците. Българитѣ съ своя капиталъ извършиха две поправки на подвиженъ материалъ на българскитѣ държавни желѣзници и не вѣрвамъ никой добросъвестенъ човѣкъ въ Дирекцията на желѣзницитѣ да отрече, че тия поправки отъ техническо гледище бѣха отлични. Но тѣ свършиха съ грамадни загуби за това предприятие. Българитѣ си изядоха капитала и бѣха принудени да продадатъ предприятието си на германци, които използваха това положение, за да го купятъ на безценица и които, по моето убеждение, саботиратъ, спъватъ успѣха на подобни индустрии въ България, за да има нужда българската държава да прибѣгва за такива работи въ чужбина.

Независимо отъ тая фабрика въ Дръново, имаме и фабриката „Кораловагъ“ въ Варна. Азъ бихъ желалъ, щото всички, които отидатъ това лѣто на разходка до Варна, да посетятъ тая работилница. Създадена така ужъ на шега, тя стана едно голѣмо индустриално предприятие, което преди малко време предаде на българскитѣ държавни желѣзници поправени локомотиви, ремонтътъ на които се отбѣгваше отъ иначе добре организираната Софийска тракция. Нѣма по принципъ по-похвална идея отъ тая, държавата да вземе въ рѣцетъ си, да етизира всички помощни служби на Дирекцията на желѣзницитѣ. Това е логичното. Едни етизирани желѣзници не бива да се оставятъ на произвола на помощни предприятия, които не зависятъ отъ рѣководното тѣло на Дирекцията на желѣзницитѣ. Обаче, г. министре, при днешното положение, въ което се намира държавата, Вие много ще затрудните нормалния прѣрѣстъ въ поправкитѣ, ако се оставите изключително на силитѣ и на капацитета на държавнитѣ работилници въ тоя моментъ. Създаването на една втора голѣма желѣзнопътна работилница, която не трѣбва да бѣде въ София, а трѣбва да бѣде въ вътрешността на страната, е една отъ жизненитѣ необходиминости за българското желѣзнопутно дѣло. Но ще можете ли Вие въ днешния моментъ да намѣрите срѣдства за това? И когато има инвентаръ вече капиталъ въ едни работилници, въ които работятъ български работници — надъ 600 въ Варна, къмъ 200 — 250 въ Дръново — да спрете прираста на поправянето на желѣзнопътния паркъ само за запазването на единъ принципъ, който нѣмате материална възможностъ да реализирате, мисля, че правите пропускъ по отношение поддържането на този паркъ. Между това, при туй разрастване на желѣзнопътната мрежа, при туй откриване на нови линии, още по-необходимо е да се поддържа този паркъ съ единъ по-бързъ темпъ, отколкото сте правили това даже съ помощта на тия две фабрики. Само отъ тая гледна точка азъ повдигамъ този въпросъ, като, както казахъ, не бива да се отрича ползата, която принасятъ на българскитѣ държавни желѣзници, по отношение поддържането на тѣхния паркъ, тѣзи предприятия, които не само не извличатъ за себе си голѣми печалби, но се товарятъ съ задължения да плащатъ грамадни глоби за неустойки, които ги поставиха въ положението да се издѣлватъ отъ български рѣце и да бѣдатъ откупени акциитѣ имъ отъ чужденци.

Г. г. народни представители! Това сѣмъ нѣколкото бележки, които имахъ да направя по въпроса за реорганизацията, която се иска да се даде на българскитѣ държавни желѣзници съ тоя бюджетопроектъ. Обаче азъ не мога да напусна тази трибуна, безъ да отправя единъ апелъ къмъ г. министра по въпроса за желѣзнопътния персоналъ. Г. министре, създайте условията за успокоение на труженицитѣ въ желѣзнопутното дѣло, което не отричамъ, защото, по което се създаването на специаленъ секретариатъ отъ политически лица, въ рѣцетѣ на които Вие ще турите неговата сѣдба, нѣма да постигнете и наново разтурожавате персонала. А безъ успокоенъ, дисциплиниранъ и родолюбивъ персоналъ, Вие отъ българскитѣ държавни желѣзници нѣма да получите това, което и народъ, и държава очакватъ за своето стопанство и за своята сигурностъ. (Рѣжоплъскания отъ сговориститѣ)

Председателствуващъ Н. Шоповъ: Има думата г. министърътъ на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ.

Министъръ С. Костурковъ: Г. г. народни представители! Азъ благодаря преди всичко на ония г. г. народни представители, които вземаха думата по бюджетопроекта на държавнитѣ желѣзници; благодаря имъ така сѣщо за вниманието, тѣй настойчиво отъ тѣхъ обѣрнато върху известни слаби и силни страни на моя бюджетопроектъ. Азъ особено съмъ доволенъ отъ факта, гдето всички говоривши досега подчертаха огромната важностъ на българскитѣ държавни желѣзници за националното наше стопанство. Азъ съмъ доволенъ, сѣщо така, г-да, и за много неприятнитѣ думи, безъ, обаче, да бѣдатъ обосновани съ факти, които се казваха тукъ по адресъ на управлението на българскитѣ държавни желѣзници въ продължение на 11 месеца. Затуй азъ, виѣщо да се говори по кюшетата, или по вестникитѣ, най-добре е тукъ, въ Народното събрание, каквото има да се каже, за да бѣдемъ наоткрито, начисто. Не съмъ азъ човѣкътъ, който ще отрече грѣшкитѣ, които може да сѣ станали и които сѣ станали презъ време на моето управление, особено по персоналниятъ въпросъ. Не, г-да, азъ не отричамъ. Но едно нѣщо трѣбва да се има предъ видъ, когато се говори за тия грѣшки; то е следното: не грѣши само онзи, който не действа, особено при управление въ едно време като днешното, когато борбата за съществуване, за хлѣбъ въ нашата страна е тѣй изострена, както никога до днесъ отъ освобождението на нашата страна и създаването на българската държава, на тѣй нареченото трето българско царство. Въ такова време, г-да, на борба за хлѣбъ, вие ще се съгласите, че грѣшкитѣ сѣ много по-възможни, отколкото въ друго време. Тукъ, обаче, трѣбва да забележа, че грѣшкитѣ, които сѣ ставали — заявявамъ го най-добросъвестно — сѣ ставали поради заблуждение, въ което управлението е изпадало понякога. И тукъ, когато азъ съмъ досѣщалъ, долавялъ грѣшката, проучавал съмъ я, констатиравал съмъ я и съмъ гледалъ да я поправа въ най-непродължително време. Зашто азъ съмъ ималъ, г-да, единъ принципъ, на който съмъ служилъ до днесъ, на който служа и днесъ — той е: никому зло да не сторя. Това — едно. Другъ принципъ имамъ, на който съмъ служилъ и служа и днесъ: никого да не оставя да прави зло на държавата, да причинява пакостъ на държавнитѣ интереси. Тия два принципа сѣ ме рѣководили въ управлението на Министерството на желѣзницитѣ, пошитѣ, телеграфитѣ и телефонитѣ — тѣ ще ме рѣководятъ и въ бѣдше.

Преди да пристѣпя къмъ съществената частъ на моята кратка речъ, азъ сиѣтамъ за необходимо да кажа нѣколко думи по поводъ на най-парлиментарния въпросъ, който тукъ занима въ много голѣма мѣра нѣкои отъ преждеговорившитѣ. Въпросътъ е за уволненията, които сѣ правени въ Дирекцията на желѣзницитѣ. Първо, абсолютна неистина е, че има такива и толкова уволнения, за каквито ни се говори отъ трибуната. Това е абсолютно невѣрно. Второ, нито единъ квалифициранъ работникъ, чиновникъ, служител по Дирекцията на желѣзницитѣ не е уволняванъ на приумица, макаръ че тия уволнявания сѣ абсолютно нищожи по брой.

Ф. Рафаиловъ (д. сг): Значи не сѣмъ 6 хиляди?

Министъръ С. Костурковъ: Това е — казахъ го азъ — абсолютна неистина.

Н. Стамболиевъ (з): Г. г. народни представители! Понеже времето е доста напреднало и нѣма кворумъ и предъ видъ на това, че тази материя, която разисква г. министърътъ, е доста интересна, азъ праая предложение да се вдигне заседанието, като г. министърътъ продължи утре. И моля г. министра да се съгласи съ това.

Председателствуващъ Н. Шоповъ: Г. министре! Съгласни ли сте?

Министъръ С. Костурковъ: Щомъ като Събранието желае, нѣмамъ нищо противъ.

Председателствуващъ Н. Шоповъ: Г. г. народни представители! Ще вдигнемъ заседанието за утре.

Предлагамъ следния дневенъ редъ за утрешното заседание:

1. Първо четене законопроекта за бюджета на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища за 1932/1933 финансовъ година — продължение разискванията.

Следватъ по-нататъкъ останалитѣ точки отъ днешния дневенъ редъ.

Вдигамъ заседанието.

(Вдигнато въ 21 ч. 4 м.)

Подпредседателъ: Н. ШОПОВЪ

Секретаръ: С. П. ЛОЛОВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: Д. АНТОНОВЪ