

СТЕНОГРАФСКИ ДНЕВНИЦИ

НА

XXIII-ТО ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

I РЕДОВНА СЕСИЯ

Брой 108

София, сбота, 2 юлий

1932 г.

112. заседание

Срѣда, 15 юний 1932 г.

(Открито отъ подпредседателя Н. Захариевъ въ 16 ч. и 49 м.)

СЪДЪРЖАНИЕ:

	Отр.	Законопроекти:	Отр.
Отпускъ, разрешени на народни представители . . .	2505	1) за бюджета на Главната дирекция на желѣз- ницитѣ и пристанищата за 1932/1933 финансова година. (Първо четене — продължение раз- искванията и приемане)	2506
Питане отъ народнитѣ представители Г. Костовъ и П. Стоевъ къмъ министритѣ на правосъдието и на вътрешнитѣ работи и народното здраве относно възпрепятстването на полицията да се даде гласностъ на процеса срещу централния комитетъ на Българската комунистическа пар- тия и Българския комунистически младежки съюзъ, насроченъ на 15 юний н. г., упражня- ване мораленъ тормозъ надъ защитата, както и нанасяне жестокъ побой надъ подсъдимитѣ въ сѣдебното заседание. (Съобщение)	2505	2) за допълнение чл. 1, буква „г“, отъ закона за разрешаване на Бургаската градска община да сключи заемъ. (Първо и второ четене)	2516
		3) за разрешаване на Поповската градска община да сключи заемъ. (Първо и второ четене)	2516
		Дневенъ редъ за следващото заседание	2516

Председателствуващъ Н. Шоповъ: (Звъни) Обявявамъ, заседанието за открито. Присъствуватъ нужното число народни представители. Заседанието е законно.

(Отъ заседанието отсъствуватъ следнитѣ г. г. народни представители: Ангеловъ Иванъ, Бошнаковъ Тодоръ, Василевъ Григоръ, х. Галибовъ Юсеинъ, Георгиевъ Павелъ, Гуревъ Василъ, Дековъ Петко, Дилиновъ Минчо, Димитровъ Захари, Дойчиновъ Стефанъ, Икономовъ Димитъръ, Илиевъ Илия, Каназаклиевъ Георги, Кирковъ Кирко, Кораковъ Крумъ, Кръстевъ Гето, Маринчевъ Георги, Мартушковъ Алекси, Милевъ Милю, Молловъ Владимиръ, Момчиловъ Стоянъ, Орозовъ Александъръ, Петковъ Борисъ, х. Петковъ х. Георги, Петровъ Никола, Поповъ Еню, Радевъ Георги, Ризовъ Стойне, Родевъ Христо, Свиначевъ Добри, Станевъ Митю, Станишевъ д-ръ Константинъ, Станковъ Владимиръ, Таслаковъ Цвѣтко, Ташевъ Димо, Христовъ Александъръ, Чорбаджиевъ Петко, Шонговъ Георги и Юртовъ Георги)

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

- На г. Никола Тошевъ — 2 дена;
- На г. Георги Говедаровъ — 1 день и
- На г. Александъръ Христовъ — 1 день.

Народниятъ представител г. Кирилъ Славовъ моли да му се разреши 3-дневенъ отпускъ. Ползувалъ се е досега съ 20 дни отпускъ. Следва Събранието да му разреши искания отпускъ. Които г. г. народни представители сж съгласни да се разреши 3-дневенъ отпускъ на народния представител г. Кирилъ Славовъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Народниятъ представител г. Тодоръ Бончевъ моли да му се разреши 6-дневенъ отпускъ по болестъ. Ползувалъ се е досега съ 29 дни отпускъ. Следва Събранието да му разреши искания отпускъ. Които г. г. народни представители сж съгласни да се разреши 6-дневенъ отпускъ на народния представител г. Тодоръ Бончевъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Народниятъ представител г. Добри Свиначевъ моли да му се разреши 4-дневенъ отпускъ по домашни причини. Ползувалъ се е досега съ 55 дни отпускъ. Следва Събранието да му разреши искания отпускъ. Които г. г. народни представители сж съгласни да се разреши 4-дневенъ отпускъ на народния представител г. Добри Свиначевъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Народниятъ представител г. Георги Маринчевъ моли да му се разреши 1-дневенъ отпускъ. Ползувалъ се е досега съ 25 дни отпускъ. Следва Събранието да му разреши искания отпускъ. Които г. г. народни представители сж съгласни да се разреши еднодневенъ отпускъ на народния представител г. Георги Маринчевъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Постѣпило е питане отъ народнитѣ представителя г. г. Георги Костовъ и Петко Стоевъ къмъ г. министра на правосъдието и къмъ г. министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве, относно възпрепятстването отъ полицията да се даде публичностъ на процеса срещу Централния комитетъ на Българската комунистическа партия и Българския комунистически младежки съюзъ, насрочено днесъ, 15 юний, упражнени мораленъ тормозъ надъ защитата, както и нанасянето на жестокъ кървавъ побой надъ подсъдимитѣ въ сѣдебното заседание.

Това питане ще се изпрати на съответният г. г. министър, за да отговорят.

Пристъпваме към първа точка от дневния ред: първо четене законопроекта за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1932/1933 финансовата година. — продължение разискванията.

Има думата г. министърът на железниците, пощата и телеграфите.

Министър С. Костурков: Г. г. народни представители! Снощи в няколко минути, които имах на разположение, аз се спрех на въпроса за чиновническия персонал, респ. уволнения, които са ставали и стават в Дирекцията на железниците и пристанищата, и казах, че това, което се твърдише тук от трибуната — за някакви си 6000 уволнения — е абсолютна неистина. Това сега на нова смятка подчертавам, за да се разбере по какъв начин се събират сведенията, които се изнасят тук като доказателства, за уволнения на служители по дадено министерство или дирекция.

Аз искам малко по-подробно да се спра на този въпрос затуй, защото на него се отдаде особено значение от ония г. г. народни представители, които говореха. Аз не бих се спрел хич на него, или бих го минал само за една минута, ако вниманието на ораторите не беше концентрирано предимно върху този въпрос. А този факт показва, че, или в Дирекцията на железниците през управлението на Блокното правителство, респективно при моето министерствуване, действително са станали нечувани уволнения, или пък, че г. г. ораторите, нямайки нищо сериозно, за което да се хванат, за да критикуват политиката на Министерството на железниците и пристанищата, се улавят за тия дребни факти. Кое от тия предположения е вярно — на това аз няма да се спирам; оставам на г. г. народните представители сами да преценят.

Минавам по-нататък по въпроса за уволняванията. Уволнения са ставали, г. г. народни представители, от 29 юни м. г. до сега — значи пълна година без две седмици — но това, което ви казах снощи, съм длъжен да го подчертая дебело и сега. То е: уволнения произволни не са ставали нито в един случай. И затова аз съм спокоен пред себе си, че не съм извършил нито едно беззаконие.

Тук откривам една скоба, за да бъда последователен на себе си и на своята съвест. Грешил съм, защото съм бил въвеждан в заблуждение; а съм бил въвеждан в заблуждение, защото и докладчиците са били въвеждани в заблуждение. Това е човешко. Казах по-рано, че който не действа, само той не греша. Но в момента, когато съм се убеждавал, че е извършена грешка или неправда — не беззаконие, а грешка или неправда — г. г. народни представители, имате моята най-сериозна и категорична декларация, че тутакси съм вземал мерки да се поправя в кръга на възможностите, по-скоро или по-бавно, направената или допуснатата грешка. Абсолютно нищожи са уволнения на квалифициран персонал. В това може да се убеди всеки, който отиде в министерството.

К. Кършовски (раб): Не ни дават никакви сведения, г. министре!

Министър С. Костурков: Това не е истина, това не е вярно, преди всичко, г. г. народни представители, защото се опровергава от следното: няма, които министърът не знае вечерта, на другия ден ги има в вестниците.

К. Кършовски (раб): Давайте ги на жълтата преса.

Министър С. Костурков: Какво показва това, г. г. народни представители? Това показва, че в моето министерство всичко е открито. Защото нека забележа, че още от първия ден, когато приех министерството, аз започвах на чиновниците в министерството, което аз управлявам: няма да има нищо скрито, освен онова, което се касае за държавната сигурност.

К. Кършовски (раб): Значи, има тайни?

Министър С. Костурков: Да, има, както в всички министерства, така и тук. Защото Министерството на железниците, както казах вчера, служи на националното стопанство, на националната култура и на националната отбрана. Ако не извършваше тия три служби Дирекцията на железниците, съвсемно основание би могло народното

представителство да откаже да гласува един такъв бюджет, какъвто винаги е имало Министерството на железниците — бюджет широко по своето съдържание, бюджет голям по суми, които се предвиждат за нуждите на това дѣло.

Г. г. народни представители! Много интересно е, че ония, които говореха за персонала при Министерството на железниците, респ. при Дирекцията на железниците и пристанищата, говореха особено много по този въпрос, но по другите въпроси се каза само по нящичко. А аз ще дойда да кажа по другите въпроси онова, което трябва да се каже, ще кажа онова, което другите не го казват: Обърна се, казвам, внимание върху корупцията, която съществувала при назначението и уволнения!

Но това беше една хвърчаща фраза, много конкретно не се даде, нито един факт не се изнесе. И всеки безпристрастен слушател остава под впечатлението, че това са приказки, които се хвърлят ей-така, да се ожили, ако е възможно, Дирекцията на железниците, а най-вече — министърът на железниците, пощата и телеграфите.

Не се обърна внимание също на източника на тая корупция, ако такава има. Г. г. народни представители! Който иска сериозно да дебатира от тая трибуна по въпроса за корупцията в дадено учреждение, в дадено министерство въ нашата държава, той трябва да обърне въпроса по-широко, по-сериозно и да се вдълбочи в него, да намъри основите на корупцията, ако има такава. Само когато се постъпва по този начин, може да се изкорени злото, което прави да настъпваме всички, когато говорим за него. Както казах, нито един от ораторите няма смелостта или благоразумието — все едно, това няма значение за мен — да се вдълбочи по въпроса, да го обърне по-широко и, както казах, да даде едно що-годе напътствие за неговото разрешение.

Тук трябва да забележа, че действително в Дирекцията на железниците, изобщо по железниците, е имало, г-да, корупция в разни времена, има и днеска, както що я има в цялостния, общия наш политически, обществен и държавен живот. Тая корупция не е, прочее, присъща само на едно учреждение, както искаха да кажат някои от г. г. ораторите вчера — тя е присъща на нашата епоха, на нашето време. Вие, по-старите, си спомните, че преди 1912 г. за корупция по българските държавни железници дума не ставаше. Ставаше дума от време на време, че въжда се откраднато нещо, както що се открадна една риба, която, помня, стана притча во езицех; по онова време, на покойния Михаил Таксов, и оставили само главата на рибата. Това беше станало, както ви кавах, притча в езицех, защото хората на бѣха навикнали да слушат за кражди по българските държавни железници.

Но тогава, когато свѣтът, па и България преживяха такива промени, такива сътресения, не само стопански, но и психически; тогава, когато се получи една деградация морална въ пълна свѣт и специално въ Европа и въ България, ние не можем, г-да, да отречем, че тая зараза я няма из нашата страна; нея я има въ всички отрасли на държавното управление, само че не еднакво, а градуално, степенно.

Прочее, тук е основата на злото. Материална ли мизерия не искате, която представлява голям изкуствителен недостиг на нещастиен служител, който получава недостатъчно възнаграждение, което не му стига да живѣе, психическо ли разстройство, морална ли деградация — всичко това вкупе взето обяснява това странно за по-предшлите времена явление, което сега е много твърде обикновено. И иска тутакси подчертая, че това явление не е присъщо само на нашата малка и бедна, но иначе сравнително запазена въ морално отношение страна. Г-да! Това е вече явление мирово, особено присъщо днес на Европа. Аз ще ви дам един пример поразителен.

До 1914 г. един от най-устойчивите контрагенти като търговци, предприемачи и индустриалци бѣха германските търговци и индустриалци. Не знам дали е имало два случая от стотъ на неустойка. Следъ великата война, обаче, г-да, въ Германия неустойките на тамошните индустриалци, предприемачи и големи търговци спрямо чужденците, въ това число и българите, е много вече обикновено. Чуйте ме: то е вече много обикновено! И като говоря това, аз не клеветя, а съобщавам един истинен факт. Това се констатира и въ германския печат, особено въ печата на психолозите, въ печата на педагозите, които следят моралното поведение и моралното падане на техните страни.

Ето по какъв начин аз си обяснявам, прочее, корупцията, която настѣпи въ нашата страна — следова-

телно и въ нашите български държавни железници — след войните, които прекъснахме.

Но нека забележа тук, че все пак, въ сравнение с онова, което е станало и става въ малокulturните държави, каквато е и нашата, ние и въ това отношение не можем да бъдем за олакване. Все пак, казах, не отричам корупцията. Аз, обаче, има да заявя, че откак стъпих въ министерството, първата ми работа беше да стегна здраво юзгитъ на цѣлия персоналъ, отгоре до долу, и да заявя на персонала, чрез неговите представители, че докогато стоя на министерското мѣсто, азъ ще пазя като зеницата на очитъ си интереситъ на персонала, който е честен и добросъвестен въ изпълнение на своя служебенъ дългъ, а ще бѣда безжалостен и неукротимъ преследвач на ония хора отъ персонала, които отстъпватъ отъ своитъ прѣки длъжности, които ги нарушаватъ, и особено ония, които срамятъ службата и персонала въ тая служба.

И нека ви кажа, г-да, че и до днесъ азъ не съмъ отстъпилъ отъ тая позиция, която заехъ още отъ първия денъ, и докогато стоя на това мѣсто (Сочи министерската маса), нѣма да отстъпя отъ нея. Защото, нека ви кажа, една отъ първите ми задачи, като министъръ на железницитъ и пристанищата, бѣше и си остава, не да ви внесамъ много законопроекти — защото не сѣмъ много законопроекти, които създаватъ добро управление и добра рентабилност на капиталата, който е вложенъ въ българскитъ държавни железници като стопанско предприятие; това е живото управление, това е будниятъ духъ на ония, които ръководятъ и управляватъ, това е добросъвестното изпълнение на службата отъ оня, които сѣ ръководни, това е честната служба на железницитъ и пристанищата, това е таченето на държавнитъ интереси отъ ония, които служатъ на тия интереси. Това е една отъ първите и най-първо моя задача, ще кажа азъ, която си остава и до днесъ, и ще си остане, докогато съмъ на това мѣсто. (Сочи министерската маса)

И тукъ азъ съмъ билъ принуденъ постоянно, непрекъснато да се боря съ всички противодействия, които срѣщамъ отъ различни страни. А, за жалостъ, азъ ги срѣдахъ — срѣдахъ ги отъ неумолиния животъ, преди всичко, искаме да кажа, отъ тежкитъ, едвамъ поносими условия на живота. Азъ ги срѣдахъ отъ морално деградирани елементи, които въ разни времена сѣ засели въ железницитъ известни мѣста, малки и голѣми, и които едва ли не бѣха извоювали право на несъмненост и непогрѣшимост, като римския папа; които мислѣха, г. г. народни представители, че това най-големо държавно стопанско предприятие може да бѣде управлявано само отъ тѣхъ; никакъвъ министъръ не може да се бърника въ неговото управление, защото „той не разбира“, защото „той нѣма време“.

Азъ намѣрихъ време. Не се стѣснявамъ да заявя това. Моля ви само едно: не тѣкувайте тога заявление като хвалба — далече отъ мене това; азъ изпълнихъ единъ дългъ къмъ държавата, отечеството и народа си тѣхъ, както го схващамъ. Азъ намѣрихъ време — намѣрихъ време и днесъ и ноще — да проуча онова, което съставлява същността на това държавно предприятие, да намѣря неговитъ дефекти отъ горе до долу, да ги напивамъ, да реагирамъ и ако не да ги изкореня, поне много да ги намаля. Тукъ сѣмъ и рушветитъ, тукъ сѣмъ и кражбитъ. (Ръкожискиания отъ мнозинството)

Нека ви кажа, г. г. народни представители, че и днесъ, когато се заявяваше тукъ, между другитъ, и отъ г. Ляпчевъ вчера, че имало страшно смущение въ персонала на железницитъ, че той не билъ спокоенъ, а отъ г. Стойчо Мошановъ се заяви, че персоналитъ вече се успокоява — азъ сега не знамъ кого да вѣрвамъ, дали г. Ляпчевъ или г. Мошановъ — . . . (Възвращения отъ сговориститъ)

И. Василевъ (з): И двамата не сѣмъ за вѣрване.

Министъръ С. Костурковъ: Г. г. народни представители! Имамъ една молба къмъ васъ. Вие сте свидетели, че отъ 20 августъ, откато се откри Народното събрание, до днесъ нѣмъ никого не съмъ прекъсвалъ, както презъ две десетилѣтия, бидейки народенъ представителъ, почти винаги оппозиционеръ — съ изключение на 1918—1919 г., когато управлявахъ широко коалиционно управление, за да спасява това, което бѣше останало въ България — никого не съмъ прекъсвалъ. Азъ имамъ търпение да изслушамъ всички, както и вчера имамъ това търпение. Моля ви, имайте и въ това търпение и не ме прекъсвайте, защото отъ прекъсването нито нѣма да спечелите нито вие, нито азъ, нито Парламентътъ.

Продължавамъ мисълта си. Въпрѣки всичко, г. г. народни представители, и днесъ азъ наблюдавамъ отклонения отъ прѣката служба. Не само това: азъ наблюдавамъ открити кражби. Прѣсень примѣръ: вчера бѣмъ заловенъ единъ не малкъ служителъ по железницитъ, който е открадналъ въ продължение на нѣколко дена 15 подвижни части отъ разни локомотиви. Тия кражби не сѣмъ новост по железницитъ. Но кражбитъ по железницитъ отъ 11 месеца досега систематично сѣ намалявали по брой, споредъ статистиката, която се прави за всѣки месецъ, и презъ миналия м. май, забележете, тѣ сѣ намалѣли до 90%. Въпрѣки това, ето на, вчера, както ви казахъ, е открита една кражба. И най-интересното е не толкова фактътъ на кражбата, колкото мотивитъ на кражбитъ, които характеризиратъ лошата, злата умисълъ, която иматъ известни срѣди или кръгове у насъ, да компрометиратъ движението и съ него да компрометиратъ преди всичко министъра на железницитъ, а, заедно съ него, цѣлото правителство на Народния блокъ, защото ще кажатъ: „Министъръ, министъръ, ама все пакъ правителството има косвено отговорност; не умѣха добре да управляватъ железницитъ“.

Какво се оказа отъ признанието на този господинъ? Оказа се, че той, заедно съ другари, ималъ за цѣлъ да осуети правилното излизане на влаковетъ отъ Софийската гара, като краде известни части отъ ония локомотиви, които сѣмъ приготвени да излизатъ въ движение. Виждате сега този фактъ какво показва.

Другъ фактъ, който е томе прѣсень. Завчера, преди да мине влакътъ между Гривница и околнитъ села на Плевенъ, кантонерътъ обхожда линията и вижда, че нѣма нищо. Връща се, следъ нѣколко минути влакътъ минава и се чува грѣмъ. Връща се кантонерътъ по направление на грѣмѣжа и вижда тенежияка, вързана за една отъ релситъ. Срѣща тамъ близо единъ пѣдаръ и го пита: „Чу ли нѣщо?“ — „Чухъ, ама не разбрахъ какво е“. — Видѣли тамъ бомба, обаче била зле заредена и не могла да експлодира и затуй не причинила нещастие. Тръгватъ двамата по линията и въ единъ изкопъ до линията виждатъ двама млади хора, които лежатъ. Отишли при тѣхъ и ги питатъ: „Чухте ли грѣмъ тукъ?“ — „Не сме чули“. — „Но какъ не сте чули, вие сте близо тукъ?“ — „Е, на, не сме чули“. — Пристъпва пѣдарътъ съ пушка и имъ иска легитимации. Единиятъ вадя легитимация, а вториятъ изважда два парабела отъ джоба си и казва: „Горе рѣцетъ!“ Уплашили се и двамата бедни хорица, пѣдарътъ стага пушката, другиятъ е безоръженъ, взематъ си онязи легитимацията и си отиватъ. Връщатъ се кантонерътъ и пѣдарътъ тутакси въ гара Плевенъ и съобщаватъ на властта и веднага били изпратени полицая да ги стигнатъ и хванатъ.

Г-да! Какво значи това? Много лесно обяснимо е за мене. Злосторници се навѣдиха въ тая нещастна хубава земя. Тѣзи злосторници, като не могатъ съ друго да погрѣчатъ на правилния и спокоенъ вървѣжъ на работитъ въ нашата страна, си служатъ съ таква срѣдства. А най-лесно уязвими сѣмъ железницитъ, защото най-малко сѣмъ опасни отъ таква инциденти. Ето какво се върши днесъ.

Съ тѣзи нѣколко прѣсень случая се отклонихъ отъ въпроса, на който искамъ сега да се върна. Въпросътъ бѣше за злоупотребитъ въ железницитъ. Г. г. народни представители! Злоупотребитъ въ железницитъ сѣмъ отъ двойно естество. Първо, отъ непосредствена кражба на държавни материали. Това сѣмъ дребнитъ крадци, които сандардисахъ до голѣма степенъ, благодарение на мѣрките, които взехъ и които употребихъ. Не сѣмъ рѣдки случаетъ, това го знаете, когато работникъ, майсторъ или какъвъ и да е, излизайки отъ мѣстоработеното, да е скрилъ нѣщо подъ жасото си палто, ако е лѣто, или подъ шинела, ако е зима. Младри се и изнася. Азъ наредихъ така, че да могатъ да ги ловятъ, сандардисахъ ги и ги обуздахъ до известна степенъ да престанатъ да крадатъ, макаръ че не мога да кажа, че всичко е по медъ и масло. Безъ кражби българинътъ рѣдко може да минава, защото той е граблва птица; той е такъвъ отъ вѣкове.

С. Томевъ (раб): Като има какво да се краде, ще има и кой да краде.

Министъръ С. Костурковъ: Азъ не съмъ виновенъ, че той има таква отрицателни качества, покрай великитъ добродетели, съ които се кичи.

Г. Костовъ (раб): Накърнявате националното чувство на българския народъ!

Министъръ С. Костурковъ: Г-да! Това сѣмъ дребнитъ работи. Рушветитъ — това сѣмъ едритъ.

Г. Костовъ (раб): Парламентътъ прави ли изключение?

Министъръ С. Костурковъ: Когато Вие приказвате такива работи, трѣбва да знаете, че сте народенъ представителъ и че имате предъ себе си народни представители. Ако приказвате за Парламента, посочете лицата, които обвинявате, ако ли не — млъкнете, защото е недостойно да се говорятъ такива работи по адресъ на хората тукъ. Пукъ сж двесте и толкова си хора. Вие не можете да обвинявате цѣлия Парламентъ. Не Ви е срамъ!

Г. Костовъ (раб): Вие не можете да говорите така за единъ народъ, особено за трудящитъ се. Търсете грабливитъ птици другаде, г. министре!

Министъръ С. Костурковъ: Азъ изказвамъ едно разбиране, което, ако съмъ живъ и здравъ, ще четете въ едно голѣмо съчинение, „Характеристика на българина, неговата душа, неговитъ велики добродетели и неговитъ отрицателни качества“. Вие трѣбва да знаете неговитъ качества, като честни и преданни синове на своя народъ, за да можете да развивате повече добродетелитъ, а отрицателнитъ качества да корените, ако не, да ги намалите до минимумъ. Това е поведението, което се диктува на искрения, честния българинъ, което той трѣбва да има къмъ своя народъ; не само да приказваме велики работи за него, а въ сжщностъ да го развращаваме и да му запалваме фантазията, да го подлудяваме, като го караме да мисли, че едва ли не е гений и въ цѣлия свѣтъ нѣма равенъ на себе си. Истината трѣбва да се знае отъ народа, защото само тогава той ще може да крачи напредъ и да се освобождава отъ всичко това, което носи въ себе си, като отрицателно, наследено отъ робство, при първото и второто българско царство и подъ гърци, и турци.

Прочее, вярвамъ се на въпроса. Казахъ, че вторитъ кражби, рушетитъ, тѣ сж най-опаснитъ. Азъ не знамъ какъ и що, но има единъ ноторенъ фактъ за нашата обществено-ност, който е изяснилъ многократно въ нашата преса въ течение на десетилѣтия, че въ България има чиновници малки, сръдни и голѣми, които презъ известенъ периодъ на служба сж успѣли да направятъ състояние, което ни най-малко не отговаря на оноа, което сж получили въ форма на заплатата. И тъкмо тия повици въ нашата преса и въ нашия общественъ животъ дадоха поводъ навремето да се създаде законъ за преследване на незаконно обогатилитъ се чиновници, който законъ, за жалостъ, и до днѣшнѣшнъ не е приложенъ. Г-да! За такива хора ми е думата, че както на много мѣста, така и въ Дирекцията на желѣзницитъ ги е имало. Азъ мога да ви кажа едно, че ютъ 11½ месеца азъ съмъ билъ като Церберъ не само надъ милионитъ, които сж минавали презъ Дирекцията на желѣзницитъ за задоволяване нейнитъ нужди, но дори надъ стотинкитъ въ разходитъ по тия желѣзници и съмъ искалъ всички най-подробни обяснения и при търгове, и при други разходи. И мога да ви заявя, че ако не всичко, каквото е трѣбвало да се направи, то възможното, споредъ човѣшкитъ сили, е направено и сж запазенъ интереситъ на държавното съкровище. Защото, г. г. народни представители, азъ оstarѣхъ въ борби въ България, както и моятъ другаръ, г. министъръ-председателъ, и знамъ, какво значи отговорностъ за изразходване на държавни сръдства и знамъ преди това пъкъ, какво значи сж кръвъ печелени стотинки, събирани въ форма на данъци отъ данъкоплатеца-народъ, за да се задоволяватъ нуждитъ на държавата. И по тази причина, между всички други, азъ съмъ билъ извънредно внимателенъ и строгъ по въпроситъ за разходитъ на желѣзницитъ и пристанищата. И тамъ, бидейки строгъ, ще ви кажа: азъ, каквото можахъ, направихъ и продължавамъ да правя. Това, което можахъ да открия, пратихъ го при прокурора, то е вече тамъ — нѣкои за хиляди, други за налѣ милионъ и т. н. Тѣ сж вече при прокурора, ще се разправятъ съ него. Това даде поводъ да изтърпватъ всички гузни съвѣсти, които по-рано сж си мислили, че могатъ да хазайничатъ като съ своя мушния. (Рѣжкоплѣскания отъ мнозинството) Тази българска държава не е държава на министъръ Костурковъ, или Дирекцията на желѣзницитъ не е на Х или У, и затуй, защото е държава на българския народъ, затуй трѣбва да бждемъ толкова по-внимателни при произвеждането на разходитъ, особено у насъ, гдето лакомята за богатство е безграшнична и гдето любовта къмъ парата е извънредно развита въ известни сръди. Защото идеализмътъ съ течение на времето се изпарява и оставатъ единици, които, служейки честно на своя народъ, не сж могли да забогатѣятъ, макаръ че сж имали тази възможностъ. Тѣ сж за посмѣшнице; задъ гърба имъ се смѣятъ ония, които за кжсо

време сж могли да направятъ състояние, да си легнатъ на него и свободно да живѣятъ така, както желаятъ. А щомъ идеализмътъ изчезва, остава у малцина, толкова повече трѣбва да бжде бдителна властта тогава, когато се касае въпросътъ за изразходването на държавнитъ сръдства. Ето, г-да, какъ съмъ трепиралъ азъ въпроса за чиновничеството, за неговитъ длѣжности и за неговитъ права.

Но като говоря сега по този въпросъ, за да не се връщамъ по-късно на него, нека го изчерпя окончателно, като кажа още нѣколко думи по въпроса за оноа, което е направено за служителитъ по българскитъ държавни желѣзници, за да видите, че въ тоя моментъ, когато се е гледало да се дисциплинира тая армия отъ 18 хиляди души — а сега паднала вече на 17 хиляди и нѣколко стотинъ — едновременно съ туй азъ съмъ вършилъ и дѣлото на самия персоналъ, гледалъ съмъ съ оноа, което е възможно, да го улесня, да направя работата му по-добра, по-лека, да направя живота му възможно по-облекченъ. И въ това отношение, г. г. народни представители, е направено оноа, както казахъ, което е било въ кръга на възможноститъ. Напр., години, много години превознитъ персоналъ по движението се борѣше противъ нарядитъ по това движение. Какво представляваха тия наряди? Г-да! Хората по движението бѣха класирани единъ видъ негласно на две категории: на много подготвени и облагодетелствувани, на които се даваше да вървятъ съ пѣтичкитъ и бързитъ влакове, дето работата е сравнително по-лека, дето километражътъ е по-голѣмъ, дето икономитъ, които се получаватъ и се плащатъ, сж сравнително по-голѣми, а на останалия персоналъ се даваше превозната сточна служба, обикновенитъ, хамалскитъ влакове. Това тегнѣше извънредно много на персонала. Това различие, г-да, азъ го унищожихъ и направихъ нарядитъ да бждатъ еднакви за всички. Който не е достоенъ, той трѣбва да излѣзе отъ служба. Щомъ той е приетъ на служба, предполага се, че достойно заема мѣстото, което му е дадено, още повече, че всички се подлагатъ на изпитъ, за да добиятъ известно служебно положение. Персоналитъ не можеше да не бжде доволенъ отъ това, защото стана нѣщо, което той сигурно не е вѣрвалъ, че може да стане.

Но, г. г. народни представители, не е само това. Иматъ наречени фондови жилища. Тия фондови жилища сж строени и ще продължатъ да се строятъ отъ специалния фондъ „Желѣзничарски жилища“, който си има своитъ приходи. Е добре, знаете ли по какъвъ начинъ се настаняваха хората въ тия жилища? Само облагодетелствуванитъ, само силнитъ можеха да живѣятъ тамъ по 5—10 години, колкото си искатъ, съ единъ нищоженъ наемъ. Тамъ живѣеха дори хора, които получаватъ голѣми заплати и които имаха на разположение цѣли „партаменти“ отъ по 3—4 стаи. Азъ видѣхъ тая неправда и я премахнахъ. Азъ наредихъ обитаването на тия жилища да става по специаленъ правилникъ: наспроти заплатата, която получава желѣзничарътъ, да му бжде давано жилище. На най-неоправданитъ, на най-беднитъ, съ най-голѣми семейства, които иматъ малка заплатата, а разходи по-голѣми, поради голѣмината на семействата имъ, на тѣхъ, преди всичко, жилища трѣбва да се дадатъ. Следъ туй наредихъ опредѣленъ срокъ, въ който срокъ иматъ право ония, на които сж дадени жилища, да живѣятъ въ тѣхъ и да си плащатъ наема. Когато тоя срокъ изтече, тѣ ще освободятъ жилищата, за да влѣзатъ въ тѣхъ други, които сж чакали и които сж отъ сжщата категория по състояние съ тия, които ще напустнатъ жилищата и т. н.

Друго нѣщо, г. г. народни представители. Имаше, тѣ наречена, купонна система. Въ що се състои тя? Понеже желѣзничаритъ, както всички чиновници въ България, не получаватъ навреме заплатитъ си, организирано бѣше отъ години касиеръ-платецътъ да дава купонъ на ония желѣзничаръ, който иска да си пазарува въ даденъ магазинъ. Тоя магазинъ е въ споразумение съ касиеръ-платеца да прави нѣколко процента отстъпка. Желѣзничарътъ, при тиснатъ отъ нѣмотията, винаги е готовъ да вземе купонъ и да отиде да пазарува съ него, защото иначе не може да живѣе: не получава заплатата си по два месеца. Но, г-да, тия проценти кжде отиваха, мислите? Тѣ отиваха у касиеръ-платеца, за труда му! И затуй, когато поехъ управлението, имаше страшно надпреварване кой да стане касиеръ-платецъ. Защото, когато проучвахъ въпроса въ неговата сжщина, ми се съобщи, че касиери-платци по тоя начинъ сж успѣвали, въ продължение на 2—3 години, да направятъ доста голѣмо състояние отъ тѣзи проценти. И тая купонна система я преобразихъ. Заповѣдахъ: началствуващето лице, заедно съ двама отъ подчиненитъ си, ще представлява комисия, която ще дава купонитъ, обаче

процентът на отстъпките ще бъде въ полза на консоматора, а не на ония, които дават купоните; услугата ще бъде на службата от службата. Това, не ще съмнение, извънредно много задоволи персонала.

Друго, г. г. народни представители. Открива се сега вече почивна станция въ Варна за болни деца на желѣзничарите. Това също задоволи персонала и го задоволява и днес. И ще ви кажа, че днес получих една възторжена телеграма отъ Хисаря отъ болни желѣзничари, които не могат да се нахвалат отъ грижата, която изпратените отъ тук да ги наглеждат, да готвят и пр., полагат за тяхното оздравяване.

Има и друго нѣщо, което не мога да замълча. Много години желѣзничарите искаха и се борѣха да иматъ свои изборни представители въ дисциплинарния съдъ. Г. г. народни представители! Това искане азъ го намѣрихъ за легитимно, разумно и право и разрешихъ навреме и тоя въпросъ. И т. н. и т. н.

Съ една дума, искамъ да кажа, г. г. народни представители, че това, което е било въ възможностите на министерството да се направи за персонала, е направено.

Обаче тукъ може да ми се възрази: „Ти все пакъ заобикаляшъ въпроса, като говоришъ за персонала, защото той не е добре възнаграденъ и бива многократно глобяванъ, и то“ — както се изтъкна вчера тукъ отъ единъ отъ говорившите — „безъ разследване, безъ нищо“.

По първия въпросъ. Г. г. народни представители! Азъ ще призная, че персоналите по желѣзниците и пристанищата с недостатъчно възнаграденъ. Това е безспоренъ фактъ. Но азъ и друго трѣбва да кажа — ако искамъ да бъда добросъвестенъ, а не ласкателъ на желѣзничарите, защото съ ласкания тѣ се развъртаватъ, а не имъ се помага — че, въ сравнение съ заплатите на учителите, споредъ ценза, който се иска отъ тяхъ, въ сравнение съ заплатите на сѣдините, споредъ ценза и стажа, който се иска отъ тяхъ, и т. н., въ сравнение съ ония заплати, които ги има въ Финансовото министерство, г-да, заплатите по желѣзниците не сж по-долу, не сж по-ниски. Азъ зная специалния трудъ, който полага желѣзничарятъ, но я вижте телеграфо-пошиера какъ е — той е по-зле! А и той работи и дене, и ноще, и зимно време, и лѣтно време — не всички, но значителна частъ отъ тяхъ сж по-кѣрица, по-виелицы, по-снѣгове, по-дъждове, по-студове, по-жеги, по-пекове. Единъ първоначаленъ учител, който има срдѣно образование, който е стажувалъ, получава на рѣка днесъ 1.650 л., г-да. Какво има да кажете? Единъ мирови сѣдия получава по ведомостъ 3.000 л., единъ членъ въ окръженъ сѣдъ тукъ получава 3.500 л. Това сж хора, които сж добили срдѣно и висше образование, държали държавни изпити, стажували и пр. и пр. Всичко туй струва не само трудъ, не само време и животъ, но то струва и пари на ония, които сж харчили за тяхъ.

И съ тия думи искамъ да кажа, че изобщо трудътъ на нашия служител въ България не с добре платенъ.

Но азъ стѣпвамъ тукъ на друго сравнение, което е много по-страшно.

Г. г. народни представители! Я ми кажете вие днесъ, кой български земледѣлецъ изкарва това, което ще му бъде достатъчно да преживѣе — земледѣлецъ съ срдѣна имотностъ, съ 50-60 декара? Кажете ми, кой български занаятчия може да живѣе що-годе скопосно съ това, което изкарва чрезъ денонощенъ трудъ, не само той, но и съ калфите и съ чираците, и дори съ семейството си? Не трѣбва ли той да ходи по кѣрищата да преглежда градината си, да посѣе, да отгледа що-годе и то съ чуждъ трудъ, съ платенъ трудъ? Кой? И когато имаме предъ видъ това нещастно стопанско състояние, когато имаме предъ видъ равнището на живота по цѣлия свѣтъ и у насъ — азъ говоря за у насъ — какъ можемъ да претендираме ние днесъ, съ чиста човѣшка съвѣст и съ любовъ къмъ човѣка: дайте да увеличимъ заплатите?! Лесно се говори, г. г. народни представители, за увеличаване заплатите — азъ това по-лесно нѣма — но дайте да видимъ, има ли възможностъ за това, преди всичко, има ли възможностъ държавата, на която служи държавниятъ служител, да стори това? Вие знаете, г. г. народни представители, че нѣма абсолютно никаква възможностъ за повишаване на каквито и да е заплати. И затуй именно и въ сегашния бюджетъ на държавата влиза онѣ дѣлѣ отъ миналогодишния бюджетъ, въ който се казваше, че заплатите, установени отъ по-миналогодишния бюджетъ, не могатъ да се увели-

чаватъ. Кой отъ министрите не иска, кой отъ васъ, народните представители, не иска да бъде подобро материалното положение на служителите на държавата? Всички искаме. Но когато се намираме предъ една абсолютна невъзможностъ, азъ мисля, че правимъ престѣпление, когато приказваме и издигаме дозуги за по-голѣми заплати, като въ сжщностъ сме непоколебимо убедени, че такива заплати не могатъ да бъдатъ дадени. По тоя начинъ се развъртаватъ служителите на държавата — и това е скръбното — общо, и специално служителите по желѣзниците и пристанищата.

Тукъ и поведението на нашата преса, която има човѣшки, и следъ туй национални и други задачи, е било небезукорно. Тя е бързала въ сжжденията си, както по въпроса за заплатите, така особено по желѣзничните инциденти. Станала нѣкъде случка, станала нѣкъде катастрофа, пресата бърза да обвини — кого мислите, служителите? — не, министра: той е направилъ катастрофата! Какво?! Този Костурковъ, откато дойде на власт, не могатъ вече да се въртятъ козелетата!

Г-да! Азъ вече достатъчно живѣхъ въ тая хубава, неспокойна земя; много десетилѣтия се борихъ и до- когато ми очите гледатъ ще се боря за свобода, за човѣшки животъ и за правда въ тая земя. (Ржкоплѣскания отъ мнозинството) Но азъ видѣхъ много, г-да, въ тая земя. Тая още непобѣлѣла, но многолѣтна глава много нѣщо изпати и видѣ при тоя животъ въ тая хубава и красива, но нещастна страна. Видѣ много развратъ да се сѣе въ нея по разни краища, чрезъ разни срдѣства и по разни пѣтища. И съ болка на срдѣето констатирамъ, че и днесъ имаме тоя развратъ, който се сѣе. Тогава, когато се пише въ пресата: „Министъръ Костурковъ е виновенъ за катастрофите“, какво ще кажете на това? Азъ ще дойда по-късно и на въпроса за катастрофите. Сега, обаче, отворихъ една скоба, за да говоря за известни влияния въ живота и въ службите по желѣзниците. Следователно, когато се пише по този начинъ, г-да, какво се прави? Оневиняватъ се всички ония, които е възможно да бъдатъ фактическите причинители на катастрофата. Не всѣкога машинистътъ, огнярътъ, спирачътъ и пр. сж причинители на катастрофата, на инцидента. Но отде знае г. г. журналистите, че инцидентътъ или катастрофата, която снощи е станала, е станала по вина на министъръ Костурковъ и пишатъ това на сутринта въ вестниците, когато министъръ Костурковъ не знае още, че е имало инцидентъ или катастрофа? Не искамъ да назовавамъ нито партии, нито вестници, защото нѣмамъ рѣги противъ никого. Нека ви направя една честна изповѣдь. Когато бѣхъ младъ, азъ безкрайно обичахъ, но и безкрайно мразѣхъ. Дали животътъ, дали философията ме накараха на старини безкрайно, по-безкрайно да обичамъ човѣка, но да не мога, за жалостъ, да мразя — когато въ този животъ има много нѣща за мразене, много хора и групи дори за мразене, но не мога да ги мразя — не зная, и, следователно, не отъ умраза съмъ потикнатъ да констатирамъ тия факти.

Повтарямъ: по тоя начинъ се деморализира службата въ желѣзниците, когато предварително се издава вердиктъ отъ пресата: служителите не сж виновати, вината е на министра. А министърътъ и хабѣрь си нѣма. Защо е виноватъ министърътъ? Защото, каже, е назначилъ нови хора, които не знаятъ да каратъ желѣзниците. По този начинъ се деморализира персоналетъ!

Г-да! Имате моята кавалерска и честна дума: нито единъ инцидентъ, нито една катастрофа не е станала съ влакъ, въ който с имало козоназначенъ човѣкъ, защото новоназначени хора нѣмаше въ това време, когато ставаха катастрофите и инцидентите. И завчера, и по-рано, когато ставаха такива инциденти, нито единъ новоназначенъ човѣкъ нѣмаше, защото, казахъ ви и преди малко: персонала съмъ го щадилъ. Квалифицирания персоналъ съмъ го пазилъ. Уволнявалъ съмъ само онѣзи, които сж били невѣзможни. И въ този моментъ, когато ви говоря, има известни разучвания върху известни тайни простѣпции и престѣпления, които, когато се разкриятъ, авторите имъ ще си получатъ заслуженото. Такива чиновници и служители не съмъ търпѣлъ и не ще ги търпя, ще ги уволнявамъ, защото това ми е повелителниятъ дългъ: да пазя живота на ония, които пътуватъ по треновете въ България, и да пазя честта на държавата и на желѣзничното управление. (Ржкоплѣскания отъ мнозинството)

Позволете ми сега, г-да, макаръ и много нахъсо, да се спра върху важните въпроси, които, ще кажа, за жалостъ, намѣриха малко мѣсто въ вчерашните разисква-

тия. Това, което говорих, г-да, досега въ отговор на онова, което беше говорено вчера, то е една работа, която трябваше най-малко да привлече вниманието на г. г. народните представители, които вземаха вчера думата. Аз чаках друго. Аз чаках една основна критика на реформите, които съм провел в представения бюджет-проект. Защото сте видели, че този бюджет-проект не е копие на ланшия, по-ланшия или още по-ланшия. Той все съдържа нещо ново, има въ себе си нещо ново и това ново чаках да бъде по достоинство оценено. Може да съм сгръбнал — човек съм, гръбна. Аз трябваше да чуя силните аргументи против онова, което може да бъде погрешно. Аз, обаче, за жалост, не чух, г-да, сериозни аргументи. Не — обратното: аз съм щастлив да костатирам, че, ако не всички говорители, то голямата част от тях признаха, че реформата, която съм направил, по начало е и логична, е и разумна. Логична и разумна! По-толмо удовлетворение от народното представителство не мога да чакам. Все пак аз искам да се спра, макар и нажко, върху онова, което съставлява съществената промяна и под знака на което е правенъ тоя бюджет-проект.

Г. г. народни представители! Няколко сж основните положения, които сж ме ръководили при изработването на тоя бюджет-проект. Понеже тук вчера никак инцидентно се подхвърли мисълта, че не бива да се прави бюджет-проект мимо службата, зад гърба и през главата на службата — макар че това беше казано с добавката: „Не говорим, че сегашният бюджет-проект е така направен“ — понеже зная каква е подозрителността у нас, въ България, понеже познавам този недостатък, унаследен от дългото въковно робство, дълженъ съм да отворя една скобка и тук и да кажа няколко думи по начина, по който се състави бюджет-проектът.

Г. г. народни представители! Когато да бъде работенъ бюджет-проектът — а това беше повскано от мене много рано, месеци много по-рано — аз дадох общи директиви: първо, искамъ целесъобразни промени въ организацията на дирекцията; второ, искамъ възможно най-големи съкращения, съ които да не бъде засегнато нормалното извършване на службата. Това бяха двете основни положения, които исках да легнат въ бъдещия бюджет-проект. Проучването се забави твърде много и следъ туй ми се представи единъ бюджет-проект, който не беше нищо друго, освенъ копие на онова, което е било по-рано; този бюджет-проект отбелязваше само известни съкращения, въ които въ последиствие, когато проучихъ основно работата, излезе, че има змикиати много погрешни работи. Човѣци сж и хората на служба, и тѣ грѣшатъ; не ги обвинявамъ, но констатирамъ факта. Когато, г-да, получихъ този бюджет-проект, азъ заляхъ на г. главния директоръ, че ще проуча представения ми бюджет-проект, ще работя върху него, и онова, което изработя, ще му го дамъ да го проучи на нова смѣтка съ службата, за да ми даде своите бележки, които тоже ще проуча, и онова, което бъде приемливо, ще го приема, а онова, което бъде неприемливо, ще го отхвърля.

Така, г-да, и направихъ, по този начинъ постигнахъ, и тоя бюджет-проект, който сега е предъ васъ, е резултатъ на много трудъ, на много проучвания отъ службата, и дори хора, които сега не сж въ службата, но които дълго време сж служили и които имаха любовността да ми бждатъ въ помощъ съ своите теоритични знания и съ своята практична опитност, и най-после резултатъ на онова, което азъ лично можахъ да доловя и да направя.

Реформата за дирекцията — нека ви кажа — не е дѣло на подражане, тя е изработена тукъ от мене. Азъ останахъ учуденъ и приятно изненаданъ, когато единъ инженеръ, мой приятелъ, който, безъ да ме пита и безъ да ми съобща, се беше обърналъ къмъ главния директоръ на германските желѣзници, за да го пита каква е сегашната организация на тѣхните желѣзници, ми донесе отговора му. Учудването ми беше толкова по-голямо, когато видѣхъ отъ този отговоръ, че азъ съмъ напипалъ онова, което умните хора сж имали единъ видъ по интуиция, и съ помощта на вещи хора съмъ можалъ да го създамъ тукъ. Това е, г-да, обединението на трите дирекции въ две: една дирекция техническо-строителна и друга дирекция стопанска. Това същото го има вече, както ви казахъ, и въ германските желѣзници. И тогава стана ми още по-ясно недоразумението, съществуващо между известни български инженери, които държаха реферати въ своето дружество и даваха въ пресата редица статии, въ които статии, между другото, казваха, че това разпределение на дирекции е уникамъ въ свѣта, то е рожба на умъ, който хаберъ си нѣма отъ организация на желѣзници. Азъ се убѣдихъ по-късно, както ви казахъ, когато узнахъ орга-

низацията на германската дирекция на желѣзниците, че тия господа сж, види се, останали много назадъ въ своята специалностъ и не сж знаели какво ново има въ образцово уредените желѣзници въ Германия, и поради това сж имали голяма куражъ да излѣзатъ да твърдятъ безогледно, че това, което се предложило у насъ, било уникамъ въ свѣта. Както виждате, нѣма никаквъ уникамъ.

Защо стана туй и пръвъ път ли става групиране на дирекции? Г. г. народни представители! До 1920 г. — а вие знаете, че въ 1911 г. Великото народно събрание създаде Министерството на желѣзниците, пристанищата, пощите, телеграфите и телефоните — Дирекция на постройките и имало. Въ 1920 г. тя се унищожава и става обикновено отдѣление. До 1929 г. Дирекция на постройките при Дирекцията на желѣзниците нѣма. Въ 1929 г. се създава пакъ Дирекция на постройките. Защо, за какво? Пръвъ път е унищожена, ащо, за какво? Втори път следъ десетъ години е въстановена. Не искамъ да ализамъ въ подробности, защото тукъ има и работи, които не сж дѣпъ красиви, а некрасивите работи по-добре е да ги мълчимъ, отколкото да ги говоримъ: тѣ сж преживѣни, дано не се повтарятъ вече. Дирекцията на пристанищата и корабоплаването, г-да, е организирана въ 1930 г., значи преди две-три години. Дотогава такава дирекция не е имало. Защо е основана и тя, не искамъ да ализамъ и тукъ въ подробности. Следъ щателно проучване, обаче, за мене стана ясно, че тия две дирекции да съществуватъ поотдѣлно, съ отдѣлни помѣщения, съ отдѣлни директори, съ отдѣлни многобройни служби, е не само излишно, а е вредно за интересите на държавното съкровище. Може да има по-стегната организация, отъ която по-експедитивно да бжде вършена службата; може да има едновременно съ това направена и значителна икономия. И тъкмо това азъ направихъ, като закрихъ Дирекцията на постройките, като самостоятелно учреждение при общата Дирекция на желѣзниците; закривамъ така също по бюджет-проектъ и Дирекцията на пристанищата и корабоплаването, и отъ тѣхъ двете, засадо съ Дирекцията на експлоатацията, сж създадени две дирекции: Дирекция техническо-строителна и Дирекция стопанска. Тия две дирекции обръщатъ въ себе си всичките ония важни служби, които ги имаше досега въ трите дирекции. Унищожени сж службите, безъ които може. Азъ тукъ — ще прощавате за тая малка подробностъ, но тя ще ви илюстрира добре онова, което е направено — ще ми позволите да ви кажа само две-три цифри, като заявявамъ при това, че службата нито въ една отъ бившите дирекции, обръщайки се въ отдѣления при създадени дирекции, нѣма да пострада.

Архитектурна служба, примѣрно, имаше, г-да, и при трите дирекции. Защо беше това? Отговорете си сами. По новия бюджет-проектъ ще има само една архитектурна служба за цѣлата Дирекция на желѣзниците и пристанищата; тамъ е концентрирано всичко и тѣмъ сж направени последните икономии, които сж възможни.

Лесовѣдска служба обема въ себе си по-раншното домакинско бюро, отъ което сж съкратени: единъ началникъ на бюро — инженеръ, инженеръ-инспекторъ лесовѣдъ, единъ книжоводителъ, и пр. По този начинъ, г-да, отъ десетъ души ние добиваме само шестъ — четири служби само въ единъ стрѣкъ на цѣлата организация се премахватъ. Така, общо по трите досегашни дирекции сж направени съкращения кръгло на 400 служби. Но между това, г. г. народни представители, когато сж направени съкращения кръгло на 400 служби, азъ трябвамъ да ви кажа, че е увеличенъ броятъ на ония, които сж въ работнически и депата и които съ труда си подкрепятъ движението, като поправятъ всичко онова, което вследствие на движението се поврежда и изхабява. Въ традиционната работилница въ София майсторите работници се увеличаватъ съ 86 души, въ депо Русе се увеличаватъ съ 20 души, въ депо Бургазъ — съ 18 души и т. н. Задачата е била: съ по-малко сръдства да могатъ желѣзниците не само да функциониратъ, но и най-малко да не пострада службата. Цѣли отдѣления, г. г. народни представители, изфирисаха, като се погълнаха отъ новата организация. Казахъ ви, че имаше въ трите дирекции еднакви служби — не само архитектурни бюро, а много други бюро и отдѣления — които се премахватъ, безъ да пострада, повтарямъ, службата, и се правятъ значителни икономии.

Като говоря за съкращенията, които сж направени, нека добия, че всички съкращения не се правятъ сега чрезъ бюджета. Икономитѣ и съкращениата сж захранати още презъ м. августъ и септември м. г., месецъ-месецъ и половина следъ поемане управлението на министерството отъ мене.

Тукъ вчера се направи една бележница, която не мога да мина мълкомъ, защото може да се каже, че азъ на-

рочно премълчават. Каза се, че първите уволнения са били несправедливи. Кой бърка първите уволнения, които азъ направих? Това бърка уволненията на бившия директор на експлоатацията, инженерът, когото заместихъ съ стопановедъ, икономистъ, защото тая дирекция такъвъ човѣкъ трѣбва да има, а нѣма нужда отъ инженеръ, който не е стопановедъ. Ако бѣше инженерътъ и стопановедъ, великопѣсно — по-хубаво отъ това съвпадение не може да има, но, за жалостъ, той не бѣше такъвъ.

Второ. Службата на нѣколцина души подначалници бѣше апендиситъ въ организацията на желѣзницитѣ. И нека тутакси ви ваявя единъ знаменателенъ фактъ, по който, ако бѣхъ се повелъ, нищичко нѣмаше да направя въ тая областъ. Тоя фактъ е следниятъ. Когато поискахъ да освободя отъ длъжностъ нѣколцина подначалници, следъ проучване на службата имъ, въ какво се състои тя и какво работятъ тѣ — азъ, слава Богу, не съмъ въ управлението на държавата за пръвъ пътъ, та познавамъ механизма на службитѣ, знамъ що значи началникъ на отделение и подначалникъ — тогава ми се заяви отъ върховнитѣ представители на службата: „Безъ тия служители отделенията ще бѣдатъ парализирани и службата е невъзможно да върви нормално“. Това ми се решително заяви устно, а следъ това ми се направихъ писменъ докладъ. На нова смѣтка проучихъ въпроса, за да бѣда спокоенъ предъ себе си, че не върша нѣщо неразумно или нѣщо вредно за службата. Пакъ на нова смѣтка се убедихъ, че онова, което съмъ решилъ, е разумно, е полезно, е основателно и го направихъ. И какво показва времето досега, г. г. народни представители, въ продължение на десетъ месеци отъ тогава? Службата не само не пострада, но се стегна. Службата стана по-експедитивна, службата е по-здрава, по-гъвкава. Защо? Защото още тогава казахъ: като премагна подначалниците, ще накарамъ началниците да работятъ, а не да чакатъ доклади отъ подначалниците; началниците трѣбва да работятъ повече отъ подначалниците, да даватъ примѣръ. И така стана: началниците сѣ добросъвестни хора, работиха досега подъ мой контролъ и дадохъ това, което можеха да дадатъ, безъ да се почувствува, че нѣма подначалнически длъжности. Ето така се заявяваше категорично и рѣзко, като че ли това е нѣкаква светая светихъ, въ която само посветени на Бога могатъ да влизатъ вътре, дори безъ да изуватъ обущата си и да разбиратъ онова тайнство, което става вътре! Въ тоя животъ нищо тайнствено нѣма, всичко е реално. Онова, което смѣтаме за тайнствено, не зная дали съществува по даннитѣ на философията и по нейнитѣ заключения. Та и тукъ нищо не стана отъ онова, което се предвиждаше. Обратно, вие ще чувате следъ малко, г-да, че съ дисциплината, която се въведе въ желѣзнопътното дѣло отъ 11½ месеци насамъ, въпреки намалението на персонала, въпреки повика, че желѣзницитѣ сѣ вече разстроени, ние имаме резултати, които азъ не измислямъ отъ прѣстѣтъ си — тѣ сѣ данни статистически, предъ които всѣки добросъвестенъ човѣкъ ще се преклони.

Ето ви тия данни, за да видите какво е станало презъ това време. Само две-три цифри ще ви кажа, не повече.

Подвижниятъ желѣзнопътенъ паркъ се състои отъ: 476 локомотиви, отъ които въ движение 324, други въ поправка и 77 вече негодни; отъ 578 салонни, първокласни, второкласни и третокласни каруци; отъ 228 служебни вагони; отъ 4347 покрити товарни вагони, отъ 5582 открити товарни вагони и 69 цистерни и крикове. Съ този подвиженъ паркъ сме могли досега, ако не прекрасно, то задоволително да обслужваме нуждитъ на държавата и националното стопанство, поправяйки системно онова, което се развали. По-малкитѣ и срѣднитѣ повреди сме поправяли въ нашитѣ работилници и депа, а по-катастрофалнитѣ и голѣми повреди, по нѣмане достатъчно условия, съоръжения въ нашитѣ работилници, сме поправяли въ частни фабрики.

И какво става презъ това време при дисциплината, която се въведе въ желѣзнопътния персоналъ съ здравата рѣжа, която е упражнявала надзоръ върху най-големия и върху най-малкия?

Изминати сѣ, г-да, влакови километри презъ 1930/1931 г. 2.476.432, а презъ 1931/1932 г. — 2.569.479 клм., сиречь, изминати сѣ въ повече 93.047 клм.

Въ това отношение, г-да, сѣ много интересно и важни закъсненията, които сѣ направени отъ влаковетѣ при трѣгане и при пристигане, защото тия закъснения сѣ симптомъ, който показва на какво дередже се намира службата, доколко тя е изпълнителна, доколко тя е точна. Въ 1930/1931 г., за първото шестмесечие, имаме закъснение при заминаване на влаковетѣ — 102.762 минути. Презъ 1931/1932 г., когато коелетата на Костурковъ не вървѣха, закъснение имаме 91.721 минути, т. е. по-малко. Значи,

презъ първото полугодие на 1931/1932 г., когато коелетата не се добре търкаляха, закъснението е съ 11.041 минути по-малко, въ сравнение съ това презъ 1930/1931 г.

При пристигането на влаковетѣ презъ 1930/1931 г. имаме 338.769 минути закъснение, а презъ 1931/1932 г. — 303.337 минути, сиречь 35.432 минути по-малко, отколкото миналата година. Тия проклети коелета сѣ се добре въртѣли, както виждате!

Още по-характерно е, г-да, онова, което става презъ второто шестмесечие на 1931/1932 г., когато все повече и повече дисциплината се стѣга. Презъ второто шестмесечие на финансовата 1930/1931 г. имаме закъснение при трѣгането на влаковетѣ 71.938 минути, а презъ 1931/1932 г. — 52.463 минути, т. е. по-малко закъснение — 19.475 минути, или много по-малко, отколкото презъ първото шестмесечие.

Презъ второто шестмесечие на 1930/1931 г. при пристигането на влаковетѣ имаме закъснение 221.433 минути, а презъ 1931/1932 г. — 175.340 минути, сиречь по-малко закъснение 46.093 минути.

Обърнато това въ часове, значи за цѣлата година имаме по-малко закъснения при трѣгане 508 часа, а при пристигането — 1.356 часа.

Г. г. народни представители! Пресмѣтнато колко струва въ пари това по-малко закъснение на влаковетѣ, на самитѣ желѣзници, колко струва на пътниците за стокитѣ имъ, за личното имъ пътуване по бърза работа и т. н., на това азъ нѣма да се спирамъ, преценете го вие.

Количеството въ тонове на превозенитѣ стоки въ миналитѣ години и въ последната година намалява систематично. Това е поради кризата, стопанска и финансова, въ цѣлия свѣтъ и у насъ. Но забележително е, че у насъ презъ последнитѣ години намалението въ превоза на стоки възлиза кръгло отъ 1% до 2%, което е много характерно за нашия стопански животъ, а намалението на пътниците е въ много по-голямъ процентъ.

Само още 2—3 цифри, за да бѣдете по-добре осѣтлени.

Разбира се, че при настѣпналата криза, г-да, мирова и у насъ, естествено е, че и доходитѣ на желѣзницитѣ ще намаляватъ и намаляватъ. Само по себе си се разбира.

Но и тукъ сѣ интересни, г-да, статистическитѣ данни, които показватъ колко е здравъ стопанскиятъ организъмъ на мѣничката България.

Статистиката за намаляването доходитѣ отъ желѣзницитѣ въ разнитѣ държави дава следнитѣ данни за 1930/1931 г.: въ Гърция намалението е съ 45%; въ Чехословакия — съ 55%; въ Австрия — съ 6%; въ Ромѣния — съ 65%; въ Финландия — съ 10%; въ Германия — съ 15%; въ България — съ 3%. Това е тоже, г-да, единъ симптомъ, върху който трѣбва да мислятъ особено г. г. икономистѣ, стопановедитѣ, когато разсѣждаватъ за днешното стопанско състояние на България.

Още 2—3 цифри и сѣ тѣхъ свършвамъ. Катастрофитѣ, нещастнитѣ случки повдигнаха политическата и партийна жлъчка у насъ презъ миналото лѣто и есенъта, както и презъ зимата. Тамъ границата на публичнитѣ клюки и публичнитѣ клевети нѣмаше край. Всичко се отдаде на управлението на блоковото правителство, особено на министъра на желѣзницитѣ. Той преследвалъ персонала, той назначавалъ несведущи хора, които не знаели що е желѣзница, и затуй ставали тѣзи катастрофи. И толкова катастрофи ставали и такива по своето естество и размѣръ на загубитѣ, каквито никога България не била виждала и търпѣла. Презъ всичкото това време азъ мълчахъ. Сега дойде време да говоря. Но статистическитѣ данни говорятъ най-добре, тѣ сочатъ истината. Да излизамъ азъ тукъ да защищавамъ съ думи себе си или персонала, ще бѣде срамъ. Азъ искамъ да излѣзе истината налице, за да види народното представителство, а чрезъ него и цѣлото българско общество, истината по този въпросъ и да занѣмѣтъ единъ пътъ виновни хлебоуститѣ, клеветническитѣ уста и на журналисти, и на политикани, и на партизани, и на всички. (Ржкоплѣскания отъ мнозинството) Ето, г-да, какво казватъ статистическитѣ данни за дерайлиранията: презъ 1928/1929 г. има 140; презъ 1929/1930 г. — 177, ще рече съ 37 повече; презъ 1930/1931 г. — 124, ще рече съ 53 по-малко; презъ 1931/1932 г. — пословичната — 100. Сждете сега. Това сѣ статистически данни, взети отъ статистическото бюро.

За сбѣсванията. Презъ 1928/1929 г. броятъ на сбѣсванията е билъ 50; презъ 1929/1930 г. — 36; презъ 1930/1931 г. — 29; презъ 1931/1932 г. — 27, пакъ най-малко.

Повредени локомотиви, каруци и др. отъ сбѣсвания, дерайлирани и пр. Презъ 1928/1929 г. сѣ повредени 47 локомотиви; презъ 1929/1930 г. — 28, много по-малко; презъ

1930/1931 г. — 27, пакъ по-малко; презъ 1931/1932 г. — 16, най-малко, съ 11 по-малко, отколкото презъ предшествуващата година, а съ 31 по-малко отъ 1928/1929 г.

Това бѣше за локомотивитѣ.

Сега за повреденитѣ вагони. Презъ 1928/1929 г. сж повредени 220 вагона; презъ 1929/1930 г. — 189; презъ 1930/1931 г. — 124; презъ 1931/1932 г. — 85.

Г. г. народни представители! Приказкитѣ сж излишни. Статистическитѣ данни сж убедителни повече отъ всѣкакви думи. И азъ смѣтамъ, че изпълнитѣ единъ дългъ на честъ, единъ дългъ на правда, като изнесохъ тия данни, за да видите — а следъ васъ и чрезъ васъ да види и българското общество — това, което сж дали българскитѣ държавни желѣзници въ повреда на подвижни материали презъ тия години, за които азъ ви четохъ, какъ сж вървѣли инцидентитѣ, какъ систематично сж намалявали и какъ, най-последно, въ последната година намаленията сж най-големѣ. Това най-добре говори за изпълнимостта, за стегнатостта, за дисциплината по българскитѣ държавни желѣзници. (Ржкоплѣскания отъ мнозинството)

Г. г. народни представители! Позволете ми сега само съ нѣколко думи, преди да завърша, да се спра още върху единъ въпросъ, който не доби достатъчно освѣтление тукъ, но който заслужава вашето внимание, защото той съставлява частъ отъ промѣнитѣ, които сж намѣрили отражение на политиката на правителството, респ. на министра на желѣзницитѣ, въ предлаганя ми бюджетопроектъ за 1932/1933 финансова година. Думата ми е за едно нововъведение, за тѣй наречения секретариатъ. Отъ онова, което се говори вчера тукъ, всички, които слушаха, останаха подъ впечатлението, че това е нѣщо съвсемъ ново за Дирекцията на желѣзницитѣ, че „секретариатътъ“ — това е новостъ, нѣщо, което досега не го е имало. Не, г-да! Секретариатътъ, и по досегашнитѣ наредби, и по досегашната организация на българскитѣ държавни желѣзници, имаше и има, само че сегашниятъ секретариатъ има по-друго съдържание и по-други функции. Той и сега не е само една праздна фраза, той и сега нѣма една функция съвсемъ ограничена, макаръ че има доста много персоналъ.

Въ чл. 2 отъ правилника за вътрешния редъ, въ отдѣла за служба на секретариата, е казано: (Чете) „Секретариатътъ“ — не секретарѣтъ на Дирекцията на желѣзницитѣ, а организацията — „води персоналната частъ на вътрешната служба на Дирекцията, следи за нарушенията по закона за желѣзнопътната полиция и събиране на глобитѣ по тѣхъ; води послужни списъци и издава свидетелства на пенсионеритѣ, както и заповѣдитѣ отъ общъ характеръ по желѣзнопътното ведомство; размѣнява свободни карти и билети съ чужди желѣзнопътни и параходни администрации; издава легитимации и позволителни за безплатни и съ намалени цени пътувания, провизионни книжки; общо, прилага правилницитѣ за безплатнитѣ пътувания, вътрешни и външни; води дѣловодството на постоянния съветъ и на дисциплинарния съветъ; завежда библиотеката на Главната дирекция и информационната служба отъ общъ характеръ; сношава се по всички въпроси отъ общъ характеръ съ другитѣ ведомства“. Това е, г. г. народни представители, задачата на секретариата по досегашната наредба. Тая задача е много тѣсна. Той е секретариатъ преди всичко на желѣзницитѣ, а въ министерството, освенъ единъ министъръ — забележете добре — нѣма нито една служба, която да обединява разнитѣ дирекции, които сж подъ ведомството на това министерство, следователно подъ ведомството на министра. Съгласете се, че това е една праздната, която не може по-нататкъ да бѣде оставена така. Въ организацията трѣбва да има логика, разумъ, трѣбва да има въ тая организация концентрация, единство въ службата на разнитѣ дирекции. Ами че министърътъ нѣма човѣкъ, когото да прати тукъ или тамъ за дадена работа — нѣма, г-да! Той нѣма непосредствено подчиненъ на себе си никого друго, освенъ директоритѣ. А вие знаете, че има твърде много дирекции.

Г. Т. Дананловъ (д. сг): И инспекции.

Министъръ С. Костурковъ: И инспекции има, и дирекции има. Ще ви кажа и за инспекцитѣ, ако стане нужда, макаръ че сега не е въпросъ за тѣхъ. И тѣ сж отъ голѣма важностъ. — Та, въ този случай, г-да, се направи едно обобщаване на службитѣ. Тукъ вие виждате, че се говори за персонални въпроси. Е добре, въ сегашната нова организация на секретариата тѣкмо това е направено. Секретариатътъ се представлява отъ секретаръ на министерството. Секретарѣтъ на министерството не е секретаръ на министъра, той е секретаръ на министерството. По досегашната бюджетна организация на желѣзницитѣ имаше, както ви

казахъ, не само секретариатъ, но и отдѣленъ секретаръ на министъра. Нека ви кажа: секретаръ на министъра следъ 29 юний, когато поехъ управлението на министерството, не съмъ назначавалъ и нѣма да назначавамъ — унищожилъ съмъ тая длъжностъ. Той не е потребенъ. Секретаръ на министъра въ министерството! Не, секретарѣтъ на министерството води секретариата и личния съставъ, по новата организация на министерството. Той е едновременно секретаръ на министерството, той е, г-да, и началникъ на отдѣлението „Секретариатъ и личенъ съставъ“. Защото, като прѣка връзка и като прѣко подчиненъ на министъра, той не може да служи само на тая служба, а трѣбва да служи и на друга служба, която ще му погълне значителна частъ, грамадна частъ отъ времето; това е качеството му началникъ на отдѣлението за секретариата и личния съставъ, т. е. персонала. Това, което досега бѣше въ секретариата отъ персонала, то остава тоже тукъ, само че се обобщава.

Има и друго нѣщо, г. г. народни представители, което е много интересно и което заслужава вашето внимание. По досегашната организация, по личния съставъ, всѣко отдѣление си имаше секретаръ, имаше си дѣловодител и пр., и пр. — маса служби. Нѣмаше никакво единство въ това отношение; сега се създава единство. Въ досегашнитѣ служби, които ръководиха личния съставъ, г-да, имаше: 11 секретари, 20 дѣловодители, 5 книговодители, 7 писари, 2 машинописци — всичко 45 души. Въ отдѣлението „Секретариатъ и личенъ съставъ“ всичко сж 19 души, като извадите, разбира се, останалата горна частъ, само за персонала. 45 души сж работили досега и днесъ работятъ по персонала; напредъ ще работятъ 19 души при отдѣлението „Секретариатъ“, като е казано тукъ „чиновникъ по персонала“ — единъ; 8 души дѣловодители по персонала, 8 писари, двама машинописци — всичко 19 души, вмѣсто 45. По този начинъ, г. г. народни представители, вие имате тукъ не само една концентрация на службата за по-правилното нейно отправление, но и една по-голема експедитивност и целесъобразностъ. Сега вие нѣма да се лутате по 101 отдѣления и канцеларии, да търсите този или онзи и да не го намѣрите на едно мѣсто и да не знаете къде да се обърнете; сега вие ще се обърнете до едно мѣсто и ще намѣрите това, което ви трѣбва, и ще си свършите работата. Освенъ това, съ тази реорганизация се реализира една по-голема икономия, която се прави въ службитѣ, чрезъ закриване маса служби, които досега функционираха. Тукъ има единъ доводъ, който вчера се изтъкна малко по-прикрито. Азъ, обаче, не обичамъ прикрититѣ работи, обичамъ всичко да бѣде налице, наачикъ. Подметна се, че понеже сега се създава специаленъ секретариатъ, между другото ще се партизанствува съ службитѣ. Каза се, че тоя секретариатъ ще се обърне на партизански вертепъ, че това ще стане партизанска работа. Г. г. народни представители! Когато приказваме по такива сериозни въпроси, трѣбва по-напредъ да преценимъ добре, па тогава да приказваме. Азъ съжалявамъ, че безъ да се проучи сериозно работата, се казаха тукъ думи, които нѣмаха мѣсто въ Народното събрание. Досега, като имаше въ дирекцията единъ размазанъ секретариатъ, мислите ли вие, че не се е партизанствувало? Г-да! Когато министърътъ иска да гази презъ просото, да партизанствува, той ще си партизанствува и при сегашния секретариатъ, и при бившия. Значи, това не може да послужи за доводъ, че новата организация нѣма нищо да даде. Тя дава и експедитивност, и стегнатост, и единство и, най-сетне, огромна икономия: отъ 45 души служители по-рано, секретариатътъ сега ще има само 19. Това не е шегъ.

Но има и друго. Тукъ като-че-ли нѣкои отъ предговорившитѣ искаха да кажатъ: министърътъ не трѣбва да се мѣси въ назначенията и уволненията, защото той е политическо лице и, следователно, колкото и да е добросъвѣстенъ и предпазливъ, все не може да не се поддаде до известна степенъ на партийното влияние. Г-да! Въ тоя доводъ има нѣщо и сериозно, и интересно — трѣбва да признаемъ. Но трѣбва да признаемъ и друго — че тоя доводъ не струва нито счупенъ мангъръ, когато се погледне живата действителностъ, особено у насъ. Азъ задавамъ въпросъ на себе си и на васъ: ако отнемемъ правото на министъра да уволнява и назначава по Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата, то кой ще прави това? Остава това да се върши отъ техническата служба — значи бюрократизмътъ да се шири. А знаете, че по моитѣ изучавания и преценка — добросъвѣстно то казвамъ — нѣма по-страшно нѣщо отъ бюрократизма въ България. Той е по-страшна язва, г-да, отколкото партизанщината. (Ржкоплѣскания отъ мнозинството) Защото партизанщината е всѣ пакъ преходна и плаха за утрешния день, а бюрократизмътъ, който се е загнивалъ и чувствава себе си неприко-

сновен, неуязвим, той не слуша никого, не зачита никого. И азъ ще ви кажа, че на този бюрократизъм се дължи оня печален факт, срещу който азъ издахдох окръжно наредение, когато го видяхъ съ очитъ си, макаръ че бяхъ го слушалъ по-рано — че по-малките сж черни роби на по-големите въ службата. Ахъ, тѣ сж маши и за домашна прислуга, и за покупки на това, на онова! Не говоря, че всички сж такива, но това е обикновено явление, останало у насъ отъ турския режимъ и до днешенъ денъ запазено въ днешните учреждения на България. Г-да! Това е срамно! И този бюрократизъмъ е пострашенъ, повтарямъ, отколкото партизанщината, защото, както казахъ, партизанщината е преходна, тя е плаха, че въ утрешния денъ ще дава смѣтка за онова, което е вършила, и предъ народъ, и предъ народно представителство, и предъ общество, и защото дѣлата на партизанщината сж открити, а дѣлата на бюрократизма сж най-често така маскирани, така покрити и облѣчени въ форми на законността и правото, че не можете да разберете, има ли нарушение или престъпление, или нѣма.

Ето това е истината, г. г. народни представители. И когато се говори по този голѣмъ въпросъ за секретариата, трѣбва да се иматъ предъ видъ тия доводи, които сж ме накарали да направя тази промѣна. Азъ я правя не затуй, защото радикалътъ ще управлява 1.001 години. Азъ я правя не за Радикалната партия, азъ я правя не въ интересъ на блоковото управление, а я правя за интереситъ на българските държавни желѣзници, които сж интереси на българския народъ, на българската държава. (Ръкоплѣскания отъ мнозинството) Прочие, за българския народъ и за българската държава правя тази промѣна.

Две думи още по една промѣна, по която тукъ само единъ отъ преждеговорившите каза две думи, и азъ не искамъ да остана задълженъ. Каза се: закрихте районните инспекции и съ това осакатихте службата. Да, върно, закрихъ районните инспекции. Тѣ бѣха три, съ цѣлия имъ персоналъ отъ районни инспектори. А знаете ли, г-да, какво вършеха тия районни инспекции? По сведения на служебни лица, най-добросъвестни, тия районни инспекции само забавяха работата. И нѣщо друго. Онова, което може да го върши районенъ инспекторъ въ три района, това може да го върши началникътъ на станция въ района, началникътъ на централната станция. Три такива станции има: въ София, Пловдивъ и Горна-Орѣховица. Началникътъ на тия станции винаги, като началникъ на първостепенни станции, сж хора издигнати, хора вещи въ своята работа, които иматъ по нѣколко души подначалници. И когато началникътъ ще иска да направи известна провѣрка — защото това е задачата на районния инспекторъ, да упражнява известенъ контролъ въ момента, когато трѣгва тренътъ — началникътъ на централната станция ще каже на подначалника: ще ме замѣствашъ докато се върна, ще се метне на трена и ще върви до известно мѣсто, ще си направи контролата и ще се върне. Това е цѣлата работа, която ще се върши и отъ други чиновници. Нѣма нужда, следователно, отъ районни инспектори. Това сж служби, безъ които държавните желѣзници могатъ. А днесъ единъ отъ принципитъ, който е легналъ въ основитъ на реформата, който е прокаранъ въ настоящия бюджетопроектъ, е: крайно голѣми икономии, безъ ущърбъ на службата. И тукъ азъ съмъ направилъ икономии, безъ службата да пострада. Имамъ ревизори по движението, имаме инспектори, имаме централни инспектори. Защо ни сж районните инспектори — кажете ми, г-да? А то е остатъкъ отъ миналото, то е остатъкъ отъ окупационния периодъ, то е остатъкъ въ всички наши държавни учреждения: началникъ, подначалникъ, подначалникъ на подначалника, и подначалникъ на подначалника. (Ръкоплѣскания отъ мнозинството) Ревизоръ, и ревизоръ на ревизора! Това е, г-да, смѣшно! И азъ съжалявамъ, че толкова десетилѣтия сме гледали презъ прѣсти на тази работа и не сме могли да я отстранимъ, та хемъ да отпушимъ свободата на службитъ, да бжде службата по-свободна въ своето движение, да бжде по-експедитивна, хемъ да се направи, отъ друга страна, известна икономия въ интересъ на фиска.

Г. г. народни представители! Азъ ще свърша, макаръ че има още много да кажа. Смѣтамъ, че казаното досега е достатъчно, за да ви убеди, че бюджетопроектъ, който е представенъ на вашето обсъждане, е резултатъ на трудъ и на проучвания най-добросъвестни. Може би има допустнати грѣшки, като човѣшко дѣло. Времето ще посочи тия грѣшки, и бждете убедени, при първия случай, когато се окажатъ грѣшки, тѣ ще бждатъ поправени, по силата на административната власт, която трѣбва да има всѣко

управление, та и управлението на желѣзницитъ, респективно неговиятъ министъръ.

Азъ ви давамъ своята декларация, че, както досега съмъ билъ бдителенъ, нѣма да пожаля да дамъ ни трудъ, ни време, ни здраве на службата на желѣзницитъ, а чрезъ тѣхъ — на държавата и на народа, като продължавамъ и занапредъ да бжда бдителенъ, да бжда и занапредъ на поста си, и всѣки случай, който ми покаже, че нѣкъде има грѣшки, да го взимамъ подъ внимание и да гледамъ да бжде той изправенъ.

Но моето непоколебимо убеждение е, че голѣмитъ линии на реформитъ, които сж прокарани въ предлагания ви бюджетопроектъ, се налагатъ отъ жизненитъ интереси на държавното съкровище и на службата на българските държавни желѣзници. Времето показа, даннитъ, които ви четохъ, показана, че мѣрките, които сж взети, сж дали резултати. Тия мѣрки дадоха възможностъ да се проучи възможно повече всѣки сериозенъ въпросъ, който е въ връзка съ бюджета на държавните желѣзници. И защото тоя бюджетъ бѣше твърде много надутъ въ своитъ приходи, затуй презъ миналата приключена година постъпиха 188.105.000 л. по-малко, отколкото бѣха предвидени. Когато се прави бюджетътъ, трѣбва да се има предъ видъ онова, което ще се получи.

Г. г. народни представители! Тия надути цифри сега сж махнати въ приходитъ, които сж предвидени. Така сжщо и огромнитъ съкращения, които сж направени по желѣзницитъ, сж извършени съ огледъ да не се попрѣчи на службата. Една изповѣдъ и тукъ: намаленията, икономитъ, които азъ бяхъ направилъ по разумъ и по съвѣсть въ голѣма мѣрка, трѣбваше да се увеличатъ поради нуждата на общия държавенъ бюджетъ; и азъ бяхъ принуденъ, въпрѣки волята си, да го направя въ интереса на българската държава, защото вие знаете, че тя, чрезъ своето правителство, е поела предъ Финансовия комитетъ ангажмента, нейниятъ бюджетъ да не надминава 7.300 милиона лева. Вследствие на това азъ трѣбваше да направя известни съкращения, които, г-да, не сж въ интереса на службата, но за които азъ имамъ декларацията на моитъ другари, че такива суми, които не сж повече отъ 90 милиона лева, ще ми се дадатъ презъ годината. Бѣхъ длъженъ да направя искрено тая декларация, за да бждете освѣтлени за онова, което не става предъ вашитъ очи.

Г-да! На края, преди да свърша, ще кажа макаръ и нѣколко думи за българските пристанища. Г. Каназирски бѣше единствениятъ човѣкъ, който се спрѣ тукъ, отъ трибуната, доста обстойно върху пристанищата — тѣхната организация и тѣхните нужди. Азъ благодаря на г. Каназирски, както казахъ вчера, и на всички господа, които, дори съ неоснователнитъ си критики, ми дадоха възможностъ да излѣза предъ васъ и да кажа истината. Съжалявамъ повторно, че сжщото не стана и по бюджета на почитъ, телеграфитъ и телефонитъ, за да видите, какво е направено и тамъ, почти безъ пари, какви доходи дава тая дирекция — доходи, каквито нѣма да намѣрите никъде по свѣта — въ сравнение съ сулитъ, съ които тая дирекция разполага за своитъ разходи. И затова, бихъ казалъ, да се има предъ видъ въ бждеце, когато се преживѣе тая страшна година, която преживѣваме днесъ, и дойде новото бюджетно упражнение, който е живъ и здравъ, да знае, че за идущата година трѣбва да се дадатъ за тая служба голѣми срѣдства, за да имаме още по-големи доходи, най-големитъ доходи, каквито можемъ да очакваме отъ едно предприятие, каквото е Дирекцията на пощата, телеграфитъ и телефонитъ.

Съ пристанищата, г. г. народни представители, въпрѣсътъ стои по-другояче. Пристанищата сж нерентабилни за насъ. Тѣ даватъ ежегодни дефицити и тия дефицити се заключаватъ не толкова въ разходитъ, които се правятъ за поддръжка на тия пристанища, колкото отъ онова, което се дава като субсидия на Българското търговско паракходно дружество.

Азъ не говоря, че не трѣбва да се дава субсидия; тая мисль е далечъ отъ менъ, защото Българското паракходно дружество не може да съществува безъ субсидия отъ държавата; защото безъ тая субсидия то нѣма да бжде конкурентноспособно тогава, когато отива да се бори съ мировитъ организации на плавателни съдове. Азъ искамъ да кажа, че тая субсидия трѣбва да излиза отъ държавата, а не отъ обособенитъ, не отъ автономизирани български желѣзници. Това не е право. Държавата трѣбва да си тегли субсидията, и 19-тѣ милиона лева, които ежегодно се предвиждатъ, трѣбва да бждатъ вписани въ държавнитъ дългове, а не тукъ, въ Дирекцията на желѣзницитъ.

цитът. Докато Дирекцията на железниците бърже пръвко свързана и подчинена на държавата — да, все едно бърже каже ще бъде вписана тая сума от 19 милиона лева; но от 1929 г., откакто аз известна степен, въ известна мърка българските държавни железници се автономизираха, от тогава тая субсидия не тръбва вече да има място въ бюджета на железниците. И ако извадите от бюджета на железниците тая сума, вие ще видите, че доходът на железниците ще бъдат по-голям с 19 милиона лева, отколкото що сж сега по-малко с тия 19 милиона лева, които железниците плащат като субсидия на Българското търговско паракодно дружество.

Г. г. народни представители! Големите и важни наши портове Варна и Бургас сж вече напълно създадени и тѣ, въ кръга на възможностите, сж обзаведени. За всичко това нашата държава е похарчила кръгло един милиард лева. Тоя капитал не бива да се смѣта, че тръбва да се рентира от доходите от тия пристанища. Защото пристанищата имат за главна задача износа на българските произведения, на националния труд, и вноса на всичко онова, което по море може да дойде много поевтино за консоматора въ България. Следователно, тръбва широко да се гледа на този въпрос. Тукъ аз направихъ тоже една реформа: досега, г-да, инженерътъ бърже всичко въ българските портове; морскиятъ капитанъ не бърже почти нищо. Г. г. народни представители! По изучаванията, които се направиха предварително и по този въпрос, се оказа, че по различни системи се управляватъ пристанищата въ разните морски държави. У насъ винаги началникътъ на пристанището досега е билъ инженеръ. Инженерътъ е билъ и като морякъ, и като техникъ-инженеръ. А между това, отъ изучаванията, както казахъ, които се направиха, дойдохъ до заключение непоколебимо, че службата тръбва да се разграничи, защото двете големи пристанища вече сж готови, тѣ иматъ нужда само отъ поддръжане.

И тукъ позволете една скоба. Нашата българска черта е: направимъ нѣщо и смѣтаемъ, че сж това всичко е свършено — заръжемъ го, не го поддръжаме. Това е наша слабостъ. Въ 1925 г. азъ бърхъ въ Дания, която кръстосахъ, за да видя какъ се поддръжатъ училищата имъ, какъ се обработва земедѣлието имъ, какъ се поддръжа скотовѣдството, какъ се поддръжатъ пшеницата и т. н., и т. н. И азъ бърхъ зачуденъ, г-да, азъ бърхъ изненаданъ отъ онова, което видѣхъ: никѣде въ Франция, въ Германия не видѣхъ това, което видѣхъ въ Дания, благословената страна на труда, северната страна. Тамъ, когато хората направятъ шосе, колкото трудъ сж употребили за направата му, толкова повече грижи употребяватъ за поддръжането му. Затуй вие нѣма да намѣрите тамъ това, което е у насъ: цѣли километри развалени и пакъ поправки. Тамъ нѣма това. Щомъ се забележи нѣкъде мѣстичка повреда, тутакси се поправя. И единъ датчанинъ, сега министъръ на Дания — ако се не лъжа, на външните работи — ми каза: „Религиозенъ обичай елазъ ли не е останалъ у насъ, въ Дания, когато пътува нѣкой било съ колело — а тамъ съ велосипеди се много пътува — било съ кола, кабриолетъ и пр., ако види, че има нѣкъде изровено малко, той непременно ще го поправи. Какъвто и да бърже този пътникъ, отъ какъвто и социална сръда да изхожда, той ще слѣзе и съ помощта на човѣка, който кара колата или кабриолета, ще поправи изровеното; ако има вода въ себе си за пие, ще вземе съ кракъ или съ какъвто и да е твърдо нѣщо, ще тромбова. Г-да! У насъ е тѣкмо обратното. Това, което направимъ, ние го заръзваме и затуй лесно се руши. Сжщото нѣщо се проявява и въ нашите пристанища, особено въ Варненското пристанище. Понеже неговиятъ теренъ не е здравъ, вкаменяването, заскаляването продължава и пристанището е потънало вече около два метра. Това не е беда; това не е първица само съ нашето пристанище — то става съ много пристанища, които сж такива по своя теренъ, по своята почва. Беда е тамъ, че инженерната служба по това пристанище, ще кажа азъ, остави цѣли блокове отъ вълнолома да се откътватъ, цѣли душки да се отварятъ на него и по такъвъ начинъ да се даде възможностъ на вълните да проникватъ по-дълбоко.

Н. Стамболиевъ (з): Защото кредитътъ сж употребява на друго мѣсто, г. министре!

Министъръ С. Костурковъ: И азъ бърхъ принуденъ, въврѣки нѣмотията на държавата, да искамъ отъ Министерския съветъ да ми отпусне, и ми отпусна, 18.000.000 л., и пристанището се вече поправя. Ако това не станѣше сега, догодина тръбваше да се дадатъ 25 милиона лева, защото морската стихия, особено на лудото Черно-море, е страшна, безмилостна и силна.

Прочее, остава да се разграничи службата на тия пристанища и това сж го направилъ въ предложението вамъ бюджетъ. Службата за поддръжане на пристанищата се изтъква отъ техникъ-инженеръ. То е негово право, негово работа, негово специалностъ. Службата на пристанището, използването на пристанището — това е работа на моряка. Той тамъ ще има първенство. Кажа се: вие имате раздвоение на службата. Никакво раздвоение, г-да! Както морскиятъ капитанъ, така сжщо и инженеръ-инспекторътъ, който е тамъ и който се грижи за пристанището, сж подчинени на непосредственото началство въ Дирекцията на пристанищата — техническо-строителната дирекция. Никакво раздвоение нѣма тукъ. Обрато: не само че нѣма безначалие, раздвоение, а тѣкмо има хармонизиране на службите наспроти тѣхното естество. Всѣка жаба, както казватъ руситѣ, да си знае своето благо — всѣка специалностъ да си бърже въ своята областъ, а не и морякътъ, и инженерътъ да иматъ претенции да ръководятъ всички служби.

Г. г. народни представители! Вървайте ме: съ никаква неприязнь не — съ никакво хладно чувство не сжмъ се отнасямъ и не се отнасямъ къмъ никоя служба, нито къмъ нѣкоя професия или нѣкоя специалностъ. Специалността я имамъ и азъ въ известно отношение и зная какво значи тя, зная каква цена има тя. Но когато специалистътъ се самозабрави и мисли, че той е всезнаещъ, тогава той става много опасенъ. И азъ да ви кажа, въ нашия животъ поне, забележете това, не специалистътъ сж направилъ най-много за нашето държавно управление и за неговата организация. Азъ нѣма да броя имена на живи хора, защото искамъ да не бърже лицепрятенъ, но азъ не мога да не спомена името на единъ великъ българинъ, който не бърже специалистъ, но на когото главата роди както търновската конституция, така сжщо и Българската народна банка, какъто днесъ нѣма никѣде, освенъ въ България — емисионна държавна банка; а знаете, че народните банки сж акционерни въ другите страни, та искахъ да направятъ и нашата, но, за щастие, не я направиха и нѣма кой да допусне да се направи тя акционерна. Така както и държавните железници се запазиха отъ времето, когато сж строени, до днесъ държавни, а не частни, на концесонери, и не знамъ що. Това е заслугата на старите безкорни дейци, големи идеалисти, които обичаха народа и земята ни и които дадоха живота си; които чрезъ безкорна служба дадоха на по-младите примѣръ за подражание. И азъ зная, че тукъ, между васъ, има такива, но повтарямъ, не желая да поменавамъ имена. Азъ зная, че и между младите тукъ има такива преданни хора, които не сж специалисти, но които иматъ достатъчно багажъ въ ума си и достатъчно знания по известни големи въпроси, за да могатъ да разсждаватъ съ здравия си умъ здраво, а не да се увличатъ. Специалистътъ е полезенъ дотолкова, докогато неговата специалностъ е полезна на ония, които сж около него. Тръбва да подлежи на преценка и онова, което специалистътъ дава, а не да се смѣта, че специалистътъ е всичко. Специалистътъ не е всичко, така както никой самъ по себе си не е всичко, защото всѣки специалистъ е изолиранъ самъ по себе си и неговата дейностъ само координирана съ дейността на другите специалисти може да дава цѣлостенъ животъ на службите.

Така разграничихъ азъ службата на пристанищата. За малките пристанища, г-да, сж предвидени, макаръ и недостатъчни суми, все пакъ суми за репариратето и за създаването на малки пристанища, особено по Дунава. Вие знаете, че се прави пристанище при Ломъ, знаете, че е направенъ хелингъ при Русе. За жалостъ, и тукъ пакъ ще кажатъ, че укорявамъ специалистите. Който има права, той тръбва да знае, че носи отговорностъ. Който специалистъ претендира да бърже такъвъ, той тръбва да бърже отговоренъ винаги за онова, което върши. Идете, когато ви падне случай, въ Русе и вие ще видите на какво мѣсто е поставенъ хелингътъ — кждето се засипва отъ рѣката Ломъ и кждето ежедневно механически тръбва да се чисти наносътъ, защото иначе не е възможно да се пристѣпни до хелинга. А тамъ ще се извличатъ плаващи сждове за ремонтъ, за поправки! Сега ще тръбва да се коригира рѣката Ломъ въ едно голѣмо протежение, ще тръбва да се харчатъ грамадни сръдства, за да се предотврати и да се избѣгне тоя наносъ, тогава когато хелингътъ можеше да се направи другаде, кждето нѣма такъвъ наносъ отъ рѣката, и по такъвъ начинъ да се спасятъ много сръдства на държавата. Ето какво значатъ грѣшки. Та само тая ли грѣшка е! Мене ми се чини, че ако не всички, то поне грамадна частъ отъ васъ сж слушали за страшни грѣшки, които се направиха не само по строежа на пристанищата, но и по строежа на железници, и които грѣшки и днесъ, и въ бърже поколѣнията ще изплащатъ чрезъ огромните

поправки, които Дирекцията на железницата е принудена да прави, ако не ежедневно, то поне ежесечно или ежеседмично, за да се избягнат нещастията, които иначе са неминуеми. Направени са, казвам, гръбни фатални. Ето, идете сега — азъ завчера бяхъ — на гара Влада и вижте каква колосална работа се върши и какви средства се изразходватъ, за да стане едно разширение на гарата. Г-да! Планини цъли се срутват! Азъ това не знаехъ, то е планирано по-рано, но вървайте ми, че ако знаехъ, азъ съ своя неспециалистски умъ щяхъ да кажа: запрещавамъ ви това, защото не е необходимо тукъ непременно да бъде гарата и да снемате планини, за да разширявате гарата и пакъ да нямате широка гара; направете една варианта, измѣстете трасето, нека мине то презъ Банки, тамъ нѣма такъвъ наклонъ, както тукъ и нека тукъ вървятъ празни вагони, лекитъ влакове, а отъ тамъ да се върватъ пълнитъ влакове. Нѣма да се похарчатъ Богъ знае колко много пари, защото тѣ ще се повърнатъ на държавата благодарение на приходитъ, които ще даде тая линия и благодарение на онова съкращение въ разходитъ, което ще се направи. Повтарямъ, идете, полюбопитствувайте и вижте какъ цѣла планина ще трѣбва да се срине и какви подпорни стени се зидатъ. А всичко това можеше да се избѣгне. Но това настрана. Казахъ ви, малкитъ дунавски пристанища, въ кръга на материалната възможностъ, ще се правятъ постепенно.

Г. г. народни представители! Говорейки по този въпросъ, нека забележа, че Дунавътъ не е ни най-малко използванъ отъ нашето паравозство и че е вече време да се направи възможното за използването на дунавскитъ води отъ български паравози, паравози подъ български флагъ, ако не повече, то поне толкова или поне наполовина отъ онова, което става въ Черно-море. Азъ имамъ тукъ данни, които не съмъ тамъ, че е необходимо да чета, за онова, което даватъ пристанищата въ България, особено Варна и Бургасъ. Ежесечно ми се даватъ статистически данни за приходитъ и разходитъ, предлагамъ ги всѣкога най-внимателно и виждамъ, че онова, което е направено, е предостатъчно. Но ние нѣмаме български паравози, нѣмаме плавателни съдове, особено по Дунава. И затуй този въпросъ трѣбва да бъде предметъ на особено обсъждане и разрешение, да се види по какъвъ начинъ е най-изгодно, най-разумно и най-целесобразно да се организира подъ български флагъ използването на дунавскитъ води. Това трѣбва да бъде, както казахъ, предметъ на бъдещи проучвания, и то не въ далечно време, а въ скоро време, защото хората действуватъ и взематъ всичко онова, което можемъ ние да вземемъ. Толкозъ по този въпросъ.

Г. г. народни представители! Извинявайте, че ви отнехъ твърде много време съ своето говорене. Надѣвамъ се, обаче, че можахъ да ви дамъ една идея за онова, което е, и онова, което трѣбва да бъде.

Азъ свършвамъ съ следнитъ думи. Българскитъ държавни железници и пристанища са служили, служатъ и трѣбва да служатъ на интереситъ на нашето народно стопанство, на интереситъ на нашата държава. За тая целъ въ тѣхъ трѣбва да има желѣзна дисциплина; не дисциплина неразумна, не дисциплина жестока, но дисциплина разумна, дисциплина здрава. Защото, както общежитието, така и всѣка организация — държавна или обществена — се крепи главно на два фактора: или на съзнание, или на страхъ, или и на двата едновременно. Тамъ, дето има съзнание, тамъ нѣма нужда отъ страхъ; тамъ, дето нѣма съзнание, тамъ има нужда отъ страхъ. Но понеже човѣкъ е слабъ обикновено и при случай на голѣмо изкушение се подава на грѣшки, на нарушения и дори на престѣпления, затова и за най-съзнателния трѣбва да има пакъ страхъ. Този страхъ е религиозниятъ, този страхъ е отъ законното възмездие, отъ санкцитъ на държавнитъ закони. Затуй и въ железницитъ трѣбва да има дисциплина. Тая дисциплина се крепи върху законитъ, по които се управляватъ българскитъ държавни железници и пристанища. Тая дисциплина не трѣбва да отслабва. Всѣки, споредъ нея, трѣбва да намѣри своето заслужено възмездие: честниятъ труженникъ — награда, а манкорътъ, нарушителътъ, престѣпникътъ — наказателна санкция, споредъ наредбитъ на законитъ на държавата и на специалния законъ за железницитъ.

Ето по този начинъ съмъ тамъ, че се служи и трѣбва да се служи чрезъ железницитъ на народъ и на държава. Но нека пакъ открия една скоба.

Когато приказваме за катастрофи и не знаемъ що, забравяме онова, което става въ чужбина. У насъ, въ сравнение съ чужбина, ставатъ по-малко катастрофи — чуйте го още единъ път. На 12 т. м. въ единъ отъ най-добре уреденитъ и електрифицирани железници, каквито са швейцарскитъ, стана страшна катастрофа, при която една жена беше убита, 8 човѣка тежко ранени и 10 по-леко ранени.

Преди 3—4 седмици въ Германия имаше катастрофа, преди 2—3 седмици и въ Америка имаше, въ Франция има, навсѣкжде. Естеството на службата е такова.

Г. Т. Даниловъ (д. сг): Вчера и въ Венеция е станала голѣма катастрофа.

Министъръ С. Костурковъ: Искамъ да ви кажа, че нашитъ железници стоятъ на една твърде голѣма висота. Това се дължи на техническия и на ексекутивния персоналъ, на който азъ тукъ публично изказвамъ, предъ васъ, а чрезъ васъ предъ българския народъ, моята благодарностъ. Като му изказвамъ, обаче, довѣрие, едновременно азъ отправямъ своя жестокъ укоръ къмъ ония, които имаха смѣлостта още отъ първия или втория денъ, откакто поехъ министерството, и до днесъ да продължатъ единъ скритъ саботажъ, срещу който азъ отидохъ, който омачкахъ и който ще смачкамъ окончателно. (Ржкоплѣскания отъ мнозинството) Защото не може да саботира оня, който служи на държавата. Който не иска да ѝ служи, а иска да ѝ саботира, да се оттегли, да си отиде, мѣстото му ще го заеме другъ. Десетки не, стотици не, маса свѣтъ чака хлѣбъ. Борбата за хлѣбъ е страшна, повикътъ и шествието отъ града и отъ селото къмъ държавнитъ железници са страшни, г-да! И азъ знамъ, душата ми знае колко упоритостъ трѣбваше да употребя, колко окръблени трѣбваше да нанеса и да понеса, за да се боря срещу тая страшна язва, която гнети свѣта, която гнети и нашата страдална земя. И не е виновтъ оня, който, бидейки гладенъ, иска работа и казва: „Еди-кой-си има 50 декара земя, какво го държите? Азъ нѣмамъ нито педя земя. Голъ, босъ съмъ. Пет-шест деца имамъ. Дайте ми хлѣбъ. Понеже нѣма мѣсто, уволнете оня, който има хлѣбъ и поставете мене“. Поставете се въ моето положение като министъръ. Какво трѣбва да правя? Знайте само едно, че азъ винаги съмъ действувалъ въ подобни случаи въ кръга на закона. Ни единъ неценованъ чиновникъ при менъ, малъкъ или голѣмъ, нѣма назначенъ; нито единъ отъ началото до днесъ. Азъ не допуснахъ да се извърши нито едно нарушение; въ кръга на законитъ съмъ се движилъ, като съмъ гледалъ да задоволя нуждѣнитъ се, страждущитъ, но едновременно съ това и нуждитъ на народното стопанство. Два пъти, и тая вечеръ, и утре вечеръ, ще има да отпущна безплатни вагони, за да си върватъ стотици хора, дошли отъ разнитъ краища на България полугладни, дошли за работа, понеже имало много строежъ. Стояли тукъ, изхарчили последната си стотинка, тѣ спятъ, г-да, по кърпичката и по пѣтищата, ходятъ гладни и не могатъ да си отидатъ, защото нѣматъ стотинка въ джоба си. Идватъ и плачатъ. Какво да правя? Имамъ право по наредбитъ, разрешавамъ: давамъ тождова вагони, да се прикачатъ нощно време къмъ еди-кой-си влакъ и безплатно да си отидатъ.

Пропустнахъ да ви кажа какво направихъ миналата година, въ началото на лѣтото и въ края на есента. Г-да! На костюма пена азъ наредихъ да се пренасатъ овоция, зеленчукъ и пр., за да бъдатъ градоветъ снабдявани съ консомативни материали, да могатъ да бъдатъ изнасяни тия материали и навънъ, за да бъдатъ конкурентноспособни. Това се направи не за чернитъ очи на този или онзи търговецъ, а за производителитъ и консоматоритъ на тая страна. Съ една дума, азъ искамъ да ви кажа, че гледамъ железницитъ да служатъ на националното стопанство, на държавата и на народа. Това и напредъ ще гледамъ да бъде. Докогато имамъ вашето довѣрие, азъ ще бъда силенъ затуй, защото задъ гърба ми стои едно мнозинство. А азъ искамъ да стоя задъ правителството и задъ моя грѣбъ, като министъръ, и всичко честно мислящо въ България, което не е заражено отъ партизанството и което вижда, какво бѣше преди 10-15, преди 2-3 години и какво е днесъ и прави разлика. (Ржкоплѣскания отъ мнозинството)

И когато прави тази разлика и си дава смѣтка за онова, което бѣше, което е и което трѣбва да бъде, то нѣма да гледа слѣпешката, презъ призмата на грубото партизанство, а ще гледа съ трезво око, и тогава ще подкрепи мѣроприятията на правителството, въ дадения случай мѣроприятията на Министерството на железницитъ, пошитъ, телеграфитъ и телефонитъ, въ ония случаи, разбира се, когато тѣ заслужаватъ такава подкрепа. Ето това е политиката на това министерство, това е и проектътъ на бюджета, който азъ ви предлагамъ. Ако намирате, че той заслужава подкрепа, гласувайте го; ако ли не, не го гласувайте — азъ ще си отида. (Продължителни ржкоплѣскания отъ мнозинството)

Председателствуващъ Н. Захариевъ: Пристъпваме къмъ гласуване.

Които г. г. народни представители приемат на първо четене законопроекта за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1932/1933 финансова година, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Министър-председател Н. Мушанов: Ще моля да се съгласите да преминем към точки трета и четвърта от дневния редъ.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат предложението на г. министър-председателя, да се пререде точка втора от дневния редъ, съ точки трета и четвърта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към точка трета от дневния редъ — първо четене на законопроекта за допълнение на чл. 1, буква „г“, от закона за разрешаване на Бургаската градска община да сключи заемъ, публикуванъ въ „Държавен вестникъ“ брой 16 отъ 20 априль 1932 г.

Моля г. секретаря да го прочете.

Секретарь А. Кантарджиев (д): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитъ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 85)

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат на първо четене законопроекта за допълнение на чл. 1, буква „г“, отъ закона за разрешаване на Бургаската градска община да сключи заемъ, публикуванъ въ „Държавен вестникъ“ брой 16 отъ 20 априль 1932 г., моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Министър-председател Н. Мушанов: Предлагами спешностъ.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат предложението на г. министър-председателя, да се гласува законопроекть по спешностъ и на второ четене, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля г. секретаря да го докладва.

Секретарь А. Кантарджиев (д): (Чете)

„ЗАКОНЪ“)

за допълнение на чл. 1, б. „г“, отъ закона за разрешаване на Бургаската градска община да сключи заемъ, публикуванъ въ „Държавен вестникъ“ брой 16 отъ 20 априль 1932 г.“

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретарь А. Кантарджиев (д): (Чете)

„Параграфъ единственъ. Къмъ буква „г“ на чл. 1, следъ думата „Царъ-Асентъ“, се прибавятъ думитъ „и съ ипотека върху едно отъ тѣхъ по изборъ“. Запетаята става точка, думата „като“ следъ запетаята се заличава.“

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат параграфъ единственъ, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме къмъ точка четвърта отъ дневния редъ — първо четене на законопроекта за разрешение на Поповската градска община да сключи заемъ.

Моля г. секретаря да го прочете.

Секретарь А. Кантарджиев (д): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитъ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 86)

Председателстващ Н. Захариев: Които г. г. народни представители приемат на първо четене законопроекта за разрешаване на Поповската градска община да сключи заемъ, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Министър-председател Н. Мушанов: Прави предложение за спешностъ.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат предложението на г. министър-председателя, законопроекть да се гласува по спешностъ и на второ четене, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь А. Кантарджиев (д): (Чете)

„ЗАКОНЪ“)

за разрешаване на Поповската градска община да сключи заемъ.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретарь А. Кантарджиев (д): (Чете)

„Чл. 1. Освобождава се заложенитъ общински приходъ: такси отъ градския водопроводъ, заложенъ отъ Поповската градска община по сключения отъ същата заемъ презъ 1924 г. отъ Българската народна банка, на сума 2.000.000 (два милиона) лева, подъ гаранцията на държавата, съгласно специалния за това законъ, който ще послужи за гаранция при сключването на заемъ отъ Поповската популярна банка, въ размѣръ на 1.000.000 л.“

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат чл. 1, както се прочете, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретарь А. Кантарджиев (д): (Чете)

„Чл. 2. Разрешава се на Поповската градска община да сключи заемъ отъ Поповската популярна банка, въ размѣръ на 1.000.000 л., за доизкарване на водопровода въ града, при следнитъ условия:

а) срокътъ за погасяването на заема е 10 години, съ равни шестмесечни вноски, плюсъ лихвитъ за изтеклото шестмесечие;

б) лихвата на заема ще е съ 1½% по-висока отъ тая, която популярната банка плаща на кредитната си централа — Българската централна кооперативна банка;

в) за гаранция на редовното погашение на заема, заедно съ лихвитъ, Поповската градска община ще заложн на Поповската популярна банка прихода отъ водното право и ако тоя приходъ се окаже недостатъченъ — разликата ще се довнеса отъ редовнитъ приходи на общината“.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат чл. 2, както се прочете, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Кантарджиев (д): (Чете)

„Чл. 3. Срѣдствата, добити отъ заема, ще се употребятъ изключително за плащане на полученитъ трѣби за градския водопроводъ и за капиране на нови води за сѣния“.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат чл. 3, както се прочете, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Кантарджиев (д): (Чете)

„Чл. 4. Сумата отъ заема ще се впише въ бюджета на общината на приходъ и разходъ“.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат чл. 4, както се прочете, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г. министър-председателъ.

Министър-председател Н. Мушанов: Г. г. народни представители! Понеже Министерскиятъ съветъ тази вечеръ има заседание, ще ви моля да се съгласите да вдигнемъ заседанието за утре.

Председателстващ Н. Захариев: Които приемат предложението на г. министър-председателя, да вдигнемъ заседанието за утре съ следния дневенъ редъ: (Чете)

„Трето четене законопроектитъ:

1. За допълнение чл. 1 буква „г“ отъ закона за разрешаване на Бургаската градска община да сключи заемъ и пр.

2. За разрешаване на Поповската градска община да сключи заемъ.

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. прил. Т. I, № 85.

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. прил. Т. I, № 86.

3. Второ четене законопроекта за бюджета на държавата за 1932/1933 г. — бюджетопроекта за приходите на държавата.

4. Второ четене законопроекта за бюджета на българските държавни железници и пристанищата за 1932/1933 финансова година.

5. Второ четене законопроекта за изменение и допълнение закона за облекчение работата на Върховния касационен съд.

6. Второ четене законопроекта за отстъпване даромъ на Ортакойската община държавна сграда.

7. Първо четене законопроекта за допълнение чл. чл. 14 и 36 от закона за Българската земеделска банка.

8. Докладъ на комисията по Министерството на правосъдието относно искането разрешение за затваряне и съдебен народният представители К. Русиновъ и А. Наумовъ.

9. Одобрение предложението за одобрение на подписаната въ Женева на 21 май 1931 г. конвенция за създаване на едно международно дружество за ипотечен земеделски кредитъ.

10. Второ четене законопроектите: за изменение т. т. 11 и 13 на чл. чл. 88 и 67 от законите за градските и селските общини.

11. Предложение за изменение и допълнение на някои членове от правилника за вътрешния редъ и пр.

12. За пенсията за изслужено време.

Доклади:

13. На прошетарната комисия.

14. На комисията по проверка на изборите, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Вдигамъ заседанието за утре, въ 4 ч. следъ обѣдъ.

(Вдигнато въ 19 ч. и 3 м.)

Подпредседателъ: Н. ЗАХАРИЕВЪ

Секретаръ: А. КАНТАРДЖИЕВЪ

Началникъ на Стенографското отделение: Д. АНТОНОВЪ

ПОПРАВКА НА ПО-ВАЖНИ ПЕЧАТНИ ГРЪШКИ.

Стр.	Колона	Редъ	Напечатано:	Да се четат
2388	лѣсна	27 { отгоре надолу	21 ч. 50 м.	22 ч. 50 м.
