

СТЕНОГРАФСКИ ДНЕВНИЦИ

НА

XXIII-ТО ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

III РЕДОВНА СЕСИЯ

Брой 64

София, четвъртък, 17 май

1934 г.

83. заседание

Петък, 11 май 1934 година

(Открито от председателя А. Малинов в 16 ч. 47 м.)

- Отпуски, разрешени на народни представители** . . . 1761
- Предложение за отпускане месечно парично пособие на руски ветерани, взели участие в Освободителната война 1877/1878 г. и вдовици на такива, живущи в България (Съобщение).** 1761
- Запитване от народния представител С. Поповъ към министъра на обществените сгради, пътищата и благоустройството относно нарушения, беззакония, произволи и изнудвания, вършени в същото министерство от разни длъжностни лица (Съобщение).** 1761
- Законопроекти:** 1) за застрояване на гр. София (Трето четене) 1762
- 2) за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1934/1935 г. (Второ четене). 1764
- 3) за изменение и допълнение на чл. чл. 25, 26, 27, 29 и 34 и прибавяне новъ дѣлъ III — „За осигуровката на адвокатъ“ — в закона за адвокатитѣ отъ 8 юлий 1925 г. (Първо четене) 1783
- Решение за продължение сесията на Народното събрание до 22 май н. г. вкл. (Предложение на м-ръ предс. Н. Мушановъ) (Приемане).** 1778
- Дневен редъ за следващото заседание** 1784

Председателъ: (Звъни) Тъй като присъствуват нужното число народни представители, обявявамъ заседанието за открито.

(От заседанието отсъствуват следните г. г. народни представители: Аневъ Василь, Бойчиновъ Михаилъ, Бръшляновъ Цоню, Буровъ Атанасъ, Георгиевъ Георги, Дековъ Петко, Димитровъ д-ръ Георги, Кафеджийски Георги, Костурковъ Стоянъ, Кулевъ д-ръ Тодоръ, Кораконъ Петъръ, Мариновъ Василь, Марчевъ Никола, Мечкарски Тончо, Мустафовъ Али, Петровъ Дойчинъ, Поповъ Еню, Пупешковъ Цвѣтанъ, Родевъ Христо, Савовъ Сава, Сидеровъ Коста, Стайновъ Петко, Стойковъ Апостолъ, Стояновъ Петко, Таслаковъ Цвѣтко, Тошевъ Никола, Чолаковъ Христо и Шидерски Едрю.

Съобщавамъ на Народното събрание, че председателството е разрешило отпускъ по 1 денъ на следните г. г. народни представители: Петко Стояновъ и Иванъ Велчевъ и 2 дена на народния представител Стойко Илиевъ.

Депозирано е въ бюрото на Събранието отъ Министерството на финанситѣ предложение за отпускане месечно парично пособие на руски ветерани, взели участие в Освободителната война 1877/1878 г. и вдовици на такива, живущи в България. (Вж. прил. Т. I, № 93)

Също долагамъ на Народното събрание, че народниятъ представител г. Стефанъ Венедиковъ Поповъ е отправилъ запитване, интерпелация, къмъ г. министъра на благоустройството. Интерпелацията е много обширна — 27 машинописни страници, затова нѣма да ви я чета цѣлата. Въ нея има нѣколко по-важни глави, а именно: (Чете) „I. Нарушения и беззакония въ отдѣлението за техническа контрола. II. Незаконно отмиѣняване царски указъ съ министерска заповѣдъ. III. Неспазване на благоустройственитѣ изисквания. IV. Нарушение закона за Министерството на общественитѣ сгради, пътищата и благоустройството. V. Нарушения по закона за чиновницитѣ VI. Надничарство. VII. Партизанско изнудване на чиновницитѣ. VIII. Беззакония и изнудвания отъ частнитѣ секретари. IX. Разстройството на службитѣ вследствие незаконно уволнение и назначение на висши технически служители. X. Ощетяване държавната хазна съ признаване на незаконни предприемачески рекламации. XI. Произволи, беззакония и изнудвания отъ начал-

ника на Архитектурното отдѣление при Министерството на благоустройството“.

Интерпелацията ще се изпрати на г. министъра и ще бѣде поставена на дневенъ редъ.

Минаваме къмъ първата точка отъ дневния редъ —...

Н. Пждаревъ (д. сг): Искамъ думата.

Председателъ: Преди дневния редъ?

Н. Пждаревъ (д. сг): Да.

Председателъ: Имате думата.

Н. Пждаревъ (д. сг): Г. председателю! На 4 т. м. азъ имахъ честта да отправя едно питане къмъ бюрото на Камарата, което даже не се прочете. Азъ смѣтамъ, че когато се отправя едно питане, то трѣбва да се прочете, особено, когато то е къмъ бюрото — бюрото има всичката възможностъ веднага да отговори. Тогава г. председателствуваниятъ заяви, че Камарата имала много работа въ него заседание и, че щѣло да ми се отговори въ следващото заседание. Вече мина „следващото заседание“ и затова ще ми позволите, г. председателю, да прочета питането си, а ако Вие намерите за уместно, ще ми отговорите. Ако не пожелаете, може да не ми отговорите, но питането ми ще трѣбва да бѣде прочетено. Правилникътъ задължава народниятъ представител да депозира писмено питането си, но той му дава и правото да го съобщи и устно, за да му се знае съдържанието. Тогава се носи отговорностъ отъ бюрото или отъ съответния министъръ за неотговаряне на питането.

Председателъ: Азъ ще помоля подпредседателя г. Даскалова да прочете въ идното заседание питането Ви и да Ви даде отговоръ на него. Азъ не съмъ въ състояние да Ви отговоря, защото въ питането Ви се засѣга единъ въпросъ, който Вие сте повдигнали при председателствуването на Събранието отъ г. Даскалова. Така че това ще стане после.

Н. Пждаревъ (д. сг): Тогава да не го чета.

Председателът: Сега азъ не съмъ въ положение да Ви отговоря.

Н. Пждаревъ (д. сг): Може да не ми отговорите. Може да оставите да ми се отговори въ друго заседание.

Председателът: Редътъ е другъ. Всички запитвания и питання се долагатъ отъ председателстващия заседание.

Н. Пждаревъ (д. сг): Но питането, съгласно правилника, се прочита.

Председателът: Ще бжде прочетено отъ г. подпредседателя Даскалова, и Вие ще си дадете обясненията тогава.

Н. Пждаревъ (д. сг. Ц): Азъ не нарушавамъ правилника, ако бихъ прочелъ питането.

Председателът: Питането ще го прочете г. Даскаловъ. Това е редовното.

Минаваме къмъ първата точка отъ дневния редъ — трето четене законопроекта за застрояване на гр. София. Моля докладчика г. Николаевъ да прочете законопроекта.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): (Прочита законопроекта изцяло, заедно съ прибавките и изправките, приети на второ четене)

Комисията по Министерството на благоустройството, по предложение на г. министъра и на членове на комисията, направи следните изменения:

Чл. 3 придобива следната редакция: (Чете) „Въ едногодишенъ срокъ отъ публикуването на закона Столичната община е длъжна да приготви необходимите за обявяване на международенъ конкурсъ материали и да състави програма за този конкурсъ. Тази програма, следъ като бжде утвърдена отъ Министерството на обществените сгради, пътищата и благоустройството, се обявява отъ Столичната община. Постъпилите по конкурса проекти ще бждатъ разглеждани отъ жури въ съставъ, определенъ въ програмата за конкурса. Журито ще се произнесе кой отъ представените проекти следва да бжде предпочетенъ, а така също ще определи кому тръбва да се дадатъ обявените премии.“

Чл. 19.

Г. Говедаровъ (д. сг): Най-важниятъ.

Председателът: Ще гласуваме членъ по членъ.

Моля ония г. г. народни представители, които приематъ чл. 3, въ редакцията, предложена отъ г. министъра и приета отъ комисията...

И. Лъкарски (д. сг. Ц): На трето четене ли се прави тази поправка въ редакцията?

Г. Говедаровъ (д. сг): Тоя текстъ е редактиранъ така възъ основа решението на Камарата при второто четене.

Министъръ В. Димовъ: Само една дума се поправя тамъ.

И. Лъкарски (д. сг. Ц): И се смѣта, че се приема сега законопроектьтъ на трето четене окончателно.

Г. Говедаровъ (д. сг): Сега ще се гласува цѣлиятъ законопроектъ на трето четене, но по-рано и отделно направените въ комисията съгласие на министъра поправки.

Министъръ В. Димовъ: Да.

Председателът: Моля, които приематъ чл. 3 въ редакцията, предложена отъ г. министъра и приета отъ комисията, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Чл. 19 получава следната редакция: (Чете) „Дворищата, заключващи се вънъ отъ определените въ чл. 92 отъ закона за благоустройството на населените мѣста строителни граници и при действието на настоящия законъ, продължаватъ да се считатъ за извънредно подобрени. Отчуждаемите се отъ тѣзи дворища части, както и постройките и останалите подобрения върху тѣхъ за улици и площи се заематъ отъ общината, безъ тя да ги заплаща на собствениците.“

„Отчуждаемите се части отъ дворища за улици и площи до 4 м. предъ лицето на парцела се отстъпватъ безвъзмездно и не се заплащатъ отъ никого. Цената на отчуждаемите се дворища надъ 4 м., както и всички постройки и подобрения, находящи се върху отчуждаемите се дворища, се заплащатъ отъ ползущите се собственици съразмѣрно съ лицата на парцелите.“

„Смѣтките между заинтересованите собственици, ако не сж били уредени или не се уредятъ доброволно, се уреждатъ служебно отъ общината, по реда и начина, посочени въ чл. 40 отъ закона за благоустройството на населените мѣста.“

„Въ тежестъ на собствениците сж всички разходи за поставяне бордюри, настилане тротоари съ плочи, посипване и пазирване на улиците, водоснабдяване на улиците и дворищата, канализиране и освѣтителна инсталация на улиците, площите, пазарищата и мѣста за обща трѣба, както и корекцията на рѣките и канализацията на рѣчищата.“

„Изброените благоустройствени работи се извършватъ въ общината по предварително изработенъ планъ, който се разгласява поне три месеца преди почването на тѣзи работи. Сумите, необходими за изплащането, се събиратъ по реда и начина, предвидени въ закона за събиране на рѣките данъци, съ привилегия на вземането, съгласно чл. 16 отъ закона за облекчение на общините и съ разсрочка на плащанията, дадена по усмотрение на общината, до три години.“

„По същия начинъ се събиратъ отъ собствениците и сумите, изразходвани за извършване на такива благоустройствени работи въ миналото.“

„Наредбите на настоящия чл. 19 се отнасятъ само до ония имоти, които се заключаватъ вънъ отъ строителните граници на София отъ 1911 г. — чл. 92 отъ закона за благоустройството на населените мѣста въ царството.“

Председателът: Има думата народниятъ представителъ г. Георги Говедаровъ.

Г. Говедаровъ (д. сг): Г. г. народни представители! Тръбва да признаемъ, че чл. 19 въ тази редакция, въ която се представлява сега, претърпя въ парламентарната комисия едни съществени промѣни, защото въ първоначалния текстъ на законопроекта въ чл. 19, бѣше предвидено, че всички отчуждения на частни имоти за прокарване на улици, площи, за паркове, игрища и за всички общински, значи частно-правни и публични нужди, ставаха безплатно, никой нѣмаше да плаща отчуждените мѣста. Въ комисията азъ имахъ честта да повдигна тоя въпросъ и съмъ доволенъ, че г. министърътъ схваща бързо и добре, какво искаме съ това предложение, разбира неговата умственостъ и въ последната минута се възприе друга редакция, за да имаме днесъ единъ по-носенъ текстъ на чл. 19.

Но азъ смѣтамъ, че и това, което е прието въ комисията въ смисълъ, че частните мѣста, които се отчуждаватъ за улици и за площи — това е сегашниятъ текстъ, измѣзълъ отъ комисията — нѣма да се плащатъ отъ общината до 4 м. лице, а ще се понасятъ отъ собствениците, а надъ 4 м. тѣ ще се плащатъ, само че не отъ общината направо, а отъ заинтересованите стопани, съобразно подобренията на имотите имъ, които подобрения тѣ, всѣки споредъ размѣра и положението на своя имотъ, получаватъ, повдига известни въпроси и търпи възражения и критика.

Тукъ, ми се струва, е мѣстото да повдигна следния въпросъ. Частните лица, чиито имоти се отчуждаватъ за площи, иматъ право да се обърнатъ къмъ своите съседни, чиито имоти се подобряватъ значително, за да имъ бжде заплатена стойността на стлуждените имоти. Не се касае само за едно книжно право, което се дава на частния собственикъ, чиито имотъ се отчуждава за улица или площадъ. Касае се — и тамъ е нашиятъ дългъ — за една правна санкция, за една реална и ефикасна гаранция, която ще дадемъ на това частно лице, чиито имотъ се отчуждава, въ смисълъ това лице да може по една съкратена процедура да добие екзекутивенъ титлъръ, т. е. изпълнителенъ листъ, но и още възможностъ тоя изпълнителенъ листъ да бжде бърже приведенъ въ изпълнение.

Председателът: (Звъни)

Г. Говедаровъ (д. сг): Моля, свършвамъ. — Мене ми се струва, че редомъ съ подобренията, които се приеха въ комисията съгласието на г. министъра — да се издаватъ заанпредъ изпълнителни листове направо отъ общината, собствено чрезъ нейно съдействие, на съответните заин-

гересовани стопани — е умѣстно тукъ, въ единъ специаленъ текстъ — и азъ моля г. министра да се съгласи съ това предложение — да се предвиди, че тия лица, чиито имоти сѣ били подобрили, които вследствие на това дължатъ да поематъ и платятъ, съразмѣрно съ използваванитѣ подобрения, съответна частъ отъ стойността на отчуждения имотъ, не могатъ да отчуждаватъ своитѣ имоти, докогато общината не провери и установи, че тѣ сѣ изплатили смѣтката по тия подобрения. Както всѣки собственикъ не може да отчужди частния си недвижимъ имотъ, докато не представи удостоверение отъ общината, че си е платилъ общинскитѣ данъци, докато не представи документи, че си е платилъ такситѣ за каналъ, водно право и пр., — така също трѣбва да поставимъ задължение за тия частни собственици, чиито имоти сѣ подобрили и които дължатъ по общинскитѣ смѣтки, поради подобреніята въ тѣхния кварталъ и които възнамѣряватъ да отчуждатъ подобренитѣ имъ имоти, да не могатъ да извършатъ отчуждението, докато не представятъ удостоверение отъ общината, че сѣ издължили за използванитѣ подобрения.

Председателъ: (Звъни) Моля, завършвайте, г. Говедаровъ.

Г. Говедаровъ (д. сг): Да не се издава отъ общината удостоверение за отчуждаването, докогато тия лица не представятъ документъ, че сѣ вече издължили на право на правоимащия или, докато не представятъ реална гаранция или париченъ депозитъ за припадналата имъ се за заплащане сума. Азъ смѣтамъ, че това е редовно, легално, справедливо.

И, второ, нека дебело подчертая, за да завърша, че тия нови постановления на чл. 19 отъ законопроекта не могатъ да измѣнятъ конституцията, касателно режима на недвижимата собственост, касателно режима за отчуждаване недвижимата собственост за обществена полза и че принципитѣ на основния законъ относно неприкосновеностъ на частната недвижима собственост сѣ фундаментални, сѣ неатакуеми и неотмѣнни.

И, трето — завършвамъ — тия нареждания, които иматъ материаленъ характеръ, не могатъ да иматъ obligatorna сила. Тѣ иматъ сила само запредъ, за новопрокарани улици и площади. Тѣ не могатъ да унищожатъ всички случаи, въ които имаме res judicata, придобити права съ вѣзли въ законна сила решения на съдебни и съдебно-административни юрисдикции. Азъ смѣтамъ, че г. министърътъ, който е юристъ и на когото тия работи трѣбва да сѣ ясни, че се съгласи съ мене, и при съответна една декларация отъ негова страна тоя текстъ ще може да мине.

Председателъ: Има думата г. министърътъ на благоустройството.

Министъръ В. Димовъ: Г. г. народни представители! Азъ смѣтамъ, че г. Говедаровъ има възможностъ въ комисията да се изкаже.

Г. Говедаровъ (д. сг): Азъ искамъ тукъ да приповторя моитѣ разбирания, за да имате възможностъ да се изкажете и Вие по тѣхъ и така да се добие едно автентично тълкувание на гласувания текстъ.

Министъръ В. Димовъ: Тамъ той видѣ, че въпросътъ се свършено изясни. Съ новия текстъ ние не влошаваме положението.

Г. Говедаровъ (д. сг): И не постѣгате на придобити права.

Министъръ В. Димовъ: Напротивъ, ние подобряваме положението. Съгласно съществуващия чл. 92 отъ закона за благоустройството, могатъ да се взематъ частни имоти, дворища на собственици, за улици и площади, до 6 м., безплатно, като тия имоти се заплащатъ отъ съседитѣ, на които имотитѣ сѣ подобрили, безъ да имаме подобрието, което правимъ днесъ: да може да получи собственикътъ, чийто имотъ се отчуждава, изпълнителенъ листъ и да си получи вземането. Такова е новото постановление.

Г. Говедаровъ (д. сг): Това е едно подобрение.

Министъръ В. Димовъ: Следователно, ние правимъ едно голямо подобрение не за отчуждаеми 6 м., а за 4 м. лице. Плюсъ това она собственицъ, комуто ще бъде отнетъ имотъ, има възможността, съгласно постановленията на

чл. 19 отъ законопроекта, веднага да получи изпълнителенъ листъ и да си получи вземането.

Онова, което иска г. Говедаровъ да постановимъ тукъ — че никой не може да си продава имота, дотогава, докогато не си е изплатилъ тия и тия задължения — ще бъде едно ограничение голямо, което ще спъне стопанския животъ. Това не може да го предвидимъ въ този членъ.

Ето защо, азъ моля г. г. народнитѣ представители да гласува члена така, както е редактиранъ. Нѣма никаква опасностъ. Интереситѣ на гражданитѣ сѣ защитени.

Г. Говедаровъ (д. сг): Въ всѣки случай придобити права не се нарушаватъ — така ли е?

Министъръ В. Димовъ: Разбира се.

Председателъ: Моля ония г. г. народни представители, които приематъ чл. 19, така както се докладва отъ г. докладчика и както е приетъ отъ комисията, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Въ чл. 28, на седмия редъ, вмѣсто „12 м.“, става: „9 м.“

Председателъ: Които приематъ чл. 28, заедно съ предложената отъ г. министра и приета отъ комисията поправка, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Въ забележката къмъ чл. 31 ставатъ следнитѣ промѣни: на втория редъ, вмѣсто думата „всички“, става: „I, II и III“; а въ четвъртия редъ, вмѣсто „до 2½ м.“, става: „на 1.50 м. до 2.50 м.“

Председателъ: Които приематъ чл. 31, заедно съ предложенитѣ отъ г. министра и приети отъ комисията поправки, тѣй както се доложила, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Въ последната алинея на чл. 44, на третия редъ, вмѣсто „партеръ и три етажа“, става: „партеръ и четири етажа“.

Председателъ: Да не повтарямъ, че всички измѣнения сѣ предложени отъ г. министра и приети отъ комисията.

Които приематъ чл. 44, заедно съ тази поправка, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Въ втората алинея на чл. 74, на осмия редъ, вмѣсто „на основитѣ“, става: „на тѣзи конструкции“.

Председателъ: Които приематъ чл. 74 съ тази поправка, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Въ чл. 75, на третия редъ, следъ думитѣ „не може“, се прибавятъ думитѣ: „безъ причини“ и следъ думата „смѣняванъ“, на същия редъ се туря точка. Останалиятъ текстъ на тая алинея до края се заличава.

Председателъ: Които приематъ чл. 75 съ тая поправка, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Чл. 77 става чл. 81 и отива на съответното мѣсто. Нумерацията на всички останали членове следъ чл. 77, до стария чл. 81 включително, се намалява съ единица.

Министъръ В. Димовъ: И ако въ текстоветѣ има цитирани нѣкои членове, тѣхната нумерация съответно се измѣня и тамъ.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Да.

Председателъ: Които приематъ промѣната на нумерацията, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ А. Николаевъ (з): Въ края на първата алинея на чл. 78, който става чл. 77, се прибавятъ думитѣ: „и лѣкаръ-хигиенистъ“.

Председателът: Които приемат чл. 78, който става чл. 77, съ предложената прибавка, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик А. Николаевъ (з): Чл. 79, който става чл. 78, добива следната редакция: (Чете)

„Чл. 78. Плановетъ, които сж утвърдени до публикуването на тоя законъ, оставатъ въ сила, ако въ продължение на едномесеченъ срокъ отъ публикуването му се започнало изпълнението имъ“.

Председателът: Които приемат чл. 79, който става чл. 78, както се доложи, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик А. Николаевъ (з): Други поправки нѣма.

Председателът: Които приематъ на трето четене законопроекта за застрояване на гр. София, заедно съ вотиванитъ измѣнения и допълнения, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 63)

Минаваме къмъ точка трета на дневния редъ — **второ четене на законопроекта за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата за 1934/1935 финансова година.**

Моля г. докладчика да прочете заглавието на законопроекта.

Докладчик С. Йовевъ (д): (Чете)

„ЗАКОНЪ“

з. бюджета на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата за 1934/1935 финансова година“.

Председателът: Има думата народниятъ представителъ г. Георги Каназирски.

Г. Каназирски (д. сг): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Бюджетопроектътъ на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата за 1934/1935 финансова година ни е представенъ въ размѣръ: приходъ — 1.471.522.000 л. и разходъ — 1.373.763.244 л. Сравненъ съ бюджета за 1933/1934 финансова година, настоящиятъ бюджетопроектъ показва едно намаление въ прихода съ 79 милиона лева кръгло и едно незначително увеличение на разхода съ 646 хиляди лева. Намалението на прихода произхожда главно отъ намаленията, предвидени въ експлоатационнитъ приходи въ размѣръ на 89 милиона лева кръгло. Тази сума се коригира до известна степенъ отъ други увеличени приходи, за да се получи въ края спомнатото вече намаление отъ 79 милиона лева кръгло. Приходътъ отъ пристанищата, въ сравнение съ изтеклата финансова година, показватъ незначително увеличение — тѣ сж 49.610.000 л., срещу 48.926.000 л. за 1933/1934 финансова година. Разходътъ е установенъ на 1.373.763.000 л., или съ 646.246 л. повече отъ разрешенитъ за 1933/1934 финансова година разходи.

Ако и крайнитъ суми да се съвпадатъ, то въ подробноститъ има известни разлики, които се дължатъ отъ една страна на развитието на желѣзнопътната мрежа, а отъ друга страна сж наложени главно отъ новитъ съкращения и ограничения. Отъ добре подредената сравнителна таблица — на стр. 18 отъ бюджетопроекта — за увеличенията и намаленията по бюджета на българскитъ държавни желѣзници за 1934/1935 финансова година се вижда, че, въ сравнение съ изтеклата 1933/1934 финансова година, въ „Експлоатацията“ се предвижда увеличение на кредита за личенъ съставъ съ 12.001.909 л. Увеличението се дължи главно на повишенията, а не на увеличение на персонала, защото, макаръ че имаме нови линии, персоналтътъ, въ сравнение съ миналата година, е намаленъ съ 118 човѣка. Въ глава втора — „Доставки и добивъ на материали“ — имаме, обаче, едно намаление отъ 13 милиона лева. Общитъ разходи сж намалени съ 635.000 л., а кредитътъ по дълговетъ на българскитъ държавни желѣзници е увеличенъ съ 24 милиона лева кръгло. Въ часть II, глава V — „Постройка на желѣзници“ — кредитътъ за личния съставъ показва намаление отъ 1.161.000 л., а вещественитъ разходи показватъ намаление отъ 19.171.792 л.; или общо намаление по часть II, глава V — „Постройки на желѣзници“ — имаме 20.332.792 л.

Другитъ отдѣли показватъ малки измѣнения, които ще отмина безъ да се спирамъ върху тѣхъ.

Общо разгледанъ бюджетопроектътъ, като едно цѣло, имаме едно намаление на кредититъ за постройка на же-

лѣзници и разширение на желѣзнопътнитъ гари и пристанища отъ 23 милиона лева. Имамъ въ сѣщия размѣръ приблизително едно увеличение на кредита по заплащане на дългове. Не бихъ се спиралъ на тази подробностъ, ако не съзирахъ тукъ едно грубо нарушение. Безъ да отказвамъ необходимостта отъ навременното изплащане на сумата за лихви и амортизация на дълговетъ на Българскитъ държавни желѣзници, не мога по никой начинъ да се съглася, че това може да се върши съ суми, които се събиратъ по силата на специални закони за точно определени цели. Това сж сумитъ, събирани по часть II на приходната часть на бюджетопроекта — „Постройки“ — глава IV: „Приходи по закона за разширение на желѣзнопътнитъ линии“. Тукъ спадатъ приходитъ по § § 14—24. Това сж една серия приходи, които се събиратъ по силата на специални закони и сж предназначени само за постройка на нови желѣзнопътни линии. Тия приходи сж: отъ наличностъ на фондъ „Постройка на нови желѣзници и пристанища“ — 13.000.000 л.; отъ недоходи — 10.000.000 л.; постѣпления по чл. 2, буква „в“, и чл. 6 отъ закона за измѣнение и допълнение на закона за разширение на желѣзнопътната мрежа — 5.800.000 л.; отъ превърната въ пари временна трудова повинностъ въ прѣко заинтересованитъ общини и пр. — 10.000.000 л.; отъ желѣзнопътенъ данѣкъ и пр. — 22.000.000 л.; отъ наемъ на дековитенъ пътъ, вагонетки и др. — 100.000 л.; отъ заемъ — 10.592.000 л.; отъ вноса отъ мини „Перникъ“ за постройка тунелъ — 8.000.000 л.; отъ глоби — 200.000 л.; отъ разни приходи — 600.000 л. Или всичко приходи по закона за разширение на желѣзнопътната мрежа и по закона за управление и уредба на българскитъ държавни желѣзници — 80.292.000 л., отъ които само 49.000.000 л., плусъ прибавенитъ сега отъ бюджетарната комисия още около 5 милиона лева — или всичко 55 милиона лева кръгло — се употребяватъ за строежъ, а останалата часть отъ близо 25 милиона лева отиватъ за други цели.

Поради ограниченото време, съ което разполагамъ, азъ нѣма да се спирамъ подробно върху цифритъ на бюджетопроекта, а ще си позволя да спра вашето внимание върху нѣколко специални въпроси, които намирамъ, че сж отъ голѣмо значение, както за правилното развитие на желѣзницитъ и пристанищата, така сжщо и за тѣхната роля въ стопанския животъ на страната.

Г. г. народни представители! Въ българскитъ държавни желѣзници и пристанища е вложенъ единъ капиталъ отъ около 400 милиона златни лева. Желѣзницитъ и пристанищата представляватъ най-крупното предприятие въ страната не само като инвестиции и експлоатация, но и по размѣра на непосредствената служба, която извършватъ за българското стопанство. За да се даде възможностъ за едно по-правилно стопанисване на желѣзницитъ, се създаде на времето известния вамъ законъ за автономното управление на желѣзницитъ. За съжаление, тази автономия на желѣзницитъ и до днесъ не е реализирана. Желѣзницитъ и пристанищата продължаватъ да страдатъ отъ всичкитъ неудобства и недѣзи, които носи съ себе си държавното смѣтководство, защото, въпрѣки изричния текстъ на чл. 47 отъ закона за уредбата и управлението на българскитъ държавни желѣзници и пристанища, тази администрация и до днесъ още нѣма автономно смѣтководство, а е подчинена на общото държавно смѣтководство или, по-точно казано, наредъ съ държавната отчетностъ, функционира анемично и отдѣлно смѣтководство на българскитъ държавни желѣзници.

Съгласно измѣнението на чл. 47 отъ сѣщия законъ отъ 1. I. 1930 г., при Българската народна банка се образува една отдѣлна специална смѣтка на българскитъ държавни желѣзници. Тази смѣтка и досега не е открита. Чиновницитъ отъ Финансовото министерство ревниво пазятъ смѣтководството на работитъ, сигурно отъ тѣхни лични чиновнически съображения, вѣроятно, за да бждатъ винаги необходими. При липсата на една отдѣлна смѣтка, на която желѣзницитъ, разбира се, трѣбва да бждатъ титуляръ, управлението на българскитъ държавни желѣзници не може да знае всѣкидневно положението на своитъ смѣтки, на своитъ постѣпления. Оправдателнитъ документи — платежни заповѣди и вносни листове — отиватъ въ областнитъ смѣтни палати и се движатъ бавно. Сумитъ по вносите листове наистина се водятъ по една подсмѣтка № 7 при Българската народна банка, обаче тѣзи вносни листове не представляватъ истинскитъ постѣпления по желѣзницитъ, защото отъ постѣпленията въ гаритъ се правятъ и разходи по поддържането и по експлоатацията на желѣзницитъ, така че вносите листове представляватъ фактически остатѣци и винаги има известни салда, които, докато се установятъ точно, минава значително време. Достига се до комичното положение, щото смѣтководството при Дирекцията на желѣзницитъ,

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. прил. Г. I, № 84.

за да знае какви сж приходитѣ и разходитѣ, е принудено да поддържа специални чиновници, които да ходятъ всѣкидневно въ Финансовото министерство и да преписватъ отъ единъ тевтеръ даннитѣ по платежни заповѣди и вноситѣ листовѣ. Само по този начинъ тѣ могатъ да узнаятъ положението на собственитѣ си смѣтки. За да видятъ, какъ е въ другитѣ желѣзнопѣтни администрации, г. г. народни представители, ще ви кажа, че въ Германия, където желѣзницитѣ иматъ образцово смѣтководство, въ 8 ч. сутринта всѣка най-дребна гара, всѣко най-дребно бюро, което събира приходи съобщава по телефона на едно междинно специално бюро постѣпилитѣ презъ по-раншия день приходи. Въ 10 ч. това междинно бюро съобщава на главната каса постѣпленията отъ неговия районъ. На следующия день въ 1 ч. следъ обѣдъ централната каса и главниятъ директоръ знаятъ всички постѣпления на германскитѣ желѣзници, които възлизатъ дневно на около 19 милиона марки.

Отъ сжщитѣ съображения на ревниво пазене периметри продължава у насъ да върви практиката, што бюджетътъ и смѣтководната схема на желѣзницитѣ кореноно да се различаватъ. Чиновницитѣ въ Финансовото министерство продължаватъ още да настояватъ на известни форми, които днесъ нѣ отговарятъ вече на модернитѣ изисквания на счетоводството. У насъ на всѣка цена се държи да се подчертае, че бюджетътъ и контролата по него сж нѣщо съвсемъ различно отъ смѣтководството. Това нѣщо затруднява извънредно много приключването на смѣткитѣ. Въмѣсто смѣткитѣ на желѣзницитѣ да бждатъ водени така, както трѣбва, вмѣсто да бждатъ едно мощно срѣдство за постоянно наблюдаване на движението по желѣзницитѣ и отъ тамъ да се вадятъ заключения за промѣнитѣ въ стопанския животъ и въобще Дирекцията на желѣзницитѣ да може да прави своитѣ заключения и да предприема своитѣ мѣроприятия, фактически смѣткитѣ сж само история, тѣ се приключватъ много по-късно отъ приключването на бюджета. Бюджетътъ винаги е по-бързо приключенъ, отколкото окончателното смѣтководство. Това се дължи не на муднотъ въ отдѣлението за смѣтководство при желѣзницитѣ — дължи се до известна степенъ и на недостатъченъ персоналъ — но това се дължи на липсата на онази автономия на това отдѣление, която се дава по законъ, а не се дава на практика отъ страна на Финансовото министерство.

Като правя тѣзи бележки, г. г. народни представители, нито искамъ да отрека правото на контролъ отъ страна на Финансовото министерство, нито пъкъ имамъ нѣщо срещу опита на финансовия министъръ да държи здраво кесията и за предварителния контролъ на разходитѣ. Единъ разуменъ контролъ, обаче, е напълно съвмѣстимъ съ едно автономно счетоводство. А що се отнася до предварителния контролъ на разходитѣ, винаги може да се намѣри златната срѣда и да се избѣгнатъ крайноститѣ съ всичкитѣ пакостни за службата последици.

За съжаление, трѣбва да констатирамъ, г. г. народни представители, че г. министърътъ на финанситѣ досега още не е налучкалъ тази златна срѣда. Напротивъ, подъ тежестта на всѣкидневно увеличаване на финансовитѣ затруднения, той автоматически продължава да стиска кесията и да засилва ограниченията за извършване разходи по българскитѣ държавни желѣзници.

Това грамадно стопанско предприятие, каквото сж желѣзницитѣ, и за което всички признаватъ, че е необходимо да бжде финансово и административно автономно, днесъ съ редъ ограничения е сведено до положението на най-дребното държавно учреждение. Всѣка една, и най-малката, община днесъ е финансово повече независима, повече автономна, има по-голяма свобода въ извършването на разходитѣ, отколкото Дирекцията на желѣзницитѣ. Разрешаването на кредититѣ върви мудро. За всѣки единъ кредитъ трѣбва да се води война. Припомнете си какво стана миналата година съ смазочнитѣ масла. До най-последния моментъ се казваше: кредити нѣма! Рисувахме да спратъ желѣзницитѣ и затова трѣбваше да се праща комисия, която на бърза рѣка да купува масла отъ Ромѣния. Безъ съмнение, такава, на бърза рѣка направени доставки, не могатъ да бждатъ икономични. Резултатътъ е, че се купува късно и скѣпо. Г. министърътъ на финанситѣ, като стѣга разходитѣ, си мисли, че прави икономии. Това е едно голѣмо заблуждение! Има известни разходи по желѣзницитѣ, които непременно трѣбва да се направятъ на всѣка цена, и понеже трѣбва да се направятъ, а нѣма кредити, или не се даватъ навреме, фактически разходитѣ се извършватъ по най-скѣпия пѣтъ. Софийската желѣзнопѣтна работилница, съ своитѣ 2.000 работници, днесъ е най-големото индустриално предприятие въ страната, но тя нѣма нито достатъчно, нито навре-

менни кредити и е свършено лишена отъ материали, и не може да развие своя капацитетъ. Софийската работилница нѣма метали: нѣма олово, нѣма калай, нѣма медъ, нѣма антимонъ нѣма този, така нареченъ, лагеренъ металъ и въ всѣки моментъ отъ тамъ сж принудени да ходятъ да купуватъ по 10—20—30 кгр. отъ пазара, за да направятъ единъ лагеръ, та да може да се пустне въ движение единъ локомотивъ.

Българскитѣ държавни желѣзници нѣматъ вече никакви почти запаси. По този начинъ ние вървимъ въ единъ пѣтъ на така нареченото хищническо стопанисване: изяждатъ се резервитѣ — да оставимъ настрана онѣзи резерви въ размѣръ на 100 и нѣколко милиона лева, фондоветѣ, които се завариха и които сж употребени за други държавни нужди. Но, понеже желѣзницитѣ трѣбва да съществуватъ, администрацията е принудена да консумира отъ готовитѣ запаси, които има. Отъ баланса за приходитѣ и разходитѣ за 1931/1932 г. се вижда още, че въ началото на годината е имало резервни части за вагони и локомотиви за 34.000.000 л. кръгло; къмъ края на годината тѣ спадатъ на 27.000.000 л. Това е м. мартъ 1932 г. — днесъ ние сме м. май 1934 г. — и оттогава до днесъ не е купено абсолютно нищо за попълване на резерва, все продължаваме да консумираме. Тукъ не става вече въпросъ, г. г. народни представители, само за правилното функциониране на българскитѣ държавни желѣзници, но е единъ въпросъ на държавна сигурностъ. Желѣзницитѣ не могатъ да се оставятъ безъ единъ минимумъ отъ резерви. Азъ си направихъ трудъ да направя една справка, какво е положението на швейцарскитѣ желѣзници. Като се държи смѣтка за трафика, за дължината на линиитѣ и всичко това се приведе къмъ нашия масщабъ, излиза, че за да имаме ние сжщия резервъ, какъвто иматъ швейцарскитѣ желѣзници, трѣбва да имаме резервни части за 120 милиона лева, а ние имаме такива за 5 милиона лева. При това, да не се забравя още, че въ Швейцария има една мощна машинна индустрия, която специално произвежда първокласни локомотиви — нѣщо, което у насъ нѣмаме.

С. Кирчевъ (з. Ст. В): Въ друго отношение можемъ ли да правимъ сравнение съ Швейцария?

Г. Каназирски (д. ср): Като правя сравнение, казвамъ, че тамъ има още машинна индустрия, а ние имаме резервни части само за 5 милиона лева, следователно, нѣмаме достатъчно резервни части, и ако не дай, Боже, утре се случи нѣщо, откъде ще вземемъ резервни части, за да държимъ въ изправностъ нашия желѣзнопѣтенъ паркъ?

За иллюстрация да ви кажа, че по пѣтя на икономитѣ не можемъ да доставимъ и най-дребнитѣ запасни части: въ работилницитѣ у насъ се работятъ болтове на рѣка. Контролата единъ пѣтъ констатира това и при запитването ѝ: „Защо работите болтове на рѣка?“, установило се, че нѣма пари да се закупятъ. А болтоветѣ, едни отъ най-необходимитѣ части, изработени на рѣка, струватъ 10 пѣти по-скѣпо, отколкото ако се купятъ даже отъ фабрики въ България.

Липсата на резервни части, г. г. народни представители, прѣчи и на правилното използване на нашия подвиженъ паркъ. Ние постоянно плачемъ за локомотиви; ние сме принудени да купуваме постоянно локомотиви; ние нѣмаме достатъчно резервни части за локомотивитѣ. За да стане ясно, какво значи резервна частъ на локомотивъ и нейното значение за бързото използване, да ви дамъ единъ примѣръ. Единъ локомотивъ постѣпва за единъ голѣмъ ремонтъ и трѣбватъ 5 дена за цилиндритѣ и 20 дена за пещьта. На друго мѣсто, на Западъ, изваждатъ пещьта, смѣняватъ я съ нова — резервна и за 5 дена пушатъ локомотива въ движение. Ремонтъ на пещьта правятъ, когато иматъ свободното време. У насъ нѣмаме никаква възможностъ за смѣняване на нищо. И, разбира се, единъ локомотивъ за ремонтъ ще бжде имобилизиранъ въ продължение на 20 дена. Какво става съ вагонитѣ за малки поправки? Ние нѣмаме достатъчно линии по гаритѣ и затова вагонитѣ, които иматъ нужда отъ малки поправки, се гариратъ въ глухи линии. Работницитѣ сж принудени да отиватъ пеша до тия линии, да носятъ на грѣбъ парчета, като ще се поправятъ въ работилницитѣ, да ги поправятъ и да ги връщатъ назадъ въ глухитѣ линии. По този начинъ не само поправянето на вагонитѣ се забавя, но вагонитѣ въобще оставатъ така въ глухитѣ линии.

Ще отида много далечъ, ако се спирамъ на всички други такива примѣри на нерационално стопанисване поради криво разбрани икономии.

Азъ съмъ наклоненъ да вървамъ, че една отъ причинитѣ, за да се дойде до това положение, е, че може би

не е имало едно пълно разбирателство между съответния министър на железниците и министъра на финансите, защото това са едни невъзможни състояния, и няма освен да пожелаем, щото, след като стане смътна на министъра на железниците, да настъпят по-добри отношения между него и министъра на финансите.

Г. Т. Данаилов (д. сг): Няма рационалност в работата, независимо от политическата страна, дали министрите се разбират. Ето, една фабрика в Дръново, родното място на министър-председателя, стои затворена, никой не ѝ дава работа, а развалените вагони тук се редят, стоят и не могат да се пустнат в действие. Та, казвам, не са само отношенията между министъра на финансите и другите, които са причина за тая работа, но няма рационалност в самата техническа организация. Това е моето впечатление.

Г. Каназирски (д. сг): Г. г. народни представители! Аз се отклоних с тая рационализация в поддържането и пропуснах да обърна вниманието ви върху известни още несправилности.

Бюджетният проект далеч не представлява и истинското финансово положение на българските държавни железници. При всичко че разходите са сведени до минимум, има маса дългове, които не са предвидени, поради липса на бюджетни възможности: по § 81, „Лихви и погашения на консолидирани дългове“, имаме предвидени на дълг от 3.990.000.000 л., съгласно ал. 2 на чл. 38 от закона за уредбата и управлението на железниците, 117.355.000 л. само за лихви без амортизация. Би трябвало да се впише една по-голяма сума. Тая сума расте всяка година. Към 1938/1939 г. тя ще бъде 150.000.000 л., а към 1945 г. ще стигне към 200.000.000 л. Железниците имат и други задължения: 15 милиона лева към Българската народна банка за линията Крумово—Станимака; имат 116 милиона лева заем от фонда „Обществени осигуровки“, за погашението на който не е предвидено нищо. Не само това — не е предвиден даже кредит за вноската на железниците от 5.775.492 л. към фонда „Обществени осигуровки“ от злополука и т. н., съгласно законите. Освен това, държавните железници дължат още и към други държавни и обществени учреждения приблизително 48 милиона лева. Или общо тази година не се предвиждат дългове към 205 милиона лева.

За да се дойде до това положение, причината, от друга страна, е, че железниците правят цял ред услуги, за които нищо не им се плаща. Има безплатни пътувания на свидетели по углавни дела, на военни; има безплатни превози. Напримър, миналата година са превозени безплатно 30 хиляди тона дук, 7—8 хиляди тона сливи и т. н. Това прави средно годишно около 100 милиона лева, които не поставят като приходи на железниците. Само за последните 4 години пощите не са си внесли вноската от 33 милиона лева годишно, което прави около 134 милиона лева задължение. Наистина, пощите казват: не можем да плащаме, защото ние превозваме безплатно държавната кореспонденция. Нямам нищо против безплатните превози, но те трябва непременно да бъдат осчетоводени, за да се знаят точно какви са приходите и какви са разходите на железниците. Това е още по-необходимо, като имаме пред вид, че в предстоящата компенсационна сделка Дирекцията на железниците ще се ангажира в продължение на ред години да плаща значителни суми.

Но българските държавни железници, г. г. народни представители, не страдат само от ненавременното отпущане на кредити. Те хронически се разяждат от един недъг, който е общ за всички железници в света. А това е намаляването на трафика, поради стопанската криза и поради конкуренцията на автомобилите. Намаляват преди всичко пътуванията. През 1931/1932 г. сме имали към 8.400.000 пътници; през 1932/1933 г. — 8.000.000; през 1933/1934 г. — 7.400.000. Тенденцията в намаляването е твърда и се дължи на общото обедняване, а до известна степен и на конкуренцията на автомобилите. Увеличават се абонаментните билети, защото те са по-евтини. У нас абонаментните билети са с 75% намаление. Въобще превозът по железниците у нас е най-евтин в Европа. Ако, въпреки това, пътуванията намаляват, ясно е, че главната причина е обедняването на населението и конкуренцията, както казах, на автомобилите, на която ще се спира по-сетне.

Трябва да забележа, че за увеличаване на пътническия трафик нашите железници далеч не правят всичко възможно и необходимо и по пътя на рекламата. В това отношение западните и съседните нам железници администрации са много по-активни от нашата админи-

страция. Тази година се създаде вече и по бюджет едно малко бюро за стопански туризъм, което трябва да сложи начало на едно активизиране на дейността в това направление. Нека се надяваме, че то ще даде добри резултати. Въ всички случаи, примърът с масовото посещение на Пловдивския панаир, подготвено с една голяма реклама и с чувствително намаление от 50% по железниците, доказва, че в това отношение може да се постигне още много.

Същото намаляние се вижда и при багажа — от 8.750 тона през 1931/1932 г., багажът спада на 7.025 тона през 1933/1934 г.

Движението на стоките, г. г. народни представители, показва също една тенденция на намаляние. Наистина, изтеклата 1933/1934 финансова година показва едно малко подобрене в това отношение, но още сме далеч от цифрите, които имаме през времето преди кризата. През 1929/1930 г. имаме превозени и платени стоки 3.600.000 тона, през 1930/1931 г. — 3.500.000 тона, през 1931/1932 г. — 3.470.000 тона, през 1932/1933 г. — 3.318.000 тона, което е най-ниският пункт, за да дойдем през 1933/1934 г. на 3.370.000 тона превозни и платени стоки. Последната цифра показва едно малко увеличение, което се дължи на по-интензивния превоз през втората половина на изтеклата финансова година.

Констатира се едно засилване в превоза на вглища, следователно, едно активизиране на индустрията. Констатира се и едно засилване на превоза на строителните материали и зърнените храни. Финансовият резултат, обаче, е значително по-благоприятен и не е паралелен с цифрите за транспорта. Това се дължи на обстоятелството, че през м. ноември се увеличиха сточните тарифи. Така че, ако се прави заключение за едно подобрене на положението само от приходите, ще бъде погрешно. Увеличението на приходите се дължи, както казах, на увеличението на сточните тарифи.

Р. Василев (т. сг): Това увеличение на сточните тарифи не се ли отрази върху цените на зърнените храни?

Г. Каназирски (д. сг): Без съмнение, че се отрази.

Р. Василев (д. сг): Ние сме обременили зърнените храни с тежки тарифи и още когато имаме високи цени.

Г. Каназирски (д. сг): Характерно, г. г. народни представители, за намаляването на търговския обем е превозаните на 1 км. тонкилометри. Това е една цифра, която показва интензивитета на превоза. Докато за 1929/1930 г. имаме 281.000 тонкилометри, през 1930 г. имаме 255.000, през 1931/1932 г. — 248.000, а през 1932/1933 г. — 231.000. Това показва, че интензивитетът на превоза намалява. Въобще нашите железници са с слаб интензивитет на използване.

Цифрите, които прочетох, са много по-ниски от цифрите в съседните нам страни, а още повече от тия в западните държави. Общо се прави една констатация — че увеличението на нашето население не предизвиква съответно увеличение на тези цифри, не предизвиква едно увеличение на интензивитета на използването. Това се дължи на обстоятелството, че, наред с увеличението на населението, върви и една стопанска криза, която, без съмнение, не може да не се отрази върху правилното експлоатиране на нашите железници.

Налага се, прочее, повече от всякога да се направи всичко необходимо, щото това стопанство, българските държавни железници и пристанища, да се направи по възможност по-рентабилно или, ако има загуби, те да се сведат до възможния минимум.

Новото време, г. г. народни представители, изисква и налага нови методи не само в техниката, но и в стопанисването и експлоатацията. Минаха, за съжаление, златните времена, когато трафикът бе осигурен и когато въпросът беше, какъ той да бъде преодолян, какъ той да бъде обслужен. През тия времена центърът на вниманието беше в техническото изграждане на железнопътната мрежа. Тогава нямаше нужда да се правят особени усилия за вербуване на трафик, защото той сам идваше. Но тези времена си отидоха, да не кажа, безвъзвратно.

Обемът на световната търговия, а също и на нашата национална търговия, намалява. Явява се на сцената новият конкурент — автомобилът. Развитието на автомобилната техника, подобрието на пътищата, а също и изискванията на клиентелата направиха от това първоначално луксозно превозно средство един опасен за железниците конкурент. На Запад този въпрос е вече отдавна уяснен и от думи са пристъпили към

дѣла. Камионътъ има голѣми преимущества, главно, че носи стоката отъ складъ на складъ, като се избѣгватъ всички неудобства и разходи, както и рисковетъ отъ забавяне и прехвърляне на стокитъ при преминанането имъ презъ три рѣце. На Западъ се борятъ съ конкуренцията на автомобилъ чрезъ въвеждане на самия автомобилъ, като спомогателно срѣдство на желѣзницата. Това не значи, че се убива частната инициатива, но се координира камионътъ съ желѣзницата. У насъ не се прави нищо въ това направление. Миналата година говорихме много по този въпросъ и въ бюджета се вписаха 5 милиона лева за предприемане първи опити, но, за голѣмо съжаление, нищо не се направи. По едно време сточниятъ трафикъ между София и Пловдивъ бѣше напълно отнетъ отъ камионитъ и трѣбваше въ късенъ часъ администрацията да прибѣгне къмъ класическото срѣдство — плащане на рефакции. Дадено 25% намаление при 2.500 тона годишенъ контингентъ, за да могатъ да върнатъ наново трафика. И днесъ превозътъ между София и Пловдивъ се намаля, но тотюнитъ отъ Дупница и оwoцията отъ Кюстендилъ продължаватъ да се возятъ съ камиони. Камионитъ правятъ улеснението, което се прави отъ другитъ администрации и параконни дружества — връщатъ амбалажа безплатно. У насъ управлението на желѣзницитъ още нѣма куражъ да се реши да превози нѣщо безплатно на търговеца, ако нѣма постановление на Министерския съветъ.

За да се прибѣгне до камиона, въ голѣма степенъ допринесоха и формализмътъ и бюрокрацията въ нашитъ желѣзници, както и формализмътъ и бюрокрацията въ всички наши администрации. Клиентътъ днесъ е станалъ много вискателенъ и не иска да се разправя много, затуй отива къмъ камиона, който му дава всички улеснения. Безъ преувеличение, и надѣвамъ се, че това нѣма да бѣде смѣтнато отъ управлението на желѣзницитъ като обида, трѣбва да кажа, че да бѣдешъ клиентъ на желѣзницитъ днесъ у насъ, увѣрявамъ ви, г. г. народни представители, не е удоволствие. Митарствата сѣ извънредно голѣми, отговорноститъ и глобитъ сѣ твърде много, и когато трѣбва, и когато не трѣбва. Известно ви е, че за закѣснение при разтоварването се плаща денгуба. Тя се плаща у насъ и въ усиления, и въ мъртвия сезони. Вѣрно е, че има разлика въ размѣра на денгубата въ зависимостъ отъ сезона, но на нея у насъ се гледа като на единъ приходъ, когато на Западъ въ мъртвъ сезонъ не само че не искатъ да се плаща денгуба, но намаляватъ тарифитъ, за да привлѣкатъ трафика презъ мъртвия сезонъ, та по този начинъ до известна степенъ да се балансира и уеднакви превозътъ. У насъ трафикътъ е извънредно неравномеренъ: презъ единъ сезонъ е твърде много усиленъ, а следъ туй имаме единъ продължителенъ мъртвъ сезонъ. За илюстрация ще ви кажа, че нашитъ сточни вагони се използватъ на день единъ часъ и пропѣтватъ съ стоки или праздни 24 км. Това е една много ниска степенъ на използваемостъ на вагонитъ. Въ това отношение сѣщо не се прави нищо.

Да ви кажа какво става въ германскитъ желѣзници. Колаборацията между администрацията и частната инициатива тамъ е извънредно голѣма. Голѣмата транспортна къща Шенкеръ, за която сте чували, е главенъ представителъ на германскитъ желѣзници. Тя идва и тукъ, у насъ, и прави всичко възможно да привлѣче трафикъ къмъ Германия. У насъ администрацията гледа на транспортъритъ едва ли не като на врагове. За да видите дожде се отива на Западъ, ще ви кажа, че тамъ единъ търговецъ има право да посочи съ кой влакъ да му се пренесе стоката. У насъ, ако се поиска това, би се смѣтало за ересъ. Ще ви отнема доста много време, ако бихъ се спрѣлъ тукъ на подробности; но ще ви прочета само какво пише в. „Габровска промишленостъ“: (Чете) „Въ и отъ индустриално Габрово всѣки день се внасятъ и изнасятъ стоки съ хиляди килограми. Влизатъ сурови материали за 100 промишлени предприятия и излизатъ отъ тѣхъ фабрикатъ, обаче на Габровската гара не се забелязва особено оживление.

„Причината? — Отъ Габрово до София българскитъ държавни желѣзници взематъ за бързъ превозъ на 1 кгр. стока — 2.50 л., а камионитъ — 1.70 л. за килограмъ. Отъ Габрово до Пловдивъ 6. д. ж. — 2.20 л., камионитъ — 1 л. Отъ Габрово до Русе Б. д. ж. — 1.90 л., камионитъ — 0.70 л.

„Естествено, при тази грамадна разлика на превознитъ цени, всѣки ще предпочете камиона. При това, съ камионитъ се избѣгва товаренето отъ складовѣ на каруци, разтоварването отъ тамъ въ вагонитъ и обратно.

„Очевидно, стопанската политика на Дирекцията на желѣзницитъ не търпи критика“.

Съ това не искамъ да кажа, че трѣбва да отидемъ къмъ още по-голѣмо намаление на тарифитъ. Ние имаме и безъ туй вече много ниски тарифи.

Р. Василевъ (д. сг): По отношение на зърненитъ храни трѣбва да се отиде къмъ намаление на тарифитъ.

Г. Каназирски (д. сг): Искамъ да подчертая, че тукъ трѣбва да се направи нѣщо, защото не е отъ полза за народното стопанство да се търпи това положение. Въ западнитъ и сѣседнитъ намъ администрации въпросътъ за конкуренцията на камионитъ, за колаборацията между камионитъ и желѣзницитъ е вече или разрешенъ, или полу-разрешенъ. Въ всѣки случай, отишли сѣ извънредно много напредъ.

Характерно е, г. г. народни представители, това, което имаме въ Белгия, която притежава една отъ най-гаститъ желѣзнопѣтни мрежи въ Европа. Министерътъ на сообщенията въ Белгия е внесълъ въ Сената единъ законопроектъ, който има за-цель да регламентира превозитъ, извършвани съ автомобили, които правятъ една почти непоносима конкуренция на желѣзницитъ въ Белгия. Споредъ мотивитъ къмъ този законопроектъ и — това е най-важното — главната цель на законопроекта е, да се уреди превозътъ по пѣтищата не толкова съ цель да се покровителствуватъ желѣзнопѣтнитъ сообщения, колкото да се избѣгнатъ успореднитъ превози и съ това да се тури край на едно национално прахосничество, като същевременно на всѣко едно отъ тия превозни срѣдства — желѣзницата и автомобилъ — се дадатъ такива стокови превози, каквито имъ сѣ присѣщи. И у насъ съ тия паралелни превози имаме едно национално прахосничество. И ако Белгия се е уплашила и иска да тури край на това национално прахосничество, колко повече това е наложително у насъ, които сме толкова бедни, че едва ли има какво още да прахосваме!

Ще ви посоча единъ най-прѣсенъ случай. Тѣзи отъ васъ, които сѣ ходили къмъ Княжево, сигурно сѣ забелязали, че грамаднитъ отобуси — цѣли вагони — които обслужватъ пѣтя София—Перникъ, винаги сѣ пълни и сѣ отнели пѣтническия трафикъ на желѣзнопѣтната линия София—Перникъ. И това е отъ миналата година, следъ като се гласуваха тукъ специални кредити за опити въ това направление отъ страна на желѣзницитъ. Допустимъ ли е при нашето обединяване, когато имаме между София и Перникъ желѣзница, която струва толкова много паръ, да си позволяваме лукса да съществува още една паралелна желѣзница на гумени колелета, която не само да отнема трафика на желѣзницитъ, ами за нейното създаване и поддържане да се изнасятъ навѣтъ и девизи? Ясно е, че въ това отношение у насъ нищо не е направено. И азъ подчертавамъ това съ молба, въ най-скоро време да се пристѣпи къмъ регламентирането и на тази работа.

Ще спомена по-нататкъ и за необходимостта отъ въвеждането въ нашитъ желѣзници на така нареченитъ отомотрисы. Това сѣ голѣми вагони, които събиратъ до 50 човѣка, движатъ се съ собственъ моторъ, бензиновы или нафтовы, и се обслужватъ само отъ двама човѣка. Въ законопроекта на белгийския министъръ на сообщенията е казано сѣщо: да се проучи по кои линии да се прекрати движението съ парни локомотиви и вагони и да се въведатъ отомотриситъ. Обаче за второстепеннитъ линии отомотриситъ сѣ наложителни. Тѣ сѣ нѣщо като трамвай, развиватъ една по-голѣма скоростъ, иматъ малкъ персоналъ, когато не се движатъ, не изразходватъ никакво гориво. При страничнитъ наши линии, които сѣ обременени съ скѣпо струващи влакове, съ тия отомотрисы може да се помогне и на населението, като му се даде по-лесенъ и бързъ превозъ, а същевременно ще се постигнатъ и позначителни икономии.

Всички държави сѣ въвели тия отомотрисы. Наскоро презъ България ще минатъ 10 такива отомотрисы, поръчани отъ турската желѣзно-пѣтна администрация. И турцитъ вече правятъ това, само ние сме извънредно консервативни въ това отношение и, както днесъ чухъ отъ г. главния директоръ на желѣзницитъ, още сме въ фазата на проучванията. Ние имаме още повече интересъ да въведемъ отомотриситъ, защото разширяваме мрежата на нашитъ желѣзнопѣтни линии и при общото обединяване ще трѣбва да си служимъ съ единъ константенъ подвиженъ превозенъ паркъ, който имаме днесъ. Ние ще трѣбва да го увеличимъ не само съ класическитъ локомотиви и вагони, а и съ нѣщо по-модерно и по-евтино.

С. Мошановъ (д. сг): Въпросътъ за горивото?

Г. Каназирски (д. сг): Въпросътъ за горивото не е отъ такова голѣмо значение, защото, когато се внася гориво за автомобили, никой не прави никаква смѣтка.

Изтъквамъ тѣзи примѣри, г. г. народни представители, за да подчертая колко е необходимо да се обърне по-силно внимание на търговската страна въ експлоатацията на българскитъ държавни желѣзници. Пожеланията, които

вече години наред се изказват, за голъмо съжаление не дават особени резултати. Азъ и миналата година се спрѣхъ обстойно на тази страна на въпроса. За менъ строителитѣ трѣбва да останатъ на заденъ планъ. Затѣ и нѣмаме много пари. Главната проблема днесъ е какъ да се рационализира това стопанство, какъ да се използватъ по-правилно тѣзи 12 милиарда лева, инвестирани въ желѣзницитѣ, и какъ тѣзи служби да бѣдатъ единъ активенъ лостъ за развитието на нашето стопанство. Търговското отдѣление на желѣзницитѣ, което би трѣбвало да стане една отъ най-важнитѣ служби днесъ, все още продължава да води едно анемично съществуване. Днесъ азъ поискахъ въ бюджетарната комисиия да се разшири търговското отдѣление, като се предвиди поне единъ подначалникъ, обаче не получихъ съгласието на г. министра, нито пъкъ комисиията се ентусиазира въобще отъ тази идея. При днешното си положение търговското отдѣление нѣма нито достатъченъ персоналъ, нито ръководството му има достатъченъ авторитетъ — по всѣка вѣроятност поради обстоятелството, че се смѣта за едно не особено важно отдѣление.

За това положение на нѣщата не е виновна само службата. Безъ съмнение, тукъ има една съвкупностъ отъ причини, които трѣбва да се изяснятъ. На първо мѣсто сигурно стои рутината. Управлението на желѣзницитѣ е още твърде заето съ грижи по строежа на желѣзницитѣ, защото въ продължение на 50 години това е било главната му задача. Но време е вече да се еманципираме отъ тази целъ, която вече е почти изчерпана, и да обърнемъ внимание върху експлоатацията, върху търговската частъ, върху комерческата страна на желѣзницитѣ. За извинение на службата ще кажа, че ръководнитѣ лица, когато искатъ днесъ да правятъ нѣщо повече въ тази областъ, сигурно сѣ спънати до голъма степенъ отъ трудноститѣ, които иматъ всѣки денъ да преодоляватъ, защото да се управляватъ желѣзницитѣ днесъ е много по-трудно, отколкото преди 4—5 години, когато времената бѣха по-добри. Сега главниятъ директоръ всѣки денъ трѣбва да мисли дали ще има смазочни материали за подиръ единъ месецъ или нѣма да има, защото не му се отпускатъ кредити. Да не говоримъ за намѣсата на партизанитѣ въ управлението, каквато имаше презъ времето на Костуркова — една епоха, която, надѣвамъ се, е вече окончателно приключена следъ неговото излизане отъ управлението. За всѣки случай трѣбва да се обърне много повече внимание, отколкото досега е обръщано, на търговската частъ на желѣзницитѣ, защото само по този начинъ можемъ да получимъ повече приходи.

Азъ миналата година се спрѣхъ върху обстоятелството, че ние почти загубихме транзита. Насъ ни конкуриратъ въ транзита за Мала-Азия адриатическитѣ пристанища, въ единъ моментъ ни конкуриратъ даже и Жонксияна, като известни пратки за Турция минаваха презъ Скопие—Велесъ—Гевгели—Деде-Агачъ, за да отидатъ въ Цариградъ. Ние нѣмаме, г. г. народни представители, директни тарифи. Това сѣщо е една прѣчка за търговията, и то поскѣпва транспорта. Съ изключение на Полша, ние съ никоя друга държава нѣмаме директни тарифи. Въ това отношение сѣщо е недостатъчно направено. За да ви дамъ единъ примѣръ, г. г. народни представители, за липсата на еластичностъ и за невъзможността на управата на желѣзницитѣ да се справи съ търговската страна на работитѣ, ще ви направя едно малко изложение тукъ за случая съ така наречения фери-боотъ Русе—Гюргево — единъ въпросъ, който се обсъди широко въ печата и който, за съжаление, досега не е още решенъ.

Какво е фери-боотъ? Това е едно приспособление за пренасяне на вагони презъ рѣка или презъ море. Припомнятъ си тѣзи, които сѣ участвували презъ войната на този фронтъ, какъ германцитѣ и австрийцитѣ презъ 1915 г., веднага следъ като дойдоха, поставиха три шлепа, свързаха ги съ релси и започнаха да пренасятъ цѣли вагони между Русе и Гюргево, безъ да става разтоварване. Това нѣщо функционираше отлично отъ 1915 до 1918 г. Спираше само презъ зимата, но презъ по-голѣмата частъ на годината работѣше. Идеята за неговото възобновяване — защото, когато си отиваха, германцитѣ и австрийцитѣ вдигнаха материалитѣ — бѣше изоставена, защото ние дълго време живѣхме съ идеята за построяването на мостъ между Ромъния и България. Обаче всички, които сѣ били по-отблизо или по-отдалечъ запознати съ този въпросъ, днесъ сѣ съ убеждението, че постройката на единъ такъвъ мостъ е една работа твърде далечна, да не кажа невъзможна. Има затова цѣлъ редъ причини. Най-напредъ скѣпотиията на постройката. Единъ мостъ ще струва вѣроятно нѣколко стотинъ милиона лева, а спо-

редъ нѣкои единъ милиардъ лева — зависи кѣде ще се построи. Обемътъ на международната търговия намалява и трафикътъ не е отъ такъвъ характеръ, за да оправдае една такава голъма инвестиция. Освенъ това, изглежда, нашитѣ съседи иматъ и известни военни съображения, и то не само по отношение на насъ, но и по отношение на другитѣ съседи, съ които сѣ по-тѣсно свързани. Въпросътъ е за Югославия. Единъ мостъ между Ромъния и Югославия бѣше проектиранъ, бѣше проучванъ, намѣриха се сръдства, френски групи щѣха да го финансиратъ и той щѣше да съкрати значително пътя Букурещъ—Милано—Симплонъ. Обаче въ последния моментъ ромънитѣ, изглежда отъ военни съображения, се оттеглиха, като намѣриха различни извинения. Следователно, ако нѣкой мисли, че съ постройката на фери-боотъ ще се затрудни постройката на мостъ, това схващане е погрѣшно. Обратното е правилно. Понеже е ясно, че не може въ скоро време да се построи единъ мостъ, непременно трѣбва да се отиде къмъ фери-боота.

Но какъ се яви на сцената въпросътъ за фери-боота? До 1928-1929 г., г. г. народни представители, изнѣсътъ на яйцата ставаше главно по Дунава — до Виена съ паракходъ и отъ тамъ съ желѣзницата — защото югославянската желѣзнопътна администрация не бѣше се добре уредила, тарифитѣ бѣха скѣпи. Обаче презъ 1928 и 1929 г. следъ като югославянскитѣ желѣзници се здраво организираха, направиха се значителни намаления на тарифитѣ за яйцата и по този начинъ трафикътъ отъ Дунава се насочи презъ Драгоманъ — нѣщо, което е много по-благоприятно за насъ, защото презъ тамъ транспортътъ става много по-бързо, отколкото по Дунава. Влиянието на намаленията се вижда отъ следнитѣ нѣколко цифри, които ще ви дамъ.

Презъ 1928 г. по желѣзницитѣ сѣ излѣзли отъ България 40% отъ яйцата, по Дунава 60%, а по море почти нищо. Презъ 1929 г., когато вече се направиха намаления на тарифитѣ, по желѣзницитѣ сѣ минали 67% отъ яйцата — отъ 40% се увеличава на 67% — а презъ 1930 г. — 87%. Въ 1930 г. югославянската администрация, насърчена отъ този изнѣсъ, смѣтна, че трѣбва да пожне отъ това известни плодове, като компенсация за жертвитѣ, които е направила съ намаленията на тарифитѣ, и презъ м. юлий 1930 г. увеличи такситѣ за превоза на яйцата, предназначени за Швейцария, а остави непроменени такситѣ за превоза на яйцата, предназначени за Германия, при всичко че разстоянието презъ Югославия е едно и сѣщо. Вѣроятно се е смѣтало, че ако се увеличатъ такситѣ и за Германия ще се яви наново конкуренцията по Дунава. Сѣщото нѣщо стана и съ гроздето Сърбитѣ, насърчени отъ засилването на трафика, увеличиха навлото на гроздето съ 12 ст. на килограмъ, за да го дадатъ подъ формата на рефакции на една група експортѣри, начело на които стоеше Шенкеръ. Като се има предъ видъ значението на нашия експортъ, особено на тия два артикула, ясно е, че при монополното положение, което има югославянската администрация да манипулира съ тарифитѣ, ние сме въ едно положение на зависимостъ. Частната инициатива отиде да търси нови пѣтища. Транспортѣритѣ на яйца главно отидоха да търсятъ нови пѣтища и ги намѣриха презъ Ромъния и Чехословашко, благодарение на отзывчивостта на ромънската и чехословацката желѣзнопътна администрация. Като искаха да привлечатъ и тѣ известна частъ отъ нашия транзитъ, намалиха такситѣ до 70% и направиха възможенъ и много по-евтинъ даже превоза на яйца презъ Оборище—Ромъния—Чехословашко за Германия, отколкото презъ Драгоманъ. Напоследъкъ отъ м. мартъ насамъ, вече около 35% отъ яйцата, особено отъ централната и източната частъ на Северна България, се насочватъ презъ Оборище. Но минаването презъ Оборище е единъ дълъгъ пътъ, по-дълъгъ въ всѣки случай отколкото презъ Драгоманъ. За да се съкрати този пътъ, зададе се въпросътъ: не може ли да минаватъ тия вагони презъ Гюргево—Русе? И се яви идеята за фери-боота. Частната инициатива вѣдѣе въ контактъ съ ромънската администрация и успѣ да получи опция за постройка на фери-боотъ Русе—Гюргево. Тѣзи частни лица, за да нѣматъ разправии и за да бѣдатъ по-добре съ тукашната администрация, защото не искатъ да експлоатиратъ това съоръжение, а ги интересува само транспортътъ, преотстъпиха опцията на българскитѣ публични властители — една креация на Българската народна банка, Земледѣлската банка и Централната кооперативна банка, едно държавно учреждение, което се занимава съ антрепозирание на стоки.

Председателътъ: (Звъни) Г. Каназирски! Наближава единъ часъ, какъ говорите. Моля съобразете се съ времето!

Г. Каназирски (д. сг): Обаче, поради известни непълноти на самия устав на българските публични властители и за да бъде съвършено наясно, това дружество образува от своя страна ново дружество, „Б. О. Т.“ — български обществени транспорти — начело на което дружество застава бившият директор на железниците инж. Морфов, дългогодишен наш пълномощен министър в Париж. Обаче в последния момент, след като се свършиха всички преговори с ромъните и след като тия последните дадоха съгласието си да бъде дружеството българско, под български флаг, след като дохождаха комисии, след като се размениха протоколи, телеграми и пр., в последния момент, казвам, Министърството на железниците каза: „Не, не може; сега аз ще строя тоя фери-боотъ заедно с ромъните“. Ромъните не искаха това, по известни свои съображения; не искат една такава колаборация в този момент; намират, че тя е работа много сложна за тях и предпочитат фери-боотът да бъде в ръцете на едно частно лице. По този начин, само поради недоразумения, поради изникнали амбиции, поради обстоятелството, че министърът не се разбираше с главния директор, че цѣлата служба бѣше парализирана, ние пропуснахме цѣла година и времето за опцията, доколкото ми е известно, изтече. Сега ромъните образуватъ дружество, за да построятъ фери-боота самитѣ тѣ.

Трѣбваше ли, следъ като имахме фери-боота в ръцете си, да дойдемъ до положението да го загубимъ и ромъните да го строятъ? Трѣбва да ви кажа, че пътятъ толкова се е разработилъ, че днесъ не се минава вече и презъ Оборище, а има повече смѣтка да се докаратъ вагонитѣ до Русе, да се разтоварятъ, да се натовари стоката на моторни шлепове, да отиде въ Гюргево и тамъ наново да се натовари на вагонитѣ и да замине. Това, не ще съмнение, е съкращаване на пътя съ 400 клм., или съ 24 часа. Въобще, мога да ви кажа, че съ откриването на този път — и трѣбва да изкажемъ благодарностъ на тѣзи администрации, които дойдоха насреща — днесъ е възможно българските яйца да се продаватъ въ Германия, където ценитѣ сѣт низки, поради редъ ограничителни мѣрки, които се взеха; защото навлата се намалиха съ 7—8 хиляди лева на вагонъ.

Напоследѣкъ, следъ посещението на г. Йевтичъ въ София, чета въ вестницитѣ, че югославянската ж. п. администрация ще направи намаления въ тарифата за яйцата. Може това да е актъ на приятелство, но сигурно е резултатъ на обстоятелството, че се намѣри втори конкурентъ пътъ. Подчертавамъ всичко това, за да покажа колко е необходимо да освободимъ нашия транзитъ отъ монопола на югославянската ж.п. администрация, колко е важно да търсимъ нови пътища и колко моменти сме изпустили съ изтѣрването на този фери-боотъ.

Спирамъ се на тия подробности и правя публично достояние развитието на този въпросъ, не за да обвинявамъ нѣкого, а за да допринеса за по-бързото разрешаване на този въпросъ. Знамъ, че навремето г. Костурковъ и г. Мухановъ сѣт се изказали по въпроса за фери-боота така: нѣма две мнения тукъ — ясно е за всички, че трѣбва да се построи.

Председателътъ: Г. Каназирски! Времето Ви изтече. Давамъ Ви още нѣколко минути, за да завършите.

Г. Каназирски (д. сг): Завършвамъ. — За всички е ясно, всички фактори въ страната сѣт убедени, обаче въ края на краищата въпросътъ за постройката на фери-боота стои все още тамъ, където бѣше преди години — отъ датата, когато го вдигнаха германцитѣ.

Ще привърша, г. г. народни представители, моето изложение съ нѣколко думи относително пристанищата. Строежътъ на нашитѣ черноморски пристанища е почти приключенъ. Строи се въ този моментъ пристанище Василко. Тази година е предвиденъ известенъ кредитъ за него. Догодина, казватъ, то щѣло да бъде окончателно привършено. Има да се построятъ може би още нѣколко скели — въ Анхиало, Кюприя и Бѣла. Това сѣт, обаче, малки съоръжения, които сигурно въ скоро време ще бъдатъ привършени и главната задача на нашитѣ пристанища ще бъде вече тяхното модернизиране, снабдяване съ нужния инвентаръ, снабдяване на дунавскитѣ пристанища съ кранове, съ понтони за приставане — въобще единъ въпросъ повече на правилна търговска експлоатация.

Председателътъ: (Звъни)

С. Мухановъ (д. сг): Два часа има право да говори при общитѣ дебати по бюджетопроекта. Това е отдѣленъ бюджетопроектъ.

Председателътъ: Моля!

Г. Каназирски (д. сг): Използувамъ случая да обърна вниманието ви върху необходимостта да се увеличатъ кредититѣ за постройка на каботажния кей въ Бургазъ. И миналата година азъ имахъ случай да подчертая, че каботажътъ отъ година на година се засилва. Всички пристанища и малки градчета въ Бургазкия заливъ, като започнете отъ Месемврия и стигнете до Резово, на турската граница, следъ населването имъ съ бѣжанци преживяватъ единъ периодъ на стопански подеъмъ и всички тѣ сѣт свързани съ страната главно по море, защото морскиятъ транспортъ е и по-евтинъ. Отъ денъ на денъ броятъ на корабитѣ, на малкитѣ платноходи, на моторнитѣ кораби се увеличава. Да ви дамъ цифри: въ Бургазкия заливъ сѣт регистрирани 278 броя, съ тонажъ общо 362 тона, а въ Варненския заливъ — 93; или общо нашето крайбрежие се обслужва съ 371 малки кораби, до 10—20 тона. Необходимо е, прочее, да се продължатъ всичкитѣ тѣзи подобрения, и на първо мѣсто да се построи каботажниятъ кей въ Бургазъ, за да може да се улесни и поевтини до голѣма степенъ още този превозъ, който, поради мъжнотинитѣ и разносикитѣ при товаренето и разтоварването, все пакъ още не е така евтинъ, както е желателно.

Използувамъ случая, за да подчертая необходимостта и отъ постройката сѣтщо на една рибна борса въ този новъ каботажъ кей, който вече се строи въ Бургазъ и който тази година — както ме увѣряватъ — щѣло да бъде привършенъ. Въ Бургазкия заливъ годишно се лови около 2 милиона килограма риба, която се пренася съ платноходи и моторнитѣ въ Бургазъ, където се разпродава. Днесъ манипулирането, консервирането и продажбата на рибата става при примитивни условия, далечъ неотговарящи на изискванията на хигиената, и това допринася твърде много за едно масово понѣкога, особено въ топлия сезонъ, разваляне на рибата. Необходимо е, прочее, да се предприеме нѣщо и въ тази област. Въ този моментъ, обаче, азъ нѣмамъ куража да поискамъ специаленъ кредитъ за това, защото днесъ въ комисията г. министър-председателътъ даде съгласието си за постройката на единъ оборъ за експортъ на добитѣкъ — нѣщо, което бѣше предвидено само за Варна и което не бѣше предвидено за Бургазъ. Така че, тази година ще трѣбва да се задоволимъ съ това постижение.

(Председателското мѣсто заема подпредседателътъ г. С. Даскаловъ)

Съ това, г. г. народни представители, привършвамъ моето изложение по законпректа за бюджета на железницитѣ и пристанищата. Азъ ще бъда доволенъ, ако това, което казахъ, се вземе подъ внимание и ако съ него сѣт допринесѣлъ нѣщо за подобрене на железницитѣ.

Р. Василевъ (д. сг): Пропуснахте да кажете нѣщо за конфликта между капитани и портови началници, който твърде много усложнява службата.

Г. Каназирски (д. сг): Да ви кажа нѣщо и за това — готовъ сѣмъ. Г. Костурковъ прокара една реформа, която се сведе къмъ това: управлението на пристанищата да се даде на моряцитѣ, като инженеритѣ, които се занимаватъ съ строежи, остане да се занимаватъ само съ строежи. Азъ навремето подкрепихъ отъ тукъ тази реформа, понеже занаятътъ ми е параходенъ агентъ и постоянно се занимавамъ съ морски работи и ги виждамъ отблизо. Нѣкои искатъ да вадятъ заключение отъ досегашната практика, че реформата е нещастна. Реформата е нещастна само дотолкова, доколкото г. Костурковъ партизански подбра портовитѣ капитани и обърна пристанищнитѣ управления на партийни клубове. Началницитѣ на пристанищата караха зорлявъ всички пристанищни работници да се записватъ радикали, вземаха имъ се абонаменти и пр., въобще провеждаше се цѣлата онази политика, която най-после докара до падането на г. Костурковъ. Обаче отъ това не следва, че реформата е лоша. Азъ се надѣвамъ, че при промѣната, която настѣпва, ще се промѣнятъ и тѣзи хора, ще се подобрятъ за службитѣ капитани отъ нашия търговски воененъ флотъ, където винаги може да се намѣрятъ достатъчно хора, които съ достоинство да ръководятъ тази служба, стига да не имъ се мѣсятъ отгоре и да не ги пресобратъ въ партийни функционери, чието назначение е да вербуватъ само партизани. Инакъ дълбоко сѣмъ убеденъ, че тази реформа е добра. Инженеритѣ ще продължаватъ да си строятъ пристанищата, а пъкъ портовитѣ капитани ще ги управляватъ, защото тѣ сѣт по-компетентни. Наистина

въ миналото начело на пристанищата сж стояли винаги инженери, но то е било защото техническият моментъ, строителството, е било на пръв планъ, то е имало превесъ. Днесъ това вече е приключено. (Ръкоплъскания отъ сговориститѣ)

Председателстващъ С. Даскаловъ: Има думата народниятъ представителъ г. Рашко Маджаровъ. — Нѣма го.

Има думата народниятъ представителъ г. Славейко Василевъ.

С. Василевъ (д. сг. Ц): (Отъ трибуната) Предъ насъ, г-да, е бюджетопроектъ на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата. Този бюджетопроектъ е дѣло на бившия министъръ Костурковъ. Той си отиде. Ние днесъ сме призвани да разглеждаме неговото дѣло, това, което той е подготвилъ и което е внесълъ въ Парламента.

Още отъ първата страница на бюджетопроекта човѣкъ добива едно оптимистично настроение, затова защото, като се направи сравнение между приходитѣ и разходите, този бюджетопроектъ се явява активенъ, явява се положителенъ. На първата страница още — „Законъ за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1934/1935 финансова година“ — ние четемъ: чл. I — разходи: „Часть I — експлоатация — 1.222.675.464 л.; часть II — постройка на желѣзници и разширение и подобрене на експлоатационната мрежа — 90.988.188 л.; часть III — фондове — 5.700.000 л.; отдѣлъ II — пристанища — 49.399.592 л.; запазенъ фондъ — 5.000.000 л.“. Изобщо разходи по държавнитѣ желѣзници и пристанищата имаме 1.373.763.244 л.

На сѣщата страница четемъ въ чл. 2 — приходитѣ на желѣзницитѣ: „Отъ експлоатация на желѣзницитѣ, часть I — 1.287.350.000 л.; по закона за разширение на ж.-п. мрежа и пр. и закона за ф. „Разширение, подобрене и обзавеждане на ж.-п. гари и пр.“, часть II — 121.792.000 л.; по фондъ „Желѣзничарски жилища“, часть III — 12.770.000 л.; всичко по отдѣлъ I — часть I, II и III — 1.421.912.000 л.; по закона за разширение на ж.-п. мрежа и пристанищата и отъ експлоатация на пристанищата, отдѣлъ II — 49.610.000 л.“. Всичко следователно, се предвиждатъ за финансовата 1934/1935 г. приходи 1.471.522.000 л. При едно сравнение между дветѣ цифри остава единъ излишекъ отъ 97.758.756 л.

Въ днешно време, когато желѣзнопѣтнитѣ администрации въ европейскитѣ държави търпятъ голѣми дефицити, въпрѣки по-голѣмия размахъ на стокообмѣна тамъ, това състояние, което ни се представя отъ бюджета на желѣзницитѣ, може само да радва народното представителство, да радва сѣщо така и цѣлия български народъ. За кого не е известно че въ една Франция днесъ се полагатъ максимални усилия, за да може отчасти да се покрийтъ дефицититѣ, които даватъ желѣзницитѣ? Вие ще си припомните първото писмо на днешния министъръ-председателъ Гастонъ Думергъ къмъ французкия народъ, въ което се казваше: „Граждани на Франция азъ не дойдохъ на министъръ-председателския постъ за слава, затова защото вече съмъ доста старъ“ — той е къмъ 70-годишна възраст — „азъ не дойдохъ за материални облаги и за издръжка, но простата причина, защото съмъ богатъ човѣкъ и съмъ доволенъ. Азъ дойдохъ да изпълня дълга си къмъ Франция“. Той дойде на 7 февруарий следъ голѣмитѣ събития, които станаха предъ французкия парламентъ на 6 февруарий. Въ това послание той между другото казва: „Азъ ще искамъ всички да изпълнятъ своя дългъ“ и като почва да изрежда всички мѣроприятия, които трѣбва да се направятъ въ французката държава, за да може да се балансира тѣхниятъ дефицитеренъ бюджетъ, той подчертава: „Нашата желѣзнопѣтна мрежа ежегодно дава дефицитъ отъ 4 и половина милиарда франка. За последнитѣ четири финансови години — 1931, 1932, 1933 и 1934 г. дефицитътъ на държавния бюджетъ отъ желѣзницитѣ е 15 милиарда французки франка.“

А. Буковъ (з): Тѣ въ Франция сж частни предприятия, доколкуто знамъ.

С. Василевъ (д. сг. Ц): Въ Франция, както ме запита г. Буковъ, повечето отъ желѣзницитѣ сж построени отъ частни капитали, само източнитѣ, които отиватъ къмъ границата, и то не всички сж построени съ държавни срѣдства.

Вънъ отъ това, г-да, Швейцария, една неутрална държава презъ голѣмата война, на която монетата днесъ е стабилна, сѣщо така и миналата година, и тази година предвижда, за попълване дефицита отъ тѣхнитѣ желѣзници, въ бюджета си една глобална сума между 45 и 50

милиона швейцарски франка или наши пари единъ милиардъ и нѣщо. Азъ ви наведохъ тѣзи два примѣра, вземайки една държава победителка и една неутрална държава, за да направя срѣвнение съ нашето положение. Ние се явяваме безъ дефицити въ нашитѣ желѣзници, тѣй както ни е представенъ бюджетопроектъ на желѣзницитѣ.

Тукъ, г-да, ще искамъ да кажа нѣколко думи изобщо за държавната политика по строежа на нашитѣ желѣзници. Азъ трѣбва още въ началото съ топло чувство въ душата си да подчертая, че всички правителства, безъ изключение, отъ освобождението до днесъ, сж се отнасяли съ нуждната сериозностъ къмъ строежа на желѣзници въ нашата малка държава. При нашето освобождение, въ 1878 г. имаше две малки парчета желѣзници, именно: линията Варна—Русе и линията Търново—Сейментъ до Сарагбей и Търново—Сейментъ до Ямболъ. Това бѣха отдѣлнитѣ откъснати желѣзнопѣтни линии, строени още въ времето, когато страната бѣше подъ турско иго. Още при изгрѣването на първия лѣтъ на свободата, българскитѣ държавници погледнаха сериозно на въпроса за желѣзнопѣтната мрежа, като възприеха да бѣде тя достояние на българския народъ, да бѣде тя държавна собственостъ. Въ това отношение въ насъ нѣма никакво колебание нито въ съзнанието на общественитѣ, нито въ трудолюбieto и въ таланта на нашитѣ техници. И днесъ, макаръ нашата желѣзнопѣтна мрежа да не е завършена, тя е собственостъ на нашата държава, притежание на българския народъ.

Първиятъ опитъ да се уреди желѣзнопѣтната мрежа у насъ съ законъ е отъ времето на покойния Каравеловъ. По-нататкъ сж последвали редъ закони съ малки измѣнения. И споредъ днешния законъ за желѣзнопѣтната мрежа, ние трѣбва да имаме една мрежа отъ 5.000 км., която се счита като достатѣчна, за да задоволи нуждата отъ желѣзници въ всички райони на царството. Какво е, обаче, положението днесъ? Къмъ днешна дата въ България има завършени нормални линии — значи, линии съ ширина 1 м. — 2.750 км. Тѣснолинейнитѣ линии сж два типа: едни съ ширина 76 см. и други съ ширина 60 см. 76-сантиметровитѣ тѣсноколейни линии сж 162 км., а 60-сантиметровитѣ — 259 км. Или всичко ние имаме 3.240 км. завършена желѣзнопѣтна мрежа.

Какво е дала българската държава за постигането на този резултатъ? Дала е следното. Въ постройката на нормалнитѣ линии сж вложени 8.866.795.000 л.; за 76-сантиметровитѣ тѣсноколейни линии сж похарчени 287.608.000 л.; за 60-сантиметровитѣ — 218.717.000 л.; и Главната дирекция на желѣзницитѣ е купила здания за 10.470.000 л. Следователно, за неподвижния материалъ въ нашитѣ желѣзници сж вложени всичко 9 милиарда 384 милиона лева.

Срѣдствата, дадени за купуване на подвиженъ материалъ, сж следнитѣ къмъ днешна дата: за локомотиви 1.388.000.000 л., за пѣтнически каруци 438.704.000 л., за сточни и пощенски вагони 2.714.896.000 л., за спомогателни служби 375.000.000 л., или всичко за подвиженъ материалъ 4 милиарда 918 милиона лева. Събрани тѣзи срѣдства къмъ сумитѣ, дадени за неподвиженъ материалъ, стойността на нашата завършена желѣзнопѣтна мрежа, днесъ е 14 милиарда 301 милиона лева.

Службата по тази желѣзнопѣтна мрежа, която не може да не изпитва тежкитѣ условия изобщо на нашия вътрешенъ животъ въ всичкитѣ му области, се изпълнява задоволително. Ние добре си припомяме онази красива и могѣща роля, която изиграха нашитѣ желѣзници и тѣхниятъ персоналъ презъ време на войнитѣ, които българскиятъ народъ бѣше заставенъ да води. Отъ баланситѣ, които Дирекцията на желѣзницитѣ издава редовно и отъ които любопитниятъ българинъ може да почерпи маса статистически сведения, азъ съмъ взелъ само отдѣлни цифри, за да дамъ една илюстрация на онзи прогресъ, който се забелязва въ развитието на нашето желѣзнопѣтно дѣло и въ службата на желѣзнопѣтната администрация.

Ето какъ се е развилъ сточниятъ и пѣтническиятъ трафикъ. Въ 1911 г., т. е. въ навечерието на балканската война, нашитѣ желѣзници сж превезли 622.000 тона зърнени храни, съставляващи 30-7% отъ цѣлия превозъ; каменни въглища — 245.000 тона, т. е. 12-1% отъ цѣлия превозъ; зеленчуци и овоци — 21.000 тона, или 1% отъ цѣлия превозъ; суровъ тютюнъ на листи — 7.000 тона или 0-4% отъ цѣлия превозъ. А ето какво е положението въ края на 1931 г. Вземамъ края на 1931 г., защото до това време сж дадени резултатитѣ въ баланситѣ на Дирекцията на желѣзницитѣ; сведенията за 1932 г. още не сж напълно приготвени. Въ 1931 г. сж превезени зърнени храни 677.000 тона, които съставляватъ само 19-6% отъ цѣлия превозъ, когато въ 1911 г. сж превезени 622.000 тона, съставляващи 30-7% отъ цѣлия превозъ. Туй е вече единъ

указател за трансформацията, която става въ наше то земледѣлско производство и поради която зърненитѣ храни не могат да държат онова първенство, което сѣ държали въ 1911 г. Каменни въглища сѣ превезени въ 1911 г. 245.000 тона или 12.1% отъ цѣлия превозъ, а въ 1931 г., т. е. следъ 20 години, сѣ превезени 752.000 тона, които съставляватъ 21.7% отъ цѣлия превозъ. Зеленчуци и овоши сѣ превезени въ 1911 г. 21.000 тона, съставляващи 1% отъ цѣлия превозъ, а въ 1931 г. — 86.000 тона, съставляващи 2.5% отъ цѣлия превозъ. Сурови тютюни сѣ били превезени въ 1911 г. 7.000 тона, съставляващи 0.4% отъ цѣлия превозъ, а въ 1931 г. — 31.000 тона, съставляващи 0.9% отъ цѣлия превозъ.

Да видимъ сега, какъ е вървѣлъ превозътъ на пѣтници. Въ 1911 г. нашитѣ желѣзници сѣ превезли 6.897.224 души, а въ 1931/1932 г. — 8.157.619 души. Значи, и въ превоза на пѣтници има значително увеличение. Въ 1911 г. приходитѣ отъ превоза на пѣтници сѣ били 296.556.000 л., а отъ превоза на стоки — 417.860.000 л. Общиятъ приходъ отъ сточенъ и пѣтнически превозъ е билъ въ 1911 г. 714.416.000 л. А въ 1931 г. имаме приходъ отъ превозъ на пѣтници 421.330.000 л., а отъ превозъ на стоки 730.122.000 л., или всичко 1.147.982.000 л.

Виждале, г-да, че има единъ значителенъ прогресъ въ приходитѣ на нашитѣ желѣзници. Нека, обаче, да държимъ смѣтка за това, че въ 1911 г., на която азъ се спирамъ, ние сме имали желѣзнопѣтна мрежа 1.908 клм., а днесъ имаме вече 3.240 клм. Ако държимъ точна смѣтка за съотношението между километритѣ, би трѣбвало приходитѣ да бѣдатъ по-голъми, но, както моятъ другаръ г. Каназирски преди малко каза, нашитѣ желѣзници често пѣти по решение на Министерския съветъ сѣ принудени да превозватъ и материали, и хора безплатно. Вънъ отъ туй, поради оная стагнация, която настѣпи и засегна въ по-голъмъ мащабъ нашето земледѣлско население, трѣбваше да се внесе едно голѣмо облекчение въ превоза на неговитѣ произведения. Затуй тарифитѣ значително се намалиха, що се касае до превоза на земледѣлскитѣ произведения и по-специално на зърненитѣ храни. Вънъ отъ туй трѣбваше да се намалятъ тарифитѣ по превоза на каменнитѣ въглища. На това обстоятелство именно се дължи фактътъ, че нѣма оная пропорция между увеличаването на километритѣ въ желѣзнопѣтната мрежа и увеличаването на приходитѣ отъ самитѣ желѣзници.

Говорейки за приходитѣ отъ желѣзницитѣ, нека ми бѣде позволено да спра вашето внимание на безплатното пѣтуване, което на първо мѣсто облагодетелствува насъ, народнитѣ представители, и следъ туй още редъ категории граждани въ нашата страна. Това съществува почти въ всички държави, то съществува и у насъ, но азъ бихъ апелиралъ къмъ временнo управляващия Министерството на желѣзницитѣ въ това отношение да се внесе единъ по-голъмъ редъ. Трѣбвало би безплатнитѣ билети, които се даватъ, безразлично на кои категории, да бѣдатъ като ценни документи, да има едно отговорно лице въ Дирекцията на желѣзницитѣ, за да може действително да се контролира на кого е даденъ безплатенъ билетъ, по каква служба пѣтува и какъ се движи. Ако се създаде такава служба и се тури по-голъмъ контролъ въ това отношение, азъ мисля, че г. Костурковъ днесъ щѣше да бѣде на стола си, за да защитава бюджета. Дайте да направимъ едно ограничение на волноститѣ, които обикновено отиватъ въ кѣшитѣ на онѣзи, които заематъ високи мѣста. Властѣта има едно особено свойство: да внася малко разложение даже въ най-сериознитѣ, въ най-твърдитѣ по характеръ хора. Ето защо не е лошо въ това отношение да има контролъ.

Съ туй приключвамъ съ безплатнитѣ пѣтувания.

Съгласно бюджета, г-да, служителитѣ въ Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата тази година сѣ 17.542, докато по миналогодишния бюджетъ бѣха 17.660. Следователно, имаме едно намаление отъ 118 човѣка. Днесъ въ бюджетарната комисиѣ, доколкото си спомнямъ, даде се право на главния директоръ на желѣзницитѣ да внесе известни подобрения, особено по строителнитѣ секции, . . . — тъй ли бѣше, г. Йовевъ?

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Да.

С. Василевъ (д. сг. Ц): . . . за да се предвидятъ около 11 дѣловодители, като сумата 400.000 л. ще я намѣрятъ отъ другъ параграфъ. Мисля, че се внесоха още нѣкои подобрения. И, споредъ моето пресмѣтане, трѣбва около 20 души да се възстановятъ.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Толкова.

С. Василевъ (д. сг. Ц): Следователно, намалението нѣма да бѣде съ 118 човѣка, а ще бѣде малко подъ 100 човѣка.

вѣка. Заплатитѣ и надницитѣ, обаче, на персонала, миналата година сѣ били 587.871.891 л., а тази година сѣ 598.694.000. Следователно, имаме едно увеличение въ заплатитѣ съ 10.822.109 л.

Нека ми бѣде позволено да направя тукъ едно сравнение между разходитѣ за личенъ съставъ и вещественитѣ разходи. Обикновено е прието да се говори, че желѣзнопѣтното ведомство е *par excellence* едно доходно стопанство. Но разходитѣ за персоналъ, за инвестиране на капиталъ сѣ огледъ да се разшири стопанството, сѣ огледъ на подобрене на самото стопанство, иматъ единъ предѣлъ, г-да. Не би трѣбвало разходитѣ за личния съставъ да достигатъ повече отъ 30% отъ общитѣ разходи за самото стопанство. Какво ни дава, обаче, нашиятъ бюджетъ? Ето какво. Имаме за личенъ съставъ 598.694.000 л., а за веществени разходи — 775.069.244 л. Процентно, имаме 56% отъ предвиденитѣ суми за вещественъ разходъ по Дирекцията на желѣзницитѣ и 44% за личенъ съставъ. Това съотношение не е отъ полза за самата Дирекция на желѣзницитѣ. Това съотношение вече дава този резултатъ, на който се спрѣ преждеговорившиятъ, г. Каназирски, т. е. резервитѣ се изтощиха, намалиха се вещественитѣ разходи, затрудни се службата въ самата дирекция. Не за хвалба, защото цифритѣ въ това отношение сѣ много мощни и силни, тѣ поне нѣмаатъ партийна принадлежностъ, азъ ще посоча съотношението между разходитѣ за личния съставъ и за веществени разходи презъ 1930/1931 год., когато управляваше Сговорътъ. Въ тази финансово година за личенъ съставъ сѣ изразходвани 466.680.709 л., а за веществени разходи 1.017.750.795 л., т. е. съотношението е било 31% отъ предвиденитѣ суми за личенъ съставъ и 69% за веществени разходи. Азъ бихъ пожелалъ бѣдещиятъ министъръ да положи максималнитѣ усилия, за да може да се намалятъ разходитѣ за личенъ съставъ и да се увеличатъ вещественитѣ разходи. Съ това не искамъ да оставя впечатлението, че личниятъ съставъ е многоброенъ. Азъ признавамъ, че личниятъ съставъ едвали е достатъченъ за оная служба, която се иска отъ нашитѣ желѣзници. Вие знаете при какви тежки условия работятъ нашитѣ желѣзничари и всички онѣзи, които сѣ около това ведомство. Ето защо далечъ отъ мене е мисълта да считамъ, че трѣбва да се отива къмъ нѣкакви намаления, но би трѣбвало да се реорганизира службата по такъвъ начинъ, че самитѣ приходи на държавнитѣ желѣзници да се увеличатъ, отъ кѣдето ще има възможностъ вече да се дадатъ по-голъми суми за вещественитѣ разходи.

Г. г. народни представители! Още въ началото азъ подчертахъ оная положителна и здрава мисълъ, която е легнала въ основата на политиката за строежа на желѣзницитѣ въ нашата страна още отъ нашето освобожделение. Тя никога не е напушала нашитѣ държавници. Всички сѣ старали действително да бѣдатъ полезни на нашето желѣзнопѣтно дѣло. Въ това отношение самиятъ нашъ народъ е извънредно привързанъ къмъ желѣзницата. Едвали ще се намѣри нѣкой районъ въ нашата държава, дето населението да не пожелае да се построи желѣзенъ пѣтъ. Народътъ е правъ въ това отношение, защото същевременно той е готовъ да вложи своя трудъ въ строежа на нашитѣ желѣзници.

Ето защо, по тия две основни причини, у насъ е имало едно увеличение, въ смисълъ, че се е давало предпочитане на известни линии, които не сѣ били толкова необходими за даденъ моментъ, а сѣ турени на даденъ планъ други, на които е трѣбвало да се даде предимство. И затуй ние виждаме, че, като резултатъ на това уалѣчение, се построиха вече линии, които можеха да се отложатъ за по-после, а намѣсто тѣхъ трѣбваше да се довършатъ други линии отъ по-съществено значение.

И тукъ се явява въпросътъ: кои линии сѣ отъ по-съществено значение? Лично азъ считамъ подбалканската линия като линия, която е извънредно необходима за нашата държава, за нашия стопански животъ. Също така считамъ линията Ловечъ—Карлово за една голѣма необходимостъ, макаръ че тя ще коства извънредно скъпо на нашия държавенъ бюджетъ. Вие знаете, че, за да се пробие Балканътъ, трѣбва да се построи единъ тунелъ отъ близо 9 клм., а за това сѣ необходими близо 400—500 милиона лева.

П. Георгиевъ (д. сг.): 1 милиардъ лева. 11 клм. ѣ тунелътъ.

С. Василевъ (д. сг. Ц): Също така линията за Петричъ е отъ голѣмо значение, линията, която отива за Неврокопъ, също е отъ голѣмо значение. Всички тия линии

трябва да бъдат обект на внимание и на днешното правителство, и на всичко правителство, което ще дойде след днешното, защото значението им е голямо, ролята им е голяма не само за стопанския живот, но и за нашата национална отбрана; изобщо те отговарят на нашите държавни нужди.

Има, обаче, линии, които напоследък се завършиха, но които са пасивни, които са отрицателни по своите доходи. Една от тези линии, която напоследък се освети — нека направя си го кажем — това е линията Пловдив—Панагюрище. Тази линия винаги ще бъде дефицитна. Тя може би ще има значение и ще отговаря на своята служба, само когато се завърши подбалканската линия, когато панагюрската линия ще отиде нкъде по долината на Тополница, за да се свърже с подбалканската линия. Докато не се свърже с нея и остане с локално значение, тя ще бъде винаги в вреда на държавния бюджет и няма да може да покрива разходите си. Ние имаме и други такива откъслечни линии: от Пловдив за Станимака, от Горна-Орховица за Лъсковец. Аз бих апелирал към г. министъра на железниците Главната дирекция на железниците да се занимае по-сериозно с въпроса за обекчване на тия линии. Излишно е по тия линии да се хвърлят 70 или 100-тонните машини и тендери и големите вагони; те могат да се обслужват с моторни коли, за които се каза тук, че могат да се движат по-леко, не изискват толкова персонал, ще струват по-икономично и в такъв случай може би ще покриват разходите. Това остава, разбира се, да се разгледа от Дирекцията на железниците.

На стр. 12 са посочени линиите, които трябва да се строят. Във представения ни бюджетопороект, преди да отиде въ бюджетарната комисия, бяха отхвърлени кредитите за някои линии. Обаче днес въ бюджетарната комисия се предвидиха, де по-големи, де по-малки кредити, за да може да се поддържа работата, за да не се изхаби онова, което е вече направено, като се чака по-благоприятно време за тяхния строеж. По такъв начин кредитът по § 89, който е предназначен за довършване на започнати линии, от 38 милиона лева, сега, мисля, е увеличен на 46.540.000 л.

Аз искам да привляк вниманието и на Парламента, и на Главната дирекция на железниците върху § 104, дето се предвиждат 8 милиона лева за мостове, за надлези, за подлези, за насипи и пр. и пр. Тази сума би трябвало да бъде увеличена. Кой от вас, кой български гражданин не е изпитвал неудобство, когато се движи и бъде принуден да спре на някоя гара дотогава, докато се свърши маневрата, докато се освободи гарата от влака, който стои там? Че вие много добре си припомняте какво става тук по пътя за Враждебна. Там се натрупват ежедневно коли, когато ще минават влаковете или ще маневрират на Подуенската гара. Маса народ въ душата си протестира против реда въ нашата държава. Същото положение е и при Горна-бана; същото е и на Пазарджишката гара. Който е минавал през там, знае това. Вие, от своя страна, можете да посочите още много такива места. На такива места, за да не става това кръстосване с железнопътните линии, трябва да се отиде, въ зависимост от местността, към направата на подлези или надлези — както стана по шосето София — Надежда. Там се направи един надлез и населението сега не се измъчва, както се измъчва въ други пунктове.

Г-да! Въ нашите железници има нещо, които може да се направят и без средства, може да се направят само с добра воля, с по-голяма готовност, с по-енергична служба въ железниците, като почнете с главата и свършите с опашката. Какво пръчи да има по-голям ред въ нашите железници, въ самите влакове и на гарите, какво пръчи да има по-голяма чистота въ влаковете и по гарите? Ние можем да направим, както на Драгоман, дето минават много чужденци, градини по гарите, да има повече цветя и пр. Всичко това може да се извърши въ рамките на бюджетните средства, но за това е необходима една по-предана служба от всички, без изключение, като преди всичко онзи, който стои начело, трябва да бъде човък образец и да дава личен примър въ службата.

За да завърша, г-да, аз искам да спра вашето внимание върху стр. 29 на бюджетопоекта — върховно ръководство, централно управление на Министерството на железниците. Въ това отношение днес се направи една промяна въ бюджетарната комисия. Техническият министерства, каквото е Министерството на железниците, каквото е Министерството на благоустройството, имат вече установена традиция, имат установена практика; там, за различие от другите министерства, ръководните лица,

които идат непосредствено след министъра, носят името директори. Ние видяхме една особена промяна, която стана въ бюджета на Министерството на железниците с въвеждането секретаря на министерството, направо подчинен на министъра. Ние видяхме също един инспекторски институт, наречен централни инспектори. Аз имам тук имената на бившите инспектори. По-нататък имаме въ бюджета отдел секретариат и пр. Днес тия въпроси се разгледаха въ бюджетарната комисия и, за наше удоволствие, бюджетарната комисия единодушно реши да се премахне това новаторство, което се въведе преди 2—3 години, и да се отиде по установените традиции, които досега са дали положителни резултати. Тия промени, които станаха днес, допускам, че ще бъдат приети и от Парламента. По такъв начин ние ще възстановим службите въ централното управление, въ Дирекцията на железниците, за да изгоним от същото управление, т. е. от Дирекцията на железниците, онзи нов дух, който внесе — дали по желание или по несъзнание, не знам — едно голямо разстройство въ железниците.

Аз бих особено доволен днес, когато виждах господата, които бламираха министъра, бързо да се съгласяват с тия промени. Съ това не искам никого да осждам. Миналата година повдгнахме въпроса, че се въвежда една неправилна организация въ железниците, че въ железниците всъква импровизация ще докара катастрофи, че железниците имат нещо много общо с военната служба. Въ военната служба всъква импровизация значи разложение, значи деморализация. И железниците са подчинени на същите тия закони. На това новаторство, което се въведе преди две-три години, като се допусна партизански дух въ Министерството на железниците, вие ревностно кадохте таман до днес. Сега този дух се изгонва и ние можем с задоволство да отбележим това решение. Последното сигурно ще внесе подобрение въ службата на железничното ведомство. Въ интерес на правилния и нормален вървеш на службата е да има отговорни лица въ Министерството на железниците. На първо място това е министърът, след него е главният директор. Главният директор, докато е директор, трябва да има пълната власт. Началниците на отделения трябва също да имат пълна власт. Ако искате да знаете, г-да, въ Министерството на железниците от най-висшите началници до най-низшите се изисква не само да имат технически познания, не само да бъдат компетентни — те трябва да са и сърдцеведци; те трябва да спечелват сърцата на своите подчинени.

Г-да! Към края на речта си нека кажа няколко думи за обстановката, въ която е поставено днес железнопътното ведомство да действа. Преди години, даже през 1911 г., нашите железници бяха много горди, ходяха с вдигнати чела, защото те нмаха сериозни конкуренти. Днес, обаче, не толкова у нас — защото у нас още няма голям налив на автомобили, каквото има въ чужбина, и още нямаме онзи пътница, които са годни за по-силно автомобилно движение — колкото въ чужбина, железниците са застрашени от автомобилите. На Запад железниците са вече въ едно затруднено положение. Въ лицето на автомобилта те виждат един много сериозен и опасен конкурент. Въ това отношение аз мога да ви посоча някои данни. Въ Франция, където железнопътната мрежа е доста развита, където почти всички главни градове са свързани с двойни линии, където въ някои участъци има вече и четворни линии, както между Париж и Ларош, по посока на Дижон, железниците са въ затруднено положение. Въ Франция капацитет по енергията на железниците изчисляват, че въ същите са ангажирани 22 милиона конски сили към днешна дата, а въ автомобилите достигат до 18 милиона конски сили. Значи, конските сили на автомобилите вече наближават ония въ железниците. Автомобилите и железниците се конкурират там страшно. И затуй напоследък французкото правителство се замисли и създаде една комисия, под председателство на министъра на обществените работи г. Фланден, за примирение, за да се внесе едно примирение между тия двама противници. И те са достигнали до една спогодба. Какъ ще са приложи тя, какъ ще се изпълни, какви резултати ще даде, не знам, но не трябва да се забравя, че клиентелата е свободна, че тя е безгранична, че тя свободно решава кой транспорт да предпочете — дали автомобил или железница. Тая комисия е създадена въ последните дни, обаче ние още не знаем резултатите от нейните дѣла.

Въ всеки случай, тамъ вече отиват към една регламентация на общественото движение. Каква? Създават

се райони въ този смисъл: железниците ще превозват стоките на далечните разстояния, обаче около големите, около индустриалните центрове, въ единъ периметъръ отъ 50—60 километра ще работятъ изключително автомобилите. Така въ Франция искатъ да разпределятъ превозните тежести между тѣзи две мощни превозни сѣдства.

Напоследък, на 9 мартъ т. г., се откри интернационалната изложба на автомобили въ Берлинъ. При това откриване се яви днешниятъ канцлеръ на Германия Хитлеръ и държа речъ, въ която между другото подчерта: откакто ние сме на власт въ Германия, производството на автомобили се е увеличило съ 121%. Значи, толкова колосално увеличение иматъ вече тѣ на автомобилите. Нѣкои изтъкватъ, че всичко това се върши въ Германия за улеснение на превода, но, отъ друга страна, и за национални цели, затуй защото на всѣка страна, която не е гарантирана срещу една въздушна атака, и се налага да има повече превозни сѣдства за едни кратически и сѣдбоносни дни. Защото, ако действително страната не е гарантирана отъ въздушна атака, било чрезъ равносилненъ на противникъ въздушенъ флотъ, било чрезъ противоаеропланни батареи, не знамъ какъвъ може да бѣде капацитетътъ на железниците въ тая страна. Доколко ще сѣ въ състояние да се движатъ, напр., нашите железници при едно разрушение на Софийската гара, на Старозагорската гара, на Горноорѣховската гара или къмъ Мездра? Тогава ще бѣде парализирано пѣлото движение въ нашата страна.

Нѣкои искатъ да изтъкнатъ, че германците, които въ този моментъ по своята въздушна отбрана отстъпватъ на своите сѣседи, искатъ съ автомобилите да си създадатъ транспорт, които да сѣмъ неуязвими отъ въздушните атаки, за да могатъ да прехвърлятъ където си искатъ своите сили. Ние нѣмаме тия възможности. Всѣки трѣбва да върви въ рамките на възможностите. Но азъ отбелязвамъ тия обстоятелства, за да покажа до каква конкуренция вече се е стигнало въ по-големите културни страни между автомобилите и железниците. И у насъ тая конкуренция вече почна да се проявява. Преговорившиятъ ви каза за конкуренцията на автомобили и железници между София и Перникъ. Безспорно е, че прогресътъ ще нахлуе у насъ и че ние нѣма да бѣдемъ въ състояние да го сиремъ.

Ето защо ние привличаме вниманието на отговорното правителство, на Дирекцията на железниците: нека бѣдатъ будни, нека бѣдатъ бодри и внимателни въ това отношение, за да не изпадне и ние въ положението на ония държави, които трѣбва да отдѣлятъ големи суми отъ бюджетите си, за да покриятъ дефицитите на железниците.

Г. г. народни представители! Този бюджетъ е вече предметъ на занимание не само за парламентаристите, но и за цѣлото обществено мнение, за цѣлото гражданство. Нужно е вие, които днесъ държите юздите на управлението, да пристѣпите къмъ разрешение на тоя въпросъ и чрезъ разрешението му да внесете спокойствие въ Министерството на железниците. Хората въ него се безпокоятъ. Тѣ сѣмъ понападени. Тѣ не сѣмъ напълно спокойни. Тамъ, обаче, службата е много тежка. Тамъ се иска 24 часа работа въ денонощие. Ето защо нека да ви пожелаемъ повече разумъ, по-голяма предвидливостъ и по-голяма сериозност, когато ще поставяте човѣкъ, който да ръководи това ведомство — не само защото въ него има вложенъ единъ огроменъ капиталъ отъ 14½ милиарда лева, но защото това ведомство е нервътъ на стопанския, на икономическия ни животъ, то е нервътъ на цѣлия нашъ държавенъ организъмъ, то е жизнениятъ нервъ на държавата. Недейте постѣпва както досега.

Нека завърша съ една мисълъ. Въ стратегията има едно правило, което казва: всѣко погрѣшно развъртане въ началото води впоследствие до тежки последици. Да се конкретизирамъ. Нашето развъртане въ 1915 г. на западната ни граница докара до големи кръвополията и жертви отъ българска страна. Да не ви припомямъ боевете при Пуста, да не ви припомямъ боевете при Качаникъ и т. н. Много жертви дадохме поради едно неправилно стратегическо развъртане.

Народниятъ блокъ при поемане на властта лошо се развърна. Вие поставихте за министъръ на железниците единъ човѣкъ, който 30—40 години е работилъ за просвѣтата. Объркахте си задачите. Онзи денъ се коригирахте! Гледайте въ бѣдѣте да не правите такива грѣшки. (Ръкоплѣскания отъ сговористите — крило Цанковъ)

Нѣкой отъ земледѣлците: Е, вие не правите грѣшки!

Председателстващъ С. Даскаловъ: Има думата народниятъ представител г. Стоянъ Момчиловъ.

С. Ризовъ (з): Тѣ правятъ престѣпления, грѣшки не правятъ.

Д. Ачковъ (нез): Е, той сега не каза нищо лошо.

Д. Долбински (з): Но и отъ насъ нѣма казано нищо лошо.

С. Момчиловъ (нац. л. о): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Прави впечатление, че тази година съвсемъ нѣма желаещи да говорятъ по този законопроектъ.

С. Василевъ (д. сг. Ц): Вие като оппозиция ли говорите, или като правителство?

С. Момчиловъ (нац. л. о): Г. Василевъ! Като чуете моята речъ, ще си направите заключение.

С. Василевъ (д. сг. Ц): Искамъ да знамъ. Само питамъ.

Д-ръ Х. Георгиевъ (нац. л. о): Нѣмаше нужда отначало да прекъсвате оратора.

Председателстващъ С. Даскаловъ (Звъни)

С. Василевъ (д. сг. Ц): Нѣма нищо обидно въ моя въпросъ.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Прави впечатление, г. г. народни представители, въпрѣки апострофа на г. Василева, че е малъкъ интересътъ, който проявяватъ г. г. народните представители къмъ бюджета на железниците, къмъ управата на единъ такъвъ важенъ въ всѣко едно отношение държавенъ ресурсъ.

Р. Василевъ (д. сг.): Другаде е насочено вниманието въ този моментъ. Нали знаете?

С. Момчиловъ (нац. л. о): Изглежда, че или вниманието е насочено другаде, както казва г. Ради Василевъ, или пъкъ събралото се въ 3 години електричество въ въздуха се дешаржира. Миналия петѣкъ си отнесе жертвата и сега при една спокойна атмосфера се проявява малъкъ интересъ.

Д. Долбински (з): Нѣмаше нужда отъ тия приказки. Я си закарай направо, както ти е работата.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Считамъ, че такъвъ малъкъ интересъ не е оправданъ и че е дълъ на народните представители, мимо личността, която заема министерския столъ даже и когато тоя столъ е вакантенъ, да проявятъ по-голямъ интересъ, да посочатъ нѣкои праздноти, нѣкои опущения отъ миналото, и да изкажатъ пожелания за по-правилна насока на нашите железници.

Т. Кънчевъ (д. сг. Ц): Има по-голямъ интересъ къмъ министерския столъ на железниците. Борбите сѣмъ все около него.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Може би интересътъ, който се проявява отъ тази трибуна къмъ железниците, е платонически, а интересътъ, който се проявява другаде, е по-реаленъ. Но въ всѣки случай мѣстото за интересъ къмъ железниците е тукъ, въ залата, отъ трибуната на Събраниято, а не вънъ, въ кулоарите.

Г. г. народни представители! Въ една по-спокойна атмосфера, безъ апострофи, безъ желание да засѣгаме министра или когото и да било, ще можемъ да се занимаемъ съ тоя толкова важенъ бюджетъ. Независимо отъ обстоятелството, че железниците представляватъ най-големото държавно стопанство, съ инвестиранъ милиарденъ държавенъ капиталъ, тѣ иматъ такава прѣка връзка съ цѣлия стопански и културенъ животъ на страната, че могатъ да оказватъ грамадно влияние върху икономиката, върху търговията на страната, а могатъ, най-сетне да иматъ решаващо значение и върху нейната защита. Принципетъ въ политическата икономия, че за да се съживи нѣкой край, за да се създаде възможностъ да се творятъ блага, трѣбва да се създадатъ пѣтица, трѣбва да се създадатъ възможности тия блага да отиватъ къмъ консомативните или експортни центрове. Единъ отъ най-удобните пѣтица за масовъ превозъ въ новото време, отъ 100 години насамъ, това е железниятъ пътъ.

Може да се каже, че отъ 3 години насамъ въ българските държавни железници имаше нѣщо да куца и имаше нѣщо гнило. Това гнило не се е изразявало само съ броя

на станалите катастрофи, не се е изразявало само с броя на надничарите, които бяха там назначени, не се изразяваше само с броя на безплатните билети — то се изразяваше с онези тревога, с онези тормози, под които бяха поставени цѣлият персонал, от най-висшия до последния надничар-работник по поддържането. То се изразяваше с онези интереси, болезнеността, която съществуваше в цѣлото общество в връзка с управлението на този ресор. Най-важният, най-болезненият въпрос бѣше безспорно, въпросът за персонала, въпросът за стабилитета на желѣзничаря, въпросът за неговото спокойствие, да може той наистина да отдаде своите усилия изключително на своята служба. На този въпрос азъ мисля, че се тури край. Съ тази епоха се ликвидира чрезъ вота на Народното събрание миналия петък. Така че и азъ се освобождавам от неприятната задача да ви занимавам с въпроса за персонала. Мога да изкажа само едно пожелание: бъдещият замѣстник на г. Костурковъ да не върви по неговите стѣпки. Мога да изкажа още едно пожелание: промѣната, ако стане такава, било персонална, било партийна, да не докара нови сътресения, нови безпокойства на персонала, ново парализиране на службата и нови катастрофи.

Минавамъ по-нататък с едно пожелание: готвеният законопроект за стабилитета на персонала по б. д. ж. да стане въ скоро време законъ, който наистина да гарантира, от една страна, стабилитета и спокойствието на добросъвестния желѣзничар, а, от друга страна, да гарантира на държавата едно правилно и добро обслужване и да запази ръководящите желѣзничарски лица от изнудванията на съюзен персонал. Защото не бива да се забравя, че ако този, който ръководи този ресор, не бива да злоупотребява с своите права, самият персонал, на който е дадено право да се съюзява, да се сдружава, не бива да злоупотребява с това свое право на сдружаване.

Минавамъ на втората част, на техническата, тъй да се каже, част в управлението на българските държавни желѣзници. Безспорно, тамъ имаме две нѣща: подвиженъ материал и пѣтица и тяхното поддържане, тяхния строежъ.

Нѣколко години подред от тая трибуна се подчертава недостатъкът на вагонния паркъ: недостатъкъ, който за товарните вагони става много остъръ презъ известни сезони, напр. есенъ, когато се превозва гориво — каменни въглища, дърва, цвекло — тази година можемъ да бъдемъ спокойни, че нѣма да има такава остра криза на вагони, защото нѣмаме захарно цвекло: недостатъкъ, който пъкъ за пътническите вагони е също така остъръ и постоянно остъръ, защото една и съща композиция отива отъ София, да кажемъ, до Варна и веднага, безъ да бъде достатъчно прегледана, безъ да може да се направятъ необходимите поправки, се връща въ София, за да отиде следъ това обратно пакъ по същата пѣтица. А колкото се касае до специални вагони, вагони-цистерни, такива липсватъ. И миналата година тяхната липса се почувствува най-тежко отъ собствениците на въгаражи, които бѣха принудени да чакат с месеци, за да получатъ гориво. Хладилни вагони — също така. Въобще подвижният ни материал, въобще поради изключително онези дължина на българските държавни желѣзници, на която тѣ сѣ разпрострѣли. Желателно е за въ бъдеще, когато предполагамъ, че българските държавни желѣзници ще бъдатъ освободени от партизанския кошмаръ, да може да се направи необходимото въ това отношение.

Поддържане на съществуващите желѣзнопѣтни линии. Въ рамките на малкото срѣдства, съ които се е разполагало, безспорно, се е правило всичко възможно, но смѣло мога да твърдя, че поддържането на линиите не е на онези висота, на която би трѣбвало да бъде. Не искамъ да хвърля упрекъ никому — подчертавамъ тази мисль — а само констатирамъ едни факти, които въобще се дължат на финансова невъзможност. Не бива да забравяме, обаче, че когато известни лица, поради недостатъчно поддържане, станатъ почти негодни, ще имате и катастрофи, ще имате и спѣване на службата. Напр., чувалъ съмъ отъ хора въ самата служба, че линията Мездра-Ломъ била въ едно окаяно положение, че ако още една година не се взематъ мѣрки за нейното подкрепване, рискува се да се парализира цѣлият трафикъ, цѣлото движение по нея.

Изтъкна се тукъ отъ уважаемия г. Каназирски, че запаситъ отъ резервни части, запаситъ отъ материали на българските държавни желѣзници много бързо се изчерпватъ, намаляватъ, че сѣ недостатъчни и че не се е имало възможност, въобще, отъ една страна, поради

финансови, отъ друга страна, поради валутни затруднения, да бъдатъ попълнени и поддържани винаги въ достатъчно количество. Констатира се, отъ друга страна, известна липса на достатъчно материали за депата и работилниците. Констатира се отъ лица въ службата, че именно поради тази липса, поради късните доставки не може да се създаде една програма за работа въ тия депа и работилници и не може рационално да се използва нито самият персонал, който работи тамъ, нито капацитетътъ на тия депа и работилници.

Оставямъ на страна обстоятелството, че поради известни мъжнотии въ изплащането на доставките, желѣзниците купуватъ винаги по-скѣпо материалитъ и винаги ги купуватъ въ малко, недостатъчно количество. Дано новата компенсационна сдѣлка дойде да подпомогне желѣзниците въ това отношение и да имъ даде необходимите запаси, както отъ материали, така и отъ подвиженъ паркъ.

Другъ единъ боленъ въпросъ, това е строежътъ на нови линии.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Горна-Орѣховица—Елена.

С. Момчиловъ (нац. л. о): „Горна-Орѣховица—Елена“, подхваля г. Данаиловъ.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Казвамъ, че една отъ новите линии е Горна-Орѣховица—Елена.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Не съмъ дошълъ да говоря за малкото си отечество — *pro domo sua*; не съмъ дошълъ да правя тукъ *politique de clocher*.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Не съмъ ималъ никаква лоша мисль. Споменахъ само единъ фактъ.

Министър-председател Н. Мушановъ: За Горна-Орѣховица не сме мислили. Линията Горна-Орѣховица—Елена се зачерква — нѣма да се строи.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Да, тѣ се заличава и нѣма да се строи тази година. — Фактътъ е единъ: че въ миналото, отъ увѣчение да служимъ на партизани, се строиха 20 и нѣколко линии. Цѣлата азбука бѣше ангажирана въ бюджета! Това е, безспорно, едно наследство отъ миналото. На всѣки случай, по този отгиканъ нѣтъ се вървѣше. Наистина, даде се известенъ тласъкъ на нѣкои линии благодарение на щастливото обстоятелство, че известно родно мѣсто е гордо, че е дало живота и свѣтъ на министри, да кажемъ: довърши се една линия, започва се друга линия по такива съображения. Да видимъ кой градъ сега ще бъде щастливъ, та новиятъ титуляръ на Министерството на желѣзниците да се постарее да ускори постройката на нѣкоя отъ съществуващите линии или да проектира или да започне постройката на нѣкоя нова линия!

Н. Стамболиевъ (з): Ако довърши линията, пакъ ще бъде добре.

Д. Ачковъ (нез): Противъ Рашко Маджаровъ! Недей такива работи прави! (Веселостъ)

С. Момчиловъ (нац. л. о): Това увѣчение прѣчеше на едно разумно построяване на линии. Маса капиталъ, вложенъ въ тяхния строежъ, стоеше нерентабеленъ. Това, което се строеше презъ лѣтото съ малкото срѣдства, които се влагаха; това, което се чоплѣше презъ лѣтото, презъ зимата почти се разваляше. Но сега пакъ ме е страхъ, че ще отидемъ въ другата крайностъ — че ще съберемъ усилията само на едно или две мѣста и че нѣма да държимъ смѣтка за необходимостта, щото известни тронсони, известни парчета, започнати и даже пуснати въ експлоатация, да бъдатъ поне донѣкъде изкарани и тази експлоатация да бъде горе-долу стопански рационална, горе-долу износна за държавата.

(Председателското мѣсто заема подпредседателъ С. Даскаловъ)

Другъ важенъ въпросъ е свързането на нашите линии съ ония на съседните страни. Безспорно, това е въпросъ повече политически, отколкото технически. Обаче, не бива да се забравя голѣмиятъ интересъ, който не само нашето народно стопанство има, за да се създадатъ нови дебушета, но който и самата администрация на нашите желѣзници има, за да може чрезъ свързането имъ съ тия на съседните страни да привлече трафика отъ стра-

нитъ на Сръдна Европа, Полша и др. Безспорно, повтарямъ, то е повечето въпросъ на политика, отколкото на техника. Но желателно е въ настоящия случай рѣководството на нашата външна политика да върви рѣка за рѣка съ рѣководството на нашитѣ желѣзници.

Следъ тия кратки бележки, г. г. народни представители, ще ми позволите да мина на другата частъ, на стопанската частъ по експлоатацията на желѣзниците.

Констатираме всѣка година тукъ, че и пѣтнишкиятъ, и сточниятъ трафикъ намалява, намалява систематически, намалява по единъ страшенъ начинъ. Вината най-напредъ ще търсимъ въобще въ намаляване пулса на стопанския животъ, въобще въ кризата. Но независимо отъ нея, ще трѣбва да подчертаемъ, че българскитѣ държавни желѣзници, въпрѣки своята автономностъ, каточели не сѣ достатъчно гъвкави да се нагаждатъ къмъ новитѣ условия, които стопанскиятъ животъ, които техниката докарва. Автономия на желѣзниците не значи само да ги отдѣлимъ въ отдѣленъ бюджетъ. Автономия значи, тѣхното управление, тѣхната администрация да бѣде по-гъвкава, да бѣде освободена отъ известни условности, отъ известни строги формалности, които съществуватъ при администрирането на другитѣ ведомства, за да може така, освободена отъ спѣнки, да бѣде достатъчно гъвкава и своевременно, веднага да се приспособява къмъ винаги мѣняващитѣ се условия на стопанския и технически животъ.

Миналата година, по-миналата година тукъ подчертавахме, че се връщаме къмъ блаженитѣ стари времена, когато безбройни коли въ кервани трѣгваха отъ Свищовъ или отъ Русчукъ да отиватъ къмъ вътрешността на страната, или обратно — отъ сухитѣ скели, както се казваше, да отиватъ къмъ мокритѣ скели. И сега пакъ една безкрайна върволица ще видите отъ конски, биволски кола, поѣжкога и автомобилни коли, да пренасятъ стоки, и то не само леки стоки, но даже желѣзо, даже дърва, отъ Русе до Търново, до Габрово. Защо става това нѣщо, г. г. народни представители? Нима търговецътъ не иска по-скоро да пренесе своята стока? Нима по желѣзницитѣ тѣхниятъ превозъ не е по-сигуренъ? Това става само, защото тарифитѣ на българскитѣ държавни желѣзници не държатъ смѣтка за конкуренцията или недостатъчно държатъ смѣтка за нея. Нѣколко години подредъ тукъ педирахме едно нагаждане на тарифитѣ на българскитѣ държавни желѣзници, специално за сточния превозъ, къмъ новитѣ условия на живота. Едва миналата година стана известно промѣнение на тарифата. Нова тарифа се въведе, обаче и това не помогна. Изглежда, че и тази нова тарифа не е достатъчно нагодена къмъ новитѣ условия на стопанството. Въпрѣки тази нова тарифа, ние виждаме, че този печаленъ фактъ — да прибѣгваме къмъ едно примитивно превозно сръдство, когато разполагаме съ едно по-модерно такова — продължава да съществува и ще продължава дотогава, докато превозътъ по сухо съ кола е два пѣти по-евтинъ отъ превоза по българскитѣ държавни желѣзници. Следователно, желателно е бъдещата управа на желѣзницитѣ да държи смѣтка за тия реалности и да нагоди своитѣ тарифи така, че да могатъ да се борятъ съ тази растяща конкуренция. Автомобилниятъ превозъ на пѣтници сѣщо така е станалъ застрашителенъ. Очаквахме законопроектъ, който да регламентира този превозъ, но такъвъ не се яви. Конкуренцията продължава, и въ известни мѣста пѣтницитѣ предпочитатъ да пѣтуватъ съ автомобили, отколкото съ желѣзницитѣ. Това нѣма да бѣде, ако превозътъ по желѣзницитѣ е по-евтинъ. Вземете шосето София—Перникъ: всѣки часъ имате автомобили, които отиватъ или се връщатъ. Въпрѣки нѣколкото влака на день, почти никой не използва това превозно сръдство, а всѣки предпочита, въпрѣки неудобствата, да пѣтува съ автомобилъ.

При това положение, отъ една страна, лишени отъ единъ интензивенъ трафикъ, поради спирането на стопанския животъ, отъ друга страна, лишени отъ трафикъ, поради конкуренцията на коли и автомобили, безспорно, експлоатацията на българскитѣ държавни желѣзници ще бѣде дефицитерна. Тя иска въ това отношение известна рационализация. Не само по въпроса за тарифитѣ. Въпросътъ за експлоатацията на жѣситѣ тронсони, на жѣситѣ парчета, е сѣщо така боленъ. Има известни жѣси линии, които, ако биха експлоатирани отъ частни компании, отдавна биха били затворени. Но понеже се експлоатиратъ отъ държавата и не се държи смѣтка коя линия може да покрие своитѣ разноски, експлоатиратъ се на общо основание. Ще ви дамъ единъ малъкъ примѣръ отъ моя край: линията Горна-Орѣховица—Лѣсковецъ, съ дължина 5 км. и нѣколко стотинъ метра, има персоналъ на гара Лѣсковецъ и персоналъ по два кантона. По 5 влака

се движатъ на день въ двѣтъ направлени, и често пѣти персоналетъ въ влака е не многоброенъ, отколкото съ пѣтницитѣ! Изтъквайки ви този фактъ, азъ рискувамъ да си навлѣка неудоволствието и неодобрението на моитѣ избиратели отъ Лѣсковецъ. Но азъ съмъ длъженъ да ви посоча този примѣръ, а такива като него има и други.

Г. Каназирски много умѣстно подхвърли въпроса за доставката на отомотриси, на автомобили, голѣми отобуси, които да вървятъ по редситѣ и които за такива жѣси разстояния или за линии съ малъкъ трафикъ, да замѣнятъ дългитѣ композиции отъ локомотиви, фургоны, вагони и пр. Като едно модерно сръдство за превозъ, желѣзницитѣ трѣбва да вървятъ съ всѣчки нововъведения, които техниката може да имъ даде. Въпросътъ за доставката, за въвеждането на тия отомотриси по известни наши жѣси линии е актуеленъ въпросъ. И, ако искаме българскитѣ държавни желѣзници да не ни даватъ дефицитъ, безспорно е, че ще трѣбва да се замислимъ по какъвъ начинъ ще трѣбва да става експлоатацията на такива жѣси линии. Ако нагодимъ тарифитѣ си къмъ новия стопански животъ; ако можемъ да се боримъ по този начинъ успѣшно съ конкуренцията на коли и автомобили; ако се замислимъ за една рационална и недефицитерна експлоатация на жѣситѣ линии, на линиитѣ съ малъкъ превозъ, безспорно е, че тогава българскитѣ държавни желѣзници, независимо отъ ролята, която ще могатъ да играятъ въ стопанския животъ, нѣма да бѣдатъ единъ грамаденъ държавенъ капиталъ, заробенъ въ земята, който не дава абсолютно никакви приходи, нѣщо повече, който носи дефицитъ при неговата експлоатация; нѣма да бѣдатъ едно предприятие, което не може да покрие даже една нормална амортизация. Безспорно, за дефицититѣ на българскитѣ държавни желѣзници дѣпринесохме не малко добитѣтъ тѣй широка гражданствностъ безплатни билети. Надѣвамъ се, че и на тѣхъ отъ миналия пѣтъкъ се слага вече точка, или най-малкото, че тѣхното даване занаяпредъ ще бѣде прѣсѣяно презъ едно малко по-гъсто сито.

Г. г. народни представители! Съ тия нѣколко думи, безъ да искамъ, повтарямъ, да правя комуто и да било критика, защото този, на когото трѣбваше да правя критика, го нѣма, азъ свършвамъ.

Д. Ачковъ (нез): Искашъ да присѣдинишъ и твоята искреностъ!

С. Момчиловъ (нап. л. о): Нѣколко думи, обаче, ще трѣбва да се кажатъ не толкова по въпроса за нашитѣ пристанища, колкото за Българското параходно дружество, за неговата политика и за държавната политика относно корабоплаването по Дунава.

Българското параходно дружество, въпрѣки голѣмитѣ жертви, които българската държава прави, каточели не винаги е на поета си, като стражъ на интереситѣ на българското стопанство. Неговата автономия, може би, поѣжкога е причина то да прави едни стѣпки, които отъ гѣсното гледище на неговитѣ интереси могатъ да бѣдатъ оправдани, но които отъ гледище на интереситѣ на българско стопанство не сѣ оправдани. А когато се касае за една институция, за едно предприятие, на което държавата ежегодно дава субсидии достатъчна, за да може да раздава дивиденди на акционеритѣ си, безспорно, държавата, като защитникъ на интереситѣ на народното стопанство, има и правото, има и дълга да каже своята дума.

Единъ малъкъ примѣръ. Миналата есенъ Българското параходно дружество сключи договоръ съ една еврейска фирма-експортъоръ на едъръ добитѣкъ за Палестина. По силата на този договоръ, параходното дружество отстъпва на нея изключителното право да превозва съ параходитѣ на дружеството добитѣкъ за Палестина. Трѣбва да отбележа, че нито едно отъ чуждитѣ параходни дружества не поддържа редовни рейси между нашитѣ пристанища и Палестина. Цѣльта на фирмата-експортъоръ, която по този начинъ ангажира параходитѣ на дружеството, бѣше да вземе монопола на експорта на българския добитѣкъ за Палестина. Сключването на този договоръ веднага намѣри голѣмо отражение, почувствува се дълбоко въ стопанския животъ. Цената на добитѣка веднага автоматически спадна съ 1.000—2.000 л. на глава, защото другитѣ експортъори бѣха поставени при неблагоприятни условия. Тѣ не можеха да изнасятъ своя добитѣкъ съ параходитѣ на Българското параходно дружество, други редовни рейси нѣмаше и трѣбваше да търсятъ специални параходи за цѣлта. Всичко това дезорганизира търговията съ добитѣкъ и я остави изключително въ ръцетѣ на тази еврейска фирма. Желателно е българската държава, когато така щедро дава субсидии на това дружество, да следи какво става въ него, и когато се

правят такива погрѣшни стѣпки. диктувани изключително отъ егоистичнитѣ интереси на дружеството, но не и отъ интереситѣ на българското стопанство, да каже своето вето.

Отъ години насамъ се говори за създаване на българско народно корабоплаване по Дунава, но само оставаме съ едни добри пожелания, съ едни добри намерения Ние, които имаме около 400 и нѣколко километра граница по Дунава, най-главното дебеше за повечето отъ продуктитѣ на нашето стопанство за Централна Европа, не сме господари на пѣтищата, които водятъ къмъ нея. Ако използваме желѣзницитѣ, принудени сме да минаваме презъ югославянска територия и тамъ сме оставени на доброто разположение на нашитѣ съседи. И най-малкото влошаване на политическитѣ отношения съ тѣхъ намираще веднага своето отражение върху тѣхнитѣ тарифи, независимо отъ обстоятелството, че за много отъ продуктитѣ на българското стопанство югославянското народно стопанство се явява като конкурентъ. Значи, за насъ е съдбоносенъ въпросътъ да създадемъ българско корабоплаване по Дунава, което да може да обслужва интереситѣ на българското стопанство. Сега даже каботажното, крайбрежното плаване по Дунава — това плаване, което всѣка държава обикновено ревниво пази за своето знаме — въ България става подъ унгарско знаме. Не говоря за плаване по-нататък, не говоря за обстоятелството, че българското знаме не можете да срещнете по нито едно отъ пристанищата на международния Дунавъ, където срѣщате холандско знаме, където срѣщате французко знаме, където срѣщате английско и гръцко знаме. Българската държава, която намѣри възможностъ да хвърли съ десетки и стотици милиони левове за стопански предприятия отъ съмнително естество, каквото е, напр., стопанството „Вжча“, каквито сѣ различни крепости, „Асенова“ и пр.

Д. Ташевъ (з): Нѣща, които не ги разбирашъ, не ги говори!

Н. Стамболиевъ (з): За „Асенова крепостъ“ недей при-
казва.

С. Момчиловъ (нац. л. о): И за нея ще приказвамъ. — ... не можѣ да намѣри една минимална сума отъ нѣколко десетки милиона лева да създаде собствено българско корабоплаване.

Н. Стамболиевъ (з): Вижъ, тукъ ти рѣкоплѣскамъ.

Д-ръ И. Бешковъ (з): Корабоплаване и „Асенова крепостъ“ не ги сравнявайте.

С. Момчиловъ (нац. л. о): Желателно е на тази празнота, на това нехайство, ще кажа, на това престѣпно нехайство, да се сложи край и въ най-скоро време, съ грижитѣ на българската държава и на останалитѣ стопански институти, заинтересовани за правилното и безпрепятствено развитие на българското стопанство и на българската износна търговия, да намѣри и този въпросъ едно сполучливо разрешение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Има думата г. министъръ-председателъ.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Г. г. народни представители! Азъ съмъ принуденъ, като министъръ-председателъ и управляващъ Министерството на желѣзницитѣ, да защита бюджета на моя другаръ-г. Костурковъ. Слушахъ тукъ критикитѣ на г. г. ораторитѣ, имахъ случай тази сутринъ да чуя и мнението на бюджетарната комисиия. Направиха се нѣкои и други поправки, които се смѣташе, че сѣ нужни, предъ видъ на нѣкои нещастни опити, които се правѣха, за измѣнението на нѣкои служби, дълго време съществуващи.

Безспорно, гледищата сѣ различни. Докато първиятъ ораторъ намираще, че нашето желѣзнопѣтно дѣло е останало много назадъ, правейки сравнение съ много напреднали желѣзнопѣтни държавни администрации, вториятъ ораторъ похвали много енергично управлението, както и резултатитѣ добити отъ експлоатацията на нашитѣ желѣзници. Всетаки изказаха се ценни мисли, направиха се и критики доста обективни, които министърътъ, който ще бѣде титуляръ на Министерството на желѣзницитѣ, ще има предъ видъ.

Азъ ще се спра много бѣгло на нѣколко въпроса.

Единъ отъ сериознитѣ въпроси, засегнатъ отъ г. Каназирски, бѣше въпросътъ за фери-боота. Азъ не съмъ свободенъ да говоря много широко по този въпросъ. Ще

кажа само на г. Каназирски, който добросъвестно третира въпроситѣ, че въ много отношения е подведенъ и фактитѣ не сѣ такива. Никога досега отъ другата страна не сѣ отговаряли, че сѣ съгласни за тая работа.

Г. Каназирски (д. ст): Мога да Ви дамъ преписи отъ вашия протоколъ.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Можете да ми дадете преписъ отъ нашия проколъ, който е потвърденъ отъ насъ, но отъ другата страна не е потвърденъ. — Азъ имамъ обещание и се надѣвамъ, че този въпросъ, който е положенъ за разрешение съ нашитѣ съседи, ще го разрешимъ за интереситѣ на дветѣ страни. Въпросътъ за съобщенията между насъ и съседитѣ, особено въпросътъ за моста надъ Дунава, си има своята стара история. Отъ 1908—1909 г. се започна този въпросъ, има дълга история; мина презъ много перипетии, има различни аргументи, които се даватъ — нѣма да влизамъ въ подробности. Напоследъкъ, обаче, и азъ съмъ убеденъ, че нашитѣ съседи не щатъ да разрешатъ този въпросъ. Но по въпроса за фери-боота азъ се надѣвамъ, че може да се дойде до положителенъ резултатъ.

Вториятъ въпросъ, който се повдигна тукъ, бѣше относително желѣзнопѣтната мрежа. Г. г. народни представители! Въ Министерския съветъ ние бѣхме взели решение да се довършатъ ония линии, които сѣ започнати, а постройката на ония, които сѣ още въ първоначално състояние, ако мога така да кажа, да бѣждатъ срѣдни. Обаче следъ съображенията, които се изтъкнаха отъ директора на желѣзницитѣ, както и отъ г. г. народнитѣ представители, понеже имаме вложени вече много капитали, извършена е много работа, нѣкъде наполовина, нѣкъде въ три четвърти, смѣтна се за нужно да продължимъ тази работа и, когато бѣдемъ по-охоли, да съсрѣдоточимъ повече срѣдства на едно мѣсто, за да довършимъ нѣкои отдѣлни линии, отколкото всички да стоятъ въ едно такова незавършено състояние. Когато дойдемъ на този параграфъ отъ бюджетопроекта, ще видите, че за нѣкои по-важни линии сѣ предвидени суми, съ огледъ постройката имъ да се завърши изцѣло. За другитѣ, при общо съгласие въ комисията, можахме да намѣримъ единъ срѣденъ пѣтъ. Та, смѣтамъ, че въ това отношение сѣмъ задоволени.

Азъ нѣма да влизамъ въ този голѣмъ споръ, дали въ сегашно време, когато имаме такова развитие на техниката и особено камионитѣ, на автомобилизма, който преди десетина години нѣмаше такъвъ размахъ, както сега, тия линии, които строимъ сега, ще бѣждатъ отъ полза, или ще бѣждатъ въ тежестъ, и дали нѣкога нѣкои отъ тѣхъ нѣма да спратъ своето функциониране по силата на това, че автомобилитѣ и камионитѣ ще ги конкурриратъ. На много мѣста въ чужбина закриха отдавна съществуващи желѣзници. Въ Франция всичкитѣ департаментни желѣзници ги закриха. На много мѣста има такива примѣри. Въ всѣки случай започнати сѣ известни постройки, много пари сѣ похарчени и ще трѣбва да се продължатъ.

Има второ едно съображение, съ огледъ на което миналата година се предвидъ и въ бюджета известна сума. Службата искаше отъ насъ да въведемъ камионна служба за транспортъ отъ желѣзницитѣ до търговцитѣ — една много хубаво наредена работа въ чуждитѣ желѣзнопѣтни дирекции, но не можахме да направимъ това нѣщо. Има нѣщо повече: чуждитѣ желѣзнопѣтни компании днесъ се занимаватъ и съ туризъмъ. Въ Германия и въ другитѣ по-напреднали страни желѣзницитѣ сѣ съединени съ хотели. Превозътъ отъ желѣзницитѣ до специалнитѣ хотели става съ специални автомобили. Нѣщо повече, въ нѣкои страни автомобилната и камионната служби сѣ толкова напреднали, че не само отдалечени мѣста сѣ свързани съ автомобилни съобщения, но има и чиновникъ за нотариална служба, за свидетелствование, за преводи на по-малки суми и т. н. и т. н. Както виждате, въ чужбина сѣ докарали желѣзницитѣ и автомобили дотамъ, че да могатъ да задоволяватъ нѣкои по-елементарни нужди на населението, за да не се отклонява то отъ работата си. Това е единъ новъ пѣтъ на развитие, по който ще трѣбва да вървятъ и нашитѣ желѣзници. Но за туй трѣбва по-голъма охотностъ, особено повече пари. Разбира се, не казвамъ, че не трѣбва и организаторски и предприемчивъ духъ, но трѣбватъ и пари.

Повдигна се тукъ и въпросътъ, зашто да не се намалятъ превознитѣ такси до такава степенъ, че желѣзницитѣ да могатъ да конкурриратъ автомобилъ? Даже се повдигаше въпросъ за намаление на таксата по желѣзницата

отъ София до Перникъ. Азъ зная, че отъ Шуменъ идватъ въ Русе съ автомобилъ, вмѣсто съ желѣзница. Има такива отдѣлни случаи и нашата желѣзнопътна администрация ще трѣбва да вземе мѣрки, за да може да противостои на тази конкуренция.

Третиятъ въпросъ, който се повдигна тукъ, това е въпросътъ за безплатнитѣ карти за пътуване по българскитѣ държавни желѣзници, съ които сѣ ставали много злоупотребления въ миналото. Г. г. народни представители! Въпрѣки всичко, което се говори, всетаки контролътъ въ това отношение не бѣше малък. Не ща да кажа, че не е имало партизанство въ тая посока, обаче съ наредбитѣ, които миналата година се взеха, постигнахме малко пътуванията съ безплатнитѣ карти. Всетаки това е една язва, която трѣбва да се лѣкува. Даже днесъ въ комисията се искаше да се създаде едно бюро съ единъ специаленъ чиновникъ, който да се занимава съ издаването на безплатни билети, за да има контролъ въ тази служба. Не предвидѣхме чиновникъ, като се съгласихме, че на службитѣ, които сега ги има, ще може да се възложи тая работа, за да се знае по законъ, кои действително иматъ право на безплатно пътуване, и по този начинъ да се тури край на тѣзи злоупотребления, които, за нещастие, сѣ ставали и ще ставатъ. Не сме светци, и нѣма да кажа, че въ бъдеще нѣма да ставатъ, но въ всѣки случай тая работа трѣбва да се организира, за да се прекратятъ злоупотребленията.

Четвъртиятъ въпросъ бѣше въпросътъ за стопанското отдѣление въ Дирекцията на желѣзницитѣ. Г. г. народни представители! Повдигна се въпросъ за унищожението на това отдѣление. Неговото създаване стана преди две години. Сега, едни смѣтатъ, не че тази служба трѣбва да се премахне, но да нѣма стопанска дирекция. Ние оставихме службата тѣй, понеже тя е започнала работа и такава една реформа не може да стане сега съ бюджета.

Говори се за приходитѣ и разходитѣ. И движението по желѣзницитѣ, и приходитѣ отъ тѣхъ сѣ въ връзка съ стопанското положение на страната. Въпрѣки всичко, обаче, нашитѣ желѣзници, при стопанското положение, въ което се намира страната, не сѣ въ такова лошо състояние. Безспорно е, че ни трѣбватъ много материали за поддържането, за движението — всевъзможни материали. И въ Министерския съветъ постояннитѣ прения сѣ били именно по искания отъ страна на желѣзнопътната администрация да и се даватъ срѣдства. Срѣдства нѣма. И въ компенсационната сдѣлка, която предстои да се разгледа тукъ, най-голямата частъ отъ материалитѣ, които предстои да се доставятъ, сѣ за нуждитѣ на желѣзницитѣ. Съ тази доставка се разрешава, ако не всецѣло, поне наполовина въпросътъ за доставката на материалитѣ, нуждни на Дирекцията на желѣзницитѣ. Сумитѣ, предвидени за доставката на тия материали за желѣзницитѣ, сѣ, мисля, около 450 милиона лева. Толкова и по тая въпросъ.

Г-да! Азъ нѣмамъ амбицията да влизамъ въ детайли и статистика, за да ви доказвамъ противното на това, което изложиа господата. Смѣтамъ, че цифритѣ и мненията, които се изнесоха, ще могатъ да послужатъ — ако не на министра, поне на администрацията, на Дирекцията на желѣзницитѣ — за да вземемъ поука отъ всичко, да поправимъ грѣшкитѣ, да използваме новитѣ технически усъвършенствования и да приспособимъ нашето желѣзопѣтно дѣло къмъ нашитѣ условия на животъ.

Следъ тия бележки, които направихъ, азъ ви моля, г. г. народни представители, да минемъ къмъ гласуване на бюджета, за да можемъ да го гласуваме още тази вечеръ.

(Ръкоплѣскания отъ мнозинството)

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Има думата народниятъ представителъ г. Асенъ Буковъ.

А. Буковъ (з): Г. председателю! Азъ ще моля г. министъръ-председателя да се съгласи да вдигнемъ заседанието за утре, защото днесъ въ комисията сме стояли до 2—3 ч., а сега часътъ е вече 8 и половина. Вънъ отъ това, въ самата комисия имаше доста разногласия, направиха се поправки, които не сѣ минали презъ Министерския съветъ, бюджетътъ доби единъ съвсемъ другъ видъ и затова трѣбва да иматъ г. г. министритѣ време да си уеднаквятъ гледищата върху тия поправки. Моля да се съгласи г. министъръ-председателятъ да вдигнемъ сега заседанието за утре следъ обѣдъ.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ. Какви разногласия е имало въ Министерския съветъ?

А. Буковъ (з): Отъ Министерския съветъ бюджетопроектътъ ни се предложи въ една форма, а въ бюджетарната комисия се направиха въ него поправки, които бѣха приети, като гласовѣтъ бѣха почти наравно. Защо да ставатъ спорове въ пленума?

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Часътъ е 8 и половина. Бюджетътъ е на редъ да се гласува. Нѣмаме никакви разногласия. Напротивъ, ако има бюджетъ, който е миналъ едногласно въ комисията, това е този на Главната дирекция на желѣзницитѣ. Става въпросъ за инспекторитѣ. Него ще го положите на Народното събрание, да гласува каквото иска. Не мога да схвана значението на това Ваше предложение.

А. Буковъ (з): Азъ моля да се гласува моето предложение.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Азъ не мога да си обясня туй нѣщо.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Я да отложимъ заседанието за утре.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Защо да го отлагаме? Ако е въпросъ за инспектората, ако не го решите сега, ще го оставимъ за трето четене — къде да бѣде, тукъ или тамъ. Да гласуваме сега онова, за което сме единогласни.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Моля, ще положи на гласуване предложението на народния представителъ г. Буковъ.

А. Буковъ (з): Оттеглямъ си предложението.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Г. г. народни представители! Понеже г. Буковъ си оттегли предложението, ще пристѣпимъ къмъ гласуване на заглавието на законопроекта.

Които приематъ заглавието, законъ за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата за 1934/1935 финансова година, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Членъ 1. Разрешава се на министра на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ презъ течение на 1934/1935 фин. год. да произвежда разходи за желѣзницитѣ и пристанищата, съгласно съ законитѣ на държавата и закона за уредба и управление на б. д. ж. и пристанищата, а именно:

По отдѣлъ I — желѣзници:

Часть I — експлоатация	1.222.675.464
Часть II — постройка на желѣзници и разширение и подобрене на експлоатационната мрежа	90.988.188
Часть III — фондове	5.700.000
Всичко по отдѣлъ I	1.319.363.652
По отдѣлъ II — пристанища	49.399.592
Запазенъ фондъ	5.000.000
А всичко	1.373.763.244

Разходитѣ сѣ показани въ подробна таблица къмъ бюджета“.

Въ този членъ се направиха следнитѣ поправки:

Часть I — експлоатация. Кредитътъ отъ 1.222.675.464 л. става 1.234.675.464 л.

Часть II — постройка на желѣзници и разширение и подобрене на експлоатационната мрежа. Кредитътъ отъ 90.988.188 л. става 99.588.188 л.

Всичко по отдѣлъ I — кредитътъ отъ 1.319.363.652 л. става 1.339.963.652 л.

По отдѣлъ II — пристанища. Кредитътъ отъ 49.399.592 л. става 50.399.592 л.

А всичко — кредитътъ отъ 1.373.763.244 л. става 1.395.363.244 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 1, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г. министъръ-председателятъ.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Г. г. народни представители. Утре е последниятъ день на сесията. Ще

ви замоля, съгласно съответния член от конституцията, да решите, сесията да се продължи до 22 май включително.

Председателстващ С. Даскалов: Които са съгласни да се продължи сесията до 22 май включително, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик С. Йовевъ (д): На стр. 7 кредитът по § 1 за заплати на персонала въ централното управление остава същият — 17.642.000 л.

Въ объяснителната таблица към § 1 на стр. 29, въ „Върховно ръководство на Министерството на ж. и т.“, заличават се 1 секретар на министерството и 3 централни инспектори и общият кредит става 553.200 л.

Председателстващ С. Даскалов: Има думата народният представител г. Симеонъ Патевъ.

С. Патевъ (з): Г. г. народни представители! Азъ днесъ въ комисията направихъ едно предложение, което...

Министър-председател Н. Мушановъ: Моля, оставете го за трето четене.

С. Патевъ (з): Касае за инспектората — дали да бъде при министра или при директора.

С. Мошановъ (д. сг): Бламирахме г. Костурковъ за тази реформа, а сега искаме да я възстановимъ!

С. Патевъ (з): Недейте хвърля обиди. Азъ днесъ се мотивирахъ, защо искамъ тия инспектори да минат въ централното управление. Не трѣбва да мислите, че съмъ заинтересованъ въ Министерството на желѣзниците, за да правя партизанлъкъ. Напротивъ, искамъ да има политическа отговорност и да се знае кой ще носи тази отговорност.

С. Мошановъ (д. сг): Министърътъ ще я носи.

Министър-председател Н. Мушановъ: Утре на трето четене ще се разгледа въпросътъ.

С. Мошановъ (д. сг): Костурковъ падна благодарение на тия инспектори.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): На същата стр. 29, въ „Общи служби“, следъ „1 главенъ директоръ — инженеръ“, се предвижда длъжността „1 главенъ инспекторъ — инженеръ“, съ месечна заплата 9.300 л., годишна 111.600 л., и общъ кредитъ 111.600 л.

Следъ това „1. Отделение секретариатъ и личенъ съставъ“ става „1. Отделение, личенъ съставъ и секретариатъ“.

Началникътъ на отделието се възстановява съ месечна заплата 9.300 л., годишна 111.600 л. и общъ кредитъ 111.600 л. Въмсто „2 ж. п. пазачи-полицаи“ става „2 ж. п. пазачи“.

Долу заглавието „Секретариатъ“ се заличава.

Заличава се също заглавието „Бюро личенъ съставъ“ и началникътъ на бюрото и всичко това става една графа.

Общиятъ кредитъ отъ 1.953.600 л. става 2.110.800 л.

Най-отдолу забележка втора се заличава.

На стр. 30, въ „Техническа и строителна дирекция“ следъ „Директоръ“ се заличава забележка първа, която гласи: (Чете) „Длъжността се изпълнява отъ главния директоръ на желѣзниците и пристанищата“. И следъ „стажанти-инженери“ забележка втора се заличава. Тя гласи: (Чете) „Стажанти-инженери и архитектитъ по бюджета, следъ като стажуватъ една година, се увольняватъ, за да освободятъ длъжноститъ за други кандидати за отбиване на предвидения едногодишенъ стажъ“.

На същата страница въ „в) Лесовѣдна служба“ индексътъ следъ „служба“ става 1, въмсто 3, както и следъ „Началникъ на службата — висше образование, лесовѣдъ“ става 2, въмсто 4, а долу забележки 3 и 4, ставатъ 1 и 2.

„1 старши лесовѣдъ — съ висше образование“ става „2 лесовѣди — съ висше образование“, като кредитътъ за сѣщитъ се увеличава отъ 61.200 л. на 122.400 л., а „единъ младши-лесовѣдъ — съ висше образование“ се заличава. Съответно се изменя и общиятъ сборъ.

На стр. 31, въ „4. Отделение тракционно“, „единъ инженеръ, завеждащъ техническата служба“ става „единъ инженеръ началникъ на техническата служба“.

Въ „б) Вагоноразпредѣлителна служба“ следъ „3 контролѣри В. Р.“ се прибавя думата „служба“.

На стр. 32, „Бюро международни съобщения“ става „Служба международни съобщения“, и „1 началникъ на бюрото“ става „1 началникъ на службата“, като кредитътъ за него отъ 66.000 л. се увеличава на 90.000 л.

Също така „Служба главно счетоводство и годишни отчети“ става „Служба главно смѣтководство и годишни отчети“.

На стр. 33, въ „а) Тарифна служба“, „1 контролѣрь по търговската служба“ става „2 контролѣри по търговската служба“ и кредитътъ за тѣхъ отъ 50.400 л. се увеличава на 100.800 л.; „1 стажантъ-контролѣрь“ се заличава. Съответно надолу се изменятъ и сбороветъ.

На стр. 34, въ „Намаление: 1) по чл. чл. 5 и 6 отъ закона за бюджета за 1934/1935 финансова година“ цифрата 730.000 л. се намалява на 545.200 л. и въ „2) по чл. 7 отъ сѣщия законъ“ цифрата отъ 901.400 л. се намалява на 723.800 л. Общиятъ сборъ остава сѣщиятъ.

И въ „Получаватъ пѣтни и дневни пари и пр.“, „2) по 1.000 л. месечно“, думитъ „секретаръ на министерството, той и“ се заличаватъ и, въмсто думата „секретариатъ“, се поставятъ думитъ „личенъ съставъ“. А също така се прибавя „1 главенъ инспекторъ-инженеръ“ и се заличаватъ „4 инспектори отъ отделение контр. приходи“. Долу цифрата 240.000 л. се намалява на 204.000 л.

На стр. 35, въ „Получаватъ пѣтни и дневни и пр.“, „4) по 700 л. месечно“, „6 инженеръ-химици и химици бюро изпитване“ се намаляватъ на 5 и накрая се прибавя „1 началникъ бюро контрола вагони“; въ „5) по 600 л. месечно“ въ „3 контролѣри отъ В. Р. бюро“ думата „бюро“ се заличава съ думата „служба“. Също така се заличава „1 ревизоръ-техникъ при телегр. служба“. Цифрата отъдолу 295.200 л. се намалява на 288.000 л.

Въ „6) по 400 л. месечно“ се прибавя „1 инженеръ химикъ-стажантъ“, като цифрата 4.800 л. става 9.600 л.

Кредитътъ за безотчетни, плащани отъ кредита за пѣтни и дневни, отъ 880.000 л. се намалява на 842.400 л.

На стр. 43, въ II-степенни депа, срещу пореденъ № 10, „Каспичантъ“, цифрата 8 става 9, цифрата 19 става 20 и цифрата 496.200 л. става 526.200 л. Срещу пореденъ № 5, въ тракционна служба при желѣзнопѣтни станции, цифрата 3 става 4, цифрата 6 става 7, а 156.600 л. става 186.600 л., като се прибавя и новъ пореденъ № 15, „Кюстендилъ“, съ цифрата 1 въ графата „Подкладч. дневни и ношни“ и цифрата 1 въ графата „брой“, а така също кредитъ 30.000 л.

На стр. 44 има само промѣни въ цифритъ, общиятъ кредитъ отъ 15.558.600 л. става 15.648.600 л., а 17.453.000 л. става 17.553.000 л.

На стр. 47, броятъ на персонала за подготовка на локомотиви отъ 585 се увеличава на 588 и кредитътъ за сѣщия отъ 15.558.600 л. се увеличава на 15.648.000 л., като съответно се изменятъ и сбороветъ; за намаления съгласно чл. 7 отъ закона за бюджета на държавата за финансовата 1934/1935 г. кредитътъ отъ 3.490.000 л. се увеличава на 3.580.000 л. и сборътъ отъ 5.090.400 л. се увеличава на 5.180.400 л.

На стр. 49, всичко за заплати отъ 14.794.800 л. става 14.792.400 л., а всичко по А. отъ 16.314.800 л. става 16.312.400 л.

На стр. 51, по пореденъ № 28, „Филипово“, цифрата 1 въ графата „маневристъ“ се увеличава на 2, и цифрата 19 въ графата „брой на служителитъ презъ 1934/1935 финансова година“ отъ 19 се увеличава на 20, като кредитътъ отъ 528.000 л. се увеличава на 558.000 л. Съответно съ това се изменятъ и сбороветъ.

На стр. 55, въ пореденъ № 112, „Раздѣлна“, цифрата 1 въ графата „чиновникъ“ става „2“ и цифрата 4 въ графата „брой на служителитъ презъ 1934/1935 финансова година“ отъ 4 става 5, а кредитътъ отъ 121.200 л. се увеличава на 157.200 л. Съответно съ това изменение се изменятъ и сбороветъ.

На стр. 56 цифрата 796 въ графата „брой на служителитъ презъ 1934/1935 финансова година“ става 797, кредитътъ отъ 23.459.400 л. става 23.495.400 л. и съответно се изменява другиятъ сборъ.

На стр. 59, въ пореденъ № 40, „Червенъ брѣгъ“, въ графата „перачка, чистачка“ се поставя цифрата 1, а въ графата „книгководителъ“ се заличава цифрата „1“, и кредитътъ отъ 852.000 л. се намалява на 843.600 л. Съответно съ това изменение се изменятъ и сбороветъ.

На стр. 61 кредитътъ за „Гари и сточна гара София“ отъ 14.794.800 л. се намалява на 14.792.400 л.; броятъ на служителитъ въ второстепенни гари и сточни гари отъ 686 се увеличава на 687, като кредитътъ за сѣщитъ отъ 18.907.200 л. се увеличава на 18.937.200 л.; броятъ на служителитъ въ четвъртостепенни гари отъ 796 се увеличава на 797, като кредитътъ за сѣщитъ отъ 23.459.400 л. се увеличава на 23.495.400 л. и кредитътъ за превозния персонъ

валът от 47.812.800 л. се намалява на 47.804.400 л. Съответно съ това се изменяват и сборовете. Също така въ намалението по чл. чл. 5 и 6 от закона за бюджета за 1934/1935 финансова година кредитът от 3.484.050 л. се увеличава на 3.539.250 л., като съответно се изменява и сборът.

На стр. 62 чистачките въ гара София се увеличават от 1 на 2.

На стр. 64 кредитът за 3 началници тракция и р-ца инженери от 105.000 л. се увеличава на 105.600 л.

На стр. 68, въ „А. Ръководен и помощен персонал“, ревизоритъ на желѣзни конструкции се увеличават от 5 на 7 и кредитът за същите се увеличава от 210.000 л. на 294.000 л. Също така кредитът за пѣтни и дневни пари безотчетно за 5 ревизори по желѣзните конструкции от 76.800 л. се увеличава на 96.000 л., като броят на ревизоритъ се увеличава от 5 на 7. Съответно съ тѣзи изменения се изменяват и сборовете.

На стр. 96 броят на ръководния и помощен персонал се увеличава от 46 на 48 и кредитът за същите от 1.682.400 л. се увеличава на 1.766.400 л., а намалението по чл. чл. 5 и 6 от закона за бюджета за 1934/1935 г. от 142.000 се увеличава на 226.000 л. Съответно съ тѣзи изменения се изменяват и сборовете.

На стр. 74 общият брой на служителитъ през 1934/1935 финансова година от 16.937 се увеличава на 16.941 л.

На стр. 76, въ „Външни служби“, инженеръ-инспекторитъ по постройка ж. п. линии от 1 се увеличават на 2 и кредитът за тѣхъ от 105.600 л. се увеличава на 211.200 л.

Секционни инженери по постройка ж. п. линии от 8 се увеличават на 11 и кредитът за тѣхъ от 672.000 л. се увеличава на 924.000 л.

Помощникъ-секц. инж. постр. ж. п. линии от 4 се увеличават на 7 и кредитът за тѣхъ от 208.800 л. се увеличава на 487.200 л.

Технически кондуктори по постройка на ж. п. линии от 5 се увеличават на 8 и кредитът за тѣхъ от 160.000 л. се увеличава на 288.000 л.

Надзиратели по постройка ж. п. линии от 35 се увеличават на 45 и кредитът за тѣхъ от 1.050.000 л. се увеличава на 1.350.000 л.

Магазинери по постройка ж. п. линии от 8 се увеличават на 10 и кредитът за тѣхъ от 240.000 л. се увеличава на 360.000 л.

Съответно съ тѣзи изменения се изменяват сборовете и кредититъ за пѣтни и дневни безотчетно.

На стр. 78, въ „Получаватъ пѣтни и дневни пари безотчетни“ и пр., „1 началникъ службата инженеръ-инспекторъ за изучаване“ и пр. думата „инспекторъ“ се заличава. Въ 4 технически кондуктори по постройка по 300 л. цифрата 300 л. се увеличава на 500 л., и цифрата 14.400 л. става 24.000 л.

На стр. 81, въ „Василиковско пристанище“, следъ думитъ: „1 пристанищенъ приставъ морякъ“ се правяват думитъ „той и дѣловодителъ-касиеръ“.

На стр. 83 броят на служителитъ става от 362 на 363, а общият имъ брой от 17.542 на 17.568: кредитътъ на „Повторение“ за заплатата на морскитъ пристанища става 6.388.800 л.; кредитътъ по отдѣли I и II става 599.794.000 л.

На стр. 84 въ сравнителната таблица се правятъ следнитъ изменения: по пореденъ № 1, „Централно управление“, броят на служителитъ от 395 става 392; по пореденъ № 3 от 2535 на 2.538; по пореденъ № 4 от 5.548 на 5.500; по пореденъ № 9 от 221 на 223; по пореденъ № 16 от 185 на 207, съ заплатата общо вмѣсто 7.470.000 л. 8.570.000 л. и по пореденъ № 19 общият кредитъ вмѣсто 15.220.000 л. става 15.200.000 л. Съответно съ тѣзи изменения се изменяват и сборовете.

На стр. 85. Въ таблицата за числото на служителитъ при Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата съ направенитъ съответнитъ изменения, както вече се приеха.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ обяснителнитъ таблици къмъ чл. 1, както се докладваха отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 2. За покриване на разходите по чл. 1 отъ тоя законъ, разрешава се на министра на желѣзницитъ, пошитъ и телеграфитъ да събира приходи, съгласно съ закона за уредба и управление на българскитъ държавни желѣзници

и пристанища, правилницитъ и наредбитъ за прилагане на същия и др. закони, въ общи размѣри:

Отъ експлоатацията на желѣзницитъ, частъ I	1.287.350.000
По закона за разширение на ж. п. мрежа и пр. и закона за ф. „Разширение, подобрене и обезпечаване на ж. п. гари и пр.“, частъ II	108.792.000
По фондъ „Желѣзничарски жилища“, частъ III	5.770.000

Всичко по отдѣлъ I — частъ I, II и III . . . 1.401.912.000

По закона за разширение на ж. п. мрежа и пристанища и отъ експлоатацията на пристанищата, отдѣлъ II 50.610.000

А всичко по бюджета 1.452.522.000

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 2, заедно съ поправките, както се докладва, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 3. Чл. чл. 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13 и 19 отъ закона за бюджета на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата за 1933/1934 ф. г. оставатъ въ сила докогато не бѣдатъ отменени съ законъ“.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 3, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 4. Основнитъ заплати на служителитъ по б. д. ж. презъ 1934/1935 ф. г. не могатъ да бѣдатъ по-големъ отъ тия, показани въ обяснителнитъ таблици за 1931/1932 ф. г.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 4, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 5. Съгласно съ чл. 10 отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията, разрешава се на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата, въ съгласие съ министра на финанситъ, да поема ангажменти по постройките, разширение и подобрене на желѣзнопѣтни линии и пристанища и за доставки по експлоатацията, на стойностъ надъ 500.000 л.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 5, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 6. Постановленията на закона за бюджета на държавата за 1934/1935 фин. година се отнасятъ и за Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата“.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 6, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 7. На стажантитъ, ученицитъ и практикантитъ, за които въ таблицитъ за заплатитъ къмъ бюджета не е определенъ размѣръ на заплатата, се плаща заплатата месечно, съобразно образованието, което се изисква за съответнитъ имъ длѣжности споредъ таблицитъ за заплатитъ отъ 1922 година, а именно:

- „1) длѣжности, за които се изисква висше образование, се плаща 2.000 лева;
- „2) длѣжности, за които се изисква срѣдно образование, се плаща 1.500 лева;
- „3) длѣжности, за които се изисква непълно срѣдно образование, се плаща 1.300 лева;
- „4) длѣжности, за които се изисква прогимназиално образование, се плаща 1.150 лева;
- „5) длѣжности, за които се изисква първоначално образование, се плаща 1.000 лева.

„Новоназначенитъ спирачи и стрелочници, до издържането на изпита си, получаватъ 75% отъ предвидената въ бюджета заплатата.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 7, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 8. Министърът на железниците, пошитъ и телеграфитъ може да намалява персонала при ония служби, където работата намалява презъ течение на определено време на годината, и отново да го приема на служба, щомъ работата се увеличи, или да превежда на работа длъжностни лица отъ една служба въ друга такава, числяща се при една и съща принадлежност, когато работата не може да се извършва съ предвидения за службата персоналъ.“

„Така превежданитъ длъжностни лица отъ една служба въ друга получаватъ заплатата отъ службата, където се числятъ по бюджета, безъ да се смѣтатъ въ командировка.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 8, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 9. Съ постѣпилитъ въ повече приходи по присѣдинения къмъ бюджета фондъ „Постройка нови ж.-п. линии“ могатъ да се усилятъ предвиденитъ кредити за разходи за изучаване и постройка на нови ж.-п. линии, по решение на Министерския съветъ и по докладъ на министъра на финанситъ.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 9, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 10. Държавнитъ служители по б. д. ж. и пристанища които до 31 мартъ 1934 г. съ получавали километрическо възнаграждение, маневрено възнаграждение, възнаграждение за нощенъ трудъ, възнаграждение за постигнати икономии въ изразходването на консомативни материали (икономически премии) и порционни пари, получаватъ тия възнаграждения и следъ 1 априлъ 1934 г., по специални правилници, въ съгласие съ министъра на финанситъ. Такива получаватъ и стажантитъ, както и ученицитъ отъ ж.-п. училище, когато самостоятелно замѣстватъ титуляри.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 10, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 11. Длъжностнитъ лица по ведомството на Главната дирекция на железницитъ и пристанищата, които получаватъ пѣтни и дневни пари безотчетно, не получаватъ пѣтни и дневни пари по смѣтка за служебни командировки, извършени гдето и да е въ царството по работа на същото ведомство.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 11, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 12. Глобитъ, предвидени въ глава IV — „Наказания“ на закона за полицията на крайбрежията и пристанищата отъ 1899 г. да се прилагатъ въ 15 пѣти увеличенъ размѣръ.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 12, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Членъ 13. На газопроизводителитъ-техници по § 23 на бюджета на Главната дирекция на железницитъ и пристанищата за 1933/1934 фин. година, да се изплати предвидената имъ по бюджета за същата година заплата 2600 л. месечно, колкото е предвидено и по бюджета за 1934/1935 финансова година.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 13, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Чл. 14. Разрешава се на „Железничарската каса“, учредена съ чл. 22 отъ закона за уредба и управление на българскитъ държавни железници и пристанища, да издава гаранционни свидетелства за службата на задължително осигурени при нея служители по българскитъ държавни железници и пристанища.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ чл. 14, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Стр. 3. Приходи.

„Отдѣлъ I

Часть I.

Експлоатация.

Глава I.“

(Чете § § 1, 2, 3 — вж. прил. Т. I, № 84)
Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава II.“

(Чете § § 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 — вж. прил. Т. I, № 84)

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава III.“

(Чете § § 12 и 13 — вж. прил. Т. I, № 84)
Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Часть II.

Постройки.

Глава IV.“

(Чете § 14 — вж. прил. Т. I, № 84)

Кредитътъ по този параграфъ се заличава.

(Чете § § 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Приходътъ по глава IV отъ 80.292.000 л. става 67.292.000 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Приходи по закона за разширение и подобрене железнопѣтнитъ гари и пристанища“.

(Чете § § 25, 26, 27, 28, 29 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава V.“

(Чете § § 30, 31 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Приходътъ по часть II, вмѣсто 121.792.000 л. става 108.792.000 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Приходътъ отъ експлоатацията, постройки и разширение на железнопѣтнитъ линии вмѣсто 1.409.142.000 л. става 1.396.142.000 л.“

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Часть III.

Фондове.

Фондъ „Желѣзничарски жилища, лѣчебни заведения и пансиони“.

Глава VI“.

(Чете § 32 — вж. прил. Т. I, № 84)

Приходътъ по този параграфъ отъ 10.400.000 л. става 3.400.000 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § § 33, 34, 35, 36, 37 и 38 — вж. прил. Т. I, № 84)
Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Общиятъ приходъ по глава VI, вмѣсто 12.770.000 л., става 5.770.000 л.

А всичко по отдѣлъ I — часть I, II и III — вмѣсто 1.421.912.000 л., става 1.401.912.000 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Отдѣлъ II

Глава VII.

Пристанищни приходи (присъединенъ фондъ „Постройка и поддръжка пристанище“)

(Чете § § 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 и 49 — вж. прил. Т. I, № 84)
Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Комисията прибави новъ § 50: (Чете)

§ 50. Вноска отъ фондъ „Епизоотии“ за постройка на обори за карантиниране на добитъка — 1.000.000 л.“

Съ този кредитъ 1.000.000 л. комисията иска да се построи единъ оборъ въ Бургазъ. Такъвъ оборъ се предвижда само въ Варна. Трѣбва да бѣде построенъ и въ Бургазъ. Понеже нѣма отъ гдето да се вземе кредитъ, за това такъвъ се взема отъ фонда „Епизоотии“.

Това е решението на комисията.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Има думата г. министър-председателъ.

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Г. г. народни представители! Азъ ви казахъ тази сутринъ, че трѣбваше да искаме мнението и съгласието на г. министра на земледѣлието. Ние вече имаме гласуванъ бюджетътъ за приходитъ и разходитъ на фонда „Епизоотии“ при Министерството на земледѣлието.

С. Мошановъ (д. сг): Разбира се.

Н. Стамболиевъ (з): Днесъ направихме грѣшка въ комисията.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Има думата народниятъ представителъ г. Георги Каназирски.

Г. Каназирски (д. сг): Г. г. народни представители! Азъ днесъ поискахъ въ бюджетарната комисия да се увеличи кредитътъ по разходния § 140 съ необходимата сума за постройката и въ Бургазъ на единъ оборъ за карантиниране на добитъкъ, предназначенъ за экспортъ. Въ тоя параграфъ е предвиденъ кредитъ за постройка на такъвъ единъ оборъ за Варненското пристанище. За да се отиде къмъ тази инициатива, причината е, че напоследъкъ се правятъ голѣми прѣчки отъ ветеринарнитѣ власти въ странитѣ, където ние внасяме нашия добитъкъ. Ние имаме единъ случай въ островъ Малта, където изнесохме свини и където поради прѣчки, направени отъ ветеринарнитѣ власти тамъ, трѣбваше да се върнатъ, търговцитѣ претърпѣха голѣма загуба и същевременно пострада много нашето реноме. По инициативата на Дирекцията на желѣзницитѣ и по инициативата на ветеринарнитѣ власти е решено да се построи въ Варна оборъ за карантиниране на добитъка.

Азъ намирамъ, че постройката само въ Варна на оборъ е едно едностранчиво решение на въпроса, защото по този начинъ се нанася ударъ на експорта на добитъкъ отъ Южна България. При наличността на единъ оборъ въ Варна ще се създаде чувството, че само добитъкътъ, който излиза презъ Варненското пристанище, произхожда отъ Северна България, е карантиниранъ и сигурно ще се пласира, а экспортътъ на добитъкъ отъ Южна България ще намалѣе извънредно много. Отъ цифритѣ, които дадохъ днесъ въ комисията, се вижда, че въ последнитѣ 10—12 години отъ Варна сж изнесени 35.000 глави едъръ добитъкъ, а отъ Бургазъ сж изнесени 22.000 глави едъръ добитъкъ.

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Г. Каназирски! При параграфа за разхода ще говоримъ за постройката на обори за карантиниране на добитъка за экспортъ.

Г. Каназирски (д. сг): То е друго.

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Какъ ще вземемъ сега срѣдства отъ фонда?

Г. Каназирски (д. сг): Вие дадохте съгласието си.

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Бюджетътъ на Министерството на земледѣлието е отдѣленъ. И да предвидимъ 1 милионъ приходъ по § 50, то значи да направимъ една фиктивна работа.

Г. Каназирски (д. сг): Тогава ще говоря при разходния параграфъ.

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Тамъ ще говорите.

Г. Каназирски (д. сг): Но като гласувате разхода, откъде ще вземете съответната сума? Затуй азъ вземахъ думата по новия приходенъ § 50, за да ви помоля да предвидите съответното увеличение на прихода съ 1.000.000 л.

Н. Стамболиевъ (з): Бюджетътъ на Министерството на земледѣлието е гласуванъ вече и е балансиранъ.

Г. Каназирски (д. сг): Съгласихме се, че не може да се взематъ срѣдства отъ фонда „Епизоотии“, но тукъ азъ пледирамъ да се увеличи приходътъ.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: (Звъни) Моля, г. Каназирски! Какво предложение правите?

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Оттегля се този новъ § 50.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ § 50, както се докладва отъ г. докладчика, моля, да вдигнатъ ръка, мнозинство, Събранието не приема.

Министъръ К. Муравиевъ: Азъ моля да остане само думата „Бургазъ“ въ разходния § 140, и ако фондътъ реализира излишци, тогава ще се даде помощъ отъ фонда, за да се построи такъвъ оборъ за карантиниране на добитъка за экспортъ и въ Бургазъ.

Г. Каназирски (д. сг): Кога ще стане за Бургазъ?

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Когато стане за Варна.

Министъръ К. Муравиевъ: За една година не може да се направятъ такива обори навсякъде.

Г. Каназирски (д. сг): Касаетъ само за 1.000.000 л.

Министър-председателъ Н. Мушановъ: Не е малко.

Г. Каназирски (д. сг): Нанася се единъ ударъ на тази экспортна търговия.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Разходи. (Чете)

„Часть I.

Експлоатация и спомагателни служби.

Глава I.

Разходи за персонала.

Централно управление“.

(Чете § § 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 — вж. прил. Т. I, № 84)
Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава II.

Разходи за доставка и производство на материали“.

(Чете §§ 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § 54 — вж. Т. I, № 84)

Въ текста на този параграфъ, следъ думитъ „доставка на“, се прибавятъ думитъ „локомотиви и“, и кредитътъ се увеличава отъ 3.200.000 л. на 15.200.000 л.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете §§ 55, 56 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко по глава II, вмѣсто 427.620.000 л., става 439.620.000 л.“

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава III.

Общи разходи по желѣзницитъ.

а) Персонални.“

(Чете §§ 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § 65 — вж. прил. Т. I, № 84)

Въ края на § 65 да се прибавятъ думитъ „и по 600 л. възнаграждение месечно на дѣловодителя по осигуровки срещу „пожаръ“.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„б) Веществени“.

(Чете §§ 66, 67, 68, 69 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„в) Разни“.

(Чете §§ 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § 80 — вж. прил. Т. I, № 84)

Въ § 80 следъ думитъ „спортни игрища“ да се прибавятъ думитъ „хорове и музики“ и накрая на сѣщия параграфъ да се прибавятъ думитъ „и за противоалкохолна пропаганда“.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава IV.

Разходи за дългове на б. д. ж.“.

(Чете §§ 81, 82, 83, 84, 85 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко веществени разходи, вмѣсто 648.552.464 л., става 660.552.464 л.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко по часть I — експлоатация, вмѣсто 1.222.675.464 л., става 1.234.675.464 л.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Частъ II.

Постройки.

Глава V.

Постройка на нови ж. п. линии.“

(Чете § 86 — вж. прил. Т. I, № 84)

Кредитътъ по този параграфъ отъ 7.140.000 л. става 8.240.000 л.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § 87 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко за заплати вмѣсто 7.470.000 л. става 8.570.000 л.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Веществени разходи“.

(Чете § 88 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § 89 — вж. прил. Т. I, № 84)

Въ първата алинея на § 89 думитъ „по постройката и такъв“ се заличаватъ.

Въ сѣщия параграфъ, по буква „б)“ думата „Радомиръ“ се заличава.

Въ сѣщия параграфъ по буква „и)“ се предвижда кредитъ 700.000 л.; по буква „к)“ се предвижда кредитъ 500.000 л.; по буква „л)“ се предвижда кредитъ 500.000 л.; по буква „н)“ се предвижда кредитъ 400.000 л.; по буква „р)“ се предвижда кредитъ 2.000.000 л.; по буква „ф)“ се предвижда кредитъ 2.000.000 л.; по буква „у)“ се предвижда кредитъ 1.000.000 л. и по буква „ш)“ се предвижда кредитъ 400.000 л.

Всичко по § 89 кредитътъ, вмѣсто 38.950.000 л., става 46.450.000 л.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете §§ 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко веществени разходи, вмѣсто 42.018.188 л. става 49.518.188 л.

А всичко по глава V, вмѣсто 49.488.188 л. става 58.088.188 л.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава VI.

Разширение, подобрене и обзавеждане на ж. п. гари“.

(Чете §§ 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко по глава VI — 41.500.000 л.

Всичко по частъ II, вмѣсто 90.988.188 л., става 99.588.188 л.

А всичко по експлоатация, постройка на желѣзници и разширение и подобрене, по I и II частъ, вмѣсто 1.313.663.652 л., става 1.334.263.652 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Частъ III.
Фондове.

Фондъ „Желѣзничарски жилища, лѣчебни заведения и пансиони“.

Глава VII.“

(Чете § § 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко по частъ III 5.700.000 л.

Всичко по отдѣлъ I, вмѣсто 1.319.363.652 л., става 1.339.963.652 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Отдѣлъ II.

Корабоплаване и пристанища (фондъ постройка пристанища)

Глава VIII.

Веществени разходи.“

(Чете § § 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава IX.

Корабоплаване и пристанища.“

(Чете § § 135, 136, 137 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Веществени разходи“

(Чете § § 138, 139 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § 140 — вж. прил. Т. I, № 84)

Въ § 140 следъ думата „Варна“ се прибавятъ думитѣ „и Бургазъ“.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Да, прибавя се и Бургазъ, само че кредитътъ ще бѣде 2.000.000 л., отъ които 500.000 л. ще вземемъ отъ реализираниятъ излишекъ отъ фондъ „Епизоотии“. Това да се предвиди въ една забележка.

Министъръ К. Муравиевъ: Такъвъ прецедентъ да не създаваме. Азъ казвамъ: ако реализираме излишекъ, ние ще ги дадемъ безъ забележка въ бюджета. Иначе лошъ прецедентъ ще бѣде.

С. Мушановъ (д. сг): Не може съ бюджета на желѣзницитѣ да се измѣня бюджетътъ на Министерството на земледѣлието.

Г. Каназирски (д. сг): Да станатъ 2.000.000 л.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: 2.000.000 л. ще станатъ.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ предложението на г. министъръ-председателя, кредитътъ по § 140 да стане 2.000.000 л., моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете § § 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко веществени разходи, вмѣсто 25.550.605 л. става 26.550.605 л.

Всичко по глава IX, вмѣсто 42.026.605 л., става 43.026.605 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): (Чете)

„Глава X.

Общи разходи (по глава IX)“.

(Чете § § 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176 — вж. прил. Т. I, № 84)

Безъ измѣнение.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): Всичко веществени разходи, по глава IX и X вмѣсто 27.514.211 л. става 28.514.211 л.

Всичко за пристанищата по отдѣлъ II, вмѣсто 49.399.592 л., става 50.399.592 л.

Всичко за желѣзници и пристанища, вмѣсто 1.373.763.243 л., става 1.395.363.244 л.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема.

Докладчикъ С. Йовевъ (д): На стр. 18 въ сравнителната таблица за увеличенията и намаленията по бюджета на б. д. ж. за 1934/1935 финансова година сѣ нанесени съответнитѣ измѣнения, съгласно промѣнитѣ, които ви съобщихъ.

Сѣщо сѣ нанесени съответнитѣ промѣни и въ сравнителната таблица за кредититѣ за разходи по бюджета на Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата на стр. 19.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Събранието приема. Има думата г. министъръ-председателъ.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Г. г. народни представители! По дневния редъ следва първо четене на законопроекта за измѣнение и допълнение на чл. чл. 25, 26, 27, 29 и 34 и прибавяне новъ дѣлъ III — „За осигуровката на адвокатъ“ — въ закона за адвокатитѣ отъ 8 юлий 1925 г.

Ще моля този законопроектъ да мине на първо четене безъ дебати и да го изпратимъ въ комисията, като на второ четене станатъ дебатитѣ по принципъ.

Сѣщевременно ще моля да се счете отъ Народното събрание законопроектътъ за прочетенъ.

Председателствуващъ С. Даскаловъ: Които приематъ предложението на г. министъръ-председателя, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. I, № 88)

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Предлагамъ да вдигнемъ заседанието.

М. Райковски (з): Г. министъръ-председателю! Моля Ви да разпоредите да се постави на дневенъ редъ законопроектътъ за изплащане имотитѣ, отчуждени при постройка на желѣзнопътни линии, който е внесенъ преди позече отъ два месеца.

Министъръ-председателъ Н. Мушановъ: Ще го поставимъ и него.

Предлагамъ да имаме заседание утре въ 3 ч. сл. пладне съ следния дневенъ редъ:

1. Трето четене законопроекта за застрояване гр. София.

2. Второ четене законопроекта за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1934/1935 финансовата година.

Първо четене законопроектите:

3. За изменение и допълнение закона за разрешаване на Б. ц. к. банка да отпусне заем на ефорията „Братя Евлоги и Христо Георгиеви“.

4. За изменение и допълнение на чл. чл. 25, 26, 27, 29 и 34 и прибавяне новъ дѣлъ III — „За осигуровката на адвокатите“ въ закона за адвокатите отъ 8 юлий 1925 г.

5. За отчуждаване на части отъ общинските мери на селата Плисковъ, Кайкѣж, Ова-Суютлю, Шуменска околия, и на гр. Преславъ и отстъпването имъ на Министерството за народното просвѣщение за културно-просвѣтни нужди.

6. Одобрение предложението за отпускане отъ държавните стопанства и фабрики по ведомството на Министерството на обществените сгради и пр. разни материали на благотворителни, културно-просвѣтни и други дружества.

Второ четене законопроектите:

7. За постройка на централно полицейско училище и други полицейски учреждения.

8. За посмъртна взаимоспомагателна каса на служителите при изборните учреждения.

Председателстващъ С. Даскаловъ: Които приематъ предложения отъ г. министъръ-председателя дневенъ редъ за утрешното заседание, моля, да вдигнатъ ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Вдигамъ заседанието за утре въ 3 ч. следъ пладне.

(Вдигнато въ 21 ч. и 10 м.)

Председателъ: АЛ. МАЛИНОВЪ

Подпредседателъ: С. ДАСКАЛОВЪ

Секретари: { С. СЛАВОВЪ
А. КАНТАРДЖИЕВЪ

Началникъ на Стенографското отделение: Д. АНТОНОВЪ