

96. заседание

четвъртък, 16 май 1929 година

(Открито отъ подпредседателя А. Христовъ въ 16 ч. 15 м.)

Председателстващъ А. Христовъ: (Звъни) Понеже при-
сътствуватъ нужното число народни представители, обя-
вявамъ заседанието за открито.

(Отъ заседанието отсъствуватъ следнитъ народни пред-
ставители: Еминъ Агушевъ, Хафузъ Садъкъ Алиевъ, Никола
Андреевъ, Ставри Андреевъ, Христо Баевъ, Христо Бара-
лиевъ, Димитъръ Богдановъ, Борисъ Наконъ Божковъ,
Стефанъ Бояджиевъ, Илия Бояджийски, д-ръ Владимиръ
Бурилковъ, Димитъръ Бъровъ, Григоръ Василевъ, Ради Ва-
силевъ, Йорданъ Гавалюговъ, Хюсеинъ х. Галибовъ, Дими-
търъ Грънчаровъ, Стефанъ Димитровъ, Момчо Дочевъ, д-ръ
Никола Думановъ, д-ръ Цвѣтанъ Дяковъ, Георги Енчевъ,
д-ръ Димо Желѣзовъ, Димитъръ Икономовъ, Иванъ Инги-
лизовъ, Иванъ Казанджиевъ, Панайотъ Тинчевъ Калчевъ,
Трифонъ Капитановъ, Гето Кръстевъ, Кузманъ Куневъ,
Коста Лудчевъ, Александъръ Малиновъ, Добри Даневъ Ма-
насиевъ, Димитъръ Мангъровъ, Милю Милевъ, Петъръ Ми-
новъ, Василъ Митевъ, Добри Митевъ, Минчо Мотевъ, Стойчо
Мошановъ, Константинъ Муравиевъ, Владимиръ Начевъ,
Емануилъ Начевъ, Александъръ Неновъ, д-ръ Борисъ Ни-
коловъ, д-ръ Хараламби Орошакъ, Кръстю Пастуховъ,
Аврамъ Стояновъ Петровъ, Александъръ Пиронковъ, Алекси
Поповъ, Кръстанъ Поповъ, Първанъ Първановъ, Георги Си-
меоновъ, Стефанъ Стефановъ, Петъръ Стояновъ, д-ръ Вла-
димиръ Такевъ, Никола Костовъ Тахтаджи, Петъръ Тодо-
ровъ, Желю Тончевъ, Александъръ Хитриловъ, Методи Хра-
новъ, д-ръ Никола Чирпанлиевъ и Илия Януловъ)

Съобщавамъ на Събранието, че председателството е раз-
решило отпущъ на следнитъ народни представители:

На г. д-ръ Владимиръ Такевъ — 5 дни;

На г. Панайотъ Тинчевъ Калчевъ — 3 дни и

На г. Георги Симеоновъ — 5 дни.

Освенъ това, следва да се разреши отпущъ отъ Събра-
нието на следнитъ народни представители:

На г. Илия Бояджийски — 1 день;

На г. Петъръ Стояновъ — 12 дни. и

На г. Петъръ Миновъ — 2 дни.

Които сж съгласни да имъ се разреши исканиятъ отпущъ,
моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Съобщавамъ на Събранието, че отъ Министерството на
вътрешнитъ работи и народното здраве е постѣпилъ зако-
нопроектъ за освобождаване отъ отговорностъ и за оконча-
телно отчитане бившия секретаръ-бирникъ на Дебърската
селска община, Разложка околия, Спасъ Николовъ, родомъ
отъ с. Бачово, сѣщата околия, по отчетитъ му общински и
училищни за 1915/1916 и 1917/1918 г., които сж редовно пред-
ставени, но изгорѣли на 1 срещу 2 януарий 1924 г., заедно
съ архивата на околийското управление въ гр. Разлогъ. (Вж.
прил. Т. I, № 118)

Този законопроектъ е отпечатанъ и ще бжде раздаденъ
на г. г. народнитъ представители.

Пристъпваме къмъ първата точка отъ дневния редъ —
първо четене законопроекта за институтъ за научни изслед-
вания „Царъ Борисъ III“.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта,

Замѣстникъ-секретаръ П. Георгиевъ (д. сг): (Прочита из-
цѣло законопроекта, заедно съ мотивитъ къмъ него. — вж.
прил. Т. I, № 113)

Председателстващъ А. Христовъ: Има думата г. мини-
стерътъ на народното просвѣщение.

Министеръ Н. Найденовъ: Г. г. народни представители!
Считамъ за нужно да дамъ нѣколко много кратки обяснения
въ допълнение на печатанитъ мотиви къмъ законопроекта.
Законопроектътъ реализира идеята да се създаде по случай
1000-годишнината отъ Симеоновата епоха и 50 години отъ
освобождението една научна институция, чиято дейностъ ще
бжде свързана предимно съ практическото приложение на
третиранитъ научни въпроси въ нея. Въ различие отъ онѣзи
институты, които сжществуватъ при нашитъ факултети въ
Университета и които третира въпроситъ по-скоро отъ
чисто научно гледище, въ този институтъ сжщитъ въпроси
или нѣкои отъ тѣхъ ще се третиратъ, разбира се, пакъ отъ
научно гледище, но съ огледъ предимно на тѣхното практи-
ческо приложение. Синтезата между практиката и науката,
безспорно, е допринесла твърде голѣма полза за стопан-
ското и научно развитие на държави, въ които тѣзи инсти-
туты сж създадени много по-рано. Вървейки по сжщия
пътъ, правителството смѣтна, че таквъ единъ институтъ
ще бжде отъ грамадна полза преди всичко за нашето стопан-
ско и всестранно развитие. И намирамъ, че най-добриятъ
начинъ за ознаменуване на тия голѣми дати, които празну-
вахме последнитъ нѣколко дни, е да се създаде таквъ
единъ институтъ.

При съставянето на законопроекта, стремихъ се да из-
бѣгна подробноститъ, като предоставихъ на Министерския
съветъ, що се касае до приемането статутитъ на този инсти-
тутъ, тия подробности да бждатъ разрешени по начинъ,
който най-добре отговаря на условията, при които ще се
работи, и на материалнитъ сръдства, съ които той ще раз-
полага.

Виждате, че въ законопроекта засега не сж предвижда
кои институты ще бждатъ създадени. На първо мѣсто се има
предъ видъ, да се създаде химически институтъ съ физи-
чески отдѣлъ; следъ това биологически институтъ, основата
на който е вече поставена по частната инициатива на нашия
пълномощенъ министъръ въ Берлинъ. По-нататкъ ще се
откриятъ и други отдѣли, отъ които има предимно най-го-
лѣма нужда нашето стопанство. Ще се отвори сигурно инсти-
тутъ за минното дѣло, институтъ за производство на тютю-
на и т. н. — изобщо ония институты, които иматъ най-
близка и непосредствена връзка съ нашето стопанско раз-
витие.

При създаването на този институтъ, за образецъ ние
имахме онѣзи институты, които сж създадени въ западнитъ
държави, главно въ Германия. Въ Германия преди години сж
сздаде така наречениятъ институтъ Kaiser Wilhelm Gesell-
schaft zur Förderung der Wissenschaften. И силното разви-
тие на германската индустрия и стопанство се дължи на

всестранното приложение на резултатите от научните изследвания в този институт. Тази синтеза на науката и практиката създаде първенстващото място, което Германия има между другите страни в индустриално и стопанско отношение. И за да се осигури по-нататъшният научен и стопански напредък, появи се в началото на сегашното столетие мисълта да се концентрират отделните и разпокъсани изследвания, каквито се правеха по всички клонове на индустрията и стопанствата поотделно, в особени научни изследователни институти, или, както ги наричат, Forschungsinstituten, на които да се предостави изследването на определени въпроси в дадена стопанска и индустриална област, с практически оглед. Създаде се именно за тая цел институтът, за който споменах и който използва за своите цели благотворителността на цялостния германски народ. Сумитът, който бяха нужни за създаването на този институт, достигнаха твърде големи размери, защото се отвориха твърде много отдели. Сега този институт обема около 29 отдели, които имат за обект отделни проучвания в различните области на науката, с цел за тяхното приложение.

Разбира се, ние в такива размери не можем да създадем този институт, а ще вървим, според скромните ни средства, към откриването постепенно на онзи отдели, които са най-необходими за нашето стопанско развитие и за нашия стопански напредък. Днес този институт в Германия, след инфлацията, всецело се издържа от държавния бюджет.

Интересно е да ви посоча много накратко, как се е развивал този институт в различните негови отдели.

Там се създаде най-напред институт за Metallforschung за изследване на метали — за металургията, която толкова много днес е застъпена в Германия; след туй се създаде институт за Wasserkrafftorschung — за изучаване на водната сила и нейното приложение в живота; после се създаде институт за Kohlenforschung, за изучаване на каменните въглища и на подземните богатства изобщо. Ето една област у нас, която също така се нуждае от един институт, който да подпомогне научното изследване и използване на тия богатства у нас. Затуй именно и средствата, които се вземат за създаването на този институт, са от доходите, които дават каменновъглени мини, понеже този институт ще бъде в полза преди всичко на минното производство у нас. Няма да ви посочвам и другите институти, които се създадоха там. Постепенно, както казах, се създадоха 29 институти, които, благодарение на изследванията, които се направиха там, благодарение на труда на германските учени, допринесоха твърде много за един силен тласък на индустрията и изобщо за стопанското развитие в Германия.

Вървейки по този път, аз съмтам, че с създавания институт, за който се осигуряват достатъчно материални средства с законопроекта, ще допринесем твърде много за нашето стопанско развитие. Страхът, че този институт ще кръстоса своята дейност с институтите при нашия Университет е неоправдан. Аз казах, че назначението на новосъздавания институт е чисто практическо, когато научните институти при нашия Университет имат за цел да бъдат по-скоро като помощни на преподаването в Университета, институти на чиста наука, които в своята програма на работа нямат практически задачи, които се поставят на института, който се създава.

Г. г. народни представители! Аз съмтам, че законопроектът ще намъри пълното ваше одобрение и ще бъде гласуван единодушно, защото с него ние създаваме един институт, който ще бъде само от полза, както за нашата наука, така и за практическото приложение в нашия стопански живот на резултатите, добити при изследванията в него, а същевременно ознаменуваме и по един достоен начин 1000-годишнината от царуването на цар Симеона и 50-годишнината от съществуването на третото българско царство.

Няма да искам законопроекта да се приеме по спешност сега и на второ четене. Аз желая той да отиде в парламентарната комисия по Министерството на народното просвещение, за да могат там да се разискват въпросите, които ще бъдат поставени от народното представителство и да се дадат още по-подробни осветления за този институт.

Председателстващ А. Христов: Има думата г. професор Данаилов.

Г. Марков (з. в): Тук има само народни представители.

Г. Т. Данаилов (д. сг): (От трибуната) Г. г. народни представители! Аз излизам на трибуната да поздравя с голяма радост г. министъра на просвѣтата за инициативата му да създаде един такъв важен институт, и не вѣрвам да има нѣкой в нашата срѣда, който би се противопоставил на една такава инициатива. Но, г. г. народни представители, съ законопроекта така, както е, не се определят ясно материалните срѣдства за този институт.

Задачата на създавания институт е изучаването на страната. Какво значи изучаване на страната? Българската академия на науките, която е тук до нас, в съседство, е създадена за изучаване на българския живот в всѣко отношение, възпроизвеждане в наука на всички проявления на нашия духовен и материален живот. Университетът тѣй също, покрай чисто научнотеоритическото си назначение, да въведе науката в нашите млади срѣди, работи и за самата наука. Научният институт в Германия, за който се споменува, доколкото могат сведения се простират, е от свършено друг характер. В този институт се работи онова, което другаде не може да се работи — нито в университетите, нито в академията. В този институт в Германия се дава на отделния учен пълна свобода да прави своите опити, ако той е дошел до известни заключения по други пътища, но нѣма срѣдства да направи тия опити. И там действително постигат резултати. Напоследък чухме за нѣкои открития, направени в този институт, които действително смущават човѣка. Толкова сѣ дълбоки изследванията, до които е достигнато, напр., в областта на биологията.

Г. министърът на народната просвѣта каза нѣколко хубави думи в свръзка с създаването на този институт. Но говорейки за задачите на този институт, той спомена и такива, с които се занимават ред други наши учреждения. Напр., изследването на мините и кариерите се върши от Министерството на търговията, промишлеността и труда; изследванията на нѣкои други области на нашия живот сѣ предоставени на известни друга наши учреждения. Аз се боя, г-да, от конфликти, защото ние страдаме все от конфликти между едни и други наши учреждения, които си казват чѣсто едно на друго: „Недейте се мѣси в нашата дейност, дайте ни свобода на действие“. На първо мѣсто, аз съмтам, че ще се яви конфликт между този институт, който създаваме, и Академията на науките, която ще се смѣтне засегната, защото, покрай своите частни срѣдства, тя посѣга и на държавните чрез държавна помощ.

Ето защо аз, като рѣкопѣскам и се гавям на тая инициатива, съмтам, че трѣбва да си дадем голѣм труд — за съжаление не всички участвуваме в парламентарната комисия по Министерството на просвѣтата — щото тая институция, която искаме да създадем, да бъде разработена в нейните подробности, за да не се създадат възможности за ред неприятности, които могат да спънат нейното развитие.

Най-сетне, г. г. народни представители, не бива да забравяме, че създаването на такива институции струва много материални жертви, много материални срѣдства. 1000-годишнината, която празнуваме, ни дава основание да приемем ред изследвания. Аз вѣча чух тук от учения професор г. Златарски нѣщо за икономическото състояние на българската държава през Симеоновото време. Идеи нѣмаме за това, какво е било икономическото състояние на България през Симеоново време. Един малък опит да се изучи тогавашното състояние на нашата страна действително не би бил излишен. Прашането на млади хора да изучат нѣкои документи в Италия, Пагуза, се спѣва, макар че нужните за това материални срѣдства сѣ нищожни. Мъжен е въпросът за обезпечаване на материални срѣдства на този институт и тѣй, както тѣ сѣ законопроекта се обезпечават, според мене, сѣ недостатъчни. Да отделим бъдещите придобивки от мината Перник — всичко това е в въздуха. Да отделим онова, което е днес, и да създадем сега още един фонд, достатъчен да обезпечи сигурни материални срѣдства, които сѣ първото условие.

Надѣвам се, че в нашата срѣда — казано е в законопроекта, че могат и чужди сили да се привлѣкат — ще се намѣрят достатъчно млади хора, които да се заемат

да работят за нашата наука, да работят за ония материални средства, които са под земята и които навред създават условия за благосъстояние на страните. За материалните изгоници на този институт още отсега ние трябва да бъдем наясно, да не дойдем утре пак да въртим отгук, оттам от бюджета, за да можем да дадем 20—25 хиляди лева, да подкрепим този институт. Пречее, инициативата е добра, но трябва да бъдем наясно за материалните средства, които се обезпечават на този институт и за областта, в която този институт ще трябва да работи.

Завършвайки, аз пак ще кажа, че съм съгласен с тази инициатива на правителството, но съмтам, че законопроекта, който ние ще приемем сега на първо четене, преди всичко трябва да бъде добре изучен в комисията, за да може, когато ще го приемем на второ четене, да не имаме и средствата на института да бъдат по-ясно очертани.

Председателствуващ А. Христов: Има думата народният представител г. Стоян Омарчевски.

С. Омарчевски (з): Г. г. народни представители! Внесеният от г. министъра на народната просвета законопроект за учредяването на института за научни изследвания „Царь Борис III“ не може да не намъри одобрението на народното представителство. Така, както г. министърът на народната просвета обясни мотивите, които са продиктували създаването на такъв институт, а така също и както хубаво е мотивирано неговото създаване в моите към законопроекта, който разглеждаме, ние нямаме нищо против създаването на този институт. Обаче, както и преждеговорившият г. Данаилов каза, както е и очевидно, този институт ще влезе в противоречие с съществуващите други държавни институти, както и с Академията на науките, която пръв или косвено се подпомага от държавата. Знаете, че ние гласувахме на Академията на науките един кредит, за да й дадем възможност да изплати своята сграда и да изплати своите задължения, които имаше към Държавната печатница, каквито кредити са й давани и в миналото.

Институтът при Държавния университет имат за задача да работят за развой на науката. Те работят същевременно и върху ония въпроси, които са предмет на института и които се поставят с чл. 2 като цели на института. И Академията на науките тоже се занимава с научни въпроси и по-свободно се занимава отколкото в самия Университет. Защото, колкото и науката в Университета да е свободна, колкото и професорът да е близо до своята наука и да е свободен, в всеки случай, свободата, с която се ползува професорът, не може да се сравни с тая, която има ученият в Академията на науките, защото държавата в един или друг случай упражнява известен контрол върху свободата, която се дава на професора в Университета.

В чл. 1 на законопроекта се казва: (Чете) „За увековечаване 1000-годишнината от царуването на Симеона и 50-годишнината от освобождението на България, основава се институт за научни изследвания под името „Царь Борис III“. Целите на института, според чл. 2 от законопроекта, и средствата, които се предвиждат за реализирането им, не са ясно и точно указани. Аз си спомням, че когато в 1921 г. трябваше да се гласува един закон за създаване на Българския археологически институт — един институт, който наистина е една национална гордост и който, от друга страна, е един от ценните институти, които ни турят на равна нога с много държави в Европа и Америка, един институт, който издаде именити съчинения из областта на археологията и историческата наука — ние му предвидихме с закона ясно и определено, а не както тук неясно и неопределено, една субсидия в размер на 100.000 л., която бюджетарната комисия увеличи на 300.000 л., но която г. финансовият министър, поради съществуващата чека, намали пак на 100.000 л. И трябваше много ходатайства и много настоявания от страна на Министерството на народното просвещение, за да се отпуснат тия пари.

При туй положение, когато създаваме един законопроект за нов научен институт, покрай съществуващите два държавни научни институти, все съмтам, че може в разискванията, които ще станат в комисията, да се намъри една обща точка, за да не влизат тия три института помежду си в колизия, в противоречие. Аз виждам, че поради липса на средства, които не са ясно и

точно определени за този институт, ... се влезе в противоречие с бюджетарната комисия, защото в законопроекта е казано, че ще се вземат кредитите, които са предмет на чл. 28 от закона за експлоатацията на мините „Перник“.

От друга страна, макар на пръв поглед идеята на законопроекта да е много сериозна, изглежда като че ли не е поискано мнението на вещи и компетентни лица при създаването на този законопроект. Другояче аз не мога да си обясня, какъ начело на един такъв институтски съвет, който ще се занимава с изследвания в областта на различните науки, макар че той ще бъде поставен под върховния контрол на Министерството на народното просвещение, ще стои председателят на учебния комитет при Министерството на народното просвещение! Това е невъзможно.

Г. Т. Данаилов (д.сг): Не е сполучливо. Трябва учен директор.

С. Омарчевски (з): По този начин ние приемаме научната стойност на този институт. Защото, г. г. народни представители, съгласно съществуващите закони, съществуват наредби за функциите, които упражнява учебният комитет при Министерството на народното просвещение, този последният е един орган, който тълкува законите на Министерството на народното просвещение, който издава окръжни, прави наредби и тълкува правилниците. Не може председателят на учебния комитет при Министерството на просвещения, който и да бъде той — в законопроекта не се казва лицето, а е казано „председателят на учебния комитет“ — не може един чиновник, един изпълнителен орган, който няма нищо общо с науката, да седи начело на един институтски съвет, който отначало още ще има за задача да развива дейност по изследванията на различните научни области тъй, както са посочени в законопроекта. Това не може да бъде. И не може не само това, защото не бива начело на този институт да застава един обикновен чиновник, задачата на когото е ясно определена от закона за народното просвещение, но защото той обикновено няма нужната компетентност и научните познания, които му са необходими, за да даде оня развой на ония отдели от науката, които са посочени в законопроекта. Аз съмтам, че тази задача може да се изпълни от председателя на Академията на науките или от ректора на Университета.

Г. Т. Данаилов (д.сг): Въобще един учен човек.

С. Омарчевски (з): Но, г. г. народни представители, ние имаме научен комитет и при мина „Перник“. Аз желая да чуя мнението на г. министъра на търговията по този въпрос. В този научен комитет при мина „Перник“, мисля, че влизат и някои народни представители — не зная точно. Този научен комитет при Министерството на търговията се занимава с всички въпроси, свързани с минното дело в България. Ние имаме също така един научен комитет, своего рода, и при Министерството на железниците, който издаде няколко съчинения вече — като, напр., това по случай внесения на разглеждане в Народното събрание законопроект за автономията и за финансовото обособяване на българските държавни железници. Ние имаме също така, както каза и г. министърът на народното просвещение, един чисто биологически институт, създаден по инициативата на председателя на Камарата, г. Цанков и на министър Найденов, и който преследва други цели.

Аз съмтам, че макар цѐлата тая работа да е много хубава и няма да намъри в нашите редове неодобрение, имаше редица други начини, по които можеше да се ознаменува 1000-годишнината от Симеоновата епоха. Не само с създаване на един институт за научни изследвания, но можеше и по-другояче да бъде наредено това чествуване, а именно, като се създадат психологически наслоения, психологически диспозиции в съзнанието на онѝзи, които растат подиръ нас, за да се възпламенят и тѝ от идеите на нашите борци за политическа независимост. Но, ако ние искаме да дадем един реален израз на това чествуване чрез учредяването на научен институт, аз мисля, че в комисията трябва да бъдат поканени представители и на Университета, представителите и на Академията на науките, както и представителите на респективните министерства, които са засегнати тук — както на Мини-

стерството на търговията, което също така има научен комитет, който се занимава с научни въпроси из областта на търговията, така също и на Министерството на земеделието, което също така се занимава с научни въпроси из областта на земеделието и неговите отрасли — които да кажат какво е тяхното мнение по въпроса.

Заявявам, че ще гласуваме за законопроекта по принцип.

Председателстващ А. Христов: Има думата г. министърът на народното просвещение.

Министър Н. Найденов: Г. г. народни представители! Както констатирах, по принцип никой няма нищо против законопроекта. Въпросите, които се повдигат, биха умело да бъдат повдигнати въ комисията при разглеждането на законопроекта на второ четене. Трябва да кажа, обаче, че законопроекта преди да бъде представен на Народното събрание въ тази му форма, биде обект на щателни проучвания и разисквания въ една специална комисия, председателствувана от мен и въ която участваха професори и лица специалисти от различните научни области. Въ нея участвуваше също така и ректорът на нашия Университет.

Въпросът, който се повдигна, а именно, кой да бъде председател на този научен институт и какъв да бъде съставът на съвета, който ще управлява временно този институт, е въпрос, който също така ще го разискваме подробно въ комисията. Това е единъ времененъ комитет — за него става дума — и ако въ законопроекта е казано, че председателът на учебния комитет при Министерството на просвѣтата ще го председателствува, за това има съображения. Г. г. народни представители! Според мене, председателът на учебния комитет при Министерството на просвѣтата не е само едно административно лице. Като председател на учебния комитет, въ който се разискват въпроси от чисто научен характер, макаръ и от областта на учебното дѣло, все пакъ смѣташе се, че той, като представител на Министерството на просвѣтата, въ този комитет, е най-подходно лице. Нѣмамъ нищо противъ, комисията да посочи друго подходно лице за председател на този времененъ комитет. Нѣмамъ също и нищо противъ разширението състава на този времененъ комитет. Но всичките тия въпроси, моля народното представителство, да бъдатъ разисквани въ комисията и тогава да бъдатъ решени.

Засега азъ моля да бъде гласуванъ законопроектътъ по принципъ.

Председателстващ А. Христов: Има думата народниятъ представител г. Никола Пждаревъ.

Н. Пждаревъ (д.сг): Понеже законопроектътъ засѣга единъ голѣмъ въпросъ за кредити, азъ смѣтамъ, че законопроектътъ трябва да бъде разгледанъ не само отъ парламентарната комисия по Министерството на народното просвѣщение, но и отъ бюджетарната комисия. Прави това предложение.

Министър Н. Найденов: По това предложение ще кажа следното. Бюджетътъ не се засѣга. Въпросътъ за материалнитъ сѣрдства ще бъде уясненъ въ комисията по просвѣтата. Материалнитъ сѣрдства сж осигурени. Главниятъ източникъ за тия сѣрдства е много ясно посоченъ въ законопроекта — фонда при минитѣ. Така че, нѣма нужда да се разглежда законопроектътъ и отъ бюджетарната комисия.

Председателстващ А. Христов: Ще се гласува.

Моля, които приематъ на първо четене законопроекта за институтъ за научни изследвания „Царъ Борисъ III“, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема. (Рѣкоплетскания отъ сговориститѣ)

Пристъпваме къмъ точка втора отъ дневния редъ — първо четене законопроекта за уредба и управление на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Замѣстникъ-секретаръ К. Николовъ (д.сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитѣ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 134)

Председателстващ А. Христов: Има думата народниятъ представител г. Коста Николовъ.

К. Николовъ (д.сг): Г. г. народни представители! За да можете съ чиста съвѣсть и добре запознати да гласувате

предложения законопроекта, осмѣлявамъ се да ви представя накратко днешното положение на нашитѣ желѣзници съ надежда, че ще ви убѣдя, какво това положение, не бидейки много лошо, но не бидейки и много добро, напълно налага създаването на бюджетната автономия на нашитѣ желѣзници, която е предметъ на настоящия законопроектъ.

Азъ нѣма да ви занимавамъ нито съ стопанското и икономическо значение на желѣзницитѣ, нито съ тяхното културно и военно значение, защото това ви е добре известно. Ще се помѣча само съ нѣколко цифри да ви изтъкна, какъ бързо сж расли нуждитѣ отъ желѣзници у насъ, какъ нашето население се е ползувало отъ желѣзницитѣ, и че, ако нашитѣ желѣзници биха били въ малко по-добро състояние, нуждитѣ на населението биха могли да бъдатъ задоволени малко по-добре и напредѣкътъ, културенъ и стопански, на нашата страна, може би, щѣше да бъде по-другъ.

Ще ви съобща най-напредъ нѣкои цифри за броя на пѣтницитѣ, за да ви докажа, какъ народътъ бързо иска да се ползува отъ желѣзници. Така, въ 1900 г. броятъ на пѣтницитѣ е билъ 742.000, а въ 1926 г. — 8.530.379 — ще ви казвамъ цифритѣ кръгло. Въ 1914 г. сж изминати 143 хиляди пѣтнически километри на 1 км. разстояние, а въ 1926 г. — 250 хиляди пѣтнически километри, близо два пѣти повече. Единъ пѣтнически километъръ означава превозването на единъ пѣтникъ на разстояние единъ километъръ.

Че народътъ използва добре нашитѣ желѣзници, се вижда и по изминатитѣ отъ пѣтницитѣ километри. Така, въ 1900 г. пѣтницитѣ сж изминали 64 милиона километра, а въ 1911 г. — 234 милиона километра.

Вѣроятно по икономически съображения, нашитѣ народъ отбѣгва да се вози въ I и II класа, а се вози въ III класа. Въ 1914 г. отъ всички пѣтнически километри се падатъ за I класа 1.28%, а въ 1926 г. — 0.36%. Същото е и за II класа: за 1914 г. съответнитѣ цифри сж 13.5% и 5.23%. За смѣтка на това пѣтническиятъ километъръ за III класа се увеличаватъ: отъ 85.22% въ 1914 г., въ 1926 г. достигатъ до 94.41%. Броятъ на продаванитѣ билети презъ единъ периодъ отъ 23 години — отъ 1887 до 1911 г. — също се е увеличавалъ: за I класа — 32 пѣти, за II класа — 35 пѣти и за III класа — 67 пѣти.

Отъ пропѣжуванитѣ отъ пѣтницитѣ километри на единъ жителъ въ България се падатъ сѣдно въ 1887 г. — 8 км., въ 1905 г. — 17 км., въ 1911 г. — 54 км.; значи, близо 7 пѣти увеличение. На всѣки 1.000 души отъ населението се падатъ пѣтували по желѣзницитѣ: въ 1887 г. — 90 души, въ 1900 г. — 200 души, въ 1911 г. — 798, или на всѣки жителъ отъ царството се пада пѣтуване въ километри: за 1895 г. — 7.8 км., за 1910 г. — 48.6 км., за 1925/1926 г. — 98 км. Това показва, че народътъ използва желѣзницитѣ, и нуждата отъ тяхъ расте.

Същото е и въ превозването на стокитѣ. Въ 1900 г. сж превозени 598 хиляди тона, а въ 1926 г. — 3 милиона 794 хиляди тона; единъ тонъ сѣдно е пѣтувалъ въ 1914 г. 139 км., а въ 1926 г. — 167 км.; на 1 км. дължина се падатъ презъ 1914 г. 163 хиляди тона-километра, а въ 1926 г. се падатъ 286 хиляди тона-километра; единъ тонъ-километъръ означава: единъ тонъ стока, превозена на разстояние единъ километъръ.

Въ 1919 г. влаковетѣ сж изминали 4 милиона 327 хиляди влакови километри, а въ 1926 г. — 8 милиона 589 хиляди влакови километра.

Локомотивитѣ на работа. Въ 1914 г. на единъ километъръ дължина се падатъ 3.109 локомотивни километра, а въ 1926 г. — 3.867 локомотивни километра.

Сѣдно презъ единъ километъръ дължина сж минали вагони, наши и чужди: въ 1914 г. — 88 хиляди, а въ 1926 г. — 114 хиляди вагона. Вагонитѣ сж пропѣжували осни километри: въ 1919 г. — 188.663.688, а въ 1926 г. — 261.423.183 — или единъ и половина пѣти повече, отколкото въ 1919 г.

Отъ тѣзи цифри, г. г. народни представители, се вижда, какъ интензивно е нараствало желѣзопѣтното движение у насъ благодарение на това, че населението го търси и иска да се ползува отъ него. И ако желѣзницитѣ досега не сж удовлетворявали напълно нуждитѣ на населението, то това се дължи на днешното състояние на нашитѣ желѣзници, които иматъ много недостатѣци.

Каква е желѣзопѣтната мрежа у насъ? Днесъ у насъ има нормални желѣзници кръгло 2.343.7 км., 76 см. — 138.3 км. и 60 см. — 372.2 км. или всичко 2.854.2 км.

Тази мрежа желѣзници е ли достатѣчна за нашата страна? Не е. Едно сравнение съ желѣзницитѣ въ другитѣ държави и въ нашитѣ съседи ще ни покаже това. На 100 кв. км.

площ се падатъ железопътни линии: въ Австрия — 8.4 км., въ Швейцария — 14 км., въ Югославия — 37 км., въ Ромъния — 4 км., въ Гърция — 2.5 км., въ Албания — 1.1 км., а въ България 2.3 км. Значи, въ това отношение сме по-напредъ само отъ Албания и близко до Гърция.

Д. Нейковъ (с. д): И то стига.

К. Николовъ (д. сг): На 10.000 жители се падатъ: въ Австрия 10.8 км., въ Швейцария — 14.7 км., въ Югославия — 7.6 км., въ Ромъния — 7.1 км., въ Гърция — 6.3 км., въ Албания — 3.7 км., и въ България — 4.6 км. Отъ това сравнение вие виждате, че нашитъ железници сѣ недостатъчни. Срѣдната цифра за Срѣдна Европа е 814 км. на единъ милионъ жители.

За да можемъ да се подравнимъ къмъ срѣдноевропейската железопътна мрежа, трѣбва да имаме 8.230 км. железници. Значи, нужно ни е да построимъ още 5.748 км. железници. Политиката на министра на железниците сега е да докара железопътната мрежа у насъ до 5.000 км. вшико.

Нашата железопътна мрежа е съ слаба превозна способностъ, защото е строена сиромашки, съ евтини материали и съ малко пари. Това е така не защото сѣ липсвали хора съ познания, които да направятъ нужното, за да бѣдатъ нашитъ железници съ по-голъма превозна способностъ, а защото България е бедна. Нашитъ железници сѣ строени безъ общъ планъ за постепенно реализиране. Тѣ сѣ строени повечето не магистрала, а парчета, безъ връзка съ едно хармонично цѣло. Тѣ сѣ строени не всѣкога съ огледъ на бѣдещи нужди, а често пѣти само за временни и за локални нужди, и сѣ строени съ слаба пропускателна способностъ. Поради това експлоатацията на нашитъ железници сега е трудна, скѣпа и рискована. Заради това е и тая нерентабилностъ на нашитъ железници; вложенитъ въ тѣхъ капитали не се рентиратъ достатъчно.

Що значи да бѣдатъ железниците съ добра превозна способностъ? То значи единъ максималенъ товаръ да бѣде пренесенъ на едно максимално разстояние за минимално време, възможно най-евтино, възможно най-удобно и линията да позволява да се пускатъ по нея максимално число влакове. А това е сложна работа.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): И да не бѣдатъ изкрадени стоки.

К. Николовъ (д. сг): Това е въпросъ за качества на персонала.

Д. Нейковъ (с. д): Нѣма такива работи, г. Данаиловъ. Кражбитъ по железниците сѣ намалени до минимумъ.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Мене ми сѣ крадени багажи по чужди железници.

Д. Нейковъ (с. д): По чуждитъ железници — може, но въ България това не става.

К. Николовъ (д. сг): Какво е платното на нашитъ железници? Тоя въпросъ се различава на нѣколко други въпроси — за профила, за плана на линиитъ, за здравината на пѣтя и др.

Най-напредъ да разгледаме въпроса за профила на нашитъ железопътни линии. Профилътъ на железопътната линия, това значи хоризонталитъ и наклонътъ на линията — надолу или нагоре. Нашата страна е планинска, и нашитъ железници сѣ планински. Отъ всички наши железници 73% сѣ съ наклонъ, а 27% сѣ въ равнище. Отъ нашитъ линии съ наклонъ до 5‰ имаме 28.5%; съ наклони отъ 5 до 10‰ — 18%; съ наклони отъ 10 до 15‰ — 12%; съ наклони отъ 15 до 20‰ — 10%; и съ наклони отъ 20 до 25‰ — 5.8%. Значи 3/4 отъ дължината на нашитъ железници сѣ въ наклонъ. На всѣки 100 метра дължина има 15 метра въ наклонъ и то повече отъ 15‰, кждето сѣ нуждни често пѣти две машини. Заключениеето при такъвъ профилъ на нашитъ железници е, че влаковетъ ще се движатъ съ малки скорости, съ малки товари, защото машинитъ не могатъ да теглятъ повече товаръ, ще има повече разходи за персоналъ, за материали, ще сѣ нуждни повече вѣглища и масла.

Нашитъ железници се подравняватъ въ това отношение горе-долу съ швейцарскитъ железници; но съ наклонитъ ние сме малко по-зле, защото въ България имаме 46.5% отъ линиитъ въ наклони до 10‰, а въ Швейцария — 52%; въ България имаме 28% отъ линиитъ въ наклони надъ 10‰, а въ Швейцария — 21%. — Значи, въ Швейцария малкитъ

наклони сѣ повече, отколкото у насъ, а голѣмитъ — по-малко.

Какви сѣ нашитъ железници въ планъ, т. е. дали тѣ сѣ строени по права линия или сѣ строени въ завои, въ крива, което е отъ голѣмо значение за превозната имъ способностъ? Въ права линия имаме 1.507 км., т. е. 65.6% отъ нашитъ железници, а въ крива 790 километра — 34.4%; т. е. повече отъ 1/3 отъ нашитъ железопътни линии сѣ въ крива.

Радиуситъ. Нормата на най-малкия радиусъ на кривитъ е 300 метра. Това е минималниятъ радиусъ на железопътнитъ линии въ европейскитъ държави. Въ Германия радиусътъ е обикновено 1.000, даже 2.000 метра. Завои съ по-малкъ радиусъ отъ 300 метра е рѣдкъ. Кривитъ съ радиусъ 2.000 метра позволяватъ да се развие скоростъ до 100 км. въ часъ. У насъ 13% отъ нашитъ линии сѣ въ крива съ радиусъ по-малкъ отъ 300 м. Радиусъ по-малкъ отъ 300 м. имаме на много мѣста по линиитъ; а имаме радиуси 275 м., 270 м., 240 м. Съ радиусъ 200 м. имаме криви по линията София—Перникъ; нѣщо по-куриозно: по линията Русе—Варна имаме криви съ радиусъ 192 м.

Заклучениеето отъ такъвъ планъ на железниците е: малки скорости, губене на инерция, повече разходъ на вѣглища и масла, превозване на малки товари, тежка служба.

Здравината на пѣтя оказва също голѣмо влияние на превозната способностъ на железниците. Здравината на пѣтя зависи отъ здравината на траверситъ, на релситъ, отъ баласта и съоръженията. Подробно по тоя въпросъ нѣма да говоря. Ще кажа само, при лошъ пѣтъ — бавно движение, губене на време, повече разходъ на материали, повече персоналъ и малка сигурностъ. Примѣръ: презъ 1921 г. ние сме имали 93 дерайлирования поради лошия пѣтъ, а презъ 1926 г. — 17 дерайлирования. Заключениеето е: съ подобренеето на платното се намаляватъ и нещастнитъ случаи.

Въ какво състояние сѣ мостоветъ по железопътнитъ линии? На всѣки 3 км. пѣтъ нашитъ линии иматъ единъ мостъ, а на всѣки 1 км. пѣтъ иматъ мостъ съ 4 1/2 м. отвори. Мостоветъ сѣ повече железни. Стремлениеето е всички мостове да станатъ железни. Най-слаби сѣ мостоветъ по линията Цариградъ — Цариградъ, която е международна артерия. Всички мостове по тая линия трѣбва да бѣдатъ смѣнени, тъй като тѣ сѣ изчислени за четириосни локомотиви съ тегло по 13 тона на ось, а по-новитъ наши локомотиви тежатъ по 14.7 тона на ось, а най-новитъ, типъ Тс 6/6 серия, 4.000 сѣ съ тежестъ 16.7 тона на ось. Заключениеето е: при слаби мостове — малки скорости. На моста на Искѣра знаете какъ влакътъ намалява скоростта, за да може да премине безопасно; а бавното движение значи: губене време, разходи на повече материали, повече персоналъ, тежка служба.

Тунели. Ние имаме 16 км. тунели. На всѣки 1.000 м. линия имаме по 7 м. тунелъ. Водостокитъ също сѣ много: на всѣки 843 м. линия се пада по единъ водостокъ. Прелезитъ сѣ важно съоръжение на железниците. Нашитъ линии иматъ 1867 прелези, отъ които 99% сѣ на нивото на линиитъ и при тѣхъ ставатъ най-много нещастни случаи. Само 1% отъ прелезитъ сѣ подъ и надъ нивото на линията. Населението иска още прелези за удобство при неговата работа. Обаче съ създаване на нови прелези не трѣбва да се злоупотрѣбява, защото при многото прелези нещастнитъ случаи ще се увеличатъ още повече.

Такова е положението на платното на нашитъ железници.

Въ резюме на казаното до тукъ ще кажа, че всѣки може да си представи каква е превозната способностъ на нашитъ железници, когато на всѣки единъ километъръ железопътна линия се падатъ: 730 м. наклонъ, 300 м. крива, 4 1/2 м. мостови отвори, 1 прелезъ, 1 водостокъ и 7 1/2 м. тунелъ. Разбира се, че таква железопътна линия не могатъ да иматъ голѣма превозна способностъ.

Превозната способностъ на една ж. п. линия зависи още отъ пропускателната ѝ способностъ; тая последната зависи отъ количеството на влаковетъ, които могатъ да се пускатъ по нея. А колко влака да се пуснатъ въ дееношние, зависи, освенъ отъ персонала и отъ подвижния материалъ, още и отъ разстоянието между гаритъ.

Срѣдното разстояние между нашитъ гари е 11 км., а между станицитъ и спиркитъ, общо взети — 7 км. Нормално е това разстояние да бѣде 10 км. между станции, или още по-добре — 8 км. Като имаме предъ видъ тая норма, да видимъ какви сѣ разстоянията въ нашитъ железници. По линията София—Варна разстоянието между станицитъ е 10.8, а между станции и спирки — 7.4 км.; по линията Русе—Стара-Загора — между станицитъ — 9.9 км.,

а между станции и спирки — 6,5 км.; по линията София — Лом, тия разстояния сж 9 км. и 6,5 км.; по линията Цариград—Пловдив — 9,3 км. и 7,0 км.; по линията Пловдив—Бургас — 12,8 км. и 8,7 км.; по линията Пловдив—Свиленград — 14,4 км. и 7,6 км.; по линията Русе—Каспичан — 17,5 км. и 10 км. и по линията Нова-Загора—Търново-Сеймен — 20,5 км. и 8,8 км. Пърчето София—Мездра е общо за магистралните линии: София—Видин (Лом, Берковица) и София—Варна (Сомовит, Свищов, Ловеч, Русе), а разстоянията между станциите на това общо парче сж надъ нормата 10 км. Курило—Реброво—11,5 км., Църво—Лакатник—11 км., Лакатник—Елисейна — 14,2 км. — сега съ спиката Левице е разположено — Елисейна—Черепич — 11,7 км. За клоновете може да се допуснат разстояния по-големи отъ нормата, но за оння линии, които сж магистрални, особено на общите парчета, каквито сж Мездра—София, Стара-Загора—Нова-Загора, Нова-Загора—Търново-Сеймен и др., не трѣбва да се допускат между станциите такива големи разстояния, ако искаме да пускаме повече влакове въ денонощие.

Но не трѣбва да има и увлечения въ откриване на много станции и много спирки, както бѣше преди време. Презъ време на войната за военни нужди се откриха 54 нови разездни (за разминаване на влаковете) станции, а презъ време на управлението на Земледѣлския съюзъ се откриха 85 станции. Такива увеличения не сж дотамъ полезни. Много близко строените станции и спирки причиняватъ загуба въ скоростъ (спиране и отново засилване), загуба въ енергия, изхабяване на материали — бандажки, купли и пр.; причиняватъ разходи, безъ да даватъ приходи. Въ мирно време станции и спирки трѣбва да се откриватъ само съ огледъ на общата полза за желѣзнопътното движение, на общите икономически и търговски нужди, на много съществени локални нужди и въ интереса на народната отбрана.

Заключение отъ казаното върху разстоянията между станциите е: при малки разстояния ще има голема пропускателна способностъ, влаковете често ще се разминаватъ, повече влакове ще може да бѣдатъ пуснати, повече работа ще се извърши и повече приходи ще има. Желателно е общите парчета, когато и да е, да станатъ двойни (двуклейни).

Има значение за превозната способностъ на желѣзопътните линии и развитието на станциите. Станциите най-малко трѣбва да бѣдатъ съ три коловоза: единъ за стоење на влакъ и други два коловоза за разминаване на два влака въ две разни посоки. Най-малката дължина на станционенъ коловозъ трѣбва да бѣде 500 м., за да може да побере единъ влакъ отъ 30 вагона. Малките гари лесно се задрѣстватъ. Всѣки помни какъ презъ войната задрѣстените гари прѣчеха на движението.

За да има добра желѣзнопътна служба и голема превозна способностъ на желѣзниците, станциите трѣбва да бѣдатъ добре обезпечени съ обръщатели, водоснабдителни, въглеснабдителни, кранове за свѣтиленъ газъ, семафори, централно управление на стрелките и др. Ще спра вниманието ви на водоснабдителите. Срѣдно имаме по единъ клонъ за снабдяване съ вода на 28 км., а има мѣста, по линията Горна-Орѣховица—Каспичанъ, където на 61,2 км. има единъ клонъ, по линията Цариград—Пловдив — на 52,7 км. единъ клонъ, по линията Русе—Стара-Загора на 72 км. единъ клонъ. Това е малко. Локомотивите се нуждаятъ отъ по-често снабдяване съ вода.

Какво е положението на нашия подвиженъ материалъ — локомотиви и вагони. Ние имаме всичко 440 локомотива. У насъ на 100 км. линия се падатъ 19 локомотива, когато въ другите държави се падатъ: Белгия — 92, Англия — 61, Германия — 45, Франция — 30, Австрия — 32, Русия — 30, Холандия — 33, Скандинавия — 22, Италия — 24. У насъ, както казахъ — 19 — не стигатъ. Нашите локомотиви, обаче, сж много добъръ типъ, особено доставените напоследъкъ 76-тонни локомотиви.

Какво е положението на нашия вагоненъ паркъ? Пътнически вагони. На 100 км. имаме 989 мѣста за сѣдане на пътници; на пътникъ се пада 1,89 мѣста, приблизително 2 мѣста. За да пътуватъ удобно пътниците нормално е срѣдно на пътникъ да се падатъ по 3 свободни мѣста. Въ Швейцария презъ 1912 г. на пътникъ сж се падали по 3,27 мѣста, а въ 1923 г. — 3,18 мѣста. На 100 км. желѣзнопътна линия се падатъ пътнически вагони у насъ 18, въ Белгия — 170, Англия — 142, Германия — 93, Франция — 72, Австрия — 67, Русия — 31, Холандия — 81, Скандина-

вия — 49, Италия — 59. Това показва, че у насъ пътническите вагони сж малко, че трѣбва да бѣдатъ доставени нови.

Товарни вагони презъ 1926 г. сме имали 6.718. На 100 км. линия се падатъ срѣдно по 4,529 вагоненъ тонажъ, когато въ Швейцария тая цифра е 8.320. На 100 км. линия въ България имаме 285 товарни вагона, а въ Белгия — 1.923, въ Ромъния — 376, въ Англия — 2.108, въ Германия — 934, въ Франция — 843, въ Австрия — 750, въ Русия — 690, въ Холандия — 527, въ Скандинавия — 470, въ Италия — 410. Тѣзи цифри показватъ, че товарните вагони у насъ сж малко.

Персоналъ. Но каквито и материали да имаме, колкото и много вагони да имаме, каквито и желѣзници да имаме, нѣмаме ли добъръ персоналъ, всички тия машини сж мъртви. Трѣбва да има персоналъ, който да одухотворява машината. Персоналътъ по желѣзниците трѣбва да бѣде дисциплиниранъ, добре подготвенъ, компетентенъ и да бѣде доволенъ; иначе, нѣма да имаме добра служба. Колкото е по-добъръ персоналътъ, толкова сж по-малко нещастните случаи по вина на персонала. Въ 1922/1923 г. отъ всички нещастни случаи, 45% сж по вина на персонала, отъ лошъ път сж 20%, а отъ лошъ подвиженъ материалъ — само 5%. Презъ 1922/1923 г. по невнимание на персонала сж причинени вреди на материали за 10.000.000 л.

У насъ трафикътъ се е увеличавалъ повече, отколкото се е увеличавалъ персоналътъ; даже персоналътъ е намалялъ. Отъ 1914 до 1921 г. персоналътъ е увеличенъ съ 47%, а пътниците сж се увеличили съ 96%. Отъ 1920 до 1921 г. персоналътъ е увеличенъ съ 3%, а пътниците сж се увеличили съ 15%. Техническите подобрения, които се правятъ въ нашите желѣзници, не сж се отразили на намалението на персонала. Ако имаме повече технически подобрения, ще имаме и съответно намаляние на персонала. При централно управление на стрелките, електрическо освѣтление по стрелки и станции, механическо товарене и разтоварване на вѣглища, трижни гари и др., ще имаме намаляние на персонала. Персоналътъ се увеличава вследствие малките бързини на влаковете. Колкото по-полека се движатъ влаковете, толкова повече персоналъ се изисква; колкото по-редовно и по-сигурно е движението, толкова по-малко персоналъ се изисква.

Производството на мината „Перникъ“ тоже се отразява на увеличението на желѣзнопътния персоналъ. Производството на мината „Перникъ“ отъ 1914 г. до 1921 г. е увеличено съ 86%, а персоналътъ на желѣзниците съответно е увеличенъ съ 70%. Разходътъ на вѣглищата за нуждите на желѣзниците е увеличенъ 2½ пъти, а персоналтътъ за снабдяване на локомотивите съ вѣглища е увеличенъ съ 1,65 пъти.

Тукъ ще ми позволите, г-да, да отговоря на едно пожелание на г. Радоловъ. Преди нѣколко време той, като говорѣше за производството на мината „Перникъ“, каза, че ако биха били тѣ на власт, щѣли да увеличатъ производството на мината на 2 милиона тона. Сега производството на мината „Перникъ“ е около 1.100.000 тона. Пожеланието на г. Радоловъ действително е едно хубаво пожелание, но е неизпълнимо. Тая работа не може да стане отведнѣжъ, защото за да се натоварятъ 2 милиона тона вѣглища, нуждни сж сто хиляди 20-тонни вагони. Тѣзи 100.000 вагони може да се превозатъ презъ Владая съ 10.000 влака за 500 дни, при сегашната пропускателна способностъ на пърчето Горна-Баня—Драгичево, като се запазятъ сегашните пътнически и общотоварни (не съ вѣглища) влакове; при оборотъ на вагонъ 20 дни, т. е. за 20 дни вагонътъ да отиде да се разтовари и да се върне. Оборотътъ отъ 20 дни предполага, че при 2 милиона тона производство на вѣглища, ние ще трѣбва да имаме износъ, иначе нѣма къде да ги пласираме. Нормата на тоя оборотъ за вътрешността на България сега е 6, 7, максимумъ 10 дни; но когато има износъ и вагоните пътуватъ за странство, могатъ да се бавятъ и повече. За да превозимъ такова производство на мината „Перникъ“, при оборотъ отъ 20 дни, освенъ сегашните, нуждни сж ни още 4000 вагони. Пожеланието на г. Радоловъ е, казахъ, неизпълнимо, то е невъзможно. Такива пожелания не могатъ да бѣдатъ реализирани, освенъ съ течение на времето, съ постепенното развитие на нашата желѣзнопътна мрежа, на нашето икономическо състояние и т. н.

Г. г. народни представители! Лично азъ мисля, че нѣма нужда производството на мината „Перникъ“ да се развие до такива колосални размѣри. Съображения за това има много вески. Тя е на нокъта на България, г-да! Всичките вѣглища трѣбва да минатъ по една линия, презъ

единъ каналъ — презъ Перникъ — Владая — София — и следъ туй да се разнесатъ по цѣла България. Това струва колосални срѣдства и ангажиране голѣма частъ отъ дейтелността на желѣзницитѣ. Азъ мисля, че по-добре би било, намѣсто да се стремимъ къмъ прекомѣрното развитие на мината „Перникъ“, да направимъ друго: да раздѣлимъ България на минноиндустриални райони, като въ всѣки районъ зачислимъ, така да се каже, кои мини кои индустриални заведения и кои гари да продоволствуватъ. Нѣкой ще каже, че повечето отъ минитѣ сѫ частни. Това нѣщо нѣма значение за държавата: частни или държавни, то е все народно богатство. Ние трѣбва да развиемъ всички мини въ България, особено тия, които даватъ добри възглѣди и въ голѣмо количество, и то не само съ огледъ на търговия и икономиѣ, а съ огледъ и на народната отбрана.

П. Анастасовъ (с. д): За смѣтка на държавнитѣ мини

К. Николовъ (д. сг): То е все народно богатство.

П. Анастасовъ (с. д): Народняшко.

К. Николовъ (д. сг): При нужда всичко е държавно и всичко се взема.

Г. г. народни представители! Приключвамъ съ пожеланието на г. Радолова и продължавамъ. — Налага се, г-да, увеличението на персонала по нашитѣ желѣзници. За качествата на персонала ще говоря малко по-подробно при бюджетопроекта на желѣзницитѣ.

Заклучавамъ. Такова е, г-да, въ кратки черти състоянието на нашитѣ желѣзници. Строени сѫ набързо и естивно съ много недостатѣци, съ слаба превозна способностъ. Не сѫ финансирани досега достатѣчно. Припечеленитѣ отъ тѣхъ гари е вземала държавата и малко имъ е давала да се развиватъ. Не сѫ подновявани своевременно. При туй състояние на желѣзницитѣ, за мене законопроектътъ за тѣхното финансово обособяване е добре дошелъ. Да се даде по-широка административна автономия на желѣзницитѣ, азъ не намирамъ за полезно, защото желѣзницитѣ сѫ най-могѣщото срѣдство за културното повдигане на страната; чрезъ желѣзницитѣ властѣта върши стопанска политика; освенъ това, навсѣкѣже желѣзницитѣ се считатъ родъ войска, която трѣбва да бѣде винаги въ рѣцетѣ на държавата. Желѣзницитѣ помагатъ на слабия и на малочисления, като му даватъ възможностъ да прехвърля отбранителнитѣ си сили бързо и скрито тамъ, където нуждата наложи това. Дали ще дойде това време, не зная, но ние трѣбва да се готвимъ за него, че ако не дойде, още по-добре.

Д. Нейковъ (с. д): Я дойде, я не дойде.

И. Абаджиевъ (зв): По-добре да не идва.

К. Николовъ (д. сг): Г. г. народни представители! Досега говорихъ като секретарь-докладчикъ, сега като народенъ представителъ ще кажа нѣколко думи по законопроекта. Въ мотивитѣ на законопроекта г. министърътъ казва, че като се обособяватъ финансово желѣзницитѣ, тѣ не излизатъ отъ рѣцетѣ на държавата. И това е така, тѣ оставатъ напълно държавни, защото министърътъ е, който управлява чрезъ дирекцията; министърътъ е, който носи отговорността предъ Народното събрание. Следователно, тѣ си оставатъ държавни желѣзници и нѣма защо да ни плаши тѣхното финансово обособяване.

Добре е предвидена въ чл. 4 камионажната служба. Действително, г-да, забелязва се едно стремление на населението да не се ползува въ достатѣчни размѣри отъ желѣзницитѣ и за по-бързи нужди да си служи съ камиони и автомобили, а това създава една конкуренция на желѣзницитѣ. Последнитѣ, като държавни предприятия, не може да не взематъ мѣрки да се борятъ съ тази конкуренция, като уредятъ тая служба съ огледъ увеличение трафика на желѣзницитѣ. Желѣзницитѣ трѣбва да се стегнатъ тѣй, че да може да задоволятъ нуждитѣ на населението.

Въ чл. чл. 6, 7, и 8 на законопроекта се говори за организацията на Главната дирекция. Тамъ се предвиждатъ дирекции. Какви ще бѣдатъ тѣзи дирекции, въ закона не е ясно. Дали ще има експлоатационна дирекция, дирекция на пристанищата, дирекция на постройкитѣ, или

нѣкакви други дирекции, това не знаемъ, и не може да се каже сега нищо по тоя въпросъ. Въ мотивитѣ е казано: „неопредѣляйки точното число на службитѣ, дава се възможностъ на министра да ги уреди съобразно съ нуждитѣ на предприятията“. Г. министърътъ ще трѣбва да си вземе бележка и да ги урежда тѣй, както интереситѣ на самата служба и на народа, на населението, диктуватъ.

К. Пастуховъ (с. д): Освенъ подсмиването, какво ще каже докладчикътъ?

К. Николовъ (д. сг): Ще кажа, г. Пастуховъ. Лично азъ мисля, че създаването на други дирекции въ Главната дирекция нѣма да бѣде отъ особена полза. Онова учреждение, което ще ръководи всичката служба, нѣма защо да бѣде много голѣмо, много титули; то трѣбва да бѣде съ воля и съ умъ. Нито воля, нито умъ липсватъ на хората, които сега стоятъ начело на дирекцията — познавамъ ги лично. Нѣма нужда отъ нови дирекции. Нѣма ли да бѣде по-добре, намѣсто да имаме дирекции въ Главната дирекция, да направимъ една децентрализация, така да се каже, на службитѣ на Главната дирекция, като създадемъ районни дирекции, каквито сѫ сега районнитѣ инспекции, като имъ дадемъ повече властъ и повече компетенция?

Д. Нейковъ (с. д): Инициатива.

К. Николовъ (д. сг): Както въ една фабрика единъ мѣничекъ моторъ движи всички колела, понеже е силенъ, сѣщото нѣщо би могло да се каже и за всѣко едно управление. Нѣма защо да създаваме тѣло съ голѣма глава, а малки членове. Краищата, които ще работятъ, трѣбва да бѣдатъ силни, но и да се направляватъ здраво и мѣдро. Това е едно мое мнение, което съмъ длъженъ да изкажа тукъ. Малко моторче движи цѣла фабрика. Моторчетата въ нашата Дирекция на желѣзницитѣ сѫ добри.

Г-да! Повдигна се и въпросътъ за назначаването на директора на желѣзницитѣ отъ Министерския съветъ по предложение на министра на желѣзницитѣ за опредѣлено време. Г-да! Нѣма нищо страшно въ това, защото и безъ да сѫ били назначавани така, бившитѣ директори сѫ стояли повече отъ петъ години. Напр., г. Морфовъ е служилъ като директоръ 10 години и 2 месеца, г. Каракашевъ — 7 години и 7 месеца. И двамата преди това сѫ имали 10—15 годишна служба по това ведомство.

Д. Нейковъ (с. д): Но никой не ги е налагалъ отивнѣ. Тамъ е въпросътъ.

К. Николовъ (д. сг): Нѣма нищо чудно въ това, че директорътъ на желѣзницитѣ ще бѣде назначаванъ за опредѣлено число години отъ Министерския съветъ по предложение на министра на желѣзницитѣ.

Въ чл. чл. 9, 10, 11, 12, 13 и 14 се говори за съветитѣ въ дирекцията — постоянния съветъ и върховния желѣзнопѣтенъ и пристанищенъ съветъ. Споредъ законопроекта, ролята на постоянния съветъ се състои въ това, че той решава всичко и докладва на министра; не е казано „за одобрение“, но предполагамъ, че ще бѣде за одобрение. Ако ли пъкъ докладва на министра само за знаение...

И. Абаджиевъ (з. в): Тогава министърътъ става излишенъ.

К. Николовъ (д. сг): Вървамъ, че е за одобрение. Но ролята на върховния желѣзнопѣтенъ и пристанищенъ съветъ е само да съветва, той има само съветателенъ гласъ. Споредъ менъ, това е погрѣшно. Мисля, че твърде много е дадено на постоянния съветъ за смѣтка на върховния желѣзнопѣтенъ съветъ.

Въ тия съвети е слабо представено военното министерство. Желѣзницитѣ сѫ родъ войска. Нѣма държава, въ която първата дума при строежа на желѣзницитѣ и тѣхното подобрене да не е на шаба на армията. Въ върховния желѣзнопѣтенъ и пристанищенъ съветъ шабътъ на армията е представенъ само съ единъ човѣкъ, когато търговскитѣ камари и борси сѫ представени съ по двама хора. Азъ мисля, че ще бѣде полезно за народната отбрана, ако въ тѣзи съвети Военното министерство участвува съ по-голѣми права. Шабътъ на армията въ тѣхъ трѣбва да бѣде представенъ отъ двама хора — началника на сек-

цията за съобщения въ постоянния съветъ и помощника на началникъ щаба на армията въ върховния съветъ. Тръбва да се нареди тъй, щото решенията на върховния съветъ да бъдат задължителни, щомъ ще го председателствува министърътъ, компетенцията на постоянния съветъ се малко понамали, а особено при строежа на нови линии и при разширяване на съществуващите.

Н. Падаревъ (д. сг): Тогава ще го обърнемъ на съвещанско управление.

К. Николовъ (д. сг): То е станало вече. (Смѣхъ)

И. Абаджиевъ (з. в): Кажете го ясно, като докладчикъ.

Н. Палиевъ (д. сг): Г. Николовъ! Вие отхвърляте изъ основа принципите на законопроекта.

К. Николовъ (д. сг): Азъ давамъ мнение като народенъ представител. Когато стана председател на комисията или докладчикъ, тогава ще защитавамъ законопроекта или ще мълча.

Нѣкой отъ лѣвицата: Нали сте докладчикъ?

К. Николовъ (д. сг): Азъ съмъ докладчикъ, но си свършихъ доклада и сега говоря като народенъ представител.

Д. Нейковъ (с. д): Объркалъ си я тая работа, бай Николовъ. Карай!

К. Николовъ (д. сг): Много шумъ вдигна постановлението на закона за отмяна на картите за безплатно пътуване. Въ сжщностъ това е една важна работа, макаръ и нагледъ второстепенна. Г-да! Ние имаме опита съ Дирекцията на пощите. Задължихме всички държавни учреждения да си плащатъ телеграмите, пощенската кореспонденция и телефонните разговори. Оказа се, че за 1928 г. държавата нищо не е платила на Дирекцията на пощите, а има да ѝ дължи около 61.700.000 л. И какво е станало? Както казватъ отъ Дирекцията на пощите, всички държавни учреждения се ухитрили и съответния параграфъ го изразходвали за канцеларски и други потребности, понеже е общъ, и не останал кредитъ, за да се плати на Дирекцията на пощите. Да не се повтори сжщото нѣщо и тукъ.

Но, г-да, има нѣкои области, където безплатните карти сж наложителни. Да не кажете, че защитавамъ нашата кауза, на народните представители. Народните представители трѣбва да иматъ безплатни карти; на журналистите сжщо трѣбва да се дадатъ безплатни карти; за полицията, която поддържа вътрешния редъ, сжщо сж необходими безплатни карти. Ще кажете, че ще имъ се плащатъ пътни разходи. Но азъ казвамъ, че ще стане така, както е станало съ Дирекцията на пощите.

И. Абаджиевъ (з. в): А за инвалидите, г. докладчикъ?

К. Николовъ (д. сг): Въ законопроекта има единъ членъ, съ който се отмянаватъ всички закони, които разрешаватъ безплатни пътувания по държавните желѣзници. На инвалидите ще се плаща отъ Военното министерство ли?

Добро постановление въ закона е постановлението, съ което се създава осигурителна каса. Това ще създаде спокойствие за персонала, за да се отдаде на работа, и при нещастни случаи всеки ще може да получи нѣщичко отъ това, което е вложилъ. Само да не стане, както стана съ пенсионерите.

Създаването на разни фондове е една хубава работа. Често пъти, по различни причини, желѣзниците могатъ да иматъ дефицити, особено сега, когато се обособяватъ финансово; и затова ще трѣбва да иматъ средства, отъ които да покриватъ тѣзи дефицити, безъ да прибѣгватъ, разбира се, до помощта на държавата, както е било досега. Указано е какъ ще се формиратъ тия фондове. Въ глава III, където се говори за бюджетите на фондовете, е казано, че сумите се внасятъ въ Българската народна банка и се управляватъ отъ нея съгласно нареденията на министъра на желѣзниците, но така, че да се олихвяватъ. По закона Българската народна банка не плаща лихви; а какъ ще се олихвяватъ тия суми, тукъ не е казано. Г-да! Въ заключение на малкото думи, които казахъ по законопроекта, ще кажа, че бюджетната автономия ще

даде възможностъ да се започне системно подобрене на съществуващите желѣзници; да се систематизиратъ линиите по важностъ и съответно да се организиратъ и снабдятъ; да се подобри положението на персонала и да се стабилизира; да се въдвори по-добра дисциплина и редъ въ персонала и въ движението; да се изкорени партизанството въ желѣзниците . . .

К. Пастуховъ (с. д): Какъ?

К. Николовъ (д. сг): Когато разискваме бюджета, тогава ще отговоря какъ.

Н. Палиевъ (д. сг): Изкореняване на партизанството за сега ли?

К. Николовъ (д. сг): За всички управления.

Нѣкой отъ лѣвицата: Включително и днешното.

К. Николовъ (д. сг): И азъ съмъ ходилъ да ходатайствувамъ. — Ще се подобрятъ желѣзниците, за да станатъ по-доходни; ще се установи истинското имуществено и финансово положение на желѣзниците чрезъ двойно търговско-индустриално счетоводство и баланси; управлението ще стане по-гъвкаво, по-икономично, по-експедитивно; всичко ще се върши навреме, а не както е било досега — следъ като измине работниятъ сезонъ, тогава да се отпускатъ средства за строежъ, или санинати и кожусите да дохаждатъ на Петровденъ, както бѣше презъ войната въ 1912/1913 г. И, най-после, автономията на българските държавни желѣзници ще даде възможностъ на хората, които управляватъ тия служби, да създадатъ една система въ строежа на българските желѣзници, защото, макаръ и да имаме закони, тѣ досега не сж сѣ строили системно. Действително, последниятъ законъ само внесе една хармония въ този хаосъ.

Г. г. народни представители! Азъ считамъ, че изпълнихъ единъ дългъ, като ви дадохъ нѣколко цифри и бележки, отъ които да можете да си съставите понятие за състоянието на нашите желѣзници, да видите доколко тѣ се нуждаятъ отъ подобрене, и да се убедите, че представениятъ ни законопроектъ ще внесе действително известни подобрения. Моля, прочее, да гласувате законопроекта.

Председателстващъ А. Христовъ: Има думата народниятъ представител г. Величко Кознички.

В. Кознички (нац. л): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Законътъ за експлоатация на българските държавни желѣзници е доста отдавнашенъ и, съобразно новите нужди, новите условия на живота, този законъ трѣбваше да се прегледа, да се преработи, допълни и подобри. Отъ тая гледна точка инициативата на г. министъра на желѣзниците, пощите и телеграфите, да внесе този законопроектъ за уредба и управление на българските държавни желѣзници и пристанища, е одобрителна. Този законопроектъ е доста важенъ. Той прави доста нововъведения, и то съществени, и заслужава особено внимание на почитаемото Народно събрание, а така сжщо и на цялото българско общество. Струва ми се, че следъ дебатите тукъ ще станатъ още по-обширни такива и въ самата комисия, и тамъ, както се каза отъ преждеговорившия, ще се поправятъ известни нѣща, които се виждатъ неприемливи. Азъ съмъ членъ на парламентарната комисия по Министерството на желѣзниците и ще имамъ възможностъ да изкажа моето мнение тамъ, но считамъ за необходимо и сега да се спра само на нѣкои отъ по-важните, по-съществени положения отъ законопроекта и да обърна вниманието ви върху тѣхъ.

Най-важното нововъведение, споредъ менъ, е финансовото обособяване на желѣзниците — създаването на едно, тъй да се каже, автономно управление въ бѣдене на желѣзниците. За да видимъ колко тази мѣрка ще бѣде полезна, ще трѣбва да се обърнемъ къмъ друго едно държавно учреждение, което стана автономно — мината „Перникъ“ — и отъ тамъ да почерпимъ поука, дали действително държавата е извлѣкла нѣкаква по-голяма полза въ сравнение съ миналото, когато мината „Перникъ“ не бѣше автономна, и дали не бѣше по-добре да си остане старото положение. Отъ досегашните критики, които станали въ Народното събрание по управлението на ми-

ната „Перник“, и отъ онова, което се писа въ печата, безъ да влизамъ въ подробности на въпроса, който ни интересува, азъ считамъ, че автономията такава, каквато се създаде въ мината „Перник“, макаръ и при най-доброто желание отъ страна на онези, който я предложи, не даде онѣзи добри резултати, които се очакваха. Може би, на друго мѣсто, г-да, въ друга страна, въ другъ народъ, при други схващания и други разбирания, при другъ менталитетъ, автономията на държавните предприятия да е полезна. Но за насъ азъ не видѣхъ да има полза отъ нея, освенъ този голѣмъ въкъ, който се шири налѣво и надѣсно за мината „Перник“ — и който не е никакъ въ полза на почитаемото правителство — за огромните, голѣмитъ заплати, които тъй много се критикуватъ и за които се разправя навсякъде. Споредъ мене, трѣбваше още за известно време да не се обособяватъ желѣзниците въ автономно предприятие. Ако се запазеше автономията на мината „Перник“ за по-дълго време и се изпразѣха нѣкои отъ грѣшките; ако се получеа онѣзи резултати, които се очакваха отъ г. министра, предложителъ на тази автономия, тогава можехме да говоримъ за автономия и на други държавни стопански предприятия. Ако сега приемемъ автономното управление — макаръ и само въ финансово отношение — на българските държавни желѣзници, мнозина ще се запитатъ: ами защо не стане такова финансово обособяване и на пошитѣ, телеграфитѣ и телефонитѣ, които сѫ подъ същото ведомство?

Н. Стамболиевъ (з. в): И то е на редъ вече да стане.

В. Кознички (нац. л): Казва ми се отгатыкъ, че и то ще стане.

Г. г. народни представители! За желѣзницитѣ, като стопанско предприятие, може би, тази мѣрка отъ страна на г. министра на желѣзницитѣ да е добра, може би, да се дойде до едни по-благоприятни резултати за доброто устройство и уреждане на желѣзницитѣ. Но въпроса ние не трѣбва да го разглеждаме едностранно, не трѣбва да го разглеждаме само отъ тая точка зрение — за добрия редъ на желѣзницитѣ, а трѣбва да го свържемъ изобщо съ цѣлата държавна политика: нужно ли е, необходимо ли е сега бюджетътъ на желѣзницитѣ да се отдѣли отъ държавния бюджетъ, това стопанско предприятие да се управлява отдѣлно, да има отдѣлни приходи и отдѣлни разходи, и ако остане нѣщо, да се дава на българската държава? Кое прѣчеше досега за развитието на желѣзницитѣ, за да нѣма желѣзничното управление довѣрие въ българската държава, че тя въ даденъ моментъ ще се притече на помощъ и ще даде онова, което е необходимо, за напратата и за развитието на желѣзницитѣ?

И. Абаджиевъ (з. в): Както е било отъ 50 години насамъ.

В. Кознички (нац. л): Съобразно съ срѣдствата, съ които е разполагала държавата, тя е давала мѫжко, давала е достатъчно. Не знамъ министъръ на желѣзницитѣ, който да е поискалъ, отъ което и правителство да е въ миналото, известни кредити, необходими му да направи нѣщо, да се купятъ машини, или да се купи подвиженъ материалъ, и да му е отказано. Защото, да се откаже, това значи да се спъне едно отъ най-важните стопански предприятия въ нашата страна; то значи да не се добиятъ нужните доходи за държавата. Ако това съображение за нѣкакъвъ отказъ на срѣдства отъ страна на държавата за българските държавни желѣзници кара сегашния министъръ на желѣзницитѣ да внесе този законопроектъ, тогава трѣбва да предполагаме, че на него сѫ му отказани нужните кредити, които е поискалъ. Азъ такава нѣщо не зная и вѣрвамъ, че почитаемиятъ министъръ на желѣзницитѣ ще обясни това. И, като така, трѣбва да изключимъ този съображение. Други сѫ, следователно, съображенията, които лѣгатъ въ основата на неговата идея за финансово обособяване на желѣзницитѣ, за да се отдѣли бюджетътъ на желѣзницитѣ отъ държавния бюджетъ. Какви може да бѣдатъ тия съображения? Лошото финансиране на желѣзницитѣ? Лошото прибиране на доходитѣ и лошото имъ предаване? Азъ подобно нѣщо не зная да е имало досега. Азъ не зная да сѫ зле финансирани желѣзницитѣ. Напротивъ, началствувашитѣ лица, както това се изтъкна и отъ прѣждговорившия, сѫ стоели дълги години на своя постъ, тѣ сѫ били почти несмѣняеми и сѫ упражнявали нужните, необходимия

контроль. Всичко, следователно, което е било прибирано като приходи отъ желѣзницитѣ, сѫ е отивало по надлежния редъ. Ако сѫ станали нѣкакъде злоупотреби, тѣ сѫ били такива, каквито ставатъ въ всички други ведомства, тѣ сѫ малки ограничения и нѣматъ значение. Тогава? И този мотивъ пада, защото, ако причини отъ финансовъ характеръ каратъ г. министра да внесе този законопроектъ, той е могълъ, като министъръ, да назначи такива чиновници по това ведомство, които добре да го финансиратъ. Значи, и тази не е причината за финансовото обособяване на желѣзницитѣ и за отдѣлянето на бюджета на желѣзницитѣ отъ общия държавенъ бюджетъ.

Другъ мотивъ трѣбва да има. Какъвъ ще бѣде този мотивъ, питамъ се азъ. Въ законопроекта се говори за доброто уреждане на службитѣ, за доброто експлоатиране на желѣзницитѣ, за правилното събиране на доходитѣ, за употреблението имъ за нуждитѣ и целитѣ на желѣзницитѣ и т. н. Но азъ, г. г. народни представители, мисля, че тия пожелания, които уважаемиятъ г. министъръ на желѣзницитѣ ги е изложилъ въ законопроекта, пакъ можеха да се реализиратъ и при настоящето положение, безъ да бѣде отдѣлянъ бюджетътъ на желѣзницитѣ отъ тоя на държавата. Пакъ до сѣщата целъ можеше да се дойде, стига да бѣде упражненъ отъ уважаемия министъръ на желѣзницитѣ необходимиятъ контроль, стига да се създадеа съответни законоположения.

Ако желѣзницитѣ трѣбва да бѣдатъ отдѣлни като едно отдѣлно предприятие, за да извършватъ всичко свое, както се следва, тогава ще се дойде до отдѣлянето на всички стопански предприятия въ нашата страна, които сега се управляватъ отъ държавата, и по таквъ начинъ ще изпадне въ крайностъ. Утре, както ви казахъ, ще се дойде до обособяването и на пошитѣ, телеграфитѣ и телефонитѣ; други день може да се дойде до обособяването на друго нѣкое предприятие и тъй ще се разкъсатъ предприятията въ нашата държава.

Д. Дерлипански (з. в): Докато се дойде и до обособяването на държавата въ окръзи, ако не и въ околии.

В. Кознички (нац. л): И така ще отидемъ до едно разчленяване, което, споредъ мене, не трѣбва да става. То трѣбва да запазимъ единството на държавния бюджетъ. Правителството, въ лицето на своитѣ министри, трѣбва да се грижи еднакво по всички отрасли на управлението, на държавата. Държавата не може да бѣде майка за едни, а мащеха за други. Азъ така гледамъ на този законопроектъ. Дай, Боже, съображенията на г. министра да сѫ по-силни и по-щастливи, дай, Боже, той да добие ония резултати, които очаква. Но азъ мисля, че не бѣше време сега да става туй обособяване на желѣзницитѣ и е желателно, като се приеме по принципъ този законопроектъ, по-добре да се обсъди, и, ако е възможно, да остане за по-добри и благоприятни дни.

Другъ еднъ въпросъ, по който ще се спра гукъ, това е въпросътъ за назначаването на главния директоръ. Защо бѣше необходимо въ законопроекта да се казва, че следъ една година, по докладъ на министра на желѣзницитѣ, Министерскиятъ съветъ за срокъ отъ 5 години ще назначи директоръ? Какви сѫ мотивитѣ, които докараха това положение? Прѣждговорившиятъ ораторъ не можа да ги каже, пъкъ и въ мотивитѣ на законопроекта, който на се представя, тѣ не сѫ указани. Трѣбва да предполагаме най-малко, че за доброто експлоатиране на желѣзницитѣ нужно е да се гарантира едно лице за срокъ отъ 5 години, което да бѣде несмѣняемо — нѣщо като смѣнитѣ. Нужно е, значи, директорътъ на желѣзницитѣ за 5 години да бѣде несмѣняемъ, да му бѣде подписанъ единъ контрактъ въ формата на законъ отъ Народното събрание за 5 години, че той е несмѣняемъ, и всички въ България и извънъ България да знаятъ това. Това какво показва? Това показва, че или бѣдещиятъ директоръ на желѣзницитѣ нѣма довѣрие въ насъ, и въ този, който ще бѣде министъръ, или пъкъ че други нѣматъ довѣрие въ насъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): По-вѣрно е, че другитѣ нѣматъ довѣрие въ насъ.

В. Кознички (нац. л): Едно отъ двегѣ. Но, г. г. народни представители, като вземемъ да проследимъ отъ 20 години насамъ, даже и отъ по-далечно време, хората, които сѫ стоели начело на това ведомство, ние ще видимъ, че тѣ сѫ били фактически несмѣняеми. Каза се преди мене, че бившиятъ директоръ на желѣзницитѣ г. Морфовъ, сега бѣл-

гарски пълномощен министър в Париж, е стоял повече от 10 години на тоя пост и когато е пожелал, тогава си е отишъл. Бившият директор на железниците г. инженер Каракашев, също така достоен инженер, стоял дотогава, докогато пожелал. Сега имаме така също способно и достойно лице, като своите предшественици, за директор на железниците. Това е г. инженер Божков. Защо е нужно на този човек да му даваме гаранция, 5 години да бъде сигурен, че няма да го уволняваме? Ами че ние всички до един знаем, че това няма да стане. Г. инженер Божков е тъкмо на мѣстото си, изпълнява службата си както следва и не 5, а и 15 години може да стои, и когато желае ще си отиде.

Д. Нейков (с. д): И е гарантиранъ.

В. Кознички (нац. л): И е гарантиранъ. — Пък и г. Рашко Маджаров не е далъ доказателства за нѣкакво партизанствуване, че непременно това или онова ще изправи. Напротивъ, той е гледалъ много добре на работитѣ и за висшъ персоналъ е избиралъ подходящи лица. Тогава каква причина диктува да дадемъ тая гаранция? Защо трѣбва да се дава тя? Азъ мисля, че това е погрѣшно и не трѣбваше да стане. Даже това възбуди известни негодувания въ печата и въ обществото, които, споредъ мене, отидоха далечъ, засегнаха се и имената на личности, които не трѣбваше да се споменаватъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): Предизвика и оставката на министъра.

В. Кознички (нац. л): Предизвика и една министерска оставка — въобще работи, които не трѣбваше да ставатъ. Азъ се надявамъ, че уважаемиятъ г. министър на железниците ще се съгласи въ комисията да съпремахне това положение, и ако има нѣкой, който се съмнява, че г. инженер Божковъ ще бъде уволненъ, ние всички тукъ, опозиция и правителство, можемъ да дадемъ тази декларация, че това няма да стане. Тая мѣрка, следователно, е неумѣстна и не трѣбваше да се взема.

Г. г. народни представители! За двата съвета, които се учредяватъ при Главната дирекция на железниците, постоянния съветъ и върховния съветъ, ще кажа следното. Азъ съмтамъ, че първиятъ отъ тяхъ е необходимъ — прочее, той и сега съществува — и сполѣлямъ мнението на преждоговорившия: понеже железниците сѣ единъ важенъ институтъ въ време на война, да има представителство на Военното министерство тамъ. Не съмъ противъ това. Защото колкото и да не желаемъ да настѣпватъ такива времена, може нѣкога, мимо нашата воля, това да стане, и нѣма защо да не се уважава такова едно искане, което е отъ значение както за военното ведомство, така също и за сигурността на българската държава.

Учредяването на върховенъ съветъ е едно нововъведение. Такъвъ съветъ досега нѣмаше. Ако членоветъ на този съветъ се викаха постоянно на заседание, можеше да се подозира, че ще бъдатъ нѣщо като контролоритѣ на мина „Перникъ“ — за да получаватъ tantiemi по 100 и не знамъ колко хиляди лева. Отъ законопроекта, обаче, виждаме, че членоветъ на този съветъ ще се свикватъ на заседание редовно два пѣти въ годината и извънредно въ нѣкои много важни случаи. Така че не бива да се подозира въ това отношение нищо лошо. Въ известни извънредни случаи представители на нѣкои учреждения, каквито сѣ търговско-индустриалнитѣ камари, ще бъдатъ викани и изслушвани, за да се вземе мнението имъ. Фактически и сега е така. Висшиятъ персоналъ въ Дирекцията на железниците самъ вършеше тая работа безъ да бъде задълженъ съ законъ — консултираше се съ представителитѣ на тая или оная търговска камара, съ търговското съсловие. Така че, азъ нѣмамъ нищо противъ този съветъ, но нека се даде възможностъ и на Министерството на войната да бъде викано два пѣти въ годината. Мене ми се струва, че никой отъ вънъ не може да подозира и да каже, че това може да ни увреди.

Азъ одобрявамъ мѣрката на уважаемия г. министър на железниците за взаимното осигуряване на персонала. То е задължително и ще даде добри резултати. Удръжитѣ, които ще се правятъ на персонала, ще бъдатъ отъ полза за него. На първо време това може да бъде обременително за персонала, защото ще се взема нѣщо отъ заплатата му, но времето, годинитѣ ще му покажатъ, че тая мѣрка на министъра на железниците е навременна и полезна. Ако нѣкои

отъ персонала не могатъ да разбератъ сега, ще разбератъ по-нататкъ, каква полза се принася съ това осигуряване на самитѣ чиновници по железниците, а евентуално и на тяхнитѣ семейства.

Другъ единъ въпросъ, върху който мнозина ще има да се спратъ и да поприказватъ, е въпросътъ за безплатното пътуване по българскитѣ държавни железници.

Досега, г. г. народни представители, съ безплатно пътуване по железниците се ползуваха народнитѣ представители. Съ безплатно пътуване и съ намаление се ползуваха инвалидитѣ, военнитѣ, учителитѣ, персоналитѣ по българскитѣ държавни железници, нѣкои чиновници отъ Министерството на вътрешнитѣ работи и други. Тая работа е уредена въ закони и въ правилници. Сега, обаче, съ този законопроектъ за финансово обособяване на железниците тия привилегии се унищожаватъ. Азъ мисля, че най-голяма неправда, която се върши съ този законопроектъ, е отнемане правото да пътуватъ по железниците съ намалена такса инвалидитѣ, които и безъ това получаватъ едни малки пенсийки отъ българската държава. Тия тѣй много, заслужили синове на нашата страна, които трѣбва да пазимъ като зеницата на окото си, не трѣбва да ги лишаваме отъ тая привилегия, която имъ е дадена заслужено. Тия нещастни хора отиватъ по курорти и разни лѣчебни мѣста, за да се лѣкуватъ и трѣбва да се ползватъ съ това право да пътуватъ по железниците съ 75% намаление. Единъ пътъ дадена имъ тая привилегия, г. г. народни представители, мѣчно се отнема.

Д. Нейковъ (с. д): И не бива да се отнема.

В. Кознички (нац. л): Помислете, какво проклетие ще заслужимъ ние, ако отнемемъ тая привилегия на българскитѣ инвалиди.

Д. Нейковъ (с. д): Които дадоха живота и кръвта си за България.

В. Кознички (нац. л): Каква неблагодарностъ, какво ж. согледство, ще кажа азъ, ще бъде отъ наша страна прокарването на такава една мѣрка, само за да обособимъ финансово българскитѣ държавни железници! За една реформа, която не се знае каква полза ще принесе, ние отнемаме на българскитѣ инвалиди една привилегия, която имъ е дадена заслужено, ние ги оскърбяваме и не имъ даваме възможностъ да отиватъ на едно или друго мѣсто съ намалена такса по железниците, за да се лѣкуватъ или да вършатъ известни свои работи. Колко сѣ инвалидитѣ у насъ и колко време още може да живѣятъ? Поне ние, тяхнитѣ съвременници, трѣбва да дочакаме тѣ да изживѣятъ своя животъ. Азъ мисля, че нѣма да се намѣри народенъ представител, който да се съгласи съ тая мѣрка.

Съ нѣколко само думи ще спра вниманието ви и върху друга една страна на този въпросъ. Държавната сигурностъ заповѣда известни органи на държавата да иматъ карти за безплатно пътуване по железниците. (Къмъ нѣкои землѣдѣлци) Нѣма защо за се смѣте, г-да. И въ съветска Русия е така, и навсѣкѣде е така. Днесъ управлява Сговорътъ, утрѣ ще управляватъ вие или ние, но държавата ще трѣбва да си има своитѣ органи и да ги снабди съ карти за безплатно пътуване по железниците, за да се грижатъ за сигурността на държавата, безразлично кой държи властта въ ръцетѣ си. Това е необходимо, това се диктува отъ държавната сигурностъ. Може нѣкой да ми каже: вие сте народенъ представител и затова по отнемането картитѣ на народнитѣ представители за безплатно пътуване по железниците вие ще говорите заинтересовано. Азъ имамъ куража да кажа, че съмъ на мнение, какво народниятъ представител трѣбва да има карта за безплатно пътуване по железниците, но да я използва само за нуждитѣ на положението, което заема, а не за да върши своята търговия, не за да упражнява своя адвокатлъкъ, не въобще за своитѣ частни работи. Тая карта е дадена на народния представител, за да узнае добре всичкитѣ краища на нашето отечество, ако не ги познава, за да може да се отзове на самото мѣсто на едно или друго произшествие, защото той трѣбва да бъде непосредственъ зритель. Той трѣбва да обходи ако не всички кѣтове на нашата страна, то поне ония краища, презъ които минава железница, за да знае какво е материалното положение на народа, какво е плодородието и т. н. и съобразно съ това, което е видѣлъ, да дава своя гласъ въ Народното събрание „за“ или „противъ“ когато народътъ се облага съ едни или други тежести. Ако оста-

вите народните представители като едни обикновени съдии да се произнасят по въпросите, така, не чули и не видели, не констатирали лично, може да се изпадне въ по-големи грешки, може да се причинят на народа много по-големи пакости. Освен това, забележете, безплатното пътуване на депутатите по железниците е привилегия въ всички страни, съседни намъ и по-далечни. Това е една привилегия, която се дава навсякъде въ света. Върно е, че ние сме единъ малък, беденъ народъ. Върно е, че ние изнемогваме финансово и стопански, върно е, че ние всички тукъ трѣбва да помогнемъ за повдигането на тоя народъ, но не е тоя начинътъ — съ отнемането на безплатните карти на депутатите. Съ това нѣма да помогнемъ нищо. Още навремето срещу тая привилегия много се агитираше. Тя се установи, както знаете, въ времето на демократите, когато г. Малиновъ бѣше министъръ-председателъ. Противъ тази привилегия имаше тогава голема агитация.

С. Савовъ (д. сг): Демагогия.

В. Кознички (нац. л): Но всичко това, нека добавя, бѣше само за демагогия.

П. Петковъ (зан): Демагогия, демагогия.

В. Кознички (нац. л): Оттогава насамъ противъ тая привилегия не се вика. Или, ако се вика, то е само противъ отделни лица, които злоупотрѣбватъ съ своето положение и използватъ тая привилегия, за да гледатъ свои частни работи само.

Азъ мисля, че тая привилегия трѣбва да я запазимъ и то за доброто на самия народъ и за бъдещето му. Тая привилегия трѣбва да остане за всѣкога.

С. Савовъ (д. сг): Само ония, които се стахуватъ отъ депутатското око, само тѣ агитиратъ противъ тая привилегия — за да не може депутатътъ да види къде какво става. И понеже тѣ иматъ интересъ депутатите нищо да не виждатъ отъ злоупотрѣблението имъ, всички тѣ се борятъ противъ тая привилегия.

В. Кознички (нац. л): Г. г. народни представители! Длъженъ съмъ да ви заявя, че въ срѣдата на народа, специално отъ нѣкои негови водачи, долу въ низините на тоя народъ, много се експлоатира съ тия безплатни карти изобило, като казватъ на селската маса: депутатътъ пътува безплатно, министърътъ пътува безплатно, военниятъ инвалидъ, тоя, оня пътуватъ съ намалени такси и пр. и пр., а ти, селянино, който орешъ и копаешъ, и който давашъ данъкъ на държавата, ти защо не пътувашъ безплатно? И това е една демагогия, която, за голѣмо съжаление, се шири, но противъ която ние всички трѣбва да вдигнемъ гласъ на протестъ. И азъ бихъ желалъ ние всички да заявимъ тукъ нашето становище.

П. Петковъ (зан): Никой не казва това. Никой не е противъ тая привилегия.

И. Абаджиевъ (з. в): Нѣма такива работи, г. Кознички!

В. Кознички (нац. л): Има, има. Азъ желая всички отъ насъ и отъ васъ да дойдатъ тукъ и да потвърдятъ това.

И. Абаджиевъ (з. в): Вие твърдите ли, че има такава агитация?

В. Кознички (нац. л): Да, да. Особено отъ ваша страна трѣбва да излѣзатъ оратори, които ясно и открито да се изкажатъ по този въпросъ. Както отъ страна на нашата Националлиберална партия азъ заявявамъ това недвусмислено и гласно, заявяете го и вие отъ страна на занаятчийците, отъ страна на земледѣлците — отъ страна на всички.

П. Петковъ (зан): Това значи да разбиваме отворени врата. Никой не е говорилъ противъ тая привилегия, и нѣма какво да се опровергава.

В. Кознички (нац. л): Азъ казвамъ, че всички трѣбва да заявимъ това отъ трибуната, за да се свърши съ тая агитация.

П. Петковъ (зан): Не е имало такава агитация. Отъ демагогия на демагогия отивате. Само вие твърдите това.

Председателстващъ А. Христовъ: (Звъни)

В. Кознички (нац. л): Остава, г. г. народни представители, да се спра и по другъ единъ въпросъ — за пътуването съ намалени такси на учителите и на офицерите. Азъ ви кажахъ и по-рано, че единъ пътъ дадена една привилегия, приета вече отъ интересувашите се и използвана отъ тѣхъ, мъчно може да се отнеме. Отнемете ли тая привилегия на военните, отнемете ли я на учителите, вие ще срещнете отъ тѣхна страна единъ протестъ, мълчаливъ или пъкъ явенъ.

Д. Нейковъ (с. д): Справедливъ.

В. Кознички (нац. л): Справедливъ, казва г. Нейковъ. Така е.

С. Савовъ (д. сг): Това е свързано съ персоналитѣ добавки Ония, които получаватъ тия добавки, тѣ пъкъ съ противъ пътуването съ намалени такси, тѣ агитиратъ противъ него.

Д. Нейковъ (с. д): Недейте завижда на персоналитѣ добавки, защото даже и съ тѣхъ железничарите гледуватъ.

С. Савовъ (д. сг): Азъ видѣхъ завчера твоите гладни учители колко сѣ гладни. Видѣхъ ги азъ гѣхъ.

Д. Нейковъ (с. д): Да не мислишъ, че не сѣ гладни?

С. Савовъ (д. сг): Въ Бачково ги видѣхъ всичките колко сѣ гладни.

Д. Нейковъ (с. д): Трѣбваше да отидешъ на софрага имъ, за да видишъ какво ядатъ.

П. Петковъ (зан): Тѣ сѣ били на народна трапеза — затова.

Д. Нейковъ (с. д): Вчера тѣ сѣ били възпламенени отъ свещения огънь, затова тѣй ти сѣ видѣли на тебе.

В. Кознички (нац. л): Учителите, г. г. народни представители, получаватъ малки заплати, дребни възмъжания. Тѣ нѣматъ тая възможностъ да пътуватъ. А пъкъ да не мислимъ, че българските държавни железници сѣ препълнени презъ друго време така, както стана презъ последните дни по тържествата. Нѣма да натежатъ на нашиятъ железници българските учители, ако пътуватъ съ намалени такси, както сѣ пътували досега. Тѣ сѣ много засти съ своите си работи и никой учител не може така лесно да се отдели отъ училището, освенъ ако вземе отпускъ, ако иска за това специално позволение. А то е мъчно да се даде. Учителите иматъ само единъ ваканционенъ периодъ, презъ който сѣ свободни и презъ който биха могли да пътуватъ. Но бихте ли били противъ вие, народните представители, ако нашиятъ учител познава добре България, ако той познава родната страна? А това той ще добие, ако пропътува навсякъде. Ами че това е отъ полза и за самия народъ, защото учителите тогава по-добре ще могатъ да опознаятъ възпитаниците си съ нашата страна, ще могатъ да бждатъ повече полезни на народа.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Разбира се, ако не пътуватъ само къмъ София и обратно.

В. Кознички (нац. л): Освенъ ако не пътуватъ за луксъ, както иска да каже уважаемиятъ професоръ Данаиловъ. И тукъ може да стане повикъ само срещу злоупотрѣблението съ това право.

Д. Нейковъ (с. д): Само при пътуването съ намалени такси много стари учители имаха възможностъ да видятъ Рилския манастиръ, да видятъ морето, да видятъ Дунавъ и т. н. Така е, г. Данаиловъ. Учителите сѣ съ много оскѣдни срѣдства.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Нѣма нужда да ме убеждавате въ това, защото и азъ съмъ гласувалъ навремето за това намаление. Но, казвамъ, ако учителите не пътуватъ само къмъ София, ако пътуватъ къмъ Рилския манастиръ и другаде, където и да бжде, ще могатъ да изучатъ България.

Н. Пещаревъ (д. сг): И въ София има какво да видятъ.

В. Кознички (нац. л): София е важен културен център. София е столицата на България. Тук идват много учители от най-отдалечени краища на България, за да видят столицата, за да я опознаят, а това все ще бъде полза за възпитаниците на тия учители. Няма защо да говорим против това, че учителите искат да идват повече в София.

С. Савов (д. ср): Нали и една народна псень казва: отъ София по-хубаво няма, отъ Искъра по-дълбоко няма, отъ Витоша по-високо няма? Учителите, като дойде тука и види каква е София и се върне там, да им каже, тѣ вече няма да пѣятъ тая псень. А сега, безъ да сѣ видѣли София, пѣятъ тая псень.

В. Кознички (нац. л): Сѣщо така смѣтамъ, че привилегията, която бѣше дадена на офицерството да пътува съ намалени цени 75%, не трѣбва да се отмѣня. И нашите офицери, родни синове на тая страна, знаемъ какви заплати получаватъ. Сравнете това, което получаваше нѣкой офицеръ преди войните, съ това, което получава сега. А преди войните левътъ бѣше златенъ. Напр., единъ генералъ получаваше тогава 1.000 л. — тѣ сѣ 27—28 хиляди лева сегашни пари. А колко получава сега единъ генералъ? Той получава приблизително $\frac{1}{3}$ отъ това, което е получавалъ преди войната — нѣкакви сѣ 10 хиляди лева. Сѣщото е и за другите офицери. Следователно, няма защо да оскърбяваме офицерите. Най-после тѣ сѣ поставени подъ най-строги заповѣди на своето началство. Тѣхното отлъчване отъ мѣстата имъ става мѣчно. Пътуването на военния става рѣдко и става обикновено за цели особено важни — по здравословни причини, по семейни причини и т. н. Защо да ги обиждаме сега? Защо сега, поради нѣкакво финансово обособяване на желѣзниците, искате да отнемете тая привилегия на тия две съсловия — на учителите и на офицерите, отъ които тѣ вече сѣ ползували нѣколко години, съ която вече народътъ горе-долу свикна? Азъ мисля, че тая привилегия трѣбва да имъ се остави. Не влизамъ въ другите подробности на законопроекта, защото това ще сторятъ други.

На края азъ искамъ да привлѣча вниманието ви, специално вниманието на уважаемия г. министъръ на желѣзниците, върху друго едно обстоятелство. Интересува ме много, каква е връзката на българските държавни желѣзници съ сѣседните държави и има ли възможностъ тая връзка да стане и тамъ, където я няма. Ние имаме голѣмъ интересъ да свържемъ нашите желѣзници съ гръцките. Ние имаме интересъ да пренасяме наши материали, наши продукти, тъй необходими за Гърция, по най-краткия пътъ. Въ Нойския договоръ за миръ е предвидено да се даде излазъ на България на Егей. Но въвъ отъ това право, което ни е дадено, ние можемъ да направимъ връзка съ гръцките желѣзници, напр., при Демир-Хисаръ. И това би могло да стане. Азъ искамъ да зная нашето правителство правило ли е и възнабѣрява ли да прави нѣкакви постѣпки въ това отношение. Ние, при по-благоприятни времена, когато отношенията ни ще бѣдатъ още по-добри, ще имаме доста посещения отъ гръцка страна, специално ще кажа въ България като една курортна страна. Въ Гърция, въ гръцка Македония няма бани, няма такива курортни мѣста, каквито имаме ние въ нашата страна, и би трѣбовало да се създадатъ условия, щото да имаме по-чести връзки съ тая страна.

Азъ бихъ желалъ много, проектътъ, който се прие отъ Народното събрание за свързването на българските държавни желѣзници съ Югославия, специално съ сръбска Македония, частъ по-скоро да се осъществи — да се осъществи презъ Куманово, да се осъществи презъ Шипъ. Ние знаемъ, че сръбите направиха желѣзница до Шипъ, остава Шипъ — Царево село, до нашата граница. Това трѣбва да стане. Постѣпки въ това направление трѣбва да се правятъ. На първо време ще се срещнатъ, безспорно, съпротивления, но затуй е необходима една агитация, преди всичко, въ нашата и въ тѣхната страна, въ печата, за нуждата отъ това свързване. Такова свързване би могло да стане презъ Гюешево — Куманово, тоже все въ този интересъ на добро съседство, на добро приятелство и добра търговска обмѣна въ полза на двете страни.

Една грѣшка, ще ви кажа, е, дето не се използва единъ щастливъ моментъ, а това бѣше въ времето на войната, за да се построиха тѣзи две желѣзници Гюешево — Куманово — Кюстендил — Кадийна-мостъ — Царево-село — Градско и Радомиръ — Дупница — Демир-Хисаръ. Това мо-

жеше да стане, особено въ първите две години презъ времето на войната, когато ние разполагаме съ голѣмо количество пленници, когато владѣхме тия мѣста.

И. Абаджиевъ (з. в): Вие бѣхте тогава министъръ на желѣзниците.

В. Кознички (нац. л): Азъ, когато станяхъ министъръ, приехъ тая идея, а то бѣше две години следъ обявяване войната, и прокарахъ единъ законъ презъ Народното събрание, да се построятъ тия желѣзници. Едната отъ тѣхъ започна да се работи, но, за голѣмо наше нещастие, не можа да се осъществи. Това въ всѣки случай е една идея, която трѣбва да се осъществи, която не трѣбва да се изоставя, за която ние трѣбва да работимъ.

Друго нѣщо, което по поводъ на този законъ бихъ желалъ да зная отъ уважаемия министъръ на желѣзниците, е връзката, която трѣбва да направи България презъ Дунава съ Ромъния за транзита, за по-лесното пренасяне на нашите и на чуждестранните стоки. Напоследъкъ чехохъ, че Полша била предложила на Ромъния да ѝ помогне отчасти въ разходите, които биха се направили за единъ плаващ мостъ на Дунава. По този въпросъ много отдавна се говори и нѣколко правителства сѣ занимавали съ него, но не сѣ могли да дойдатъ до необходимото му разрешение. Нека пожелаемъ на сегашния министъръ на желѣзниците, въобщо на цѣлото правителство, да се заинтересува отъ този въпросъ и да се надѣваме, че ще направи необходимото, щото частъ по-скоро да стане това свързване, като се установи единъ мостъ, плаващ или не, на Дунава за обмѣна на нашите и тѣхни стоки презъ него.

Другъ въпросъ, който ме интересува и върху който азъ искамъ да кажа още нѣколко думи, е за връзката, която ние имаме пакъ съ нашите съседи съ телефоните. Нао имаме една телефонна връзка, доколкото зная, само съ Букурещъ. Съ Българъдъ нямаме прѣка връзка. Нямаме така и съ Цариградъ, нямаме сѣщо и съ Гърция. А това е отъ първостепенна нужда за нашия търговски свѣтъ. Той желае това Желятъ го търговците и отъ двете страни. Искане се правителствата на всичките тия страни да взематъ необходимите мѣрки, за да се осъществи това пожелание. И понеже насъ ни интересува повече отъ всѣкого другото, азъ бихъ желалъ нашето правителство да се занимае и съ този въпросъ, да направи тая прѣка телефонна връзка съ нашите съседи.

Председателстващъ А. Христовъ: Има думата народния представител г. Стоянъ Омарчевски.

С. Омарчевски (з): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Като участвуваме въ разискванията по законопроекта за уредбата и управлението на българските държавни желѣзници и пристанищата и като виждамъ колко голѣмъ е интересътъ, който въобщо народното представителство проявява, азъ се запитвамъ неволно, . . .

Д. Нейковъ (с. д): Иронично ли казвашъ? Май иронично!

С. Омарчевски (з): . . . този ли е голѣмиятъ въпросъ за финансовото обособяване на българските държавни желѣзници, който тъй много възбуди духовете у насъ въ печата преди месецъ и нѣщо и въобщо този ли е тѣй голѣмиятъ въпросъ, съ който се свързва отъ една страна легендата или пъкъ истината, че сѣ били поети известни ангажменти при уговарянето съ Обществото на народите или съ известни банкови срѣди при сключването на тѣй наречения български държавенъ стабилизационенъ заемъ? Всичко онуй, което виждаме днесъ, и слабиятъ интересъ, което се проявява тукъ въ Народното събрание, може би, защото разискванията по този законопроектъ съвпадатъ съ едно време, когато чествуваме 1000 години отъ царуването на Симеона и 50 години отъ създаването на българската конституция, е единъ фактъ, че единъ законопроектъ, който възбуди толкова много духовете и който създаде около себе си тъмни и неясни въпроси, остава да се разисква въ една зала отъ много малко народни представители.

Н. Пѣдаревъ (д. ср): За кого сѣ тъмни и неясни?

С. Омарчевски (з): Азъ ще се поясня, г. Пѣдаревъ.

К. Пастуховъ (с. д): (Къмъ Н. Пѣдаревъ) Тѣ и за Васъ не бѣха ясни — сега прогледнахте.

С. Омарчевски (з): От друга страна като че ли онѝзи институти, които сѫ повикани у нас да играят известна роль при разглеждането на различни стопански и икономически въпроси, не сѫ се произнесли по въпросния законопроект. Напр., Икономическото дружество, което въ своето минало, въ своята история, когато сѫ се разглеждали голѣми обществени и държавни въпроси, които сѫ засѣдали изъ основни нашия стопански, икономически битъ, е изнасяло въ публични бесѣди, въ печата и въ литературата тия въпроси, този голѣмъ институтъ, сѫ свѣтли страници, сѫ свѣтло минало, който се председателствува отъ г. министър-председателя, а въ редоветъ си брѣ видни икономисти, какъвто е председателятъ на Народното събрание, г. Цанковъ, и председателятъ на бюджетарната комисия, г. Данаиловъ, не каза своята дума по този важенъ и отъ сѣдбоносно значение за нашето народно стопанство, желѣзницитѣ и пристанищата, въпросъ; той не си каза думата, освенъ въ една статийка въ мартенската книжка на списанието. Законопроектътъ се разисква въ Дружеството на икономиститѣ академици, но още е въ разискване. По всички онѝзи въпроси, които повдига този законопроектъ, трѣбваше да се изчака мнението на нашитѣ видни икономисти, на нашитѣ финансисти. Въобще разискването по този законопроектъ трѣбваше да се постави на една по-широка основа, нѣщо, което не стана.

Кои сѫ причинитѣ, които повикаха на животъ този законопроектъ? Тѣзи причини, споредъ мотивитѣ на г. министра на желѣзницитѣ, сѫ следнитѣ. Първо, нашитѣ държавни желѣзници и пристанища иматъ нужда отъ едно ново, търговско смѣтководство, за да се види, какво се взема и какво се дава. Второ, нашата държава не е добъръ стопанинъ — една идея, която системно се шири въ последнитѣ нѣколко години. Ние вървимъ, както виждате, къмъ едно постоянно откъсване отъ държавата на нашитѣ най-голѣми национални богатства. Даде се автономия на каменноугленитѣ мини въ Владайско-Мошинско-Пернишката котловина и Бобовъ-долъ; сега се създава финансово обособяване на българскитѣ държавни желѣзници; подиръ година-две можемъ да бждемъ изправени предъ едно финансово обособяване, предъ една автономия на Държавната печатница; подиръ нѣколко години или въ скоро време можемъ да имаме автономия или финансово обособяване на Дирекцията на пошитѣ, телеграфитѣ и телефонитѣ. Въ края на краищата ние не знаемъ кое ще остане да носи приходи, за да поддържа държавната машинерия.

Н. Пждаревъ (д. ср): Правосъдието!

С. Омарчевски (з): Сигурно тъй ще бжде — правосъдието ще бжде единственият институтъ, който ще остане чрезъ своитѣ приходи да поддържа държавната машинерия.

Този законопроектъ, който се внася отъ министра на желѣзницитѣ, г. Рашко Маджаровъ, има своето начало въ единъ докладъ до министра на желѣзницитѣ на главния директоръ на желѣзницитѣ, г. Морфовъ. Г. Морфовъ въ тоя свой докладъ казва, че цѣлото смѣтководство и дѣловодство на българскитѣ държавни желѣзници трѣбва да бжде сложено на началата, на които тѣ сѫ сложени въ всички частни предприятия. Този въпросъ не е добилъ своето разрешение тогава, презъ 1919 г. или 1920 г. Презъ 1924 г. той е билъ повдигнатъ наново чрезъ единъ печатанъ докладъ, раздаденъ на народнитѣ представители отъ XXI-то обикновено Народно събрание. Въ този докладъ тогавашниятъ директоръ на желѣзницитѣ, г. Каракашевъ, е изнесълъ всички нужди на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища, и въ туй заключение е далъ мнение да се пристѣпи къмъ едно финансово обособяване на българскитѣ държавни желѣзници. Следъ 1924 г. въпросътъ замира, за да изкочи на дневенъ редъ едва въ края на 1928 г., когато се сключва българскиятъ държавенъ стабилизационенъ заемъ. Отъ изучаванията, които направихъ на протокола на Обществото на народитѣ, сѫ който е разрешенъ българскиятъ държавенъ стабилизационенъ заемъ, въ който протоколъ сѫ поставени и основитѣ на всички ония клаузи, които впоследствие легнаха въ самия договоръ за заема, се вижда, че този законопроектъ, сѫ който ние има да се занимаемъ днесъ, не се явява като една нужда, като една потребност, почувствувана и съзната отъ самия министъръ на желѣзницитѣ — не е негова собствена инициатива и такава на правителството на Демократическия сговоръ — а се явява като една нужда, като една потребност, заповѣдана ни отъ Обществото на народитѣ.

С. Савовъ (д. ср): Много е казано!

С. Омарчевски (з): Че това е тъй, г-да, се вижда отъ доклада на финансовия комитетъ до Съвета на Обществото на народитѣ, който докладъ е билъ представенъ на Народното събрание отъ г. финансовия министъръ. Като е внесълъ за одобрение протокола относно условията на стабилизационния заемъ, г. финансовиятъ министъръ внася сѫщевременно и доклада на финансовия комитетъ до Обществото на народитѣ, въ който докладъ ние четемъ следното: (Чете) „Съобщителни срѣдства. Състоянието на българскитѣ държавни желѣзници има нужда да бжде проучено сѫ голѣмо внимание и комитетътъ смѣта, че българското правителство е сторило добре като е поискало, преди да се занимае съ нови проекти, што единъ експертъ чужденецъ, чието име му е било посочено отъ организацията за транзита на Обществото, да приготви единъ докладъ по тоя въпросъ. Тоя експертъ ще даде несъмнено своето мнение върху съответнитѣ стопански преимущества, които би представлявала за България построятъ на желѣзнопътни линии или построятъ на шосета; върху голѣмината на поправките, които сѫ абсолютно нуждни на сегашната желѣзопътна мрежа; върху смѣтководната система на желѣзницитѣ и върху ползата да се реорганизируютъ желѣзницитѣ на автономни начала.

Комитетътъ предлага да се употреби отъ произведението на заема една сума отъ 1.250.000 лири стерлинги за разходитѣ по съобщенията, съгласно програмата, която ще бжде одобрена следъ съвѣщание съ гореказания експертъ. Следователно, изоставятъ се ония проекти за финансово обособяване на желѣзницитѣ, които директоритѣ на сѣщитѣ представятъ последователно въ 1920 г. и 1924 г., за да изпъкне презъ месецъ априлъ м. г. сѣщата реформа като една препорѣка, като една заповѣдъ отъ финансовия комитетъ при Обществото на народитѣ и отъ самото Обществото на народитѣ. Проектътъ отъ 1926 г. е пакъ единъ новъ опитъ на тогавашния директоръ на желѣзницитѣ, г. Каракашевъ, да се премине къмъ едно финансово обособяване на желѣзницитѣ, защото държавата не била добъръ стопанинъ — едно схващане, което господствува въ срѣдитѣ на днесъ управляващата партия.

Въ въпросния докладъ на финансовия комитетъ до Обществото на народитѣ по-нататъкъ се разправя следното: (Чете) „Опредѣленитѣ за пътища и желѣзници суми ще бждатъ използвани споредъ една програма . . .“ Забележете, че въ законопроекта никѣде не се говори за нѣкаква програма; въ законопроекта се говори, че онуй, което ще се работи, ще се работи отъ Министерството на желѣзницитѣ и отъ комитетъ, който се учредява по силата на тоя законъ. Значи, въ доклада на финансовия комитетъ до Обществото на народитѣ се говори за изпълнение на една програма, която ние въ настояще време не знаемъ.

Н. Пждаревъ (д. ср): Ние я гласувахме въ извънредния свѣрхсмѣтенъ кредитъ.

Д. Нейковъ (с. д): Добръ, ама какъ я гласувахме?

Н. Пждаревъ (д. ср): Както и да е, гласувана е. Да не казва, че не я знае.

С. Омарчевски (з): Азъ ще Ви кажа коя програма сме гласували. (Чете) „... програма, установена съ помощта на единъ чуждестраненъ експертъ, който ще извърши за тая целъ едно проучване въ страната. Тия разходи, както и ония, които се отнасятъ до закѣнѣлитѣ бюджетни плащания, ще бждатъ контролирани отъ г. Рене Шаронъ, комисаръ на Обществото на народитѣ, натоваренъ понастоящемъ съ настаняването на бѣжанцитѣ“.

Че този законопроектъ се явява не като резултатъ отъ проучванията на днешния министъръ на желѣзницитѣ и като едно негово искане, защото се е убедилъ въ неговата полезностъ, ами се явява като една заповѣдъ на Обществото на народитѣ се вижда отъ протокола по заема на финансовия комитетъ при Обществото на народитѣ, въ точка 7 на който се казва следното: (Чете) „Съобщителни срѣдства. Отъ произведението на заема ще се отдѣли една сума отъ 1.250.000 лири стерлинги, предназначена за съобщителни срѣдства. Целитѣ, за които тази сума ще бжде употребена, и общиятъ планъ за разходитѣ, ще бждатъ подложени на одобрението на Обществото на народитѣ следъ получаването на доклада на експерта по желѣзнитѣ пътища, който трѣбва да бжде назначенъ отъ българското правителство“.

Ако г. министърът на железниците е нямал тия поети ангажменти по протокола за заема, той можеше да внесе единъ проект, споредъ който железниците наистина можеха да не бъдат автономни, независими, да не бъдат финансово обособени, но да се въведе въ тяхъ едно смѣтководство и едно дѣловодство, каквото иматъ частнигѣ предприятия, за да се даде възможност да се знае какво се взема и какво се дава, както и да се знае отъ какво въ даденъ моментъ българскитѣ държавни железници иматъ нужда. Той внесе тоя проектъ, защото трѣбва да се изпълнятъ поетитѣ ангажменти. Отъ друга страна при гласуването на договора за стабилизационния заемъ и при други случаи, когато е билъ критикуванъ тоя заемъ въ Народното събрание, ние сме чували нееднократно декларации отъ страна на г. министра на финанситѣ и г. министър-председателя, че вънъ отъ това, което се знае отъ Народното събрание, тѣ не сж поели абсолютно никакви ангажменти, съ които се уврежда нашето национално достоинство и съществуващото досега законодателство. Така ли е въ сжщность? Не е така. Не сж вѣрни декларациитѣ, не сж истински твърденията на отговорнитѣ министри, че съ внесенния законопроектъ не се уврежда нашето национално достоинство и не се нарушаватъ съществуващитѣ закони. На 13 ноемврий 1928 г., при приемането на дебатитѣ по стабилизационния заемъ, г. министъръ Молловъ е заявилъ следното: (Чете) „Критикувани бѣхме, че съ тази наша политика сме засѣгнали нашия народенъ суверенитетъ, народното достоинство. Това бѣ казано отъ единъ отъ нашитѣ голѣми държавници въ единъ конгресъ. Въ какво, питамъ се азъ, сме засегнали нашето народно достоинство и нашия народенъ суверенитетъ? Всичкитѣ стипуляции, всички протоколи съ Обществото на народитѣ не засѣгатъ въ нищо нашето законодателство, въ неговата сжщность и свобода, нито нашето народно достоинство, нито нашия народенъ суверенитетъ. Въобщо е направено съ огледъ само на общия интересъ, на общата полза, съ огледъ на разрешението на заемитѣ съ минимумъ жертви“. Внесениятъ на нашето внимание законопроектъ нарушава изъ основи основния законъ, конституцията, която въ чл. 121 заповѣда какъ да става гласуването на бюджета на държавата. Въ законопроекта е казано, че бюджетътъ на българскитѣ държавни железницитѣ и пристанищата се гласува en bloc — изцѣло. Въ чл. 23 на предложения законопроектъ се казва: (Чете) „Бюджетътъ на българскитѣ държавни железници и пристанища е законодателенъ актъ, съ който се предвиждатъ и разрешаватъ тѣхнитѣ приходи и разходи. Бюджетната година започва отъ 1 априлъ и свършва на 31 мартъ следующата година. Бюджетътъ се състои отъ два отдѣла: бюджетъ на железницитѣ и бюджетъ на пристанищата“. Въ чл. 24 се уреждатъ отдѣлнитѣ разходни бюджети: I. Бюджетъ за постройки, увеличаване на подвижния материалъ и инвентарни предмети; II. Бюджетъ за експлоатацията; III. Бюджетъ за спомогателнитѣ служби и IV. Бюджетъ за фондоветѣ. Както досега Народното събрание разглежда бюджетопроектитѣ за разходитѣ по Министерството на просвѣтата, или по Министерството на вътрешнитѣ работи, или по което и да е министерство, въ бъдеще нѣма да разглежда така бюджетопроекта за разходитѣ по Министерството на железницитѣ. Вие си спомняте, че преди да си отиде Камарата за великденската ваканция ние гласувахме единъ кредитъ на министра на железницитѣ въ размѣръ на 120 милиона лева, защото не можѣ да бжде гласуванъ бюджетопроектитѣ на железницитѣ, а не гласувахме $\frac{2}{12}$ или $\frac{3}{12}$ отъ бюджета на железницитѣ. Г. министърътъ на финанситѣ, съгласно поетия ангажментъ предъ Обществото на народитѣ, бюджетътъ да не надмине цифрата 7 милиарда лева, внесе бюджета на държавата въ размѣръ на 6.275.000.000 л., за да останатъ за българскитѣ държавни железници около 725 милиона лева. Ето още единъ ангажментъ, който г. министърътъ на финанситѣ е поелъ при сключването на стабилизационния заемъ. Значи, ако се погледне отъ формална страна, внесенниятъ законопроектъ не може да бжде одобренъ, не може да бжде гласуванъ, защото той отнема свещеното право на народния представителъ, следователно, на народа да си каже думата за нуждитѣ, за исканията на най-голѣмото у насъ народно стопанство — железницитѣ, които, по изчисленията на видни дирекционни чиновници и на видни наши икономисти, струватъ надъ 11 милиарда лева. На народното представителство се отнема тая възможностъ, когато ще гласува ежегодно 700 милиона лева, или 1 милиардъ лева за българскитѣ държавни железници, да упражни единъ ефикасенъ

контролъ и да си каже думата по всички отдѣлни перз, тѣй както повелява чл. 121 отъ конституцията. Нека припомнимъ една мисълъ на уважаемия професоръ Данаиловъ, който въ една своя речъ въ Народното събрание изтъкна, че следъ основния законъ — конституцията — у насъ имаме единъ другъ органически законъ, който тоже трѣбва да пазимъ като зеницата на окоето си — законътъ за бюджета, отчетността и предприятията. Тоя законъ, макаръ да има известни дефекти, които трѣбва да бъдатъ премахнати, обаче при низката култура, въ която ние се намираме и въ която ние въобще живѣемъ, тоя законъ се явява една държавна потребностъ. Но съ внесенния на нашето внимание законопроектъ за уредба и управление на българскитѣ държавни железници, законътъ за бюджета, отчетността и предприятията се подрива изъ основи. А въ чл. 210 отъ този законъ, уважаеми г. Данаиловъ, се казва: „Никоя отъ разпоредбитѣ на тоя законъ не може да бжде отменена или измѣнена съ какъвто и да било законъ, общъ или специаленъ, освенъ съ новъ законъ за бюджета, отчетността и предприятията или съ специаленъ законъ за измѣнение и допълнение на настоящия законъ“.

Н. Пѣдаревъ (д. ср): За голѣмо съжаление, много изключения направихме досега.

С. Омарчевски (з.): Г. Пѣдаревъ! Азъ говоря какви сж постановленията на чл. 210 отъ закона за бюджета, отчетността и предприятията. По този законъ е издадено едно рѣководство, написано отъ държавния контролоръ по отчетността и предприятията Димитъръ х. Сотировъ, виденъ финансистъ у насъ, заедно съ неговитѣ подначалници Димитъръ Тодоровъ и Георги Славовъ, което рѣководство е препорѣчано съ окръжно отъ г. министър-председателя и г. министъръ Молловъ да служи за рѣководство на всички частни, държавни и обществени предприятия като надстойна книга, като евангелие.

Н. Пѣдаревъ (д. ср): Намъ кой ще го препорѣча?

С. Омарчевски (з. в): Съ внесенния законопроектъ за уредбата и управлението на българскитѣ държавни железници се туря кръстъ на яснитѣ постановления на закона за бюджета, отчетността и предприятията, защото редътъ, по който ще става гласуването на разходитѣ за българскитѣ държавни железници, и начинътъ, по който ще се извършватъ доставкитѣ и всички въобще разходи, измѣняватъ съвършено изъ основи съществуващия законъ за бюджета, отчетността и предприятията. Цѣлата глава III на законопроекта, отнасяща се до бюджета и до всичко, което е свързано съ пари, измѣня съвършено закона за бюджета, отчетността и предприятията.

Отъ друга страна, измѣняватъ се и нѣкои постановления на глава XVIII отъ конституцията, кждето се постановява какъ се сключватъ заеми. Наистина, законопроектътъ не е тѣй ясенъ по въпроса, какъ въобще ще се сключватъ заемитѣ, краткосрочни и дългосрочни, които българскитѣ държавни железници въ бъдеще ще иматъ право да сключватъ. Но, въ всѣки случай, въ чл. 123 отъ конституцията е казано: (Чете) „Ни единъ заемъ не може да се направи безъ съгласието на Народното събрание“, а въ чл. 124 е казано: (Чете) „Ако би не въ периода на заседанията на Събранието да се види, че е нужно да се направи за държавата заемъ за покриване на извънредни разходи, които не могатъ да се оставятъ за после, то се свиква незабавно Народното събрание извънредно“. Споредъ единъ членъ отъ законопроекта, обаче, министърътъ на железницитѣ и министърътъ на финанситѣ могатъ да уговарятъ — разбира се, пакъ съ одобрението на Народното събрание, но предварително могатъ да уговарятъ — известни краткосрочни и дългосрочни заеми за смѣтка на българскитѣ държавни железници.

Следователно, отъ формално гледище, отъ една страна, се нарушаватъ основни положения на конституцията, като на Народното събрание се отнема върховното право на контролъ, на критика и на посочване нуждитѣ и потребноститѣ на българскитѣ държавни железници; отъ втора страна, нарушава се законътъ за бюджета, отчетността и предприятията, и, отъ трета страна, суспендиратъ се постановления въ редица закони, какъвто е, напр., законътъ за насърчение на нашата родна индустрия, законътъ за поощрение на земледѣлското производство и още редица закони по Министерствата на търговията и на земледѣлието. Защо? Защото въ единъ членъ отъ за-

конопроекта е казано, че се отменява всъщност безплатно и с намалени такси пътуване въобще, а се дава право на Дирекцията на железниците да изработи единъ правилникъ, въ който да бъдат упоменати всички случаи, въ които ще се допуска такова безплатно и с намалени такси пътуване.

Отъ единъ докладъ пъкъ, който Дирекцията на железниците е представила презъ 1924 г. на тогавашния министъръ на железниците, се вижда, че въ тая дирекция нѣма точна статистика, отъ която да се вижда на каква цифра достигатъ безплатнитъ пътувания на хора и стоки по българскитъ държавни железници. Но отъ този списъкъ, който се прилага за безплатнитъ и с намалени такси пътувания, се вижда, колко много далечъ наистина сме отишли въ известни области; и понеже редица съществувачи закони се отменяватъ, съ това ще се внесе една цѣла пертурбация въ нашия животъ. Щомъ съ единъ членъ отъ този законопроектъ се отменяватъ разпореденията на съществуващия законъ за насърчение на мѣстната индустрия, съ които се даватъ известни привилегии, напр., по пренасянето потребнитъ на индустриалнитъ предприятия машини, машинни части и принадлежности, инструменти, каменни въглища, бензинъ, петролъ и други горивни материали, както и сурови материали, нужни за тия предприятия, или щомъ се отменяватъ разпореденията на закона за поощрение на земледѣлското производство, съ които се даватъ известни предимства по пренасянето, напр., на лозови гладки, укоренени американски прѣчки, на овошни фиданки и плодове, на зеленчукъ, кошери, разплоденъ добитѣкъ и т. н., вие ще признаете, че това е чисто и просто единъ революционенъ актъ, който внася цѣла пертурбация въ нашия животъ, защото въ бъдеще всички тѣзи разходи ще следва да бъдатъ плащани отъ респективнитъ министерства, което пъкъ, естествено, ще повлѣче следъ себе си едно увеличение на тѣхнитъ бюджети въобще.

Отъ тая маса (Сочи министерската маса) винаги сѣ чували възгласи, че не трѣбва да се създаватъ закони съ обратна сила, защото това е антиконституционно и пр., но въ чл. 38 отъ внесенния законопроектъ се упоменаватъ задълженията на българскитъ държавни железници до 31 декемврий 1928 г., които ще паднатъ въ тѣхна тежестъ, като се добавя, че задълженията, които ще следватъ следъ тая дата, също ще бъдатъ въ тѣхна тежестъ. Ние разискваме този законопроектъ отъ 16 май 1929 г. и, следователно, не можемъ отъ днешна дата да отдѣляме известно състояние въ форма на автономна единица и да го обременяваме или облекчаваме отъ известни негови задължения. Въ сѣщия членъ се казва, че тѣзи задължения, които оставатъ въ тежестъ на българскитъ държавни железници въ бъдеще, се опредѣлятъ на 3.990.000.000 л., а за всички оцѣти разходи, които ще се правятъ въ бъдеще за българскитъ държавни железници, въ законопроекта се опредѣля какъ ще става прехвърлянето имъ. Въ чл. 41 е казано: (Чете) „Ако разполагаемата наличностъ на резервния фондъ е недостатъчна, нужнитъ суми за покриване загубитъ се вписватъ въ разходната частъ на държавния бюджетъ. Начинътъ, по който ще става изплащането на тѣзи аванси, се опредѣля по споразумение между министра на железниците, пошитъ и телеграфитъ и министра на финанситъ“. Въ чл. 43 се казва: (Чете) „Евентуалнитъ дефицити отъ експлоатацията на пристанищата се вписватъ като разходи въ годишния бюджетъ на държавата. Лихвитъ и погашенията на държавнитъ дългове, образувани за постройката на пристанищата и субсидиитъ на корабоплавателни и други морски предприятия, сѣ въ тежестъ на държавното съкровище“.

Човѣку става неясно: отъ една страна, цели се да се прехвърлятъ върху бюджетитъ автономни железници задълженията отъ близо 4 милиарда лева за разходитъ, които държавата е направила въ миналото заради гѣхъ и които въ бъдеще ще бъдатъ изплащани отъ самитъ железници, а, отъ друга страна, всички оцѣти разходи, за които срѣдствата нѣма да достигнатъ, за да се задоволятъ нуждитъ на българскитъ държавни железници и пристанища, ще бъдатъ поети отъ разходния бюджетъ на българската държава! Изглежда, че онзи, който е наложилъ внасянето на този законопроектъ въ тая му форма, е направилъ много добра смѣтка, въ смисълъ да гарантира вземанията на държавата въ размѣръ на 4 милиарда лева отъ бюджетитъ приходи, които ще се получатъ следъ обявяването на българскитъ държавни железници за автономни; но, отъ друга страна, съ всички оцѣти суми, които

ще следва да бъдатъ дадени, за да се удовлетворятъ нуждитъ на тѣзи железници, ще се задѣлжава държавното съкровище. Така че, отъ една страна, иска се финансово обособяване на българскитъ държавни железници — като пакъ си оставагъ напълно държавни, подъ върховния контролъ на държавата, но като се еманципиратъ отъ държавния бюджетъ — а, отъ друга страна, когато срѣдствата имъ не достигатъ за известни разходи, които сѣ необходими за тѣхнитъ нови нужди, иска се и въ бъдеще съ тѣзи разходи да се обременява държавното съкровище.

К. Николовъ (д. сг): Аванситъ, който държавата ще дава, сѣ единъ видъ заеми — както сега авансирахме 120 милиона лева.

С. Омарчевски (з): Азъ говоря, г-да, върху туй, което намирамъ въ законопроекта и което за мене е ясно. Затова ще моля да получа единъ отговоръ отъ г. министра на железниците. Защото, отъ една страна, се иска да се прехвърлятъ върху бюджетитъ автономни железници частъ отъ разходитъ, които държавата е направила за тѣхъ, отъ друга страна пъкъ, въ този членъ, който азъ цитирахъ, се казва, че щомъ не достигатъ сумитъ за разходитъ имъ, тѣ ще сѣ въ тежестъ на държавата

К. Николовъ (д. сг): Отъ резервния фондъ.

С. Омарчевски (з): (Чете) „Евентуалнитъ дефицити отъ експлоатацията на пристанищата се вписватъ като разходи въ годишния бюджетъ на държавата“

Отъ друга страна, г. г. народни представители, внесенния законопроектъ има една главна целъ: да създаде по възможностъ повече приходи. И понеже знаемъ, какъ въобще се приготвяватъ бюджетитъ, особено разходнитъ бюджети, трѣбва да се признае, че бюджетитъ на Министерството на железниците е достатъчно защитилъ всички оцѣти, които се явяватъ най-ревностни служители на единъ важенъ отдѣлъ — българскитъ държавни железници. Освенъ това се казва, че съгласно постановленията на този законъ, може да става размѣстване на известни кредити презъ годината отъ единъ параграфъ въ другъ. На простъ български езикъ това значи, че ако сѣ предвидени 250 милиона лева за поддържане персонала по българскитъ държавни железници и пристанища, и ако този кредитъ не стигне, Министерството на железниците има право съ постановление или наредба да усили този параграфъ съ срѣдства отъ други параграфи на бюджета на българскитъ държавни железници.

К. Николовъ (д. сг): За заплатитъ на персонала ли?

С. Омарчевски (з): Да.

К. Николовъ (д. сг): Не може. Има специаленъ членъ, който забранява това.

С. Омарчевски (з): И следва да се разбере, че винаги Народното събрание може да бѣде изправено предъ единъ бюджетъ тъй представенъ отъ чиновницитъ на Дирекцията на железниците, че да бѣде поведено, въ смисълъ: да гласува известни кредити за известни нужди и да абдикира отъ едно свое право, да го делегира на министра на железниците, който по докладъ на висния железнопѣтенъ съветъ, или по свое усмотрение, може да усили известенъ параграфъ съ кредити отъ други параграфи. Това е една абдикация отъ страна на върховната суверенна властъ въ България, която се казва Народно събрание.

Чрезъ отнемането на безплатнитъ карти, чрезъ възвѣдането на търговско смѣтководство, чрезъ турянето рѣжа, за да се знае какво се взема и какво се дава на българскитъ държавни железници, законопроектътъ цели да установи господството на единъ принципъ — повече приходи за българскитъ държавни железници за въ бъдеще.

Но следва единъ въпросъ: българскитъ държавни железници досега и българскитъ държавни железници въ утрешния день на какви нужди служатъ и за какво сѣ създадени — сами за себе си ли, да доставятъ повече приходи на държавата, или да служатъ преди всичко на живота? Въ каква връзка се намира развитието на нашето железнопѣтно дѣло съ нуждитъ на живота, и докъде може да се отиде съ единъ законъ, който има за целъ да достави максимумъ печалби за българскитъ държавни железници, защото има да посрѣщатъ за въ бъдеще и разходи, които имъ се прехвърлятъ, по държавни дългове и

разходи за бъдещи нужди, и във дадения случай нѣма ли да имаме не едно поощрение въ стопанския и икономическия животъ, а една стагнация?

Цѣлния духъ на този законопроектъ посочва на всѣки единъ, макаръ и малко сведущъ по тѣзи въпроси, че ние вървимъ къмъ едно систематическо откъсване на най-големьото народно стопанство и поставянето му подъ прямата заповѣдъ и прямата защита и покровителство на българската държава, защото чрезъ една програма е поетъ ангажментъ отъ представителя на българското правителство — финансовия министъръ. Отъ ония изявления, които представителятъ на Обществото на народитѣ г. Рене Шаронъ направи, се вижда, че преди да бѣде сезирано Народното събрание съ известна програма, има поети задължения. Желателно би било въобще цѣлния въпросъ, както е билъ разискванъ въ Обществото на народитѣ и отъ финансовия комитетъ, да бѣде представенъ всецѣло на просвѣтеното внимание на народното представителство, за да се разпръсне легендата, че ние вървимъ къмъ едно откъсване на най-големьото народно стопанство, за да се намѣримъ въ утрешния день подъ пълната заповѣдъ на чужденци — които и да бждатъ тѣ, каквито и намѣрения да иматъ спрямо българската държава.

Въ в. „Утро“, брой 5894 отъ 10 априлъ 1929 г., имаме едно изявление отъ г. Рене Шаронъ, представителъ на Обществото на народитѣ по бѣжанския заемъ, което не бѣше опровергано, и което, както знаете, повдигна голѣмъ шумъ. Азъ нѣма да ви чета какъ оргазътъ на правителството реагира на шума, който се повдигна по поводъ оставката на министра на желѣзницитѣ.

(Чете) „Запитанъ по въпроса, какъвъ е билъ предметъ на неговитѣ разисквания съ министъръ-председателя г. Липчевъ презъ време на разговоритѣ, които той е ималъ съ него — споредъ вестникитѣ — въ сѣбота г. Шаронъ ни съобщи, че нѣма нищо да ни каже по тоя поводъ.

„На друго запитване отъ наша страна, г. Шаронъ ни заяви следното“. — Моля да внимавате, за да видите, че тия изявления не сѣ направени предъ единъ вестникарь на улицата, а може би, предполагамъ, сѣ дадени писмено, за да бждатъ ясни, стриктни и опредѣлени. — „Може би, не е излишно да се припомнятъ фактитѣ, както сѣ. На 8 юний 1928 г. Съветътъ на Обществото на народитѣ одобри програмата на разходитѣ за желѣзнопѣжнитѣ съобщения“. — Значи, още на 8 априлъ е била одобрена една програма отъ Обществото на народитѣ, което изхожда отъ всички най-добри намѣрения.

Д. Дерлипански (з. в): Коя програма?

С. Омарчевски (з): Коя програма, азъ не знамъ, г. Дерлипански. Има една програма — която се гласува отъ Народното събрание преди Великденъ — за строежъ на известни линии.

(Продължава да чете) „Даде ми се позволение да права необходимитѣ разрешения относно разходитѣ“. — Значи, безъ да има законъ за автономия на желѣзницитѣ, съ самия фактъ на подписване на протокола за разрешаване на стабилизационния заемъ, още тогава се е дало право на представителя на Обществото на народитѣ г. Рене Шаронъ, да упражнява известенъ контролъ. (Чете) „Даде ми се позволение да права необходимитѣ разрешения относно разходитѣ, при условие да ми се даде гаранция — следъ съвещаване, въ случай на неуспѣхъ — отъ финансовия комитетъ на Обществото на народитѣ, че българското правителство е извършило по задоволителенъ начинъ необходимото преустройство на администрацията на желѣзницитѣ“.

Колкото и г. министърътъ на желѣзницитѣ днесъ — разбирамъ положението му — да твърди, че законопроектътъ е резултатъ на негови обстойни проучвания, той не може да нѣма предъ видъ изявленията на г. представителя на Обществото на народитѣ, който казва, че заемътъ не можеше да бѣде сключенъ презъ м. ноемврий миналата година — когато фактически бѣше сключенъ — докато не се изпълни условието, което се посочва отъ уважаемия представителъ на туй Общество на народитѣ.

(Продължава да чете) „Въ декемврийската сесия презъ 1928 г. финансовиятъ комитетъ, консултиранъ отъ менъ, отправи до Съвета на Обществото на народитѣ, въ съгласие съ българската делегация, рапортъ, въ който фигурира между другото препоржката да бѣде назначаванъ главниятъ директоръ на желѣзницитѣ за опредѣленъ периодъ, напр., 5 години. Причинитѣ, които накареха комитетъ да направи тази препоржка, бѣха изчерпателно раз-

исквани“. — Значи, тази работа е била разисквана. „Малко-късно, следъ моето завръщане отъ Женева презъ декемврий, азъ се запознахъ съ единъ законопроектъ за преустройството на желѣзницитѣ; той съдържаще повечето отъ препоржкитѣ на финансовия комитетъ, обосновани върху доклада на експерта, консултиранъ отъ българското правителство — г. Ренулъ. Клаузата на 5-тъ години не бѣше поставена въ законопроекта. Въпоследствие станаха разисквания, които предвещаваха, че ще сближатъ гледищата по тоя поводъ, изключавайки само опредѣлянето на формата до една такава гочка, щото презъ мартъ, безъ да бѣхъ чулъ нищо преди заминаването си, азъ бѣхъ въ състояние да кажа на комитетъ, че усвоенитѣ мѣроприятия отъ правителството за преустройството изглеждаха задоволителни“. Вижда се ясно, че сѣ правени известни разговори за това, какъва ще бѣде финансовата администрация, какви ще бждатъ главнитѣ, основнитѣ положения, които ще легнатъ въ бъдещия законъ за желѣзницитѣ, който е представенъ на нашето внимание днесъ, на 16 май. Това е уговорено предварително отъ българското правителството и заради туй представителятъ на финансовия комитетъ казва: (Чете) „Най-сетне, само преди нѣколко дена, азъ бѣхъ уведоменъ, че изработването на формата на горепоменатата препоржка отъ финансовия комитетъ повдигнала известни мъчнотии“.

Какви? Именно че г. министърътъ на желѣзницитѣ смѣта, че щомъ каго директорътъ трѣбва да бѣде назначенъ за 5 години, той фактически ще бѣде директоръ на желѣзницитѣ, управителъ на желѣзницитѣ, и че неговата роля, като министъръ на желѣзницитѣ, се свежда до една регистраура и заради туй той, министърътъ на желѣзницитѣ, си дава оставката. (Продължава да чете) „Всичко това, както вие виждате, нѣма друго значение, освенъ да се уеднакви гледището за реформитѣ, признати като необходими отъ дветѣ страни“. Тия реформи, които се признаватъ необходими за българскитѣ държавни желѣзници, сѣ работа преди всичко на българското правителство и на българското Народно събрание, а не сѣ работа на нѣкои доброжелатели, колкото и добри, колкото и благи намѣрения да иматъ тѣ; тѣ сѣ работа на българската държава, на нейното правителство, на нейното Народно събрание; тѣ не могатъ да ни бждатъ налагани отъ други, съ каквито и добри намѣрения да бждатъ тѣ. (Продължава да чете)

„Много е говорено и за търговетѣ или по-скоро за факта, че азъ съмъ поискалъ да присѣдствувамъ въ търговетѣ“ — въ търговетѣ, които се извършватъ при Дирекцията на желѣзницитѣ. — „Но вече има две години и половина откакъ тази система функционира по поводъ на търговетѣ, устройвани отъ Главната дирекция за настаняването на бѣжанцитѣ. Вие бихте могли да попитате компетентни лица...“ — Човѣкътъ си изпълнява най-добросъвестно дълга, като защитникъ на ония, които сѣ го изпратили да следи строго за изпълнението на ония задачи, които сѣ му възложили по поетитѣ задължения, но пита се: какво правимъ ние? — „... и вървамъ, че ще ви се каже, че системата е имала голѣми преимущества за България. Добавямъ, че моето искане предварително е одобрено отъ финансовия комитетъ, въ който заседаватъ делегати на 11 страни, и че това искане е съобразно съ постановленията на протокола отъ 10 мартъ 1928 г.“

Това сѣ изявленията на г. Шаронъ. Ясно се вижда неговото участие, че безъ да има закона за българскитѣ държавни желѣзници, така както се внася днесъ, на 16 май, още на 26 априлъ представителятъ на Обществото на народитѣ е присѣдствувалъ на единъ търгъ за доставка на вагони въ размѣръ на 150 милиона лева. Вѣрно е, че представителятъ на Обществото на народитѣ не е упражнявалъ никакво влияние, но вѣрно е още, че той е присѣдствувалъ по силата на едно поето задължение отъ страна на българското правителство предъ Обществото на народитѣ. Много може да се говори по това участие или неучастие на представителя на финансовия комитетъ на Обществото на народитѣ, но азъ се боя да не би, говорейки за това участие на чужденци, съ каквито и намѣрения да бждатъ тѣ, въ доставкитѣ, които българската държава върши за своитѣ нужди, да не отида далечъ. При ония голѣми права, които се даватъ сега, като се суспендира законътъ за бюджета, отчетността и неприятитата по отношение размѣра на голѣмитѣ търгове, които има да ставатъ за българскитѣ държавни желѣзници, вижда се, че никаква дейность въ бъдеще за правния просперитетъ на българскитѣ държавни желѣзници нѣма да има, защото такива сѣ ангажментитѣ,

конто сж поети съ протокола за заема, който ние гласуваме, и по силата на този законопроект, който днес разглеждаме.

(Председателското мѣсто се заема отъ председателя)

Ако наистина е вѣрно, че даже и при най-обикновенитѣ търгове трѣбва да има представител на Обществото на народитѣ, на онѣзи, които дадоха пари, азъ питамъ: има за тѣзи 800 хиляди лири стерлинги — сума, която въ края на краищата, както се посочи много правилно отъ г. министра на желѣзницитѣ, може да се получи въ 5—10 години отъ нашитѣ желѣзници, защото тѣ въ последнитѣ нѣколко години сж дали излишекъ отъ 250—300 милиона лева — трѣбваше държавата да изпусне контролата надъ българскитѣ държавни желѣзници? Когато нуждитѣ на българскитѣ държавни желѣзници и на българскитѣ пристанища сж били такива, че българската държава можеше да отговори на нарастналия трафикъ и да може да изпълни програмата на желѣзнопътна политика въобще съ свои собствени сръдства, защо българската държава прибѣгна до единъ заемъ за нашитѣ съобщителни сръдства, сухи и водни пътища въ царството; защо, за да получи 800 хиляди лири стерлинги, трѣбваше да даде такива широки права на вмѣшательство на чужденцитѣ и да изпусне нашитѣ желѣзници отъ контролата на държавната власт, да изпусне отъ рѣцетѣ си това държавно стопанство, което се оценява надъ 11 милиарда и нѣколко стотинѣ милиона лева? Защо бѣше нужно това, когато тия пари тя можеше да получи отъ самитѣ български държавни желѣзници въ нѣколко години, както и самъ г. министърътъ посочва, че ако има, наистина, едно търговско смѣтководство въ българскитѣ държавни желѣзници, биха се добили излишци, които биха способствували за задоволяването на ония нужди, които днесъ сж една необходимостъ за развоа на нашето желѣзнопътнo дѣло?

Но, г. г. народни представители, ако строежътъ въ бѣдеще на желѣзнопътнитѣ линии и въобще цѣлятъ развой на нашата желѣзнопътна политика ще става подъ наблюдението на Обществото на народитѣ, респективно на неговия представител въ България, пита се: не дава ли България, поемайки едно такова задължение за единъ заемъ отъ 800 хиляди лири стерлинги, цѣлата национална отбрана въ рѣцетѣ на чужди държави, не я ли поставя подъ заповѣдта на представителя на чуждитѣ държави? Когато може да се заповѣдва въ търговетѣ, когато може да се присѣтствува въ търговетѣ — а азъ не зная защо е нужно да се присѣтствува — когато може да се упражнява известно влияние въ търговетѣ; когато днесъ се работи по една програма, за да се дойде стѣпка по стѣпка до откъсването на българскитѣ държавни желѣзници въ едно отдѣлно, самостоятелно предприятие, за да послужатъ тѣ като гаранция за единъ трети заемъ — г. министъръ Молловъ въ своята речъ въ Варна, държана на 14 априлъ т. г., намекна за това — когато отъ друга страна не се касае само за българскитѣ държавни желѣзници, а въобще за всички съобщителни сръдства — азъ си задавамъ въпроса, а и всички по-сведущи хора си задаватъ въпроса: не се ли туря кръстъ въобще на нашата народна отбрана, не се ли парализира по този начинъ отбраната на българската държава за въ бѣдеще, когато последната ще бѣде заплашена отъ чуждо нашествие? Вървейки къмъ премахване на активния и траенъ контролъ отъ страна на държавната власт и предаването на всички сухоземни и водни пътища въ рѣцетѣ на чужденцитѣ, народната отбрана — при мобилизация — се заплашва, тя ще бѣде парализирана при едно чуждо вмѣшательство. Касае се не само за българскитѣ държавни желѣзници, не само за българскитѣ пристанища, а въобще за всичкитѣ пътища въ България, дори за шосетата. Така, ако, отъ една страна, ние отладохме или сме отдали всички или по-главнитѣ приходи отъ митницитѣ, за да гарантираме всички задължения на българската държава по репарациитѣ; ако ние, отъ друга страна, изпускаме изъ своитѣ рѣце българскитѣ държавни желѣзници, най-голѣмото отъ народнитѣ стопанства, възлизащо на 11 милиарда български лева, то пита се, какво ще остане, съ което ние да поддържаме българската държава въ бѣдеще? И може ли да се намѣрятъ народни представители, изхождащи макаръ и отъ правителственото болшинство, да не говоримъ за такива отъ опозицията, които, при оня шумъ, който се създаде по времето на сключване на договора за стабилизационния заемъ, въ правителствения печатъ — какъвто е органътъ

на управляващата партия — Демократическия сговоръ в. „Демократически сговоръ“, какъвто е органътъ на крилото на г. Александъръ Цанковъ, председател на Камарата, в. „Лжтъ“ — . . .

С. Пѣйчевъ (з. в): Племя, не крило.

С. Омарчевски (з): . . . да гласуватъ за този законопроектъ, ако наистина тѣ сж сериозно загрижени и ако наистина е имало у тѣхъ известни опасения за туй откъсване на българскитѣ държавни желѣзници и за оставянето имъ въ залогъ за единъ бѣдещъ трети заемъ, който г. министърътъ на финанситѣ мисли да сключи въ бѣдеще? И пита се: ако страхътъ отъ туй финансово обособяване на българскитѣ държавни желѣзници е достатъчно силенъ и основателенъ въ правителствени сръди какъвъ трѣбва да бѣде той въ всѣки единъ отъ опозиционнитѣ народни представители, които нѣматъ възможностъ да знаятъ повече отъ това, което се казва въ официалнитѣ документи, които се представятъ на тѣхното внимание?

Отъ изявленията на г. Шаронъ, които азъ ви прочетохъ, се вижда, че Народното събрание винаги се е изправяло предъ *post factum*, предъ свършени факти, и че то само регистрира известни актове, които, макаръ и въ формата на добри препорѣки все за благого на българския народъ и за благого на българската държава, впоследствие сж носили неприятни изненади.

Доколко тия нѣжни грижи цѣлятъ да стабилизиратъ нашата монета отъ една страна, доколко тѣ цѣлятъ да способствуватъ за едно разрастване на нашето желѣзопътнo дѣло, за да бѣде то развито въ единъ кѣсъ периодъ въ рамкѣта на оная програма, която чертаа днесъ Министерството на желѣзницитѣ, ясно се вижда отъ всички ония задължения, които се даватъ, и всички ония положения, които се гласуватъ по законопроекта, за да се откъснатъ българскитѣ държавни желѣзници отъ прѣкия контролъ на българското Народно събрание, на българското правителство изобщо. Съ залагането на българскитѣ държавни желѣзници смѣтамъ, че на насъ не остава вече почти нищо, което въ бѣдеще можемъ да дадемъ въ залогъ, за да гарантира единъ новъ заемъ, или изобщо за да гарантира една реформена акция на българската държавна власт, която и да бѣде тя, за да може да се удовлетворяватъ нуждитѣ било на народното образование, било на народното здраве или други нужди, които сж една необходимостъ на днешния день.

По причини, които нарушаватъ съществуващи закони — преди всичко нарушена е конституцията въ нѣколко члена, нарушенъ е единъ втори основенъ законъ, какъвто е законътъ за бюджета, отчетността и предприятията, нарушени сж по-нататѣкъ и редица закони по Министерството на земледѣлието и държавнитѣ имоти, по Министерството на търговията, по Военното министерство и по Вътрешното министерство съ отнемането на картитѣ и други подобни, нарушенъ е законътъ за народната просвѣта съ суспендиране правото на българскитѣ учители да пѣтуватъ по българскитѣ държавни желѣзници съ 75% намаление — по тия причини, казвамъ, азъ смѣтамъ, че се извършва единъ революционенъ актъ и то не че го желае българското правителство, а защото българското правителство има да изпълни една заповѣдъ на нашитѣ голѣми благодетели, които ни разрешиха стабилизационния заемъ и то следъ като българското Народно събрание утвърди протокола на Обществото на народитѣ отъ 8 мартъ 1928 г. при явния протестъ на нашия многоуважаванъ председател на Народното събрание г. Цанковъ на нашия председател на бюджетарната комисия г. Данаиловъ и на г. професоръ Мишайковъ, които гласуваха противъ. Би следвало, естествено, тѣ и днесъ да гласуватъ противъ този законопроектъ. Азъ бихъ желалъ да чуя особено мнението на г. Данаиловъ, за да видя, какъ ще обоснове той лично за себе си едно вдигане на рѣжъ за този законопроектъ, който е внесенъ днесъ на неговото просвѣтено внимание. Очевидно е, че тѣ днесъ се намиратъ предъ една дилема. Правителственото болшинство обаче, ще не ше, по една необходимостъ ще следва да гласува този законопроектъ, защото той е една логическа последица отъ поети ангажменти отъ страна на представителя на българската държава предъ финансовия комитетъ при Обществото на народитѣ, г. министра на финанситѣ. Вѣрни ли сж твърденията на г. министра на финанситѣ, нееднократно изтѣквани отъ него въ Народното събрание, че съ сключването на стабилизационния заемъ той

не е накърнил българското национално достоинство? Не сж вѣрни. Вѣрни ли сж твърденията на г. министра на финансите, че сж подписването на договора за стабилизационния заем не е нарушил сжествуващи закони въ страната? Абсолютно не сж вѣрни. Защото всички ония шагове, които напоследък българското правителство прави, като, напр., разрешаването на спора между българската държава и Дисконто-Гезелшафтъ чрезъ сключването на една спогодба, която спогодба то само сключи и ще внесе тукъ, за да я гласуваме, не сж нищо друго освенъ изпълнение на ангажменти, поети при подписването на протокола за разрешаването на стабилизационния заемъ. Защото, ако бѣше друго-яче, въ такъвъ случай трѣбваше да се изпълни волята и декларацията на г. министъръ-председателя, който заяви, че преди да отиде на арбитражъ спорътъ на българската държава съ Дисконто-Гезелшафтъ и преди да се разреши по какъвто и да е начинъ този споръ, той ще бѣде разискванъ въ Народното събрание. Днесъ на Народното събрание ще бѣде представена една спогодба, подписана отъ представителя на България въ Берлинъ, г. д-ръ Даневъ, споредъ която България се задължава да плати 17 милиона швейцарски франка въ разстояние на 15 години съ известни лихви и т. н.

Д. Нейковъ (с. д): Половинъ милиардъ български лева.

С. Омарчевски (з): Значи ужъ нѣмаше абсолютно никаква връзка спорътъ съ Дисконто-Гезелшафтъ съ сключването на нашия стабилизационенъ заемъ, а виждате, преди да се изпълнятъ всички постановления отъ договора за заема и преди да се турятъ на разположение на българската държава всички срѣдства отъ стабилизационния заемъ, какъ постепенно, постепенно се изпълняватъ задължения, сключватъ се спогодби, както тая съ нѣмската банка Дисконто-Гезелшафтъ, като не се слагатъ на разрешение съвокупно въпроситъ между нѣмската държава и българската държава, между Германия и България, а се разглеждатъ откъснато тия въпроси, като че не се е касало въ миналото за сключването на единъ договоръ за заемъ между българската държава и германската държава, а се е касало за единъ договоръ за заемъ между българската държава и банка Дисконто-Гезелшафтъ. Това, значи, е било едно предварително условие, което е следвало да се изпълни. Второто предварително условие, което следва да се изпълни, преди да бѣдатъ дадени 800 хиляди лири стерлинги отъ стабилизационния заемъ, то е да бѣде гласуванъ този законопроектъ, който е предварително одобренъ, който е предварително прегледанъ отъ други и ние сега ще се явимъ само като една регистратура, която ще следва да го одобри, защото, ако не го одобримъ, нѣма да има реализиране на заема, значи нѣма да има една сума отъ 800 хиляди лири стерлинги, която ще бѣде ладена за нуждитъ на българскитѣ държавни желѣзници.

Все тъй ли почитаемото правителство на Демократическия сговоръ ще изправя Народното събрание предъ свършени факти? Все предъ свършени факти ли ще ни изправя то? И, г. г. народни представители, азъ обръщамъ още единъ пътъ вниманието ви — нашата парламентарна група не иска да прави абсолютно никаква политика по тоя въпросъ — ако по въпроса за заема наши видни финансиста и икономисти, каквито сж уважаемиятъ председател на Камарата г. професоръ Цанковъ, какъвто е г. професоръ Данаиловъ, г. професоръ Мишайковъ, се обявиха противъ; ако този въпросъ не е билъ разискванъ и до днесъ въ Икономическото дружество, на което е председателъ уважаемиятъ министъръ-председателъ г. Липчевъ; ако тоя въпросъ се скрива, то ние трѣбва да разберете, колко наистина е голѣма опасността и какъ, ако гласувате за този законопроектъ, най-голѣмото народно стопанство ще се изплъзне отъ нашитѣ ръце, ще се направи единъ революционенъ актъ съ цѣлото законодателство, което се измѣня изъ основи.

Азъ намирамъ, че по всички съображения отъ формално естество — нарушението на сжествуващитѣ закони и на конституцията, отнемане на върховното право на Народното събрание да си казва думата по всички ония нужди, по всички приходи и разходи, които ще трѣбва да ставатъ за българскитѣ държавни желѣзници — както и поради съображения отъ фактическо естество, ние не можемъ да вдигнемъ ръка за този законопроектъ, защото следва да одобрямъ една система, едно трѣгане по единъ пътъ, което служи като основа на единъ бѣдещъ и още по-страшенъ заемъ.

Следователно, по съображения отъ формално и фактическо естество, ние не можемъ да гласуваме този законопроектъ. Нѣщо повече, ако наистина съ финансовото обособяване на българскитѣ държавни желѣзници трѣбва да се внесе една яснотъ, една прегледностъ въ цѣлото смѣтководство и дѣловодство на това държавно стопанство, нѣма нужда отъ подобно финансово обособяване. Ако българскитѣ държавни желѣзници иматъ нужди, които ще следва да ги развиятъ въ течение на 10—12 години, както казва министърътъ на желѣзницитѣ въ своитѣ мотиви къмъ законопроекта, то въ единъ периодъ отъ 5—6 години ние пакъ ще имаме възможностъ да удовлетворимъ тия нужди по изпълнението на начертаната програма съ излишецитѣ, които ще се реализиратъ при упражнението на бюджета на държавнитѣ желѣзници презъ това време. Нѣма защо, следователно, срещу нѣкаква сума отъ 800 хиляди лири стерлинги ние да дадемъ въ залогъ едно отъ най-голѣмитѣ наши национални богатства на чужденци и съ това да туримъ въ пълна зависимостъ отъ тия чужденци нашата народна отбрана, да я дадемъ въ ръцетѣ на чужденци, които утре може да владѣятъ българскитѣ държавни желѣзници.

Съ тѣзи опасения, като опозиционенъ народенъ представителъ, на когото не е казано всичко, който не знае всичко, но който ясно вижда, че въ всички клаузи на този законопроектъ се крие една чужда ръка, едно чуждо вмѣшательство, азъ апелирамъ къмъ народнитѣ представители, респ. къмъ тѣзи отъ болшинството, да се загрижатъ и да знаятъ, че има партийна дисциплина, която въ дадени случаи ги задължава да гласуватъ, но че когато се касае за работи, които излагатъ на рискъ народната отбрана, тѣ не трѣбва да гласуватъ. Когато въ 1931/1932 г. българската държава, по силата на репарационнитѣ задължения, не ще може да сжествува, тогава онѣзи, които ще владѣятъ нашитѣ желѣзници, онѣзи, отъ които ще бѣдемъ въ зависимостъ, поради ненамаляване на нашитѣ репарационни задължения, може би ще ни поставятъ предъ една дилема, която ще бѣде много опасна за българския народъ, за българската държава изобщо, защото нѣма да остане нищо, което да залагаме въ бѣдеще, и защото отъ денъ на денъ финансовото ни положение се отегчава и ще се намѣримъ предъ една неизвестностъ, когато можемъ да бѣдемъ възправени предъ единъ въоръженъ конфликтъ съ много по-голѣми и силни отъ насъ държави и когато, по силата на едни актове, които ще гласуваме сега въ Народното събрание, можемъ да бѣдемъ изправени, щемъ не щемъ, волею-неволею, предъ една политика колкото вредна, толкова и опасна за сжествуването на българската държава.

Съ тѣзи опасения азъ апелирамъ къмъ просвѣтеното внимание на видни икономисти тукъ, какъвто е г. Мишайковъ, г. Данаиловъ, многоуважаемиятъ председател на Народното събрание, и къмъ всички ония институти у насъ, които въ други случаи намираха възможностъ да се изкажатъ по единъ или другъ въпросъ, да намѣрятъ възможностъ и сега ясно да се изкажатъ по този въпросъ, и ние, несведущитѣ, да бѣдемъ опровергани, за да бѣдемъ спокойни.

Водимъ отъ тѣзи съображения, азъ заявявамъ, че ние нѣма да гласуваме за този законопроектъ. (Рѣжкоплѣскания отъ земледѣлцитѣ)

Председателъ: Г. г. народни представители! Часътъ е 8 безъ 5 м.

Нѣма записани други оратори по законопроекта. Азъ предполагамъ, че групитѣ ще искатъ да се изкажатъ и затова ги моля да взематъ думата.

Остава да опредѣлимъ дневния редъ за утрешното заседание. Предлагамъ следния дневенъ редъ:

1. Първо четене законопроекта за измѣнение и допълнение на чл. 3 отъ закона за разрешаване на Чирпанската градска община да сключи заемъ отъ 1.000.000 л.

Одобряване предложението:

2. За освобождаване отъ митни бери внасянитѣ отъ Министерството на войната бензинъ, масла, гресъ и карбидъ;

3. За обалгане съ мито 5% върху добитата при продажбата имъ цена и освобождаване отъ всѣкакви други данъци и пр. изваденитѣ отъ морето стоки, съставляващи товара на потъналия параходъ „Жакъ Фрейсине“.

4. За одобряване международната радиотелеграфна конвенция, сключена въ Вашингтонъ презъ 1927 г.

5. За продължение срока за задържане на служба въ Трудовата повинност 19 души медицински феллиери, руски подданици.

Второ четене законопроектитъ:

6. За измѣнение и допълнение нѣкои членове огъ закона за лицата

7. За допълнение чл. 808 огъ търговския законъ.

8. За допълнение на закона за българското подданство.

9. За ликвидация на гражданско-правнитѣ отношения между държавата и амнистиранитѣ, осъдени по закона за наказание виновницитѣ за народната катастрофа.

10. Първо четене законопроекта за уредба и управление на българскитѣ държавни желѣзници и пристанищата — продължение разискванията.

По-нататкъ ще следватъ останалитѣ точки огъ днешния дневенъ редъ.

Моля, коиго приематъ този дневенъ редъ, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Вдигамъ заседанието.

(Вдигнаго въ 19 ч. 59 м.)

Председателъ: АЛ. Ц. ЦАНКОВЪ

Подпредседателъ: А. ХРИСТОВЪ

Замѣстници-секретари: { П. М. ГЕОРГИЕВЪ
К. НИКОЛОВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: Д. АНДОНОВЪ

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е:

	Стр.	Стр.
Отпуски, разрешени на народнитѣ представители:		
д-ръ Владимиръ Такевъ, Панайотъ Тинчевъ		околия, по отчетитѣ му общински и училищни
Калчевъ, Георги Симеоновъ, Илия Бояджийски,		за 1915/9;6 и 1917/9;8 г., които сж редовно
Петъръ Стояновъ и Петъръ Миновъ	2181	представени, но изгорѣли на 1 срещу 2 януарий
		1924 г., заедно съ архивата на околийското
		управление въ гр. Разлогъ (Съобщение)
Законопроекти:		
1) за освобождаване отъ отговорностъ и за окон-		2) за институтъ за научни изследвания „Царъ
чателно отчитане бившия секретаръ-бирникъ		Борисъ III“ (Първо четене — приемане)
на Дебърската селска община, Разложка околия,		3) за уредба и управление на българскитѣ дър-
Спасъ Николовъ, родомъ отъ с. Бачово, сжщата		жавни желѣзници и пристанища (Първо четене
		— разискване)
		Дневенъ редъ за следващото заседание
		2198