

СТЕНОГРАФСКИ ДНЕВНИЦИ

НА

XXII-ТО ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

II РЕДОВНА СЕСИЯ

Брой 88

София, понеделникъ, 20 май

1929 г.

98. заседание

Събота, 18 май 1929 година.

(Открито отъ председателя А. Ц. Цанковъ въ 16 ч. 10 м.)

Председателътъ: (Звъни) Обявявамъ заседанието за открито.

(Отъ заседанието отсъствуватъ следните народни представители: Мито Аврамчовъ, Еминъ Тахировъ, Агушевъ, Любомиръ Айвазовъ, Николай Алексиевъ, Хафузъ Садъкъ Алиевъ, Иванъ Ангеловъ, Никола Андреевъ, Драгомиръ Апостоловъ, Никола Аретовъ, Христо Баралиевъ, Рангелъ Барбанаковъ, Милко Бечевъ, Димитъръ А. Богдановъ, Борисъ Наконъ Божковъ, Стефанъ Бояджиевъ, д-ръ Владимиръ Бурилковъ, Никола Бурмовъ, Димитъръ Бъровъ, Добри Витановъ, Петъръ Гаговъ, Хюсеинъ х. Галибовъ, Йорданъ Ганчевъ, Кимонъ Георгиевъ, Стойчо Георгиевъ, Мехмедали Герай, Христо Горневъ, Димитъръ Грънчаровъ, Георги Губидѣльниковъ, Георги Т. Данаиловъ, Георги Данковъ, Димитъръ Дерлипански, Борисъ Димевъ, Владимиръ Димитровъ, Добри Димитровъ, Стефанъ Димитровъ, Момчо Дочевъ, Василь Драгановъ, Георги Драгневъ, д-ръ Никола Думановъ, д-ръ Цвѣтанъ Дяковъ, Борисъ Евтимовъ, Георги Енчевъ, Трифонъ Ерменковъ, д-ръ Димо Желѣзовъ, Димитъръ Зографски, Димитъръ Ивановъ П. Дойчинъ Ивановъ, Савчо Ивановъ, Василь Игнатовъ, Христо Илчевъ, Иванъ Инглизовъ, Прокопи Йоловъ, Иванъ Казанджиевъ, Панайотъ Тинчевъ Калчевъ, Трифонъ Капитановъ, Иванъ Каранджуловъ, Никола Кемилевъ, Иванъ Кирпиковъ, Колю Кожаклиевъ, Боню Колевъ, Тома Константиновъ, Иванъ Куртевъ, Янко Кударовъ, Кънчо Кънчевъ, Теодоси Кънчевъ, Стоянъ Кърловъ, Несторъ Личевъ, Димитъръ Ловчиновъ, Коста Лулчевъ, Иванъ Лѣкаровъ, Александъръ П. Малиновъ, Добри Даневъ Манасиевъ, Димитъръ Мангровъ, Христо Мановъ, Кръстю Марковъ, Йосифъ Марулевъ, Тончо Мечкарски, д-ръ Кънчо Милановъ, Милко Милевъ, Петъръ Миновъ, Василь Митевъ, Добри Митевъ, Генко Митовъ, Запрянъ Митховъ, Миланъ Момчиловъ, Константинъ Муравиевъ, Кара-Али Мустафовъ, Радко Начевъ, Тодоръ Димовъ Некезовъ, Александъръ Неновъ, д-ръ Борисъ Николовъ, Иванъ х. Николовъ, Кириль Ноевъ, Петъръ Панайотовъ, Малинъ Паневъ, Кръстю Пастуховъ, Вичо Петевъ, х. Георги х. Петковъ, Аврамъ Стояновъ Петровъ, Иванъ В. Петровъ, Димитъръ Пешевъ, Кръстанъ Половъ, Първанъ Първановъ, Стефанъ Пѣйчевъ, Александъръ Радоловъ, Петко Разсукановъ, Григоръ Реджовъ, д-ръ Владимиръ Руменовъ, Мехмедъ Алиевъ Салиевъ, Христо Силяновъ, Георги Симеоновъ, Кириль Славовъ, Никола Стамболиевъ, Христо Статевъ, Димитъръ Стефановъ, Петъръ Стояновъ, Христо Стояновъ, Любомиръ Стоячевъ, Цено Табаковъ, д-ръ Владимиръ Такевъ, Петъръ Тодоровъ, Ангелъ Томчевъ, Желю Тончевъ, Недѣлко Топаловъ, Ангелъ Узуновъ, Александъръ Хитриловъ, Методи Храновъ, Иванъ Христовъ, Тома Янчевъ Христовъ, Владимиръ Христовъ, Александъръ Цаневъ, Цвѣтко Цвѣтковъ, Антонъ Ченгелиевъ, Георги Чернооковъ, д-ръ Никола Чирпанлиевъ, Маринъ Шиваровъ, Георги Юртовъ, Теню Янгузовъ, Димитъръ Яневъ и Иванъ п. Янчевъ)

Съобщавамъ на Събранието, че председателството е разрешило отпущъ на следните народни представители:

На г. Алексъ Поповъ — 7 дни;
На г. Александъръ Цаневъ — 4 дни и
На г. Иванъ Куртевъ — 1 день.

Следва да се разреши отъ Събранието отпущъ на следните народни представители:

На г. Стоянъ Никифоровъ — 2 дни;
На г. Николай Савовъ — 3 дни;
На г. Ставри Андреевъ — 2 дни;
На г. Колю Кожаклиевъ — 4 дни;
На г. Ради Василевъ — 2 дни;
На г. Малинъ Паневъ — 3 дни;
На г. Христо Баевъ — 1 день и
На г. Иванъ Казанджиевъ — 1 день.

Които сѣ съгласни да имъ се разреши исканиятъ отпущъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

На отправената поздравителна телеграма до Негово Високопреосвященство варненско-преславския митрополитъ Симеонъ е полученъ следниятъ телеграфически отговоръ съ дата 15 май т. г.: (Чете) „Вамъ и на високопочитаемото народно представителство поднасямъ дълбоката си признателностъ и благодарностъ за приветствията, които, като изразъ на внимание къмъ мене, високо ценя. Въ моитъ преклонни години тѣ сѣ най-скѣпата награда за моето скромно служене. Варненски и преставски Симеонъ“. (Ржкоплѣскания)

Постѣпило е питане отъ народния представителъ г. Тодоръ Кожухаровъ къмъ г. министра на финанситъ, съ което пита: не счита ли правителството за нужно да увеличи месечната помощъ на нѣколцина ветерани, непосредствени участници въ освободителната война? Това питане ще се изпрати на г. министра, за да отговори.

Отъ Министерството на финанситъ е постѣпилъ законопроектъ за измѣнение и допълнение закона за търговията съ външни платежни срѣдства (дезини и банкноти). (Вж. прил. Т. I, № 119)

Ще ви се раздаде.

И. Хрелопановъ (д. сг): Г. председателю! Преди дневния редъ искамъ да запитамъ нѣщо. Искамъ да отправя едно питане къмъ г. министра на благоустройството въ свръзка съ пожара въ Народното събрание.

Председателътъ: Не е приключено следствието.

И. Хрелопановъ (д. сг): Ако може, г. министърътъ, да отговори нѣщо, понеже въ обществото се разпространяватъ разни слухове.

Председателътъ: Нека се уясни въпросътъ. Има полемика. Следствието не е приключено. Като се приключи, ще ви се отговори.

Министър-председател А. Ляпчев: Г. Хрелопанов! Почакайте да се свърши следствието.

Председателът: Пристъпваме към точка първа от дневния ред — трето четене законопроекта за измънение и допълнение на чл. 3 от закона за разрешаване на Чирпанската градска община да сключи заем 1.000.000 л. от популярната банка в Чирпан.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь И. Михайловъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, безъ измѣнение)

Председателът: Които приемат на трето четене законопроекта за измънение и допълнение на чл. 3 от закона за разрешаване на Чирпанската градска община да сключи заем 1.000.000 л. от популярната банка в Чирпан, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 74)

Пристъпваме към втората точка от дневния ред — трето четене законопроекта за измънение и допълнение на чл. 808 от търговския закон.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь И. Михайловъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ поправките и прибавките, приети на второ четене)

Председателът: Които приемат на трето четене законопроекта за измънение и допълнение на чл. 808 от търговския закон, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 75)

Пристъпваме към точка трета от дневния ред — трето четене законопроекта за допълнение на чл. 808 от търговския закон.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь И. Михайловъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, съ прибавките и поправките, приети на второ четене)

Председателът: Които приемат на трето четене законопроекта за допълнение на чл. 808 от търговския закон, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 76)

Пристъпваме към точка четвърта от дневния ред — трето четене законопроекта за допълнение на закона за българското подданство.

Моля, г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь И. Михайловъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ поправките и прибавките, приети на второ четене)

Председателът: Които приемат на трето четене законопроекта за допълнение на закона за българското подданство, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 77)

Пристъпваме към точка пета от дневния ред — трето четене законопроекта за ликвидиране гражданско-правните отношения между държавата и амнистираните, осъдени по закона за съдене и наказание виновниците за народната катастрофа.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь И. Михайловъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, безъ измѣнение)

Председателът: Които приемат на трето четене законопроекта за ликвидиране гражданско-правните отношения между държавата и амнистираните, осъдени по закона за съдене и наказание виновниците за народната катастрофа, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 78)

Пристъпваме към точка шеста от дневния ред — първо четене законопроекта за отстъпване от държавата на някои общини находящите се в землищата им минерални извори.

Понеже г. министърът на търговията, промишлеността и труда отсъства, минисваме към точка седма от дневния ред: първо четене законопроекта за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища — продължение разискванията.

Има думата народният представител г. Кимонъ Георгиев.

К. Георгиев (д. сг): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Безспорно е, че измежду законопроектите, които се поднесоха на вниманието на народното представителство през последната сесия и през нейното продължение, един от най-важните за това, който е поставен в този момент на разглеждане. И наистина, този законопроект засяга въобще съобщителното дѣло на страната в един от най-важните му отрасли — уредбата на българските държавни железници и пристанища.

Едва ли има нѣкой, който да се съмнява в голѣмото значение на съобщителното дѣло изобщо за правилния развой на една страна. Не са достатъчни добрите и благоприятни климатически и почвени условия на една страна, за да може народът, който я населява, да извлѣче от нея облаги, които тя може да му даде. Преди всичко, съобщителните средства са, които разтварят възможности и дават простор на положителните качества на един народ, да може той да разпери криле и да извлѣче от нея блага, които земята може да му даде. От тая гледна точка, въобще, съобщителното дѣло в една страна представява най-голѣмо значение и на него трѣбва да се отдава извънредно голѣмо внимание.

Изхождайки от това положение, азъ смѣтамъ, че дългъ на държавата е да има едно правилно схващане и разбиране по този въпрос и своевременно да вземе всички ония мѣрки, които са от естество да дадат възможност, съобщителното дѣло да се развие според силите, безспорно, на страната, за да може да разкрие всички възможности, за да може народът правилно, безъ спъване да се развива.

Ако това въобще е вѣрно за всеки един народ, то е още по-вѣрно за ония народи, които са изостанали твърде много назад в своето развитие. Защото един народ, който иска да запази своето мѣсто, трѣбва преди всичко да се стреми да догони ония народи, които са го изпреварили в развитието си, за да не би да изпадне в оная икономическа зависимост, която често води и към политическа такава. А за да може той да догони напредналите народи и да развие своята мощ, стопанска и културна, ще трѣбва преди всичко, както преди малко вече казахъ, той своевременно да разреши сложната проблема за съобщителното дѣло. За нещастие, нашият народ е именно измежду тия, които са изостанали твърде много назад в своето развитие. И ако има нѣкой народ, за който да има сила и значение това положение и това схващане за своевременното и правилно разрешение на сложната проблема за съобщителното дѣло въобще, то именно се отнася за нашия народ, който има нещастieto само 50 години да има сѣдбините си в свои ръце и, следователно, ще трѣбва да догонва онова, което другите народи са успѣли да достигнат в течение на столѣтия. Железниците, безспорно, са един от най-важните отрасли на съобщителното дѣло; съ тѣх тѣсно са свързани всички други отрасли на това дѣло. Железниците са най-важният стимул, най-силният дотъ в икономическия прогрес на една страна, на един народ. И наистина, железниците са тия, които скъсяват разстоянията между производителните пунктове и консомативните такива; железниците са тия, които свързват консомативните и производителни райони с изходните и входни пунктове за страната; железниците са тия, които дават възможност за масовъ стокосъ превозъ на различни разстояния и в различни посоки; железниците са, които дават възможност, най-после, за движение и за по-лесно изпълнение на всички стопански функции в дадена страна. Ето, следователно, каква голѣма е ролята на железниците за изграждане на народното стопанство. Тѣ са, които дават възможност, преди всичко, да се създаде оживление в него, да се образува и оформи то като единно народно стопанство и, най-после, тѣ са, които влияят върху неговия интензитет. От друга страна, железниците, свързвайки разните области на страната, разните административни райони съ съответните административни и политически пунктове, свързвайки тия последните помежду им и, най-после, всички тия съ най-голѣмия административен и политически център за страната, столицата, дават възможност да се изгради и дѣловното единство. И може да се каже, въ изграждането на българското държавно единство българските държавни железници са изиграли най-роулната роля; тѣмъ предстои да сторят още твърде много в това направление.

Бихъ отишелъ по-нататъкъ, бихъ могълъ даже да твърдя, че много национални задачи сж въ тѣсна връзка отъ правилното разрешение на въпроса за желѣзницитѣ. Нима всички ние не чувствуваме, че редъ краища очакватъ, за да бждатъ непосредствено приобщени къмъ стара България, свързането имъ съ желѣзнопътни линии? Кой отъ насъ не знае, че има краища у насъ, които било поради етнически тежнениа, било поради икономически връзки, все още продължаватъ да клонятъ къмъ други посоки, а не къмъ България? Телпърва предстои тѣ да бждатъ приобщени къмъ отечеството чрезъ създаване на единъ правилни връзки между центъра и краищата.

Ето какво прамадно е значението на желѣзницитѣ специално за насъ. И отъ тамъ именно ще трѣбва да се изхожда, когато разглеждаме този извънредно важенъ и сложенъ въпросъ, който е сложенъ на нашето внимание.

Ако така схващаме ролята на българскитѣ държавни желѣзници, безспорно е, че такава важна и крупна роль тѣ ще могатъ да изиграятъ само при условие, че ще запазятъ своя характеръ на държавни желѣзници. Този имъ характеръ абсолютно въ нищо не трѣбва да бжде накарченъ, защото само държавнитѣ желѣзници сж тия, които могатъ да правятъ жертви въ полза на народното стопанство, въ полза на държавни и национални задачи. Частнитѣ желѣзници се ръководятъ главно отъ рента; тѣ не сж въ положение да изиграятъ оная роль, която се пада на желѣзницитѣ въобще, а още повече на желѣзницитѣ у насъ, въ България. Това ще рече, че всички, безъ изключение, трѣбва да държимъ здраво на принципа, желѣзницитѣ да бждатъ държавни. Това, обаче, не ще рече, че ще трѣбва държавнитѣ желѣзници да бждатъ приобщени така тѣсно къмъ обикновената машина на държавата, така непосредствено къмъ общата държавна администрация, че да бждатъ сведени и приравнени съ нейнитѣ функции и роль. Българскитѣ държавни желѣзници въ никой случай не биха могли поавилно да се развиватъ, ако тѣ се подравнятъ напълно къмъ една обикновена административна единица. Желѣзницитѣ не сж само едно административно учреждение: тѣ сж преди всичко едно стопанство, а стопанството си има своитѣ искания и, следователно, ще трѣбва да държимъ смѣтка за тѣхъ, ако искаме тѣ да се развиватъ не като една обикновена държавна администрация, а като едно стопанство и то най-крупното и съ най-големъ задачи.

Изхождайки отъ тая гледна точка, мене ми се струва, че на българскитѣ държавни желѣзници ще трѣбва да се направи една концесия въ начина, по който ще трѣбва тѣ да се третиратъ отъ законитѣ, които опредѣлятъ по какъвъ начинъ функциониратъ държавнитѣ ведомства въ извъншването на своитѣ разходи. Държавнитѣ желѣзници, поставени въ тѣснитѣ рамки на закона за бюджета, отчетността и предприятията, които единствено опредѣля начина, по който се произвеждатъ разходите отъ администрацията на държавата, винаги ще бждатъ въ положение да линѣятъ, винаги ще бждатъ затруднени, тѣ винаги ще бждатъ спъвани въ правилното си развитие. Другъ би билъ въпросътъ, ако законътъ за бюджета, отчетността и предприятията своеременно бѣше разрешилъ тая проблема и отдѣлише специална глава за ония предприятия, които представляватъ отъ себе си поеди всичко стопанство, че после държавна администрация. За голѣмо съжаление, това досега не стана, и не знамъ кога ли то ще стане.

Достатъчно е, т. е., да се припомнимъ, че още въ 1924 г. министрътъ на финанситѣ поворейки за недостатъцитѣ на закона за бюджета, отчетността и предприятията, заяви, че въ скоро време ние ще бждемъ сезирани съ единъ новъ законъ, поправенъ съобразно съ нуждитѣ на времето и особено съ нуждитѣ на нѣкои институти, които най-много могатъ да понесатъ тия общи положения въ него. Дойде другъ министръ, повтори се същото обещание, и ние всѣка година получаваме това увѣщание, че законътъ за бюджета, отчетността и предприятията ще се пригоди къмъ назрѣлитѣ нужди и че ще се отстранятъ всички ония неговѣ постановления, които сж отъ естество да спъватъ правилното развитие на държавата въобще. Но и до този моментъ, за голѣмо съжаление, законътъ за бюджета, отчетността и предприятията остава въ същото положение, въ което сме го сварили преди 6 години.

Това не го цитирамъ, за да правя какъвто и да било упрекъ на Х или У, а само за да изтъкна мудността на българската държава въ приспособяването къмъ нуж-

дитѣ на времето, а заедно съ това да извадя заключение, че не е българското желѣзнопътно стопанство, отъ което тѣй много зависи правилното развитие на икономическия животъ въ страната, което именно трѣбва да изпита послѣдствията на тази страшна мудностъ.

Друго едно недомислие, което нѣкои смѣтатъ, че е послѣствие отъ здравия принципъ за държавния характеръ на българскитѣ държавни желѣзници, е пълното приобщение на бюджета на желѣзницитѣ къмъ общия бюджетъ на държавата. И тукъ, смѣтамъ, че се прави също така крупна грѣшка. Мнозина считатъ, че ако се направи нѣщо, за да се обособи бюджетътъ на българскитѣ държавни желѣзници, ще се наруши единството на бюджета и по тая начинъ ще се засегне една голѣма придобивка на парламентаризма. Мене ми се струва, че и тукъ се прави груба грѣшка. Преди всичко, ние ли сме единственитѣ парламентаристи, които трѣбва да държимъ за това единство? И ако, наистина, това е една свещена догма, какъ можемъ да се поминемъ съ положението, че тая догма е нарушена отъ всички ония, отъ които ние черпимъ поука за парламентаризма? Почти безъ изключения бюджетитѣ на желѣзницитѣ въ всички държави, въ всички културни страни сж вече обособени, сж отдѣлени. Нѣкои даже сж отишли твърде далеко, което съвсемъ не похожда за нашитѣ условия, за нашитѣ нрави, а сжщо и за нашето международно положение. Но, казвамъ, безъ изключение всички културни страни иматъ вече обособени бюджети. Всички сж съзнали необходимостта, че това голѣмо стопанство — желѣзницитѣ — ще трѣбва да има свой животъ, който да не бжде спъванъ отъ общитѣ норми, при които се развива държавата. Може би законътъ за бюджета, отчетността и предприятията да представлява едно умѣстно предохранително орѣдство на държавата спрямо органитѣ, които провеждатъ въ изпълнение нейния бюджетъ. Но трѣбва да признаемъ всички, че законътъ за тая отчетност не държи смѣтка, че държавата се е магърбила, между другото, и съ една извънредно тежка задача, отъ голѣмо значение за правилното развитие на страната, каквато е именно стопанисването на редъ предприятия, като желѣзници, пощи, телеграфи и пр. Чрезъ тѣхъ се упражнява една чисто стопанска дейностъ, която въ никой случай не може да се приравни съ обикновената административна дейностъ и която иска, която налага, за правилното ѣ развитие, непременно да се създадатъ специални положения, приготвени за поавилното развитие на тия ведомства, положения, опредѣлящи рамкитѣ, въ които тѣ трѣбва да се движатъ, същевременно и начинътъ, по който да се извършва контрола, за да се обезпечи държавата, безъ, обаче, да се вреди на правилното отправление на службитѣ, на поавилното развитие на стопанството.

Когато се педира за обособяване бюджета на едно стопанство, това съвсемъ не ще рече, че се отрича контролътъ, който трѣбва да упражнява Парламентътъ върху бюджета на това стопанство. Тѣкмо обратното. Моята мисль е, че обособениятъ бюджетъ често пѣти може да ни даде възможностъ за много по-голѣма и по-пълна контрола. Моето поне разбиране въ това отношение е, че наистина бюджетътъ на едно стопанство, особено съ такова голѣмо значение, каквито сж българскитѣ държавни желѣзници, ще трѣбва да се подлага както на предварителенъ, така и на последващъ контролъ отъ страна на Народното събрание. Това е една добра гаранция за правилното развитие на това стопанство. Въ такъвъ случай предварителниятъ контролъ, наистина, ще трѣбва да се ограничи въ ония рамки, които ще позволятъ малко по-свободно да се манипулира при упражнението на единъ тѣй сложенъ бюджетъ, на едно тѣй усложнено стопанство, каквото представляватъ българскитѣ държавни желѣзници, като онова, което не може и което не би се постигнало съ предварителния контролъ, въ голѣма степенъ не, а бихъ казалъ многократно повече, ще се допълня съ последващия контролъ.

Би трѣбвало не само бюджетътъ да се разглежда отъ Народното събрание, а винаги съ съответната програма, отъ която да се вижда ясно каква целъ си поставя бюджетътъ за съответното бюджетно упражненение.

Приключването на бюджета обезателно трѣбва да се завърши съ балансъ и отчетъ, въ който да се даде пълна смѣтка за резултатитѣ отъ изтеклата стопанска година, който обезателно ще трѣбва да се представи на Парламента, и той да си каже думата по него, и именно по тая пѣтъ да се упражни и последващиятъ контролъ, който често пѣти е по-ефикасенъ и който между другото стимулира

органите, които провеждат въ изпълнение този бюджет към повече дейност, култивира въ тях чувството на отговорност и събужда, преди всичко, амбиция към работа.

И наистина, възможно ли е да се проведе една програма при сегашния режим на манипулиране съ бюджета на българските държавни железници? Има ли каква-годе сигурност въ изпълнението на един бюджет, а още повече, има ли каква-годе гаранция, че известно мѣроприятие, което ще се провежда за година, две или три, при сегашния ред на нѣщата ще може наистина да се проведе напълно, или че предначертаната програма ще се изпълни?

Отъ опити вече се знае, че даже онова, което се предвижда за презъ финансовата година, абсолютно не е възможно да се изпълни при оная зависимост, въ която е поставено изпълнението и провеждането на бюджета, а камоли да има каква-годе гаранция да се изпълни една програма, която е свързана съ единъ по-голямъ периодъ отъ време. Това е абсолютно изключено. А кой ще отрече, че стопанската дейностъ преди всичко се свързва съ една подробно разработена програма, която се преследва методично, системно, съ енергия и съ постоянство? И ако има нѣщо, което преди всичко да е прѣчило за правилното развитие на българските държавни железници, това не е било друго, освенъ липсата на сигурност, на увѣреност, че онова, което е замислено, онова, което е начертано въ съответна програма, нѣма никаква гаранция, че то именно ще бъде проведено, че то ще може да бъде изпълнено.

Това състояние на нѣщата, безспорно, води къмъ безотговорностъ. И азъ ви увѣрявамъ, че нѣма по-мъчително чувство отъ това, което изпитва единъ отговоренъ органъ на държавата, който има всичкото съзнание, че трѣбва да се твори, че трѣбва да се изпълни единъ дългъ, а той е лишень отъ възможността да го изпълни. Дайте възможности, направете всичко онова, което е потребно, за да поставите преди всичко онѣзи, които носятъ отговорностъ, въ положение да бъдатъ отговорни. Азъ ви увѣрявамъ, че сегашното състояние на нѣщата води къмъ пълна, къмъ абсолютна безотговорностъ. Това чувство се руши, то се хаби отъ ежедневието намѣси и стѣлкновения, отъ анархията, която царя въ провеждането и изпълнението на една програма, начертана отъ бюджета.

За да бъде, обаче, всичко това възможно, необходими сѫ едини напълно установени фискални отношения между българските държавни железници, като държавно стопанско предприятие, и самата държава. При едини обръжани смѣтки, при едно неуяснение на техните финансови отношения, които пораждатъ вѣчни спорове и които отвлечатъ вниманието въ странични въпроси, които нѣматъ нищо общо съ добре разбраните интереси на стопанството, е изключено да има успѣхъ въ неговото управление.

Необходимо е, преди всичко, българската държава напълно да уясни смѣтките си съ българските държавни железници; необходимо е да се установятъ точно задълженията на железниците, които ще трѣбва да се покриватъ съ собствените имъ постѣпления; необходимо е да се установи една ютѣлна смѣтка за приходите на железниците, която да се поставя въ разположението на онѣзи, който носи отговорностъ за състоянието на това грамадно стопанство; необходимо е, всички услуги, които железниците въшватъ, да се привеждатъ въ известност и да се заплащатъ; необходимо е също така, всички услуги, които железниците получаватъ, да си ги заплащатъ. Яснотата въ смѣтките опростява управлението, опростява цялата работа и дава преди всичко възможностъ на пълна прегледностъ за стопанските резултати на самото предприятие.

За да бъде, казвамъ, всичко това възможно, необходими сѫ редъ мѣрки. Трѣбва преди всичко българските държавни железници да иматъ научно съставенъ и пъленъ инвентаръ. Необходимо е да иматъ една счетоводна система, която да позволява въ всѣки моментъ да се установи какво е състоянието на железниците, и редъ още други нѣща, които не сѫ необходими при обикновените функции на една чисто административна дейностъ, а които сѫ тѣсно свързани само съ стопанска дейностъ. Ще трѣбва да се даде тая възможностъ на железниците да бъдатъ въ положение наистина правилно да функциониратъ.

Тая възможностъ по досегашната уредба на българските държавни железници тѣ почти я нѣмаха. Тѣ не

биха могли и да я иматъ напълно, ако не дойдемъ до помощъ съ единъ законъ, който наистина да разреши онѣи въпроси, които отдавна чакатъ своето разрешение.

И наистина, законопроектътъ, който ни се предлага, прави единъ доста сериозенъ опитъ да разреши всички тѣзи въпроси, всички тѣзи проблеми, които отдавна чакатъ решението си въ свързка съ състоянието и положението, въ което се намиратъ българските държавни железници.

Но, казватъ нѣкои, въпрѣки всичко това, законопроектътъ, който ни се предлага, не идва да разреши, не идва да премахне едно съществуващо зло, а по-скоро се стреми да се подготви нѣщо, за което веднага се дава ходъ на подозрението и на мѣдвата. Мене ми се струва, че се прави много голѣма грѣшка, когато се мѣтимъ да изведемъ това заключение отъ самия текстъ на законопроекта. Подозрителността е свойствена на българина; той често пѣти ѝ се отдава. Въ случая може известни факти да сѫ подхранили до известна степенъ тази подозрителностъ, но нея нѣма да откриете отъ самия текстъ, отъ самото съдържание на законопроекта.

Преди всичко, мнозина смѣтатъ законопроекта, който сега е поставенъ на разглеждане, като единъ законопроектъ, който ни е наложенъ, който ни е предписанъ, като единъ законопроектъ, който ние сме принудени да приемемъ, и само така си обясняватъ шума и кризата даже, която до известна степенъ настѣпи въ свързка съ неговия текстъ. Безспорно, има известни основания, които именно подхранватъ подозренията, но азъ пакъ повтарямъ, че никой нѣма право да открива тѣзи подозрения въ текста на законопроекта дотогава, докогато той не ги намѣи. Лично азъ не можахъ да открия въ текста на законопроекта такива подозрения и нѣмамъ основания да смѣтамъ, че наистина има мѣсто една подобна мнителностъ въ свързка съ законопроекта, който ни е предложенъ за гласуване.

Вѣрно е, че напоследъкъ се даде ходъ на известна практика: много полезни мѣроприятия, известни наложителни и навременни самоограничения, нѣкои добри инициативи, за които всички сме убедени, че ще донесатъ нѣщо добро, вмѣсто да ги представимъ като наше дѣло, да ги представяме като чуждо дѣло, да ги обличаме съ авторитета на външни органи, та макаръ тѣ да бъдатъ и въ лицето на най-висшия органъ — Обществото на народите.

Тая практика, безспорно, дава известни основания и още повече на опозицията — която, безспорно, е права да бди и да стои на своя постъ — да търси и въ текста на настоящия законопроектъ замисли, които може би да бъдатъ чужди на истинските интереси на българското народно стопанство и на българската държава. Лично азъ, безспорно, не споделямъ тая практика и считамъ, че тя е вредна за достоинството на народа и за авторитета на българската държава. Тоя полъ неосторожности, които досега създаваха твърде голѣми вътрешни мъчнотии въ провеждането на иначе полезни инициативи, ще трѣбва наистина да престанатъ, и на тая практика ще трѣбва да се сложи край.

Обаче азъ лично съмъ въ положение да освѣтля народното представителство, че въ случая специално, при разглеждането на тоя законопроектъ, ние нѣмаме една инициатива, дошла изключително отъвън. Тая инициатива е подета отъ доста време. Тя вече датира повече отъ 3 години. Азъ мисля, че всички вие ще си припомните конференцията, която се устрои още презъ май или юни 1926 г. въ връзка именно съ преобразуването на българските държавни железници, за да имъ се даде оная възможностъ, която тѣ трѣбва да получатъ за своето правилно развитие.

За да видите какво се е замисляло още тогава, преди 3 години, и какъ сѫ се очертавали по него време идеите за бъдещата входба на българските държавни железници, азъ ще ви прочета нѣколко реда, въ които е изложенъ дневниятъ редъ на конференцията отъ 1926 г.

На тая конференцията сѫ били сложени за обсъждане следните въпроси. Първо: „Ще бъде ли отъ полза и налага ли се автономниятъ режимъ на българските държавни железници?“ Виждате, че още тогава азъ лично съмъ се съмнявалъ въ ползата отъ автономния режимъ и съмъ поставилъ на конференцията за обсъждане въпроса: наистина, ще бъде ли полезно установяването на такава автономия за българските държавни железници?

Г. Марковъ (з. в): **Г. Георгиевъ!** Кой организира тая конференция?

К. Георгиевъ (д. сг): Лично азъ.

Г. Марковъ (з. в): И кои присъствуваха, кои бѣха поканени, ако можете да кажете?

К. Георгиевъ (д. сг): Около двадесетина души, изключително изъ сръдта на политици, общественици и икономисти. Бѣха поканени всички бивши директори на българските държавни желѣзници; изъ сръдта на икономиститѣ присъствуваха г. Георги Данаиловъ, г. Петко Стояновъ, покойниятъ Кирилъ Поповъ, Жеко Бурилковъ, бивши министри на българските държавни желѣзници, народни представители, инженери — не си спомнямъ кои бѣха другитѣ. Но въ всѣки случай на тая конференция присъствуваха около 20—25 души и бѣха застъпени почти всички компетентни сръди, които биха могли съ полза да си изкажатъ мнението по въпроса.

Н. Мушановъ (д): Инженерното дружество разисква този въпросъ въ нѣколко заседания.

К. Георгиевъ (д. сг): Да, разисква се този въпросъ, като последиствие именно на тая конференция.

Вториятъ въпросъ, който бѣ поставенъ за разглеждане отъ тая конференция, бѣше следниятъ: „Въ какви предѣли е възможно и полезно бюджетното отдѣляне на българските държавни желѣзници отъ държавния бюджетъ?“

Трпиятъ въпросъ бѣше: „Какви предѣли и форми може и трѣбва да вземе търговската организация на желѣзниците у насъ, а именно относно въвеждането на балансъ, експлоатационна смѣтка, строителна смѣтка, смѣтка загуби и печалби, както и основаването на резервенъ фондъ и на фондъ за подновяване и амортизация.“

И, най-сетне, четвърти въпросъ: „Въ какви предѣли е необходимо и възможно да се разшири компетентността и свободата на действие на органитѣ на желѣзнопътната администрация въ отношенията ѝ съ трети лица при доставки и сключване договори за навременното и бързо задоволяване на нуждитѣ и отправление на службата?“

Ето въпроситѣ, които бѣха разглеждани на тая конференция, която ютне повече отъ 7—8 заседания, чѣли полудни и която, мога да кажа, безъ изключение, почти единодушно се изказа за едно бюджетно обособяване на българските държавни желѣзници. Безспорно, вариации имаше. Едни въ по-широки, други въ по-тѣсни рамки предвиждаха промѣнитѣ, които обезпелително ще трѣбва да се направятъ въ връзка съ правилното отправление службата на българските държавни желѣзници. Но въ едно членовѣтъ на конференцията бѣха абсолютно единодушни — че сегашното положение е невъзможно повече да продължи.

В. Кознички (нац. л): Кажете, какво е прѣчило досега за развитието на желѣзниците?

К. Георгиевъ (д. сг): Азъ го казвамъ — който иска да разбере, ще разбере.

Преди всичко, г-да, необходимо е желѣзниците, като стопанство, да иматъ винаги своевременно гласуванъ бюджетъ. Обърнете се назадъ, проследете 50-годишното съществуване на България, като свободна страна, и направете една статистика, колко бюджети българското Народно събрание е гласувало навреме. За една финансова администрация, за една сѣдебна администрация или полиция може да бѣде безъ значение късното гласуване на бюджетитѣ имъ. Обаче несвоевременното гласуване на бюджета на едно стопанство, такова крупно и тъй сложно, каквото сѣ българските държавни желѣзници, е отъ естество да разстрои неговото правилно развитие. И може да се каже, че повечето години българските държавни желѣзници сѣ стоели въ оная неизвестностъ, която обикновено е парализирала възможността да се действува и която е давала винаги отрицателни резултати за правилното имъ развитие. Мислите ли, че това ще трѣбва и въ бъдеще да продължи?

Н. Мушановъ (д): Законопрекътъ казва, че ние ще гласуваме бюджета на желѣзниците.

К. Георгиевъ (д. сг): Да, да. Азъ ще се спра и върху това.

В. Кознички (нац. л): Бюджета на желѣзниците пакъ ние ще го гласуваме

К. Георгиевъ (д. сг): Ще дойда и тамъ.

Б. Смиловъ (нац. л. о): Вие казахте, че досега българските държавни желѣзници сѣ не намирали въ една неизвестностъ. Каква е тая неизвестностъ?

К. Георгиевъ (д. сг): Ежегодна неизвестностъ. Много ясно. Това е едно стопанство, което трѣбва да живѣе и да отправлява службата съ точността на часовникъ. Една финансова администрация, повтарямъ пакъ, една сѣдебна администрация може малко по-късно да задоволи своитѣ домакински нужди, обаче едно стопанство, което прави годишенъ оборотъ отъ около 2½ милиарда лева, то не може да живѣе отъ днесъ за утре. То не задоволява нуждитѣ си, за да прекара днешния или утрешния день; то задоволява своитѣ нужди за година, а често пакъ отъ тази година за следната. Разликата е прамадна, и да се отождествява животътъ на едно стопанство отъ такъвъ мащабъ, каквото сѣ българските държавни желѣзници, съ обикновенитѣ функции на една държавна администрация, то ще рече да не се желае да се види истината, която бѣде право въ очитѣ.

Г-да! Вземете за примѣръ бюджета на изтеклата 1928/1929 г. Ако българските държавни желѣзници имаха свой отдѣленъ бюджетъ, своевременно гласуванъ, щѣше ли това ведомство да изпадне въ това положение, въ което изпадна при гласуване бюджета за 1928/1929 г.? Презъ последнитѣ нѣколко години се правѣше усилие бюджетътъ на желѣзниците постепенно да обгърне всички редовни ежегодни разходи, защото, за голѣмо съжаление, нѣкои отъ тѣхъ бѣха въ извънредния бюджетъ, въпрѣки че тѣ се повтаряха периодично като най-обикновени и най-нормални разходи на желѣзнопътното стопанство. И наистина, въ последнитѣ нѣколко години редовниятъ бюджетъ обгърна редъ разходи, които по-рано бѣха въ извънредния бюджетъ. Напр., смѣната на траверси, доставката на креозотъ и редъ други нужди на желѣзниците, които — за всѣкиго е очевидно — трѣбва да бѣдатъ ежегодно задоволявани, се задоволиха по единъ неправиленъ пътъ чрезъ извънредния бюджетъ. Презъ последната 1928/1929 г. трѣбваше да се вмъкне въ редовния бюджетъ още единъ редовенъ разходъ, който задоволява една редовна ежегодна нужда — разходътъ за поправката на повреденитѣ вагони и локомотиви. Въ бюджетопроекта на желѣзниците за 1928/1929 г. бѣше предвиденъ кредитъ за задоволяването и на тази нужда — около 20—30 милиона лева. Вмѣсто съ това увеличение, бюджетътъ за 1928/1929 г. се гласува съ едно намаление отъ 170 милиона лева, за да може общиятъ държавенъ бюджетъ, съобразно нѣкакви ангажменти, които сѣ поети предъ странство, непременно да бѣде 6.750.000.000 л. Мислите ли, че изтеклата година мина безболезнено за българските държавни желѣзници? Не. И затова же плаща пакъ българскиятъ народъ. Тия нужди, които останаха незадоволени миналата година, презъ настоящата и презъ следващата година ще се задоволятъ, може би съ двойно повече разходи, отколкото ако своевременно се предвидѣше кредитъ за тѣхъ. Считате ли, че наистина е сериозно, едно стопанство, което има единъ разходенъ бюджетъ отъ около 900 милиона лева, отведнѣжъ, въ една година бюджетътъ му да бѣде намаленъ съ 170 милиона лева? Едно стопанство, за което всички знаемъ, че е тъй тежко пострадало отъ войнитѣ и което има толкозъ много нужди, останаха незадоволени, може ли да понесе едно такова намаление въ своя бюджетъ въ единъ моментъ, когато за всички бѣше очевидно, че то трѣбва да върви къмъ нормализиране на своя бюджетъ, а то ще рече къмъ увеличаване разходитѣ, за да може да задоволява всички свои ежегодни нужди?

Нима може да се отрече, че отправлението живота на едно стопанство трѣбва да позволява една по-голѣма бюджетна гъвкавостъ, отколкото оная, която представлява сегашниятъ бюджетъ на желѣзниците? Нима това не е също една причина, за да искаме, щото бюджетътъ на желѣзниците да се приспособи къмъ специалнитѣ нужди и условия, при които действува това стопанство? Ето ви редъ причини, които съвсемъ не считамъ, че изчерпавамъ, за бюджетното обособяване на българските държавни желѣзници. Оная, който има възможностъ да преживѣе нуждитѣ на това стопанство, да изпита неговитѣ болки и да види колко мъчно се манипулира при условията, при ко-

ито то е поставено при днешния закон за бюджета, отчетността и предприятната и при тъй тъйното му приобщаване към общия бюджет на държавата, само той ще може ясно да си представи наложителната нужда непременно и час по-скоро да му се даде възможност по-свободно да диша и по-правилно да преживява.

Нуждите на българските държавни железници трябва да бъдат задоволени по една програма, предварително обмислена и правилно очертана. Тази програма ще трябва да се изпълнява според приходите на това стопанство. При сегашното положение, когато не се знае колко се взема от железниците и от онова, което се взема, какво ще се даде, може ли да става дума за задоволяване тия опромени нужди? А от друга страна, може ли тия нужди да чакат от деня за друг, без никаква известност кога ще бъдат задоволени? Това е абсолютно невъзможно при сегашното положение, ако искаме да държим сметка за нашата действителност.

Азъ не ще говоря за големата нужда от известни разширения на гарите. Тия разширения ще трябва да се направят. Гарите на българските държавни железници съвсем не са пригодени, когато са строени, към онзи трафик, който има днес. Почти всички възлови гарии, начело с Софийската гара, са в абсолютна невъзможност да поемат онази праматна служба, която се е струпала вътре и за която те никога не са били подготвявани. Бихъ ви цитирал една фантастична цифра, изчислена от техниците, за разширение на Софийската гара, възлизаща на 300 милиона лева, за да може да посрещне нуждите на днешния трафик. Знаете ли какво коштува, неразширяването на възловите гарии на българските държавни железници? То коштува маса инвентар, неизползван правилно, коштува туряне вън много повече машини, отколкото са необходими за маневриране, много повече разходи на материали, отколкото въ действителност е потребно при една добре приспособена гара. Този въпрос е необходимо да бъде разрешен своевременно. А той ще се разреши само когато се даде възможност на българските държавни железници да живеят бюджетно малко по-самостоятелно, да не се прѣчи, да не се спѣва това стопанство въ правилното отправление на службите и въ изпълнението на една програма за пълното му възстановяване.

Сегашният бюджетен и сметководен режим води къмъ заеми за редовни нужди и къмъ безотговорност. Никога при сегашния бюджетен режим не може да има реален бюджет. Никога, от друга страна, не можем да искаме отговорност от лицата, които са поставени да управляват това ведомство, докато те нямат свободата да провеждат една политика и да разполагат поне с постъпленията от експлоатацията на железниците.

Най-после железнопътното стопанство ще трябва да получи едно единство; то трябва да се оформи като едно цялостно изградено стопанство. Какво представлява то днес? Най-важните служби на железнопътното стопанство до вчера, а нѣкои и днес, продължават да стоят извън ведомството на железниците. Отдавна, от ред години, се правят усилия една от най-важните служби на железнопътното стопанство, а именно тая за вещевата отчетност, за привеждане въ известност материалит, която служба дава възможност въ всеки момент да се види състоянието на стопанството, да се привлече въ ведомството на българските държавни железници. Тя се изпълнява тамъ, но е въ пълна зависимост от Министерството на финансите. Знаете ли къмъ какво водеше това? Къмъ пълно дискредитиране на тая служба, пълна невъзможност за правилното ѝ отправление. Онзи, който е имал възможност да я проследи, той ще може да ви каже колко злини е принесло това състояние на работите на железнопътното стопанство. Едва напоследък, въ последната бюджетна година, тая служба се привлече въ Министерството на железниците.

Обърнете се и провѣрете какво е състоянието на статистиката, една статистика, която по замисъл, безспорно, прави честь на българските държавни железници. Но тя не може да бъде използвана от централното управление на железниците, щомъ като излиза 2—3 години следъ годината, за която се отнася. За да бъде възможно правилното отправление на тая служба, трябваше железниците да иматъ свободата да я уредят, а те бѣха абсолютно лишени отъ тая свобода.

Вижте въ какво състояние се намира въ този моментъ службата по контрола на приходите на железниците, една служба, която въ всички железнопътни стопанства на Европа се намира подъ ведението на железнопътното ве-

домство. Ние само правимъ единственото изключение, защото нѣкой си честлюбивъ началникъ на бюджетоконтролното отделение въ 1921/1922 г. намислил, че е по-добре тая служба да се прехвърли въ Министерството на финансите, прехвърлил я, и оттогава, отъ година на година, службата по контролата отива все по-назадъ. Днесъ сме 7 месеца назадъ въ провѣрката на приходите отъ стопанската служба на железниците, година назадъ въ провѣрка приходите отъ пътническата и багажната служби и близо година и половина назадъ отъ общата контрола на приходите на българските държавни железници. Това състояние, безспорно, се отразява и върху своевременната статистична служба. Редъ усилия са се употребили да се прибере тая служба тамъ, дето ѝ е мѣстото. И днесъ, обаче, тя продължава да е другаде и да се изпълнява отъ единъ персонал, който, разбира се, е свършено независимъ отъ железнопътното ведомство и който най-малко подхожда за тая важна и деликатна работа, която му е повѣрена да изпълнява. Това е едно състояние на хаосъ, което се създава отъ днешното положение, въ което се намиратъ българските държавни железници, едно състояние, отъ което част по-скоро трябва да се излѣзе, за да могатъ те да се оформятъ като единно и цялостно стопанство и за да могатъ правилно да функциониратъ.

Новиятъ законопроектъ, който ни е представенъ за разглеждане, безспорно, прави усилия да разреши тия въпроси. Но нѣкои се провикват и казватъ: „Ние имаме вече примера съ промѣната въ мина „Перникъ“. Не видѣхме ли какво ни донесе тя, трябва ли да правимъ втори опитъ?“ Азъ считамъ, че тая аналогия, която нѣкои правятъ между мина „Перникъ“ и онова, което ни се предлага за българските държавни железници, е свършено неумѣстна и неподходяща. Преди всичко, въ този моментъ никой не предполага едно автономизиране на българските държавни железници. По-нататък, когато ще се спра да разгледамъ текстовете на законопроекта, азъ ще се поясня. Обаче не може да се прави никакво сравнение между едно бюджетно обособяване на едно стопанство и едно пълно автономизиране на това стопанство. Мина „Перникъ“ е едно автономно предприятие, и, следователно, най-малко може да се прави оная аналогия, която се прави отъ ораторите, които вече взеха думата. Но даже когато се прави тая аналогия, прави ли са заключенията, които се вадятъ? Преди всичко, наистина ли всичко, което се постигна като резултатъ отъ автономизирането на мина „Перникъ“, е лошо? Нека да бъдемъ искрени, когато правимъ констатации, нека да бъдемъ обективни, когато ги правимъ поне въ тая зала.

Кой ще отрече, че мина „Перникъ“ отъ момента на своето автономизиране има твърде чувствителни и благоприятни промѣни за своето развитие? Ще кажете: „Но тя отъ първия моментъ не намали цената на въглищата“. Вѣрно е, че тя отъ първия моментъ не намали цената на въглищата. Споредъ нѣкои, тя даже е увеличила тая цена, въпреки че увеличението се оправдава отъ обстоятелството, че се категоризираха въглищата въ качества и че това увеличение е само за първите качества. Обаче кой ще отрече, че мина „Перникъ“ не донесе едно намаление на коstumатa цена на въглищата? Кой ще отрече, че мина „Перникъ“ успѣ да тури редъ въ производството си, кой ще отрече, че мина „Перникъ“ успѣ въ голѣма степен да механизира своето производство? Нима не е вѣрно, че мина „Перникъ“ прави сериозни усилия да разреши голѣми проблеми, които не биха били разрешими, ако тя останѣше при стария си режимъ? Нима ние не сме въ навечерието да се открие тамъ една голѣма електрическа централа, която ще използва оная категория въглища, която досега се пряхосваше, и чрезъ тая централа да даде възможност почти на цяла Западна България да се снабди съ евтино електричество, а не съ ония жалки централки, които никнатъ въ малките градове? Не е ли на път да се разреши голѣмиятъ въпросъ за брикетирането на въглищата? Не са ли направени преди две години усилия въглищата да достигнатъ по-далечните пунктове на едни сравнително по-намалени цени, като се въведоха зони тарифи? Не дойдоха ли въ помощъ въ това отношение и българските държавни железници, които опредѣлиха единъ коефициентъ — прогресивно намаляване на цените за по-далечните разстояния — и по този начинъ се увеличи пласментътъ на въглищата и въ отдалечените краища? Не се ли направи опитъ тази година, и то сериозенъ опитъ, да се намали цената на въглищата, особено презъ лѣтния сезонъ? Явно е, че мина „Перникъ“ даде добри резултати. Вѣрно е, че тя не е дала напълно всички ония резултати, които бихме же-

лали да видимъ; вѣрно е, че цената на вжглищата трѣбва още да се намали, но нека оправдаемъ до известна степенъ мината „Перникъ“ съ това, че тя е погледнала малко егостично, въ смисълъ, че е искала преди всичко да стабилизира положението си, като стопанско предприятие, за да може впоследствие съ още по-голямъ успѣхъ да работи за своето развитие, за намаляване коствемитѣ цени, и, следователно, за намаляване и продажнитѣ цени на вжглищата и по този начинъ да доведе онова облекчение, което всички—и индустрия, и обикновената консомация—очакватъ отъ мината „Перникъ“. Но нѣкои ще кажатъ: мината „Перникъ“ даде възможност да се даватъ едни възнапращения, да се направятъ едни назначения, които, безспорно, мнозина поставятъ въ недоумение. Въ това отношение азъ съмъ отъ онѣзи, които смѣтатъ, че наистина правителството законѣ да направи ония поправки на констатиранитѣ досега наджзи въ закона за мината „Перникъ“, които отдавна трѣбваше да се направятъ. И мене ми се струва, че дългъ му се налага част по-скоро да ни сезира съ едни промѣни въ закона, които еднакво се очакватъ и отъ тая страна (Сочи болшинството) и отъ тая страна. (Сочи лѣвицата) По този въпросъ мене ми се струва, че управлението е въ известенъ морален конфликтъ даже съ собственото си болшинство и че то ще направи много добре, ако част по-скоро разреши тази болна страна въ организацията на мината „Перникъ“. Последната преди всичко не се нуждае отъ толкова голѣмъ съставъ на своето управление. Правителството, следъ като се видѣ, че печалбитѣ на мината „Перникъ“ достигатъ цифри, за които най-малко се е допускало, и отражението на тѣзи цифри въ възнапращението отива дотамъ, додето не се е очаквало, трѣбваше своевременно да вземе мѣрки и да поправи тая слабостъ въ закона, създаденъ вече преди 4 години.

Д. Даскаловъ (з. в): Както въ мината „Перникъ“, така и въ Народната банка.

К. Георгиевъ (д. сг): За голѣмо съжаление, тия постановления на закона за Народната банка сж по задължение къмъ странство.

Какви възражения се правятъ противъ бюджетното обособяване на българскитѣ държавни желѣзници? Азъ съмъ ималъ случай да чуя главно две възражения. Едното е, че ще се наруши единството на бюджета на държавата. По този въпросъ азъ вече имахъ по-рано случай да се изказа. Азъ смѣтамъ, че въ случая не се нарушава единството на бюджета по много простата причина, че и при обособяването на желѣзницитѣ имаме единъ бюджетъ-анексъ, отъ една страна, гласуванъ сѣщо така отъ Народното събрание и, отъ друга страна, че въ случая се касае за бюджетъ на едно стопанско образувание отъ върхнини върху съществуващи данѣци, които упражнява публичната властъ и въ които постѣпления, безспорно, е необходимо да има единство. Азъ даже не бихъ сравнилъ бюджета на българскитѣ държавни желѣзници съ фондовитѣ бюджети, които представляватъ много по-голямъ нарушение на единството на бюджета, защото сж образувани отъ върхнини върху съществуващи данѣци, тѣ наистина усложняватъ и замъгляватъ единството на бюджета, но това съвсемъ не може да се каже за бюджета на едно стопанство.

Другото възражение, което се прави, то е, че е възможно приходитѣ на обособения бюджетъ на българскитѣ държавни желѣзници да се използватъ отъ нашитѣ кредитори за посрѣщане на репарационнитѣ задължения. Г-да! И по този въпросъ трѣбва да си спомнимъ, че върху цѣлото ни народно стопанство, върху всички почти данѣчни постѣпления на българската държава, върху всички нейни източници тежатъ репарационнитѣ задължения. Безразлично дали бюджетътъ на желѣзницитѣ ще бѣде отдѣленъ или ще остане напълно приобщенъ къмъ тоя на държавата, азъ не съзирамъ, че въ единъ случай може да има по-голяма опасностъ въ използването на приходитѣ на желѣзницитѣ, отколкото въ другия. Напротивъ, приходитѣ на едно стопанство, особено тогава, когато се предназначаватъ за самото стопанство, ще бѣдатъ много по-малко засегнати отъ кредиторитѣ по нашитѣ репарационни задължения, отколкото ако тия приходи се сливатъ съ общитѣ държавни приходи, и нашиятъ бюджетъ се показва въ размѣри, които далечъ не отговарятъ на истинскитѣ приходни източници.

Нѣкои изказаха опасение, че въпросниятъ законопроектъ е отъ естество да внесе известна промѣна въ държавния характеръ на българскитѣ държавни желѣзници. Трѣбва да ви кажа, че, споредъ мене, абсолютно никаква промѣна не се внася въ това отношение. Правъ бѣше онзи день г. Нейковъ, който направи едно подробно сравнение въ текстоветѣ

на глава първа отъ предлагания ни законопроектъ и глава първа отъ сега действующия законъ за желѣзницитѣ. И той намѣри едно пълно, почти абсолютно тождество между текстоветѣ на единия и другия закони, но отъ тамъ извади заключениия съвсемъ не такива, които азъ искамъ да извадя. Г. Нейковъ направи сравнение на тия текстове, за да може да представи въ една неособено благоприятна форма сегашния законопроектъ, за да може да намѣри основание да упрѣкне вносителъ на законопроекта, че той не е ималъ даже амбицията да новаторствува съ законопроекта, който ни предлага и че въ действителностъ нищо ново не се предлага съ него. Азъ мисля противното на ония, които смѣтатъ, че законопроектътъ накарнява въ нѣщо държавния характеръ на българскитѣ държавни желѣзници. Това сходство между сега действующия законъ и предлагания ни законопроектъ е едно отъ най-големитѣ доказателства, че дотолкова, доколкото сме имали гаранции за държавния характеръ на желѣзницитѣ при сега действующия законъ, дотолкова тия гаранции ги имаме и въ сегашния законопроектъ. Нѣщо повече. Правъ бѣше г. Нейковъ, когато казваше, че единственото ново въ глава първа на законопроекта, това е чл. 1, въ който се постановява, че желѣзницитѣ се управляватъ отъ министъра на желѣзницитѣ. Тая новостъ идва само да засили връзкитѣ на желѣзницитѣ съ държавата, идва да подчертае...

Д. Нейковъ (с. д): Страхътъ, че нѣщо се изпълзва.

К. Георгиевъ (д. сг): Не е важенъ въ случая страхътъ; азъ не влизамъ въ анализъ на психологията на ония, които ни поднасятъ законопроекта.

Д. Нейковъ (с. д): Съ огледъ на глава третъ.

К. Георгиевъ (д. сг): Тъкмо обратното; азъ смѣтамъ, че подчертаването на обстоятелството, което не е било подчертано отъ сега действующия законъ, че министърътъ на желѣзницитѣ е, който управлява и ръководи това ведомство, показва, че отговорното лице за състоянието му е именно онова политическо лице, което, заедно съ цѣлия кабинетъ, е отговорно предъ Парламента. Следователно, връзката на желѣзницитѣ съ държавата въ туй отношение въ нѣщо не се накарнява, но даже въ известна степенъ повече се подчертава. И мене ми се струва, че бѣ по-правилно г. Нейковъ да извади туй заключение, отколкото да осмѣе изобщо сходството, което съществува между глава първа на действующия законъ и глава първа на предлагания ни законопроектъ.

И наистина, глава първа, такава, каквато ни се предлага, гарантира онова положение на желѣзницитѣ по отношение на държавата, което тѣ сж имали досега. Азъ, обаче, ще си позволя да отида по-нататъкъ и да направя една бележка, че въ туй отношение нищо не е прѣчило на управлението и на самия министъръ на желѣзницитѣ да ни даде още едно увѣрение, което е необходимо, за да може да се пресуши мълвата, която наистина намира твърде широкъ просторъ. Не бива да забравяме, че ще трѣбва да се подчертае, че не само министърътъ управлява желѣзницитѣ, а трѣбва да се отиде по-нататъкъ и да се подчертае, че преди всичко желѣзницитѣ се строятъ и експлоатиратъ отъ българската държава. Не бива да забравяме, че въ тоя моментъ, въ тия дни има желѣзници на голѣми и малки държави, които продължаватъ да бѣдатъ държавни, но които не се управляватъ отъ държавата. Обстоятелството, че законопроектътъ носи заглавие „законъ за уредбата и управлението на българскитѣ държавни желѣзници“ не трѣбва да считаме, че напълно изчерпва въпроса. Въ туй отношение ние бихме могли да бѣдемъ още по-стриктни, още по-пълни, като добавимъ и като поставимъ даже въ началото още, че желѣзницитѣ въ България се строятъ и се експлоатиратъ отъ българската държава. Вѣрно е, че това начало е прокарано и съществува и досега, но не бива да се забравя, че то е прокарано въ закона отъ 1885 г., а тоя законъ почти се забрави. Законътъ отъ 1908 г. не предвижда такова постановление. Но законътъ отъ 1908 г. отмѣнява само ония постановления на закона отъ 1885 г., които му противоречатъ. Следователно, тоя въпросъ, който законътъ отъ 1908 г. не го засѣга, предполага се, че остава такъвъ, какъвто е установенъ съ закона отъ 1885 г. Като обърнете последната страница на законопроекта, ще видите, че въ редицата закони, които сж изброени, че се отмѣняватъ, не е упоменатъ законътъ отъ 1885 г. Това се дължи на това, че тоя законъ се смѣта, какъто мълчаливо е останалъ въ бездействие. И ето защо, мене ми се струва, че въ единъ законъ, който претендира да обгърне цѣлата материя по организацията и по управата на

българският държавни железници, едно такова важно и основно положение, каквото представлява собствеността, постройката и експлоатацията на българският държавни железници, ще трябва да легне и ще трябва да бъде като пръв член на законопроекта. По тоя начин ще се пресуши мълвата и ще се даде едно справедливо удовлетворение на ония, които намират и които считат, че наистина българският държавни железници са едно от най-скупите достояния на българската държава, че тяхната собственост, строеж и експлоатация са единствено право на държавата.

Знаейки разбиранята на г. министра на железниците, аз съмтам, че въ туй отношение ние не ще срещнем никаква спънка и не може и не трябва да срещнем такава. Законопроектът ще трябва непременно да бъде допълнен въ това отношение, защото считам, че това представлява известна празнота, въпреки че това, което следирам да се подчертае, би могло по косвен път да се извлече, да се подразбира от общия текст на законопроекта.

Други подробности по отношение законопроекта бих засегнал въ комисията, обаче нѣкои от неговите постановления, които представляват по-голям интерес, аз ще си позволя да засегна тук.

Чл. 6 вдигна извънредно голям шум, докато той ни се представи въ формата, въ която го имаме днес. Лично аз съмпълно споделям принципа за срочното назначаване на директора. Не бива да забравяме, г-да, нашите ириви партийни и политически и че на длъжностното лице, което стои начело на Дирекцията на железниците, добре е да му бъде обезпечена повече самостоятелност, за да може съ повече достоинство, съ повече смѣлост да отстоява срещу попълзновенията на нашата партийност. Мисля, че всички добре разбирате, че това е една полезна работа и че ако тя е възприета почти въ всички държави, още повече тя се налага у нас. Мене ми се струва, че г. министърът на железниците, когато беше принуден да реагира въ връзка съ тоя текст, той далеко не реагира заради това, че не споделя тоя принцип. Аз не допускам това. Аз по-скоро допускам, че той реагира, защото се даде видът, че един здрав въ всѣко отношение принцип се отстоява, по-скоро се налага отънъ на страната ни. И въ туй отношение правъ беше г. министърът на железниците, като даде израз на оная чувствителност и ревност на българския народъ къмъ свободата му да разрешава самъ въпроситъ си отъ чисто вътрешен характеръ.

Д. Даскаловъ (з. в): Г. Георгиев! Значи 6-годишният срокъ за директора на железниците се налага отънъ?

К. Георгиев (д. сг): То стана публично достояние — спорътъ беше именно за това.

Д. Нейковъ (с. д): Само въ Народното събрание отъ официално мѣсто не се призна.

К. Георгиев (д. сг): Азъ ще се спра и на този въпросъ. Вѣрно е, че се направи груба грѣшка, дето докладътъ на г. Ренулъ не стана достояние на Народното събрание, както и свързанитъ съ него ангажменти впоследствие презъ м. юний.

Д. Нейковъ (с. д): Дори се отричаха отъ министерската маса.

К. Георгиев (д. сг): Зарадъ туй всички се чудѣха, когато изникнаха въпроси, за които никой не подозираше и които въ края на краищата се представиха като едно задължение, макаръ и тоето като препорѣка, обаче препорѣка, която се отстояваше съ ревността на едно повече отъ стриктно задължение. Ето печалното именно въ тази страна на въпроса.

Н. Мушановъ (д): Значи, съмненията се потвърдиха и отъ Васъ.

Д. Нейковъ (с. д): Така е.

К. Георгиев (д. сг): Но не отъ текста на законопроекта.

Д. Нейковъ (с. д): Точно и ние за него говоримъ.

Д. Даскаловъ (з. в): И за вмѣшателството на чужденци.

К. Георгиев (д. сг): Вѣрно е, че тоя законопроектъ, вмѣсто да го разглеждаме по наша свободна воля, ние го

разглеждаме, между другото, и по едно поето задължение, за да можемъ да използваме кредититъ, които са дадени на българският държавни железници. Азъ мисля, че никой отъ правителството не отрича това, всички го признаватъ; печалното е, обаче, че тия въпроси ние не ги разрешаваме своевременно, по наша добра воля. Заради туй още по-рано азъ протестирахъ противъ практиката, полезни мѣроприятия, добри инициативи, необходими самоограничения, които ние трябва сами да си ги наложимъ, защото имаме съзнание за тяхната необходимост и полезност, да дочакаме обикновено да ни се представятъ отънъ и въ последствие ги приемаме не вече по наша добра воля, а ги приемаме като външни искания, макаръ и такива, предложени намъ подъ формата на препорѣка.

Р. Василевъ (д. сг): Често пѣти внушени отъ самитъ насъ.

Д. Даскаловъ (з. в): Какво ще кажете по отношение на комисаря, който взема участие въ тържнитъ комисии?

К. Георгиев (д. сг): Това ще ви каже г. министърътъ. Въ връзка съ глава I г. Нейковъ разви и една друга теза, макаръ че той не я застъпи съ нуждната категоричност и яснотъ. На единъ апострофъ, който му бѣ направенъ отъ г. Мушановъ, той отговори утвърдително. Въпросътъ бѣше за участието въ управлението на железниците и на други два фактора: на обществото, представлявано отъ консоматоритъ, и на персонала, застъпенъ съ свои представители въ Върховния железнопѣтенъ съветъ. На въпроса на г. Мушановъ: „Значи, вие сте поклонникъ въ случая не на етатизацията, а на социализацията?“, г. Нейковъ, подкрепенъ и отъ г. Пастухова, отговори утвърдително.

Преди всичко, предложението, което се прави отъ г. Нейкова, за застъпване въ Върховния железнопѣтенъ съветъ на тия два фактора, не е една истинска социализация въ управлението и изобщо въ уредбата на българският държавни железници. Върховниятъ железнопѣтенъ съветъ е едно съвѣщателно тѣло и застъпването въ това съвѣщателно тѣло на персонала и на консоматоритъ като два отделни фактори, наедно съ държавата, далечъ не значи, че тия два фактора ще участвуватъ въ ръководството и въ управлението на железниците. За да имаме една истинска социализация на това стопанство, необходимо е и тритъ важни фактори — държавата, като собственикъ, обществото поради това, че изпитва непосредствено послѣдствията отъ уредбата, управата и функционирането на това стопанство, и персоналитъ, който съ своя трудъ твори богатата чрезъ поставянето цѣлата тая сложна машина въ движение — да участвуватъ непосредствено въ управлението и въ ръководството му.

Считате ли, г-да, че ние се намираме наистина въ една такава степенъ на развитие, когато можемъ да си позволимъ да препорѣчаме тая форма на управление и то на едно такова стопанство, каквото представляватъ българският държавни железници? Считате ли, преди всичко, че у насъ стопанскитъ категории са се оформили до такава степенъ и иматъ такава организация, че наистина биха могли да се явятъ въ ролята на ръководители на най-голямото държавно стопанство и да понесатъ заедно съ това и отговорността за стопанскитъ резултати отъ това ръководство? Азъ мисля, че въ туй отношение намъ ни се препорѣчватъ нѣща, които доброто бъдеще може да ни донесе, но преждевременността на които никой отъ насъ не може да отрече, следователно, неумѣстно е да се излиза съ предложения, които иматъ изгледитъ на миражи.

Отъ друга страна: завършено ли е железнопѣтното стопанство, намира ли се то въ единъ стадий на пълно развитие, за да може именно то да бъде предметъ на социализация? Не трябва ли преди всичко да имаме предъ видъ, че железнопѣтното стопанство е още въ своето детство и че за правилното, бързото и своевременно му развитие то ще трябва преди всичко да се ослани на тежкитъ плещи на държавата?

Мене ми се чини, че много малко е умѣстно, при състоянието, при което се намиратъ както самото железнопѣтно стопанство, така и стопанскитъ категории, на които се препорѣчва да се нагърбятъ съ такава тежка отговорност и задача, да се правятъ такива предложения, защото тѣ са една твърде преждевременна работа.

Вѣрно е, особено когато се касае за единъ чисто съвѣщателенъ институтъ, че е добре да бъдатъ застъпени въ него всички категории, които биха могли съ полза да си кажатъ своето мнение; и ако има начинъ, чрезъ който да

се застъпят, съ своите представители въ това съвещателно тѣло, както консоматоритѣ, така и самиятъ персоналъ, нека това се обмисли въ комисията, кждето нѣщо въ туй отношение може би би могло да се направи. Обаче когато се говори за застъпването на персонала — на което азъ бихъ билъ голѣмъ партизанинъ — трѣбва да се иматъ предъ видъ ония неудобства, които представлява изборътъ на лицата, които ще представляватъ персонала въ съответния Върховенъ желѣзнопѣтенъ съветъ.

Спомнямъ си доклада на бившия председател на дисциплинарния съветъ при Министерството на желѣзниците, члена отъ Софийския окръженъ съдъ, г. Петровъ, който ми описваше гледката, която представлявалъ персональтъ на нѣкои гари, които той посетилъ въ единъ празниченъ день, когато се произвеждали избори за членове на дисциплинарния съветъ. Той ми описа гнета, подъ който той е изпадналъ, наблюдавайки тая печална гледка, която е представлявалъ персональтъ презъ време състезанията за подбора на лицата. Ако наистина се намѣри възможностъ да се представи персональтъ въ този съвещателенъ органъ, нареченъ Върховенъ желѣзнопѣтенъ съветъ, безъ да имаме неудобствата, които носятъ рушението на дисциплината всрѣдъ едно такова ведомство, което тъй много се нуждае отъ редъ и иерархия, азъ не бихъ ималъ нищо противъ да се застъпи персональтъ тамъ, защото и той би могълъ да каже своята полезна дума.

Втората глава. — Въ чл. 17 се предвижда, че служителитъ по българскитѣ държавни желѣзници и пристанища трѣбва да иматъ необходимата за успѣшното изпълнение на длъжноститѣ професионална подготовка, проверена съ изпити, съгласно специалнитѣ правилници.

Г-да! Специално за нашитѣ условия би било сто пѣти по-разумно, ако цензътъ, който се предвижда тукъ въ една обща формула, се конкретизираше въ самия законъ. Защото, трѣбва да признаемъ, нашитѣ партийни нрави въ туй отношение не ще могатъ да бѣдатъ обезвредени, ако наистина тоя цензъ ще се предвижда само чрезъ правилници. Добре е самиятъ законъ да установи въ общи черти ценза — служебенъ и образователенъ — за да може да се избѣгнатъ неудобствата въ рекрутирането на персонала и въ неговото задържане. Това ще спаси отъ твърде много неприяности и ония, които управляватъ, и самия персоналъ.

Глава III — по отношение бюджета. Правятъ ми впечатление нѣкои постановления отъ тая глава. Въ чл. 25 се казва: (Чете) „Бюджетопроектътъ на българскитѣ държавни желѣзници се приготвява отъ Главната дирекция и се внася въ Народното събрание по реда за внасяне бюджета на държавата, но въ съкратена форма, безъ да се даватъ подраздѣления по параграфи, като се показватъ общитѣ суми на кредититѣ по отдѣлнитѣ членове на схемата, предвидена въ правилника за счетоводството на българскитѣ държавни желѣзници“.

Знайно е, че държавниятъ бюджетопроектъ се представлява и внася въ Народното събрание отъ финансовия министъръ. Ще рече ли, че бюджетопроектътъ на желѣзниците ще се внася отъ финансовия министъръ за разглеждане отъ Народното събрание? Тоя текстъ подразбира, че министърътъ на финанситѣ ще внася бюджетопроекта. Вѣрно е, че по-нататъкъ ще го защитава министърътъ на желѣзниците — каквато е практиката по отношение останалитѣ бюджетопроекти. Обаче точно това ли се е искало да се каже — ще трѣбва тоя въпросъ да се изясни.

Другъ въпросъ, който поражда същиятъ текстъ, е следниятъ. Като се говори, че бюджетопроектътъ не се гласува по параграфи и не се представлява на Народното събрание разпредѣленъ на параграфи, по-нататъкъ се казва, че се поддържа по една схема, която предвижда друго едно поддѣление, а именно поддѣление на членове. Обикновено всичкитѣ наши бюджетопроекти, които разглеждаме тукъ, се раздѣлятъ на глави и параграфи. Какви поддѣления ще има тоя бюджетопроектъ на желѣзниците — ще има ли отдѣлни глави, отдѣлни членове и отдѣлни параграфи — тоя въпросъ също така не е ясенъ. Вѣрно е така също, че съ тоя текстъ се прави една промѣна въ общоприетия начинъ на разглеждане бюджетопроектитѣ отъ Народното събрание — една промѣна належаша, но една промѣна, която формално се поставя въ конфликтъ съ конституцията, дето е предвидено, че бюджетътъ се разглежда „статия по статия“. Статия по статия — вѣроятно се подразбира параграфъ по параграфъ.

Ще трѣбва да се потърси начинъ, щото непременно да се даде възможностъ за по-голѣма гъвкавостъ на бюджета на желѣзниците, защото това е единъ отъ голѣмитѣ

му днешни недѣзи; но, заедно съ това, ще трѣбва да се търси възможностъ да се запази и текстътъ на конституцията. А азъ мисля, че това е възможно въ едно ново преоупирване, което да даде параграфи, които да обгръщатъ една материя по-широка, едно по-друго поддѣление, което да дава възможностъ и за повече гъвкавостъ въ упражняването на тоя бюджетъ.

По представянето на бюджетопроекта. Лично азъ смятамъ, че той би трѣбвало да се представлява отъ самия министъръ на желѣзниците и, заедно съ това, да се придружава и съ съответната програма, подлежаща за провеждане презъ бюджетната година. Това би пояснило, това би допълнило твърде много самия бюджетопроектъ. Вѣрно е, че въ своето изложение — изложение, което, обаче, се прави впоследствие, следъ дебатитѣ, които се развиватъ въ Народното събрание — министърътъ може да очертае тая програма. Последната обаче трѣбва да бѣде писмена, тя трѣбва да придружава бюджетопроекта и да даде възможностъ на Народното събрание да се изкаже по главнитѣ насоки на желѣзнопѣтната политика, както и по въпроса за положението на персонала въ сравнение съ тоя на останалата държавна администрация. Министърътъ трѣбва да се изкаже и по редъ други въпроси, които нѣма да издребнятъ дебатитѣ на Народното събрание чрезъ увеличаване въ подробности, но които ще му дадатъ възможностъ да очертае по-главнитѣ линии на желѣзнопѣтната политика на държавата.

Чл. 28 предвижда: (Чете) Съ закона за бюджета на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища или съ специални закони, разрешава се сключването на заеми или други дългосрочни кредитни операции. Преговоритѣ се водятъ отъ министра на финанситѣ въ споразумение съ министра на желѣзниците, пошитѣ и телеграфитѣ. Тия заеми или кредити съставляватъ задължение на държавното съкровище, а договоритѣ за сключването имъ влизатъ въ сила следъ одобрение отъ Народното събрание“.

Тукъ виждаме, че българскитѣ държавни желѣзници, по единъ въпросъ извънредно много важенъ, какъвто е сключването на заеми, нѣматъ никаква самостоятелна роль, защото въ случая държавата води тия преговори чрезъ общия представител на финанситѣ на държавата — министърътъ на финанситѣ — държавата сключва заемитѣ и държавата е отговорна, тя поема задълженията предъ кредиторитѣ за заеми, сключени за нуждитѣ на българскитѣ държавни желѣзници. Въ случая ние виждаме, че нѣмаме абсолютно никаква промѣна отъ настоящия режимъ.

(Председателското мѣсто се заема отъ подпредседателя В. Димчевъ)

Отъ това излиза, че всички кредити, подъ една или друга форма, които българскитѣ държавни желѣзници получаватъ, ги получаватъ винаги чрезъ държавата и че българскитѣ държавни желѣзници се задължаватъ само къмъ държавата, а къмъ истинскитѣ кредитори се задължава българската държава; непосредствено задълженията на българскитѣ държавни желѣзници къмъ действителнитѣ кредитори, които даватъ срѣдствата, нѣма, нѣма даже едно косвено задължение къмъ тѣхъ, а винаги — само прѣко задължение къмъ държавата.

Чл. 38 определя дълга на българскитѣ държавни желѣзници на 3.990.000.000 л. Г. г. народни представители! Въ свръзка съ нуждата на българскитѣ държавни желѣзници да си усвоятъ напълно финансовитѣ отношения съ българската държава, не е достатъчно това глобално означение на задълженията, които българскитѣ държавни желѣзници поематъ къмъ нея. Много по-правилно е, ако всички задължения на българската държава, сключени въ свръзка съ обекти на българскитѣ държавни желѣзници и пласирани именно за тия обекти, изчислени поотдѣлно, се обозначатъ въ една таблица, за да се види точно и ясно по всѣки единъ заемъ, сключенъ въ миналото, каква частъ е останала неиздължена за сметка на българскитѣ държавни желѣзници, която именно частъ се поема отъ това ведомство, разбира се, не непосредствено къмъ кредитора, а къмъ самата държава. Това би било много по-ясно, би било много по-естествено и би било въ интереса на пълнотата и яснотата въ сметкитѣ на желѣзниците спрямо държавата. И азъ смятамъ, че въ туй отношение ще се направи много по-добре, ако се приложи една таблица къмъ самия законъ, отъ която да се вижда, при преустройството на желѣзниците, когато именно се съставя едно специално наредено за нуждитѣ на това стопанство счетоводство, какви именно задължения поематъ тѣ. Тия задължения не сѣ всички къмъ странство. Тѣ сѣ много, нѣкои отъ тѣхъ сѣ отъ преди войнитѣ, нѣкои сѣ отъ следъ войнитѣ. Ние имаме 5 заема отъ преди

войнитѣ, като се почне отъ 1892 г. и се свърши чакъ до 1909 г. — единъ съ 6% лихва, другъ съ 5%, два съ 4½% и единъ съ 4¼% лихва. По 4¼%-я заемъ по уреждане окупационния ни дългъ къмъ Русия, смѣтката на българскитѣ държавни желѣзници е открита съ около 40 милиона француски франка, които обвърнати въ златни лева, ще дадатъ нѣщо около 8 милиона лева. Има задължения, последвали следъ войнитѣ, и трѣбва да се види въ каква форма и отъ кога нѣкои отъ тѣхъ се поематъ отъ българскитѣ държавни желѣзници. Има, напр., задължения по бѣжанския заемъ. Какъ и по какъвъ начинъ се поематъ тѣ отъ българскитѣ държавни желѣзници? Желѣзницата още не е завършена. Още отсега ли се поема, и ще се плащатъ ли лихви и погашения срещу тѣзи срѣдства, за изтеклото време, преди да се завърши и предаде на експлоатацията тая постройка. Задълженията, които произтичатъ отъ заема, който сега се сключи — стабилизационния — сѣщо така ще трѣбва да се знае, отъ кога и какъ се поематъ. Изобщо глобалното поемане на задълженията ще породи въ бъдеще рѣдъ неясности въ отношенията на българскитѣ държавни желѣзници къмъ българската държава, което ще трѣбва да се избѣгне. Има вътрешни задължения на държавата за обекти на желѣзнопѣтното стопанство. Напр., заемътъ отъ 1921 г. предимно се използва за желѣзнопѣтни цели. Около 160 милиона лева сѣ пласирани въ желѣзнопѣтното стопанство. Тѣ сѣщо ще трѣбва да бѣдатъ приключени тамъ. Изобщо, мене ми се струва, че една отъ главнитѣ задачи на настояща законопроектъ е, напѣлю да уясни финансовитѣ отношения на желѣзницитѣ къмъ държавата. И затова е необходима една пълнота, която ще се достигне чрезъ една таблица, въ която да се изброятъ абсолютно всички открити, непогасени още задължения, които българскитѣ държавни желѣзници поематъ спрямо държавата за разходитѣ, които тя е извършила за смѣтка на желѣзницитѣ.

Мене ми се струва, че задължението на българскитѣ държавни желѣзници по постановленията на следующия членъ, а именно, че българскитѣ държавни желѣзници погасяватъ своитѣ задължения къмъ държавата съ 5% годишна лихва и, при това, изчислявани по срѣдния общъ баремъ на заемитѣ за дадено време, че това задължение на българскитѣ държавни желѣзници е нарушено още съ сегашния бюджетъ, още преди законопроектътъ да е станалъ законъ. Защото, ако именно върху тази база се изчисли задължението на желѣзницитѣ къмъ държавата, ще се види, че тази база съвсемъ не дава 120-тѣ милиона лева, които сѣ включени въ гласуваната вече бюджетъ на държавата по постановленията на този законопроектъ като дългъ, състоящъ се отъ лихви и погашения на заеми, сключени срещу нуждитѣ на желѣзницитѣ, който дългъ българскитѣ държавни желѣзници ще трѣбва да погасятъ презъ течение на годината спрямо държавата.

Независимо отъ това, сѣщиятъ бюджетъ ни носи още едно, второ противоречие съ самия текстъ на законопроекта. Предвидени сѣ 20 милиона лева като приходъ на българската държава отъ бѣдещата печалба на българскитѣ държавни желѣзници. Това е въ пълно противоречие съ чл. 39 отъ законопроекта, които гласи: (Чете) „Съ печалбата, установена съ смѣтката „печалби и загуби“, разполага министърътъ на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ, въз основа на една програма, която всѣка година ще се изработва отъ него и се одобрява отъ Министерския съветъ, съ изключение на една частъ 10% за резервенъ фондъ и за фонда подновяване“. Вие виждате, че пѣлата печалба отъ българскитѣ държавни желѣзници се поставя на разположение на министра на желѣзницитѣ, а вдругъ още първиятъ бюджетпроектъ е нарушилъ постановленията на този законопроектъ и е отдѣлил вече 20 милиона лева като приходъ на държавното съкровище отъ бѣдещата печалба на българскитѣ държавни желѣзници. Явно е, че въ туй отношение законътъ и бюджетътъ сѣ отражение на една двойственость въ разбиранята по отношение на този законопроектъ. Или едното, или другото: или държавата участвува въ печалбитѣ, и въ такъвъ случай правилно е предвиджането приходъ на държавата отъ бѣдещитѣ печалби на желѣзницитѣ, или законопроектътъ, тъй както се внася, се смѣта сигурно така да се прокара, и, следователно, постановлениято на бюджета си нѣма своето мѣсто.

Въ сѣщностъ, нуждитѣ на българскитѣ държавни желѣзници сѣ толкова голѣми, че едва ли ще могатъ да се явятъ още въ първитѣ години каквито и да било печалби. И вие виждате, че сѣщиятъ този членъ говори и за фондъ „подновяване“, и за резервенъ фондъ, за които фондове, обаче, той отдѣля само 10% отъ печалбитѣ. Въ сѣщностъ, какво представлява фондътъ „подновяване“? Когато ще

дойдемъ по-нататѣкъ до текста на фонда „подновяване“ ние ще видимъ, че този фондъ въ сѣщностъ представлява ония постѣпления, които трѣбва да се получатъ за смѣтка на изхабяването, което е настѣпило, или което презъ течение на годината настѣпва. За тая целъ ще има специални таблици, които уговарятъ процентитѣ на изхабяване на всѣки видъ материалъ и на всѣки видъ инвентаръ споредъ негово естество, и по тия именно таблици и проценти ще се установява окончателно цифрата, която ще трѣба ежегодно да постѣпва въ фонда „подновяване“, за да може по тоя начинъ да се гарантира на стопанството едно правилно поддръжане. Отъ една, обаче, смѣтка, която е предъ мене и която показва, каква частъ отъ желѣзнопѣтното стопанство се счита въ тоя моментъ похабена, и предстои да бѣде възстановена, се вижда, че възстановяването ще стане изключително чрезъ събиране срѣдства въ фонда „подновяване“, по лѣтя именно на тия процентни одрѣжки, които трѣбва да се правятъ отъ годишнитѣ разходи и което изхабяване въ тоя моментъ е изчислено на около 1 милиардъ и 600 милиона лева. Ако наистина сериозно искаме да установимъ фондъ „подновяване“, който безспорно ще има грамадно значение за правилното отправление на службата, доброто поддръжане и своевременно възстановление на желѣзнопѣтното стопанство, ние ще трѣбва да бѣдемъ педантични, строги по отношение гарантиране срѣдствата, които ще постѣпватъ въ този фондъ. Ако това бѣде така, фондътъ „подновяване“ ще поглѣне почти всички възможни излишѣци отъ експлоатацията за редъ години, защото, независимо отъ тия 1.600.000.000 л., които ще трѣбва да отидатъ чрезъ смѣткитѣ на фонда „подновяване“ за възстановяване на желѣзнопѣтното стопанство, докато тѣ се изразходватъ, ежегодно ще се трупатъ нови изхабявания и, следователно, фондътъ „подновяване“ ще продължава да поглѣща всички тия излишѣци. Да се очакватъ печелби при това установяване на фонда „подновяване“, мисля, че не е умѣстно, особено за първитѣ години, докато се успѣе наистина да се възстанови желѣзнопѣтното стопанство чрезъ подновяване похабяванията, които сѣ се натрупали отъ войнитѣ.

Р. Василевъ (д. ср): Чл. 39 дава право на министра и другитѣ суми да употребѣи за тая целъ. Тоя фондъ се има предъ видъ за нормално време.

К. Георгиевъ (д. ср): Моята мисль не е тая; моята мисль е, че печалба нѣма да има. Ние вече сме фиксирали едно перо отъ 20 милиона лева въ бюджета на приходитѣ на държавата за смѣтка печалбитѣ отъ българскитѣ държавни желѣзници. Азъ искамъ да ви изтъкна, че въ сѣщностъ никаква печалба не можете да очаквате особено въ първитѣ години, когато ще се задължатъ българскитѣ държавни желѣзници къмъ фонда „подновяване“ съ повече отъ 1 милиардъ лева и докато успѣе стопанството да издѣлжи тая сума къмъ фонда, въ туй време изхабяването

ще продължава и тая сума ще расте.

Д. Нейковъ (с. д): Въ по-голѣмъ размѣръ.

К. Георгиевъ (д. ср): Следователно, да се очаква печалба не може; азъ поне не разчитамъ на такава. Така както ние представяемъ законопроектътъ въ тая форма и при постановленията, които се съдържатъ въ него, азъ не очаквамъ никаква печалба.

Р. Василевъ (д. ср): Тя ще бѣде смѣтководна, балансова.

К. Георгиевъ (д. ср): Ние се стремимъ да установимъ едно смѣтководство, което да отговаря на съответнитѣ научни изисквания.

Следъ това въ сѣщия текстъ ние виждаме, че става дума за разпредѣление на частъ отъ печалбитѣ между двата фонда — фондъ „подновяване“ и „резервенъ фондъ“. Каква, обаче, частъ ще отиде за резервенъ фондъ и каква за фондъ „подновяване“, намъ не се казва. Тукъ, сѣщо, законътъ трѣбва да бѣде ясенъ. Не може да се предостави това да кажемъ на правилника, който да урежда едно таква важно положение. Тукъ ще трѣбва да се укаже размѣртѣ на източникитѣ за резервния фондъ, на който се предоставя една таква важна задача, да дава възможность за правилно функциониране на желѣзнопѣтното стопанство, като евентуално посрѣща ония загуби, които биха е явили отъ колебанията въ приходитѣ на експлоатацията. Ясно така, по съображенията, които вече изложихъ, тоя фондъ не ще бѣде въ положение да изиграе ролята, която

му се възлага, защото за дълги години истински печалби нѣма да има, фондътъ ще бѣде празенъ, тъй като единствениятъ му източникъ е нищоженъ процентъ отъ печалбата. При колебанията, които тъй често се явяватъ въ резултатитѣ на стопанскитѣ години на страната, поради земледѣлческия характеръ на производството ни и които се отразяватъ тъй чувствително върху стопанската дейность и резултати на самитѣ желѣзници, нѣма да има възможность да бѣде изживявано отъ срѣдствата на тоя резервенъ фондъ, а ще трѣбва да се прибѣгва пакъ къмъ държавата и по тоя начинъ да се усложнятъ смѣтководнитѣ отношения съ последната, което съвсемъ не е желателно и което именно ще трѣбва да се стремимъ да избѣгнемъ чрезъ новия законопроектъ.

Друго едно постановление, което ми прави впечатление, е последната алинея на чл. 43: (Чете) „Лихвитѣ и погашенията на държавнитѣ дългове, образувани за постройката на пристанищата и субсидиитѣ на корабоплавателни и други морски предприятия сѣ въ тежестъ на държавното съкровище“. Е добре, бюджетътъ на държавата се гласува. Въ бюджета на държавата не сѣ предвидени никакви кредити за субсидиране на Българското търговско параходно дружество. Задълженията на държавата къмъ него сѣ очевидни; тѣ сѣ договорни, държавата ще трѣбва да плати, особено пъкъ за смѣтка на минали години и за смѣтка на настоящата година. Това е едно открито задължение, което трѣбва да намѣри мѣсто въ общия държавенъ бюджетъ. Много правилно разрешава въпроса тоя членъ, обаче действителността каква е? Кредитъ нѣма предвиденъ въ общия бюджетъ. — Сведенията говорятъ, че кредитъ се предвижда въ разходния бюджетъ на пристанищата, единъ бюджетъ, който е едва около 30—35 милиона лева. На тоя бюджетъ се налага бремето отъ 12—15 милиона лева годишни субсидии на Българското търговско параходно дружество. Посилно ли е това за бюджета на пристанищата?

Р. Василевъ (д. сг): То е само за тая година. Въ закона е казано.

К. Георгиевъ (д. сг): Безспорно, че е непосилно.

Друго едно положение, което привлича вниманието, е, че българскитѣ държавнитѣ желѣзници нѣматъ никаква смѣтка въ Българската народна банка. Следователно, онуй положение, което съществува днесъ и което е източникъ на толкова затруднения въ правилното функциониране на желѣзнопътното стопанство, ще продължи и въ бъдеще. Въ какво се състои то? Кредити имате по бюджета, обаче Финансовото министерство ви казва: наличността въ държавното съкровище нѣма. А срѣдствата на желѣзнопътното стопанство сѣ въ общото държавно съкровище. Каква е гаранцията, че въпрѣки наличността на кредититѣ въ бюджета ви, вие ще можете да използвате срѣдствата, добити отъ приходитѣ на българскитѣ държавни желѣзници, ако не се открие специална смѣтка за тѣхъ при Българската народна банка? Нѣма ли да бѣдемъ при сѣщото положение, съществуващо до сега, и каква промѣна въ туй опѣшение ни носи законопроектътъ? Абсолютно никаква. Въ туй отношение ще очакваме да чуемъ освѣтленията на г. министра тукъ или въ комисията.

Друго едно положение, което също така е отъ значение и заслужава да се изнесе тукъ, е постановлението на първата алинея на чл. 50, която гласи: (Чете) „Главната дирекция съставя годишенъ отчетъ на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища, който отчетъ се представя отъ главния директоръ на министъра на желѣзницитѣ, пошитъ и телеграфитѣ най-късно до края на шестия месецъ следъ приключване на бюджетното упражнение“. Г. г. народни представители, отъ това, че желѣзницитѣ ще иматъ свой годишенъ отчетъ и той ще ни става достояние тъй, както това става съ отчета на мината „Перникъ“, или ще бѣде обявяванъ за сведение въ „Държавенъ вестникъ“, българското Народно събрание нищо не ще спечели по отношение контрола за упражнението на бюджета и за достигнатитѣ стопански резултати отъ изтеклата финансова година. Съ това не се уредява единъ истински последующъ контролъ. Не е достатъчно само това, че ще се направи обществено достояние резултатътъ отъ стопанската дейность на желѣзницитѣ за известна бюджетна година. Важното е тоя отчетъ да намѣри одобрение не отъ самия министъръ на желѣзницитѣ, а тукъ, отъ Народното събрание. Ние можемъ да бѣдемъ по-широки при гласуването на бюджета тогава, когато ще знаемъ, че тукъ, предъ Народното събрание, ще се подложи на обсъждане и одобрение упраж-

нението на бюджета и постигнатитѣ стопански резултати отъ изразходване кредититѣ, които Народното събрание е гласувало още при разглеждането на бюджета.

Ето защо, бидейки партизанинъ на една тѣсна връзка, на едно съгласуване на предварителния съ последующия контролъ, азъ смѣтамъ, че въ туй отношение законопроектътъ трѣбва непременно да претърпи измѣнения, като се даде възможность на Народното събрание да си каже думата, именно чрезъ полагане на неговото одобрение годишния отчетъ, баланса и смѣтката „печалби и загуби“ на желѣзницитѣ и пристанищата, придружени съ съответната годишна статистика, за да има то пълна представа и възможность да си каже думата по онова, което се е успѣло да се постигне презъ изтеклата стопанска година. По тоя начинъ ние ще можемъ да култивираме повече чувство на отговорность у ръководителитѣ и у всички почти функционери въ желѣзнопътното стопанство. По тоя начинъ ние ще събудимъ повече благородната амбиция на онѣзи, отъ които зависи правилното провеждане на тази реформа и достигането на възможно благоприятнитѣ резултати отъ желѣзнопътното стопанство. Ако искаме добре да изпълнимъ единъ дългъ, ние трѣбва да отстояваме това положение.

Ето, г. г. народни представители, въ общи черти онова, което имамъ да кажа по законопроекта, безъ да претендирамъ, че съмъ засегналъ всестранно и обстойно голѣмия въпросъ, който представя реформата за управата и организацията на българскитѣ държавни желѣзници. Въ случая вие виждате, че азъ не влѣзохъ въ ролята на защитникъ на единъ правителственъ проектъ, а по-скоро излѣзохъ да изнеса едно становище, което съмъ сподѣлялъ не отъ вчера, но вече отъ редъ години, и до което ме е довелъ опитътъ отъ живота на желѣзнопътното стопанство.

Споредъ мене, законопроектътъ напълно запазва държавния характеръ на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища. Въ туй отношение азъ не виждамъ опасность, като се абстрахирамъ, разбира се, отъ всичко онова, което казахъ не вече въ свръзка съ текста на законопроекта. Повтарямъ, не е законопроектътъ, който застрашава държавния характеръ на българскитѣ държавни желѣзници. Моето убеждение е, че такава опасность може да дойде отъ другаде. Тя може да дойде само отъ манталитета на онѣзи, които носятъ отговорността за управлението. Ако отъ тѣхна страна се проявява подобна податливостъ и, ако оттукъ (Сочи депутатитѣ) се отговаря съ безпрѣкословно послушание, особено при провеждането на една тъй пагубна идея, опасность, безспорно, ще съществува. За мене, обаче, такава опасность нѣма въ тоя моментъ. Азъ не допускамъ, че днешното Народно събрание и днешното управление могатъ въ нѣщо да нахърнятъ държавния характеръ на желѣзницитѣ и пристанищата, на онова стопанство, което изобщо представлява украшението и най-хубавото наследство, което ни е завещано отъ 50 годишния ни свободенъ животъ. Азъ не вѣрвамъ, че и въ бъдеще на тия отговорни мѣста (Сочи министерскитѣ маси) и тукъ на тия скамейки българскиятъ народъ може да изпрати хора, които наистина да поставятъ на рискъ желѣзницитѣ и пристанищата на България и характера, който тѣ иматъ днесъ като държавни. (Ръкоплѣскания отъ сговориститѣ)

Председателствуващъ В. Димчевъ: Има думата народниятъ представителъ г. Никола Мушановъ.

Н. Мушановъ (д): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Законопроектътъ, който ни е представенъ на разглеждане, безспорно, е единъ отъ много сериознитѣ законопроекти, които имаме да разглеждаме.

Като вземамъ думата по него, връщамъ се 45 години назадъ, когато въпросътъ за устройството на българскитѣ желѣзници се бѣше повдигналъ за българския народъ и за българското общество тъй сериозно, както той се повдига и въ днешно време. И когато човѣкъ чете дебатитѣ, станали тогава въ Народното събрание и види онази загриженость, която тогава е имало управлението и общественото мнение, трѣбва съ тъга на душата да си каже, че сега сме отишли тъкмо 45 години назадъ отъ оная епоха, като виждаме незаинтересоваността и на Народно събрание, и на общество по тоя въпросъ. Ние, по-старитѣ, които сме участвували въ Народни събрания при дебатитѣ по сериозни въпроси въ нашия вътрешенъ животъ, се очудваме на тоя викъ за нѣщо ново, за който всѣки день се проповѣдва и на тая анатема, съ която всички нови генерации

се отправят към старото. Защото, г-да, като виждам, колко сериозни въпроси има да се повдигат и колко се повдигат — тѣзи, които сѫ писани, както каза г. Кимонъ Георгиевъ и, най-важно, онѣзи, които не сѫ писани въ законопроекта — азъ си казвамъ, че действително трѣбва да ни е срамъ отъ по-старитѣ генерации.

Въ 1884 г. презъ м. ноемврий тогавашниятъ министъръ на финанситѣ, покойниятъ Петко Каравеловъ, като шефъ на либералното правителство тогава, внесе законопроекта за желѣзницѣта въ България. Въ него време въпросътъ за държавните желѣзници, както казахъ и по-рано, бѣше единъ актуеленъ въпросъ, единъ въпросъ, който се дебатираше всрѣдъ партиитѣ, въ разглеждането на който вземаше участие живото обществено мнение въ нашата страна. Принципиалниятъ въпросъ, дали желѣзницитѣ, както и други стопанства и индустрии, трѣбва да се взематъ въ рѣцетѣ на държавата или трѣбва да останатъ въ рѣцетѣ на частната инициатива, бѣше въпросъ, който се разискваше сериозно и отъ две принципиални гледища като се съпоставяха две доктрини. Нека по-младитѣ четатъ дебатитѣ презъ 1884 г., когато Каравеловъ и Стамболовъ отъ една страна и Стоиловъ и Сарафовъ — тогава отдѣлиитѣ се вече отъ Либералната партия подъ шефството на дѣдо Цанковъ — сѫ правила възраженията си, за да разбератъ, какъ сериозно е билъ третиранъ тогава въпросътъ по принципъ. Но най-подиръ принципътъ, че желѣзницитѣ трѣбва да принадлежатъ на държавата, че тѣ сѫ държавна собственостъ, че държавата трѣбва да ги строи и че тя трѣбва да ги експлоатира, се прокара въ този законъ, за който ви говоря.

И, за да не ви говоря надълго и нашироко по доктрини, ще ми позволите, г-да, да ви прочета само мотивитѣ на този законопроектъ: (Чете)

„Главнитѣ начала, предлагани отъ проекта, сѫ основани на принципа, че желѣзницѣта пѣтища на княжеството трѣбва да съставляватъ държавна собственостъ и че никакви частни компании не могатъ на своя смѣтка да строятъ или експлоатиратъ желѣзни пѣтища изъ княжеството на концесия. На такова заключение е дошло правителството вследствие изучаването пагубнитѣ примѣри, както извънъ границата, така и въ княжеството. Построяването на желѣзни пѣтища отъ частни лица или дружества е всѣкога спекулативно предприятие, съ което предприемачитѣ се стараятъ да вложатъ единъ известенъ капиталъ въ най-износни условия; при това главната роль играятъ печалбитѣ на предприемачитѣ, нѣщо, което въ повечето случаи бива въ ущърбъ на държавата и безъ смѣствена полза за тѣзи мѣстности, по които се простиратъ желѣзницѣта пѣтища. Съвсемъ друго е, когато се строятъ пѣтища съ срѣдствата на държавата и когато се експлоатиратъ отъ нея. Тогаваш частнитѣ печалби играятъ второстепенна роль. Държавата се удовлетворява вече, когато линията не ѝ принася ущърбъ, и даже се примирява съ незначителнитѣ ежегодни загуби, стига само пѣтищътъ да способствува на мѣстното развитие на страната и да доставя на населението удобства, отъ които се нуждае една цивилизована държава.

„Този възгледъ е толкова простъ, щото нѣма нужда отъ аргументация или особени доказателства“.

Ето, г-да, всичкитѣ сериозни аргументи, които и днесъ сѫ тѣй сочни и ясни, както сѫ били навремето, за да се поддържа държавната собственостъ на желѣзницитѣ, както и тѣхната експлоатация отъ държавата. Тоя принципъ се приложи въ практиката на нашата държава и ето, става вече 45 години, ние сериозни противници на този принципъ не сме имали, нѣмаме.

П. Стайновъ (д. ср.): И днесъ нѣмаме.

Н. Мушановъ (д.): Това констатирамъ и азъ — че нѣма; азъ не съмъ чувалъ да има. Напротивъ, азъ ще дойда да говоря, какво казва днесъ доктрината и въ кой пѣтъ се напѣтва вече практиката на цивилизованитѣ държави. Искамъ да констатирамъ, че едно здраво начало, легнало въ основитѣ на закона отъ 1885 г., се е продължавало, живѣло е въ практиката ни 45 години.

Чл. 1. отъ закона за желѣзницитѣ отъ него време гласи: (Чете) „Желѣзницѣта пѣтища ще се строятъ по предложение на правителството“. Чл. 6 гласи: (Чете) „Желѣзницѣта пѣтища сѫ собственостъ на българската държава“. Чл. 7 гласи: (Чете) „Желѣзницѣта пѣтища ще да се експлоатиратъ отъ самата държава“.

Азъ тукъ, г. г. народни представители, ще поддържамъ мисълта на уважаеми г. Кимонъ Георгиевъ, че добре е,

въ законопроекта, който разглеждаме сега — а, убеденъ съмъ, въ туй отношение г. министърътъ на желѣзницитѣ нѣма да има нищо противъ — да се поставятъ тия принципи. Не че тѣ се засѣгатъ отъ него, но тѣй е смѣтна разпоредбата на последнитѣ преходни правила, че по-добре е тия принципи непременно да се констатира въ самия законопроектъ. Защото ако се констатира сега въ законопроекта, че постройката на линия може да бѣде извършена отъ държавата, то това никакъ не изключва, че експлоатацията ѝ може да бѣде отъ частни компании. Въ чл. 1 отъ закона отъ 1908 г., който законъ се унищожава, се казва, че желѣзницитѣ принадлежатъ на държавата, ако ли съ единъ специаленъ законъ не се допусне постройката на нѣкакви частни дружества. Този членъ се унищожава сега съ този законопроектъ. Но всетаки и азъ казвамъ, че е добра тази бележка, да се вмѣкне въ сегашния законопроектъ принципътъ, възприетъ отъ закона отъ 1885 г.

Г. г. народни представители! Ние дебатирате сега новия законопроектъ по принципъ. Членъ 2 отъ законопроекта постановява, какви сѫ целитѣ на нашитѣ желѣзници: (Чете) „Българскитѣ държавни желѣзници и пристанища се стопанисватъ съ огледъ на повдигане икономическото благосъстояние на страната и на рентабилността на желѣзницитѣ и пристанищата“. Въ мотивитѣ на законопроекта отъ 1885 г., които ви четохъ, главнитѣ аргументи, които се поставяха въ полза на това, че желѣзницитѣ трѣбва да се стопанисватъ и експлоатиратъ отъ държавата, сѫ, че често пѣти общественитѣ интереси надвиватъ на печалбитѣ, които сѫ стимулътъ на частнитѣ предприятия. И въ мотивитѣ, и въ самия законопроектъ отъ 1885 г. ще видите, че тогавашниятъ законодател е отдавалъ по-големо значение на тоя общественъ характеръ, нека кажемъ, на обществената служба, която изпълняватъ желѣзницитѣ въ страната, отколкото на печалбитѣ, които трѣбва да се доставятъ на държавата. Новиятъ принципъ, легналъ въ чл. 2 на сегашния законопроектъ, комбинира тия две положения: първо, желѣзницитѣ служатъ на общитѣ интереси, но по-нататъкъ се казва, че тѣ като служатъ за повдигане икономическото благосъстояние на страната, въ сѣщото време служатъ и за рентабилностъ на самитѣ желѣзници и пристанищата. Тѣй трѣбва да се наредятъ по начинъ, щото да доставятъ известни печалби, да иматъ известна рентабилностъ, каквато трѣбва да има всѣко стопанско предприятие. Мене ми се чини, че въ връзка съ този принципъ, прокаранъ въ чл. 2, имате онѣзи измѣнения, които съществуватъ по-нататъкъ — безъ да ви цитирамъ съответнитѣ членове — споредъ които измѣнения много служби, които бихъ нарекалъ обществени, обслужвани отъ българскитѣ желѣзници, се премахватъ въ полза само на рентабилността на българскитѣ държавни желѣзници. Да не ги изброявамъ колко сѫ и какви сѫ, защото туй е въпросъ на подробности. Всетаки азъ смѣтамъ, че начинътъ, по който се поставя принципътъ за желѣзницитѣ въ чл. 2 на сегашния законопроектъ, предоставя на управленията за въ бъдеще една голѣма свобода, за да могатъ тѣ да напѣтватъ своята дейностъ, по нѣкога даже и повече съ огледъ на рентабилността, която може да се получи отъ желѣзницитѣ като стопанско предприятие, отколкото на общественитѣ услуги, които тѣ трѣбва да допринасятъ за повдигане благосъстоянието и стопанството на страната.

Азъ бихъ молилъ въ туй отношение сѣщо г. министра на желѣзницитѣ да се съгласи на други редакции, каквито съществуватъ въ напредналитѣ държави и то въ закони, които сѫ много нови. Напримѣръ, въ чл. 1 отъ закона за желѣзницитѣ въ Швейцария — една държава, за която ще дойда по-подире да кажа, какво е устройството на желѣзницитѣ ѝ — този принципъ се прокарва така: (Чете) „Придобититѣ и построени желѣзници отъ федерацията при запазване интереситѣ на народното стопанство ще се управляватъ и експлоатиратъ съгласно търговскитѣ принципи“.

Нѣкой отъ лѣвицата: Сѣщото е.

Н. Мушановъ (д.): То не е сѣщото. И затуй, като говоря по принципъ, отбелязвамъ, че не е сѣщото.

Главната целъ на желѣзницитѣ трѣбва да бѣде повдигането благосъстоянието на страната. Вие комулирате тия две цели, повдигане благосъстоянието на страната и рентабилността на туй предприятие, въ едно, но мене ми се чини, че често пѣти въ бъдеще държавата ще иска да си обезпечи повече приходи отъ своитѣ стопанства, отколкото да услуги на общественитѣ интереси, което е главна целъ на държавнитѣ стопански предприятия.

Ето защо, мене ми се струва, че редакцията, която е приета въ швейцарския закон за железниците, е по-правилна.

Г. г. народни представители! Ако има един въпрос за който се спори не само въ практиката, но и въ доктрината, това е въпросът за държавните стопанства. Особено след войната, който не е чей и не е следил развитието на този въпрос, той ще остане много излъган, ако остане съ понятията, които имаме преди войната. Войната преобърна много разбирания, а въпросът за държавните и обществени стопанства много еволюира. Азъ имамъ оня денъ случай безъ да желая, да прекъсна уважаемия г. Нейковъ и да му напомня, че социалистът, който преди войната поддържаха принципа на етатизацията, еволюираха до такава степен, че днесъ изоставятъ принципа на държавното стопанисване и възприематъ принципа на национализирането или на социализирането, както го наричатъ въ нѣкои държави. А между тия два принципа има грамадна разлика, която трѣбва да се схване. Докато по-рано се смѣташе, че държавата трѣбва да етатизира общественитѣ служби съ огледъ да ги обсеби, днесъ въ Франция *Confédération générale de travail* възприема принципа на национализацията въ смисълъ, че всѣки единъ държавенъ стопански отрасъл не трѣбва да принадлежи вече на държавата като юридическа личност, а трѣбва да принадлежи на всички ония, които съ своя трудъ създаватъ тоя отрасъл. Това сѣ новитѣ вѣяния на умѣренитѣ синдикализъмъ, който смѣта, че по този начинъ ще може най-добре да реформира държавата — по еволюционенъ, а не по революционенъ път. Държавата нѣма да има функции, стопански и индустриални и ония, които работятъ въ държавнитѣ предприятия, ще станатъ единъ видъ собственици на тия предприятия. И затуй не бѣше погрѣшно това, което каза г. Нейковъ — че 15-тѣ хиляди работници, които работятъ въ едно предприятие, ще бѣдатъ собственици на предприятието. Въ този пътъ вървятъ новитѣ схващания за социализацията и постепенно ще се дойде до практическо приложение на онова правило, на оная формула, която бѣше дадена отъ Прудона — че държавата ще бѣде замѣстена единъ денъ отъ работилницитѣ — *Les usines remplacé le gouvernement*.

П. Стайновъ (д. сг): Но това е по-скоро комунизъмъ, отколкото социализъмъ.

И. Януловъ (с. д): То е по-скоро социализъмъ, отколкото комунизъмъ.

П. Стайновъ (д. сг): Синдикаленъ федерализъмъ.

И. Януловъ (с. д): Синдикализъмъ е.

Н. Мушановъ (д): Та искамъ да кажа, че въ схващанията на самитѣ социалисти относно етатизацията действително станаха голѣми промѣни. Днесъ умѣренитѣ синдикализъмъ, който въ Франция се представлява отъ конфедерацията на труда — една мощна организация, отъ програмата на която организация умѣренитѣ радикалсоциалисти, днешни управници на Франция, възприематъ много принципи — не е за държавно управление на железницитѣ. Но тѣзи промѣни не станаха само въ разбиранията на социалистѣтѣ, тѣ станаха и въ разбиранията на буржоазията и, нека кажа, на демокрацията.

Г. г. народни представители! Въ доктрината днесъ има много сериозенъ аргументъ, че държавата не може нито добре да стопанисва, нито да бѣде добъръ индустриалецъ. Държавата загуби оня блѣсъкъ, който имаше по-напредъ. Тя бѣше силна административно и силна политически, имаше войска и жандармерия за пазене на реда, за възстановяване на правдата чрезъ съдилищата и администрацията. Днесъ държавата се занимава съ търговия. Днесъ държавата оре чрезъ своитѣ органи въ Садово, където прави опитни станции или образцови чифлици, днесъ тя се впуска въ стопански предприятия, които по-рано бѣха въ ръцетѣ на частната инициатива и има и собствени индустрии. Сериозни хора поддържатъ днесъ — не само оѣзи, които сѣ частни капиталисти, които иматъ предъ видъ своя интересъ, но и хора, които държатъ най-много за общественния интересъ — че държавата не може да стопанисва, нито пъкъ да управлява индустрии, както може да прави това частното лице. И главниятъ въпросъ, който е остава днесъ предъ практицитѣ, е следниятъ: какъ ще може да се съвмѣсти принципътъ на държавното прите-

жание и експлоатиране на известни индустрии и предприятия съ методитѣ, приложени въ частнитѣ стопанства и предприятия?

Всичкиѣ закони, за които ви споменахъ по-напредъ, на които направихъ бързъ прегледъ, сѣ все подъ влияние на тая нова, вече възприета доктрина — че държавата, която по силата на нѣщата днесъ се нагърбва съ много стопански и индустриални предприятия, не може да остане същата оная държавна, която бѣше въ миналото, когато тя имаше назначение само да пази вътрешния редъ, външната безопасност и да раздава правда. Но ако държавата желае да стопанисва, да има индустрия, тя трѣбва да приложи методитѣ на стопанисване, възприети въ частнитѣ предприятия и индустрии.

Азъ ще имамъ честта да ви чета рапорта на г. Ренулъ, който, нека ви кажа, както спомена и г. Кимонъ Георгиевъ, има важно значение за държавата ни. И мене ми е чудно защо тоя докладъ не се преведе на български и не се раздаде на господа народнитѣ представители, за да могатъ тѣ да го прочетатъ. Имало само 2—3 екземпляра отъ този рапортъ, отъ които азъ можахъ да намѣря единъ въ Министерството на външнитѣ работи. Дори уважаемиятъ докладчикъ г. Коста Николовъ не го е намѣрилъ и не го е прочелъ досега. Азъ мисля, че това е едно опущение и то сериозно опущение. Трѣбва да разберемъ, че този начинъ на действие не е полезенъ. Всѣки единъ народенъ представител трѣбваше да прочете този рапортъ, защото той е много интересенъ. Г. Ренулъ въ рапорта си възприема тия нови принципи, които се възприематъ и въ доктрината, които сѣ възприети и въ практика отъ нѣкои държави при уреждането на тѣхнитѣ железнопътни съобщения. Но азъ не ще мога да ви го прочета цѣлия.

Д. Нейковъ (с. д): Има време.

Н. Мушановъ (д): Той не е преведенъ на български, имамъ го на френски.

Г. г. народни представители! Ако ли трѣбва да се приложатъ методитѣ на частната индустрия и на частната търговия въ управлението на държавнитѣ стопанства, тогава безспорно е, че държавата не можеше да остави да се управляватъ държавнитѣ железници, едно отъ най-големитѣ индустриални предприятия, по старитѣ методи. Това е безспорно. Нека направимъ единъ прегледъ на новитѣ закони за управлението на железницитѣ въ чужбина отъ войната насамъ. Въ една книжка, която е издало Министерството на железницитѣ, се даватъ всички нови закони за устройството на държавнитѣ железници, които се възприеха отъ нѣкои държави отъ войната насамъ.

Министъръ Р. Маджаровъ: Нарочно е преведена, за да знаятъ г-да народнитѣ представители какво става въ Европа.

Н. Мушановъ (д): Много хубаво е направено, г. министре, защото човѣкъ и да иска, не може да намѣри тѣзи закони, събрани наедно. Не мога да ви ги прочета всички изцѣло, но ще спомена принципитѣ, които сѣ легнали въ основата на тия нови закони.

Въ Чехословакия имаме законъ отъ 18 декемврий 1922 г., относно уреждане организацията на държавнитѣ предприятия, заведения и учреждения, които нѣматъ предимно административни задачи. Този законъ е много интересенъ. Тамъ не се създаватъ отдѣлни закони за всѣко едно държавно стопанство, а се създава единъ общъ законъ за всички ония държавни стопанства, които сѣ изброени въ този законъ.

К. Георгиевъ (д. сг): За 18 стопанства.

Н. Мушановъ (д): Въ този законъ се казва: наредбитѣ на този законъ ще бѣдатъ приложени въ всички ония стопанства, които се признаватъ отъ законодателя, че трѣбва да подпадатъ подъ този законъ. Нека ви прочета кои сѣ тия държавни стопанства. (Чете) „Како предприятия, които се управляватъ по методитѣ на търговска организация, се обявяватъ следнитѣ предприятия:

Държавнитѣ мини и лѣярници, държавнитѣ гори и имоти, земеделското образцово училище въ Ужиневесъ, земеделското образцово училище въ Тешенъ-Либвердъ, военната дърводѣлска фабрика въ Вел. Левари, военната аеропланна фабрика, държавнитѣ бани, държавнитѣ печатници, официалнитѣ вестници, въ Прага и Братиславия, Че-

хословашкото бюро на печата, тютюневата режия, държавната лотария, държавната монетарница въ Кремница, банката на финансовото министерство, чехославашките държавни железници, чехославашката поща (включително и чеховитъ учреждения)“. Всичките тия учреждения на които държавата е стопанин, се подвеждат подъ наредбитъ на единъ общъ законъ, който предвижда нормитъ за тѣхното управление. И азъ се надѣвамъ, че ако този принципъ, който се иска да се прокара въ уредбата на държавните железници, се възприеме, полета-лека, рано или късно, този принципъ ще трѣбва да се прокара за всички държавни стопанства. Вие си спомнете, г-да, че ние принципиално разрешихме този въпросъ съ законъ за общинските стопански предприятия.

Р. Василевъ (д. сг): И въ закона за окръжните съвети.

Н. Мушановъ (д): Общинските стопански предприятия и държавните стопански предприятия, каквито сѫ железниците и други грамадни държавни стопански предприятия, на които уредбата зависи отъ Народното събрание, нѣматъ сходство помежду си. Искамъ да кажа, че ние вече сме тръгнали въ този пътъ на новаторство и ми се чини, че отъ доброто разрешение на голѣмнитъ въпроси въ този законопроектъ, ще можемъ да отидемъ въ добъръ пътъ или ще побъркаме пътя и ще отидемъ въ кѳортъ сокакъ, отъ което държавата ще понесе много голѣми щети. Нека кажа, че управлението на държавните стопански предприятия въ Чехословашко почива върху принципа на автономията.

Вторъ законъ е законътъ за белгийските железници отъ 23 юлий 1926 г., съ който белгийските държавни железници се обвърнаха въ частно дружество. Държавата, вследствие тежкото си финансово положение и падането на франка, трѣбваше да прибѣгне къмъ една нова форма на управление на държавните железници, като издаде облигации, които продаде на частни лица, за да може съ събранитъ суми да посрещне и намали дълга си. Управлението на белгийските железници въ този законъ е уредено въз основа правилата на акционерните дружества: директоръ, управителенъ съветъ при директора, общо събрание на акционеритъ. Белгийскиятъ законъ нѣма абсолютно нищо общо съ законопроекта, който ни се внася отъ г. министра. Като капиталъ на това акционерно дружество държавата опредѣля 11 милиарда франка, колкото е стойността на белгийските държавни железници.

Въ Германия се гласува новъ законъ за железниците на 30 августъ 1924 г., внесенъ отъ Гренъоръ, преди да имаше натискъ отъ държавитъ-победителки по Даусовия планъ да се уредятъ железниците на Германия. По този законъ германските железници се оцениха на 15 милиарда марки и се състави едно дружество. Въ управителния съветъ участвуватъ 10 души народни представители отъ райхстага, 10 души народни представители отъ пруския ландтагъ. . .

Д. Нейковъ (с. д): 9 души отъ персонала.

Н. Мушановъ (д): . . . и представители на работниците и чиновниците.

Р. Василевъ (д. сг): И чужди представители има.

Н. Мушановъ (д): По закона на Гренъоръ нѣма чужди представители. Подиръ се измѣни законътъ споредъ Даусовия планъ.

Въ Австрия се създаде едно особено стопанско тѣло за експлоатиране на държавните железници. Основниятъ капиталъ на австрийските държавни железници е 200 милиарда крони. Организацията е съвършено автономна, нѣма вмѣшательство на държавата.

К. Маноловъ (зан): Г. Мушановъ! Въ Белгия държавата не държи ли въ рѣшетъ си по-голѣмата частъ отъ капитала на акционерното дружество?

Н. Мушановъ (д): Белгийската държава е запазила за себе си много привилегировани акции и взема участие въ управлението. Тамъ кралътъ назначава 10 души въ управителния съветъ и т. н., и т. н. Азъ искамъ само да изтъкна принципитъ, а не да говоря подробно за организациятъ.

Най-подиръ имаме федералния законъ на Швейцария отъ 1 февруарий 1923 г., който е може би единъ отъ най-важнитъ за насъ, защото той запазва принципа на дър-

жавното притежание и експлоатация на железниците и създава една нова наредба за прилагане търговските методи въ експлоатирането на железниците. Г. г. народни представители! Ще ви прочета чл. 5 отъ този законъ, за да разберете каква е организацията въ Швейцария. (Чете) „На федералното събрание принадлежи:

Законодателството върху общитъ принципи за съставянето на тарифитъ;

законодателството върху заплатитъ;

гласуването на бюджета;

одобренито годишната смѣтка и отчета и

авторизиране федералния съветъ да сключва заеми за нуждитъ на федералните железници“.

Посочвамъ тоя типъ, за да ви покажа, че никакъ не съответствува на законопроекта, който се предлага. Изучете, г. г. народни представители, тѣзи петъ закони и ще видите какъ законодателятъ е искалъ да достигне действително известни цели, които може би се диктуватъ отъ новитъ разбирания на сегашното време. Но ще видите, че никой, когато е прегръщаль принципа на автономията, не го е било страхъ да възприеме тоя принципъ изцѣло и да извади изъ него всички последици. И всички, които възприематъ принципа на централистичното държавно управление на железниците и въ всичките пунктове задържатъ правата на централната властъ, правятъ не нѣкаква си автономия — понятие, което ние малко-много бъркаме — а правятъ една деконцентрация на службитъ отгоре надолу — за да разпредѣлятъ тежеститъ на службитъ, да ги направятъ по-дееспособни, за да могатъ да достигнатъ целитъ, които се преследватъ. Впечатлението ми, г. г. народни представители, когато прочетохъ законопроекта, е, че тоя законопроектъ най-напредъ е билъ съставенъ съ огледъ да се достигне до една автономия на нашитъ железници и подире сегашниятъ министъръ на железниците, може би за да задържи непрѣмѣнно централистичната система, въ смисълъ да запази повече участието на държавата, на министра на железниците въ управлението на железниците, т. е. да продължи сегашното положение на управлението на нашитъ железници, е направилъ въ представения му законопроектъ поправки. На това ме навеждатъ многото противоречия, които има въ законопроекта и които г. Кимонъ Георгиевъ искаше да изтъкне. Тия противоречия въ законопроекта, г-да, личатъ и, споредъ мене, тѣ се дължатъ тъкмо на това, което казахъ

Азъ си спомнямъ дебатитъ, които ставаха по този въпросъ въ Инженерното дружество. Азъ се заинтересувахъ и отидохъ единъ денъ на заседанието на Инженерното дружество, което стана въ долния салонъ на Търговската камара и взехъ участие въ тѣхните дебати. Тѣ, г. г. народни представители, се заеха да изучатъ въпроса, но тѣхъ интересуваше главно техническата страна на работата: по кой начинъ може да се уреди функционирането на железниците, движението на влаковетъ и т. н.; тѣхъ не ги интересуваше въпросътъ, който за насъ е най-важниятъ — общественитъ въпросъ, връзката, която има това държавно стопанство съ отговорнитъ органи, които съществуватъ у насъ по силата на нашата конституция, връзката, която има то съ държавния режимъ, връзката на това стопанство, доколкото то е държавно, съ министра, отговоренъ прелъ Парламента.

Р. Василевъ (д. сг): Връзката между политика и техника.

Н. Мушановъ (д. сг): Това е най-важниятъ въпросъ, който има да разреши законопроектътъ, а за насъ, българитъ, той е много по-сложенъ, отколкото за други, които възприеха една или друга форма на управление на своитъ железници. Г. г. народни представители! Искаме да направимъ автономно управлението на нашитъ държавни железници, на това национално богатство, което ние оценяваме за 3 милиарда и нѣколко стотинъ милиона лева, а инженеръ Ренулъ го оценява надъ 10 милиарда.

Р. Василевъ (д. сг): Три милиарда сѫ само по дълговетъ на железниците къмъ държавата.

Н. Мушановъ (д): Моля Ви се, когато дойда на този въпросъ, азъ ще се спра на оценката на нашитъ железници споредъ Ренулъ. Азъ вземамъ тази оценка само за да ви покажа, че то е едно отъ най-ценнитъ държавни стопанства.

Азъ слушахъ съ внимание уважаемия г. Кимонъ Георгиевъ, който атакува управлението на нашитъ железници,

като каза, че тѣ не могат да удовлетворят нуждитѣ, крепещитѣ нужди, които се предявяват къмъ тѣхъ и че тѣ още по-малко ще могат да отидатъ насреща на тѣзи нужди, ако станатъ автономно учреждение, особено като се иматъ предъ видъ нашитѣ партийни нрави и че още нѣмаме подготвени хора, които да могатъ да поематъ на своя отговорностъ управлението на желѣзницитѣ, на това голѣмо предприятие и да стоятъ непоколебимо на ония решения, които постѣтъ имъ налага да взематъ, да не се поддаватъ на влиянието на разни срѣди, което влияние въ повечето случаи е въ лоша смисълъ. Въ нашата срѣда, г. г. народни представители, нѣма да се намѣри нѣкой, който така бързо да разреши този голѣмъ въпросъ за автономията на нашитѣ желѣзници, но може да има други куражливи, които по-бързо реформиратъ, да го направятъ. Законопроектътъ, който разглеждаме, не е нито за създаване автономно управление на нашитѣ желѣзници, нито пъкъ за едно централистично управление. Въ тоя хаосъ и въ тия противоречия, които се констатира въ навредъ въ законопроекта, азъ съзирамъ, да не кажа едно несериозно отнасяне, но едно прибързано съставяне на този законопроектъ.

Д. Даскаловъ (з. в.): Той е въ свързка съ заема.

Н. Мушановъ (д): Такъвъ голѣмъ въпросъ за българската специална техническа мисълъ и за българската политическа мисълъ, за общественицитѣ трѣбва да се положи на разглеждане не за 20 дена, нито за единъ месецъ, бихъ казалъ, не и въ една година. Нека не си правимъ илюзия ние, г. г. народни представители, които поемаме ужъ отговорностъ за работата. И ние сериозно не сме го изучили — не знаемъ нито какви цели гони, нито какво ще гласуваме. Това казвамъ не за да се обиждаме, но за да подчертая, че въпросътъ е много сериозенъ. Ние правимъ една голѣма реформа въ държавното стопанство, но мене ми се чини, че не сме проникнали отъ голѣмата сериозностъ на въпроса. И нашитѣ голѣми дългъ е да се запитаме: ако така е за насъ, какво остава за онѣзи хора, които сѣ вѣнъ отъ нашата срѣда? Ето защо азъ смѣтамъ, че тази прибързана работа е много опасна. Азъ, г. г. народни представители, си обяснявамъ защо се бърза — защото правителството не я прави доброволно. Обяснявамъ си защо и г. министърътъ иска въ 10 дена да мине този законопроектъ. Ние на 28 май приключваме нашата работа; хайде да кажемъ, че сесията ще се продължи съ още 10—15 дена и мене ми се вижда, че се иска да се гласува този законопроектъ. Вие знаете, че бюджетътъ на желѣзницитѣ ще се състави съгласно този законопроектъ. Ние гласувахме на г. министра на желѣзницитѣ кредитъ отъ 120.000.000 л. за два месеца, бюджетъ на желѣзницитѣ нѣма и такъвъ ще трѣбва непремѣнно да се гласува. Вие виждате и връзката на този законопроектъ съ стабилизационния заемъ, за който ще говоря по-нататъкъ; ще говоря за търговетѣ, които станали, които сѣ най-актуеленъ въпросъ за днешния день. Всички тѣзи въпроси сѣ свързани съ този законопроектъ. Като-че-ли ние, Народното събрание, и министърътъ сме вързани да гласуваме този законопроектъ за 10—15 дни. Но азъ, г. г. народни представители, смѣтамъ, че това ще бѣде една грѣшка. Върху единъ такъвъ законопроектъ, който не е обсъденъ както трѣбва, който не е съставенъ съ огледъ не само на нашето политическо положение, но съ огледъ на правитѣ на нашата страна, върху такъвъ законопроектъ ние трѣбва много да се позамислимъ и само следъ като се замислимъ, тогава да го гласуваме.

Азъ нѣма да влизамъ въ подробноститѣ на законопроекта. Ще ви спомена, напр., само нѣкои постановления, които на мене ми правятъ впечатление. Напр., чл. 6. Спорниятъ въпросъ, казватъ, о относително срока за назначаването директора на желѣзницитѣ. Г-да! Нека сериозно говоримъ. Въ всѣко едно частно предприятие, индустриално или търговско, всѣки индустриалецъ и търговецъ знае какъ трѣбва да се съставя единъ балансъ. Най-напредъ ще трѣбва да бѣде въведено двойното счетоводство, ще трѣбва капиталътъ, ще трѣбва да има непремѣнно резерви, предвидени въ баланса, ще трѣбва да има амортизационенъ фондъ, ще трѣбва да има единъ директоръ, който да управлява предприятието. Тѣзи сѣ необходимитѣ условия за едно търговско или индустриално предприятие за съставянето на баланса.

С. Савовъ (д. сг): Ще трѣбва да има и вещина — за дѣлцитѣ.

Н. Мушановъ (д): Безъ тѣзи условия частното предприятие не може да съществува. И нѣкой нѣма да оспори, че ако едно държавно предприятие или държавно стопанство го реформираме да се управлява по методитѣ на търговското или индустриалното частно предприятие, директорътъ му трѣбва да бѣде най-силниятъ човѣкъ, инициаторътъ, човѣкътъ, който да го ръководи. Той ще бѣде контролиранъ отъ управителния съветъ, но директорътъ трѣбва да бѣде ръководителътъ, инициаторътъ. Кой ще отрече, че единъ директоръ трѣбва да стои повече време на служба, за да може да се срастне съ нея, да изучи предприятието, да има инициативата и да постоянствува? Тѣй че за срока, който се иска за назначаването на директора, не може да не се съгласимъ. Но, г. г. народни представители, въпрѣки партийността въ нашата страна, ние сме имали директори на желѣзницитѣ, които сѣ стояли 10—15 години и сѣ промѣнили 4—5 режима. Това доказва, че въпрѣки тая партийностъ, всѣки министъръ на желѣзницитѣ за свое собствено спокойствие, или за да бѣде гарантиранъ въ своята отговорностъ, ще иска да държи повече време единъ човѣкъ, който се е отдалъ на своята служба, който служи честно и вѣрно и който се е специализиралъ. Да не ви споменавамъ за бившия директоръ г. Каракашевъ, който стои 15 години и който напусна доброволно, и за г. Морфовъ, който дълги години бѣ директоръ на желѣзницитѣ. Въ България може би сме промѣнили 58 министри, а сме промѣнили трима директори на желѣзницитѣ. Тѣй че въ това отношение стабилността на директора си е била гарантирана. Нѣмаме нищо противъ туй, директорътъ да се назначава за 5 години. Не е страшно тамъ, г. г. народни представители. Азъ се чудя даже, защо се повдига въпросъ и се казва, че около въпроса за срока била министерската криза. Че мене, министъръ на желѣзницитѣ, кой ще ме ограничи? Вашиятъ законъ ли ще ме ограничи, ако искамъ азъ, като министъръ, да уволня директора, да не мога да го уволня? Въ закона къде се казва, че за 5 години министърътъ си връзва ръцетѣ и че ще наруши закона, ако го уволни на втората година? Ако има гаранция само законна, че даденъ чиновникъ се назначава за 5 години, къде е гаранцията, ако утре министърътъ не е съгласенъ съ този чиновникъ, ако го намѣри неподходящъ, че не може да го уволни?

Р. Василевъ (д. сг): Даже и съ договоръ да бѣде.

Н. Мушановъ (д): Да, даже и съ договоръ. — Азъ едно време, когато разрешавахъ въпроса за автономията на Университета, знаете, че съ проф. Жоржъ Селсъ развадихъ на третия месецъ договора, уволнихъ го и държавата плати вреди и загуби. Кое ме ограничава? Та не е тамъ въпросътъ, г. г. народни представители. И азъ искамъ да мисля, че уважаемиятъ г. Кимонъ Георгиевъ трѣбва да разбере къде е въпросътъ, както и нѣе трѣбва да разбере къде е. Какъвъ страхъ има отъ това, че една година ще го държа, нѣма да го назнача, следъ туй ще го назнача и ще го държа 4 години? Г. г. народни представители! Не се поставя ограничаване на насъ, министърътъ на желѣзницитѣ не поставя ограничение на своя приемникъ въ утрешния день, ами се създава ограничение за всѣкъ българинъ и за всѣко едно правителство и не само спрямо насъ, които единъ другиму можемъ да си прощаваме, а спрямо оня, който може да каже, че това е задължение, което е поето отъ насъ и което ние не можемъ да нарушимъ. Това е вториятъ същественъ въпросъ и азъ само тѣй схващамъ, че имаше смисълъ борбата на министра на желѣзницитѣ, както я чувахме навѣнъ. Ако е този въпросътъ, той е много сериозенъ, но той е сериозенъ не само за васъ, които управлявате, той е сериозенъ за всички, които ще управляватъ, които утре не ще могатъ да махнатъ единъ директоръ не за това, че не могли да нарушатъ единъ законъ, а защото е едно задължение, поето доброволно отъ насъ спрямо външния свѣтъ, още повече, ако то е наложено отъ Обществото на народитѣ. Ние не можемъ да се показваме недоялни спрямо последното, нито можемъ да скъсваме произволно връзкитѣ, които ние доброволно, или какъ да се, имаме съ Обществото на народитѣ. Този въпросъ е важниятъ. И азъ разбирамъ, г. г. народни представители, че тоя въпросъ е въпросъ на принципъ, той не е вече въпросъ на личностъ, той не е въпросъ и на сценитѣ на г. Малжаровъ днесъ, или утре на другъ министъръ, който може би ще има съвършено други разбирания. И азъ полагамъ този въпросъ и ще искамъ обяснение отъ г. министра на желѣзницитѣ, да ни каже свободенъ ли е българскиятъ Парламентъ или

утрешният министър Х, или У, съгласно законът в нашата страна, да си избере или уволни директора и, ако го направи, с туй ще наруши ли чл. 6 от този законопроект, или ще наруши задължения, които имаме и които сме длъжни да изпълняваме добросъвестно спрямо онзи, който ни ги е наложил? И само по тоя въпрос — да ви кажа откровенно — ние никога няма да приемем да гласуваме един законопроект, в който виждаме такова вмъшательство и ограничение правата на българския Парламент или на българските министри. Въпросът е сериозен, аз се надявам, че уважаемият министър ще направи своите изявления по него.

Г. г. народни представители! Къде да дирим в този законопроект автономията на желѣзниците? Аз ви заявявам, че не мога да я намеря, защото навред в него системата е централистична. Министърът на желѣзниците има правото да управлява желѣзниците — се казва в един член — а в по-долния член се казва, че главният директор ги администрира. Главният директор ги администрира. Че това е неговата работа. Че министърът управлява желѣзниците и поема отговорността за управлението на всички, които сж под него — тъй е, той носи отговорността. Може ли министърът на желѣзниците да поема отговорност за всичките си подведомствени, ако действително всички подведомствени имат специални свои права, по които те могат автономно да действуват? Защо тогава се пише в съответния член, че главният директор ще представлява бюджета на желѣзниците в Министерския съвет, защо се прескача министъра на желѣзниците? Това е втори въпрос, който задавам и по който ще искамъ обяснение от г. министъра. Автономно да е управлението, както е, напр., в швейцарските желѣзници — определя се федералното събрание какви права има, федералният съвет какви права има, от там нататък остава едно управление с главен директор, с поддиректор, които участвуват в висшия съвет — разбирам го, но главният директор вече в тоя кръг на дейността, начертана от закона, е суверенен, автономен в разпорежданята си. Ние обаче нямаме това нареждане за главния директор, той си остава зависим от министъра на желѣзниците. Тогава аз питам, защо главният директор ще представя бюджета на желѣзниците, а няма да го представя министърът на желѣзниците, който е шеф според този законопроект? Сжж и тук съм в недоумение. Мене ми се чини, че и г. Кимонъ Георгиев си зададе въпроса: защо министърът, в съгласие с главния директор, да не внася бюджета на желѣзниците, по общия ред в Министерския съвет, последният да го прегледа и да дойде да се разгледа в Народното събрание? Смята се, че бюджетът се нагласява автономно от ония учреждения с главни директори — да не поменават учрежденията — и от тях ще отиде направо до министъра на финансите или в Министерския съвет и от там да се внесе в Народното събрание, като респективният министър се елиминира, се оставя настрана. Това показва една несъобразност, която аз вижда от обстоятелството, че действително не е имало ясен поглед при изработката на законопроекта, дали нашите желѣзници се автономизират или остават под централната власт на министъра.

Но, г. г. народни представители, най-съществена част е съставянето на бюджета. Нека сега и по този въпрос си поговоримъ сериозно. Ако има нещо, по което се различават частните предприятия от държавните стопански предприятия, то е съставянето на бюджета. В един държавен бюджет имаме един принцип установен и признат от нашата конституция — първо, че бюджетът трябва да бъде под непосредствения контрол, под бдителното око на Парламента, че разходите трябва да се определят перо по перо, параграф по параграф, да има, както се казва, специализация на бюджета, и второ — бюджетът разпорежда за една година. Тъзи не сж методът при съставянето на балансът на частните стопански предприятия. Един индустриалец не може да действа, ако той в своето обширно предприятие трябва да си върже ръцете, като каже, че един параграф е за такъв и такъв разход, друг параграф е за друг разход и да не може да ги размества, както това е принципът в бюджетното управление на държавата. Това е ясно и върху туй спор няма. Второ, сжж тъй е ясно, че днес едно частно предприятие, особено индустриално, не може да се ограничи като му кажеш: „В една година ще правиш тия и тия разходи“ и по този начин да не може да си създаде

план за в бъдеще за няколко години да си подготви работата. Държавата, обаче, с своя бюджет не може да си създаде план за в бъдеще за няколко години. Ето двата главни условия, които има при бюджета на частните предприятия: свободно да разполага с сумит, без да е ограничено с параграфи и, второ, да може за по-дълго време, за една, две, три години да действа, без да бъде ограничено. Тук в законопроекта има конфликт. Когато е дума за държавно предприятие, за държавно стопанство, при което преследваме целта да печелим — както сж принципът на този законопроект — безспорно, методът при частните предприятия ще трябва да се допуснат и в него. И аз съжалявам, г. г. народни представители, че не можах да намеря текста на швейцарската конституция, за да разберете, какви сж разпорежданията на тяхната конституция относно бюджета. Върно е, че и в нашата конституция има постановление, което казва, че бюджетът трябва да се гласува статия по статия, параграф по параграф. Това постановление не е поставено произволно. Този е един от най-сериозните въпроси, по които аз не един път съм говорил от трибуната. Тя е първата придобивка на народите навремето — да могат да спрат чрез този контрол разхищенията на своите царе; първо окастрие на монаршата власт — да може народът да вземе кесията и да разполага с нея. Народите създадоха от страх и недоверие към централната власт тия постановления в конституциите — да се разглежда бюджетът параграф по параграф, за да се види за кое колко пари ще се похарчат. Това постановление, както казах, го има и в нашата конституция.

Сега преежременно е да говоримъ по бюджетопрокта на желѣзниците. Но ето, напр., г. Георгиев може да каже няколко думи по него, като изтъкне една цифра от бюджетопрокта, защото я е знаел. Мен ми се струва, че министърът на желѣзниците ще представи бюджетопрокта, и — доколкото той ме е осветлил по този въпрос — той няма да се гласува глава по глава; все пакъ той е нагласил бюджетопрокта тъй, че да е в съгласие с разпоредбите на конституцията. И желателно е това да стане, защото не само по този въпрос, но и още по други въпроси ние сме спънати от наредбите на конституцията.

Но всички тия въпроси не стоят вече свързани с принципиалния въпрос за автономията на държавните желѣзници. Касае се за организирането на едно ново счетоводство, което трябва да се въведе, и за едно, нека кажа, деконцентриране в управлението на желѣзниците с един по-широки и самостоятелни права в уреждането на бюджета, и до прилагането на някои от методите на индустрията и търговията, които сж приспичи и на държавните предприятия. В това се състои въпросът и тамъ би трябвало собствено да напътимъ сериозно нашата дейност.

Аз няма да влизамъ в разбора, който направи г. Георгиев на всички детайли, с които е пълен този законопроект, защото това не е въпрос на принцип. Но струва ми се, че и в това отношение е избързано. Няма една ясна идея за всичко онова, което се гони даже от принципиално гледище, от гледище на законопроекта. Аз говоря все от принципиално гледище, за да можемъ да се разберемъ.

Държавата, смятайки, че желѣзниците се отделят като самостоятелно държавно стопанство, най-напредъ трябва да отдели капитала. Става въпрос за определяне капитала на нашите желѣзници; и той се определя на 3.990.000.000 лева.

К. Николов (д. ср): Това не е капиталът, това е дългът на желѣзниците.

Р. Василев (д. ср): Това е частта от заемит, които държавата е сключила навремето и ги е употребила за желѣзниците.

П. Стайнов (д. ср): Капиталът не е определен. Той ще се определи тепърва.

Н. Мушанов (д): Г. г. народни представители! Моля ви се, не възразявайте! Аз ще си кажа съображенията. И ще ви кажа какво постановява законопроектът. По този въпрос ще ви прочета съответния член, който гласи така: (Чете) „На 31 декември 1928 г. неизплатеният остатък от всички такива държавни дългове се определя на 3.990.000.000 л.“

Р. Василевъ (д. сг): Именно.

Н. Мушановъ (д): Моля, разбираю го. Значи, това е неизплатен дълг. Но слушайте по-нататък: (Чете) „За образуванитъ следъ 31 декемврий 1928 г. дългове по инициативата на Главната дирекция на българскитъ държавни желѣзници и пристанища за тия дългове, всички лихви, погашения и разноси се вписватъ въ годишната смѣтка „печалби и загуби“ на българскитъ държавни желѣзници“. И т. н.

Сега ще ми позволите да ви прочета съответното мнение на г. Ренулъ. (Превежда) „Сумитъ, съответстващи на лихвата и на амортизацията на капиталитъ, които ще бъдатъ инвестирани въ постройката на линиитъ — сега съществувачи и тия, които ще се строятъ въ бъдеще — сж изчислени за 1925 г. на 303 милиона златни лева“, т. е. 8 и половина милиарда лева. Но теобитъ отъ заемитъ, които ги създадоха, и повечето отъ които сж заеми отпреди войната, не ще бъдатъ плащани всецѣло въ злато, и изглежда, **че може да се приеме за миналото една годишна форфетерна теоба отъ около 200 милиона книжни лева, които ще трѣбва да намаляватъ, амортизиратъ — au fur et à mesure — заемитъ.**

Р. Василевъ (д. сг): Докато се изплатятъ окончателно.

Н. Мушановъ (д): Значи, г. Ренулъ определя, че срещу нашитъ заеми за желѣзницитъ до 1925 г. ние ще трѣбва да плащаме 200 милиона лева. А дотогава правителството изчислява нашитъ желѣзници, струва ми се, на 10 милиарда лева.

Р. Василевъ (д. сг) и Д. Нейковъ (с. д): 11 милиарда лева.

Н. Мушановъ (д): Тая сума г. Ренулъ я взема, като иска да покаже, че всичкитъ печалби отъ желѣзницитъ, които сж фигурирали досега въ нашитъ бюджети — за 1922 г. 329 милиона лева, за 1923 г. 255 милиона лева и за 1924 г. 320 милиона лева — сж книжни, че това не сж никакви печалби, защото казва: „Вие приемате коефициентитъ на експлоатацията че сж 51, 65 и 64%, когато коефициентътъ на експлоатацията на вашитъ желѣзници е 80—85%“. И той прави следната смѣтка: като се приематъ добритъ нормални приходи на 900 милиона лева, като се прибави къмъ тѣхъ това, което ще се плати отъ пощата за превозитъ — 30 милиона лева, всичкото ще бѣде 930 милиона лева. Като се смѣтне коефициентътъ на експлоатацията 80—85% — който изглежда да бѣде действителниятъ днешенъ коефициентъ, и който дава като разходъ за експлоатацията около 800 милиона лева — ще остане единъ излишекъ отъ експлоатацията, равенъ на 130 милиона лева, недостатъченъ, за да компенсира тежестта на инвестираниитъ капитали, която е 200 милиона лева. Той ви казва, че всичко това, което представляватъ като печалба, е една измислица.

Моята идея, г. г. народни представители, когато повдигамъ този въпросъ, е следната. Явно е, че съ това отдѣляне на бюджета на желѣзницитъ, съ тая реорганизация се цели да се направятъ нашитъ желѣзници рентабилни, за да могатъ тѣ най-напредъ да плащатъ на държавата 5% върху четиритъ милиарда лева — което прави 200 милиона лева.

Д. Нейковъ (с. д): 220 милиона лева.

Н. Мушановъ (д): 200—220 милиона лева. Следъ като платятъ това, ще трѣбва да се отдѣли резервенъ фондъ, следъ туй амортизационенъ фондъ и т. н.; да не говоря за нуждитъ за подновяването на известни пѣтища, вследствие на изхабени желѣзници и т. н.

Значи, целта съ определянето на тая сума на 4 милиарда лева, по моео разбиране, е да може да се получи повече за амортизационенъ и резервенъ фондъ и по-малко да се плаща на нашата държава като лихви. Но когато до 1978 г. се амортизира всичко, ще остане колко? Азъ искахъ да се осведомя отъ г. министра, и въ туй отношение съмъ доволенъ.

Г. г. народни представители! Ние живѣемъ въ една страна, където трѣбва повече да се стрѣскаме и да не шумимъ, отколкото розово да гледаме на бъдещето. Мене ме е страхъ, да не би, ако дойде денъ нашитъ желѣзници да се оценяватъ, за да послужатъ като обектъ на друга юридическа формула, тия 4 милиарда лева да се взематъ като база за определяне стойността на нашитъ желѣзници тогава, когато въ действителностъ тѣ струватъ 10 милиарда лева. Ако ние оценимъ въ този членъ отъ законопроекта

реалната днешна стойностъ на нашитъ желѣзници на 4 милиарда лева, къде е опасността? Вѣрно е, че ако платимъ 5% по тогавашната стойностъ на желѣзницитъ, ще бѣде много.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Тамъ е прѣшката и съ мина „Перникъ“, защото единъ инвестирани милиарденъ капиталъ на държавата го обявиха за 200 милиона лева. И никъде въ баланса на мина „Перникъ“ не се показва инстинскитъ капиталъ, и когато се определятъ печалбитъ.

Н. Мушановъ (д): Ще има голѣми печалби.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): И тукъ, ако определяте капиталъ 10 милиарда лева, нѣма да имате печалби наореща. А ако определяте капиталъ 4 милиарда лева, ще имате голѣми печалби. Ние съ закона не определяме баланса.

Н. Мушановъ (д): Г. Данаиловъ! Въ туй отношение Вие грѣшите много.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Тѣзи 4 милиарда лева сж едно временно преценяване на ония задължения, които желѣзницитъ иматъ къмъ държавата. Ние сега въ бюджета определяхме, че желѣзницитъ ще плащатъ на държавата срещу този дългъ 75 милиона лева, не златни, а книжни, защото асж ние не плащаме външнитъ си дългове изцѣло, а плащаме срещу левъ 38 ст., 42 ст. и т. н. — ще върви до 50 ст. И този дългъ на желѣзницитъ ще расте по сѣция начинъ. Това, което има да плащатъ тѣ, ще расте, и когато дойде да се плати at par, тогава ще бѣде страшно за желѣзницитъ: тѣ не ще могатъ да го понесатъ при нашитъ стопански и финансови условия. Мисля, че ме разбирате.

Н. Мушановъ (д): Разбирамъ.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Както плащанията на държавата ще се увеличаватъ, по сѣция начинъ ще се увеличаватъ и плащанията на желѣзницитъ.

Министъръ Р. Маджаровъ: Този членъ има да изпълни една задача — да се построятъ 2400 км. желѣзници.

Н. Мушановъ (д): Г. г. народни представители! Нека ви кажа, че мисълта на г. Данаиловъ е погрѣшна — всичкитъ ми уважения къмъ него. Отъ законитъ, които ви прочетохъ, се вижда, че при обособяване на желѣзницитъ навредъ, най-напредъ се определя капиталътъ на предприятието. Не можете да съставите баланса на едно търговско предприятие, преди да знаете най-напредъ какъвъ е неговиятъ капиталъ. Вие виждате, че въ австрийския законъ се казва: желѣзницитъ костватъ 200 милиарда крони; въ белгийския законъ се казва, че желѣзницитъ костватъ еди-колко милиарди; въ германския законъ се казва, че желѣзницитъ костватъ толкова милиарди. Навредъ, когато се обособяватъ желѣзници, капиталътъ имъ се оценява ютъ оня, който създава закона. Балансътъ не може произволно да определя капиталата на дружеството.

Р. Василевъ (д. сг): Но нашитъ желѣзници не ставатъ търговско предприятие.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Азъ казвамъ, че капиталътъ трѣбва да се определи на основание инвентара, а не произволно.

Р. Василевъ (д. сг): Отдѣлянето на желѣзницитъ е само бюджетно, г. Мушановъ!

Н. Мушановъ (д): По отношение съставянето на баланса желѣзницитъ приематъ методитъ на търговско предприятие.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг): Нова теория!

Н. Мушановъ (д): Иначе, нѣма значение. Сѣщината на тоя законопроектъ, г. г. народни представители, е...

Р. Василевъ (д. сг): Ако ми позволите. Сѣщината на тоя законопроектъ е, приходитъ отъ желѣзницитъ да отиватъ за самитъ желѣзници — това е; да не ги яде държавата, ами съ тия приходи да се посрѣщатъ разходитъ.

Н. Мушановъ (д): Азъ ви казахъ, че човѣкъ трѣбва да ви запознава специално съ рапорта на Ренулъ, за да ви-

дите какво се цели. То е много важно. (Чете) „Никой индустриалец, никой търговец не би могъл да управлява своите работи, ако нямаше възможността, в една широка мърка и в всяка минута, да промъни своите предвиждания според хода на събитията, да разпредели своите разходи и да употреби своите приходи според необходимостта на деня. Сжщото тръбва да стане с управлението на железнопътните линии. Но тази способност тръбва да има от друга страна пък за противотежест — колкото се отнася до едно предприятие, на което дирекцията, управлението не е собственик, както в частното предприятие — един контрол, бдителен и компетентен, който може да взема решения важни и vis-à-vis на които дирекцията, на която тръбва да бъде дадена една широка инициатива, е отговорна в всяка една минута за хода на предприятието. Това е ролята на административния съвет спрямо акционерите в едно гражданско дружество; това е сжщо съветът на железниците в управлението на железниците на държавата“.

Всичките препоръки на г. Ренулъ сж в смисъл, железниците да станат като едно акционерно дружество и да се приложат всичките методи, които се прилагат в управлението на едно частно търговско предприятие.

Г. г. народни представители! Азъ ви казахъ, че ще избѣгна влизането въ детайли. За мене има друг единъ много важенъ, принципиаленъ въпросъ, на който искамъ да обърна вниманието на почитаемото Народно събрание. Тоя законопроектъ е неразривно свързанъ съ стабилизационния заемъ.

Д. Нейковъ (с. д): Тамъ е лошото.

Н. Мушановъ (д): И мене ми се иска тукъ да привлѣка вниманието на всички г-да народни представители. Нѣкои ще смѣтнатъ, че правя сензация, други ще кажатъ: демагогия. Азъ смѣтамъ, че нашиятъ Парламентъ — тъй малоброенъ, както е тая вечеръ — разрешава единъ исторически въпросъ за нашата страна. Когато се гласуваше тукъ стабилизационниятъ заемъ, криво или право, ние имаме едно мнение, болшинството имаше друго. Вие гласувахте стабилизационния заемъ; гласувахте протокола на финансовия комитетъ, гласувахте протокола отъ 10 мартъ, който г. министърътъ на финансите склучи въ Женева. Въз основа на тоя протоколъ г. Ренулъ, като специалистъ, се изпрати да изучи нашето железнопътно дѣло. Г. Ренулъ се върна, докладва на финансовия комитетъ, въ присѣствието на нашия днешенъ директоръ на железниците, г. Божковъ, и въ присѣствието на нашия министъръ на финансите, г. Молловъ. Финансовиятъ комитетъ си направи рапорта по поводъ на този рапортъ на г. Ренулъ, и ние имаме решение на Съвета на Обществото на народите отъ 10 декември.

Г. г. народни представители! Никой отъ насъ, народните представители, не знае какво реши Обществото на народите следъ доклада, който се направи отъ страна на г. Ренулъ, какъвъ докладъ се направи отъ нашия директоръ на железниците тамъ, въ присѣствието на министъра на финансите, и какви задължения ние, българската държава, имаме още по стабилизационния заемъ, въ връзка съ устройството на нашите железници. Обаче азъ ще поддържамъ предъ васъ, че Народното събрание не е обвързало България съ никакви задължения по стабилизационния заемъ.

Д. Нейковъ (с. д): Относно железниците.

Н. Мушановъ (д): Относно железниците.

Д. Нейковъ (с. д): Тѣй.

Н. Мушановъ (д): Съ никакви задължения! Това, г. г. народни представители, е ясно. Безъ да ви отгичавамъ много — сжщитѣ тѣзи документи се четоха и вчера, и оня денъ, за да нѣма нужда да ги повтарямъ — азъ бихъ поддържалъ г. министъра на финансите. Съжалявамъ, че го нѣма. Бихъ поддържалъ, казвамъ, че въ протокола, който той е подписалъ, нѣма абсолютно никаква сѣнка отъ задължение, да свържемъ реорганизацията на железниците съ стабилизационния заемъ. И за да ви докажа това, ще ви направя само едно съпоставяне на два пасажа отъ доклада на финансовия комитетъ до Съвета на Обществото на народите по българския стабилизационенъ заемъ. За съобщителнитѣ срѣдства въ този докладъ се казва следното: (Чете) „Състоянието на българските държавни железници има нужда да бъде проучено съ голѣмо внимание и коми-

тетътъ смѣта, че българското правителство е сторило добре, като е поискало, преди да се занимае съ нови проекти, шото 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 премущества, които би представлявала за България построяката на железнопътни линии или построяката на шосета; върху голѣмината на поправките, които сж абсолютно нуждни на сегашната железнопътна мрежа; върху смѣтководната система на железниците и върху ползата да се реорганизиратъ железниците на автономни начала.“

Ще ви прочета единъ пасажъ отъ протокола, който е подписалъ г. министърътъ на финансите, за да видите, че той не е поелъ такива задължения. Напротивъ, въ този протоколъ се казва: (Чете) „Първо, отъ произведението на заема ще се отдѣли една сума, ненадминаваща 1.250.000 лири стерлинги, предназначена за съобщителнитѣ срѣдства. Целитѣ, за които тази сума ще бъде употребена, и общиятъ планъ за разходите ще бъдатъ подложени на одобрение отъ Съвета на Обществото на народите следъ получаване доклада на експерта по железните пътища, който тръбва да бъде назначенъ отъ българското правителство и, второ, всички тегления по казаната или казаните специални смѣтки ще станатъ следъ приподписване на комисаря; тия тегления могатъ да се вършатъ само за посоченитѣ въ § 1 и по-горе цели и съгласно съ подробнитѣ програми, одобрени отъ него, влизащи въ рамките на общия планъ, предвиденъ въ § 1“.

Споредъ § 1 отъ протокола, който е подписалъ нашиятъ министъръ на финансите, г. Ренулъ, който идва тукъ, ще тръбва да си даде рапорта. Изразходването на сумитѣ, които сж нуждни за построяката на пътища и железници, ще бъде контролирано отъ делегата на Обществото на народите, г. Шаронъ. Това е изрично казано въ протокола, който е подписанъ отъ министъра на финансите.

Какво излиза отъ всичко това? Когато, г. г. народни представители, ние гласувахме стабилизационния заемъ, никой отъ насъ не подозираше — имаше само шушукания, но сериозно никой не подозираше — че административната реформа на нашите железници е била свързана съ стабилизационния заемъ. И азъ бихъ искалъ тукъ по съвѣстъ да кажемъ, дали при гласуването на стабилизационния заемъ нѣкой е смѣталъ, че той е свързанъ съ устройството на нашите железници. Азъ твърдя, че никой не знаеше това, докато на сцената не се появили въпроси, които почнаха да тревожатъ българина. Появи се, първо, въпросътъ, който имамъ случая да изнеса, относително участието на г. Шаронъ въ произвеждането на търговетъ — единъ капиталенъ въпросъ. Единъ денъ ние прочетохме обявление за единъ търгъ по железниците и видѣхме върху него да е ударенъ печатътъ отъ комисарството, отъ уважавани отъ всички ни г. Шаронъ, натоваренъ съ една специална мисия отъ Обществото на народите, което има всичките наши почитания. Откъде-накъде той да претендира да има свой представителъ при произвеждането на търговетъ и да участва въ тѣхното утвърждение? Това, г-да, е вече участие въ управлението на нашата държава, защото се нарушава законътъ, който урежда търговетъ. Не могатъ чужди хора да се мѣсятъ въ наши работи. Това е единъ голѣмъ, единъ сериозенъ въпросъ. И въ него време този въпросъ се изгладилъ, като уважаемиятъ г. министъръ-председателъ каза, че г. Шаронъ щѣлъ да бъде само наблюдател.

Д. Нейковъ (с. д): Свирджия!

Н. Мушановъ (д): Най-после ние смѣтнахме, че може да има нѣкаква грѣшка въ тълкуването на протокола. На другия денъ, обаче, прочетохме изявлението на г. Шаронъ, които той е направилъ въ едно интервю, въ които изявлението той казва, че добросѣвестно мисли, какво тръбва да участва и въ произвеждането на търговетъ, защото такава било задължението на българската държава чрезъ съответния ѝ министъръ. Ние бѣхме изненадани, защото знаемъ, че г. Шаронъ нѣма да отиде да създава излишни аларми въ нашето общество. Чудѣхме се какъ може да стане тази работа.

Г. г. народни представители! Следъ туй, на 26 стана новъ търгъ, произведенъ споредъ постановлението на нашия законъ за бюджета, отчетността и предрижателя. Г. Шаронъ участва въ този търгъ съ свой представителъ. Не знамъ какъвъ е резултатътъ отъ търга. Струва ми се, че е възложенъ на нѣкого, или се още проучва работата. По

възлагането на търга на ония, които имат право да го получат, поради туй, че сж дали най-низки цени, струва ми се, че има вмѣшательство отъ г. Шаронъ чрезъ неговия представител. Струва ми се, че и днесъ, когато ви говоря, има пакъ вмѣшательство по този търгъ, и има сериозно вмѣшательство. Азъ не зная какъвъ ще е отговорътъ на г. министра на желѣзницитѣ по този въпросъ, но чувамъ отвѣтъ и бихъ го поздравилъ, ако наистина е вѣрно това, че този търгъ, който е билъ поисканъ да не се утвърждава, защото не билъ даденъ на дадена фирма, а на друга, той днесъ го е предоставилъ на председателя на касацията и на двама видни чиновници отъ Народната банка, да се произнесатъ дали този търгъ е законенъ и дали трѣбва да остане както си е. Това не сж маловажни въпроси, по които да споримъ само като партизани. По това никой не ще иска да дразни никого. На всѣки българинъ е милъ народниятъ и държавенъ суверенитетъ. Всички ние искаме да издигнемъ този суверенитетъ предъ онѣзи, които искатъ да посегнатъ на него, когато нѣматъ право.

Какво ще стане, ако контролорътъ по изразходването на стабилизационния заемъ ще може да се мѣси постоянно и въ администрацията на нашитѣ желѣзници, като претендира да участвува въ търговетѣ? Ами азъ бихъ отишълъ по-нататъкъ: истина ли е, че има контрактирани писмени задължения още въ Женева, когато гласувахме стабилизационния заемъ, безъ ние да знаемъ тия задължения, за доставката отъ чужбина на известни желѣзнопътни материали по доброволно съгласие?

Д. Нейковъ (с. д.): Г. министърътъ на финанситѣ отрича всичко.

Н. Мушановъ (д.): Поели ли сме ние такива задължения? Азъ ще дойда да свържа този въпросъ съ последнитѣ разпорѣби на нашия законъ.

Но ето къде е гжделътъ на цѣлия този въпросъ. Азъ потърсихъ да намѣря протокола на Обществото на народитѣ, за да видя какво е решението на Съвета при Обществото на народитѣ, взето на 10 декемврий 1928 г., следъ доклада на финансовия комитетъ по рапорта на г. Ренулъ. Казва се тѣй: (Превежда) „Колкото се отнася до административнитѣ реформи на желѣзницитѣ, комитетътъ счита, че създаването на една комисию, кждето да бждатъ представени различнитѣ икономически дейности на страната и която ще трѣбва да бжде консултирана чрезъ министра на желѣзницитѣ върху въпроситѣ за тарифа и други, би съставлявало единъ напредъкъ предъ сегашната система. Сжществениѣ разпорѣби на закона, който учредява тази комисию, ще бждатъ установени въ съгласие между комисаря и българското правителство. Финансовиятъ комитетъ препорѣчва сжщо, щото главниятъ директоръ на желѣзницитѣ да бжде назначенъ за единъ опредѣленъ срокъ, напр., за 5 години“.

Д. Нейковъ (с. д.): Г. министър-председателътъ казва, че това е негова идея отъ 20 години насамъ!

Н. Мушановъ (д.): Може да бжде, азъ не казвамъ, че не е негова идея. — „Финансовитѣ реформи, които правителството иска да внесе въ управлението на желѣзницитѣ, ни се виждатъ удовлетворителни“.

Г. г. народни представители! Виждате отъ пасажа, който ви цитирахъ, че на 10 декемврий въпросътъ за администрацията на нашитѣ желѣзници е билъ повдигнатъ. Това е станало съ съгласието на нашия представител. Оттогава насамъ се е знаело, че е наредено директорътъ на желѣзницитѣ да се назначава за 5 години. Вижда се, отъ друга страна какви права ще има комисиюта и че всички промѣни въ администрацията на нашитѣ желѣзници ще станатъ въ съгласие между г. Шаронъ, който е изпратенъ като контролоръ тукъ, и нашето правителство.

Д. Нейковъ (с. д.): И затуй Шаронъ прави своитѣ изявления.

Н. Мушановъ (д.): И не ми е чудно, че г. Шаронъ е казалъ въ интервюто си, печатано въ в. „Утро“: „Азъ съмъ добросъвестенъ, защото имамъ право да се мѣся въ администрацията на желѣзницитѣ, въ произвеждането на търговетѣ и въ всичко“. Ето, това сж фактитѣ.

Н. Падаревъ (д. сг.): Той се базира на решението на Съвета отъ м. юнни 1928 г.

Н. Мушановъ (д.): Следъ доклада на г. Божковъ, като директоръ на желѣзницитѣ, и споразумението между г. министра на финанситѣ и г. Шаронъ, комитетътъ взема едно срѣдно решение. (Възражения отъ сговориститѣ).

К. Николовъ (д. сг.): Това е рапортътъ на комитета. (Глъчка)

Н. Мушановъ (д.): Г. г. народни представители! За ментъ е важното да се обяснимъ. Когато се е давалъ рапортътъ отъ директора на желѣзницитѣ, съ знанието на министра на финанситѣ, въпросътъ за вмѣшательството въ административното реформиране на нашитѣ желѣзници се е повдигналъ и сж били давани едни или друга препорѣки. Свържете тоя въпросъ за назначаването на директора за 5 години съ тоя рапортъ, и ще видите кжде е важноста. Защото азъ така разбрахъ борбата на г. министра на желѣзницитѣ срещу назначаването на директора за 5 години. Щомъ се подчинимъ и узаконимъ това постановление — да не си правимъ иллюзии — никой не може да го измѣни, защото то ни ангажира спрямо Обществото на народитѣ, както е и съ въпроса за администрацията на желѣзницитѣ.

Министъръ Р. Маджаровъ: Следъ като се изчерпи кредитътъ отъ 680 милиона лева, българскитѣ държавни желѣзници ще бждатъ абсолютно свободни. Не може да има друго тълкуване.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг.): Така е и въ Унгария, и въ Австрия.

Министъръ Р. Маджаровъ: Когато става дума за този Съветъ, ще трѣбва да кажа, че имаше стремѣжъ да се отмѣни едно по-раншно решение, по докладъ на г. Ренулъ, което азъ, като министъръ на желѣзницитѣ, трѣбва да отбележа.

Г. Т. Данаиловъ (д. сг.): Въпросътъ за 5-тѣ години е една отстъпка отъ комитета спрямо българското правителство. По-рано искаха повече.

Н. Мушановъ (д.): Г. г. народни представители! Азъ съмъ винаги доволенъ, когато можемъ да защитимъ нашитѣ интереси, и г. министърътъ е въ пжтъ да ги защити. Нѣма кой да е противъ това. Но моео разбиране, отъ това, което зная, е, че когато се водѣха преговоритѣ за стабилизационния заемъ, условието бѣше, че ни се даватъ 1.250.000 английски лири стерлинги, при условие, че ще имаме единъ контролоръ, който ще изучи нашето положение и ще дава мнение, за какво да се отпусчатъ сумитѣ — за пжтица, желѣзници и пр. Този контролоръ ще следи дали се изразходватъ сумитѣ за целитѣ, за които сж предназначени. Но сега виждаме нѣщо ново: че администрацията на нашитѣ желѣзници и нейното реформиране ще може да става съ съгласието на г. Шаронъ. Затуй не ми е чудно, че той се мѣси днесъ при произвеждането на търговетѣ, както и не ще ми бжде чудно, ако тоя законопроектъ е ходилъ три пжти при него, докато министърътъ на желѣзницитѣ го представи въ тая му форма.

Министъръ Р. Маджаровъ: Никакво изявление отъ г. Шаронъ, че той има право да се бърка при произвеждането на търговетѣ, азъ нѣмамъ, както и Дирекцията на желѣзницитѣ нѣма. Фактитѣ, че едно отдѣление отъ Касаационния сждъ и подуправителътъ на Българската народна банка сж повикани да дадатъ мнение, какво трѣбва да стане съ търга, е достатъченъ да покаже, че ние имаме всичката свобода.

Д. Нейковъ (с. д.): Възъ основа на що става тази работа?

Министъръ Р. Маджаровъ: Тази система съмъ практикувалъ и презъ 1925 г., бидейки министъръ: когато сж засегнати голѣми интереси, азъ прибѣгвамъ до услугитѣ на Касаационния сждъ.

Н. Мушановъ (д.): Г. г. народни представители! Азъ съмъ много доволенъ, че ставатъ тия разяснения. Г. министърътъ на желѣзницитѣ ни казва, че той ще се смѣта свободенъ въ изразходването на отпуснатия ни заемъ за желѣзницитѣ. Би било чудовишно, г. г. народни представители, ако чрезъ заема отъ 850 милиона лева, кръгло, които се даватъ за нашитѣ желѣзници, ние бждемъ осждени да понасяме вѣчно положението, чужденци да нареждатъ

администрацията на нашите железници. Но аз казвам: нима закона, който правим днес, за да наредим администрацията на нашите железници, го правим само за 7 месеца, докато Обществото на народите ни даде заема и ние го използваме? Ние правим този закон за продължително време, защото смятаме, че е закон за нашата държава. А днес, когато го създаваме, ние имаме административната намеса на чужденци, съгласието на които го правим. Нека го отложим за времето, след като ни авансират сумата, и тогава да го направим. Но това не може да стане, защото вие сте длъжни да го гласувате за 10 дена, да дадете бюджета на железниците, защото ние сме гласували кредита само за два месеца, като сме имали пред вид този закон.

Г. г. народни представители! Какъ можем да излезем от този омагьосан кръг? Аз искам всеки съзнателен човек, който, като българин, мисли за нашата страна и за нейната стопанска независимост, да каже какъ можем да уредим този конфликт, който виждаме пред себе си, без да увреждаме интересите си и без да бждем аrogантни към когото и да било.

Н. Пждарев (д. сг): Въ мотивите на законопроекта се повдига този въпрос. И когато Народното събрание гласува този законопроект, то изпълнява своята роля, като Народно събрание. Но ако ние гласуваме законопроекта, според както вие поставяте въпроса, разбирате какво ще стане.

Д. Нейков (с. д): Ще излезе, че ние ще направим пакост! Значи, ние трябва да кажем, за да отворим очите на чужденците! Колко смешно!

Председателстващ В. Димчев: Г. г. народни представители! Часът е 8. Предлагам да се продължи заседанието, докато ораторът свърши речта си.

Който приема това предложение, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема.

Продължавайте, г. Мушанов.

Н. Мушанов (д): Г. г. народни представители! Нима моите думи са от голяма опасност за страната? На мене, който искам да педирам независимостта на нашата държава, ми се подхвърля, че ще напакостя с моите думи! Аз не разбирам съ какво ще напакостя. Аз поддържам най-искрено и сериозно този аргумент: че никога българската държава с свои законни представители не е дала такова задължение пред Обществото на народите чрез вот на Камарата.

Д. Нейков (с. д): Така е.

Н. Мушанов (д): Ние тълкувахме въ по-благоприятна смисъл протокола, подписан от министъра на финансите, че той не се е задължавал съ нищо подобно, а виждаме въ протокола на Обществото на народите, който ви цитирах, че при разглеждането на въпроси досежно административното учредяване на нашите железници, заедно съ представители на нашата държава, ще участва и представител на Обществото на народите. Аз казвам, че това е станало извън нас, това днес го чуваме и затуй дия отговорност и питам: какъ могат да стават тия работи?

Г. г. народни представители! Накрай, за да завърша, нека ви спомена пакъ за онзи наредби въ законопроекта, които са от толкова голямо значение.

На края на законопроекта има едни разпоредби относно търговите, надъ които азъ също много се мъчихъ, додето разбера истинския имъ смисъл: когато на първия редовенъ търгъ не са направени предложения или предложението е ценно съ неизносни, министърътъ, съответно и Министерскиятъ съветъ, ще могатъ да утвърждаватъ търгове по доброволно съгласие — министърътъ, когато доставката по предприятията е до 2.000.000 л., а Министерскиятъ съветъ — когато предприятията са отъ 2.000.000 л. нагоре и до колкото може да бжде. Като дадете право на министъра да утвърждава търгове за доставки до 2.000.000 л., като дадете право на Министерския съветъ да утвърждава търгове за доставки надъ 2.000.000 л., въ който случай доставките може да са и до 100.000.000 л., може да са и до 200.000.000 л., и то доставки, извършвани не вече съобразно съ закона за бюджета, отчетността и предприятията, а по доброволно съгласие, питамъ азъ: по кой търгъ не може да се намери аргументъ, че цените са високи и неизносни за държавата,

и, следователно, единъ министъръ да може винаги да иска търгътъ да стане по доброволно съгласие? По всеки единъ търгъ може да се намери такъв аргументъ. Нима защо да ви привеждамъ такива случаи. Ще ви посоча само единъ, който зная. Осемъ търга станаха по доставката на бакаръ въ Министерството на железниците: първиятъ търгъ не биде утвърденъ при цена 65 л., вториятъ — при цена 75 л., третиятъ — при 85 л., четвъртиятъ — при 90 л., докато последниятъ търгъ биде утвърденъ при цена 120 л. Тогава той стана износенъ! Искамъ да ви кажа какви опасности има, щомъ съществува това условие, че ако търгътъ е неизносенъ, доставката може да стане по доброволно съгласие.

Г. г. народни представители! Значи, търгове до 100 милиона лева могатъ да се контрактиратъ подъ отговорността на Министерския съветъ, само чрезъ неговото утвърждение. Но азъ зная какви производи са ставали въ страната отъ Министерския съветъ. Нима по-безотговорно учреждение, отколкото е Министерскиятъ съветъ.

Р. Василев (д. сг): Има държавенъ съдъ.

Н. Мушанов (д): Видяхме колко струва държавниятъ съдъ. Съдбата ми е била да бжда все въ такава партия, която е дияла отговорности на други партии чрезъ държавенъ съдъ, и азъ разбрахъ, че държавниятъ съдъ въ нашата страна е единъ голъмъ вътръ.

Д. Гичев (з. в): Оттукъ нататкъ нима да бжде така.

Н. Мушанов (д): Колкото повече тѣзи, които са стояли на тия маси тукъ (Сочи министерската маса), са се били въ гърдите си, че поематъ отговорности, толкова повече тѣ излизатъ кекави, които бѣгатъ.

Д. Нейков (с. д): Много върно.

Н. Мушанов (д): Нима по-безотговорно управление отъ Министерския съветъ. Азъ бихъ предпочелъ единъ министъръ, който отговаря лично съ честта си, отколкото единъ анониматъ, като тоя на Министерския съветъ, който е ужъ съ 10 глави, а при търсенето на отговорност не можешъ да намеришъ нито една глава. (Смѣхъ всрѣдъ лѣвицата)

Г. г. народни представители! Този голъмъ опасностъ съществува, но позволете ми да ви кажа къде азъ схващамъ, че въпросътъ е сериозенъ. Моите разбирания, моите знания са, че още въ Женева се поеа задължения отъ наша страна, щото известна частъ отъ доставките да се даде на известни държави по доброволно съгласие. Азъ зная, че и за тия доставки, които ще ставатъ, пакъ има съглашения да се извършатъ по доброволно съгласие. И тоя законопроектъ, който разглеждаме, ще отмени отговорността на министрите, които, по законитъ на страната, нѣматъ право да правятъ доставки по тоя начинъ.

Г. г. народни представители! Може би тѣзи условия да са били условия и на стабилизационния заемъ. Иначе азъ не мога да си обясня какъ ще се поеме отговорностъ въ Женева, че ще се доставятъ релси за стоици милиони лева отъ тази или онази държава по доброволно съгласие. Кой е далъ туй право? Мене не ме интересуватъ личности, и азъ не споменавамъ личности. По тоя въпросъ азъ мога да цитирамъ стария Адаге: „Милъ ми е Платонъ, но по-мила ми е истината“ — не ме интересуватъ личности, а ме интересуватъ интересите на страната и всички тѣзи неизвестни на Парламента работи, които министрите са ги тайли. Азъ бихъ разбралъ едно достойно държане на министъра, да излезе да каже, както г. Ляпчевъ е казалъ: „Не разбирате ли свѣтовните събития? Виждате какво прави Ромъния, какво правятъ другите държави. Не виждате ли, че надъ насъ има натискъ отъ Обществото на народите? Хората искатъ гаранции. При тия тежки условия, азъ не можехъ да не направя това. Азъ поехъ отговорностъ предъ васъ, и вие ще ме бламирате или подкрепите“. Но, г-да, да се криемъ и да бѣгаме отъ отговорности, това не може. Има ли нѣщо по-страшно отъ туй? Въ миналото ние сме дияли отговорности отъ много режими само заради туй, че намирахме, че има скрити клаузи при сключването на заеми. А тука е въпросъ за доставки по доброволно съгласие, и съ законопроекта, който разглеждаме, ще трябва да предвидимъ това.

Министъръ Р. Маджаровъ: Г. Мушановъ! Ще трябва да Ви кажа, че нищо скрито нѣма да има. Защото азъ бѣхъ въ преговори за покупката на релси отъ една известна евро-

пейска индустрия, и това нѣщо внасямъ утре въ Народното събрание. Така щото всичко, което е предвидено отъ мене като сдѣлки по доброволно съгласие, ще бѣде разглеждано отъ Народното събрание и прието или отхвърлено, за да бѣде сключена или не сдѣлката.

Нѣкой отъ лѣвицата: Ама все Вие ли ще бѣдете министъръ на желѣзницитѣ? Предполага се, че и Вие ще имате замѣстникъ.

Н. Мушановъ (д): Г. министърътъ визираща сключена сдѣлка.

Г. Т. Данаиловъ (д. ст): Само за 800.000.000 л. За повече нѣма.

Н. Мушановъ (д): За 800.000.000 л. — то е вѣрно. Та, г. г. народни представители, азъ ви посочихъ тѣзи работи, за да ви покажа, че както уважаемиятъ г. Кимонъ Георгиевъ е на мнение, че въ законопроекта нѣма нищо опасно, и азъ напълно съмъ съгласенъ съ това, но въ законопроекта има единъ неясенъ принципъ, поради което азъ само съзирамъ тѣзи опасности по отношение на търговетъ даже и въ бъдеще. Азъ ви изнесохъ тукъ 2-3 факта, за да мога да ви убедя, че при съставянето на този законопроектъ сѣ възприети чудесни постановления отъ рапорта на г. Ренулъ, където има нудеони мисли. И ако имаме време, ако бѣхме академия, а не Парламентъ, азъ можехъ да ви посоча, че половината отъ постановленията му сѣ преписани отъ рапорта на г. Ренулъ; въ него има много сериозно проучени работи по отношение на организацията. Но този въпросъ не ме интересува. Надъ всички тѣзи наредби въ законопроекта ние имаме най-напредъ една държава, достоинството на която искаме да пазимъ, и единъ народъ, честта на който искаме да пазимъ. За тѣхъ сѣ управленията, а не народътъ и държавата сѣ за желѣзницитѣ. И когато, г. г. народни представители, азъ виждамъ, че този законопроектъ е съставенъ по такъвъ начинъ, мене ми е мѣчно, че може, собствено, да си помислимъ, че не сме въ състояние да си наредимъ сами тая работа. Има българи, които сѣ мислили по тоя въпросъ. Но когато дойдатъ да ни кажатъ, че чужди власти, даже най-почтени, които и да сѣ, иматъ амбициитѣ да участвуватъ въ администрацията на нашитѣ желѣзници и въ прилагането на тоя законъ, мене ми се чини, че българскиятъ Парламентъ трѣбва да прецени тоя моментъ. Азъ не съмъ отъ тия — нито партията, отъ която изхождамъ, има такова намѣрение — да искамъ да хвърлямъ упрѣкъ на единъ почтенъ човѣкъ, какъвто е г. Шаронъ, нито имамъ желание да хвърлямъ и най-малката сѣнка върху тоя благороденъ институтъ, отъ който България очаква много, какъвто е Обществото на народитѣ. Но — повтарямъ съмъ го много пѣти, ще го повтора пакъ — хората въ чужбина ще ценятъ нашата страна до толкова, до колкото тя сама може да се цени, и до колкото министритѣ, които я представляватъ, могатъ самички съ достоинство да отстаиватъ интереситѣ ѝ. Колкото повече се показваме слаби, . . .

Д. Нейковъ (с. д): Податливи.

Н. Мушановъ (д): . . . податливи, колкото съ по-голѣмо недостоинство стоимъ предъ чужденцитѣ, толкова по-малка цена даватъ тѣ за нашата държава. Когато ние създадемъ у тѣхъ убеждението, че нашата държава се представлява отъ личности, които могатъ да грѣшатъ, а нѣма Парламентъ, който може да дири отговорностъ отъ тѣхъ, тѣ ще ни класиратъ като Авганистанъ. Между тѣхъ има умни хора, къмъ които азъ не отправямъ позивъ да ни защитятъ тѣ, преди ние да се защитимъ. Азъ не желая следъ 30-годишна политическа деятелностъ, като българинъ, да смѣтамъ, че въ тая страна нѣма хора, които могатъ да отстаиватъ достоинството на държавата, суверенитета и честта на народа. Азъ не бихъ желалъ това. И тоя въпросъ ме интересува най-много при разглеждането на законопроекта. Ако ли сме станали сѣнка въ тази страна — сѣнкитѣ се покриватъ въ тъмнината — нека изчезнатъ въ тъмнината. Има една държава, има единъ народъ съ свѣтло бъдеще и нѣма защо туй свѣтло бъдеще да го затъмняваме съ туй, че не сме достойни да се боримъ. Преди три дена празнувахме все славни дати: 1000-годишнината отъ царуването на Симеона и 50-годишнината отъ конституцията.

Д. Нейковъ (с. д): Следъ 40 години тя се провали.

Н. Мушановъ (д): Празнувахме 1000-годишнината отъ Симеона, който направи България велика държава, който заплаши всичкитѣ си съседи и командуваше надъ всички. Виждаме величието на България въ миналото, и азъ, като българинъ, искамъ да видя величието на тази страна особено при днешното тежко положение, въ което се намира тя. Празнуваме 50-годишнината отъ конституцията и тържествуваме съ право, защото това е една свѣтла дата въ историята, защото, ако бихме я съблюдавали, не бихме дошли до тия пропасти, въ които попаднахме. Но, г-да, тази конституция издига най-напредъ отговорността на всѣки единъ, който управлява народа, и длъжността му да отстаива неговитѣ интереси. И два дена следъ тия дни на тържества, азъ съмъ принуденъ да излѣза отъ тази трибуна да протестирамъ противъ туй, че администрацията на желѣзницитѣ ни се налага отъ чужди. Г. г. народни представители! За менъ блѣсъкътъ на миналото става още по-яркъ, настоящето ми се вижда много по-мрачно, а бъдещето — много страшно.

Предъ видъ на тия съображения, които сѣ по-важни отъ законопроекта, нашата група нѣма да гласува за законопроекта по принципъ. (Ръкоплѣскания отъ лѣвицата)

Председателствуващъ В. Димчевъ: Г. г. народни представители! Предлагамъ за утре следния дневенъ редъ:

1. Първо четене законопроекта за уредба и управление на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища (Продължение разискванията).

2. Одобряване предложението за одобрение подписаната въ София на 21 февруарий 1929 г. конвенция за предаване между царство България и Елинската република.

3. Второ четене законопроекта за откупване земледѣлското стопанство на Мило Балтовъ и синовете и пр.

Първо четене законопроектитѣ:

4. За измѣнение и допълнение закона за търговия съ външни платежни срѣдства (деvisи и банкноти)

5. За отстъпване отъ държавата на нѣкои общини находищитѣ се въ землищата имъ минерални извори.

6. За измѣнение и допълнение закона за гербовия налогъ.

7. За търговското корабоплаване.

Второ четене законопроектитѣ:

8. За морското училище.

9. За облагане съ данѣкъ моторнитѣ коли.

10. За одобрение изплащането на фирмитѣ Гебрюдеръ Беселъ и пр. доставенитѣ отъ тѣхъ материали за нуждитѣ на българскитѣ държавни желѣзници и пр.

11. За одобрение договора за правоотношения между държавата и Българското параходно дружество — Варна.

Одобряване предложението:

12. За приемане на служба по Главната дирекция на трудовитѣ земледѣлски стопанства руски подданици специалисти земледѣри и пр.

13. За разрешаване на Министерството на земледѣлството и държавнитѣ имоти да задържи и приеме на служба чужди подданици лесовѣди и пр.

14. За приемане на държавна служба чужди подданици по Министерството на търговията, промишлеността и труда.

Първо четене законопроектитѣ:

15. За благоустройство и отчуждаване на мѣстата въ района на Варненското индустриално пристанище.

16. За признаване права на индустриална концесия за производство на памучни прежди на акционерното дружество „Текстилъ“ въ Варна.

17. За допълнение чл. 1, алинея 1 отъ закона за алкокатитѣ.

18. За освобождаване отъ мито и пр. вносимитѣ отъ фирмитѣ Кремаковъ и Матеевъ въ Бургазъ 20.000 приземи маслинови дръвчета.

19. Докладъ на прошектарната комисия. Който приема този дневенъ редъ за утре, моля, да вдигне ръка. Болшинство, Събранието приема.

Вдигамъ заседанието.

(Вдигнато въ 8 ч. и 18 м.)

Председателъ: АЛ. Ц. ЦАНКОВЪ

Подпредседателъ: В. ДИМЧЕВЪ

Секретаръ: ИВ. Д. МИХАЙЛОВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: Д. АНТОНОВЪ

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е:

	Стр.		Стр.
Отпуски, разрешени на народнитѣ представители: Алекси Поповъ, Александъръ Цаневъ, Иванъ Куртевъ, Стоянъ Никифоровъ, Николай Савовъ, Ставри Андреевъ, Колю Кожаклиевъ, Ради Василевъ, Малинъ Паневъ, Христо Баевъ и Иванъ Казанджиевъ	2233	2) за измѣнение и допълнение на чл. 3 отъ закона за разрешаване на Чирпанската градска община да сключи заемъ 1.000.000 л. отъ Популярната банка въ Чирпанъ (Трето четене)	2234
Телеграма отъ Варненско-Преславския митрополитъ Симеонъ, съ която изказва дълбоката си признателност и благодарност за приветствията отъ страна на народното представителство (Прочитане)	2233	3) за измѣнение и допълнение на нѣкои членове отъ закона за лицата (Трето четене)	2234
Питане отъ народния представител Т. Кожухаровъ къмъ министра на финанситѣ — пита: не счита ли правителството за нужно да увеличи месечната помощ на нѣколцина ветерани, непосредствени участници въ освободителната война (Съобщение)	2233	4) за допълнение на чл. 808 отъ търговския законъ (Трето четене)	2234
Законопроекти: 1) за измѣнение и допълнение закона за търговията съ външни платежни срѣдства (Съобщение)	2233	5) за допълнение закона за българското подданство (Трето четене)	2234
		6) за ликвидиране гражданско-правнитѣ отношения между държавата и амнистиранитѣ, осѣдени по закона за сѣдене и наказание виновницитѣ за народната катастрофа (Трето четене)	2234
		7) за уредба и управление на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища (Първо четене — продължение разискванията)	2234
		Дневенъ редъ за следващото заседание	2233