

СТЕНОГРАФСКИ ДНЕВНИЦИ

НА

XXII-ТО ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

II РЕДОВНА СЕСИЯ

Брой 89

София, сръда, 22 май

1929 г.

99. заседание

Вторникъ, 21 май 1929 година.

(Открито отъ подпредседателя В. Димчевъ въ 16 ч. и 15 м.)

Председателствувашъ В. Димчевъ: (Звъни) Обявявамъ заседанието за открито. Присъжствуватъ нужното число народни представители, за да се счита заседанието законно.

(Отъ заседанието отсъствуватъ следнитъ народни представители: Мито Аврамчовъ, Еминъ Тахировъ Агушевъ, Любомиръ Айвазовъ, Николай Алексиевъ, Хафузъ Садъкъ Алиевъ, Драгомиръ Апостоловъ, Христо Баралиевъ, Рангелъ Барбанаковъ, д-ръ Владимиръ Бурилковъ, Никола Бурмовъ, Никола Владовъ, Хюсеинъ х. Галибовъ, Кимонъ Георгиевъ, Стойчо Георгиевъ, Христо Горневъ, Георги Данковъ, Владимиръ Димитровъ, Стефанъ Димитровъ, Момчо Дочевъ, Василь Драгановъ, д-ръ Цвѣтанъ Дяковъ, Трифонъ Ерменковъ, д-ръ Димо Желѣзовъ, Димитъръ Зографски, Дойчинъ Ивановъ, Савчо Ивановъ, Василь Игнатовъ, Христо Илиевъ, Иванъ Ингилизовъ, Левъ Кацковъ, Иванъ Кирпиковъ, Колю Кожаклиевъ, Величко Кознички, Еню Колевъ, Кузманъ Куневъ, Теодоси Кънчевъ, Несторъ Личевъ, Димитъръ Ловчиновъ, Иванъ Лѣкарски, Александъръ Малиновъ, Димитъръ Мангърговъ, д-ръ Кънчо Милановъ, Василь Митевъ, Добри Митевъ, Генко Митовъ, Запрянь Миховъ, Никола Мушановъ, Емануилъ Начевъ, Радко Начевъ, д-ръ Борисъ Николовъ, Иванъ х. Николовъ, Кирилъ Ноевъ, д-ръ Хараламби Орошаковъ, Малинъ Паневъ, Вичо Петевъ, х. Георги х. Петковъ, Аврамъ Стояновъ Петровъ, Иванъ В. Петровъ, Алекси Поповъ, Кръстанъ Поповъ, Първанъ Първановъ, д-ръ Владимиръ Руменовъ, Николай Савовъ, Георги Симеоновъ, Кирилъ Славовъ, Петъръ Стояновъ, Цено Табаковъ, д-ръ Владимиръ Takeвъ, Никола Костовъ Тахтаджи, Андрей Тодоровъ, Петъръ Тодоровъ, Недѣлко Топаловъ, Никола Търкалановъ, Методи Храновъ, Александъръ Цаневъ, Цвѣтко Цвѣтковъ, Стойне Чакръкчийски, Георги Чернооковъ, Маринъ Шиваровъ, Теню Янѣзовъ, Димитъръ Яневъ и Иванъ п. Янчевъ).

Съобщавамъ на Събранието, че бюрото е разрешило отпускъ на следнитъ г. г. народни представители:

На г. Никола Бурмовъ — 3 дни;
 На г. Несторъ Личевъ — 4 дни;
 На г. Димитъръ Грънчаровъ — 2 дни;
 На г. Любомиръ Айвазовъ — 2 дни;
 На г. Генко Митовъ — 2 дни;
 На г. Владимиръ Начевъ — 2 дни;
 На г. д-ръ Кънчо Милановъ — 3 дни;
 На г. Борисъ Евтимовъ — 3 дни;
 На г. Хафузъ Садъкъ Алиевъ — 3 дни;
 На г. Александъръ Неновъ — 2 дни;
 На г. Александъръ Пиронковъ — 1 день;
 На г. Григоръ Василевъ — 1 день;
 На г. Кимонъ Георгиевъ — 1 день;
 На г. Андрей Тодоровъ — 4 дни и
 На г. Тома Константиновъ — 1 день.

Следва да се разреши отпускъ отъ Събранието на следнитъ г. г. народни представители:

На г. Стефанъ Бояджиевъ — 2 дни;
 На г. Никола Андреевъ — 1 день;
 На г. Трифонъ Капитановъ — 4 дни;
 На г. Желю Тончевъ — 4 дни;
 На г. Христо Илиевъ — 4 дни;
 На г. Мито Аврамчовъ — 5 дни;
 На г. Запрянь Миховъ — 1 день;
 На г. д-ръ Цвѣтанъ Дяковъ — 5 дни;
 На г. Еминъ Агушевъ — 3 дни;
 На г. Савчо Ивановъ — 1 день;
 На г. Христо Баралиевъ — 2 дни;
 На г. Хюсеинъ х. Галибовъ — 4 дни и
 На г. Георги Данковъ — 4 дни.

Които сж съгласни да имъ се разреши исканиятъ отпускъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Съобщавамъ на Събранието, че е постъпило отъ Министерството на външнитъ работи и на изповѣданията предложение за одобрение на подписания въ Ангора на 6 мартъ 1929 г. договоръ за неутралитетъ, помирение, сѣдебно уреждане и арбитражъ между България и Турция. (Вж. прил. Т. I, № 120)

Ще се раздаде на г. г. народнитъ представители и ще се постави на дневенъ редъ за разглеждане.

Съобщавамъ сѣщо на Събранието, че е постъпило отъ народния представителъ г. Иванъ Хрелопановъ питане къмъ г. министра на общественитъ сгради, пѣтищата и благоустройството, относно пожара въ Народното събрание.

Ще се изпрати преписъ отъ това питане на съответния министъръ, за да отговори.

Пристъпваме къмъ дневния редъ.

Първата точка отъ дневния редъ е: **първо четене законопроекта за уредбата и управлението на българскитъ държавни желѣзници и пристанища — продължение разискванията.**

Има думата народниятъ представителъ г. Петко Стайновъ.

П. Стайновъ (д. сг): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Законопроектътъ за уредбата и управлението на българскитъ държавни желѣзници се разисква ето вече петъ дни въ Народното събрание. Въ тия разисквания, противно на онова, което единъ ораторъ вчера тукъ отъ тая трибуна твърдѣше, трѣбва да признаемъ, че се влага голѣмъ интересъ къмъ този законопроектъ, въпрѣки всичко, толкозъ повече, че това не е единъ новъ въпросъ, съ който се занимава българското обществено мнение. Г. Никола Мушановъ твърдѣше вчера, че трѣбвало законопроектътъ за уредбата и управлението на българскитъ държавни желѣзници и пристанища да се сложи най-напредъ на разискване предъ българското обществено мнение, че трѣбвало месеци, даже и години да бѣде разискванъ всрѣдъ българското общество, че тогава съ него да се занимае Народното събрание. Азъ мисля, че г. Му-

шановъ, говорейки това, забравя, че материята, която иде да уреди тоя законопроектъ, е била сложена на разискване предъ българското обществено мнение отъ 10 години насамъ, че отъ 10 години се правятъ по нея доклади отъ разнитъ компетентни органи въ Дирекцията на желѣзницитѣ, че на нейното изучаване сѣ посветени редъ изучавания, и то системни изучавания, било отъ г. Морфовъ, било отъ г. Йорданъ Данчевъ, било отъ г. Доросиевъ и най-после отъ единъ младъ специалистъ по тая материя, г. Янчулевъ. Всичкитѣ тѣ сѣ посветили обстоятелствени изучавания на този въпросъ не отъ нѣколко месеца, но отъ редъ години. И този въпросъ е билъ разискванъ на два пъти преди години въ Дружеството на българскитѣ инженери и архитекти, и тамъ сѣ вземали думата двама най-големъ специалисти по желѣзнопътното дѣло: г. инженеръ Ст. Сарафовъ и г. Тодоръ Каракашевъ. Поради това азъ смѣтамъ, че ние не бихме могли да се съгласимъ съ твърдението на г. Мушановъ, че този въпросъ билъ много набързо сложенъ на разглеждане предъ Народното събрание.

Какъ може да се твърди, че този въпросъ билъ набързо сложенъ на разглеждане предъ Народното събрание и че неговото слагане на разглеждане предъ насъ се дължало само единствено на нѣкаква заповѣдъ, на нѣкакво внушение отъ вънъ? Азъ смѣтамъ, че ние съ гласуването на този законопроектъ не правимъ нѣкакво слѣпо подчинение на чужда воля, не изпълняваме нѣкаква чужда заповѣдъ, а чисто и просто изпълняваме едно повеление на нуждитѣ на българскитѣ държавни желѣзници, нужди, констатиранни отъ десетки години насамъ.

Д. Даскаловъ (з. в): Този законопроектъ не е ли въ връзка съ стабилизационния заемъ?

П. Стайновъ (д. сг): Не бързайте, г. Даскаловъ, ще дойда да разгледамъ и този въпросъ, доколко този законопроектъ може да бѣде въ връзка съ стабилизационния заемъ.

Въ нашата страна, г-да, сѣщо сѣ намѣрили хора политици, икономисти и техници още преди десетина години, които, преди европейски техници и икономисти да сѣ ни посъветвали да създадемъ законъ за автономизиране на нашитѣ държавни желѣзници, сѣ посъветвали нашето правителство да възприеме една подобна реформа въ уредбата и управлението на българскитѣ държавни желѣзници. Но отъ това, че нѣкои чужди икономисти, нѣкои чужди банкери и нѣкои чужди техници сѣ посъветвали насъ да прибѣгнемъ къмъ тая реформа, азъ мисля, че не трѣбва да прибѣгнемъ къмъ тая реформа, азъ мисля, че не трѣбва да правимъ инакъ, не трѣбва да правимъ проявление на нѣкаква ксенофобия или постоянно да ставаме изразители на нѣкакво подозрение и да търсимъ нѣщо странно, нѣщо загадочно, нѣщо задъ кулиситѣ въ това тѣхно препорѣчване. Азъ смѣтамъ, че може да се намѣрятъ добри икономисти, добри банкери и добри политици и общественици и въ Обществото на народитѣ, които да желаятъ доброто на България. И най-после, дори когато тѣ сѣ наши кредитори, нима мислите, че като такива тѣ нѣматъ интересъ ние да имаме добри финанси? Нека бждемъ искрени. И кредиторътъ има интересъ, щото неговиятъ длъжникъ да бѣде добъръ платецъ. И ако нашитѣ кредитори искатъ България да има уредени желѣзници и ако ни препорѣчватъ, щото нашитѣ желѣзници да иматъ автономия, то ако искаме да постигнемъ като реалисти въ политиката, ние трѣбва да допуснемъ, че и тѣ се рѣководятъ отъ това, да бждатъ по-рентабилни, да бждатъ добре организирани, добре рѣководени, добре уредени българскитѣ държавни желѣзници. И, следователно, хора отъ Обществото на народитѣ и отъ финансовия му комитетъ могатъ съ добра воля да ни посъветватъ да прибѣгнемъ къмъ една такава реформа.

Р. Василевъ (д. сг): Позволете, г. Стайновъ. (Къмъ Д. Даскаловъ) Въ доклада на Дирекцията на желѣзницитѣ до министра на желѣзницитѣ г. Христо Маноловъ въ 1922 г. е казано, че желѣзницитѣ трѣбва да бждатъ автономни. Ето тоя докладъ! (Показва го).

П. Стайновъ (д. сг): Въобще, г-да, азъ смѣтамъ, че не може само отъ инакъ да се противопоставимъ на една реформа и да заявимъ, че по принципъ сме съгласни, както направи единъ ораторъ вчера, и въ сѣщото време да заявимъ, че нѣма да гласуваме тоя законопроектъ, защото той билъ исканъ отъ чужденци. Ами ако той бѣде добъръ, ами ако има въ него нѣщо добро, трѣбва ли, повтарямъ, само отъ инакъ да го не гласуваме? На такава логика азъ не бихъ могълъ да се съглася.

Въ връзка съ предложения законопроектъ трѣбва да кажа, че не е важно, не е сѣществено дали въ протокола за заема сѣщо се говори за рационализация въ уредбата на българскитѣ държавни желѣзници. Тукъ има два различни въпроса, отъ които единиятъ е политически, а другиятъ административенъ. И азъ искамъ да разгранича именно тия два въпроса, за да видимъ какво е представено предъ насъ за гласуване въ този моментъ.

Ние още миналата година разгледахме протокола по заема; по него станаха дълги и изчерпателни разисквания, и ние го приехме. Следователно, всички задължения, които се съдържатъ въ този протоколъ за заема, сѣ утвърдени отъ насъ. Това сѣ задължения на българската държава, и ние сме длъжни, ако искаме да останемъ вѣрни на думата си, дадена предъ Обществото на народитѣ, подкрепена отъ нашия Парламентъ, да изпълнимъ и това задължение, което сме поели предъ Обществото на народитѣ.

Азъ, г-да, смѣтамъ, че въ този протоколъ по заема, който гласувахме, и въобще въ книгата, която тукъ сме гласували, запомнете, нѣма едно конкретно задължение, поето отъ насъ, санкционирано отъ насъ, отъ Парламента, щото да ни се диктува единъ законъ отъ вънъ, да ни се наложи такава или онакава организация на нашитѣ желѣзници. Онѣзи, които сѣ се интересували по-рано отъ желѣзницитѣ, сѣ имали случай да констатира, че още преди заема, преди да ставаше въпросъ за протоколъ, за нѣкакъвъ финансовъ комитетъ, Дирекцията на желѣзницитѣ, въ едно изложение, което ни бѣше раздадено преди 4—5 години, препорѣчваше, настояваше за единъ таквъ режимъ на финансово обособяване на българскитѣ държавни желѣзници. Проекти отдавна се готвятъ, специалисти се изпратиха въ Швейцария и другаде да изучаватъ режима на финансовото обособяване на желѣзницитѣ въ тия държави, за да може, като се върнатъ, да изготвятъ единъ таквъ законопроектъ. Такива специалисти, изпратени въ чужбина, бѣха г. Доросиевъ и г. Янчулевъ, които бѣха специално натоварени да изучатъ този въпросъ. И това датира отдавна, отъ преди нѣколко години — недейте забравя и това, г-да.

Така че тая реформа ние се заемаме сега да я извършимъ не защото ни се диктува отъ вънъ, а защото това е нашето съзнание, защото смѣтаме, че така ни диктуватъ да постигнемъ добре разбранитѣ интереси на българскитѣ държавни желѣзници. Ако съветитѣ на нѣкои компетентни чужденци съвпадатъ въ това отношение съ онова, което нашитѣ интереси диктуватъ, толкова по-добре — нашата теза ще бѣде подкрепена отъ компетентни финансисти и отъ компетентни техници и отъ чужбина. Въ това положение сме ние.

Така че азъ заставамъ на началото, г-да, че българската държава не е обвързана съ нищо спрямо чужбина, било спрямо Обществото на народитѣ, било спрямо друга нѣкоя държава, освенъ съ това, което е минало и което е одобрено отъ Народното събрание. Ако нѣкой български представител, нѣкой български правителственъ делегатъ е поемалъ други задължения спрямо други държави или спрямо Обществото на народитѣ, то тѣ не сѣ задължителни за никого, докато не бждатъ надлежно санкционирани отъ Народното събрание, както гласи чл. 17 отъ конституцията. Защото, щомъ едно задължение ни ангажира финансово, или въобще частнитѣ права на българскитѣ граждани или правата на българската държава сѣ засегнати, естествено е, че то трѣбва да мине презъ Народното събрание. Този въпросъ е толкова много разискванъ, че по него не може да се връщаме сега.

Вчера г. Никола Мушановъ говори тукъ, че било поето въ Женева задължение, щото режимътъ на българскитѣ държавни желѣзници да се урежда въ съгласие съ комисаря на Обществото на народитѣ г. Шаронъ, че било поето задължение за участието на г. Шаронъ въ комитетъ по търговетѣ, че било поето задължение отъ българската държава да се купятъ, мисля, каза той, отъ Франция релси за 150—160 милиона лева и т. н. Г-да! Доколко си спомнямъ разискванията, станали въ Народното събрание по заема, такива задължения не сѣ поемани и, следователно, не сѣществуватъ за българското Народно събрание. И сега, когато разглеждаме законопроекта за желѣзницитѣ, ние ще го разгледаме свободно — свободни отъ всѣкакви задължения, ще го разгледаме така, както ни диктуватъ нашитѣ добре разбрани икономически интереси.

Н. Мушановъ (д): Позволете, г. Стайновъ, да Ви преясна, за да не останемъ въ недоразумение. Азъ поддържамъ Вашата теза — и Вие мисля снощи ме слушахте —

че българската държава не е задължена. Азъ казахъ даже, че нѣма задължение въ протокола, който е подписанъ отъ министра на финанситѣ. Но азъ Ви прочетохъ и решението на Съвета на Обществото на народитѣ отъ 10 декемврий м. г., където е казано, че администрацията на желѣзницитѣ ще се нарежда въ съгласие — de concert — между българското правителство и комисаря на Обществото на народитѣ въ България. Това Ви казахъ — нѣщо, което никога не сме чували тукъ при прокарването на стабилизационния заемъ. Това ми бѣше тезата.

П. Стайновъ (д. сг): Азъ приемамъ бележката на г. Мушановъ и пакъ заставамъ на моята теза: ако туй съставлява задължение на българската държава спрямо чужбина, то не може да ни обвързва докато не е санкционирано отъ Народното събрание. Азъ твърдя: понеже презъ Народното събрание такова задължение не е минавало, ние не сме обвързали българската държава. И смѣтамъ, че когато гласуваме този законопроектъ, ние сме свободни. Това е моята първоначална теза.

Следователно, щомъ ние сме свободни въ преценкитѣ на нуждитѣ на българскитѣ държавни желѣзници и на начинитѣ, които трѣбва да се възприематъ за рационалната имъ експлоатация, азъ смѣтамъ, че единствениятъ въпросъ, който днесъ се слага и по който има да разискваме, не е този политически въпросъ, дали г. Молловъ действително е поелъ такива задължения или не, а е другъ. Политически въпроси ние сме ги разисквали въ връзка съ заема, или ще ги разискваме, ако евентуално българското правителство ни сезира съ такива международни задължения на българската държава. Сега, обаче, ние се намираме конкретно предъ единъ законопроектъ за уредбата и управлението на българскитѣ държавни желѣзници. Значи, въпросътъ, съ който ще се занимаваме сега е: да или не, трѣбва ли ние да възприемемъ принципа на обособяването на българскитѣ държавни желѣзници или не трѣбва да го възприемемъ. Това е въпросътъ. И азъ смѣтамъ, че съ този въпросъ ние можемъ да се занимаемъ.

И този въпросъ, г-да, не е само въпросъ за българскитѣ държавни желѣзници; той е единъ общъ въпросъ за рационализацията на всички държавни стопански предприятия. И забележете, както каза и г. Мушановъ вчера, този въпросъ се третира както въ Чехословашко, така и въ Ромъния съ единъ общъ законъ за всички държавни стопански предприятия. Даже ромънитѣ въ 1924 г., по подобие на чехитѣ въ 1922 г., създадоха единъ особенъ законъ за комерсиализацията, за рационализацията на държавнитѣ стопански предприятия, който законъ преди 2 месеци новото правителство на Маниу разшири още повече. Този е въпросътъ, съ който има да се занимаваме и ние: какво трѣбва да направимъ, за да рационализираме, да направимъ по-приходни и по-модерни нашитѣ държавни стопански предприятия. Това се отнася за желѣзницитѣ, това се отнася за минитѣ, това се отнася за Държавната печатница, за пошитѣ, телеграфитѣ и телефонитѣ, за пристанищата, и това евентуално може да бжде въпросъ за горитѣ, за водитѣ и т. н. Вчера г. Мушановъ тукъ ви изброи една дълга листа отъ държавни предприятия, които евентуално и въ нашата държава биха могли да бждатъ предметъ на една такава рационализация, на една индустриализация, на една комерсиализация — извинете, че употребявамъ тѣзи чужди термини, съ тѣхъ искамъ само да поясня своята мисль — за които трѣбва да се възприематъ особени режими, както се е приело въ чужбина за всички подобни предприятия.

И азъ, г-да, искамъ да спра вашето внимание тукъ не толкова специално върху управлението на българскитѣ държавни желѣзници и върху тѣхнитѣ нужди — по тѣхъ мнозина преди мене и специално г. Кимонъ Георгиевъ, бившиятъ министъръ, сѣ се изказвали съ едно дълбоко проучване, което, вѣрвамъ, всички сте оценили — колкото да се спра само върху единъ, ако щете, до известна степенъ теоритически въпросъ: можемъ ли въобще да възприемемъ за държавнитѣ стопански предприятия принципа на обособяването, или, както употребяваме думата, автономия. Отъ разговоритѣ, които съмъ ималъ съ хора, които се интересуватъ отъ този законопроектъ, азъ съмъ забелязалъ, че мнозина се боятъ да употребяватъ думата автономия, като казватъ: „Ние не даваме автономия на желѣзницитѣ, а даваме обособяване на желѣзницитѣ“. Автономия или обособяване или самодейностъ сѣ едно и сѣщо нѣщо. Споредъ менъ, тукъ се касае да дадемъ автономия на българскитѣ държавни желѣзници и нищо повече. Този въпросъ се поставя: трѣбва ли да я дадемъ или не трѣбва да я дадемъ?

Н. Пждаревъ (д. сг): Въ мотивитѣ на законопроекта не се употребява думата „автономия“, а се казва „финансово обособяване“.

П. Стайновъ (д. сг): Азъ ви казвамъ, че има хора, които се боятъ отъ думата „автономия“ и се мъчатъ да я замѣнятъ съ нѣщо по-мекко и затова казватъ „обособяване“.

Н. Пждаревъ (д. сг): Трѣбва да бждемъ внимателни при употребяване на терминитѣ.

П. Стайновъ (д. сг): Българскиятъ терминъ е самодейностъ или обособяване на желѣзницитѣ.

По този въпросъ: трѣбва ли да дадемъ автономия на желѣзницитѣ или не, мнозина отъ ораторитѣ отбѣгваха да се изкажатъ. Азъ даже нѣколко пѣти помолихъ едно отъ преждеговорившитѣ изрично да каже: е ли за автономията или е противъ. На три пѣти му зададохъ този въпросъ, но той отказа да се изкаже. Той критикува, разправя за мина „Перникъ“, за тантиемитѣ, за качествата на вѣглищата, за участието на работницитѣ въ печалбитѣ, обаче по въпроса, е ли за автономията или не е, въ двата часа, колкото трая неговата речъ, той не се изказа.

Ако, г-да, ние живѣемъ съ подозрението, че автономия значи да се измѣнатъ желѣзницитѣ отъ рѣцетѣ на държавата и да не ѝ принадлежатъ, а да принадлежатъ не знамъ на кого си, да ги заложимъ или да ги продадемъ на не знамъ кого си — това значи да създаваме една атмосфера, която не е нито на законопроекта, нито на здравия смисълъ на българското Народно събрание. Едно автономизиране на държавнитѣ желѣзници, или изобщо на държавнитѣ стопански предприятия не значи въ никой случай, и никога не е значело, едно откъсване, едно отбѣляне отъ държавата, не значи, че вече не сѣ на държавата, затуй защото ако не сѣ на държавата, трѣбва да принадлежатъ на нѣкого, а тѣ не принадлежатъ на чиновницитѣ. Нима Българската народна банка, която е автономизирана, принадлежи на чиновницитѣ ѝ? Тя принадлежи на държавата, обаче държавата, споредъ принципа на така наречената децентрализация въ общественитѣ служби, сама, съ цель да рационализира, да създаде по-голъма инициатива и по-голъма отговорностъ, създава една разширена компетентностъ за известни свои органи, назначавани отъ държавата и отговорни предъ държавата — единъ управителъ съветъ, единъ директориумъ, единъ административенъ съветъ и т. н. И тия предприятия, било Народната банка или кое и да е друго подобно предприятие, оставатъ на държавата. Така че, въпросътъ сега е за или противъ автономията, за или противъ рационализацията. Ето главниятъ въпросъ, който се третира въ този законопроектъ. И азъ отговарямъ направо: азъ съмъ за автономията, за рационализацията; азъ съмъ противъ прѣкото бюрократизирано експлоатиране на българскитѣ държавни желѣзници. У насъ не се слага въпросъ днесъ, както вчера се обясни много добре, дали българскитѣ държавни желѣзници трѣбва да се отдадатъ за експлоатация на концессионни компании. По този въпросъ споръ нѣма. Може би въ 1884 г., както г. Мушановъ вчера изложи, да е имало, но днесъ нѣма. Днесъ всички сме единодушни върху това, че желѣзницитѣ сѣ едно отъ най-важнитѣ държавни стопански предприятия и трѣбва да бждатъ стопанисвани само отъ държавата, за печалба или за загуба на държавата. Тѣхното правилно стопанисване не винаги се рѣководи само отъ духа за печалби, но преди всичко се рѣководи отъ духа на общественъ интересъ и затова не сѣ частно предприятие на държавата, ами сѣ обществено предприятие на държавата. Това обществено предприятие на държавата ѝ принадлежи като обществена собственостъ, не като частна собственостъ. Поради това държавата, смѣтамъ азъ, трѣбва да запази винаги желѣзницитѣ въ своитѣ рѣце. И макаръ единъ отъ преждеговорившитѣ оратори да настояваше, че това трѣбва изрично да се пише въ законопроекта, азъ смѣтамъ, че законопроектътъ е пропитъ отъ идеята, че желѣзницитѣ сѣ собственостъ на държавата. Ние не бива ни най-малко да се съмняваме, че желѣзницитѣ сега или за въ бждеще ще излѣзатъ отъ рѣцетѣ на българската държава.

Н. Пждаревъ (д. сг): И се управляватъ отъ министра.

П. Стайновъ (д. сг): Национализирането на желѣзницитѣ у насъ, г-да, е извършено отдавна. То е една реформа, която въ други държави смѣтатъ за далечна социалистическа мечта. И изъ си спомнямъ единъ разговоръ съ високо уважаемия великъ приятелъ на България Ноелъ

Бъкстонъ, английски социалистъ, който, когато посети България и се осъществяваше кое у насъ е национализирано и научи, че сж национализирани мини, желъзници, пощи, телеграфи, каза: „Вие сте направили всичко, което лейбър-парти въ Англия иска; ако ние направимъ въ Англия това, което вие сте направили тукъ, ще сметемъ, че голъма частъ отъ нашата социалистическа програма е постигната“. И, действително, г-да, знаете, че една отъ голъмитъ борби, които се водятъ въ Англия, е борбата за национализация на минитъ, на желъзницитъ — въпросъ, по който у насъ нѣма две мнения.

И. Хрелопановъ (д. сг): Тамъ още не искатъ национализация на желъзницитъ.

П. Стайновъ (д. сг): Така национализирани желъзницитъ и минитъ у насъ сж безспорна собственост на държавата и сега, и въ бъдеще; и това положение у насъ е не само за минитъ и желъзницитъ, но и за други обществени стопанства. Ние така сме постъпили и съ трамвайтъ, и съ телеграфитъ, пошитъ и телефонитъ и пр.

Сега се явява въпросъ: когато въ тѣзи обществени стопанства наредъ съ обществения интересъ е застъпенъ и единъ елементъ технически, и единъ елементъ търговски, трѣбва ли тѣзи предприятия да бждатъ управлявани, да бждатъ третирани като обикновени бюрократически учреждения, трѣбва ли този прѣкъ бюрократически духъ на управление не, този канцеларски маниеръ на управление да се прилага и за въ бъдеще въ тѣзи обществени стопански предприятия или трѣбва да се въведе единъ новъ духъ, който да отговаря и на обществения интересъ, но да отговаря същевременно и на духа на времето, на техническитъ и търговски изисквания на тѣзи предприятия? Ние, г-да, вече отъ години, не отъ сега, сме тръгнали по този пътъ на рационализация. Знаете, че отъ 20 години сме възприели автономията на Българската народна банка и не знаемъ нѣкой да е протестира съ срещу нея, да е искалъ да се върнемъ къмъ канцеларското управление на Българската народна банка въ смисълъ да я направимъ чисто държавно учреждение и да зависи всецѣло отъ Финансовото министерство. Българската народна банка е едно автономно държавно учреждение и отъ 20, 30 и повече години функционира като такова за задоволство на всички ни, и никой не издигна гласъ противъ принципа на автономията, рационализацията и комерсиализацията, ако щете, на Българската народна банка.

К. Пастуховъ (с. д): Малко ли се говори за нея? Опръзна ни да приказваме за нея, а вие казвате, че не се е приказвало.

П. Стайновъ (д. сг): Ние сме възприели отъ години наредъ този принципъ и за Българската централна кооперативна банка и за Българската земеделска банка. Българската земеделска банка, каквото и да се разправя, още отъ началото, отъ основаването на земеделски каси отъ общинитъ, днесъ не е нищо друго, освенъ една автономизирана държавна банка. Народниятъ театръ сжщо е автономно учреждение, създадено отъ държавата.

Да се спра — понеже мнозина се спрѣха и на мината „Перникъ“. Мината „Перникъ“ е едно държавно автономно предприятие. Смѣтамъ, че ако искаме съ искреностъ и почтеностъ да преценяваме резултатитъ отъ дейността на мината „Перникъ“ презъ последнитъ четири години, ще видимъ, че автономията, рационализацията на мината е дала добри резултати, преди всичко затуй, защото смѣнихме духа на управлението, начина на управлението на мина „Перникъ“. Най-напредъ тамъ се увеличи производството. Има ли споръ, че производителността на мина „Перникъ“ не се е увеличила? Онзи, който е виждалъ срѣдната производителностъ на работника, онзи, който знае, какви сж разносцитъ за производството на единъ тонъ въглища, той, безспорно, ще дойде до заключение, че действително, благодарение на новия режимъ на автономията, на рационализацията на мина „Перникъ“, е постигнатъ съществень прогресъ въ производителността на мината. Сжщо така, благодарение на тази автономия, на тази рационализация, благодарение на управителния съветъ, съставенъ отъ техници и общественици, отъ хора компетентни, които не сж въ прѣка връзка съ политикопартийнитъ давлениа, които сж по-силни върху отдалния министъръ, отколкото върху едно такова широко тѣло, днесъ партизанскитъ влияния въ мината „Перникъ“

сж много по-слаби, отколкото бѣха по-рано. И трѣбва да добавя, че именно поради това стана възможно за управлението на мината „Перникъ“, още въ първитъ години следъ своето формиране, да премахне онова котило отъ партизани, което отъ години се бѣ създавало тамъ, да намали броя на чиновницитъ и работницитъ и отъ 8.000 да го свали едва ли не наполовина. Така че има единъ безспоренъ прогресъ на мина „Перникъ“, който се дължи на автономията, на обособеността, на рационализацията на мината.

П. Анастасовъ (с. д): Като си отиде министъръ Бобошевски, ще трѣбватъ три вагона, за да се изпратятъ врачанитъ въ Враца. (Възражения отъ сговориститъ)

Министъръ П. Бобошевски: Има само 10 души врачани въ мината „Перникъ“.

П. Анастасовъ (с. д): Не само въ мината, а и въ държавнитъ бани.

П. Стайновъ (д. сг): Рационализирането и увеличението на производството, голъмитъ строежи въ мината, всички добри дѣла, които, безспорно, се създадоха въ мината „Перникъ“ и съ които съ право трѣбва да се гордѣемъ, се дължатъ на свободата, на автономията, на инициативата, която се даде на мина „Перникъ“, да може да работи съгласно изискванията на техниката и на нуждитъ, които се преценяватъ отъ хора специалисти. Благодарение на тази автономия се даде възможностъ да се направятъ толкова много строежи, толкова жилища, да се прокара вода, да се направи една скъпа електрическа инсталация, да се строи сега една брикетна инсталация и да се осъществява, между другото, една социална политика отъ първостепенно значение. Това стана възможно, г-да, благодарение на бюджетната обособеност на мина Перникъ и че се даде свобода на управителния съветъ да направи тия строежи.

Д. Даскаловъ (з. в): Тѣ бѣха проекти отъ преди 10 години.

К. Николовъ (д. сг): Проектътъ за брикетната инсталация е отъ скоро.

П. Стайновъ (д. сг): Г. Даскаловъ! Може да е отдавна проектътъ, обаче не е важно, кой го е проектиралъ преди 10 години, но кой го е осъществилъ. Защо не се увеличи производителността на работника преди 1924 г., защо не се намалиха чиновницитъ преди 1924 г., защо не намалиха разносцитъ по издръжката на мината преди 1924 г.? Защото имаше единъ канцеларски и бюрократически духъ, който я подчиняваше прѣко на влиянието на партийни и други фактори. Сега става подобрение, защото има новъ духъ и рационализация въ мината „Перникъ“. И най-после, г-да, знайте, че благодарение на тая обособеност на мина „Перникъ“, благодарение на намалението на канцеларщината въ мината „Перникъ“ днесъ ставатъ доставки по цени, които и най-добритъ познавачи на пазаритъ въ своитъ частни сдѣлки не биха могли да добиятъ. Ако сравнимъ ценитъ, по които сега мината „Перникъ“ доставя подпорни материали, карбитъ и други материали съ ценитъ, по които ги доставяше по-рано, ще видимъ, че сега сж много по-низки благодарение на тая свобода, която има управителниятъ съветъ. Макаръ законътъ за бюджета, отчетността и предприятията да е задължителенъ за мината „Перникъ“ — той е задължителенъ по силата на единъ правилникъ — управата, когато намѣри, че ценитъ сж неизносни въ сравнение съ ценитъ на пазара, може веднага да купи на пазара. А най-важното е, че благодарение на тая бюджетна и финансова автономия мината „Перникъ“ купува и плаща. Ако на нашитъ държавни предприятия сж скѣпи доставкитъ, то се дължи на туй, че има протакане, докато се плати на доставчика. Докато получи доставчикътъ платежна заповѣдь отъ държавата, губи месеци, губи и лихви. Понѣкога остава да си получи паритъ като стари дългове и чака цѣла година. Нима мислите, че при това положение ще се явятъ много хора да наддаватъ или че добритъ търговци, когато правятъ наддавателнитъ листове, не си слагатъ въ цената и риска, че не ще получатъ навреме паритъ? Благодарение на бюджетната и финансова автономия мината „Перникъ“ веднага плаща и има материалитъ много поевтино. Ако желъзницитъ не могатъ да купятъ евтини материали, това се дължи на обстоятелството, че не мо-

гата да плащат навреме. Ако тѣ добиятъ една автономия, една свобода, каквато има мината „Перник“, бждете увѣрени, че и доставките на желѣзниците ще бждат поевтини и най-главно ще се постигне едно намаление на разносиките за българските държавни желѣзници. Мината „Перник“, както ще видим по-нататък, благодарение на туй можа да намали цените на въглищата. И азъ подчертавамъ, че отъ 1924 г. насамъ, при новото управление има едно ефективно намаление цената на въглищата. Цената, която се установи въ 1924 г., това бѣше цената, по която се продаваха въглищата въ този моментъ. Първото намаление цената на въглищата бѣше, когато се възприеха зонните тарифи. Направи се едно намаление отъ страна на българските държавни желѣзници отъ 50 л. и 50 л. отъ страна на мината „Перник“, за да могатъ въ Варна въглищата да се продаватъ съ 100 л. по-малко, колкото се продаватъ въ София.

Министъръ Ц. Бобошевски: Ами сезонните намалени цени?

П. Стайновъ (д. сг): Да, има и сезонни намалени цени. Който си поръча въглища презъ юлий и августъ получава намаление 50 л. на тонъ. Нима това не е намаление? И най-после стана напоследъкъ ново много чувствително намаление на цената на първокачествените въглища и подобрене на второкачествените въглища. Има намаление на цената на въглищата. Онзи, който не е челъ цифрите, който не се интересува отъ цифрите, само той може да твърди, че мината „Перник“ при новата реформа не е направила намаление на цената на въглищата. Г-да! Не съмъ азъ, който ще твърдя, че въ управата на мината „Перник“, че въ режима, който ние наложихме на мината „Перник“ нѣма нѣкои слаби страни.

Министъръ Ц. Бобошевски: Представител на течението да се намалятъ цените на въглищата е г. Стефановъ. Въ органа на Демократическата партия в. „Знаме“ на два пъти вече пишатъ, че сме направили чувствително намаление на цените на въглищата.

П. Анастасовъ (с. д): Следъ дълги борби на опозицията.

Министъръ Ц. Бобошевски: Следъ като се писа това и въ в. „Знаме“, какво искате повече?

П. Анастасовъ (с. д): Това стана благодарение на нашите борби.

Д. Даскаловъ (з. в): Зимасъ азъ лично купихъ 900 л. тона.

И. Гавалоговъ (д. сг): Азъ отъ склада ги купувамъ по 700 л. тона.

С. Пѣйчевъ (з. в): Нѣма къде да ги складираме.

П. Стайновъ (д. сг): Г. г. народни представители! За да бждемъ обективни въ преценката на режима на мината „Перник“, наредъ съ признаването на добрите страни на мината „Перник“, трѣбва да признаемъ, че въ това държавно предприятие, което първо направихме автономно, може би сме допуснали нѣкои грѣшки. Това бѣше първиятъ сериозенъ опитъ едно държавно индустриално предприятие да го направимъ автономно. Може би сме се излъгали въ нѣкои отношения, ние, обаче, не сме се излъгали въ нашите надежди. Може би има грѣшки въ нѣкои подподробности, които рано или късно можемъ да поправимъ. Така, напр., азъ намирамъ, че е много слабо влиянието на Министерския съветъ и на министра на търговията, промишлеността и труда върху управлението на мината „Перник“. Азъ смѣтамъ, че добре ще направимъ, ако засилимъ влиянието на министра на търговията, промишлеността и труда или на Министерския съветъ върху управлението на мината „Перник“. Връзката между тия отговорни фактори предъ насъ и управителния съветъ на мината трѣбва да бжде по-здрава.

К. Николовъ (д. сг): Министерътъ председателствува управителния съветъ на мината.

П. Стайновъ (д. сг): Зная това, но то не е достатъчно. Г-да! Една втора грѣшка стана — тя се спомена отъ г. Кимонъ Георгиевъ и г. Мушановъ — че се оцени ин-

вентарътъ на мината „Перник“ много низко. Неподвижниятъ инвентаръ е билъ оцененъ на 175 милиона лева, а движимите вещи и материали по складовете сѫ били оценени на 90 милиона лева или всичко 265 милиона лева.

К. Пастуховъ (с. д): То е умишлено, за да има голѣми печалби.

П. Стайновъ (д. сг): Това е една грѣшка, която прави фиктивни печалбите.

К. Пастуховъ (с. д): Тя е умишлено направена.

Министъръ Ц. Бобошевски: Оценката е направена отъ Министерството на финансите, а не отъ Министерството на търговията, промишлеността и труда. Участвували сѫ финансови чиновници въ оценката. Азъ не вѣрвамъ да е малка оценката.

П. Стайновъ (д. сг): Азъ ще обясня. Ако азъ се спирамъ на този въпросъ, г-да, има една причина: на насъ предстои да направимъ сега оценка на инвентара на българските държавни желѣзници. Ние не трѣбва да изпаднаемъ тамъ въ същата грѣшка, въ която сме изпаднали при оценката на инвентара на мината „Перник“, който споредъ мене е много низко оцененъ. Въ мината „Перник“, когато е била предадена на новото управление въ 1924 г., сѫ били подготвени за експлоатация около 6 милиона тона. За да се подготви за експлоатация единъ тонъ се изискватъ около 50 л. За 6 милиона тона по 50 л. това прави 300 милиона лева, които сѫ единъ вложенъ капиталъ отъ държавата, и който капиталъ би трѣбвало да се има предъ видъ при определяне на печалбата. Ако имате това перо, положението ще бжде друго. Не говоря за залежитѣ, за въглищата, които лежатъ въ земята. Има разни теории на разни счетоводители, които твърдятъ, че подготвените за експлоатация въглища сѫ безценна вещь, докато не се продадатъ и пр., но това сѫ теории на разни счетоводители, обаче азъ разсъждавамъ като практикъ, по моя простъ начинъ на правене смѣтки, съ добросъвестностъ и казвамъ, че ако вземемъ да продаваме мината „Перник“, ще получимъ разносиките за подготвяне експлоатацията на тия 6 милиона тона каменни въглища, пъкъ евентуално ще получимъ нѣщо и за тия въглища, които поне въ първите години биха могли да се добиятъ. Азъ не говоря за въглищата, които подиръ 100 години ще се добиятъ — сега тѣ счетоводно може би нѣматъ цена, защото ако отъ сега туримъ по 50 л. на тонъ и за тѣзи въглища, ще получимъ единъ такъвъ капиталъ, лихвите на който ще изедатъ всички печалби. Но все пакъ въглищата, които ще се изваждатъ поне първите години, представляватъ известна стойностъ. Та, въпрѣки всички тънкости на счетоводството, азъ смѣтамъ, като обикновенъ гражданинъ, който прави може би малко бакалски смѣтки, че при оценката инвентара на мината „Перник“ е извършена една грѣшка. И затова сега, когато ще оценяваме инвентара на българските държавни желѣзници, трѣбва да направимъ една върна оценка, за да не се получаватъ фиктивни печалби. Азъ смѣтамъ, че онова, което се постигна общо като печалби и резултати отъ мината „Перник“, пакъ щѣше да се получи, ако бѣхме направили по-голѣма оценка на инвентара, но нѣмаше да има тѣзи голѣми тантиеми. Сега се направи една реформа, която, както знаете, ще намали тантиемите.

Г. г. народни представители! Изброихъ ви добрите и лошите страни на автономията на мината „Перник“. Както виждате, добрите страни сѫ много, а пъкъ лошите, които посочихъ, сѫ случайни и могатъ да бждатъ отстранени. Азъ съмъ увѣренъ, че който и да управлява тази страна, никога нѣма да върне старото управление на мината „Перник“ къмъ прѣката канцеларшина и строгия централизъмъ; всѣки ще запази автономията по единъ или другъ начинъ. Това финансово обособяване ще бжде възприето отъ всички добри и честни българи като светъ и непогрѣшимъ принципъ.

Най-после, г-да, принципътъ за автономията на стопанските предприятия ние сме го възприели, почти безъ разискване, при гласуването на закона за общинските стопански предприятия въ 1927 г. Съ този законъ се автономизиратъ всички общински служби, които иматъ търговски или индустриаленъ характеръ: трамваи, водоснабдяване, освѣтление, канализация и пр. Както виждате, ние сме възприели този принципъ; ние отъ години насамъ вече сме прѣгнали по здравата и сигурната пътека на автоно-

мията на държавните стопански предприятия. И тази сигурна пактека, въ която сме зареписстрирали толкова много резултати, не можеше, г-да, да не ни изведе на широката пъть, където се намира автономията на българските държавни железници. И безъ заема, който заключихме, и безъ всякакви задължения, поети или непоети, презъ декември или септември, презъ април или юни предъ Обществото на народитъ, азъ смѣтамъ, че ние неминуемо отиваме къмъ автономия на българските държавни железници. И сега азъ идвамъ съ свободна съвестъ да се изкажа въ полза на автономията на българските държавни железници.

Като говоримъ за автономия на стопанските предприятия, трѣбва да кажа, че азъ никога не мога да бъда за една автономия, да кажемъ, на просвѣщението или на полицията. Азъ не мога да си представя да дадемъ обособеност, финансови или административна, на полицията, защото нейните функции сѫ отъ полицейски характеръ, не сѫ отъ търговски характеръ. Ако дадемъ автономия на полицията, можемъ да добиемъ много печални резултати. Въ никоя държава на тѣзи служби, които сѫ полицейски или чисто културни, които нѣматъ приходи, не е дадена автономия. Полицията не събира приходи, просвѣщението не събира приходи, сѣдилищата не събиратъ ефективни приходи, за да се издържатъ, не вършатъ търговия, а правятъ услуги. Не трѣбва да смѣсваме полицейските или културните служби съ ония служби на държавата, които сѫ отъ индустриален или търговски характеръ. Първите служби ще останатъ винаги централизирани подъ режима на бюрокрацията.

Когато говоримъ за бюрокрацията, недейте смѣта, че трѣбва да говоримъ съ презрение къмъ бюрокрацията. Бюрокрацията е една сила и не трѣбва да я смѣсваме съ така наречената канцеларщина. Бюрокрацията — това е постоянно, компетентното, стабилното чиновничество, което крепи държавата. Благодарение на бюрокрацията, г-да, се създаде силата на Германия. Но когато бюрокрацията загуби своя импулс и се превърне въ канцеларщина, тогава тя губи своята сила и довежда до опроставяване на държавата, както стана въ Русия. Бюрокрацията на Русия не бѣше жизнената, здравата бюрокрация на Германия, а една канцеларщина.

Каква е бюрокрацията по железниците у насъ? Азъ ще ви цитирамъ едно мнение за бюрокрацията по железниците, което съмъ заелъ отъ г. Доросиевъ, който написа една доста обемиста книга за финансовата независимост на българските държавни железници и който цитира единъ авторитетъ — Borghi. (Cete) „Призначитъ, по които се познава бюрократичната организация, сѫ следни: ако формалността се поставя по-горе отъ същността на работата; ако забравени правилници и предписания сѫ формално още въ сила; ако висши чиновници се занимаватъ съ работи, които могатъ да се извършватъ отъ сѣрбни, дори и отъ низши служители; ако необходимата контролна служба на смѣтките изисква дълги и широки обяснения и разследвания, вследствие на разлики отъ нѣколко стотинки; и въобще ако управлението не се приспособява къмъ конкретните условия на трафика, а поставя шаблоно и работи бавно“. Това е бюрокрацията, и то канцеларска бюрокрация. И г. Доросиевъ добавя: „Всички тѣзи признаци съществуватъ и въ организацията на българските държавни железници“.

Въобще досегашната система на експлоатация на българските държавни железници, и не само на българските държавни железници, но на всички наши стопански предприятия, които не сѫ автономизирани, е: първо, че персоналитъ е строго централизиранъ и въ него има некомпетентни, поради силните политически влияния, които се упражняватъ тамъ; второ, техникътъ нѣма никаква инициатива, защото е анонименъ, неотговоренъ, не е насърдаванъ. Той е началникъ на отдѣление, той е нѣкакво колелце, търкалце, и поради това у него инициативата и чувството на отговорност не сѫ подчертани; има една неотговорност, която е слабостта на бюрократическото управление.

Най-после, въ бюрократическото управление има една антирационалност. Нѣма достатъчно и не се даватъ своевременно кредити, отъ което се оплакватъ постоянно и железниците; нѣма установенъ капиталъ, нѣма редовна амортизация, нѣма резерви, нѣма смѣтка „печалби и загуби“, нѣма двойното счетоводство, което е компасътъ на всѣки търговецъ, на всѣки индустриалецъ, който управлява едно предприятие, на когото околото винаги е насочено

къмъ тѣзи смѣтки „печалби и загуби“, да дава — да взема“ и отъ които той ръководи всички свои действия. Нѣма подобно нѣщо въ железниците, нѣма подобно нѣщо въ пощите и телеграфитъ, нѣма подобно нѣщо въ държавната печатница, нѣма подобно нѣщо и въ другите държавни стопански предприятия, които сѫ организирани бюрократически и централистически.

Кое прѣчи на държавните предприятия да се развиятъ? Е ли само законътъ за бюджета, отчетността и предприятията? Е ли тоя законъ, който създава тази бавност, тази мудност, тази неспособност на държавните предприятия да се развиятъ? Трѣбва ли този законъ да се премахне съвършено? Азъ мисля, че не можемъ да кажемъ само „не“, но не можемъ да кажемъ и само „да“.

Р. Василевъ (д. сг): Трѣбва само да се корегира.

К. Николовъ (д. сг): Тоя законъ е основанъ на предубеждението, че всички крадатъ. Тоя законъ прѣчи.

П. Стайновъ (д. сг): Въ закона за бюджета, отчетността и предприятията има наистина слаби страни, има стропости, формалности, но азъ смѣтамъ, че ако се рационализира и подобри този законъ, бждете увѣрени, че той ще стои винаги като единъ стражъ. Законътъ за бюджета, отчетността и предприятията не служи да пази държавата отъ вагабонитъ, защото тѣ и при този законъ пакъ могатъ да намѣрятъ начинъ да се провратъ. Въ нашата държава, въ която има толкова много завистъ, толкова много подозрение, тоя законъ служи преди всичко да пази честните хора. Честниятъ човѣкъ има нужда да бѣде гарантиранъ отъ подозренията. Когато честниятъ човѣкъ е спазилъ наредбитъ на този законъ, той може да каже: „Изпълнихъ дълга си“ и никой нѣма да хвърля подозрения върху него, че е направилъ грѣшка или че е злоупотребилъ. У насъ да вземете най-честния човѣкъ, да му дадете пари и да му кажете „Харчете ги“, безъ да спазва формалноститъ на закона, той пакъ ще възбуди подозрения, че краде. А когато има подозрения, че краде, каква инициатива ще има въ този чиновникъ? Когато законътъ за бюджета, отчетността и предприятията бѣде подобренъ и когато върховните органи, които иматъ право да даватъ известни свободи по прилагането на този законъ, на време даватъ тѣзи свободи, тогава този законъ може да остане като една обща рамка дори и за автономните държавни предприятия. Не е спѣтката само законътъ за бюджета, отчетността и предприятията, въ който е легналъ принципътъ на гаранции при извършване доставките. Има други спѣтки, които прѣчатъ на правилното развитие на държавните предприятия.

Държавните стопански предприятия, за които става дума, постоянно растатъ по значение, постоянно растатъ по число и новата държава вече не може да смогне само съ сѣрствата, които даватъ данѣнитъ, да издържа новите служби. Нашите нужди всѣкидневно растатъ, ние искаме постоянно отъ държавата да ни устройва такива или онакива служби, да ни дава помощъ, да идва насреща на нашитъ интереси, да задоволява нашитъ нужди. Ние постоянно само искаме отъ държавата, а държавата се намира въ невъзможностъ да удовлетвори нашитъ нужди, да устройва нови служби, да харчи нови пари. Данѣнитъ сѫ дошли до едно положение, откъдето нагоре не могатъ да се увеличаватъ; а нашитъ нужди неспирно се увеличаватъ. И се явява една конжестия, едно вцепяване. Има нужди, които не могатъ да се задоволятъ, данѣнитъ не могатъ да се увеличатъ, трѣбватъ пари, а държавата нѣма откъде да ги намѣри; нови данѣщи не може да създаде, а съществуващитъ не може да ги увеличи.

И затова държавата прибѣгва до рационализация на своитъ стопанства. Тя се стреми да намали производственитъ разходи въ своитъ стопанства, да ги направи по-ефекасни, да й даватъ по-големи печалби, като, разбира се, бѣде запазено основното изчало — тия предприятия да запазятъ общественъ интересъ. Значи, това е една комбинация на общественъ интересъ отъ една страна, съ печалбитъ, отъ друга страна, които държавата може да добие и съ които печалби държавата може да организира своитъ финанси, съ които може да бѣде подпомогната хазната, за да не става нужда отъ увеличение на данѣнитъ. И понеже демокрацията неминуемо води къмъ увеличаване на службитъ, ако не се възприеме рационализацията, ако не се възприеме подобрието въ начинитъ на експлоатиране държавните предприятия, демокрацията неминуемо е осждана на провалъ именно

поради такава една вътрешна конжестия, поради едно вцепняване, при което не може да се излъже напредъ на нуждите на населението. И за да може демокрацията да се бори със успех, налага се неминуемо въвеждането на рационализацията въ държавните предприятия.

Въ какво се състои тая рационализация, за която толкова много се говори? Принципиът е единъ, г-да, въ приближаването начина на държавната експлоатация до начина на експлоатацията на частните предприятия. Това не показва още, че ние ще направим държавните предприятия да служат само за печалба. Това е невъзможно. Всяка обществена служба има предъ видъ преди всичко обществения интересъ. Но има служби, въ които може да се направи съчетание между обществения интересъ и фискалния интересъ. Сегашната прѣко бюрократическа организация на държавните стопанства води къмъ липса на смѣтки. Нѣма никаква смѣтка за това, кое колко струва; при сегашната система на смѣтководството не се вижда печели ли се или се губи. Това ние днесъ не можемъ да знаемъ. Другата система, чисто търговската, която се прижи само за печалбата, също не можемъ да я възприемемъ за държавните стопанства, защото държавата не може да нареди своите предприятия съ огледъ на печалбата, а тя ги реди съ огледъ на обществения интересъ. Не може да се постави на заденъ планъ обществения интересъ нито при уреждането на желѣзниците, нито при уреждането на пощите, нито на Държавната печатница, защото това не сѣ чисто фискални предприятия, въ които приходите се взематъ насила, като кооверния данѣкъ, при които се налага единъ монополъ: ония, които се ползватъ, ще плащатъ толкова и толкова. Въ нашия случай ние имаме една комбинация между обществения интересъ и фискалния интересъ на държавата. За тая целъ, повтарямъ, ние трѣбва да приближимъ държавната експлоатация до методите на търговската експлоатация, до методите, възприети въ индустрията, където тѣ сѣ дали толкова много добри резултати. Тогава предприятията ще бъдатъ по-гѣвкави, ще могатъ да се съобразяватъ съ изискванията на пазара, ще могатъ да се съобразяватъ съ конкретните интереси въ атмосферата, въ която се развиватъ.

Въобще единъ новъ духъ трѣбва да почне да вѣе въ държавните предприятия при тая нова система на експлоатацията имъ. Рационализацията има за срѣдство засилването компетентността на ония, които сѣ поставени начело на предприятията; отдалечаването прѣкоото влияние на партизаните и на политиките; стабилностъ на ония, които управляватъ, гѣвкавостъ и инициатива на чиновниците. Капо се разширява инициативата на администраторите, увеличава се и чувството на отговорност. Този аномалиятъ, при който ние днесъ не знаемъ кой управлява и на кого се дължи известно придобитие въ една служба, трѣбва да бъде премахнатъ. Въ едно частно предприятие господарѣтъ знае кой работи, кое какво струва; него го боли отъ злото, което единъ работникъ причинява на неговото предприятие; а въ държавните предприятия се живѣе при единъ анониматъ, нѣма никаква известностъ, нѣма чувство за отговорност въ администрацията. Това чувство трѣбва да го създадемъ. И най-после, предприятието трѣбва да разполага съ свободни кредити, да манипулира свободно съ кредити, както това става въ индустрията и въ търговията, където въвеждането принципа на двойното счетоводство и на бюджетната обособеностъ дава много добри резултати.

Въобще, г-да, два сѣ главните принципи на рационализация: административна автономия и бюджетна автономия. Доколко тия принципи сѣ прокарани въ сегашния законопроектъ? Забележете, че и при административната и при бюджетната автономия предприятията си оставатъ държавни. По тоя въпросъ азъ говорихъ и по-рано; и сега повтарямъ, че не трѣбва да става никакъвъ споръ.

Какво е административната автономия, която трѣбва да дадемъ на едно държавно предприятие? Това е самостоятелната и опредѣлена компетентностъ на управителятъ — да си има предприятието единъ управителенъ съветъ, или една дирекция, или единъ директоръ назначаванъ, но и контролиранъ. Да има тоя управителенъ съветъ, тоя директоръ, тая дирекция — както щете го кажете — инициатива, но същевременно да се запази на държавата правото на контролъ върху ония, които се ползватъ съ право на голѣми инициативи; да има тѣсна връзка това свободно учреждение, което се управлява съобразно изискванията на момента, като компетентно техническо тѣло,

съ министра, съ правителството, което е отговорно предъ Парламента; перспективно — да има връзка съ Парламента. Вчера право каза единъ, че ние трѣбва по нѣкакъвъ начинъ да разграничимъ, но ние трѣбва и да съчетаемъ по нѣкакъвъ начинъ техниката и политиката. Това е то принципътъ на организацията на самостоятелните държавни предприятия.

Най-после, за да може да се рационализира и да се приближи до нуждите на обществото едно държавно предприятие, възприема се да влѣзатъ въ неговото управление — макаръ и не съ решаващъ гласъ, а съ съвѣщателенъ гласъ — клиентите на това предприятие, които, макаръ и заинтересовани, ще даватъ много добри указания, ще изказватъ прѣко своите изисквания, своите болки за начина на стопанисването на това предприятие. На първо мѣсто следъ клиентите това сѣ работниците на предприятието. Обаче ние, разбира се, не можемъ да отидемъ до тамъ — както искаше тукъ единъ отъ ораторите — да оставимъ работниците сами да управляватъ държавни предприятия. Ние не можемъ въ никой случай да приемемъ принципа на така наречения синдикаленъ федерализмъ, по силата на който — направи се тукъ алузия за това — предприятията да принадлежатъ на работниците, които работятъ въ тѣхъ. Не. Предприятията принадлежатъ на държавата, не на работниците, които работятъ въ тѣхъ, защото интересите, на които служатъ българските държавни желѣзници, на които служи Българската народна банка, не сѣ интереси само на работниците. Ние не можемъ да оставимъ работниците да командуватъ въ тия предприятия, защото интересътъ на работниците е професионаленъ интересъ; а въ никой случай едно предприятие не може да служи на професионални интереси — то служи на обществени интереси. А обществените интереси и професионалните интереси на работниците не сѣ едно и също нѣщо. Ние, въ днешната политическа държава — а не въ една синдикална държава — въ която има Парламентъ, ще гледаме обществения интересъ; предприятията ще бъдатъ собственостъ на държавата, а работниците ще могатъ да си казватъ мнението, ще могатъ да предявяватъ известни свои искания. Но ние по никой начинъ не можемъ да оставимъ предприятията да бъдатъ управлявани отъ едно болшинство, съставено отъ работници.

Ние искаме да защитимъ обществения интересъ и да утвърдимъ здраво и непоклонимо принципа, че само държавата ще разполага съ своите предприятия и че само доколкото държавата намира за необходимо, ще допусне въ управлението на своите предприятия представителите и на клиентите, и на работниците, и на кооперациите. Като става дума, че кооперациите не трѣбва да се мѣсятъ въ държавните предприятия, трѣбва да забележа, че нѣкои хора отиватъ много далечъ. Единъ казватъ, че държавните предприятия трѣбва да бъдатъ управлявани отъ синдикатите. Това е известно. Обаче преди нѣколко години въ в. „Народъ“ единъ господинъ — нека му кажа името: г. Иванъ Пастуховъ — писа, че трѣбва да се помисли по въпроса, дали не трѣбва българските държавни желѣзници и други нѣкои държавни предприятия да бъдатъ предадени на кооперациите да ги управляватъ! Това е една идея, която не може да се възприеме. Тая идея — да оставимъ желѣзниците да ги управляватъ кооперациите — азъ я чувамъ само въ България, понеже въ България социалистите иматъ голѣма привързаностъ къмъ кооперативното движение. Това, споредъ моето убеждение, е една еретична реформа. То не може да бъде възприето.

Така че, г-да, принципътъ трѣбва да остане. Тукъ не се касае за никаква акционерна форма — никой не може да иска сега българските държавни желѣзници да бъдатъ акционерно предприятие — но искаме тѣ да останатъ държавни само съ огледъ на рационализацията, на по-добро стопанисване, на по-малко разходи, за да се внесе търговски духъ, да се даде по-голѣма компетентностъ, да се създаде известна деконцентрация, известна свобода, инициатива и отговорност на известни директори, управители тѣло, административенъ съветъ или каквото щете кажете, който да управлява; да се знае, кой управлява и кой отговаря; да се създаде чувството на отговорност и на управление. Това е по първата форма — административната автономия.

Сега идвамъ на втората форма — финансовата автономия — защото и тя е възприета въ законопроекта. Финансовата автономия предполага една отдѣлна юридическа личностъ; предполага едно отдѣлно тѣло, което ще има свои

вземания и давания, които ще му се вписват отделно — както Българската народна банка, както Земледельската банка, както отделните села или окръзи, които също са отделни юридически личности; да има отделна текуща сметка, т.е. да си прибира приходите, то да извършва разходите; да има свой бюджет, свои постъпления, свои харчения; да има отделен капитал с инвентар, да има резервен фонд, амортизационен фонд; да има отделна сметка „печалби и загуби“, да има двойно търговско счетоводство — всичко това да бъде предвидено, за да може във всеки момент да се знае, какво е положението на предприятието. Това е единствено ред, едно здраво указание за добрия вървеш, едно предприятие. Нима друг начин за да видим как върви — добре или зле — едно предприятие, освен като погледнем сметката „печалби и загуби“.

Това въпреки държавата го няма. При финансовата, при бюджетната автономия това го има. Това е едно здраво начало. И най-после при бюджетната, при финансовата автономия може да има бързо приспособяване към нуждите на пазара, може да има навременно отпускане на кредити. Ако трябва да се сключат заеми — разбира се под контрола на държавата — срѣдства ще могат да се вземат и от сметката „резерви“, от сметката „амортизация“, за да може да се отговори веднага, ако стане нужда. Станала катастрофа, паднал мост — ние трябва ли да чакаме Народното събрание да се събере да гласува кредита за поправка на моста? А ако има автономия, ако има свобода да се разполага със срѣдства, ще може навреме да се купи необходимото, да се построи мостът и да се свърши работата. Въобще, г-да, единствено друг дух трябва да има въпреки държавните предприятия и по отношение на бюджетите им.

Г. Мушанов казва: хубаво е автономията, но няма хора у нас за тая автономия. Нима ние дотам сме дошли, нима ние сме се ютчали от нашите техници, от нашите индустриалци, от нашите търговци, от нашите икономисти, от нашите хора с обществено чувство? Ако ние не върваме въпреки хората у нас, тогава да затворим държавата! Ние можахме въпреки продължение на 50 години да създадем толкова служби и да постигнем такъв напредък въпреки държавата, а сега за автономията на железниците да нямаме хора! Аз съмтам, че за един българин, който мисли и върви въпреки своя народ, подобно твърдение е недопустимо.

Въобще, да се възприеме, г-да, автономията — повтарям, за да не бъде криво разбирано — това не значи предприятието да излезе извън ръцете на държавата. Автономия не значи да създадем акционерно дружество. Повтарям и потретвам, за да се разбере, да няма съмнение върху това нещо. Автономията е една съвсем друга форма. Ние не сме за никакво акционерно дружество; смеам, че държавните предприятия не трябва да отиват въпреки ръцете на акционерни дружества. Аз не съм и за така нареченото „синдикализиране или коопериране на държавните предприятия; аз съм само, ако може така да се каже, за национализирането на държавните предприятия. Когато държавата ги притежава, тя трябва да ги управлява по нови, по-рационални методи. На първо място въпреки тези методи и принципите на административната автономия и принципите на бюджетната автономия, когато държавата, съгласно своите интереси, своите разбирания, ще даде на органи, назначавани от нея, свобода и инициатива да управляват нейните стопанства.

Печалбите и загубите за държавата — това е принцип. Загубите ще плаща държавата — защото това е нейно предприятие; печалбите ще взема държавата, защото това е нейно предприятие. Някои казват: ако всички предприятия ги направим автономни, ще се обезличат държавата. Г-да! Няма да се обезличат от това държавата, ако железниците, или пощите, или Държавната печатница, или други някои стопански — не политически тела — ги направим автономни. От това няма да загуби държавата, но само ще спечели, защото съвсем малко разности, по-добре и по-сигурно и съвсем големи печалби ще експлоатират тия предприятия.

Това съвсем, г-да, въпреки принципите, на които аз съм спрѣх, като общи принципи, които трябва да се възприемат за едно предприятие, каквото съвсем железниците.

Сега слаба се въпросът: тия принципи възприети ли съвсем законопроект, който ни е предложен? Аз съмтам, г-да, че тия идеи, които изложих тук, действително се съдържат въпреки законопроект; че той представлява една

голяма стъпка въпреки прокаране идеите за автономията въпреки държавно предприятие. Но този законопроект, г-да, според мене не дава единствено завършен модел на автономия, финансово и административно обособяване, каквото би се налагало да бъде у нас, като имаме въпреки вид основните идеи, които диктуват рационализацията на българските държавни железници.

Режимът, който се предлага за железниците въпреки законопроекта, представлява единствено сериозен опит за финансово обособяване, за финансово, бюджетна автономия на българските държавни железници. Но по отношение на административното обособяване не е направено онова, което може и което би трябвало да се очаква от единствено режим, който иска да рационализира истински българските държавни железници.

Аз съм чужд, че тук се направиха такива големи критики срещу този законопроект, когато въпреки същност, г-да, този законопроект не съдържа нищо ново, нищо нечувано, нищо невидено въпреки нашата страна. Всичко, което се предлага по финансовото обособяване, то е отдавна известно, то е отдавна една редовна форма у нас. Вземете, напр., закона за бюджета, отчетността и предприятията, към които често пакти се отнасят някои и го наричат основен или органически закон на българската държава. Ами въпреки чл. 4, алинея втора, на този закон е казано, че съществуват самостоятелни, отделни държавни предприятия като отделна юридическа личност. Там е казано: държавни учреждения, стопански предприятия на държавата, които съставляват отделни от нея юридически лица, имат отделни сметки. Тъй не фигурират въпреки бюджета съ приходи и разходи, тъй имат свои собствени бюджети, свои собствени приходи и разходи, не се мѣсят въпреки държавната хазна, не се мѣсят въпреки големата служба на финансовия министър. Това е предвидено въпреки толкова години и въпреки по-ранния закон за отчетността по бюджета, това го има и въпреки сегашния закон за бюджета, отчетността и предприятията. И въпреки двата тия закона е предвидено, че може да има автономни служби, че може да има стопански предприятия на държавата съ бюджетна автономия. Това е едно нормално нещо и аз съм чужд, че се намѣриха тук хора да твърдят, че това е нещо нечувано, че това било скандално, че сме щѣли да продадем железниците на чужденци или сме щѣли да ги заложим, та затуй сме правили тази „чудовищна“ реформа.

Г-да! Специално за железниците не правим нищо страшно. Тая реформа за бюджетната автономия на железниците — да имат отделен бюджет, да прибират отделни приходи за себе си, да харчат — това бюджетно обособяване на българските държавни железници е съществувало у нас. Г-да! Цѣли 4—5 години е имало финансово и бюджетно обособяване на българските държавни железници. То е било въведено въпреки 1897 г. от тогавашния министър на железниците г. Михаил Маджаров; то е било въведено и за мината „Перник“, и за държавната печатница.

Въпреки единствено докладът, който прави г. инженер Тодор Каракшев въпреки Българското инженерно-архитектно дружество въпреки едно негово заседание, е казано: „Това мѣроприятие, което твърде много опростява формалностите по отчетането на разходите, но без да се повреди на ефикасния контрол, е първа стъпка към самоуправление на железниците, респективно — на главните ни държавни стопански предприятия. Но, за голѣмо съжаление, въпреки скоро време след съмнана на авторите му, то се отмени по мотивите, които се изтъкнаха от тук“ — някои иговорил — „против самоуправлението, че чиновниците на тия стопанства били облагодетелствувани спроти останалите държавни служители, защото по-навреме получавали заплатите си или, както той се изрази, ходили съ повечето съ фракове, когато другите чиновници ходили съ царули“. Виждате, г-да, че тая реформа е съществувала у нас, но е била отменена, защото другите чиновници завидвали на железничарите, които, поради това, че железниците съ имали финансово-бюджетна обособеност, съ получавали редовно заплатите си. Поради това, че до 1900 г. държавата се намираща въпреки едно финансово забавяване, някои държавни чиновници не получавали редовно заплатите си. Само за това е била отменена реформата тогава. Но тая реформа е била въведена въпреки нас, функционирала е и единствено компетентен свидетел твърди, че тя е дала добри резултати. Кое ви кара, г-да, да съмтате, че тая система у нас няма да даде добри резултати, когато и у нас и навсякъде, тя е дала и дава добри резултати? Аз съм

тамъ, че бюджетното обособяване на нашитѣ държавни желѣзници, което се прокарва чрезъ настоящия законопроектъ е полезно, добро дѣло за рационалното имѣ стопанисване.

Четейки мотивитѣ, мене ми се струва, като-че-ли г. министърътъ на желѣзниците се бои да признае, че вършимъ бюджетно обособяване, автономизиране на българскитѣ държавни желѣзници; той бърза да каже, че това било бюджет-анексъ, че това било само нѣкакво обособяване. Г-да! Азъ намирамъ, че каквото ще да бѣде то, въ края на краищата, ако искаме да бѣдемъ справедливи и да употребимъ точнитѣ термини, трѣбва да кажемъ, ние се намираме предъ едно бюджетно автономизиране на това държавно предприятие — българскитѣ държавни желѣзници. Това е истината. Така че намѣрението на вносителъ на този законопроектъ е било ясно: да се създаде една бюджетна автономия на българскитѣ държавни желѣзници. Но въпрѣки това, г-да, ясно и безспорно намѣрение да се създаде една такава бюджетна автономия за българскитѣ държавни желѣзници — нѣщо, което се вижда ясно и отъ мотивитѣ къмъ законопроекта и отъ изявленията, които сѣ давали — има известни подробности въ законопроекта, които позатъмняватъ тия намѣрения на г. министра на желѣзницитѣ. Така, напр., не личи въ законопроекта, че българскитѣ държавни желѣзници ставатъ една истинска отдѣлна, юридическа личност. Не е казано, къде ще отиватъ приходитѣ отъ желѣзницитѣ, кой ще ги прибира, никѣде не личи, както се изказаха тукъ и други вече, ще иматъ ли текуща смѣтка българскитѣ държавни желѣзници при Българската народна банка, както въ 1897 г., когато имаше изработенъ и правилникъ, по силата на който българскитѣ държавни желѣзници имаха текуща смѣтка при Българската народна банка — приходи на държавнитѣ желѣзници. Както казахъ, не личи въ законопроекта дали така обособенитѣ въ бюджетно отношение държавни желѣзници ще иматъ текуща смѣтка при Българската народна банка. По това, г. г. народни представители, ще трѣбва да се изяснимъ. Не че е отреченъ съ законопроекта принципътъ на текущата смѣтка, но не е казано ясно, къде ще отиватъ приходитѣ отъ българскитѣ държавни желѣзници. Ако искаме да имаме една истинска финансова обособеност, ние трѣбва ясно да кажемъ, че българскитѣ държавни желѣзници ще иматъ търговска текуща смѣтка при Българската народна банка, тъй както има такава смѣтка всѣка една отдѣлно обособена юридическа личност, каквато трѣбва да има всѣко едно предприятие, което иска да разполага съ своитѣ приходи и разходи.

Има и друга една неясностъ въ законопроекта, която още повече затъмнява началото на бюджетната автономия, приеха като принципъ въ този законопроектъ. Казано е въ законопроекта, че бюджетътъ на българскитѣ държавни желѣзници ще се внася за одобрение въ Народното събрание въ съкратена форма. Азъ питамъ: ами кой ще гласува бюджета на българскитѣ държавни желѣзници въ нормалната му форма? Защото, ако има „съкратена“ форма на бюджета, ще трѣбва да има и „пълна“ форма на бюджета. Кой ще гласува бюджета въ неговата пълна форма? Управителенъ съветъ нѣма, директориумъ нѣма, нѣкое обособено тѣло нѣма. Кой ще го гласува? Това нѣщо не е указано. Тукъ има, споредъ менъ, неясностъ. Допускамъ, че това е редакционна неясностъ, както изтъкна и г. Кимонъ Георгиевъ. Трѣбва, следователно, да се направи необходимото, за да може да се внесе нужната ясностъ въ законопроекта.

Г. г. народни представители! Понеже искаме да бѣдемъ логични докрай, азъ ще се спра и на едно друго постановление въ законопроекта, което доведе до голѣми разисквания. Тукъ азъ ще си позволя да бѣда въ разнотласие съ моя добъръ приятель г. Тодоръ Кожухаровъ. Въпросътъ е за безплатнитѣ пътувания по българскитѣ държавни желѣзници. Ако искаме да бѣдемъ логични на принципитѣ, които възприемаме въ законопроекта, азъ мисля, че ние не бихме могли да възприемемъ тезата на г. Кожухаровъ. По въпроса за безплатнитѣ пътувания се направилъ едно смѣшание. Не се касае за това, дали народнитѣ представители, инвалидитѣ, министритѣ, финансовитѣ инспектори и т. н. ще пътуватъ безплатно или не. Това е въпросъ, който Камарата или надлежниятъ министъръ може да го реши. Въпросътъ е: кой ще плаща безплатнитѣ билети? И сега, както знаете, г-да, въпросътъ за безплатнитѣ билети не се урежда отъ закона за желѣзницитѣ, а се урежда отъ единъ правилникъ, печатанъ въ „Държавенъ вестникъ“. Въ този правилникъ се изброява, кой ще пътува съ карта, кой ще пътува безъ карта, кой съ 50% намаление, кой съ

75% намаление и т. н. Не е тамъ въпросътъ, г-да. Въпросътъ е въ това, че тукъ се касае за единъ приходъ отъ 70 милиона лева и словомъ 70 милиона лева, които ние искаме отъ българскитѣ държавни желѣзници да ги правятъ подаръкъ на народнитѣ представители, на министритѣ, на финансовитѣ инспектори, на полицитѣ, на стражаритѣ и пр. и пр. Защо? Ако искаме да сѣ въ ясностъ смѣткитѣ на нашитѣ желѣзници, защо ще искаме отъ тѣхъ да правятъ този подаръкъ отъ 70 милиона лева? Ако се намира, че народнитѣ представители трѣбва да иматъ безплатни билети по желѣзницитѣ — толкова повече съмъ дълженъ да кажа това, защото съмъ заинтересованъ, като народенъ представител — Народното събрание, което е всесилно, може да впише въ своя бюджетъ за всѣки единъ народенъ представител, сумата 45 хиляди лева, нужна да се купи една безплатна карта I класа за пътуване по желѣзницитѣ. Г. министърътъ на финанситѣ, който разправя за економии и иска да стѣга кесията на държавата, той може въ своя бюджетъ да предвиди за всѣки инспекторъ, освенъ заплатата му, плюсъ 45 хиляди лева за пътуване по желѣзницитѣ. И тогава ще се види дали всички тѣзи, които получаватъ карти за безплатно пътуване по желѣзницитѣ, сѣ финансови инспектори. Казватъ: ами инвалидитѣ? Азъ намирамъ, че по социални причини трѣбва на единъ такъвъ недѣлавъ — както е и сега — когато ще пътува, да му се даде безплатенъ билетъ. Но защо имаме Дирекция за пострадалитѣ отъ войнитѣ, която харчи толкова много? Защо тя да не впише въ своя разходъ и нуждната сума за безплатни билети на инвалидитѣ? Защо ще трѣбва всички да се криятъ задъ широкия грѣбъ на българскитѣ държавни желѣзници? Нека да бѣдемъ наясно по този въпросъ и ако бѣдемъ наясно, и ние ще си знаемъ смѣтката, и желѣзницитѣ ще си знаятъ смѣтката. Тогава и тѣхната отговорностъ ще бѣде наясно, и нашата отговорностъ ще бѣде наясно. Азъ смѣтамъ, че принципътъ, който е прокаранъ въ законопроекта, е правъ: всѣки трѣбва да си понесе разхода за пътуването по желѣзницитѣ.

К. Николовъ (д. сг): Безплатниятъ билетъ е необходимъ.

П. Стайновъ (д. сг): Той е необходимъ, г. Коста Николовъ, но всѣко учреждение да впише въ своя бюджетъ нуждитѣ за тая целъ суми. Но ще кажете: отъ единия джобъ излиза, въ другия влиза. И така да е, нали искаме да си знаемъ смѣткитѣ, нали искаме да бѣдемъ наясно, нали искаме да знаемъ какви сѣ приходитѣ, какви сѣ разходитѣ, каква е печалбата? Щомъ е така, логиката диктува да възприемемъ този принципъ, който се прокарва въ законопроекта.

К. Николовъ (д. сг): Задължихме държавнитѣ учреждения да си плащатъ за телефоннитѣ постове, съ които се ползуватъ, но не плащатъ.

П. Стайновъ (д. сг): Вината е въ насъ, че не сме направили нужното, за да не дохождаме до това положение. Ако искаме да бѣдемъ наясно въ смѣткитѣ на българскитѣ държавни желѣзници, ние трѣбва да държимъ здраво за този принципъ, защото и логиката въ този случай ни налага да възприемемъ *tel quel* този принципъ, който се прокарва въ законопроекта. Азъ не мога да се съглася и съ декларацията, която направи г. министърътъ на желѣзницитѣ, че ще се отиѣни това, което е предложено и на което, споредъ менъ, ние трѣбва да останемъ вѣрни докрай.

Г. г. народни представители! Законопроектътъ съдържа и редъ добри постановления. Особено фонда за подновяването, който се предвижда. Това е едно прекрасно начало, върху което подробно се спрѣ и г. Кимонъ Георгиевъ, защото, ако се остави желѣзницитѣ да бѣдатъ подновявани отъ останкитѣ, отъ трохитѣ на държавния бюджетъ, можемъ да дойдемъ до положението, тѣ да нѣматъ вагони, да нѣматъ локомотиви и ако не тая година, догодина да не може да се отива съ единъ тренъ до Варна. Ние вече имаме спиране на единъ тренъ до Пловдивъ, поради липса на вагони, на локомотиви. Г. Кимонъ Георгиевъ обясни, и азъ смѣтамъ, че това е една много полезна реформа, която г. министърътъ е внесълъ. Въпросътъ е, дали ще има пари, дали ще има печалби отъ българскитѣ държавни желѣзници, които да можемъ да внасяме въ този фондъ за подновяване. И азъ трѣбва да призная, г-да, че въ това отношение не е много ясно казано въ законопроекта, откъде точно ще вземаме пари и, гарантирано, колко ще можемъ годишно да придобиваме за подновяването на българскитѣ държавни желѣзници.

Т. Кожухаров (д. сг): Въ същност, каква реална полза се постига от това, че държавните железници ще си увеличат прихода с 70 милиона лева, а сжщитъ тия 70 милиона лева ще бъдат вписани въ разхода на другитъ държавни ведомства? За народното стопанство, какво реално значение има отъ тая реформа? Споредъ мене, никаква реална полза нѣма, ако държавните железници представятъ единъ благоприятенъ балансъ за своитъ печалби, а другитъ държавни ведомства не могатъ да платятъ разходатъ, съ които сж начетени.

П. Стайновъ (д. сг): Не, г-да, ще има чувство на отговорност, ще бъдемъ наясно по отношение смѣтките на държавните учреждения. Не бива всички да се прикриваме задъ гърба на българскитъ държавни железници. Защо тѣ трѣбва да ни правятъ на насъ подаяния? Ние, които сме власти, ние ще решаваме всѣки въ какъвъ размѣръ може да се ползува съ безплатни билети и съ единъ съответенъ кредитъ за това. Азъ намирамъ, че не е правилно обратното становище. Навремето така азъ съмъ се застъпвалъ винаги и по канцеларскитъ разноси, и по пощенскитъ телефонни и телеграфнитъ разноси и т. н. Ако въведемъ строго ограничение, всѣки да си плаща, бъдете увѣрени, че ще има намаление въ пътуванията, въ телефоннитъ разговори, въ телеграмитъ и въ писмата. Сега ние изпаднахме въ едно смѣшно положение. Всѣки началникъ и всѣки чиновникъ все телеграми праща! Когато преспокойно може да напише едно писмо за 1—2 лева, той все телеграми праща и то за 20, 30, 50 лева, защото е безъ пари. Ами че това коштува пари, г-да, обременява българскитъ телеграфи и телефони.

Азъ смѣтамъ, че чувството именно на отговорност и яснотата на смѣтките ни налага това. Не е важно, че държавата ще плаща, важно е, че ние ще знаемъ кой какво прави и кой въ какви размѣри се ползува съ известни услуги отъ други обществени служби, и всѣка обществена служба ще знае, колко действително ѝ коштуватъ тия услуги.

Н. Пждаревъ (д. сг): Г. Стайновъ! Освенъ стопански и счетоводенъ интересъ, тукъ има единъ политически въпросъ. Той не трѣбва да се забравя, когато се разрешаватъ такива важни проблеми, каквато е проблемата на българскитъ държавни железници.

Т. Кожухаровъ (д. сг): Ето, въ този моментъ, г. Стайновъ, ми се съобщава, че Българското параходно дружество разрешава на депутатитъ да пътуватъ безплатно съ тѣхнитъ карти.

Нѣкой отъ лѣвницата: И тѣ не си знаятъ смѣтката!

П. Стайновъ (д. сг): Да ви кажа ли защо е това, г. Кожухаровъ! Защото предстои олюбяване отъ Народното събрание на едно предложение, за да му дадемъ субсидия. Защо ще се лѣжемъ по този въпросъ! Това го знаете по-добре и отъ мене.

Азъ се боя, г-да, че службата по възстановяването, която е много полезна служба, тѣй, както е предвидена тукъ, нѣма да бъде напълно задоволена, защото смѣтамъ, че едва ще се добиятъ голѣми суми и заради нея. Въ законъ, напр., се предвижда, да се отдѣлятъ 120 милиона лева отъ приходитъ за суми, които се дължатъ отъ държавата по лихвитъ и погашенията на дълговетъ, на заемитъ, които сж направени за постройката на железницитъ. Ами, г-да, ако тия 120 милиона лева не се внесатъ поради туй, че нѣма срѣдства, каква санкция има? Ние ще дойдемъ до едно положение, когато това постановление ще е безпредметно, понеже не ще се внесе, или ще дойдемъ до едно друго положение, тия 120 милиона лева, които се внесатъ всѣка година, по смѣтката лихви и погашения на заемитъ, ще се увеличаватъ съ увеличаването на барема, който имаме за нашитъ дългове къмъ чужбина, и можемъ да стигнемъ до 250—300 милиона лева годишно. Ами, г-да, отъ 1 милиардъ лева постѣпления, мислите ли вие, че можемъ така лесно да отдѣлимъ 200, пъкъ даже и 150 милиона лева? Какво ще остане да вземемъ отъ печалбитъ на българскитъ държавни железници за амортизация, за подновяване и т. н.!

Въобще, г-да, по отношение на печалбитъ има нѣщо, което ми се вижда недостатъчно ясно и би трѣбвало да се направи нѣщо въ това отношение.

Вториятъ въпросъ, това е въпросътъ за определянето на единъ точенъ инвентаръ на българскитъ държавни железници, за да не изпадне въ грѣшката, която се яви въ мина „Перникъ“ и за да можемъ да имаме точна представа за печалбитъ на българскитъ държавни железници. Може би мнозина ще кажатъ, както и по въпроса за безплатнитъ билети: „Защо ви е точенъ инвентаръ и защо ви сж печалби и загуби — нали всичко отива въ джобоветъ на държавата!“ Да, всичко отива въ джобоветъ на държавата, но важно е да бъдемъ наясно и да знаемъ колко харчимъ, колко печелимъ и колко губимъ.

С. Савовъ (д. сг): Ще плащаме ли за фирата, както за кюмюра?

П. Стайновъ (д. сг): Това е по въпроса за бюджетната автономия. Както виждате, направено е нѣщо добро, нѣщо съществено по тоя въпросъ, и азъ мога само да подкрепя и да рѣкопלטкамъ на законопроекта по отношение на бюджетната автономия. Това нѣщо е съществено.

Но, г-да, по другия въпросъ, по въпроса за административната автономия, по който много е говорено, по който е и много писано, писано е и въ самия законопроектъ, трѣбва да призная, че въ същностъ въ законопроекта не е направено почти нищо отъ онова, което би могло да се очаква. Азъ мисля, че това по-скоро влиза въ намѣренията на г. министра на железницитъ, да действува постепенно, защото той, вѣренъ на принципитъ, които приема, рано или късно ще бъде заставенъ да възприеме принципа на административната автономия на българскитъ държавни железници. Но сега, може би, по съображения отъ тактичностъ той е искалъ да действува постепенно, за да могатъ и най-заслѣпенитъ противници на автономията, като, напр., г. Нейковъ, да се убедятъ, че това е действително отъ полза.

Д. Нейковъ (с. д): Автономия трѣбва да се проведе изцѣло, а не сакато и партизански, както въ мината „Перникъ“.

П. Стайновъ (д. сг): Съжалявамъ, г. Нейковъ, че вие не бѣхте тукъ, когато азъ говорихъ по тоя въпросъ. Азъ говорихъ и за Вашата теза, за работницитъ, и ако бѣхте тукъ щѣхте да видите, че съмъ по-голѣмъ социалистъ отъ Васъ!

Д. Нейковъ (с. д): Охъ, Боже!

П. Стайновъ (д. сг): Не вѣрвате ли?!

Г-да! Действително въ първия отдѣлъ се предвиждатъ разни съвети, но тия съвети не придаватъ никакъвъ новъ характеръ на реформата на българскитъ държавни железници. Тѣ не правятъ отъ българскитъ държавни железници едно обособено, едно автономно предприятие. Това е истината. Постоянниятъ съветъ, за който се говори тукъ, както и техническата комисия, която и сега съществува при Дирекцията за постройкитъ — ами че тѣ, г-да, се състоятъ отъ началницитъ, тѣ съществуваха и досега, само че досега се състояха отъ началницитъ и нѣкои чиновници, а за въ бъдеще ще се състоятъ отъ директоритъ, които сж сегашнитъ началници. Това е една институция, която съществува и по-рано и даже трѣбва да кажа, че сега се прави една крачка назадъ. Споредъ мене, по отношение на административната автономия има една крачка назадъ, защото постоянниятъ съветъ, поне на книга, споредъ закона, имаше права, както е казано тамъ, да решава, и неговитъ решения се отнасяха на одобрение отъ министра.

Д. Нейковъ (с. д): А това сега го нѣма въ законопроекта.

П. Стайновъ (д. сг): А въ новия законопроектъ се казва, че „се занимава“. Азъ мисля, че има една малка разлика между „занимава се“ и „решава“. Казано е, после, че „се поднасятъ на министра“. А защо именно се поднасятъ на министра, не е казано. Азъ разбирамъ отъ текста, че се поднасятъ „за сведение“. Значи, има една разлика; споредъ менъ, прави се една крачка назадъ. То може би е редакционна неправилност, която ще се поправи, но фактътъ си е фактъ, че този съветъ — това съвѣщателно тѣло — съставенъ отъ многобройни чиновници, както тукъ е предвидено, не може да играе роля нито на нѣкакво управително тѣло, нито на нѣкакъвъ директориумъ, нито на административенъ съветъ, нѣщо, което има инициатива, нѣщо което се налага, нѣщо, което е овластено да действува.

Законопроектът, г-да, подчертава — и с право — извънредно много институцията на главния директор. Безспорно, главният директор е единствено много важен фактор, неговата служба е една много важна служба в управлението на железниците. От неговия подбор, от неговата интелигентност, от неговата компетентност, от неговата чистота и работливост, безспорно, зависи до голяма степен цялостният вървеш на работата. Но всяко модерно техническо стопанско предприятие, г-да, като изисква един добър директор, един добър организатор, винаги предполага до него и един управителен съвет, който му стои за контрабалансиране, защото не може да има един всевластен директор, а да няма никакво контрабалансиране от друга някоя власт. Този принцип, възприет за всички стопански индустриални и търговски предприятия, аз мисля, че поне като начало би трябвало да намери своето приложение и тук. А ние такова приложение тук не виждаме. Защото Върховният съвет при българските държавни железници, г-да, не е никакъв управителен съвет; той е чисто и просто едно, както е казано тук, съвещателно тяло, което ще бъде по-скоро едно тържествено съвещателно тяло от разни хора, пред които министърът ще държи една реч или директорът ще държи една реч, и, понеже няма никаква власт, бждете уверени, че то може да бъде свиквано, но едва ли ще играе някаква роля. И сега има подобно тяло в железниците. Към всички инспектори се предвижда един съвет, състоящ се от търговци, индустриалци и пр. и пр., които трябва задължително да бждат свиквани, ако се не лъжа, всяка месец, за да се произнасят по тарифите и пр. Е добре, г-да, от 1908 г. не знам този съвет да е бил свикван. Това показва, че ние се намираме пред една друга институция, върховен съвет, който не знаем дали ще може така, както му се признават съвещателни функции, да изиграе някаква роля в новия режим, който очакваме.

Рационализацията на държавни стопански предприятия предполага на видно място подчертаване отговорността на ония, които управляват, да има отговорен директор. Но за да има отговорен директор, той все пак трябва да бъде в известно подчинение, в известна зависимост, в известна връзка с държавата, с правителството, което, ако не одобрява неговата политика, все пак трябва да има свобода да му се наложи. Защото фактически иначе не може и да бъде. Че ако предпием, че директорът на железниците се назначава за 5 или 10 години и ако той не е добър или се не прояви в нищо или не действа достатъчно рационално според разбиранията на едно ново правителство, няма мислите, че то ще се поколебае да го отстрани? Мисля, че ще бждем наивни, ако мислим, че по такъв начин бихме могли да гарантираме директора. Той се гарантира с своята компетентност и с своята работливост. И ние трябва да се гордеем, че предшестващите и сегашният директор сж хора, които се отличават с своята работливост и компетентност и че сж оставали на служба през ред режимы. Това е най-здравата гаранция при нашите, българските условия, за едно рационално управление на българските държавни железници. Трябва да дадем права на директора, трябва да му дадем и свобода и инициатива, а от друга страна да не забравяме, че тук има отговорни хора, които сж в връзка с Парламента и които ще отговарят пред него. Иначе можем да дойдем до едно положение министърът да е отговорен пред Парламента, а директорът да не е отговорен пред министъра. И ще се яви едно разкъсване, което може да породит един конфликт, който не знаем как ще се свърши.

И не само за директора, г-да, но свобода на инициатива и отговорност чрез закон ние трябва да създадем и за ония, които сж негови най-близки спомощници, да има и за тях отговорност, да има заинтересованост в доброто функциониране на железниците, а в чл. чл. 6 и 8 от законопроекта аз не виждам прокарана, г-да, тази отговорност, тази заинтересованост, тази свобода за инициатива и за другите помощници на директора.

И накрай, г-да, трябва да отбележа, че в законопроекта не сж навсякъде достатъчно разграничени функциите на министъра и на главния директор, не сж разграничени правата на единия и на другия. Според мен, в това отношение би трябвало да се направи нещо. Друг би бил въпросът, ако имаше един управителен съвет. Тогава всеилният, всевластен съвет ще има едно *conseil* в лицето на управителния съвет и на министъра, който

ще го назначи, а сега кой ще ръководи железниците? Само главният директор. Нищо няма насреща му. И като не сж ясно определени правата на министъра спрямо този директор, в какво положение изпадаме? Аз мисля, г-да, че като запазим тук голяма инициатива и отговорност за главния директор, голяма инициатива и отговорност и за неговите първи помощници, трябва да намерим начин да урегулируем ясно и категорично в този закон неговите отношения с министъра на железниците.

Това сж, г-да, бележит, които имах да направя по законопроекта за уредбата и управлението на българските държавни железници. Заявявам, че аз го поддържам, че аз го одобрявам. И аз поздравявам г. министъра, че е имал куража да не държи смътка за разни подозрения, за разни подхвърляния по този повод, че се продавали железниците, че се залагали железниците, че се готвѣли някакви мистерии, някакви нечисти сделки. Аз го поздравявам, че е имал куража да излезе с един законпроект, аз го поздравявам, че е имал куража да излезе с един законпроект, както диктуват добре разбраните условия в нашата държава. Наистина, според моето скромно мнение, автономията, която даваме, не е пълна, но, повтарям, това е една смъществена крачка към рационализирането на българските държавни железници и съм уверен, че ще окаже едно безспорно благотворно влияние върху тази обществена служба в нашата страна.

Напразно някои се опитват да турят тръе в този път на напредъка и на здравето разбиране на държавните интереси. Това, което опитът на чуждите държави, опитът на живота ни сочи, че се наложи неминуемо не само за железниците. Аз съм дълбоко убеден — и дължа да подчертая това най-искрено тук — че не само към автономията на железниците, но неминуемо ние отиваме към автономията, към рационализацията и на всички останали държавни стопански предприятия. Това е напредъкът, г-да, това е опитът на чужбина, това е и мнението, аз мисля, на всички наши икономисти и техници, които се занимават с този въпрос. Демокрацията, г-да, — повтарям оная фраза, която казах и оде — или трябва да реформира предприятията, за да се приспособи към новите изисквания на техниката, на търговията и на обществения интерес, или пък трябва да приеме своя банкрут и да остане на други да направят онова, което тя е безволна, безпомощна да направи.

Ето защо, г-да, трябва да се реформира бюрокрацията, тая прѣка канцеларщина. Трябва да се възприемат новите методи. А това се извършва именно с този законпроект. И когато ние гласуваме, този законпроект, трябва да имаме ясното съзнание, че го създаваме не защото се искал от вън, не защото ни бил наложен от Обществото на народите или от неговия комисар тук, не защото бил угоден на чиновниците в Дирекцията на българските държавни железници, не за някакви спекули, залагания или не знам какви мистериозни работи, които се разправят. Аз смѣтам, че ще го гласуваме, защото мѣлем за правилното развитие на нашите железници, защото бихме искали да видим разцъвнал това голямо държавно стопанство, което е от такова голямо значение и за търговия, и за индустрия, и за доброто познаване на нашата страна, и за културното развитие на нашата страна, на нашия народ.

И аз, г-да, ще гласувам за бюджетната автономия на българските държавни железници, както бих гласувал и за пълната административна автономия на българските държавни железници. (Ръкоплъскания от сговористите)

Председателстващ В. Димчев: Има думата народният представител г. Христо Калайджиев.

Х. Калайджиев (раб): (От трибуната) Г. г. народни представители! От името на работническата парламентарна група аз ще ви прочета една кртка декларация: (Чете)

„Работническата парламентарна група по законопроекта за уредба на българските държавни железници и пристанища счита:

„Че въпросът е предрешен още при сключването на заема, макар че правителството се стремѣше и се стреми да крие този факт от народ и Парламент. Тоя факт, налагането автономността от кредиторите на заема (европейските банкери и капиталисти) както и заемането на управлението на железниците от тяхния представител Шаронъ, който има право на „вето“ по поемните условия и

утвърждаването на търговията, е предшествувано от други подобни факти, като тоя за завземането на Българската народна банка от чужди и български банкери и налагането съкращения на чиновническия персонал. Всички тия условия сж наложени чрез Обществото на народитѣ от великитѣ сили, които стоят задъ него, и съ това последнитѣ накарняватъ народния суверенитетъ и обръщатъ България въ колония съ вицекралъ г. Шаронъ.

„Че съ всички тия условия, великитѣ сили целятъ превръщането на България въ политическа, стопанска и военна база на подготвяната война срещу съветския съюзъ. Прижитѣ имъ въ случая за българскитѣ желѣзници не сж отъ любовъ къмъ българския народъ, а отъ любовъ къмъ кесията на българския народъ и собствената имъ военна кауза. Стремехътъ на правителството да докаже, че съ автономността на желѣзницитѣ се цели да се подобри самото желѣзнопътнo дѣло, е една диверсия. Ако има нѣщо вѣрно въ тая мисълъ, то това ще стане за смѣтка на персонала и служащитѣ по желѣзницитѣ, на гърба на които ще стане рационализацията, като голѣма частъ ще бждатъ изхвърлени на улицата, а на другитѣ ще имъ се удължи работниятъ денъ, ще се отнематъ привилегитѣ на инвалититѣ и учителитѣ, а въ замѣна на това ще се увеличатъ такситѣ по пътуването и транспорта, което обезателно ще даде въ резултатъ ново поскъпване на живота. Примѣрътъ съ мината „Перникъ“ е красноречивъ противъ правителствената теза. Нейната автономностъ докарва влошаване положението на работницитѣ, поскъпване на вжглицата и възприране на нейното развитие, за което има широки условия, за угода и въ интереса на притежателитѣ на частни мини. Народнитѣ богатства трѣбва да принадлежатъ на народа въ лицето на тѣхно работническо селско правителство.

Правителството на Демократическия съговоръ съ всички тия свои действия се явява като противонародно правителство и агентъ на чуждитѣ империалисти, съ угодничеството къмъ които то иска да се крепи на власт. Тая своя политика то иска да прикрие съ разни патристически тържества въ единъ моментъ, когато изъ цѣлата страна се слуша само гласътъ на глада, полицейскитѣ камшикѣ и затворническитѣ вериги“.

Нашата група нѣма да гласува предлагания законопроектъ.

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата народниятъ представителъ г. Илия Георговъ.

И. Георговъ (р): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Въ мотивитѣ на законопроекта за уредбата и управлението на държавнитѣ желѣзници и на пристанищата се твърди, че съ този законопроектъ се цели да се направятъ по-бързо услужването на българскитѣ граждани и на българската търговия и на износа — колкото е възможно по-бързо, по-експедитивно — че тая целъ се преследва и съ реформитѣ въ службитѣ на желѣзницитѣ и на пристанищата, както и съ финансовото обособяване на държавнитѣ желѣзници и на управлението на пристанищата. Доколко може да се постигне това съ предложения законопроектъ, ще видимъ по-после.

Най-напредъ ще се спра върху задълженията, ангажиментитѣ, които министърътъ на финанситѣ е поелъ предъ финансовия комитетъ по управлението на желѣзницитѣ, ангажиментитѣ, които не се съдържатъ въ договора за стабилизационния заемъ, за възстановителния заемъ. Азъ имамъ тукъ едно издание на Обществото на народитѣ, озаглавено „Български стабилизационенъ заемъ“, протоколъ съ добавления, одобренъ отъ съвета на Обществото на народитѣ и подписанъ отъ името на българското правителство на 10 мартъ 1928 г. Въ това издание се съдържа единъ предговоръ отъ бившия председател на финансовия комитетъ, г. Солтерсъ, единъ отъ най-важнитѣ членове на финансовия комитетъ. Въ този предговоръ се твърди, че българското правителство по отношение на бждещето управление на желѣзницитѣ, като е било добре догадливо, е поискало да се изпрати единъ експертъ въ България, който да изучи нуждитѣ на желѣзнопътнитѣ съобщения. По-нататъкъ въ този предговоръ се твърди, че между другото експертътъ цѣлъ да поиска да се постави управлението на българскитѣ желѣзници върху автономни начала — твърди се, повтарямъ, въ сжщото предисловие, че българското правителство е одобрило доклада на изпратения експертъ въ България да изучи нуждитѣ на желѣзницитѣ.

Какво се съдържа въ този докладъ на г. Ренулъ, главенъ инспекторъ на линията Парижъ—Лионъ—Срѣдиземно море, който е изучилъ нашитѣ желѣзници? Въ този докладъ се

иска да се повѣри управлението на българскитѣ желѣзници на единъ главенъ директоръ и на една комисиия на желѣзнопътната мрежа. Правата на управлението се възлагатъ предимно на главния директоръ и на комисиията на желѣзнопътната мрежа и само по изключение се допуска намѣсата на министъра на желѣзницитѣ. Това се иска въ доклада на г. Ренулъ.

Въ сжщия докладъ се говори, че комисиията на желѣзнопътната мрежа ще решава всички важни въпроси. Тя ще решава, между другото, и за увеличаването на тарифитѣ. Въ тая комисиия, за да бжде тя самостоятелна, трѣвало да влѣзатъ, споредъ доклада на г. Ренулъ, одобренъ отъ нашето правителство, български подданици, но известни по своята независимостъ.

По-нататъкъ въ този докладъ се говори, че комисиията на желѣзнопътната мрежа ще има право да иска, ако стане нужда, уволнението на главния директоръ. Забравихъ да ви кажа — това се изтъкна и отъ преждеговорившиятъ оратори — че главниятъ директоръ ще бжде назначаванъ за 5 години по решение на Министерския съветъ. Но г. министърътъ на финанситѣ е поелъ задължение — споредъ предговора въ изданието на Обществото на народитѣ отъ Солтерсъ, председател на финансовия комитетъ — главниятъ директоръ да бжде уволняванъ само по предложение на комисиията на желѣзнопътната мрежа.

По-нататъкъ въ протокола, въ анекситѣ и въ допълненията се говори, че между другитѣ права, които има комисиията на желѣзнопътната мрежа, тя има най-голѣмото право да увеличава тарифитѣ. По много малко въпроси има право да се намѣсва министърътъ на желѣзницитѣ. Значи, нашиятъ министъръ на финанситѣ се е съгласилъ да се ограничатъ правата на министъра на желѣзницитѣ.

По отношение на финансовото обособяване на желѣзницитѣ и пристанищата въ рапорта на г. Ренулъ се иска да се измѣни досегашниятъ редъ за гласуване на бюджетъ на желѣзницитѣ и пристанищата. За въ бждеще Народното събрание ще трѣбва да гласува бюджета на желѣзницитѣ и пристанищата не параграфъ по параграфъ, както постановява нашата конституция, а общи суми, за да може, ако кредитътъ по единъ параграфъ се изчерпи, да се вземе кредитъ отъ другъ параграфъ. Какво означава това? Това означава, че когато кредитътъ по единъ параграфъ се изчерпи, да речемъ за нѣкои разточителни цели, напримеръ за доставка на нѣкои луксозни вагони, тогава да се вземе кредитъ отъ другъ параграфъ за тая целъ. Следователно, ще се даде възможностъ да се увеличатъ разпятияванията въ управлението на желѣзницитѣ. Тукъ имаме не само едно нарушение на конституцията, но и едно откриване вратата на разточителствата.

По рапорта на г. Ренулъ, който, подчертавамъ пакъ, споредъ предговора на г. Солтерсъ, е одобренъ отъ нашето правителство, българската държава ще трѣбва да плаща на държавнитѣ желѣзници за всички услуги, които тѣ сж и правили досега безплатно. Ние досега сме допускали, щото превоза на пощата отъ нашитѣ желѣзници да е безплатенъ. Г. Ренулъ иска за въ бждеще да се плащатъ около 30 милиона лева за тая целъ. Освенъ това, въ рапорта се казва, че всички други услуги, които правятъ желѣзницитѣ на държавата, ще трѣбва да се плащатъ отъ нея. Е добре, държавата превозваше досега безплатно трудовациитѣ и войницитѣ. Значи, въ бждеще за превоза на тѣзи хора държавата ще трѣбва да плаща на желѣзницитѣ.

Какво излиза? Досега, споредъ доклада на г. Ренулъ, сме имали отъ желѣзницитѣ една печалба въ размѣръ на 130 милиона лева. Отъ друга страна, споредъ този докладъ, одобренъ отъ нашето правителство, държавата ще получава лихви и погашения за 4 милиарда лева, колкото пари отъ заемитѣ сж били употребени за постройката и обзавеждането на желѣзницитѣ. Отъ една страна държавата ще се лиши отъ 130 милиона лева печалба годишно, защото въ доклада и въ законопроекта изрично се казва, че държавата нѣма да получава такава печалба, понеже тя ще се използва за образуване на фондове за поддържане на желѣзницитѣ, отъ друга страна държавата ще получи отъ желѣзницитѣ 200 милиона лева за лихва и погашение на ония суми, които държавата е разходвала за постройката на желѣзницитѣ, съ изключение на оная сума, която е дадена отъ стабилизационния заемъ. Но понеже държавата ще трѣбва да заплати за услугитѣ, които желѣзницитѣ правятъ на пощитѣ, 30 милиона лева, ще трѣбва да заплати и за превоза на трудоваци и войници, въ сжщностъ ще излѣзе, че държавата ще се обремени съ една сума за поддържане на желѣзницитѣ. Излиза, че отъ желѣзницитѣ ще има дефицитъ, който ще трѣбва да се покрива отъ данъцитѣ.

Освенъ това, споредъ доклада на г. Ренулъ, и всички други услуги, които правятъ желѣзниците на българския гражданинъ и на българското народно стопанство безплатно или съ намаление, ще трѣбва да се плащатъ отъ държавния бюджетъ по костуетимитъ цени на тия услуги. Напр., ще плащаме за превоза на инвалидитъ, които изпълниха своя дългъ въ една война, която бѣ наложена на българския народъ.

Министъръ Р. Маджаровъ: Г. Георговъ! Сега плащаме на желѣзниците, за да превозватъ кореспонденцията.

Й. Абаджиевъ (з. в): Фактически нищо не е платено. Само на книга се плаща.

Министъръ Р. Маджаровъ: Плащаме.

И. Георговъ (р): Тоя законопроектъ, който взема голѣма частъ отъ постановленията си отъ доклада на г. Ренулъ, ще обремени държавния бюджетъ, ще обремени българските данъкоплатци.

Г. г. народни представители! Тукъ се твърди, че ние, Народното събрание, сме свободни да приемемъ или да не приемемъ ангажменти. Вѣрно е, че българскиятъ Парламентъ е свободенъ да приеме или да не приеме ангажментитъ, но когато тукъ излизатъ правителствени депутати, които не искатъ да допуснатъ никаква критика на тия ангажменти, които сѫ ни били наложени съ съгласието на министъра на финанситъ, който ги е приелъ, безъ да пита Народното събрание, ние не сме сигурни, че тия ангажменти ще бѣдатъ отхвърлени. Съжалявамъ, че г. министърътъ на желѣзниците то нѣма тукъ...

Нѣкой отъ стовориститъ: Тукъ е, за малко излѣзе.

Г. Марковъ (з. в): Нѣма нито единъ министъръ, не само министъра на желѣзниците.

И. Георговъ (р): ... за да му обърне вниманието, че той се е борилъ да отхвърли нѣкои ангажменти, които сѫ били възприети отъ министъра на финанситъ противоконституционно, защото министърътъ на финанситъ не е трѣбвало да ги възприеме безъ предварително да сондира Народното събрание.

Н. Андреевъ (р): Той се бори човѣкътъ, колкото можеше. На това всички сме очевидци, то не може да се отрече, но най-после, какво стана, какъ се свърши, не се разбира. По тоя въпросъ — какъ се свърши — ако може да се каже нѣщо.

И. Георговъ (р): По отношение ангажментитъ, поети отъ министъра на финанситъ предъ финансовия комитетъ и Обществото на народитъ, макаръ че нѣкой отъ тия ангажменти министърътъ на желѣзниците не ги приема, все пакъ ние ще трѣбва да се страхуваме, понеже министърътъ на финанситъ се е ангажиралъ, че въпрѣки законопроекта могатъ да ни се наложатъ, ако ние не реагираме. Въ днешнитъ дебати трѣбва да се разгледа не само законопроекта, който ни се поднася, не само онова, което е възприелъ министърътъ на желѣзниците, но ние трѣбва да протестираме, че много постановления отъ доклада на г. Ренулъ се възприематъ отъ този законопроектъ и че нѣкои други ангажменти може да ни бѣдатъ наложени, ако ние съ нѣкакво решение не отблъснемъ ангажментитъ, които министърътъ на финанситъ е далъ. Той е далъ ангажментъ и относно правата, които се даватъ на комисаря по изпълнението на стабилизационния заемъ. Споредъ предговора на г. Солтерсъ къмъ това издание на Обществото на народитъ, комисарятъ по изпълнение на стабилизационния заемъ има право да контролира изразходването на оная частъ отъ заема, която се дава за подобрението на нашитъ желѣзнопътни съобщения и за постройка на нови желѣзници, въ размѣръ на 1.250.000 лири стерлинги. Той има право, споредъ предговора на г. Солтерсъ, председателя на финансовия комитетъ, да контролира дали гѣзи пари ще се употребятъ за целитъ, предназначени въ доклада на г. Ренулъ. Споредъ тоя предговоръ и споредъ единъ протоколъ, подписанъ отъ г. Молловъ, нужно е едно приподрисване отъ негова страна за предварителното изтегляне на суми отъ тѣзи 1.250.000 лири стерлинги за нуждитъ на желѣзнопътнитъ съобщения и за постройка и поправка на пѣтища. Това сѫ всички неговия права. Г. комисарятъ, на основание на това, което е казано въ протокола, въ който се опре-

дѣлятъ неговитъ права — протоколъ, подписанъ отъ г. Моллова — може да контролира изразходването на тия суми; той има право да подписва или да не подписва, за да се изтеглятъ пари, обаче той нѣма право да се бърка въ произвеждането на търгове — никѣде въ документитъ, напечатани и отъ Обществото на народитъ, нѣма налице това. Следователно, тѣзи права, които г. комисарятъ претендира да има, не се основаватъ върху протокола и върху всичкитъ документи, които имаме по заема. Г. министърътъ на желѣзниците се противи на това негово участие. Тукъ той трѣбва да бѣде подкрепенъ и отъ опозицията, и отъ болшинството. Обаче едновременно съ това трѣбва да кажемъ, че г. министърътъ на желѣзниците е допусналъ голѣми внушения отъ експерта, отъ главния инспекторъ на линията Парижъ — Лионъ — Срѣдиземно море, е допусналъ много отъ неговитъ препорѣки да се възпроизведатъ въ неговия законопроектъ: неговиятъ законопроектъ не е логическиятъ край на една защита на суверенитета на българското Народно събрание и на една защита на интереситъ на страната. Българскиятъ народъ е показалъ, че той може да си създаде едно благосъстояние, благодарение на своето трудолюбие и на своята пестеливост. Българскиятъ народъ има право да иска отъ управлението на българскитъ желѣзници да услужватъ на народното стопанство. Е добре, ако се възприеме — тѣй както е казано въ законопроекта — че може да се увеличатъ тарифитъ за превозъ, безъ да се обърща внимание на настроението на Народното събрание, ние можемъ да бѣдемъ свидетели да се увеличатъ тарифитъ за превоза за вътрешнитъ нужди и за износа на българското производство. Въ края на краищата, отъ доклада на г. Ренулъ, възприетъ, споредъ предговора на г. Солтерсъ, отъ нашето правителство, ние трѣбва да очакваме, че между друго, тѣй както се нарежда управлението на желѣзниците, ще да може то, безъ да обърща внимание на настроението, както казахъ, на народното представителство, да увеличава тарифитъ. Защото, г. г. народни представители, ние трѣбва да се изпускатъ изъ видъ — и г. Ренулъ твърди — че въ края на краищата ще има дефицитъ и, следователно, дефицитътъ не може да се покрие съ друго нищо, освенъ съ увеличението на тарифитъ за превоза на пѣтища и главно на стоки. Тоя законопроектъ, тѣй, както ни се предлага следъ отхвърлянето на нѣкои положения, направени отъ г. Ренулъ, отхвърляния, които правятъ честъ на г. министъра на желѣзниците, съ онова, което съдържа, все пакъ нѣма да услужва както трѣбва на народното стопанство въ превоза на стокитъ за вътрешно употребление и за износъ.

Г. г. народни представители! Тоя законопроектъ съдържа положения твърде неясни, при които много отъ неблагоприятнитъ условия, предложени отъ г. Ренулъ, се възприематъ — една частъ се игнориратъ, но изобщо вземено тоя законопроектъ е пакостенъ за народното стопанство и затова ние ще трѣбва да го отхвърлимъ.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Има думата народниятъ представител г. Калоянъ Маноловъ.

К. Маноловъ (зан): Г. г. народни представители! При разглеждането на желѣзнопътното дѣло у насъ, на българскитъ държавни желѣзници, които иматъ голѣмъ дѣлъ въ стопанското повдигане на страната, не може да не вземе всѣки народенъ представител участие въ дебатитъ и да каже своето мнение. Като народни представители, ние сме длъжни да изкажемъ и своята благодарностъ къмъ желѣзнопътния персоналъ, който полага голѣми усилия за изпълнение на своята служба: въпрѣки тежкото положение, въ което се намира подвижниятъ материалъ, и въпрѣки оная тежки времена, които наставатъ при сурови зими, каквато бѣше тази зима, тѣ понесоха голѣми лични жертви, за да изнесатъ докрай дѣлото, което вършатъ.

Когато разглеждаме законопроекта, ние не можемъ да не го свържемъ съ общото стопанско положение на страната, защото българскитъ държавни желѣзници сѫ единъ отъ главнитъ нерви на стопанския животъ. И, разглеждайки обособяването имъ въ отдѣлно предприятие отъ търговска гледна точка, ние ще дадемъ пълно оправдание на мотивитъ, които сѫ легнали въ законопроекта, и на онѣзи положения, които изтъкна г. проф. Стайновъ. Ако, обаче, го разглеждаме съ огледъ на общитъ интереси и на стопанското повдигане на страната, съ огледъ на връзката, която трѣбва да съществува между този главенъ стопански нервъ, какъвто сѫ желѣзниците, и другитъ помалки стопански нерви, ние ще дойдемъ до друго заклю-

чение. Мотивът, какво въ другитѣ страни сѣ въведени тѣзи положения, не може още да бѣде оправдателенъ за насъ, защото другитѣ страни сѣ по-издигнати културно, стопанското имъ състояние е друго. Въ нашето стопанско развитие ние още не сме достигнали дотамъ, че да можемъ да отдѣлимъ желѣзницитѣ въ отдѣлно стопанско предприятие, за да ги направимъ рентабилни отъ търговска гледна точка. Когато единъ отдѣленъ стопанинъ въведе въ своето предприятие производството на единъ новъ артикулъ, той непременно ще го отдѣли въ особено счетоводство, за да види какво то ще даде — дали ще яде отъ себе си или ще яде отъ неговия капиталъ. Така разсѣждава частниятъ стопанинъ, като изхожда само отъ своитѣ интереси. Ако ние искаме да извършимъ обособяването на желѣзницитѣ съ сѣшитѣ тѣзи намѣрения и да ги предадемъ въ ръцетѣ на единъ директориумъ, който ще гледа отъ една страна да ги направи рентабилни, а отъ друга страна да направлява дейността имъ за обща стопанска полза на страната, ще попаднемъ въ една невъзмѣстимостъ, защото по необходимостъ се налага, желѣзницитѣ нѣкъде да губятъ, да правятъ известни жертви въ интереса на стопанското мовдигане на дадени области.

Като разсѣждаваме така, мене ми се чини, че не можемъ да не признаемъ, че българскитѣ държавни желѣзници се намиратъ въ много лошо състояние. Подвижниятъ имъ материал е извънредно капиалъ. Азъ провѣрихъ и констатирахъ, че положението имъ е много тежко. Днесъ тѣ не сѣ въ състояние да отдѣлятъ за 24 часа единъ вагонъ, който е пристигналъ отъ пътъ, за да бѣде почистенъ, да бѣде прегледанъ, както се следва, и да се поправятъ и най-малкитѣ повреди. Не сѣ въ състояние да направятъ това, защото нѣматъ нужния запасъ и затова често пъти пътуватъ вагони мръсни, запачани, пълни съ дървеници. Всичко това се дължи на липсата на запасенъ подвиженъ материалъ, който да даде възможностъ за добро използване и за наведено преглеждане и поправяне и на най-малкитѣ повреди, които, непоправени, ставатъ голѣми и поправянето имъ отпосле е тежко. Ако, прочее, отдѣлянето на желѣзницитѣ е необходимо, то трѣбва да даде пълна нагледностъ — като подъ стѣкленъ калпакъ, така да се каже — на всичко онова, което влиза като приходъ отъ тѣхъ, за да може онова, което, следъ отдѣлянето на необходимитѣ суми за издрѣжка на персонала, остане като печалба, да се употреби, отъ една страна, за изплащане задълженията и лихвитѣ на изразходванитѣ въ това предприятие капитали, а, отъ друга страна, за възстановяване на подвижния материалъ, за да може да се избѣгне това, което наблюдаваме днесъ.

Но, г. г. народни представители, ние не можемъ да не признаемъ, че това нѣщо може да се направи и сега, при сегашния законъ. Тукъ се подчерта отъ мнозина, че законопроектътъ е почти преписанъ отъ стария законъ, изтъква се, че почти не се различава отъ него. Различава се само по това, че идва да изпълни едно желание на експерта г. Ренулъ, изказано въ доклада му до Обществото на народитѣ, въ който докладъ се препорѣчватъ мѣрkitѣ, които трѣбва да се взематъ. Както казва г. проф. Стайновъ, всичко онова, което се предполага да бѣде печалба, ще трѣбва да бѣде налице въ единъ отдѣленъ бюджетъ. И той каза: „Какво е необходимо да се плати за превозъ на инвалидитѣ? — Ще се впише въ бюджета на желѣзницитѣ като приходъ отъ държавата. Какво е необходимо да се плати за карти на журналистѣ, или на персонала, или на държавни чиновници? — Ще се впише пакъ като приходъ отъ държавата“. Всичко това ще се яви като една печалба, която фактически не е печалба, но ще фигурира като печалба въ баланса, който ще дадемъ въ ръцетѣ на онѣзи, които ни сѣ дали заема и които сѣ казали: „Отпуснаме 1.250.000 английски лири за желѣзницитѣ ви, че вие ще ни гарантирате чрезъ законъ, че ще преобрѣнете тѣзи срѣдства въ форма на материали, като тѣзи материали ще излизатъ отъ фабриkitѣ, на които ние сме представителѣ“. Това е мотивътъ, това е основата.

Г. министърътъ на желѣзницитѣ вчера забеляза: „Вмѣшательството на представителя на Обществото на народитѣ ще трае дотогава, докогато се изчерпятъ срѣдствата за доставки“. Естествено, нѣма нужда повече да се мѣси той. Щомъ като тѣзи 1.250.000 английски лири се дадатъ за доставка на материали отъ онѣзи, които сѣ отпуснали тази сума и които сѣ стопани на индустриалнитѣ предприятия, отъ които ще се направятъ тѣзи доставки, работата е свършена. По-нататѣкъ тѣ се осигуряватъ съ обособяването на желѣзницитѣ съ отдѣлно смѣтководство, въ което тѣ ще гледатъ приходитѣ имъ. Азъ мисля, че кол-

кото и да се мѣчеха правителственитѣ депутати, които защитиха законопроектъ, да оправдаятъ това положение, ние не можемъ да го възприемемъ така, както ни се препорѣчва, защото ще се отрази твърде зле върху страната.

Привеждането въ известностъ на подвижния материалъ, на онова, което представляватъ българскитѣ държавни желѣзници отъ гледището на частния стопанинъ, азъ смѣтамъ, че трѣбва да спане, като се впише въ инвентара, въ баланса, който ще се състави, за да се знае фактическото положение на желѣзницитѣ, а не само онова задължение, което иматъ тѣ, поради ония заеми, които е сключила държавата за тѣхъ. Инвентарътъ трѣбва да бѣде съставенъ чисто по търговски, както се изисква отъ двойното счетоводство. Въ двойното счетоводство не може да има подобни работи. Тамъ се казва какво е фактическото положение на съставения балансъ и по-нататѣкъ се пристѣпва къмъ действие.

Въ чл. 25 се казва, че бюджетопроектътъ се представлява въ Народното събрание, и се гласува en bloc, безъ да има подраздѣление по параграфи на сумитѣ, които ще се изразходватъ. Азъ смѣтамъ сѣщо, че това е една голѣма скритостъ за народното представителство. Народното събрание чрезъ гласуването на отдѣлнитѣ параграфи насочва общо благосъстоянието на страната съ огледъ на нуждитѣ, съ огледъ на онова, което трѣбва да стане; Народното събрание чрезъ разпредѣление бюджета на параграфи и гласуване съответнитѣ суми за тѣхъ строи, тъй да се каже, стопанското благосъстояние на страната. Така, както е постановено въ чл. 25, има се опасностъ комитетътъ, директориумътъ, който ще управлява желѣзницитѣ, да предвижда суми, които нѣма да бѣдатъ въ интересъ на общественото благосъстояние, но ще бѣдатъ само въ полза на желѣзницитѣ. Азъ смѣтамъ, че това е не само една голѣма неправда, ами е скритостъ отъ околото, отъ контролата на Народното събрание. Необходимо е законопроектътъ въ това отношение да се измени въ комисията.

Фактъ е, обаче — както се подчерта вчера и отъ г. Мухановъ — че докладътъ на експерта на Обществото на народитѣ за нашата желѣзнопътна мрежа не биде напечатанъ на български, когато много конвенции и много други отъ по-маловаженъ характеръ актове бидоха напечатани и се раздадоха на народното представителство. Докладътъ, направенъ до Обществото на народитѣ за състоянието на нашитѣ желѣзници, не се напечата на български, за да се раздаде на народното представителство и да види то какъвъ ангажментъ поема българската държава. Защото стана ясно — и азъ останахъ съ това впечатление — че нашитѣ представители на държавата сѣ приели едно положение, съ което сѣ дали възможностъ за вмѣшательство, което се върши днесъ. Г. г. народни представители! Азъ имамъ сведения — дали сѣ върни, обаче, не твърдя, г. министърътъ ще каже — че сѣ произведени за линията Мастанли—Хасково търгове за болтове, траверси и релси и въ тия търгове сѣ се явили предприемачи, които сѣ дали своитѣ оферти; впоследствие, обаче, търговетѣ не сѣ били утвърдени върху тѣхъ, а сѣ били възложени на лица, които не сѣ вземали абсолютно никакво участие въ търговетѣ.

Н. Андреевъ (р): Какъ е възможно това нѣщо! Това е невѣроятност!

К. Маноловъ (зан): Търговетѣ не сѣ били утвърдени, понеже не сѣ били изгодни ценитѣ, а следъ това сѣ възложени на лица, които не сѣ участвували въ търговетѣ.

Министъръ Р. Маджаровъ: Мастанлийската линия се строи отъ бѣжанския заемъ и нѣма нищо общо съ нашата желѣзнопътна администрация.

К. Маноловъ (зан): Въ всѣки случай, заемътъ се отпусна, българската държава е дала своята гаранция за него. Разходването на сумитѣ по тоя заемъ става по закона за бюджета, отчетността и предприятията.

(Председателскою мѣсто се заема отъ председателя)

Ние имаме примѣра и съ отдѣлянето на мината „Перникъ“. Признава се и отъ правителството, че има дефекти и въ мината „Перникъ“, които, обаче, въпрѣки че се признаватъ, още не се изправятъ. Напр., единъ отъ тия дефекти е въ продоволствието на желѣзницитѣ съ вѣглища отъ мината „Перникъ“. Въ управлението на мината „Перникъ“ вѣлзиха собственици на частни мини, които нагодиха интереситѣ на самата мина и пласмента на вѣглищата така, че принудиха българскитѣ държавни желѣзници да купуватъ вѣглища отъ частнитѣ мини на извънредно висока цена.

Освенъ това, българските държавни железници получаватъ вжглища отъ мината „Перник“, ако се не лъжа, по договоръ — г. министърътъ знае по-добре — споредъ който мината „Перник“ е длъжна да дава вжглища на железниците не по-ситни отъ 16 кв. мм. Обаче какво става? Азъ, когато съмъ се качвалъ въ влаковете, провѣрвалъ съмъ това. Имахъ случай да пътувамъ до София на фугона на единъ товаренъ влак. Когато влакътъ дойде на Софийската гара, на семафора трѣбваше да спре, защото машината не можеше да изтегли влака, което стана причина да закъснѣе пътническиятъ влак, който трѣбваше да тръгне отъ София. Отидохъ при машиниста и го попитахъ, коя е причината. — Причината, казва, е тази, че не даватъ вжглища, а даватъ прахъ, боклукъ. И машинистътъ ми се оплака: „Азъ 25 години служа, но толкова чудо не бѣхъ видѣлъ. Когато вземахъ вжглища отъ Ломъ, предупредихъ началника на гарата, че тия вжглища нѣма да ме закаратъ въ София, но той ми каза: това не е твоя работа, каквото ти даватъ, това ще вземешъ“. И трѣбваше да дойде друга машина да изтегли влака, за да освободи пътя на влаковете, които трѣбваше да тръгнатъ по разписание.

Д. Ивановъ (з. в): Трѣбватъ тантиеми за членоветъ на управителния съветъ!

К. Маноловъ (зан): Какви сж другитъ повреди отъ тия вжглища? Отъ честото смѣняване на огъня въ машинитъ поради тоя прахъ става свиване и отпуцане на самитъ материали въ машината, става повреждане на самитъ машини. Вижте какво става и въ българските параходи. Параходътъ „Бургазъ“, който е купенъ преди 2—3 години, трѣбваше да го изнесатъ на докъ, за да му смѣнятъ котлитъ, само защото употребява вжглища боклукъ, които повреждатъ самитъ котли. За това, обаче, не се държи смѣтка. Представа се, че мината „Перник“ имала печалба, която, обаче, се взема отъ боклука, който е билъ вѣченъ огънь край мината „Перник“. Сега тоя вѣченъ огънь, тоя боклукъ се дава въ повечето случаи на българските държавни железници, които го прахосватъ; машиниститъ го хвърлятъ насамъ-нататъкъ. Тѣ не могатъ да противодействуватъ, защото такива вжглища имъ се даватъ.

И другъ пътъ се е изнасялъ този въпросъ тукъ отъ народнитъ представители. Ако се не лъжа, и г. Куртевъ протестираше противъ това, обаче, нѣма кой да чуе. Азъ мисля, че ако имаме намѣрение да правимъ автономия такава, каквато е автономията на мината „Перник“, ние ще се излъжемъ. Фактъ е, обаче, че при изработването на законопроекта за отдѣлването на железниците, за обособяването имъ въ автономни, основното намѣрение бѣше автономията имъ да бѣде такава, каквато е автономията на мината „Перник“, за да могатъ да се наредятъ хора да получаватъ голѣми тантиеми. Обаче впоследствие, благодарение далновидността на г. министра, това положение се измѣни и сега нѣма такава охота въ ония, които искаха първоначално да създадатъ такава автономия за железниците, каквато имаме при мината „Перник“. И азъ ще ви кажа, че ако до известна степенъ имаше желание да се наложи това чрезъ Обществото на народитъ, мотивътъ бѣше този; обаче то се осуети. Ние сме довольни, че тоя начинъ за даване тантиемъ, както въ мината „Перник“, нѣма да бѣде приложенъ въ железниците.

Г. г. народни представители! Въ заключение на казаното отъ менъ заявявамъ отъ името на нашата парламентарна група, че ние се въздържаме да кажемъ дали ще гласуваме законопроекта или не. Ще чакаме когато законопроектътъ излѣзе отъ парламентарната комисия по Министерството на железниците, кѣдето ще отиде, да видимъ въ каква окончателна форма ще излѣзе той, и тогава ще кажемъ, дали ще гласуваме за или противъ.

Председателъ: Има думата народниятъ представителъ г. Георги Енчевъ.

Г. Енчевъ (з. в): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Какви ще бѣдатъ резултатитъ отъ обособяването на българските държавни железници въ отдѣлно стопанско предприятие, азъ въ този моментъ нѣма да се опитвамъ да предсказвамъ. Шомъ почитаемото болшинство желае и е решило да прокара този законопроектъ, за менъ и за всички останали е ясно, че той ще бѣде прокаранъ, ще стане законъ. Какъ по-нататъкъ ще се организира животътъ, службата, смѣтнитъ на железниците, какво ще бѣде по-нататъкъ тѣхното състояние — бѣдещето ще покаже.

Азъ ще се спра само на въпроса за безплатното пътуване по железниците на инвалидитъ, вдовицитъ и сирацитъ

отъ войнитъ, които имаха досега тази привилегия, но която сега е застрашена. Съ малко думи, тачейки вашето търпение, г. г. народни представители, безъ да ви отегчавамъ, ще изтъкна необходимостта отъ запазването на тая привилегия за инвалидитъ. Азъ бихъ много се радвалъ, ако мога да спечеля по този въпросъ г. министра на железниците, ценейки заслугитъ, които иматъ тия останали отъ войнитъ нещастници къмъ отечеството, да запази и въ тоя законопроектъ привилегията, която тѣ иматъ за безплатно пътуване по железниците.

Г. г. народни представители! Положението, въ което се намиратъ българските инвалиди и въобще пострадалитъ отъ войнитъ, не единъ пътъ е рисувано отъ това мѣсто (Сочи трибуната) и не единъ пътъ е изнасяно предъ почитаемото народно представителство, що значи злата сѣдба, злата орисница за ония, които трѣбваше да дадатъ всичко при отстояване общитъ интереси на нашето отечество. Тази картина нееднократно е рисувана, затова азъ нѣма да говоря за нея. Нека на българския инвалидъ, покрай другитъ привилегии, които държавата му е дала, запазимъ и тази му привилегия за безплатно пътуване по железниците въ този моментъ, когато обособяваме железниците въ отдѣлно стопанско предприятие и ги поставяме на съвършено други основи и начала.

Г. г. народни представители! Българските пострадали отъ войнитъ често се изтъкватъ като гордостъ на нашата нация, често се сочатъ за примѣръ, за назидание на подрастващитъ поколения; българските пострадали отъ войнитъ сж ония, къмъ които българското гражданство, българската държава, официалната властъ, трѣбва да се отнасятъ съ най-достойно за тѣхъ внимание. Българските пострадали отъ войната сж много скромни. Тѣ не искатъ да си прикачватъ голѣмия етикетъ на храбростъ; тѣ сж скромни затуй, защото смѣтатъ, че върховниятъ дългъ къмъ родината въ известенъ моментъ налага скѣпи жертви, дори и човѣшкия животъ.

Исканията на инвалидитъ чрезъ тѣхната организация се изразяватъ само въ два пункта. Понеже настоящиятъ законопроектъ ще отиде въ комисията, азъ ще съобща исканията на инвалидитъ — които, вѣрвамъ, вие знаете отъ изложението на съюза имъ — за да се иматъ предъ видъ отъ почитаемота комисия при разглеждането на законопроекта. Тѣ искатъ, както казахъ, непременно да имъ се запази привилегията за безплатно пътуване по нашитъ железници, защото само така ще може да се даде на тѣхъ — изстрадалитъ, измъченитъ, болнитъ, осакатенитъ, нещастнитъ, които трѣбва да ходятъ отъ болница на болница — възможностъ да намѣрятъ облекчение въ своя животъ. Много отъ тѣхъ трѣбва да търсятъ лѣчение, по препорѣки на лѣкари, на своя ревматизмъ въ пунктове далечъ отъ тѣхното мѣсто-жителство. Никой отъ пострадалитъ и не помислюва да използва привилегията за безплатно пътуване по железниците, за да се разхожда, защото никой отъ тѣхъ нѣма желанията и настроенията на здравия човѣкъ. Инвалидитъ само при крайна нужда се ползува отъ тази си привилегия.

С. Кърловъ (з. в): Пенситъ на инвалидитъ сж толкова малки, че не имъ позволяватъ да правятъ разходки.

Г. Енчевъ (з. в): Действително, пенситъ на инвалидитъ сж съвсемъ недостатъчни; инвалидитъ не може да си позволи лукса съ срѣдствата отъ своята пенсия да пътува. Не е пенсията на инвалида или на вдовицата съ два сирака отъ войнитъ, която ще имъ позволи да пътуватъ, да живѣятъ като другитъ граждани на нашата страна, съ желанията и разбиранията на здравитъ. Пенсията, която се дава на инвалидитъ и на пострадалитъ отъ войнитъ, е нищожна, тя е просто прахъ въ очитъ на пострадалитъ. Една пенсия отъ 2, 3, 5 л. на день не може да се счита за достатъченъ приходъ за задоволяване елементарнитъ нужди на единъ човѣкъ, а камоли за едно по-охолно съществуване. Държавата ще трѣбва да надникне по-отблизо въ живота на инвалидитъ, да проучи тѣхнитъ нужди и да направи каквото може за тѣхъ. Знаейки, че това, което дава за инвалидитъ, го дава на онѣзи свои граждани, които, билейки до вчера здрави, отстоявайки общитъ интереси на отечеството, сж жертвували своето здраве, станали сж нещастни и сж дошли до положението да подаватъ ръка къмъ своята държава, която трѣбва да бѣде къмъ тѣхъ не мащеха, а майка.

Минавамъ конкретно на исканията на инвалидитъ и пострадалитъ отъ войната. Тѣ искатъ: (Чете) „I. Въ законопроекта за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища да се предвиди за инвалидитъ изриченъ членъ съ текстъ, какъвто има чл. 21 отъ законо-

проекта, а именно: пострадалитѣ отъ войнитѣ и тѣхнитѣ семейства се ползуватъ съ право на безплатно и съ намалени цени пѣтуване и пренасяне, съгласно особенъ правилникъ и законитѣ за подпомагането имъ;

„2. Въ чл. 59, буква „В“ да се уговори, че законътъ за уредба и управление на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища не отмѣнява разпоредбитѣ на специалнитѣ закони за подпомагане пострадалитѣ отъ войнитѣ, съ които се разрешава на последнитѣ безплатно или съ намалени цени пѣтуване и превозъ по българскитѣ държавни желѣзници.“

Г. г. народни представители! Виждате колко скромни, колко малки сѣ исканията на инвалидитѣ.

С. Златевъ (з. в): Г. председателю! Какъв е тоя шумъ въ залата! (Къмъ оратора) Георги! Почакай малко, нека се наприказватъ господата, на после продължавай!

Г. Енчевъ (з. в): Виждате, г. г. народни представители, че това сѣ твърде скромни искания, които организацията на пострадалитѣ отъ войнитѣ предявява. И азъ искамъ да вѣрвамъ, че чрезъ онова, което се каза отъ всички оратори въ полза на пострадалитѣ отъ войнитѣ, които сѣ засегнати съ настоящия законопроектъ; че чрезъ просвѣтеното внимание на г. г. народнитѣ представители тия искания на организацията на пострадалитѣ отъ войнитѣ — която е на всички българи, а не на отдѣлна партия — ще бѣдатъ удовлетворени.

Съ тия малко думи азъ, свършвайки, апелирамъ къмъ г. г. народнитѣ представители, къмъ г. министра и къмъ

членоветѣ на комисията, да иматъ предъ видъ исканията на инвалидитѣ. Тѣ заслужаватъ тоя даръ, ако мога така да кажа, защото сѣ го заслужили. Чрезъ това и подрастващото поколение ще може съ открито чело и съ готовност да се жертвува тогава, когато каузата на нашето отечество налага това. (Ръкоплѣскания отъ земледѣлцитѣ)

Председателъ: Нѣма други записани оратори, обявявамъ дебатитѣ за изчерпани.

Има думата г. министърътъ на желѣзницитѣ.

Г. Т. Данаиловъ (д. ст): Азъ правя предложение, понеже г. министърътъ на желѣзницитѣ има да отговаря на много отъ г. г. ораторитѣ, да му дадемъ възможност да се приготви, а сега заседанието да се вдигне за утре.

Министъръ Р. Маджаровъ: Азъ и сега съмъ готовъ да говоря.

Г. Т. Данаиловъ (д. ст): Ако желаете, можете, но така сме правили досега. Това е едно облекчение за министра.

Председателъ: Има предложение отъ г. Данаиловъ, заседанието да се отложи за утре, когато ще говори г. министърътъ на желѣзницитѣ.

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

Вдигамъ заседанието за утре съ сѣщия дневенъ редъ.

(Вдигнато въ 19 ч. и 8 м.)

Председателъ: АЛ. Ц. ЦАНКОВЪ

Подпредседателъ: В. ДИМЧЕВЪ

Секретаръ: Г. КРЪСТЕВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: Д. АНТОНОВЪ

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е

Стр.	Стр.
Отпуски, разрешени на народнитѣ представители: Никола Бурмовъ, Несторъ Личевъ, Димитъръ Грънчаровъ, Любомиръ Айвазовъ, Генко Митовъ, Владимиръ Начевъ, д-ръ Кънчо Милановъ, Борисъ Евтимовъ, Хафузъ Садъкъ Алиевъ, Александъръ Нецовъ, Александъръ Пиронковъ, Григоръ Василевъ, Кимонъ Георгиевъ, Андрей Тодоровъ, Тома Константиновъ, Дойчинъ Ивановъ, Стефанъ Бояджиевъ, Никола Андреевъ, Трифонъ Капитановъ, Желю Тончевъ, Христо Илиевъ, Мито Аврамчовъ, Запрянь Миховъ, д-ръ Цвѣтанъ Дяковъ, Еминъ Агушевъ, Савчо Ивановъ, Христо	Баралиевъ, Хюсеинъ х. Галибовъ и Георги Данаиловъ 2257
	Предложение за одобрение подписания въ Ангора на 6 мартъ 1929 г. договоръ за неутралитетъ, помирение, сѣдебно уреждане и арбитражъ между България и Турция (Съобщение) 2257
	Питане отъ народния представителъ И. Хрелопановъ къмъ министра на общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството относно пожара въ Народното събрание (Съобщение) 2257
	Законопроектъ за уредбата и управлението на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища (Първо четене — продължение разискванията) 2257
	Дневенъ редъ за следното заседание 2272