

СТЕНОГРАФСКИ ДНЕВНИЦИ

НА

XXII-ТО ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

IV РЕДОВНА СЕСИЯ

Брой 70

София, срѣда, 1 априлъ

1931 г.

73. заседание

Вторникъ, 31 мартъ 1931 година

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

Председателстващъ В. Димчевъ: (Звъни) Обявявамъ заседанието за открито.

(Отъ заседанието отсъствуватъ следнитъ народни представители:

Алексиевъ Николай, Апостоловъ Драгомиръ, Аретовъ Никола, Баралиевъ Христо, Бешковъ д-ръ Иванъ, Бояджиевъ Стефанъ, Бурилковъ д-ръ Владимиръ, Вълчовъ Вълчо Даскаловъ, х. Галибовъ Хюсеинъ, Георгиевъ Стойчо, Грънчаровъ Димитъръ, Даскаловъ Добри, Димитровъ Добри, Желѣзовъ д-ръ Димо, Жостовъ Димитъръ, Златевъ Станю, Ивановъ Димитъръ II, Ивановъ Савчо, Икономовъ Димитъръ, Казанаклиевъ Георги, Каишевъ Атанасъ, Калайджиевъ Христо, Капитановъ Трифонъ, Кожалиевъ Колю, Колевъ Еню, Кузмановъ Анани, Куртевъ Иванъ, Кънчевъ Кънчо, Маджаровъ Михаилъ, Малиновъ Александъръ, Манасиевъ Добри Даневъ, Мановъ Христо, Марулевъ Йосифъ Мечкарски Тончо, Миновъ Петъръ, Митевъ Добри, Моловъ Янаки, Мошановъ Стойчо, Муравиевъ Константинъ, Начевъ Емануилъ, Николовъ д-ръ Борисъ, Пешевъ Димитъръ, Поповъ Кръстанъ, Савовъ Стоименъ, Салиевъ Мехмедъ Алиевъ, Сапунджиевъ Никола, Сидовъ Пандо, Силяновъ Христо, Славовъ Кирилъ, Тончевъ Желю, Топаловъ Недѣлко, Христовъ Иванъ, Цаневъ Александъръ, Ченгелиевъ Антонъ, Шиваровъ Маринъ, Яневъ Димитъръ и п. Янчевъ Иванъ)

Съобщавамъ на Събранието, че председателството е разрешило отпускъ на следнитъ народни представители:

На г. Иванъ Куртевъ — 1 денъ;
На г. Тома Константиновъ — 2 дена и
На г. Димитъръ Христовъ — 4 дни.

Следва да се разреши отпускъ отъ Събранието на следнитъ народни представители, понеже сж се ползували сж повече отъ 20 дни отпускъ, а именно:

На г. Тончо Мечкарски — 2 дена;
На г. Кънчо Кънчевъ — 6 дни и
На г. Георги Кулишевъ — 10 дни.

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

Постѣпило е питане отъ народния представителъ г. Иванъ Петровъ Недѣлковъ къмъ г. министра на вътрешнитъ работи и народното здраве — относно забраната на публични събрания.

Това питане ще бѣде препратено на г. министра на вътрешнитъ работи и народното здраве, за да отговори. Съобщавамъ на Събранието, че сж постѣпили следнитъ законопроекти:

Законодателно предложение за тълкувателенъ законъ къмъ закона за уреждане на личнитъ и ипотечарни заеми, дадени на пострадали отъ войнитъ за постройка на жилища („Държавенъ вестникъ“ бр 20 отъ 28. IV. 1927 г.) (Вж. прил. Т. I, № 125).

Вносите на предлозението е народниятъ представителъ г. д-ръ Владимиръ Руменовъ Предлозението е подписано отъ нужното, споредъ правилника, число народни представители.

Отъ Министерството на търговията, промишлеността и труда — законопроектъ за откупуване недвижия имотъ,

собственост на М. Теневъ, отъ гр. София, находящъ се въ землището на с. Банкя, Софийско, за нуждитъ на държавнитъ минерални бани и курортъ подъ сѣщото име и при сѣщото село. (Вж. прил. Т. I, № 126)

Отъ Министерството на финанситъ — законопроектъ за измѣнение и допълнение на закона за продължение срока за доброволното изплащане прѣжитъ данѣци и на чл. 14 отъ закона за закупуване и износъ на зърнени храни. (Вж. прил. Т. I, № 127)

Тия законопроекти ще бѣдатъ раздадени на г. г. народнитъ представители и поставени на дневенъ редъ.

Има думата народниятъ представителъ г. Калоянъ Маноловъ.

К. Маноловъ (зан): Г. г. народни представители! Онзи денъ, въ недѣля, въ нѣкои пунктове изъ България сж станали нежелателни инциденти, при които се е отишло до крайности и сж пострадали най-невинно маса граждани, отишли да чуятъ известни слова на оратори. Азъ смѣтамъ, че въ настоящия моментъ отговорното правителство не трѣбва да стои съ скръстени ръце предъ волноститъ, които се вършатъ отъ страна на известни отговорни и неотговорни фактори въ страната. Азъ смѣтамъ, че е срамно онова, което става въ нашата страна, въ столицата и въ провинцията: да се нанаса побой на граждани, да се устройватъ всевъзможни скандали — нѣмамъ думи, съ които да се изрази — да се биятъ хора, да се чупятъ глави и пр., и правителството, респ. отговорното Министерство на вътрешнитъ работи, да не взема мѣрки. Азъ смѣтамъ, че това не ползува нито правителството, нито страната, нейния престижъ.

За запазване законността и реда въ страната, въобще на всичко онова, което ще издигне престижа на България като културна страна, азъ смѣтамъ, че не трѣбва да се допуска да ставатъ такива работи, особено днесъ, когато начело на Министерството на вътрешнитъ работи стои министър-председателъ г. Ляпчевъ. Правителството не трѣбва да стои съ скръстени ръце предъ това, което става, защото то настройва още повече маситъ и създава недоволство срещу правителството, което недоволство и безъ това е голямо. Азъ смѣтамъ, че не е тоя начинътъ, по който ще може да се сломи незадоволството, което се е наплатило и което се наплатява срещу всичко, което се върши. Правителството, при това положение, трѣбва да постави всѣки на мѣстото му, за да има редъ и законност въ тая страна

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата народниятъ представителъ г. Никола Петковъ.

Н. Петковъ (раб): Отъ името на работническата парламентарна група азъ трѣбва да прочета единъ протестъ за тия полицейски вандализми, които се извършиха срещу нашитъ организации и въ нашитъ събрания, които станаха завчера, въ недѣля. Ние констатираме, че (Чете) „Вълната на терора на тѣ работническитъ организации въ нашата страна все повече се надига и взема чудовишни размѣри. Така, завчера, на 29 т. м., въ Варна азъ лично видѣхъ какъ полицията се нахвърля срещу работницитъ съ голи шашки, бичове, бастуни, биха, газиха съ конетъ и разпрѣсваха ра-

ботниците. Най-много и жестоко бѣ битъ общинскиятъ съветникъ Аврамъ Гачевъ, на когото петъ души лѣкари издадоха медицински свидетелства. Биха най-безжалостно повече отъ 15 души, между които и менъ“.

Въ София. Отъ Софийската организация е изпратенъ до прокурора при Софийския апелативенъ съдъ, копие до прокурора при окръжния съдъ, до пресата у насъ и въ чужбина и до Народното събрание следниятъ протестъ.

Министъръ В. Молловъ: Питане или запитване е това? Какъ може такова нѣщо?

Н. Петковъ (раб): (Чете) „Днесъ, 29 мартъ, Работническия младежки съюзъ и мѣстниятъ комитетъ на Работническата партия въ София свикаха публично събрание въ 10 часа сутринта въ салона на театръ „Хемусъ“ противъ новия законъ за физическото възпитание на младежта“.

Нѣкой отъ сговориститѣ: Г. председателю! Защо ще го слушаме?

Н. Петковъ (раб): „Събранието бѣ разрешено отъ полицейскитѣ власти“ — разрешено! „Въ часа на събранието се струпаха маса полицейски агенти“ . . .

С. Мошановъ (д. сг): Не е имало нужда отъ разрешение.

Д-ръ Ц. Дяковъ (д. сг): Вие, ако вземете властта, ще разрешавате ли събрания?

Н. Петковъ (раб): . . . отъ Дирекцията на полицията и стотичниятъ полицейски участъци, заедно съ 2—3 спортисти, начело съ Борисъ Стоиловъ, заведующъ атлетиката при Софийската спортна окръжна област на Българската национална спортна федерация, които въ събранието допускаха да влѣзатъ само най-известнитѣ на самата полиция работници, организирани въ Работническата партия, независимитѣ работнически професионални съюзи и Работническия младежки съюзъ. Всички други, които прииждаха за събранието, бѣха връщани съ бой и не допуснати до салона. Къмъ 10 и половина часа се откри събранието, като се даде думата на народния представител Христо Калайджиевъ. Всички изходи на салона бѣха блокирани отъ полиция и не се допускаше вътре никой освенъ организирани работници. По стълбитѣ бѣха се строили съ бастуни, дървета и парабели полицейскитѣ агенти и прозорираха, биеха и връщаха прииждащитѣ работници. По такъвъ начинъ не допуснаха голѣмата маса работници младежи, спортисти и др. Въ салона имаше не повече отъ 300 организирани работници. Още при почване на събранието въ салона пуснаха нѣкакъвъ задушливъ газъ, който издаваше ужасна миризма“.

Н. Пждаревъ (д. сг): Задушливъ или миризливъ?!

Н. Петковъ (раб): „Започнаха да свиркатъ отъ вѣнъ въ коридоритѣ и да правятъ шумъ“.

С. Мошановъ (д. сг): Това запитване или какво е?

Министъръ В. Молловъ: Отъ кого е това питане?

П. Авастасовъ (с. д): Протестъ чете.

Министъръ В. Молловъ: Тукъ не е мѣсто да се четатъ протести отъ спортни организации. На какво прилича това?

П. Авастасовъ (с. д): Протестъ чете.

Председателствуващъ В. Димчевъ (Звъни)

Министъръ В. Молловъ: Къмъ кого е отправено това питане? Нѣма го тукъ министъръ-председателъ и министъръ на вътрешнитѣ работи. Вие го обърнахте на митингъ. Това е невъзможно. Азъ моля председателството да вземе мѣрки. По кой правилникъ се допуца това нѣщо?

Н. Петковъ (раб): „Тукъ-тамъ започнаха да се отварятъ вратитѣ и да се издърпватъ навънъ работници, които стояха до самитѣ врати. Горѣ въ ложитѣ бѣха навлѣзли сѣщо полицейски агенти. Започнаха да провокиратъ събранието. Работниците въ бурни протести и хладнокръвие посрещнаха провокаторитѣ. Калайджиевъ продължаваше речта си. Изъ единъ пѣтъ се отвориха всички входи на салона и вътре нахълтаха полицантѣ съ извадени парабели, бастуни и дървета. Горѣ въ ложитѣ други започнаха да хвърлятъ столове върху главитѣ на работниците“.

С. Мошановъ (д. сг): Направете питане.

Министъръ В. Молловъ: Нѣма го министърътъ на вътрешнитѣ работи.

Н. Петковъ (раб): „Отъ тамъ двама агенти хвърлиха три стола отъ шестъ метра височина, отъ които единиятъ къмъ другаря Петко Стоевъ“. (Тропане отъ сговориститѣ)

Министъръ В. Молловъ: На какво прилича това? Тукъ да прави пропаганда!

Н. Петковъ (раб): „Още при влизането, полицантѣ започнаха да хвърлятъ дървета и тояги къмъ оратора и бюрото на събранието. Съ хунски викове заглушаваха събранието“.

Министъръ В. Молловъ: Цѣлъ часъ ли ще ни четете?

Н. Петковъ (раб): „Започнаха насилствено съ парабели, бичове и дървета да биятъ беззащитнитѣ работници, жени и младежи и да ги изтласкватъ навънъ“.

С. Мошановъ (д. сг): Г. председателю! Председателството е да пази правилника и да не позволява нарушението му.

Н. Петковъ (раб): „Хунското имъ нападение биде посрещнато отъ вика на цѣлото събрание: „Позоръ! Долу полицията и фашизмътъ!“ (Тропане отъ сговориститѣ)

Министъръ В. Молловъ: Дошли сте тукъ да правите пропаганда. На какво прилича това? (Къмъ председателствуващия) Ще му отнемете думата! Ние ще излѣземъ, ако продължава да чете.

Н. Петковъ (раб): (Тропането по банкитѣ отъ сговориститѣ продължава) „Въ това време отъ ложитѣ хвърляха столоветѣ върху главитѣ на работниците. Всички бѣха изтласкани навънъ, кждето голѣма група полицаи и двама-трима спортисти, поставени подъ редъ на дветѣ страни на стълбата, биеха съ парабели, бастуни, бичове и дървета по главитѣ и гърбоветѣ изтласкванитѣ работници“. (Тропането по банкитѣ отъ сговориститѣ продължава)

Министъръ В. Молловъ: Това е провокация!

Н. Петковъ (раб): „При слизането изъ стълбата работниците биваха тласкани и отъ площадкитѣ на стълбата бѣха натрупани единъ върху другъ съборени работници. (Голѣма глъчка) Върху тѣхъ продължаваше боятъ. Презъ тази „мѣрка“ мина цѣлото събрание. Друга група полицейски агенти се нахвърлиха на сцената върху ораторитѣ Тамъ нанесоха варварски побой и счуниха главата на народния представител Христо Калайджиевъ и на Йорданъ Братковъ и на бюрото на събранието. На женитѣ, освенъ бастунитѣ по гърбоветѣ и главитѣ, скубаха и коситѣ. Тѣхъ ги блъскаха изъ стълбитѣ, а тѣ падаха и се търкаляха окървавени“ . . . (Глъчка)

Министъръ В. Молловъ: Г. председателю! Ще му отнемете думата.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Пристъпваме къмъ точка първа отъ дневния редъ — трето четене законопроекта за бюджета на разнитѣ фондове за 1930/1931 финансовъ година.

Моля г. докладчика да прочете законопроекта на трето четене.

Докладчикъ С. Мошановъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ поправкитѣ и прибавкитѣ, приети на второ четене)

На стр. 10 въ края на фондоветѣ, които се управляватъ отъ Министерството на просвѣтата, на второ четене е пропуснатъ да се постави бюджетътъ на посмъртния фондъ за учителитѣ по ведомството на Министерството на народното просвѣщение за 1931/1932 г. Тоя бюджетъ, заедно съ обяснителната таблица, трѣбва да бѣде приетъ отъ Народното събрание сега.

Н. Петковъ (раб): Г-да! Вие не искате да видите позора на вашата полиция. Това е срамъ за Парламента. (Тропане по банкитѣ и възражения отъ сговориститѣ) Азъ каня работническата класа да се сплоти въ своитѣ организации, да се сплоти подъ знамето на трудовия блокъ, за да нанесе съкрушителна победа надъ тая черна и страшна сговористка реакция. Долу фашизмътъ!

Отъ сговориститѣ: Е-й-й!

Д-ръ Ц. Дяковъ (д. сг): Когато дойдете на власт, нѣма да ни позволявате да четемъ протести и да си правимъ събрания.

Докладчикъ С. Мошановъ (д. сг): (Чете)

„БЮДЖЕТЪ

на посмъртния фондъ на учителитѣ по ведомството на Министерството на народното просвѣщение за 1931/1932 г.

§	Наименование на приходитѣ	Предвиждатъ се за 1931/1932 финан. год.
—	Наличностъ на фонда на 31.III.1931 г.	10.500.000
1	Членски вноски по 300 лева годишно . . .	7.560.000
2	Лихви отъ капитала на фонда	1.000.000
3	Помощъ отъ ф. „Социално и културно подпомагане учителитѣ“	3.000.000
4	Разни, помощи, дарения и др.	10.000
	Всичко приходъ . .	22.070.000

§	Наименование на разходите	Разрешени кредити за 1931/1932 ф.г.
Глава I.		
1	Изплащане помощи за починали учители и др. и членове-пенсioniери и за такива, починали презъ 1930/1931 г. (Съгл. чл. 10 отъ закона и § 27 отъ правилника за прилагането му)	4.000.000
Глава II.		
2	Заплата на личния съставъ (вж. обясн. таблица)	187.200
3	Възнаграждение на контролната комисия (§ 22 отъ правилника за посм. фондъ) и на секр.-счетоводителя на заседание, когато заседаватъ въ извънслужебното време	30.000
Глава III.		
4	Канцеларски разходи: купуване канцеларски потрѣби, такси за писма, гербови марки за чл. книжки, купуване пишуша машина и др.	25.000
5	Формено облѣкло и обуша на прислужника	2.500
6	Купуване и поправяне покъщнина	15.000
7	Печатане бланки, вносни листове, членски книжки, лични карти и др.	20.000
8	Помощи за лѣкуване служителитѣ при посмъртния фондъ	20.000
9	Пѣтни и дневни пари за командировки на служебни лица отъ посмъртния фондъ и по ведомството на М-вото на нар. просвѣщение по служба на посм. фондъ	30.000
10	Връщане неправилно внесени суми по сключени бюджети	10.000
11	Връщане неправилно внесени суми по текущия бюджетъ	—
12	Непредвидени разходи	10.000
13	Запазенъ фондъ за допълнителни веществени разходи (чл. 11 отъ закона за б. о. пр.)	20.000
	Всичко расходъ . .	4.369.700

ОБЯСНИТЕЛНА ТАБЛИЦА

за заплатитѣ на служителитѣ при посмъртния фондъ.

§	Брой на служителитѣ	Наименование на службитѣ	Месечна заплата	Годишна заплата (Отъ I. IV. 1931 г. до 31. III. 1932 год.)
2	1	Секретарь-отчетникъ	6.850	82.200
	1	Книгководителъ	3.500	42.000
	1	Книгководителъ (той и архиварь-регистраторъ)	3.050	36.600
	1	Прислужникъ	2.200	26.400
		Всичко лева . .	—	187.200

Забележка: Въ горепосоченитѣ заплати на служителитѣ при посмъртния фондъ влизатъ и възнагражденията за повишение за прослужени 6 (шестъ) и повече години“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ прочетения бюджетопроектъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Които приематъ на трето четене законопроекта за бюджета на разнитѣ фондове за 1931, 1932 финансова година, съ току що приетата добавка, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 79)

Пристъпваме къмъ втората точка отъ дневния редъ — трето четене законопроекта за извънбюджетенъ (свръхсметенъ) кредитъ за 1930/1931 финансова година.

Моля г. докладчика да прочете законопроекта на трето четене.

Замѣстникъ-докладчикъ С. Мошановъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ поправките и прибавките, приети на второ четене)

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ на трето четене законопроекта за извънбюджетенъ (свръхсметенъ) кредитъ за 1930/1931 финансова година, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема (Вж. прил. Т. II, № 80)

Пристъпваме къмъ третата точка отъ дневния редъ — одобрение предложението за одобрение Международната въздухоплавателна конвенция отъ 13 октомврий 1919 г., протокола отъ 15 юний 1929 г. за измѣнение на чл. чл. 3, 5, 7, 15, 34, 41 и 42 отъ сжщата и протокола отъ 11 декемврий 1929 г. за измѣнение на чл. чл. 34 и 40 отъ сжщата.

Моля г. секретаря да прочете предложението.

Замѣстникъ-секретаръ С. Мошановъ (д. сг): (Прочита предложението изцѣло, заедно съ мотивитѣ и конвенцията къмъ него — вж. прил. Т. I, № 113)

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ предложението за одобрение Международната въздухоплавателна конвенция отъ 13 октомврий 1919 г., протокола отъ 15 юний 1929 г. за измѣнение на чл. чл. 3, 5, 7, 15, 34, 41 и 42 отъ сжщата и протокола отъ 11 декемврий 1929 г. за измѣнение на чл. чл. 34 и 40 отъ сжщата, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 81)

Министъръ В. Молловъ: Моля да се мине на точка дванадесета отъ дневния редъ.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Пристъпваме къмъ точка дванадесета отъ дневния редъ — първо четене на законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за държавния контролъ върху частнитѣ застрахователни дружества.

Д. Зографски (з в): За какво се отнася?

Министъръ В. Молловъ: То е единъ законопроектъ за допълнение на закона за контролъ върху застрахователнитѣ дружества. Предполагамъ, че сега по него нѣма да има разисквания, а въ комисията ще го разискваме пообстойно.

Д. Зографски (з в): Да нѣма за задача да унищожи малкитѣ застрахователни дружества? Ние не сме го проучили.

Министър В. Моллов: Ще отиде въ комисията, за да видим там какъ да го наредимъ.

Председателстващ В. Димчев: Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь Г. Кръстевъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитѣ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 119)

Председателстващ В. Димчев: Които приематъ на първо четене законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за държавния контролъ върху частнитѣ застрахователни дружества и следъ това да отиде въ комисия, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Г. министърътъ иска да минемъ къмъ точка осма отъ дневния редъ.

Н. Пждаревъ (д. сг): Не сж добри такива пререждания на дневния редъ, г. председателю. Ставатъ изненади за народното представителство. Дневниятъ редъ се нарежда, за да се следва.

Председателстващ В. Димчев: Пристъпваме къмъ точка четвърта отъ дневния редъ: първо четене законопроекта за бюджета на българскитѣ държавни желѣзници — продължение разискванията.

Има думата народниятъ представител г. Димитъръ Нейковъ.

Д. Нейковъ (с. д): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Въ нѣколкото думи, които казахъ снощи по бюджетопоекта на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища, азъ посочихъ, на каква цифра достига общиятъ бюджетопоектъ на този ресоръ. По-после, разглеждайки различнитѣ му отдѣли, азъ се спрѣхъ по-подробно върху бюджетопоекта на желѣзницитѣ, който съставлява първия отдѣлъ отъ общия бюджетъ на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища. Азъ ви посочихъ, че разходниятъ бюджетъ на желѣзницитѣ достига до цифрата 1.420.000.000 л. кръгло срещу приходъ 1.491.000.000 л. кръгло, или при нормално сключване на бюджета, ако предвиденитѣ разходи се изпълнятъ тъй, както сж предвидени и ако посоченитѣ приходи постѣпятъ тъй, както сж вписани въ самия бюджетопоектъ, последниятъ ще се приключи съ единъ излишъкъ отъ 81.000.000 л.

Г. г. народни представители! Посочвайки голѣмата достигаща до 1 милиардъ и половина цифра на бюджетопоекта на желѣзницитѣ, азъ подчертахъ, че посочениятъ въ бюджета излишъкъ отъ 81.000.000 л. се явява малък, дори недостатъченъ. Ако пъкъ се вземе предъ видъ, че въ приходната частъ на бюджета на желѣзницитѣ сж предвидени 95.000.000 л., взети отъ бюджета на фондоветѣ, специално отъ фонда „Персонални добавки“, не е мѣчно да се разбере, че безъ тия 95.000.000 л., взети отъ единъ фондъ съ специално предназначение, бюджетътъ на желѣзницитѣ би се приключилъ съ дефицитъ, съ недостигъ. Спирайки се на това, вчера азъ поставихъ на г. министра на желѣзницитѣ, а също така и на уважаемото Народно събрание въпроса, правилно ли е взета сумата 95.000.000 л. отъ фонда „Персонални добавки“ и е поставена въ общата цифра, тъй да кажа, въ общия кюпъ на приходитѣ на държавнитѣ желѣзници. Обръщайки вниманието на г. министра на този въпросъ, азъ казахъ и мнението на нашата парламентарна група, мнение, което се състои въ следното. Фондътъ „Персонални добавки“ е учреденъ съ законъ и съ специаленъ правилникъ и самото негово название „Персонални добавки“ сведочи най-ясно, най-категорично, че той е предназначенъ за добавъчно възнаграждение на персонала. Законодателтъ, неможейки да задоволи признати нужди на персонала по българскитѣ държавни желѣзници, е направилъ единъ обходъ, намѣрилъ е по косвенъ пътъ суми, за да може да задоволи тия нужди, като е учредилъ единъ специаленъ фондъ, нареченъ фондъ „Персонални добавки“. Този фондъ се събира отъ допълнителни такси, наложени върху превода на пътници, върху превода на багажъ, върху превода на коети и др. пратки, върху превозъ на стоки, въобще върху пренасянето на хора и материали по българскитѣ държавни желѣзници. Досега, отъ учредяването на този фондъ, той се е оползотворявалъ по предназначение, давалъ се е като специално добавъчно възнаграждение на персонала по българскитѣ държавни желѣзници на всички, отъ най-висшитѣ до най-нисшитѣ държавни служители. По такъвъ начинъ слабоплатенитѣ български желѣзничари отъ фонда „Персонални добавки“ сж имали по единъ приходъ срѣдно на месецъ отъ 4—500 л. По този въпросъ азъ ще обрна вниманието на г. г. народнитѣ представители специално, когато се говори за заплатитѣ на

българскитѣ желѣзничари, било при разглеждане бюджетопоекта на първо четене, било при второто му четене. Тукъ, обаче, азъ се спирамъ по-специално на въпроса: тия специално предназначени суми като персонални добавки за подпомагане на българскитѣ желѣзничари, правилно ли сж взети, за да бждатъ изразходвани, за да бждатъ разпредѣлени, тъй да се каже, въ общия бюджетъ на желѣзницитѣ и да отидатъ да задоволятъ другитѣ нужди на българскитѣ желѣзници?

Г. г. народни представители! Мене ми се струва, че правилното бѣше персоналитѣ добавки да се запазятъ за персонала. Ако съставителитѣ на бюджета мислѣха, че персоналитѣ е задоволенъ по другъ начинъ — съ заплати, тѣ бѣха длѣжни да разформироваха този фондъ, тѣ бѣха длѣжни да освободятъ българскитѣ граждани отъ специалнитѣ такси върху всѣки превозенъ пътникъ, върху всѣки килограмъ стока или пратка, за да може по такъвъ начинъ стопанската криза да добие едно облекчение, за да може превозътъ на пътницитѣ и на материали да се облекчи, да става на една по-ниска цена и по такъвъ начинъ това да повлияе върху намаление цената на продуктитѣ на нашия външенъ и вътрешенъ пазаръ. Това не се направи отъ бюджетосъставителитѣ. Споредъ мене, последнитѣ трѣбваше да направятъ друго — тѣ трѣбваше да разпредѣлятъ фонда „Персонални добавки“ косвено за желѣзничаритѣ. Ако тѣ не имъ го дадоха направо като заплати, тѣ бѣха длѣжни да го разпредѣлятъ пакъ на желѣзничаритѣ въ връзка съ тѣхния животъ, въ връзка съ тѣхното здраве, съ тѣхнитѣ семейства, съ образованието и възпитанието на тѣхнитѣ деца, съ редица други нужди на желѣзничаритѣ, които оставатъ незадоволени, както миналата година следъ първия автономенъ бюджетъ, така също и тази година, когато ще гласуваме втория автономенъ бюджетъ на българскитѣ държавни желѣзници.

Наистина, г. г. народни представители, въ приходитѣ и разходите на самия фондъ сж предвидени суми за нуждитѣ на желѣзничаритѣ. Предвидени сж суми за желѣзничарски жилища въ размѣръ на 6 милиона лева, предвидени сж и други суми, между които само 651.000 л. обезщетение за злополука на желѣзопѣтния персоналъ. Тия суми сж нищожни. Споредъ мене, правилно бѣше Дирекцията на желѣзницитѣ да разпредѣли право или косвено тия суми отъ фонда „Персонални добавки“ за нуждитѣ на персонала.

Г. г. народни представители! Възражението, което би се направило въ случая, че всички други добавъчни възнаграждения, дадени на другитѣ български държавни чиновници, се премахватъ общо съ закона за бюджета на държавата, не търпи критика, тъй като бюджетътъ на желѣзницитѣ е автономенъ и тукъ не може да бжде обвиненъ нито министъръ Молловъ, нито който и да е, че постѣга върху единъ автономенъ бюджетъ. Изглежда по всичко, такава е била волята на разпоредителитѣ съ българскитѣ държавни желѣзници, които сж счели за нужно да измѣстятъ предназначението на фонда и да го изразходватъ, вмѣсто за нуждитѣ на персонала, за другитѣ нужди на желѣзницитѣ. Г. г. народни представители! По такъвъ начинъ българскитѣ желѣзници сж лишени отъ своитѣ скромни, наистина, но не безъ значение за тѣхъ, възнаграждения отъ 4—5 до 600 л. месечно. Но онова, върху което искамъ да ви обрна внимание, то е, че въ единъ моментъ, когато това възнаграждение се взема на персонала, който обслужва желѣзницитѣ, въ сѣщия тоя моментъ добавъчното възнаграждение не се отнема на ония служители по желѣзницитѣ, които иматъ щастието да се числятъ къмъ самата Дирекция на желѣзницитѣ, респ. къмъ централното управление. Защото, заплатитѣ на повечето отъ тѣхъ, на по-висшитѣ чиновници, сж повишени; тѣ, следователно, които липсватъ желѣзничаритѣ отъ тѣхнитѣ допълнителни възнаграждения, за себе си запазватъ тия допълнителни възнаграждения, като ги включватъ въ своята заплата, която увеличаватъ. За да не бжда голословенъ, г. г. народни представители, азъ ще ви покажа нѣколко примѣра. Така, напр., помощникъ-юрисконсултътъ въ Дирекцията на желѣзницитѣ по бюджета за миналата година е получавалъ 72.200 л. годишно, а въ тазгодишния бюджетъ му се предвиждатъ 101.520 л., или сж едно увеличение кръгло отъ 30.000 л. годишно, или 2.500 л. месечно. На желѣзничаря вземате 4—500 л., а на висшия чиновникъ въ Дирекцията на желѣзницитѣ, въ лицето на помощникъ-юрисконсулта, вие увеличавате заплатата съ 2.500 л. месечно! Самиятъ юрисконсултъ по бюджета за миналата година е получавалъ 118.800 л., а по тазгодишния бюджетъ му сж предвидени 122.400 л., или сж едно увеличение отъ 4.400 л. годишно. Началникътъ на тракционното отдѣление, по бюджета за миналата година, е получавалъ 91.566 л., а по тазгодишния бюджетъ заплатата му е увеличена на 122.400 л., или сж едно увеличение отъ

близо 29, или кръгло 30 хиляди лева годишно, или месечно съ 2.500 л. Началникът на движението по текущия бюджет е получавал точно 91.560 л. годишно, а по новия бюджет, който ние разглеждаме днес, му е предвидена една заплата от 122.400 л.

Министър П. Стайнов: Имате ли пред вид персоналните добавки и другите добавъчни възнаграждения?

Д. Нейков (с. д): Тъкмо това, г. министре, бѣше моята дума. Вие отнемате на желѣзничаритѣ персоналнитѣ добавки и по такъв начинъ намалявате общата имъ глобална заплата. Ако искате, затова ще Ви дамъ цифри — не ако искате, но азъ съмъ длъженъ да Ви ги дамъ и ще Ви ги дамъ. Въ сѣщото това време тия персонални добавки — това Вие сами потвърждавате съ прекъсването си — запазвате за дирекционния персоналъ, като имъ увеличавате ачикъ заплатитѣ.

Министър П. Стайнов: Това не е вѣрно. То е голо-словно твърдение. Ще чакамъ да го докажете.

Д. Нейков (с. д): Азъ съжелявамъ, че Вие отсъствувате преди малко. Ако искате, да Ви повтора цифритѣ. Уважавамъ Вашето отсъствие, но азъ вѣрвамъ, че и въ комисията, и тукъ, при второто четене на бюджета, ще имаме възможностъ да се обяснимъ по тия цифри, за да не губимъ по-нататкъ времето на народното представителство.

Министър П. Стайнов: Ще видя стенограмитѣ.

Д. Нейков (с. д): Г. г. народни представители! Онова, върху което искамъ да ви обърна вниманието, то е следното. Азъ не говоря нарочно за заплатата на главния директоръ на желѣзницитѣ, понеже считамъ, че той е техническо лице, поставено начело на желѣзницитѣ, по специалния законъ, и, споредъ моето мнение, заплатата, която е предвидена за него, макаръ да е доста добра, тя далечъ не е такава, че да заслужи вниманието на народното представителство въ смисълъ, ние да искаме тя да бѣде намалена.

Министър П. Стайнов: На началника на движението много ли е голѣма?

Д. Нейков (с. д): Началникътъ на движението, по бюджета за миналата година, е получавалъ 91.560 л., а сега му предвиждате въ бюджета 122.400 л.

Министър П. Стайнов: Това увеличение ли е?

Д. Нейков (с. д): Г. министре! Дали е увеличение, дали цифрата 91.000 се равнява на 122.000 л. . . .

Министър П. Стайнов: Ами вижте.

Д. Нейков (с. д): . . . и най-елементарното аритметическо правило, наречено „изваждане“, ще Ви докаже.

Министър П. Стайнов: Вие не сте схванали основнитѣ начала на получаванитѣ заплати въ Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата.

Д. Нейков (с. д): Г. министре! Запазете спокойствие! Основнитѣ начала при разпредѣлението на основнитѣ заплати въ Министерството на желѣзницитѣ и пристанищата сѣ следнитѣ: колкото е по-висшъ чиновникътъ — толкова по-голѣма заплата, колкото е по-малка длъжността — онова, което се е получавало досега, по възможностъ да се отнеме. Това сѣ началата, противъ които азъ вѣствавамъ, противъ които, азъ вѣрвамъ, ще вѣстане всѣки единъ добросъвѣстенъ народенъ представителъ.

Министър П. Стайнов: Споредъ Вашата логика, колкото е по-висшъ чиновникътъ — толкова по-малка заплата! Но приемамъ го: това е Вашата логика.

Д. Нейков (с. д): Г. министре! Недейте да си служите съ извѣртане. Макаръ че ще изгубимъ време, азъ ще си поясня мисълта, за да не Ви позволя да я изкълчвате. Никой народенъ представителъ не би си позволилъ тукъ, отъ трибуната на Народното събрание, да разправя: колкото е по-висшъ чиновникътъ — толкова по-малка заплата, и обратното — колкото е по-малкъ чиновникътъ, толкова по-голѣма заплата.

Т. Кънчев (д. сг): Логическиятъ изводъ е тоя.

Д. Нейков (с. д): Азъ това не казахъ. Азъ казахъ, че като сравните бюджета на Министерството на желѣзницитѣ и пристанищата отъ миналата година и отъ тая година, ще видите, че задоволителнитѣ заплати, които сѣ получавали висшитѣ чиновници въ Дирекцията на желѣзницитѣ миналата година, които дори бѣха намѣрени за голѣми, вие тая година ги увеличавате съ една прибавка; а незадоволителнитѣ, малкитѣ и недостатѣчни заплати, които сѣ получавали низшитѣ държавни служители миналата година, вие тая година ги намалявате съ отнемането на персоналнитѣ имъ добавки. Азъ това казахъ, а то нѣма нищо общо съ това, което вие искате да ми припишете, че съмъ казалъ.

Но, г. г. народни представители, въ бюджета на Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата има и други интересни нѣща, които азъ бихъ искалъ да изтъкна тукъ и да ги свържа съ ония въпроси, които отъ една година занимаватъ народното представителство. Това сѣ въпроситѣ за голѣмитѣ заплати, това сѣ въпроситѣ за увеличениитѣ висши служби. Ние, г. г. народни представители, всички до единъ дойдохме до едно убеждение — че висшитѣ ръководенъ административенъ персоналъ трѣбва да бѣде платенъ добре. Върху това споръ нѣма и никой, нито отъ трибуната на Народното събрание, нито въ публични събрания, смѣе да се противопостави на това схващане. Но, г. г. народни представители, отъ трибуната на Народното събрание се изнесоха скандални факти, изнесоха се данни и цифри не само отъ опозицията — това направи уважаемиятъ г. Георговъ преди нѣколко дена; върху тия цифри и ние говорихме миналата година отъ трибуната на Народното събрание — но това направи и уважаемиятъ г. Тодоръ Кожухаровъ, който отъ трибуната на Народното събрание изнесе цифри, които действително скандализиратъ българското общество и които най-после трѣбва да обърнатъ вниманието на съответното правителство, защото тѣ деморализиратъ службитѣ, защото тѣ отчайватъ хората, които виждатъ, най-после, че въ тая страна нѣма правда, че животътъ въ тая страна не се изгражда върху справедливи и солидни начала.

Следователно, приемайки, че висшитѣ административни служби, като ръководни, трѣбва да бѣдатъ добре платени, ние трѣбва да предпазимъ тия господа, които ги заематъ, отъ прекалености. Заплати отъ 20, 30, 40, 50 хиляди, каквито се посочиха, било въ мина „Перникъ“, било въ Народната банка, било въ Земледѣлската банка, било кѣдето и да е, сѣ прѣкомѣрни заплати, които възмущаватъ всички български данѣкоплатци, сѣ заплати, срещу които се произнесоха почти всички парламентарни групи въ Народното събрание, които всѣки народенъ представител и отъ тая страна (Сочи дѣсницата), и отъ тая страна (Сочи лѣвницата) въ душата си осъжда и отхвърля.

Ако, г. г. народни представители, нашата мисль отъ една година насамъ се движи въ това направление, това зло — а то е, безспорно, едно зло — да се премахне, ако не изведнѣжъ, то поне постепенно, да се намалятъ прѣкомѣрно голѣмитѣ заплати, ние не бива да допускаме сѣщата тенденция на увеличение на заплатитѣ и то въ тия години на криза, когато се намаляватъ заплатитѣ на низшитѣ чиновници, когато държавата бѣше принудена да посегне за три месеца върху основнитѣ заплати и пенсии на всички държавни служители и на пенсионеритѣ, като имъ ги намали съ 10%. Вие по никакъв начинъ не можете да си затворите очитѣ и да оставяте другъ единъ ресоръ, който е автономенъ отъ две години насамъ, да върви по пътя на увеличаване на заплатитѣ и подиръ година, две или петъ да ни постави предъ прѣкомѣрно, скандално голѣми заплати, които ще компрометиратъ не само автономията на института на българскитѣ държавни желѣзници, но ще компрометиратъ и Народното събрание.

Г-да! Разглеждайки тоя въпросъ, не мога да не ви посоча единъ примѣръ. Българскитѣ държавни желѣзници преди две години имаха само една дирекция съ двама директори — главенъ директоръ на желѣзницитѣ и единъ директоръ на постройкитѣ. Въ тазгодишния бюджетъ имаме вече 4 директори: единъ главенъ директоръ, единъ директоръ на постройкитѣ — тая длъжностъ съществува отъ редица години, още отъ преди войната — има и още двама нови директори — единъ директоръ на експлоатацията на желѣзницитѣ . . .

Министър П. Стайнов: Тая длъжностъ съществува отъ миналата година.

Д. Нейков (с. д): Тая длъжностъ съществува отъ миналата година, но азъ Ви соча тенденцията, г. министре, която е къмъ увеличаване на голѣмитѣ длъжности, и, ако

Вие не обърнете внимание върху това, следъ 2—3 години дирекциите ще станатъ четири, пет, шест и въ всяка дирекция ще се напъха излишенъ персоналъ, както има такъвъ въ други ведомства, които извикаха възмущенето на народното представителство.

Думата ми е, г. г. народни представители, че въ желѣзниците, които станали автономни, директорските длѣжности можеха да бъдатъ и трѣбваше да бъдатъ спестени. Българските държавни желѣзници можеха да бъдатъ управлявани, ръководени отъ своя директоръ, бидейки и главенъ директоръ; постройките на българските държавни желѣзници можеха да бъдатъ ръководени същѣ така отъ старата дирекция, наречена дирекция на постройките. Длѣжностите директоръ на експлоатацията и директоръ на пристанищата се създадоха само за да се създаде едно привилегировано положение на лицата, които заематъ тия длѣжности, отъ една страна, и, отъ друга страна, обръщайки отдѣла или отдѣленieto въ една по-голяма категория — въ дирекция — става нужда да навлизатъ въ тая дирекция нови хора, новъ персоналъ, и по този начинъ общиятъ бюджетъ на българските държавни желѣзници се увеличава. Вие виждате, че бюджетътъ миналата година е билъ 21 милиона лева, тая година се покачва на 24 милиона лева. Когато разглеждаме бюджета и второ четене, ще говоримъ тогава подробно по тоя въпросъ откъде и какъ се увеличава.

Но онова, на което искамъ да ви обърна вниманието, е следното. Напр., имате отдѣленie движение. Предвиденъ е единъ началникъ на отдѣленieto — инженеръ. Предвиденъ е като неговъ помощникъ единъ инженеръ-инспекторъ. Следъ това следва инженеръ-инспекторъ и по-нататъкъ още единъ инспекторъ по движението. Г. г. народни представители! Въ едно отдѣленie има четири шефски служби. Но ако погледнете по-нататъкъ колко е персоналътъ на това отдѣленie, ще видите, че трима писари обслужватъ толкова висшъ персоналъ. Питаме се ние: къде е работата на тоя висшъ персоналъ, на тия 4 шефски служби? Какъ се конкретизира тѣхната служба? А забележете, че работата на началстващите лица въ „движението“ не е техническа, а е канцеларска. Вие ще видите, че въ други ведомства има отдѣления съ единъ шефъ и съ единъ секретаръ, които иматъ 4—5 и повече души писари, архивари, регистрири и други, които сѣ признаватъ, че въ тия отдѣления се върши работа, че въ тѣхъ нѣма само единъ началнически персоналъ, който запазва за себе си едно положение на командващъ персоналъ, но че тоя началнически персоналъ действително взема участие въ работата на отдѣленieto. Мене ми се струва, г. министре, че тукъ, въ отдѣленieto движение, особено, има претрупаностъ на персоналъ. И снова, което прави още впечатление, то е, че всички длѣжности сѣ предвидени за инженери. Сравните ли това отдѣленie съ другите отдѣления, напр., съ търговското отдѣленie, вие ще видите, че тамъ и числото на чиновниците е по-малко, ще видите, че тамъ и заплатите на чиновниците сѣ по-малки. Напр., началникътъ на търговското отдѣленie взема 9.350 л. месечно, срещу 10.200 л. на началника на движение. Защо? Защото единиятъ е инженеръ, а другиятъ не е инженеръ. Другиятъ може да бѣде юристъ, може да бѣде икономистъ, общественикъ, човѣкъ съ цензъ, но не е ли инженеръ, той се таксува въ Дирекцията на желѣзниците по-инфериорно, като отъ втора категория, нему се дава малка заплата, той се онеправдава, неговите нужди не се признаватъ. Мене ми се струва, че това раздвоение на персонала въ Дирекцията на желѣзниците не е полезно, то не трѣбва да бѣде допуснато, и затова въ тазгодишния бюджетъ всички началници на отдѣления трѣбва да бъдатъ изравнени по заплата, защото това го изисква интересътъ на службата.

Г. г. народни представители! Вчера, разглеждайки общото състояние на желѣзниците, азъ ви казахъ, че желѣзниците, покрай другите задачи, които преследватъ, иматъ и своята важна задача — да пресъздаватъ себе си, да изградятъ себе си върху едни здрави, солидни търговски технически начала, за да може това голямо стопанство на България да стане образцово, да задоволява нуждите, за които то е предназначено, отъ една страна, и, отъ друга страна, постепенно, всяка година, то да се усъвършенствува.

Погледнемъ ли, обаче, върху състоянието на желѣзниците, ние ще видимъ, че то не е твърде радостно; ние ще видимъ, че тая задача на желѣзниците, да се изградятъ, да пресъздаватъ себе си, не се постига, тя дори не се преследва планомерно и сега, когато желѣзниците не сѣ държавни, а сѣ автономни, защото по-рано се казваше, че държавата нехае къмъ тѣхъ. Така, напр., въ началото на 1930 г. сме имали 5.250 к. м. желѣзенъ пѣтъ, за обслуж-

ването на който сѣ били потрѣбни кръгло около 16 хиляди вагона. Но известно ви е, г. г. народни представители, че отъ редъ години ние страдаме отъ една вагонна криза. Всяка година презъ месецъ май тази криза започва, на-става едно смущение въ търговския свѣтъ, превозването на стоките се омѣкнява, хората протестиратъ, защото тѣхните интереси сѣ засегнати, тѣхните стоки не могатъ да бъдатъ превозени своевременно, тѣ подлежатъ на развала, погубване и разпиляване. Тази вагонна криза постепенно се увеличава, докато достигне своята кулминационна точка презъ месецъ септемврий, когато се превозватъ продукти на българското земледѣлско стопанство, тя трае презъ октомврий и ноемврий и чакъ къмъ началото или срѣдата на декемврий стихва. Българските държавни желѣзници, които трѣбва да се обслужватъ съ около 16 хиляди вагона, иматъ на разположение кръгло 9.200 вагона, следователно, липсватъ имъ кръгло 7.000 вагона, съ липсата на които, безспорно, се обяснява голямата вагонна криза, която ние знаемъ, че се явява всяка година, и не се съмнявамъ, че и презъ идната 1931/1932 г. тя ще бѣде налице. Защото въ бюджета, г. г. народни представители, не се вижда какъ ще бѣде попълнена тази липса на 7.000 вагона. Азъ не си правя илюзия, нито мога да поддържамъ, че тия 7.000 вагона може да се доставятъ за една година. Тѣ не може да се доставятъ нито за две, нито за три, нито за петъ години, но ние не виждаме едно начало, не виждаме единъ планъ за доставката на тѣзи вагони, да речемъ, въ разстояние на 10—15 години, като се доставятъ годишно по 80—100 вагона, и въ такъвъ случай би трѣбвало въ редовния бюджетъ на българските държавни желѣзници да се предвиждатъ ежегодно кръгло около 25 милиона лева, за да се доставятъ тия 100 вагона годишно. Тая година въ бюджета на българските държавни желѣзници нѣма предвидени никакви суми за доставяне на вагони. За доказателство на това, азъ ще ви посоча, че въ бюджета се предвижда, § 20, само доставка на нови локомотиви, а за доставка на нови вагони не се предвижда нищо. Следователно, следва се, г. г. народни представители, старата практика: редица години не се доставя нищо, оставятъ се нуждите на българските държавни желѣзници да назрѣватъ твърде много, да страдатъ интересите на българското стопанство и тогава чрезъ извънредни приходи, обикновено чрезъ заеми, се задоволяватъ редовните нужди на желѣзниците, когато правилното би било тѣзи нужди да се задоволяватъ ежегодно отъ редовния бюджетъ. А това може да стане особено сега, когато желѣзниците сѣ автономни.

Г. г. народни представители! Въ бюджета на желѣзниците има единъ фондъ, нареченъ „Подновяване“. Въ този фондъ същѣ така нѣма предвидени суми за подновяване подвижния материалъ по държавните желѣзници. Фондътъ „Подновяване“, вмѣсто да задоволи нуждите, за които е предназначенъ, прави заемъ 25.000.000 л. на фонда „Постройка нови желѣзници и пристанища“ за постройка на тунелитъ по желѣзнопѣтната линия Пирдоп—София. Това, много естествено, не бива да се допуска, и азъ съмѣтамъ, че бюджетарната комисия ще вземе мѣрки, за да внесе една регула въ изразходването срѣдствата на фонда „Подновяване“.

Г. г. народни представители! Когато е дума за лошото положение, въ което сѣмъ изпаднали нашите желѣзници, азъ не мога да не спомена друга една голяма, крещяща нужда, за която всяка година тукъ се приказва — нуждата отъ пѣтнически каруци. Нашите желѣзници иматъ нужда отъ около 1.300 пѣтнически каруци. Понеже презъ 1930 г. се откриха две или три желѣзнопѣтни линии, нуждата отъ пѣтнически каруци въ този моментъ е още по-голяма. Срещу тия потрѣбни 1.300 каруци имали сме само 460; значи, имало е единъ недостигъ отъ 800 пѣтнически каруци, вследствие на което движението е ставало ненормално, чувствувала се е липса на пѣтнически вагони, пѣтниците сѣ били притѣснявани, вагоните сѣ били претоварвани, а това се отразява зле върху тѣхното поддържане, тѣ се повреждатъ, и, ако остане същото положение, рискуваме въ скоро време и тия малко пѣтнически вагони, които имаме, да бъдатъ повредени. Азъ не виждамъ, г. г. народни представители, въ бюджета единъ планъ, споредъ който всяка година да се доставятъ по едно определено количество пѣтнически вагони, 20—30—50—100, за да може тия 800 пѣтнически вагони да се доставятъ най-много за 8—10 години, ако не и за по-малко време — за 5—6 години.

Не по-добро е положението, г. г. народни представители, и на локомотивите. Ние имаме нужда отъ около 1.000 локомотиви, срещу които имаме 460. Всички годни и негодни локомотиви, съ които разполагаме, сѣ 460. Също така въ бюджета не сѣ предвидени достатъчни суми за доставка на локомотиви и поради това желѣзничното

стопанство ще бъде поставено на обществено, отъ една страна, и, отъ друга страна, локомотивитъ, бидейки въ недостатъчно количество, ще се употребяватъ повече — и когато трѣбва, и когато не трѣбва — и, очевидно, ще се развиятъ по-бързо.

Г. г. народни представители! Азъ ви споменахъ, че отъ фонда „Подновяване“ сѣ взети кръгло 25.000.000 л. и сѣ дадени за постройка на нови линии. Тукъ му е мѣстото да ви спомена, че, въпрѣки бележитѣ, които се правятъ редовно ежегодно отъ трибунага на Народното събрание, въпрѣки многото приказки въ комиснитѣ около въпроса за строежа на българскитѣ държавни желѣзници, още липсва една правилна и издържана строителна политика. Обикновено желѣзницитѣ у насъ не се строятъ съ огледъ на стопанскитѣ и културнитѣ нужди на нашата страна; най-често тѣ се строятъ по странични съображения, партизански съображения, по локални съображения и т. н. и т. н. Примѣри, г. г. народни представители, имаме много: въ далечното минало имаме примѣръ съ постройката на Борушенската линия; въ близкото минало примѣръ имаме съ постройката на линията Пазарджикъ—Варвара. Въпрѣки съществуването на линията Сарамбей—Варвара—Лъджене, която обслужваше нуждитѣ на мѣстното население, само следъ една година, при промѣна на министерскитѣ столове, при една министерска реконструкция, пазарджичани намѣриха удобенъ случай да издействуватъ отъ държавата да построи и на тѣхъ една линия, която почва отъ Пазарджикъ стига до Варвара и отъ тамъ продължава за Лъджене. Г. г. народни представители! Това е единъ луксъ, който България би могла да си позволи, ако бѣше богата страна.

Н. Пждаревъ (д. сг): 30.000.000 л. отидоха за постройката на тая линия.

Д. Нейковъ (с. д): Похарчени сѣ 30.000.000 л. за тая линия. Разбирамъ Ви, г. Пждаревъ.

С. Василевъ (д. сг): Г. Нейковъ! По-добре освѣтлете се отъ г. министра на желѣзницитѣ колко струва постройката на тая линия.

Д. Нейковъ (с. д): Г. Пждаревъ казва, че струва 30.000.000 л. Тя може да струва, г. Василевъ, и по-малко, но важно е, че нѣмаше нужда отъ тая линия. Ако трѣгнете по този пътъ, ще трѣбва да постройте една линия отъ Пловдивъ до Варвара и друга линия отъ Бѣлово до Варвара.

С. Василевъ (д. сг): Преди всичко, г. Нейковъ, въ закона за желѣзницитѣ е предвидена линията Пазарджикъ—Неврокопъ — преди всичко. По редъ съображения искаха да изолиратъ Пазарджикъ и го свързаха съ Сарамбей. Дойде другъ режимъ, който корегира една престѣпна замисълъ. Ето тукъ е всичкото. Недейте поставя така въпроса. Заинтересувайте се, попитайте длъжностни лица и ще разберете, че линията Варвара—Пазарджикъ покрива напълно разходитѣ си. Тамъ е естественото дебѹше на цѣлата Неврокопска област. Вие знаете каква е ситуацията.

Д. Нейковъ (с. д): Понеже ме прекъсвате, обяснете нуждата отъ линията Сарамбей—Варвара и Пазарджикъ—Варвара.

С. Василевъ (д. сг): Азъ Ви казахъ, че въ закона е предвидена линията Пазарджикъ—Варвара—Неврокопъ. Единъ известенъ режимъ искаше да изолира Пазарджикъ по чисто политически съображения. Понеже г. Пждаревъ казва, че постройката на линията Пазарджикъ—Варвара струвала 30.000.000 л., азъ моля г. министра на желѣзницитѣ да каже, колко пари сѣ похарчени за тая линия. Мѣстното население работѣше по постройката на тая линия.

Д. Нейковъ (с. д): Искате да кажете, че известно правителство, по партизански съображения, е...

С. Василевъ (д. сг): Нарушило програмата за постройка на желѣзници и впоследствие грѣшката се корегира.

Д. Нейковъ (с. д): Азъ обобщихъ моята мисълъ и казахъ, че отъ освобождението на България насамъ желѣзницитѣ линии у насъ не сѣ строени само съ огледъ на стопанскитѣ и културнитѣ нужди на страната и споменахъ за Борушенската линия, която е строена, мисля, презъ 1906 г. Азъ говоря, че въобщо нѣмаме една правилна и добре установена, съ огледъ на нашитѣ стопански нужди, строителна желѣзнична политика. Нищо повече не каз-

вамъ. Чия е вината, на кой режимъ, на кой министъръ, на кое правителство и т. н. — това е подробностъ, въ която азъ нѣмамъ време да влизамъ, нито е полезно туй. Азъ казвамъ, че трѣбва да си установимъ една строителна желѣзнична политика и въ нея да имаме единъ континуитетъ, тя да бѣде следвана, като бѣдатъ взети предъ видъ общитѣ нужди на нашата страна, а не локалнитѣ нужди на Пловдивъ, на Пазарджикъ и т. н.

С. Василевъ (д. сг): Напълно съмъ съгласенъ, че трѣбва да има една програма и тя да се изпълни.

Д. Нейковъ (с. д): Нѣмайки такава желѣзнична политика, г. г. народни представители, вие ще видите, че въ бюджета на желѣзницитѣ сѣ предвидени и сега сѣ въ строежъ 21 линии. Азъ нѣма да споря коя отъ тия линии е по-необходима. Длъжностъ бѣше на други фактори, длъжностъ бѣше на лицата на тази маса (Сочи министерската маса) да преценятъ необходимостта отъ постройката на нѣкои отъ тѣзи линии, да имъ даде предимство, да ги построи, да ги снабди съ подвиженъ материалъ, да ги модернизира и следъ това да пристѣпи къмъ постройката на втора, трета, четвърта, пета линия, а не въ разстояние на 7—8 години да бѣдатъ започнати 21 линии и всѣка година въ бюджета да се предвиждатъ за постройката на всѣка една отъ тия линии малки, нищожни суми — защото, за угодата на тази околия, на онзи градъ, на тия партизани, на ония приятели, се предвижда все по нѣщо, за да бѣдатъ задоволени, всѣки да се върне въ родния си градъ задоволенъ и да се оправдае предъ своитѣ избиратели, предъ своитѣ приятели: „Ето и азъ, бидейки народенъ представителъ, издействувахъ за постройката на нашата линия 2—3 милиона лева или 1 милионъ лева“ — сума, която е нищожна и която, може би, не достига да се съгради онова, което е било съградено преди 2—3 години, но е разрушено отъ природнитѣ стихии, понеже е било изоставено.

Но, г. г. народни представители, хвърлете единъ погледъ върху подробната таблица за разпредѣлението на кредититѣ по фонда „Постройка на нови желѣзници и пристанища“ и вижте откъде се взематъ срѣдства за постройка на тѣзи нови 21 линии. На стр. 92 въ бюджетопроекта ще видите, че отъ желѣзнопѣтенъ данѣкъ въ размѣръ 10% върху поземелния данѣкъ е предвиденъ единъ приходъ отъ 23 милиона лева; отъ желѣзнопѣтенъ данѣкъ въ размѣръ 3% върху данѣка занятие и данѣка върху дружествата е предвиденъ единъ приходъ отъ 8.500.000 л. Вървейки надолу презъ тѣзи 16 члена, по които се предвиждатъ приходи за фондъ „Постройка за нови желѣзници и пристанища“, азъ не мога да не обърна вниманието ви още поне на единъ-два отъ тѣзи членове. Така, напр., по чл. 6 се предвиждатъ отъ 3 до 5% отъ редовнитѣ приходи на окръжнитѣ съвети, съгласно чл. 2 буква „и“ отъ закона за разширение на желѣзнопѣтната мрежа и на пристанищата; по чл. 8 се предвиждатъ да постѣпятъ срѣдства отъ приходитѣ: кантарина, кринина и кръвнина на общинитѣ, въ землицата на които сѣ строятъ сѣ желѣзнопѣтни гари, спирки и пристанища, съгласно чл. 2 буква „и“ отъ закона за разширение на желѣзнопѣтната мрежа и на пристанищата; и, най-после, по чл. 10 се предвиждатъ приходи отъ еднократенъ данѣкъ, съгласно чл. 10 отъ закона за разширение на желѣзнопѣтната мрежа и на пристанищата.

Министъръ П. Стайновъ: Колко сѣ предвидени да постѣпятъ?

Д. Нейковъ (с. д): Г. г. народни представители! Предвиждатъ се да постѣпятъ по този фондъ всичко кръгло 118.000.000 л. отъ различни данѣци, наложени върху общини, окръжи и отдѣлнитѣ данѣкоплатци. Нужно ли е, г. министре и уважаеми г. г. народни представители, и по този случай да се спирамъ да доказвамъ, че е дошло време българскитѣ общини да бѣдатъ освободени отъ тѣзи странични тежести, които имъ се налагатъ, тъй като тѣхнитѣ нужди, твърде тѣсно свързани съ интереситѣ на тѣхнитѣ членове, отдавна сѣ занемарени? Та кой не познава нашето село, кой не знае материалната обстановка, върѣдъ която живѣе нашиятъ селянинъ, кой не знае неговата мизерна храна, кой не знае тежкото здравно положение, въ което се намиратъ нашиятъ селянинъ и селянка, кой не знае положението на тѣхнитѣ деца и т. н.? Не бихъ желалъ да откривамъ по-голяма скоба по този въпросъ. Смѣтамъ, че въ години на криза, каквато бѣше миналата година, каквато е и тази година, най-после, г. министре, ще трѣбва да се тури край на този безразборенъ строежъ, на започване строежъ на нужди и не-

нужни линии. Най-необходимите линии трябва да бъдат установени, трябва да бъдат посочени и всичкото Ви внимание трябва да бъде насочено за тяхното построяване и, което е най-важно, за тяхното уреждане.

Министър П. Стайнов: Тъй е постъпено.

Д. Нейковъ (с. д.): Защото Вие не бихте задоволени интересите на българските държавни железници, ако, паралелно със строежа на известни линии, не предвиждате суми за подготовка на персонала и за доставка на материали, нужни за обслужването на тези линии.

Г. г. народни представители! Преди малко г. министърът ме попита, отъ еднократния данък, съгласно чл. 10 отъ закона за разширение на железнопътната мрежа и на пристанищата, колко сж предвидени да постъпят. Г. министре! Азъ едно мога да Ви кажа, че има страшно неудобство отъ страна на данкоплатците срещу този данък, че, освенъ този личенъ данък, се извършва голъма ангария; на хората имъ е омръзнало. Особено българските селяни сж претоварени съ всевъзможни повинности и свободно време презъ зимата не могат да видятъ, за да си вършатъ своите домашни работи. Постоянно тж биватъ привиквани насам-нататък, за да извършватъ най-различни повинности.

Нъкой отъ сговористите: Сериозно ли твърдите това?

Д. Нейковъ (с. д.): Вие откъде сте, Ваша милост, народенъ представител? Вие можете ли да ми дадете нъкои сведения за престите на българското село и за доброто му положение? Можете ли да ми дадете сведения за данъците, които плаща българскиятъ селянинъ?

Сжщиятъ отъ сговористите: Въпросътъ за данъците е другъ, въпросътъ за повинностите е другъ.

Д. Нейковъ (с. д.): Г. г. народни представители! Българскиятъ селянинъ и гражданинъ сж отрупили твърде много съ данъци, и съ повинности, и дошло е време, когато вие, управляващите, трябва да се замислите да намалите тия данъци и повинности. Не е ли фактъ доказанъ, че тази година приходите на българските селяни сж намалени? Та кой не знае, че зърното е обезценено, че селските продукти се продаватъ на безценница? Кой не може да направи елементарната сметка на единъ български селски стопанинъ, за да разбере, че тази година приходите на българския селянинъ сж равни на половината отъ миналата година, а нъкой може да оспори и да каже, че сж по-малки и отъ половината? Следователно, дължни ли сте вие, г. г. народни представители, да облекчите положението на българския данкоплатецъ и да го облекчите съ постепенното намаляване и съ премахването на тия повинности и данъци, извънредни, редовни, чрезъ община, окръгъ, направи, лични, и т. н.? Но, г. г. народни представители, върви се по този път! Хвърлете единъ погледъ върху разходния бюджетъ на фонда и ще видите, че тази година сж предвидени 2 милиона лева за изучаване на нови железнопътни линии. Миналата година сж били предвидени 1 милионъ лева, тази година, г. министре, сж предвидени 2 милиона лева. Кой железнопътни линии ще изучавате? Какви намбрения имате Вие, г. министре, и вие отъ Дирекцията на железниците? Народното представителство трябва да ги знае, преди да Ви гласува кредита. Не можехте ли тази година, особено тази година, да се задоволите, ако не съ повече, поне съ сумата, която имавте миналата година — 1 милионъ лева? Та нима вие не ги стига, че ще строите 21 нови железнопътни линии? Завършете съ тях и следъ това замислете за проучване строежа на нови железнопътни линии. Ето една икономия отъ 2 милиона лева — ако не отъ 2 милиона, можехте да направите една икономия отъ 1 милионъ и половина. Но знайте, че между васъ има хора, които ще кажатъ: какво става съ 1 милионъ лева? Да, но отъ тукъ 1 милионъ лева, отъ тамъ 1 милионъ лева — може да се събератъ много милиони лева. Но, най-после, въпросътъ не е само за милионите. Въпросътъ е за системата, която цари въ нашата държава — система на безогледно облагане на нашия данкоплатецъ, който е наученъ безропотно да дава и за когото е създадена легендата, че е брашенъ човалъ, че колкото повече го тупашъ, толкова повече пуска. Но нашиятъ данкоплатецъ, особено въ село, днесъ не е брашенъ човалъ — той е събранъ човалъ, той не може вече да пуца за задоволяване на своите най-елементарни нужди. Вие ще поемете и поемате голъма отговорност, ако продължавате да държите българския данкоплатецъ въ това положение.

Г. г. народни представители! Ние строимъ линии все по-нови и по-нови, а нмаме достатъчно материали за обзавеждане и модернизирание на тия линии. Въ реда на тия нужди азъ трябва да ви спомена, че ние нмаме достатъчни депа. Нашиятъ депа и работилници не търпят критика; тж сж по-долу отъ всяка критика; тж сж въ едно много лошо положение; тж сж недостатъчни. Идете въ което щете депо, идете въ депото при Софийската гара и ще видите, че вечерно време то не може да поеме за подслонъ всички локомотиви. Това става зимно време. Локомотивите оставатъ на открито и сж изложени на студъ, мразъ, на повреда, на охояване и разваляне по-рано, отколкото е нормално. И, за да не става това, нъкои отъ локомотивите трябва да стоятъ постоянно подъ пара, харчатъ се въглища, за да може постоянно да ги раздвижаватъ и да предпазятъ нъкои отъ тях отъ замръзване, а това костува на държавата грамадни србдства. Не мислите ли, г. министре, че автономната Дирекция на железниците трябва вече да пристъпи къмъ създаването на едни модерни депа, на едни модерни работилници — депа и работилници, въ които да се подслонява не само подвижниятъ материалъ по българските държавни железници, но депа и работилници, които да представляватъ поне елементарни хигиенични условия за работниците? Защото работниците въ сегашните депа и работилници работятъ при много тежки условия: работятъ при влага, при пушекъ, работятъ при много разваленъ въздухъ; често пжти, когато джждътъ престане да вали навънъ, той продължава да вали вътре; работниците сж изложени на простудяване и тяхната работоспособностъ намалява; въ дни на голъми студове и т. н. наставя смугъ въ работилниците вследствие на което работниците ставатъ по-малко продуктивни и отъ това държавата, очевидно, губи. Мене ми се струва, г. г. народни представители, че, преди да се взематъ всички грижи да се създадатъ елементарни условия за запазване на цълния подвиженъ железниченъ материалъ, не бива да се бърза съ строежа на нови линии, особено да се проучватъ такива и особено да се пристъпва къмъ строежа на нови линии — неизвестно за менъ кои ще бъдатъ тж — по каквито и да е съображения.

Г. г. народни представители! Нъколкото думи, които казахъ, ми се струва, че сж достатъчни да потвърдятъ мисълта, която казахъ вчера въ началото на нъколкото бележки, които правя днесъ по бюджетопроекта на българските държавни железници. А тия бележки, обобщени, значеа: въ миналото нуждите на българските държавни железници бяха изоставени. Българските държавни железници, забележете добре, сж единъ отъ най-приходните институти въ България; никой другъ институтъ не носи на държавата толкова много приходи, колкото носятъ железниците. Приходите, обаче, отъ железниците въ миналото, презъ време на всички режими, сж се употребявали за всевъзможни други нужди, но тж не сж отивали за задоволяване нуждите преди всичко на железниците. При тая процедура на приемане бюджетите — процедура, известна на васъ всички, която продължава и днесъ, процедура, която ние се мчимъ тукъ отъ редица години да промънимъ, но не можахме да я промънимъ — нуждите на железниците дотамъ се увеличиха, че редътъ и спокоествието на пжтниците започна да се застрашава и ние стигнахме дотамъ, че трбваше отъ специалния възстановителенъ заемъ, който се сключи преди две години, да отделимъ едно голъмо перо за задоволяване на тия изоставани отъ редица години нужди на българските държавни железници.

Г. г. народни представители! И днесъ се върви по сжщия път. И днесъ, когато разгледате бюджета на железниците перо по перо, вие ще видите, че кредитътъ за доставяне на релси и другъ железнопътенъ материалъ, комплектни стрелки съ принадлежностите имъ и пр., е намаленъ отъ 47.000.000 л. на 30.000.000 л. Може ли г. министърътъ на железниците да ни каже, че това перо, че тая цифра е намалена затора, защото нуждите на железниците въ това отношение сж задоволени, че тж иматъ достатъчно модерни стрелки, че релсите навсякъде сж здрави и подновени? Азъ вървамъ, че г. министърътъ нма да има този куражъ да каже това, защото ще бъде опроверганъ отъ действителността. Кредитътъ по § 13, за доставяне въ всякви видове материали за поддржането, поправянето и подобрието на приемните здания, работилниците, депата, влагалниците, магазините и пр., отъ 19.000.000 л. се намалява на 13.000.000 л., значи, намалява се съ 6.000.000 л., при факта, че депата, работилниците и пр. сж въ едно окаяно положение, че тж далечъ не задоволяватъ нуждите. Това става въ едно време, когато бюрократията горе, въ централното управление, се увеличава по числото на чиновниците, когато заплатите на тия

висши чиновници се увеличават; въ сѣщото това време нуждитъ на автономнитѣ желѣзници се пренебрегватъ, доставятъ се по-малко релси, по-малко стрелки и по-малко редица други материали, отъ които българскитѣ държавскитѣ държавни желѣзници иматъ тѣй много и тѣй голѣми нужди.

Г. г. народни представители! Ще кажа нѣколко думи още по единъ въпросъ, който сѣщо така е единъ отъ най-болнитѣ въпроси въ българското желѣзнично стопанство. Това е въпросътъ за персонала, който обслужва българскитѣ държавни желѣзници. Азъ считамъ, че е излишно, г. г. народни представители, да ви убеждавамъ, че работата на желѣзничаря е една отъ най-труднитѣ, че желѣзничаритѣ работятъ при много тежки условия, че тѣхниятъ трудъ е денонощенъ, често пѣти безъ почивка, че тѣ сѣ изложени най-вече, въ сравнение съ другитѣ държавни служители, на природнитѣ стихии, на заболявания, че тѣ изразходватъ твърде много отъ своята физическа енергия, че тѣ трѣбва да бждатъ въ постоянно напрежение, защото една малка грѣшка, направена отъ единъ стрелочникъ, или отъ единъ спирачъ, или отъ единъ телеграфистъ, който трѣбва да даде сигналъ отъ една станция въ друга, когато отъ станцията му излиза влакъ, една най-малка грѣшка, казвамъ, може да бжде фатална, може да бжде сѣдбоносна, може да коштува живота и здравето на много български граждани, може да коштува и редица материали щети на българската държава. Освенъ тежкитѣ материали и трудови условия, върѣдъ които работятъ българскитѣ желѣзничари, ние трѣбва да направимъ още една печална констатация — че българскитѣ желѣзничари сѣдни отъ най-зле платенитѣ чиновници, че българскитѣ желѣзничари и днесъ г. новия бюджетъ на желѣзницитѣ ще получаватъ по-малки заплати, отколкото сѣ получавали до 1 януарий 1931 г. Вие чухте не веднѣжъ отъ министерската маса декларации и отъ г. министъръ-председателя, и отъ г. министра на финанситѣ, вие четете и тѣхнитѣ извѣстия въ вѣстникитѣ, че нѣма да бжде допуснато, особено за низшитѣ служители на държавата, щото нѣкои отъ тѣхъ да получаватъ по новия щатъ по-малка заплата отъ оная, която сѣ получавали до 1 януарий 1931 г. Нѣщо повече, когато се заговори за щатовѣтѣ, въ обществото остана едно впечатление, че ще се тури единъ редъ въ оня чиновнически хаосъ при получаване на заплати, подредени презъ течение на годината много случайно, по единъ или другъ начинъ. Всички очаквахме, че ще се внесе една по-голѣма справедливостъ, че предвиденитѣ суми въ бюджета ще бждатъ разпределени по-правилно, че прѣкомѣрно голѣмитѣ заплати на висшитѣ чиновници ще бждатъ намалени и че на низшитѣ чиновници, които сѣ много онеправдани, които получаватъ сѣдства, недостатъчни за тѣхното прехранване, да не говоримъ за другитѣ тѣхни нужди, заплатитѣ имъ ще бждатъ подобрени. За голѣмо съжаление, г. г. народни представители, това не стана съ заплатитѣ на чиновницитѣ по другитѣ ведомства, това не стана и съ тия на българскитѣ желѣзничари. И въ комисията, и въ пленума се изнесе, че повече отъ 6.000 души български учители ще получаватъ на рѣка чиста заплата 1.550 л. Тукъ министритѣ отъ първия до последния и народното представителство отъ болшинството и тоя пѣтъ затвориха своитѣ очи и запушиха своитѣ уши при тая крещяща нужда, че не може българскитѣ просвѣтителѣ да бжде оставенъ днесъ съ 1.550 л. да живеятъ мизерно. Вие не поставяте и българскитѣ желѣзничари при по-добри условия. Защо ви е тогава автономията на желѣзницитѣ? Може ли г. министърътъ, могатъ ли и тосподата отъ Дирекцията на желѣзницитѣ да кажатъ, че това е г. министърътъ на финанситѣ, че това е Финансовото министерство, че това е нѣкаква чека, която отрѣзва, която не дава възможностъ да се правятъ подобрения? Вие сте автономни, вие разполагате съ вашитѣ приходи и разходи, вие увеличавате заплатитѣ на едни — свободни сте да направите това, не сте възпрепятствувани — обаче вие намалявате заплатитѣ на граматното число желѣзничари. Следователно, тукъ се касае въпросътъ не до една прѣчка, идеща отвъдъ, не до една причина, стояща извънъ васъ; тукъ се касае просто до едно разбиране, до едно лошо третиране на единъ персоналъ, какъвто е желѣзничниятъ персоналъ, каквито сѣ учителитѣ. Вие гледате на тѣхъ като на инфериорни сѣщества, като за хора, които не сѣ достойни да живеятъ, като на хора, които трѣбва да се задоволятъ съ подхвърлената имъ хапка хлѣбъ и че които роптаятъ, заслужаватъ да бждатъ хванати за ушитѣ и изхвърлени навънъ. Това ли е политиката на днешното правителство?! Г. г. министре на труда! Преди два дни Вие казахте тукъ една умна мисль — че държавата ималъдѣла да държи смѣтка за условията, върѣдъ които работятъ тия граждани, и за сѣдствата, съ

които тѣ живеятъ. Това го казахте, като изхождахте отъ една обща голѣма мисль, че трѣбва да има хармония, че трѣбва всички обществени слоеве, всички класи да бждатъ задоволени, че трѣбва да се даде възможностъ на всички въ тая страна да живеятъ, особено на ония, които творятъ материални и културни, духовни блага. Кѣде остава тая Ваша мисль? Тя е изразена само съ думи, но не и съ дѣла. Ето, вие 8 години единъ следъ другъ се изреждате като министри на различни портфейли, обаче не одѣлоторихте, не осѣществихте вашата мисль. Напротивъ, вие вървите по стария отъкъпанъ пѣтъ: на този, който има, давате повече, а на оня, който нѣма достатъчно, и отъ малкото му отнемате.

Министъръ Д. Мишайковъ: Не сме комунисти — какво да правимъ!

Д. Нейковъ (с. д.): Г. г. народни представители! За да не бжда голословенъ, азъ ще ви дамъ примѣръ за положението на българскитѣ желѣзничари. Цѣлиятъ персоналъ, който обслужва желѣзницитѣ, е 17.777 души — 17.000 души крѣгло. 9.000 души отъ тѣхъ получаватъ месечна заплата отъ 920 до 1.900 л. Близо $\frac{2}{3}$, г. г. народни представители, нѣматъ възможностъ да си купятъ хлѣбъ и да подслонятъ себе си и своитѣ семейства, а вие искате отъ желѣзничаритѣ трудъ, искате добросѣвестностъ, искате преданостъ, искате да бждатъ като войници на поста, искате отъ тѣхъ да докарватъ сѣдства за държавата, искате отъ тѣхъ да държатъ въ редъ, въ изправностъ и въ безопасностъ единъ такъвъ голѣмъ технически апаратъ, какъвто сѣ българскитѣ държавни желѣзници! Съ какви основания, съ какво морално право Вие искате, г. министре, и ние, г. г. народни представители, искаме това отъ желѣзничаритѣ, безъ да считаме за нужно да имъ дадемъ онова, отъ което тѣ иматъ най-много нужда — сѣдства, за да могатъ да живеятъ? Защото доказано е, безспорно е дори, че съ 900, че съ 1.200, съ 1.500 л., съ 1.600 л. е абсурдъ да се смѣта, че може да се постигне да издържате себе си и семейството си, да задсволявате неговитѣ нужди. Около 3.000 души сѣ съ брутна месечна заплата отъ 2.000 до 2.370 л., и около 5.000 души — съ брутна месечна заплата отъ 2.400 до 3.000 л. Г. г. народни представители! Оставатъ отъ 17.777 само 700 души — едно нищожно число чиновници по българскитѣ държавни желѣзници — заплатитѣ на които надокачатъ 3.000 л. Нима, г. г. народни представители, може да бжде допуснато, че най-голѣмото предприятие на България, най-доходното предприятие на България може да бжде правилно отправлявано, обслужвано отъ едни чиновници, които сѣ най-зле платени въ тая държава?

Но, г. г. народни представители, автономнитѣ желѣзници на България не можахъ да запазятъ българския желѣзничаръ поме отъ едно — да не бжде обложенъ на общо основание съ тѣй наречения ергенски данѣкъ. Съгласно чл. 6 отъ закона за бюджета. (Чете) „Удържатъ се 10% отъ заплатата на неомъженитѣ, неомъженитѣ, вдовици и вдовици безъ деца държавни служители, следъ като предварително се снаднатъ удържитѣ за пенсия, съ изключение на тия, които получаватъ месечна основна заплата до 2.000 л. включително, на които се удържатъ 5%“. Правятъ се известни удържки и по чл. 7 отъ закона за бюджета. Г. г. народни представители! Азъ ви казахъ, че бюджетътъ на желѣзницитѣ свършва съ единъ излишекъ отъ 71 милиона лева. Всички тия удържки по чл. чл. 6 и 7 отъ бюджета на държавата възлизатъ, г. министре, на 9.900.000 л. Азъ не виждамъ, защо вие, г. г. г. г., които имате автономни желѣзници, съ приходитѣ отъ които винаги разполагате, не сте се възползували отъ това право, което имате, да не допуснете, щото чл. чл. 6 и 7 отъ закона за бюджета на държавата да бждатъ приложени спрямо българскитѣ желѣзничари. Но вие ще кажете, че не бива да се прави изключение. Мене ми се струва, обаче, г. г. народни представители, че вие направихте вече едно изключение, като освободихте военнитѣ въ България, които нѣма да плащатъ данѣка по чл. чл. 6 и 7 отъ закона за бюджета на държавата. Защо правите това? Това не е ли една неправда, която ще се почувствува много зле отъ българскитѣ желѣзничари? Вие, ако правите това за военнитѣ, колко повече можете даго направите и за единъ ресортъ, какъвто сѣ желѣзницитѣ, съ приходитѣ отъ които вие разполагате. Отъ тѣхъ вие ще имате единъ чистъ приходъ, единъ излишекъ отъ 70.000.000 л. крѣгло; лишите се отъ 10-ти милиона лева крѣгло, които представляватъ въпроснитѣ удържки, но не отнемайте поне тия нѣколко стотинѣ лева на българския желѣзничаръ, които му сѣ тѣй необходими, и недейте отегчава и безъ това тежкото му положение. И мене ми се струва, че г. министърътъ на желѣз-

ниците ще трябва да направи всичко възможно от своя страна предъ господата отъ бюджетарната комисия, какъдето ще бъде разглежданъ бюджетпроектътъ на желѣзниците, щото ако не имъ се даде повече, то поне българските желѣзничари да не бъдатъ обременени съ удържките, които ще имъ се правятъ по чл. чл. 6 и 7 отъ закона за бюджета на държавата.

Г. г. народни представители! Въпросътъ за ергенството не е много лесенъ въпросъ. Той е единъ социаленъ въпросъ. Защо ще наказвате вие ергенитъ, защо ще наказвате вие момитъ, задето не сж се оженили или омъжили? Малцина отъ тѣхъ, г. г. народни представители, не сж се оженили само отъ свои съображения — било защото сж мизантропи или пъкъ защото иматъ антисоциални, антиобществени настроения. Повечето отъ тѣхъ, г. г. народни представители, сж жертва на своя дългъ: повечето отъ тѣхъ издържатъ стари баща, майка или невръстни братчета и сестри, дори и други роднини; повечето отъ тѣхъ издържатъ семейства — нѣщо, което имъ е погрѣчило и имъ прѣчи да се оженятъ или да се омъжатъ, да могатъ да се задомаятъ.

К. Николовъ (д. сг): И сираци отъ войната. Азъ знамъ много такива случаи.

Д. Нейковъ (с. д): И така нататък, и така нататък. Г. Николовъ! Вие значи потвърждавате моята мисль. — Все едно ли е да бъдете ергенъ или мома и да поддържате стара майка, баща или невръстно братче или сестрица или да бъдете семеенъ! Най-напредъ за разходъ за своята квартира вие ще дадете двойно повече, защото като ергенъ или като мома вие ще вземете една квартира, за която ще платите въ провинцията 500—600 л. и въ столицата — 700—800 л., а за едно семейство, съ майка и невръстни братя и сестра вие трябва да вземете най-малко две стаи и кухня и по такъвъ начинъ ще платите двойно повече.

Мене ми се струва, г. г. народни представители, че въпросътъ е ясенъ, за да съзнаете, колко е нужно, да не бъдатъ засегнати тѣмъ много желѣзничаритъ. Сумата, която е нужна, за да не бъдатъ тѣ засегнати, вие я имате въ приходния бюджетъ. Тукъ нѣма г. министъръ Молловъ, тукъ той не може да се бърка, той нѣма нищо общо съ този бюджетъ; той може да си прави разходитъ така, както намѣри за добре. Следователно, не знамъ какъ ще можете да се оправдаете, ако не направите поне това най-малко нѣщо за българските желѣзничари.

Г. г. народни представители! За да видите, че действително желѣзничаритъ сж поставени днесъ въ тежко положение, че сж по-зле, отколкото бѣха до 31 декемврий 1930 г., азъ ще ви дамъ само нѣколко цифри. Така, напр., вагончистачитъ сж получавали до 31 декемврий 1930 г. 2.160 л. месечно, сега ще получаватъ 1.900 л. — значи, съ намаление 260 л. месечно; работничитъ по поддържането сж получавали 2.200 л. месечно, сега ще получаватъ 1.750 л. — намаление съ 450 л. Работничитъ по поддържането сж една голѣма група желѣзничари, тѣ сж една маса крѣгло около 3.000 души. 3.000 души ще бъдатъ ошетенни крѣгло съ по 450 л. месечно! Стрелочничитъ сж получавали 2.160 л., сега ще получаватъ 1.900 л. — съ 260 л. по-малко; спирачнитъ сж получавали 2.160 л., сега ще получаватъ 1.800 л. — съ 360 л. по-малко. Тия последнитъ сж 1.200 души въ цѣла България. Локомотивнитъ огняри сж получавали 2.810 л., сега ще получаватъ 2.530 л. — съ 280 л. намаление. Тѣ сж 550 души. Водоснабдителни, вагонопазачи, маневристи — всички ще получаватъ по-малко, като почнете отъ 150 до 350 л. месечно. Локомотивнитъ машинисти сж едни отъ най-ошедренитъ желѣзничари, които ежегодно мсиятъ Народното събрание — било чрезъ депутации, било чрезъ хвърчачи листовѣ, по най-различни начини — и сж убедили всѣкого отъ насъ, че действително иматъ много тежка работа, много тежка служба, но, въпрѣки това, досега тѣхнитъ гласъ не е билъ чутъ. Нѣщо повече: въ бъдеще тѣ ще получаватъ по-малки заплати, защото имъ сж отнети персонални добавки, вмѣсто 3.355 л., колкото сж получавали досега, тѣ ще получаватъ 3.040 л., или съ 315 л. по-малко. А тѣ сж сжко така около 550 души.

Въобще, г. г. народни представители, всички категории служби по желѣзницитъ, освенъ висшитъ чиновници въ централното управление, ще получаватъ по новия бюджетъ по-малки заплати.

Желѣзничаритъ, г. г. народни представители, сж въ тревога. Тая тѣхна тревога не може да бъде безразлична за васъ. Тѣ се събиратъ, тѣ протестиратъ, тѣ ви моляха най-напредъ, тѣ ви обърнаха внимание, но днесъ протестиратъ. Тѣ ще се принудятъ да отидатъ въ борбата си до по-крайни мѣрки.

Азъ знамъ, че вие ще ги обвините, че вие ще ги осждите. Но, г. г. народни представители, преди да осждите тѣхъ, вие сте длъжни да потърсите причинитъ на тоя тѣхенъ протестъ, на това тѣхно негудование. Търсейки причинитъ, вие ще намѣрите кой е най-големиятъ виновникъ за това тежко положение на желѣзничаритъ, за тѣхния протестъ, за тѣхното негудование, което, ако ние го оставимъ безъ огласъ, може да избухне въ нѣкои нежелателни направления, за което всички ще съжаляватъ. Ще съжаляваме най-много ние, социалдемократитъ, които ратуваме за едно правилно, спокойно и нормално развитие на българското стопанство, на българските желѣзници — но съжаленията на всинца ни ще дойдатъ много късно.

Ето защо, г. г. народни представители и г. министри на желѣзницитъ, обърнете сериозно внимание на исканията на желѣзничаритъ, задоволете ги, дайте на желѣзничаритъ онова, което тѣ иматъ право да получаватъ — дайте имъ възможностъ да живѣятъ човѣшки, направете всичко възможно да защитите тѣхния трудъ, да ги поставите въ нормални трудови условия; дайте имъ правата, за които претендира всѣки български гражданинъ; оставете ги далечъ, извънъ партизански влияния; освободете ги отъ тормоза на тѣхнитъ началници — което не изключва иерархията, не изключва добрия редъ и дисциплина — но освободете желѣзничаритъ отъ произволитъ, на които тѣ сж подложени.

Нѣма друго съсловие, нѣма друга категория чиновници на държавата, които тѣмъ много да сж наказвани, глобявани съ отнемане на заплатата. Най-обикновеното наказание за тѣхъ е глоба съ 1/4 или съ по-голяма частъ отъ заплатата. Г. г. народни представители! Желѣзничаритъ чувствуватъ това болезнено. Крайно време е да се обърне сериозно внимание върху това, за да не бъде после късно. Ние предупреждаваме, ние ви молимъ за това, за да не би да се закѣснѣе, и въ тия тежки времена, които преживява нашата държава, да дойдатъ събития, които още повече ще омѣчатъ положението.

Най-после, имаме по-големо право да искаме това днесъ, когато желѣзницитъ сж автономни. Нали съ това се мотивираше тезата за автономията на българските държавни желѣзници — за да бъдатъ задоволени тѣхнитъ въстатни нужди? Къде остана автономията, г. г. народни представители? Нима трѣбваше да се дойде дотамъ, че при автономни желѣзници положението на българския желѣзничаръ, вмѣсто да се подобри, да се влошава? Какъвъ смисълъ имаше тая автономия тогава, когато тя не допринесе за правилното функциониране на българските държавни желѣзници?

Г. г. народни представители! Ако вие оставите желѣзницитъ въ това положение, въ което тѣ се намиратъ — и въ материално, и въ персонално отношение — ние можемъ да кажемъ само едно тогава, че българските държавни желѣзници не сж порастли дотамъ, за да бъдатъ автономни, нѣщо повече дори, че при автономията положението на желѣзницитъ се влошава. Иначе не може да се обясни влошаването на положението на желѣзницитъ — или желѣзницитъ още не сж порастнали до степенята да бъдатъ автономни, или тѣ сж автономни само на книга. Автономията е поставена, както се казва, миндѣрь-алтанда, тя е игнорирана, тя е изоставена и, следователно, на администрацията на българските държавни желѣзници, макаръ автономни на книга, е погрѣчено да разполага съ своитъ приходи и разходи така, както тя намира за добре.

Г. г. народни представители! Азъ свършихъ моитъ бележки, като се надѣвамъ, че нѣкои отъ тѣхъ ще бъдатъ взети подъ внимание. Колкото и да е късно, когато има добра воля, никогa не е късно да се направи едно добро дѣло. А нищо по-добро не може да бъде направено за българските желѣзници отъ това, да се дадатъ нуждитъ кредити, при наличността на срѣдствата, съ които разполагатъ, отъ една страна, и отъ друга страна, да се подобри материалното положение на българските желѣзничари, а най-малко — да бъдатъ освободени тѣ отъ ония удържки, които имъ сж предвидени на общо основание, както на другитъ български чиновници, по чл. чл. 6 и 7 отъ закона за бюджета на държавата. (Ръкоплѣскания отъ социалдемократитъ)

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

Н. Пждаревъ (д. сг): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Сѣтамъ за мой дългъ да побързамъ да отправя и азъ единъ апелъ не къмъ народнитъ представители, а къмъ желѣзничаритъ, къмъ които отъ тази трибуна се отправяше апелъ.

Ние всички сме свидетели на полѣмото усърдие, което проявяватъ желѣзничаритъ, за да могатъ нашитъ желѣз-

ници да стоятъ на онази висота, на която тѣ днесъ сѣ поставени. Ние всички сме свидетели, какъ желѣзничаритѣ не жаятъ трудъ и време, за да бждатъ примѣрни служители въ това държавно стопанство. На тѣхъ народътъ, чрезъ управлението, имъ е повѣрилъ една отъ най-важнитѣ, най-сѣщественитѣ служби; повѣрилъ имъ е тази служба, защото ги счита добри българи, предани синове, и проникнати съ дълбока любовъ къмъ страната си граждани. Тѣхната преданостъ съ пари не може да се заплати. Това тѣхно дѣло се оправдава само съ любовта, която тѣ иматъ къмъ него.

Българскиятъ народъ вѣрва, че тази любовъ ще ги движи и въ бждеще и тѣ нѣма да се подадатъ на никакви загатвания и на никакви подканвания, явни или прикрити, да напуснатъ тази позиция, която досега сѣ държали и която ги издига въ очитѣ на българския народъ. Нека тѣ не забравятъ, че никой повече отъ тѣхнитѣ непосредствени или по-високи началници не мислѣ за тѣхнитѣ интереси, защото тѣхното здраве и тѣхното будно око е необходимо, за да може дѣлото, на което служатъ тѣхнитѣ началници, да стои на висота. Нека тѣ не смѣтатъ, че отъ страни ще има повече съчувствие и повече любовъ за тѣхъ, отколкото отъ онѣзи срѣди, които стоятъ надъ тѣхъ и бдятъ и за службата имъ, и за положението имъ.

Нека престане поне въ тази сграда онзи начинъ на третиране въпроситѣ, който може само да пакости на нашето държавно управление. Млада държава сме и въ всички ресори на управлението и на стопанския животъ имаме да постигаме голѣми задачи. Съзнавайки тия задачи, ние ще трѣбва да насочимъ и нашата дейностъ. Нека да не забравяме, заради други странични цели, голѣмата целъ, която иматъ всички ресори на нашето държавно управление: да постигаме задачитѣ на българската нация и на българската държава.

Нека желѣзничаритѣ не смѣтатъ, че тѣзи, които нареждатъ тѣхнитѣ заплати, не биха били по-щедри, ако онзи, който понасяше тежестта за тия заплати, можеше да я издържи. И желѣзничари, и всички държавни служители че бива да забравятъ, че днесъ положението на страната е таково, че всѣки, който живѣе съ срѣдствата на държавния бюджетъ, или около държавния бюджетъ, ако не е добре нахраненъ и облеченъ, то поне е спокоенъ за сухия залъкъ, за днешния и за утрешния день, когато онѣзи, които доставятъ срѣдствата на държавния бюджетъ, сѣ въ несигурностъ и за днешния, и за утрешния день.

Едно правителство, едно Народно събрание, което има да оперира при тѣзи обстоятелства, ще има много да се посамисли, когато ще нарежда разходния бюджетъ на държавата. Та нима никой не вижда, та нима това не е ясно за всички, че държавнитѣ приходи намаляватъ затова, защото животътъ ги намалява? Тогава какъ можемъ ние току-така, съ една лекота, да подстрекаваме държавнитѣ служители и да имъ казваме: онѣзи, които се грижатъ за вашето положение, не желаятъ да знаятъ за васъ?

Д. Нейковъ (с. д): Лекота е да мислите, че хората могатъ да бждатъ подстрекавани. Животътъ е много по-силенъ отъ Васъ, г. Пждаревъ, и отъ менъ, и отъ всички ни. Лекота е да мислите противното. Това е теорията за тонковцитѣ: мълчете, търпете, и ще се спасите! Не могатъ да търпятъ хората. Ако тази максима прилагате за желѣзничаритѣ и други, защо не излъзохте да протестирайте срещу голѣмитѣ заплати отъ 30—40 хиляди лева месечно? Тия, които получаватъ такива голѣми заплати, не сѣ ли граждани на тая страна, и не трѣбва ли да се държи смѣтка за данѣксплатитѣ, когато се опредѣлятъ тѣхнитѣ заплати? Никой не желае да увеличава бюджета. Нашата теза е: срѣдствата, дадени въ бюджета, да бждатъ разпредѣлени по-справедливо и по-правилно. Онова, което говорите Вие, г. Пждаревъ, е демагогия.

Председателстващъ В. Димчевъ: Нали го казахте.

Д. Нейковъ (с. д): Не може да се таксува нашиятъ възгледъ като лекота.

Председателстващъ В. Димчевъ: (Звъни)

Н. Пждаревъ (д. сг): Г. Нейковъ! Азъ съмъ принуденъ на Вашия апострофъ да кажа: когато се гласуваше намалението сѣ 10% на заплатитѣ на държавнитѣ служители за месецъ януарий, февруарий и мартъ, азъ направихъ предложение — и го поддържахъ — поне за тия 3 месеца никой да не може да получава заплатата повече отъ опредѣленъ максималенъ размѣръ — 15.000 л. Не се прие това мое предложение отъ народното представителство, и азъ не зная, дали Вие бѣхте тукъ да гласувате за него.

Д. Нейковъ (с. д): Бѣхъ и гласувахъ.

Н. Пждаревъ (д. сг): Когато говоря на тая тема, азъ съмъ последователенъ на разбиранията си; и считамъ, че не само съмъ последователенъ на своитѣ разбирания, но и на разбиранията на тия долу, които съ зорко око следятъ за начинитѣ, по които се съставятъ бюджетитѣ, и които, както Вие самъ казахте, не сѣ въ състояние да понесатъ тежеститѣ и на бюджети, и на животъ.

Д. Нейковъ (с. д): И на фондоветѣ и т. н. Така е.

Н. Пждаревъ (д. сг): Г. г. народни представители! Азъ смѣтамъ, че една констатация трѣбва да направимъ по бюджета на желѣзницитѣ. Тя е, че тоя бюджетъ се представя на Народното събрание въ форма, въ каквато аслѣ той трѣбва да бжде представенъ, и която сѣщественно се отличава отъ формата, въ която бѣше представенъ миналата година. Ние трѣбва да поздравимъ г. министра на желѣзницитѣ за начина, по който се представя бюджета на желѣзницитѣ въ Народното събрание, затова защото той е съобразенъ съ закона за автономията на желѣзницитѣ, който законъ отъ нѣкои съвсемъ криво се разбира.

Г. Нейковъ искаше тукъ да прокара мисълта: вие, желѣзницитѣ, сте автономни, вие можете всичко да вършите, какво ви трѣбва финансовъ министъръ, какво ви трѣбва Народно събрание. Не, г. г. народни представители! Министърътъ е правъ, когато внася бюджета въ тази форма, въ която е внесенъ, защото финансовата автономия, която се даде на този голѣмъ service public, не му се даде, за да бжде изземънъ отъ контролата на Народното събрание и на правителството, а за да може да му се осигури едно по правилно стопанско функциониране. Не бива да се забравя, че желѣзницитѣ сѣ пакъ единъ service public, който трѣбва да бжде подъ контрола на Народното събрание въ ржцетѣ на правителството, защото аслѣ чрезъ него се постигатъ голѣмитѣ задачи на управлението.

Г. г. народни представители! Бюджетътъ на желѣзницитѣ трѣбва да се съставлява не тъй, както се съставлява всѣки държавенъ бюджетъ — да опредѣлишъ предварително разходитѣ за онѣзи служби, които сѣ необходими и тогава да търсишъ приходитѣ — а трѣбва, като опредѣлишъ по-напредъ приходитѣ, съобразно съ тѣхъ да опредѣлишъ разходитѣ. Макаръ въ чл. 1 на законопроекта да сѣ предвидени разходитѣ, а въ чл. 2 приходитѣ, но въ подробнитѣ таблици къмъ законопроекта вие ще видите най-напредъ да се даватъ приходитѣ на държавнитѣ желѣзници.

Г. г. народни представители! Трѣбва да констатираме, че въ тия приходи има намаление. Азъ смѣтамъ, че това намаление е една предвидливостъ. Предъ видъ стѣснението, което се забелязва въ стопанския животъ, трѣбваше да се направятъ тѣзи намаления. Но дали тия намаления сѣ предизвикани само отъ стѣснението на живота или пъкъ тѣ сѣ предвидени, за да се прави намаление въ тарифитѣ, та да се създаде малко повече оживление въ стопанския животъ — този въпросъ е деликатенъ и азъ не мога да го разреша, но азъ го полагамъ. Разрешението му ще дадатъ техникитѣ, които иматъ голѣмата отговорностъ за правилното функциониране на желѣзницитѣ.

Никога не трѣбва да се забравя, че желѣзницитѣ иматъ една главна задача: да стимулиратъ стопанския животъ, да го оживяватъ. И затова при опредѣлянето на тарифитѣ, на приходитѣ отъ желѣзницитѣ, ще трѣбва много да се внимава. И азъ поставямъ този въпросъ: при днешното стѣснение на стопанския животъ, намаляване на неговия импулъс, не би ли било възможно да се намалятъ тарифитѣ за превозъ на стоки и пътници по българскитѣ държавни желѣзници, за да може да се позасили малко стопанскиятъ животъ?

Г. г. народни представители! Азъ не допускамъ, че този въпросъ избѣгва отъ вниманието на управата на желѣзницитѣ, но все пакъ изпълнявамъ единъ дългъ на народенъ представител, като подчертавамъ неговото значение, неговата важностъ.

Г. г. народни представители! И азъ ще трѣбва да кажа, че бюджетътъ на желѣзницитѣ, тъй както е представенъ, ни дава идея за известни свръхразходи, за разходи по-голѣми отъ нуждитѣ за общи разноски, за frais généraux. За да кажа това, азъ се спирахъ на цифритѣ, които дава самиятъ бюджетъ.

Г. г. народни представители! Нека подчертая една непълнота въ сведенията, които дава на народното представителство законопроектътъ за бюджета на желѣзницитѣ по отношению на приходитѣ. Може би то е затуй, защото за пръвъ пътъ автономната Дирекция на желѣзницитѣ ни дава тоя бюджетъ. . . .

Д. Нейковъ (с. д): За втори път.

Н. Пждаревъ (д. сг): . . . и не е успяла да ни даде всички цифри. Но едно никога не трябва да се забравя: народният представител ще трябва да има цифритъ, даннитъ, дадени въ бюджета отъ изпълнителната власт, а не той да ги търси самъ, не той да се рови, защото може да не знае къде да ги търси, може да не умее да ги търси, тѣ трябва да бъдат дадени, и, въз основа на тѣхъ, той да работи, да решава по своето разбиране, по своята съвестъ. Особено когато бюджетътъ се представя за разглеждане въ края на м. мартъ, когато изтича бюджетната 1930/1931 г., азъ съмтамъ, че и за приходитъ можеше да се дадатъ данни за изтеклата година, а пъкъ можеха, безспорно, да се дадатъ данни и за другитъ 2—3 изтекли години, така както се даватъ такива данни за разходитъ. Тия данни сѫ необходими на народния представител, за да може той да прецени, дали наистина приходниятъ бюджетъ е искренъ, дали съответствува на действителното, фактическото положение въ желѣзницитъ.

Но това не е станало. За разходитъ, обаче, г. г. народни представители, ние имаме тия данни. Докато презъ 1928/1929 г. за заплати въ централното управление сѫ били изразходвани 16.300.000 л. крѣгло, за 1931/1932 г. се предвиждатъ 24.000.000 л. — или съ едно увеличение отъ 47%.

Г. г. народни представители! Колкото и да се смѣта, че въ три години е разширена дейността на желѣзницитъ, все пакъ, при едно такова увеличение на кредита за заплати, тогава, когато срѣдствата на държавата все повече и повече намаляватъ, азъ съмтамъ, че той, който види тѣзи цифри, ще направи една не много успокоителна преценка за тоя начинъ на съставяне бюджета, толкозъ повече, че заплатитъ за всички други служби по желѣзницитъ не само не сѫ увеличени, но сѫ и намалени. Така напр. презъ 1928/1929 г. за поддържане сѫ били предвидени 157½ милиона лева, а за презъ 1931/1932 г. се предвиждатъ 159½ милиона, значи, съ 1% повече, когато желѣзнопътнитъ линии сега сѫ много повече. Виждате, че тамъ нѣма увеличение на сумитъ, следователно, трябва да има намаление въ заплати, което нѣкакъ си ще даде основание на мнозина да поддържатъ, че е трѣбвало повече да се внимава при съставянето на тоя бюджетъ.

Г. г. народни представители! Прави ми впечатление доставката по стопански начинъ на материали. И азъ съмтамъ, че министърътъ на желѣзницитъ ще даде освѣтление за резултатитъ отъ стопанството въ Сестримо за доставяне на почти най-необходимия за поддържане и постройка на желѣзницитъ материали — праверситъ — което стопанство се създаде отъ нѣколко години и което, съмтамъ, дава основание на Дирекцията на желѣзницитъ да бѣде доволна отъ него.

Въ перото за поправка на локомотиви въ частни фабрики азъ виждамъ, че се предвиждатъ 69.000.000 л. Това вече доби гражданственостъ въ Дирекцията на желѣзницитъ. Създадохъ се тия фабрики у насъ и тѣ живѣятъ само отъ работата, която имъ даватъ държавнитъ желѣзници. Единъ денъ, когато нѣкой ще пожелае да проучи въпроса за пѣтя, по който се е дошло до това положение, може би ще намѣри интересни нѣща. Въ всѣки случай вѣрно е, че всички онѣзи, които живѣятъ около бюджетитъ, могатъ да живѣятъ по-нашироко, а онѣзи, които доставляватъ срѣдствата на бюджетитъ, сѫ въ много тежко положение. Но това, казвамъ, вече се поддържа и като теория: ще поддържаме частнитъ предприятия затова, защото тѣ сѫ необходими за функционирането на държавнитъ желѣзници. Азъ още преди 5—6 години поддържахъ противното: когато въ тия фабрики се поправятъ само вагони на държавата, и когато тя има такива добре уредени свои работилници, малко усилия сѫ нуждни, за да могатъ да се направятъ образцови тия работилници, та да се върши въ тѣхъ всичката онака работа, която се върши сега въ частнитъ работилници, и да се върши по начинъ такъвъ, че да печели било държавата, било тия държавни работници, които работятъ въ тѣхъ — инженери, дѣломайстори, майстори и обикновени работници. Досега този кредитъ е увеличаванъ кресчендо и ще бѣде увеличаванъ и въ бъдеще, защото това е една политика вече възприета.

Г. г. народни представители! Ще ми позволите да се спра малко и на въпроса за бюджета на пристанищата. Безспорно, нашата страна ще трябва да използва това благоприятно географско положение, което има, да използва р. Дунавъ и Черно-море, съ подходящи пристанища. Но, г. г. народни представители, не е въпросъ само да се построятъ пристанищата — тѣ трябва и да се използватъ. Нека ми бѣде позволено да засегна единъ, може би, локаленъ въпросъ — въпросътъ за Видинското приста-

нище, едно отъ най-старитъ, може би, и едно отъ най-добритъ пристанища на Дунава.

Построенъ е Видинското пристанище, но като че то не съществува за ония, които иматъ задачата да използватъ тия държавни богатства. Видинското гражданство още не може да си обясни, какъ е възможно тамъ, въ града Видинъ, да се хвърлятъ 1.200.000 л., за да се вземе едно здание, въ което живѣятъ четирма служаци на пристанището, когато, ако държавата рече да намѣри на тия четирма служаци къватири въ Видинъ, щѣше да плати максимално 15—20 хиляди лева, и то скѣпо и прескѣпо, *largement, largement*. Досега не можа да се намѣри сума да се постави тамъ единъ двигателъ, който да вдига тежитъ стоки отъ параходитъ и да ги стоваря на пристанището. Въ такъвъ случай щѣше да се използва Видинското пристанище за голѣмитъ товари и ще му се създаде работа, а, отъ друга страна, щѣше да се облекчи Ломското пристанище.

Г. г. народни представители! Нека ми позволи г. министърътъ да привлѣка вниманието му: въпросътъ тукъ не е само технически, за правилно използване на стопанства и на богатства, а е и политически. Вие имате единъ край — Видинския край — изолиранъ, единъ край, който прави голѣми, неимовѣрни усилия, чието население всѣкога е напѣрѣгало крайни сили, за да го запази български, за да го запази свободенъ и спокоенъ. Но недейте забравя, г. г. управници, че националниятъ духъ се подхранва отъ материалното състояние и материалното удобство. Когато придавате видъ, че не се интересувате за материалното благосъстояние на единъ край, страхуватъ се за духа на този край.

Азъ познавамъ и вѣрвамъ въ патриотизма, въ високия и горещъ патриотизъмъ на гражданството отъ Видинския край; азъ знамъ, че то нѣма да се поддаде на такива настроения, но въ всѣки случай не бива управникътъ да го пренебрегва. Линията се построи, но тя не се построи само за да измъкна това, което създава Видинскиятъ край — тя трябва да бѣде нагласена по начинъ, щото наистина да създава блага за този край и да се почувствува, че наистина този край се повдига, да се почувствува помощта отъ построената линия.

И пакъ ще кажа: тукъ въпросътъ не е само технически, а е и политически. Технически вие може да намѣрите удобство да насочите всичко къмъ линията Брусарци—Ломъ, — признавамъ, технически може да имате всичкитъ изгоди, това техницитъ ще го направятъ — но политикътъ не може да го допусне, защото трябва да има предъ видъ другата, по-голѣмата задача, на която азъ спирамъ вниманието ви.

И нужно ли е делегации да дохождатъ при министъра, за да му посочватъ тази страна на въпроса и да го канятъ да изпѣли дѣла си въ тази посока? Азъ съмтамъ, че не напразно се безпокоятъ гражданитъ и имъ се дава основание да пращатъ такива делегации. Не забравяйте, г. г. управници, че въ Видинския край частната инициатива, малки и голѣми, млади и стари, всички напѣрѣгватъ сили, за да будятъ и поддържатъ високо националния духъ въ този край. Дайте имъ подкрепа, дайте имъ възможностъ да работятъ заедно съ васъ за засилване на цѣлокупната българска държава.

Г. г. народни представители! Азъ не бихъ се спрѣлъ на въпроса за строежа на нашитъ линии, но право е съ раздѣлянето между две министерства на грижата за съобщенията въ страната, технически службата ще страда; и тя, по моето разбиране, страда. Всѣко отъ министерствата тегли къмъ себе си и като че — нѣма да кажа несъгласие — но като че липсва споразумение, за да върви работата паралелно, за да може пѣтицата, шосетата и желѣзницитъ да се строятъ и направляватъ по начинъ общъ и да представляватъ една мрежа добре замислена и добре изпълнена.

Но на тѣзи въпроси нѣма какво да се спирамъ, тѣ сѫ въпроси, които се уреждатъ съ законъ, които сега съ закона за бюджета на желѣзницитъ не можемъ да промѣнимъ. Но, когато единъ министъръ ще има да нарежда, ще има да се справя съ едно заварено положение и да прокарва една определена политика на стопански строежъ, азъ вѣрвамъ, че той ще си направи проучванията на законитъ, и тамъ, където може да направи нѣщо за подобренито имъ, въ най-скоро време ще го направи.

Азъ се спирамъ на този въпросъ, само за да привлѣка вниманието на г. министъра върху онзи данъкъ, който ние създадохме преди години и който още тежи на нашата съвестъ поради своята несправедливостъ. А той е една несправедливостъ затова, защото засѣга личности, а не засѣга състоянията, и затова защото често пѣти засѣга личности, които най-малко могатъ да извлѣкатъ полза отъ линиитъ или отъ пристанищата, които се строятъ. И това

се понася тежко от населението. Този данък продължава вече много години. Аз се надявам, че г. министърът на железниците ще оповести най-сетне на българските данкоплатци, че ще се свърши вече с този данък.

Г. г. народни представители! След тѣзи бележки по бюджетопроекта на българските държавни железници аз завършвам с мисълта, с която почнах — българските държавни железници трябва да си останат service public, един service на българската държава, засягащ много отблизо общата стопанска и държавна политика, и затова тѣ ще трябва да бъдат въ рѣцетъ на правителството и под контрола на Народното събрание.

Аз съм доволен, прочее, от начина, по който е представен бюджетопроектът на железниците тази година, защото дава възможност и на правителството, и на Народното събрание с познаване на работитѣ и съзнание на изпълнен дълг, да го гласува. (Ръкоплъскания от сговориститѣ)

Председателстващ В. Димчев: Други оратори нѣма записани.

Има думата г. министърът на железниците, почитѣ и телеграфитѣ.

Министър П. Стайков: Г. г. народни представители! Аз нѣмам намѣрение по бюджетопроекта на българските държавни железници да държа речъ, защото обяснението на бюджета на едно техническо ведомство, каквото сѫ железниците, не се нуждае толкова много от речи, колкото от даването само на нѣколко цифри. Затова аз ще се огранича, нѣма да държа речъ, а ще дам само нѣколко цифри.

Бюджетопроектът на българските държавни железници е представен въ една форма, която се отличава малко от формата, въ която бѣше представен миналата година. Трѣбваше бюджетът на българските държавни железници да бѣде представен по начинъ, който да бѣде лесно разбираемъ за обществото и за народното представителство, и да представлява наистина бюджетъ, а не само едно счетоводство, за каквото минаваше миналогодишният бюджетъ на железниците.

Г. Нейковъ, който отправи критика срещу управлението на държавните железници, се спрѣ извънредно много на автономията на нашитѣ железници и питаше: има ли автономия въ железниците и каква полза е принесла тази автономия?

Много голѣма полза, г. Нейковъ, е принесла автономията на българските държавни железници, защото, между другото, тая автономия позволява на държавните железници да си видятъ смѣтките и да видятъ дали има печалба или загуба това ведомство; тя даде възможност да се създаде единъ балансъ на българските държавни железници. Първоначалниятъ балансъ е вече обнародван; скоро ще бѣде обнародван и първиятъ годишенъ балансъ на българските държавни железници, и тогава всички народни представители, цѣлото общество, и търговско съсловие, и други ще видятъ, по какъвъ начинъ сѫ организирани железниците и дали действително има смѣтка въ тѣхното експлоатиране, дали има загуба или печалба. Онова, което виждаме въ закона за бюджета на железниците, не дава ясна картина за стопанското експлоатиране на железниците, то е по-скоро една бюджетна постройка. Първиятъ балансъ, който сме публикували, и новиятъ, който сега ще публикуваме, ще даде пълната картина за стопанската експлоатация на железниците.

И аз мога да ви увѣря, г-да — азъ, който съм имал възможност да проуча този балансъ — че действително, при сегашното положение, българските държавни железници се явяватъ като едно рентабилно обществено предприятие. Днесъ, когато въ почти по-големата частъ отъ европейските държави се явява криза въ железниците; когато въ Франция железниците даватъ милиарди лева дефицитъ и се чудятъ какъ да покриятъ този дефицитъ — тамоншните железници сѫ държавни и компански — у насъ, при по-скромнитѣ срѣдства, които се хвърлятъ въ железниците, се е постигнало все пакъ едно балансиране между приходитѣ и разходите — балансиране отъ стопанска, отъ търговска гледна точка.

Пълна автономия железниците нѣматъ. И въ това отношение г. Нейковъ грѣши, като казва: „Вие сте свободни, вие си имате автономия“. Автономията на мината „Перникъ“ не е автономията на българските държавни железници; Камарата не е възприела сѣщата автономия за държавните железници. Минитѣ „Перникъ“ сѫ едно свършено автономно, така наречено въ правото, самодейно предприятие. То има свой управителен съветъ, който самъ реди бюджета и шатветѣ на чиновницитѣ — нѣщо, което же-

лѣзницитѣ нѣматъ. Железницитѣ иматъ една по-скоро счетоводна автономия. Народното представителство остава господарь на железниците, и Министерскиятъ съветъ не откъсва своя контролъ надъ тѣхъ. Докато минитѣ „Перникъ“ сѫ свършено отдѣлно предприятие, железницитѣ сѫ едно включено въ държавната машина предприятие, и тѣхниятъ бюджетъ е единъ бюджетъ-анексъ, а не свършено отдѣленъ бюджетъ, какъвто е бюджетътъ на минитѣ „Перникъ“.

Така че бележитѣ, които направи г. Нейковъ, се нуждаятъ отъ една малка корекция. Нѣма тая свобода, г. Нейковъ, за бюджета на държавните железници. Ние се подчиняваме на общитѣ норми, които Камарата налага, и, преди всичко, на закона за бюджета, отчетността и предприятията, който е въ сила за всички държавни предприятия.

Би било желателно да се получи една по-голяма автономия за железниците. Азъ това твърдо го мисля, г-да! Азъ мисля, че по-скоро ние имаме едно начало на автономия и че тукъ нѣма да свършимъ. Ние, или който бѣде следъ насъ, неминуемо ще отидемъ до пълната автономия на държавните железници, за да може въ тѣхъ да процли още повече търговскиятъ духъ, който трѣбва да господствува при експлоатирането имъ — търговски духъ, който за държавните железници трѣбва да бѣде съчетанъ съ обществения интересъ.

За да може едно стопанско, едно техническо предприятие, каквото сѫ железниците, да просперира при сегашната държава, необходимо е да му се даде единъ по-голямъ тласък, единъ по-другъ духъ; а това сѫ постига, когато стане автономно. Ние още не сме отишли до пълната автономия на това предприятие, но ще отидемъ. Този бюджетъ, както е представенъ, е бюджетъ на едно не напълно автономно, а още свързано съ държавата предприятие. Ние нѣмамъ тая пълна свобода, каквато иматъ минитѣ „Перникъ“, за да можемъ всѣки моментъ да съобразяваме своята политика съ изискванията всѣки моментъ на пазара.

Азъ ще ви дамъ нѣколко бележки за приходитѣ на държавните железници. Тази година, безспорно, тѣ понасятъ едно малко намаление. Общата криза се отрази и върху тѣхъ, и затова предвижданията, които правимъ, сѫ предвиждания много скромни. Докато досега всѣка година приходитѣ сѫ вървели по една полегата възкачваща се, тази година тѣ вървятъ по една хоризонтална, защото има намаление въ персоналниятъ трафикъ — въ превоза на пътници — и намаление въ превоза на стоки.

Но, г-да, нѣма нищо алармистично; досегашнитѣ цифри не сѫ толкова много песимистични, както искаше г. Нейковъ да ги изкара. Има по-скоро едно спирание въ растежа на приходитѣ отъ държавните железници, отколкото едно падане. Все пакъ нуждата отъ превозъ на стоки и пътници се увеличава, и поради това не може да има едно значително намаление на трафика. Има едно свършено незначително намаление. Намалението, което ще има тази година, ще бѣде около 70—90 милиона лева за сточния и пътническия трафикъ. За да можемъ да задържимъ тоя трафикъ или да го увеличимъ, ние не прибѣгваме до едно увеличение на тарифитѣ. Въ този моментъ, колкото и да бѣде желателно да се прибѣгне до едно такова увеличение, за да осигуримъ по-големи печалби за българските държавни железници, не можемъ да го направимъ, то се явява по стопански и психологически причини невъзможно. Азъ поне, откакто съмъ министъръ на железниците, не съмъ проповѣдвалъ една политика на увеличение тарифитѣ, защото смѣтамъ, че тя нѣма да бѣде полезна въ стопанско отношение, макаръ, че биха могли да се явятъ по-големи печалби.

Въ железницитѣ, собствено, г. г. народни представители, по отношение положението до преди войната, нѣма увеличение на тарифитѣ. Акъ вземемъ да ги смѣнемъ въ злато, ще се види, че у насъ тарифитѣ сѫ увеличени съответно по-малко, отколкото е поскапването на живота. Тарифитѣ не сѫ стигнали онова равнище, което сѫ имали преди войната.

Но има друго нѣщо, което и въ железницитѣ започва да се забелязва и което спира увеличението на трафика — конкуренцията на автомобилата. У насъ автомобилното движение не е стигнало до такива размѣри, че вече да може да представлява една опасна конкуренция за железниците. Но въ отдѣлни пунктове, при малки разстояния, гдето става прехвърляне отъ линия на линия, презъ лѣтото се явява конкуренцията на автомобилата. Тя е още въ свършено слаби размѣри. Ние бихме желали да се яви такава конкуренция, защото тя ще бѣде едно подмушкване на управлението на железницитѣ да подобрява съобщенията, да ги ускорява, да взема мѣрки за рационализация, даже за уреждане прехвърлянето отъ линия въ линия, за подо-

брение на разписанията и пр. Така че конкуренцията, било на колата, било на автомобила, е желателна за железниците, за да може да се контролират по такъв начин тарифите.

Трафикът на железниците се е увеличавал. Докато въ 1911 г. са били превозени само 2.486.000 пътници, сега, според последната статистика, са превозени 9.036.000 пътници. Докато въ 1911 г. са били превозени 2.292.000 тона стоки, въ последната година са били превозени 4.374.000 тона — значи, удвоено е количеството на превозените стоки. Това се отнася за нормалните и тѣсноколейните линии.

За тѣсноколейните железници у насъ ще кажа, г. г. народни представители, че се забелязва известен дефицитъ, че тѣ се явяват нерентабилни при нашето положение. И сега, когато линията Радомир—Дупница е вече нормална, реализирва се една голѣма икономия за българските държавни железници.

Разходите на българските държавни железници са върви така: въ 1911 г. — 10.475.000 златни лева, а въ последната година — 15.477.000 златни лева. Разходите са се увеличили, значи, съ 5.000.000 л., но имайте предъ видъ, г-да, че сега имаме нови линии, че железнопътната мрежа е по-голѣма. Съ приходите, които надминават милиардъ, се предприематъ и са построени въ последните години редъ постройки. Строи се не само съ средства отъ бюджета на българските държавни железници, но се строи и съ средства отъ бюджетите на фондовете, строи се и съ средства отъ заеми.

Г. Нейковъ обърна внимание, че не се строели депа. Мога да Ви уверя, г. Нейковъ, че и по въпроса за депата има известно подобрене. Въ този моментъ се строятъ две голѣми депа въ Русе и Бургасъ и се проектира строежътъ на едно голѣмо депо въ Свиленградъ. Недейте мисли, че не се взема подъ внимание нуждата отъ създаване на голѣми депа, че Дирекцията на държавните железници има желание да остави персонала и локомотивите на открито, да бъдатъ изложени на атмосферни влияния. Но всичко това е въпросъ на средства. Мислите ли, че нѣмаме желание да имаме най-добри гари, депа, локомотиви и вагони — пътници и за стоки? Желанието ни, безспорно, е да имаме всички тия приспособления, но то е въпросъ на средства.

Тия средства ги добиваме отъ редовния бюджетъ. Дирекцията на държавните железници разполага само съ приходите отъ железниците. Тя не може да похарчи повече отъ онова, което добива. И ако приходите по тая бюджетъ, който ви е представенъ сега и който възлиза на 1.873.000.000 л., не се реализиратъ, ако този трафикъ не се извърши, ако тия постѣпления отъ превозване на пътници и стоки не постѣпятъ, ще бъдемъ принудени самите ние да съкратимъ нашия бюджетъ, безъ да чакаме това да се направи отъ министъра на финансите или отъ Министерския съветъ. Намаля ли се превозването на пътници и стоки, автоматически се намаля и бюджетътъ на държавните железници.

Това е счетоводната или бюджетната автономия на държавните железници. Докато другите министерства, иматъ или нѣматъ приходи, черпятъ своите средства за разходите отъ държавната каса, отъ общото съкровище, държавните железници се различаватъ по това, че не могатъ да правятъ апелъ къмъ държавната каса, а могатъ да си служатъ самс съ онова, което постѣпва по разните пера отъ бюджета имъ, главно отъ превозъ на пътници и стоки.

Строи се, г-да, въ областта на българските държавни железници, но се строи въ границите на онова, което постѣпва. Говори се за една голѣма строителна политика, обаче се забравя, че безъ заеми ние не можемъ да строимъ железници. Никои отъ нашите железници, г-да, не са построени безъ заемъ. Всички тия голѣми линии, които имаме сега, са били построени съ заеми. Ако ние мислимъ, че само съ трудовата повинностъ, или само съ постѣпленията отъ трафика се може да построимъ всички тия депа, всички тия приемни здания, всички тия приспособления, всички тия нови линии, което се желае отъ всички — това е една илюзия. Даже тия железници, които открихме напоследъкъ, се построиха пакъ съ заеми. Напр., подбалканската линия се строи съ заемъ, линията Дяболово—Сливенъ се строи съ заемъ, линията Ямболъ—Елхово се строи съ заемъ, линията Радомир—Дупница се строи съ заемъ, линията, която наскоро ще се открие, за Мостанлъ, също се строи съ заемъ; когато линията Карлово—Пловдивъ още не се завършва и населението отъ Карлово и Пловдивъ чака отъ 10 години да се открие тая линия, мене ме е просто срамъ — заявявамъ ви го откровенно — да отида въ Карлово, Панагюрище или въ

Стрелча, където хората отъ 10 години копатъ, отъ 10 години плащатъ железнопътенъ данъкъ и още не могатъ да видятъ готова линията. Това е значението на заемите. Благодарение на заеми и линията Ямболъ—Елхово и Радомир—Дупница се изкараха за четири години, когато линията Пловдивъ—Карлово—Стрелча не може да се изкара за 10 години, понеже нѣма заемъ. За една линия се намѣриха заеми и тѣ се откриха, но за други линии не се намѣриха заеми, а се разчита само на податните сили на народа, чрезъ трудова повинностъ да може да се построяватъ, и затуй се забавятъ.

Та искамъ да ви кажа, г-да, че Дирекцията на железниците има желание да извърши тия голѣми постройки, но тѣ, повтарямъ да кажа, ще се извършатъ само ако ние можемъ да направимъ заеми за тяхното осъществяване. Инакъ ние неминуемо ще трѣбва да отлагаме тяхното извършване, за да ги извършимъ постепенно съ наличните средства на бюджета.

За доставка на релси тази година ние имаме предвидени 40 милиона лева. Какво ще можемъ да направимъ съ тяхъ, когато намъ са нуждни може би 100—150 милиона лева, за да можемъ да поставимъ релси и на Карловската линия, и на Пещерската линия, и на Луковитската линия, и на линията за Стрелча? Трѣбва да се поставятъ тѣзи релси, но се предвиждатъ само 40 милиона лева, които ще стигнатъ едвамъ за половината, едвамъ за третината отъ тия линии, които ви изброихъ.

Въ последните години, обаче, трѣбва да отбележа, се извършиха доста много постройки по железниците: гари, различни инсталации и т. н. За такива постройки са отпуснати 672 милиона лева отъ възстановителния заемъ. Благодарение на тия пари се направиха редъ подобрения. И ако нашите железници въ този моментъ могатъ да държатъ на своето реноме и да вървятъ редовно, да се движатъ бързо, това до голѣма степенъ се дължи на възстановителния заемъ.

Отъ тая заемъ ние сме изплатили разни постройки и доставки за 535 милиона лева, ангажирани са 121 милиона лева и има свободни още 16 милиона лева — или всичко 672 милиона лева. За 184 милиона лева са доставени релси, съ които се построи линията за Ямболъ, построи се подбалканската линия, подновиха се релсите най-вече на северната линия, почти до Горна-Орфовица. На подбалканската линия се поставиха тежки релси, които позволяватъ по-голѣма скоростъ на движението. Доставиха се траверси за 37 милиона лева; достави се баластъ, доставиха се разни железнични приспособления, доставиха се също така и локомотиви. Очакватъ се въ най-скоро време 33 локомотиви, които сега са въ постройка, една голѣма частъ отъ които ще бъдатъ изплатени съ пари отъ заема. И азъ знамъ, че са нуждни хилядо локомотиви, но единъ локомотивъ днесъ струва четири и половина милиона лева. Кой не би желалъ да имаме много локомотиви? Имамъ днесъ 450 локомотиви; тѣ са недостатъчни, разбира се; сега идватъ още 33. За нашите скромни средства, все пакъ това е едно хубаво начало за подобрене на локомотивния паркъ.

Благодарение на всички тия приспособления, на всички тия постройки, които са направени, у насъ можа да се постигне, г-да, една скоростъ на движението отъ 65 километра въ часъ. Азъ знамъ, че въ странство има влакове, които се движатъ съ скоростъ 100 км., но въ 1921 г. у насъ влаковете се движеха съ 30 км., а сега скоростта имъ стига 65 км. Това се дължи единствено на подобренето на пътя. Днесъ разстоянието отъ София до Варна се взема отъ бързия влакъ за 12 часа и 47 минути, когато въ 1921 г. то било вземано за 24 часа и 21 минута. Значи, благодарение подобренията въ пътя, днесъ е постигнато едно ускорение почти двойно.

Въ връзка съ движението, г-да, трѣбва да отбележа още едно обстоятелство — сигурността. Вие постоянно четете за голѣми катастрофи, станали по западноевропейските железни пътища, при които се даватъ скъпи жертви — и материални, и човѣшки. Не искамъ да кажа голѣма дума — да не вѣзвѣ на дявола въ ушите — но трѣбва съ радостъ да констатирамъ, че благодарение усилията и на управляващия персоналъ, и на традиционния персоналъ, и на персонала по движението, и на персонала по поддържането, ние въ последните години не сме отбелязали почти никакви катастрофи съ човѣшки жертви по железниците.

Е, питамъ азъ: нима всички тия хора, които са обезпечили една такава сигурностъ по движението, не заслужаватъ една похвала за туй, което са направили? (Продължителни ржкоплекания отъ говористите)

Т. Кожухаровъ (д. сг): И Демократическият сговоръ заслужава една похвала.

Д. Нейковъ (с. д): Не само голи похвали, но и въщо и за предъ кума! Хората сж сити отъ похвали.

Т. Кожухаровъ (д. сг): Тръбва да се признае фактътъ, че тоза се дължи на Демократическия сговоръ.

Н. Мушановъ (д): Тогава изглежда, че по-щедро ще възнаградите желѣзничаритѣ!

К. Николовъ (д. сг): Понеже Демократическият сговоръ е далъ повече срѣдства за потѣгането на желѣзниците, затова и движението е по-сигурно.

Министъръ П. Стайновъ: Г. г. народни представители! Понеже се говори, какво е направено, дължа да ви отбележа, че тукъ несправедливо се каза, че не сж направили никакви подобрения въ материалната частъ. Въ този моментъ, що се отнася до сточни вагони, мога да ви кажа, че ние сме ажуръ. Не искамъ да кажа, че ние не се нуждаемъ отъ нови товарни вагони, но този вагоненъ паркъ, съ който сега разполагаме, е достатъченъ. Докато парктъ отъ товарни вагони е достатъченъ, пѣтническитѣ вагони може би сж недостатъчни. Сега напоследъкъ се доставиха голѣмо количество третокласни пѣтнически вагони, които сж съ пълна желѣзна конструкция и които позволяватъ едно много по-приятно движение. Благодарение на тази доставка, сега сж почти достатъчни и пѣтническитѣ вагони — говоря за третокласнитѣ.

За да може напълно да задоволимъ нуждитѣ си въ това отношение, ние сме си служили съ поправката на вагони. Азъ останахъ малко учуденъ отъ запитването на г. Нейковъ: „Защо не купувате вагони и локомотиви?“ Г-да! Азъ ви казахъ, че ние нѣмаме нужда да купуваме вече пѣтнически вагони; тѣзи, които имаме, сж достатъчни. Ако можемъ да удвоимъ бързината на транспорта, съ тѣзи вагони, които имаме, ние ще бждемъ напълно задоволени; даже ще почувствуваме, ако не единъ излишекъ, то поне една предостатъчностъ отъ вагони. Като се ускори движението, ще се върши работата по-бързо и съ тия вагони, които имаме. Тръбва да подобримъ пѣтя, за да можемъ да добиемъ по-бързо движение; а като добиемъ по-бързо движение, вагонитѣ, които трѣгватъ отъ Перникъ за Бургасъ или Варна, ще могатъ по-бързо да се връщатъ въ Перникъ, кждето да бждатъ пакъ натоварени и т. н. — следователно, нѣма да се чувствува недостигъ отъ вагони.

Не е въпросъ само да се купуватъ вагони, но трѣбва и да се поправятъ повреденитѣ вагони. Това е една политика, която ние сме възприели. И ето, докато преди нѣколко години г. Нейковъ, мисля, говорѣше: „Поправяйте вагони!“, сега сжщиятъ говори: „Купувайте вагони!“

Д. Нейковъ (с. д): И едното, и другото!

Министъръ П. Стайновъ: Г-да! Въ границитѣ на срѣдствата, съ които разполагаме, ние купуваме, и въ границитѣ на срѣдствата, съ които разполагаме, ние поправяме. Поправени сж около четири хиляди вагона тукъ; и локомотиви се поправятъ тукъ, докато доскоро локомотивитѣ и вагонитѣ се поправяха въ странство. Е добре, тази политика днесъ е промѣлена.

Д. Нейковъ (с. д): Нѣмаме нищо противъ.

Министъръ П. Стайновъ: У насъ вече ще се поправятъ и пѣтническитѣ, и товарнитѣ вагони, както и локомотивитѣ.

К. Николовъ (д. сг): Повече шлосери да назначимъ, г. министре, да поправятъ повече вагони.

Министъръ П. Стайновъ: Държавнитѣ работилници сж приспособени за необходимитѣ и неотложни поправки, но ние прибѣгваме до услугитѣ и на частната индустрия. Държавнитѣ работилници ще иматъ толкова персоналъ, колкото е необходимо, за да се вършатъ всички необходими поправки. Но ние или искаме да създадемъ у насъ метална индустрия, или не искаме. Азъ смѣтамъ, че една държава съ 6.000.000 население, когато има толкова желѣзници и предприятия, крайно време е да създаде една метална индустрия. А тая индустрия, която е тежка индустрия, може да се създаде само съ подкрепа на държавата. Може даже поправкитѣ тукъ да коштуватъ по-скѣпо, може да похарчимъ повече пари, но тѣзи жертви ще ги правимъ, ако искаме поправката на вагонитѣ и локомо-

тивитѣ да става у насъ. И както вървимъ въ този пѣтъ, ако можемъ действително съ подкрепа на държавата да закрепимъ тая метална индустрия, скоро ще започнемъ даже да строимъ вагони тукъ, въ България. Азъ мисля, че и сега има възможностъ, вмѣсто да купуваме вагони отъ странство, да сѣ строятъ въ България, а не да изнасяме чужда валута и да даваме хлѣбъ на чужди работници. Както се върви сега, ние скоро ще започнемъ да строимъ у насъ мостове и различни други съоръжения, каквито се работятъ вече въ Варна отъ фабриката „Кораловагъ“, скоро и локомотивитѣ ще могатъ да бждатъ строени тукъ. И това е асѣж нашето желание — всички работи, които сж необходими за желѣзницитѣ, да бждатъ строени тукъ.

Т. Кънчевъ (д. сг): И Дрѣновската фабрика да не се забравя.

Министъръ П. Стайновъ: Дрѣновската фабрика се приспособява по-скоро за поправка на вагони и направа на мостове. Въ този моментъ тя е взела едно предприятие за направа на мостове, и надѣвамъ се — понеже е снабдена съ добри инструменти — че тя ще може да изкара блестящо започнатата работа. По-рано фабриката „Кораловагъ“ поправи много мостове въ България; голѣмиятъ мостъ на Искъра е построенъ тукъ, въ България. И обръщателнитѣ за локомотивитѣ ще бждатъ строени тукъ, въ България, както всички стрелки, за които постоянно се разправя и които постоянно се искатъ отъ г. г. народнитѣ представители: „Дайте стрелка тукъ, дайте стрелка тамъ!“ Въобщо, трѣбва да се постигне единъ паралелизъмъ, едно уеднаквиране между родната индустрия и българскитѣ държавни желѣзници, т. е. българскитѣ държавни желѣзници да се явятъ въ голѣма степенъ въ помощъ на развиващата се българска индустрия. Тая политика, г. г. народни представители, азъ поддържамъ съ всички сили и съмъ увѣренъ, че въ това отношение ще получа вашето одобрение.

Г. Пѣд-ревъ повдигна тукъ въпроса за пѣтищата. Ние въ този моментъ, г-да, имаме въ България всичко 2.987 километра желѣзни пѣтища, отъ които 2.571 километра сж нормални, 76 сантиметрови — 161 километра и 60 сантиметрови — 253 километра. Говоря за желѣзнитѣ пѣтища въ този моментъ; въ това число не влиза линията за Мъстанли и линията за Саранци, които предстоятъ да се откриятъ. Съ пѣтя се занимава отдѣлението за поддържането, а то отнема една голѣма частъ отъ приходитѣ на желѣзницитѣ, било за купуване на баластъ, било за купуване на траверси. Г. Пѣдаревъ говори за траверситѣ. У насъ, благодарение на редъ организации — горски кооперации и горски предприятия — се постигна, што траверситѣ да бждатъ правени въ България. Преди години траверситѣ се доставяха — желѣзни или дървени — отъ чужбина. Днесъ всичкото количество отъ 200—300 хиляди кубически метра траверси се доставя на българскитѣ държавни желѣзници отъ наши предприятия. У насъ се зачислява напоследъкъ доставката на букови траверси, за която целъ е предприето импрегнирането на траверситѣ — учредени сж три импрегнации. Направено е даже въщо повече. За да може да се запази една цена на траверситѣ и да нѣма спекулация, държавата сама е предприела да стопанисва известни гори, известни горски предприятия въ недостѣпни мѣста, които Дирекцията на желѣзницитѣ експлоатира по-добре, които по другъ начинъ не биха могли да се експлоатиратъ. Ще ви цитирамъ случая въ Сестримо, за който говори г. Пѣдаревъ. Отъ 2—3 години държавата се ангажира да експлоатира сестримската гора — тя е общинска — която е недостѣпна. Дирекцията на желѣзницитѣ е построила единъ пѣтъ, който коштува нѣколко милиона лева, за да стане тая гора достѣпна за превозни срѣдства. Отъ тая гора сж държавни срѣдства се приготвяватъ траверси. Съ това, което се произвежда, не могатъ да се удовлетворятъ нуждитѣ на желѣзницитѣ, но се постига поне установяване на ценитѣ на траверситѣ отъ 63 до 75 л. за букови траверси, които се доставятъ за българскитѣ държавни желѣзници. И трѣбва да констатирамъ, че ценитѣ на траверситѣ сж спаднали извънредно много. Докато по-рано буковитѣ траверси струваха 85—90 лева, сега струватъ 63—75 лева — има едно спадане, както въ ценитѣ на всички земеделски произведения, така и въ ценитѣ на траверситѣ. Това сж ценитѣ, които се получаватъ въ предприятията безъ търгъ. Желѣзнитѣ траверси, макаръ да сж необходими за гаритѣ и нѣкои машинни терени у насъ, се употребяватъ по-малко. И понеже се доставятъ отъ чужбина и съ това се изнася чужда валута, прибѣгваме повече до държавни траверси.

Същото може да се каже и за баласта. Доставка на баласт, който е едно много голямо перо в бюджета на българските държавни железници, ангажира една голяма част от българското население и се набавя не само от големи общински кариери, но и от частни предприемачи и дребни производители. Ако сте минавали по балканската линия, от Горна-Орховица за към Джбово, сигурно сте видели от двете страни на линията настосни големи количества баласт, който селяните набавят от околните села, които изкарват прехраната си с доставката на този баласт. Докато преди войната и през първите години след войната имаше липса на баласт, и поради това нашите железници не можеха да се движат бързо, сега с по-бързата доставка на баласт се спомога да се установи по-бързо движение на железниците.

Но не само с доставката на баласт се ускорява движението на железниците, а и с новите релси. Сега у нас се установява един нов тип релси, които са дълги 15 м. Това са тежки релси, по които могат да се пускат сега влакове с 65 км. скорост, а с подобрението на железния път — с 75 км. Цялата балканска линия е подновена с тези нови, по-тежки релси, а северната линия сега се подновява с тях. А тия релси, които ги имаме досега и които тежат 31 килограма на линейен метър, се снемат и се поставят в второстепенните линии, главно в новостроящите се линии, които имат слаб трафик, като Джбово—Сливен, по която се движат 2—3 влака на ден. Новите линии се строят главно с релси, които се вземат от старите линии, които се подновяват с нови релси.

Това бяха няколко данни, г-да, които исках да ви дам за материалните разходи и въобще за какво отива този милиард, който се употребява за вещевени разходи.

Но идвам на въпроса за персонала. Г-да! Аз винаги съм смятал не само сега, бидейки министър на железниците, но и по-рано, че железничарите изпълняват една повинност, която може да се сравни у нас само с военната повинност. Хора, за които няма дълник-празник, хора, за които няма от 8—12 и от 2—6 часа, хора, за които няма лѐте и зиме — това са железничарите. Железничарите са изложени на един професионален риск много по-голям, отколкото другите държавни чиновници; те носят отговорност не само за материалите, които им са поверени, но и отговорност за живота на пътниците и за стоките, които превозват, и затова те заслужават по-особено третиране по отношение заплатите, отколкото другите държавни чиновници. И аз трябва да констатирам, че народното представителство винаги се е стремѐло да даде малко по-големи заплати на персонала в държавните железници. Легенда е, г-да, че има големи заплати в българските държавни железници. Тази легенда е плод на завист. Говори се за големи заплати на персонала, който ръководи, говори се за големи заплати на най-последния спирач, на най-последния стрелочник. Не, г-да, и миналата година, и сега заплатите на железничарския персонал, било ръководен, било изпълнителен, не са много големи. Каза се: един началник на отделение в Министерството на железниците получава 10—11.000 л. Да вземем началника на движението, за който говори г. Нейков, на който са подчинени 5.000 души. Аз питам: колко са отделенията в нашите министерства, в които на един началник на отделение да се възлага да отговаря за 5.000 души, да ги управлява, дисциплинира и ръководи? Също така и началникът на тракционното отделение има 5—6 хиляди души персонал и в рѐчетъ му е един бюджет от 800.000.000 л., който харчи за тракционни нужди. И този началник на отделение вие искате да се сравнява с друг началник на отделение, който има 5 души чиновници? Аз мисля, че това ще бѐде несправедливо. Началниците в Дирекцията на постройките, на които повѐряваме стотици милиони да строят тунели, на които повѐряваме десетки милиони да строят мостове, на които повѐряваме най-големите рисковани постройки, вие искате да ги третираме като обикновени майстори-дограмаджии? Тия началници, ако България имаше богатства, никога не биха стояли с тия заплати, 10—12.000 л., а с двойно по-големи. Но защото в България няма възможност да намѐрят пласмента на своите способности и таланти, да смеѐтаме, че трябва да ги тормозим и третираме като най-обикновени канцеларски чиновници, туй ще бѐде несправедливо. Затуй аз смеѐтам, че като критикуваме тия хора, които ръководят службите, ние правим, не ще кажа едно престѐпление, но един грѐх към строи-

телите в едно техническо ведомство у нас. Но, каза се, не са големи само заплатите на висшите чиновници у нас; големи са и заплатите на спирачите, които получават 2.000 л. Г-да! Един спирач е нищо на първ поглед, но за него няма лѐте и зиме, той вѐсѐ време е на поста си и, като стои на спирачката, пече се или мрѐзне. Може да е неук, може да е свършил само трето отделение или първи клас, може да е най-обикновен селянин, но той изпълнява важна функция. Ние му доѐвяваме живота на пътниците и имота на българските държавни железници. Затова ние не можем да третираме спирачите и стрелочниците по начин, по който се третира канцеларските чиновници. Има една разлика между канцеларските чиновници и железничарите, и аз държа, г-да, тази разлика да бѐде подчертана в разѐбра на заплатите на железничарите. И ако ние не можем да разберем туй, ще направим един грѐх към тия, които са принасяли винаги такава голяма услуга на държавата.

Д. Нейков (с. д): Кой да го направи?

Н. Мушанов (д): Кой поддържа, че са големи заплатите на железничарите? Напротив, иска се увеличение на заплатите доколкото разбрах.

Министър П. Стайнов: Аз искам да се оправдая тук, защото съм дал по-големи заплати на железничарите, защото някои тук и в печата само критикуват заплатите, които се дават в железниците. Аз искам да подчертая, че персоналите в железниците, като почнете от последния железничар и свършите с директора на железниците, трябва да има по-големи заплати от персонала в другите ведомства. Ако има по-големи заплати, това не трябва никога да учудва, защото това е една справедливост.

Д-р Х. Орснакев (д): Това твърдим и ние.

Н. Мушанов (д): Аз не зная кой е поддържал да се намаляват заплатите. Напротив, иска се увеличение на заплатите на низшия персонал. Станало е една мания да се говори против заплатите на чиновниците, било на малките, било на големите.

Г. Митов (д. сг): Има нужда да се говори, защото всички други чиновници искат по-големи заплати.

Министър П. Стайнов: Г. Нейков цитира заплатата, която получава началникът на движението. Той каза: оная година този началник е получавал 90.000 лева, а сега му дават 122.400 лева, значи, увеличават му заплатата, когато на всички други намаляват заплатата. Вѐрно ли е това твърдение на г. Нейков?

Д. Нейков (с. д): Бюджетът Ви е такъв.

Министър П. Стайнов: Като твърдите това, Вие спекулирате с цифрите.

Д. Нейков (с. д): Разгѐнете бюджета и вижте.

Министър П. Стайнов: Колко е получавал оная година началникът на движението, който управлява 5.000 души? Получавал е 12.775 лева на месец. Колко ще получава сега? — 10.200 лева, значи, с около 2.000 лева му се намалява заплатата.

Д. Нейков (с. д): Не е истина.

Министър П. Стайнов: Как не е истина? Или Вие знаете, или аз зная. Аз ви заявявам, че този човек е получавал оная година 12.775 лева, а сега ще получава 10.200 лева, значи, разликата е около 2.000 лева. Г. Нейков ако твърди друго, да го докаже.

Р. Василев (д. сг): Миналата година той е получавал персонални добавки, а сега няма да получава.

Министър П. Стайнов: Тогава как можете да излизате да говорите, че не се намаляват заплатите на големите чиновници, а се намаляват на малките?

Д. Нейков (с. д): Аз ви говоря за основната заплата.

От сговористите: А-а-а!

Д. Нейков (с. д): Не говоря за § 49, за командировачниѣ, които сѣщитѣ господа ще взематѣ. Параграфѣтѣ е увеличенъ отъ 5.000.000 на 10.600.000 лева.

Министъръ П. Стайновъ: Кажете, защо!

Д. Нейков (с. д): Ще дойде да говоря по § 49.

Министъръ П. Стайновъ: Защо не говорите сега?

Д. Нейков (с. д): Ще излѣзатѣ двойни заплатитѣ.

П. Анастасовъ (с. д): Скрити заплати ще има пакъ.

Министъръ П. Стайновъ: Този господинъ, който твърди, че щѣло да има скрити заплати, както по-рано да се качи на тази трибуна, да каже, кжде намира скрити заплати.

П. Анастасовъ (с. д): А командировачнитѣ?

Нѣкой отъ сговориститѣ: Командировачнитѣ ще сѣ заплатата.

Министъръ П. Стайновъ: Нѣмашъ хаберъ, г. Анастасовъ, не си прочелъ бюджета на желѣзницитѣ и говоришъ.

П. Анастасовъ (с. д): Като дойде параграфѣтѣ за командировачнитѣ, ще Ви кажа.

Министъръ П. Стайновъ: Азъ Ви питамъ, господине: въ другитѣ министерства нѣма ли параграфъ за пѣтни и дневни?

Д. Нейков (с. д): Г. министре! Нали искате да се разберемъ?

Министъръ П. Стайновъ: Да, съ Васъ мога да се разбера, защото Вие сте прочели бюджета, но този господинъ не го е прочелъ.

П. Анастасовъ (с. д): Ти си го челъ!

Д. Нейков (с. д): Азъ твърдя, г. министре, че основната заплата на началника движение миналата година е била 91.560 л., а въ бюджета за тази година е предвиденъ 122.400 л. — разлика 30.000 л. повече отъ миналата година.

Министъръ П. Стайновъ: Основната заплата на началника на движението миналата година е била 6.000 л. месечно.

Д. Нейков (с. д): Грѣшите, дали сѣ Ви погрѣшни цифри.

Министъръ П. Стайновъ: На Васъ сѣ Ви дали погрѣшни сведения. 6.000 л. му е била основната заплата. А цѣлата заплата, споредъ системата, която сѣществуваше миналата година, не само въ ведомството на желѣзницитѣ, но въ всички други ведомства, се състоеше отъ: основна заплата, добавка къмъ длѣжността, добавъчно за семейно положение, и въ желѣзницитѣ имаше персонални добавки или проценти. За насъ не е важно какво име носи възнаграждението — персонални добавки, за семейно положение, допълнителна заплата за длѣжността и т. н. — за насъ е важно въ края на месеца каква сума ще тури чиновникътъ въ джеба си.

Д. Нейков (с. д): Точно така.

Министъръ П. Стайновъ: Е добре, този чиновникъ подъ най-разнообразни предлози е получавалъ отъ държавната каса 12.775 л. месечно, а сега, по новия бюджетъ, когато нѣма да има никакви персонални добавки, проценти, възнаграждение за семейно положение и т. н., ще получава 10.200 л.; значи, заплатата му се намалява съ 2.600 л. или съ 20%.

Д. Нейков (с. д): Бюджетната цифра е друга. Сега ще получава 10.200 л. месечно, а миналата година е получавалъ 91.560 л. годишно съ всички добавки. Така е.

М. Метевъ (д. ср): Пакъ трамбувашъ на едно мѣсто. (Глъчка)

Министъръ П. Стайновъ: Нали ви обяснявамъ, г. Нейковъ! Това е заплатата му по категория, плусъ разнитѣ добавки — за семейно положение, за длѣжността и пр.

Д. Нейков (с. д): Не е така. Ще Ви донеса цифритѣ по двата бюджета, за да видите, че миналата година той е получилъ всичко 91.560 л., а сега ще получава 122.400 л. годишно.

Нѣкой отъ сговориститѣ: В. „Народъ“ да пише за тая работа!

Министъръ П. Стайновъ: Миналата година е получавалъ повече — 12 хиляди и нѣщо месечно.

Д. Нейков (с. д): Миналата година е получилъ общо 91.560 л.

Министъръ П. Стайновъ: Не е. Казахъ ви, получавалъ е 12 хиляди и нѣщо месечно. Вие казваге: не.

Д. Нейков (с. д): Оставете командировачнитѣ.

Министъръ П. Стайновъ: Командировачнитѣ не влизатъ; влизатъ само персоналнитѣ добавки, възнаграждението за семейно положение и други.

Д. Нейков (с. д): Общо.

Министъръ П. Стайновъ: Азъ имамъ тукъ бележки отъ нашето счетоводство. Най-напредъ въ заплатата по бюджета, както Вие казвате, не влизатъ персоналнитѣ добавки. Тѣ не фигуриратъ въ бюджета. Какъ можете да твърдите тогава, че миналата година е било така?

Д. Нейков (с. д): Миналата година имаше възнаграждение за семейно положение, допълнителна заплата за длѣжността и други.

Министъръ П. Стайновъ: Тази година нѣма нито възнаграждение за семейно положение, нито допълнителна заплата за длѣжността.

Д. Нейков (с. д): Основната заплата, възнаграждението за семейно положение и допълнителната заплата за длѣжността дава общата цифра.

Министъръ П. Стайновъ: Ами персоналнитѣ добавки?

Д. Нейков (с. д): Тѣ сѣ турени сега въ увеличената заплата.

Министъръ П. Стайновъ: Искамъ да кажа, че има намаление и въ голѣмитѣ заплати и като примѣръ взехъ началника на движението, единъ чиновникъ, който стои начело на движението, съ толкова годишна безупрѣчна служба. И неговата заплата се намалява съ 2.600 л. или съ 20%. Може ли тогава да се твърди, че на висшитѣ чиновници сме увеличили заплатитѣ, а на малкитѣ сме ги намалили? За съжаление, намалени сѣ заплатитѣ и на малкитѣ, и на висшитѣ чиновници, и на висшитѣ намалението е много по-голѣмо, отколкото на малкитѣ.

Азъ имамъ при себе си цифритѣ за нѣкои служители и ще ви ги кажа. Одеве вие споменахте за спирачитѣ. Тѣхната заплата не се намалява. Единъ спирачъ досега е получавалъ 1.805 л., а сега, по новия бюджетъ, ще получава 1.800 л. — намалява му се заплатата съ 5 л.

Д. Нейков (с. д): Срѣдно колко персонални добавки сѣ получавали спирачитѣ?

Министъръ П. Стайновъ: Единъ спирачъ, съ две деца, съ всички възнаграждения, персонални и други, е получавалъ 1.805 л., а сега ще получава 1.800 л. Да вземемъ стрелочникитѣ. Единъ стрелочникъ съ две деца е получавалъ досега 1.791 л., а сега ще получава 1.800 л. Значи, има увеличение. Да вземемъ огняритѣ. Единъ огняръ съ две деца, X класъ, досега е получавалъ 2.495 л., заедно съ персоналнитѣ добавки и всички други възнаграждения — не говоря за километража, понеже и тогава имаше и сега има километражъ, и тогава имаше възнаграждение за икономия — а сега ще получава 2.530 л.

Д. Нейков (с. д): Единъ огняръ, съ персоналнитѣ добавки, е получавалъ 2.810 л.

Министъръ П. Стайновъ: По моитѣ бележки тукъ единъ локомотивенъ огняръ е получавалъ 2.495 л.

Д. Нейковъ (с. д): Заедно съ персоналните добавки, считани срѣдно 400 л. на месецъ.

Министъръ П. Стайновъ: Досега е получавалъ 2.495 л. Моята цифра ли е вѣрна или Вашата? Взелъ съмъ сведенията отъ този, който плаща заплатитѣ. Локомотивнитѣ машинисти, съ две деца, X класъ, досега сж получавали 3.151 л. — г. Нейковъ казва, че сж получавали 3.355 л. — а сега ще получаватъ 3.040 л. или съ 30% намаление. Азъ, обаче, считамъ, че тия заплати, особено за машиниститѣ и огняритѣ, сж недостатъчни.

Н. Мушановъ (д): На тѣхъ ще трѣбва да се увеличи заплатата.

Министъръ П. Стайновъ: Надѣвамъ се, че утре въ бюджетарната комисиия народното представителство ще намѣри начинъ да увеличи заплатата на тия чиновници по държавнитѣ желѣзници, които не сж канцеларисти, които сж изложени на атмосфернитѣ влияния, за които нѣма денъ и нощъ, които изпълняватъ мъжни служби. Повтарямъ, вѣрвамъ, че бюджетарната комисиия ще подкрепи този персоналъ и ще му даде по-голяма заплата. (Ржкопискания отъ всички страни)

Д. Нейковъ (с. д): Само да го направите, да не остане пожелание.

Министъръ П. Стайновъ: Ще го направимъ.

И. Гавалюговъ (д. сг): (Къмъ Димитъръ Нейковъ) Не си само ти, който познавашъ службитѣ въ желѣзницитѣ.

М. Момчиловъ (нац. л): Особено на машиниститѣ трѣбва да се даде нѣщо.

Министъръ П. Стайновъ: Г. г. народни представители! Говорейки за експлоатацията на желѣзницитѣ, искаме да привлѣка вашето внимание върху другъ единъ въпросъ, пакъ свързанъ съ бюджета на желѣзницитѣ, за който, за нещастие, обикновено се отдѣля много малко внимание при парламентарнитѣ дебати. Това е въпросътъ за българскитѣ пристанища. Истината, г. Пждаревъ ловдига този въпросъ, но — какъ да кажа — съ горестъ на сърдцето трѣбва да констатирамъ, че общественото мнение у насъ отдава много малко внимание на морето и Дунава. Истина е, че бъдещето, както казваме, на България е все пакъ къмъ морето и надъ морето, но, за нещастие, късно съзнаваме тая истина, и това ще ни костува, може би, извънредно скъпо.

Нашитѣ пристанища, г-да, не сж подъ сжщия режимъ, подъ който сж желѣзницитѣ, защото, докато желѣзницитѣ взематъ отъ приходитѣ онова, което изразходватъ, пристанищата, ако не имъ стигнатъ приходитѣ, които иматъ, иматъ право да взематъ суми отъ постѣпленията въ общата държавна каса. По отношение на пристанищата ние сме останали много по-назадъ, отколкото сме въ желѣзницитѣ. Както знаете, ние имаме само 2 пристанища на морето — Варна и Бургасъ — които горе-долу сж изкарани, но не сж снабдени съ модерни срѣдства за една истинска морска търговия. Сега се строи трето пристанище — Василико. Г-да! Азъ бихъ желалъ всѣки отъ васъ да отиде въ Василико да види какво прави българската техника и българскиятъ трудовакъ. Тамъ се върши една сизифовска работа. Въ този дивъ пограниченъ край се строи пристанище, което ще служи както за износъ на дървени материали, който се произвежда тамъ, така сжщо и за съживяването на този край. Но срѣдствата, които отпуска държавата за постройката на всички пристанища, било за постройката на пристанището въ Василико, било за бъдещи постройки и подобрения на пристанищата въ Созополъ, Анхиадо, Месемврия, Бѣла и т. н., сж недостатъчни. Не че нѣма желание въ държавата, не че нѣма желание въ Дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата, но срѣдствата сж оскъдни.

За Дунавскитѣ пристанища. Въ този моментъ се строи Ломското пристанище, което въ най-скоро време ще бжде изкарано. Г. Пждаревъ говори за пристанището въ Видинъ. Ломското пристанище се чертае като първостепенно дунавско пристанище за вносъ, докато Видинското пристанище се очертава като такова за износъ на храни. Видинското пристанище е въ по-завършенъ видъ, отколкото Ломското. За Ломското пристанище сж похарчени милиони и ще трѣбва да се похарчатъ нови милиони, за да се довърши, но то трѣбва да се довърши, защото се чувствува отъ него голѣма нужда като портъ на Дунава за София.

Напоследъкъ тукъ, въ кулоаритѣ на Народното събрание, и въ вестницитѣ се направи голѣмъ шумъ около борбата между Варна и Бургасъ. Яви се една голѣма делегация отъ Варна, която твърдише, че Варна запада. Тя казваше: „Дайте да спасимъ Варна“. Тая делегация се яви при всички министри, отиде при нѣкои народни представители, както и при шефоветѣ на партиитѣ, при председателя на Народното събрание и при председатели на бюджетарната комисиия — навсѣкжде тая делегация казваше: „Дайте да помогнемъ на Варна“. Г-да! Вѣрно е, че Варна, като вносенъ портъ у насъ, запада и че се измѣства отъ Бургасъ. Причинитѣ за западането на Варна сж не само близостта на Бургасъ, но и откъсването на Добруджа. Следователно, западането на Варна се дължи и на политически причини, отговорността за които не носятъ търговцитѣ на Варна, които не отстъпватъ въ нищо — нито по почтеностъ, нито по способностъ, нито по капиталъ — на бургаскитѣ. Но ако Варна запада — Варна, която има толкова много търговски къщи и представителства, въ която е струпанъ много търговски инвентаръ, и всичко това сега стои въ бездействие — освенъ другитѣ причини, отговорността за това носи до известна степенъ и държавата. Затова тя трѣбва да я подкрепи. И усилията за подкрепа на Варна трѣбва да бждатъ усилия на цѣлата българска държава, която трѣбва да направи всичко възможно, но да подкрепи Варна. Подкрепата на Варна, обаче, не може да стане за смѣтка на Бургасъ, защото Бургасъ има задъ себе си географията, а ние не можемъ да се боримъ противъ географията. Ако Бургасъ е съ 100 км. по-близо до София, отколкото е Варна, това разстояние, както и да измѣняме тарифитѣ, никога нѣма да се намали, то ще си остане винаги 100 км., дори и да изравнимъ тарифитѣ. Защото, г-да, когато единъ човѣкъ въ София има да доставя стока, естествено, той инстинктивно ще предпочете да отиде въ Бургасъ, отколкото въ Варна. Това го заявихъ и на делегацията. Казахъ имъ: „Извинете, но изравнението на тарифитѣ нѣма да помогне на Варна, то нѣма да изравни разстоянието отъ Варна и Бургасъ до София“.

К. Николовъ (д. сг): Въ товари може, но въ време не може.

Министъръ П. Стайновъ: Трѣбватъ други усилия. Варна ще остане единъ изходенъ пунктъ за нашето мореплаване. Въ това отношение трѣбва параходното дружество да засили износа — да купи нови параходи, да се реорганизира, за да може да се засили износната ни търговия. Варна ще си остане единъ износенъ пунктъ, какъвто е и сега. Нѣщо повече: Варна ще бжде курортенъ центъръ, и въ това отношение Бургасъ не може да ѝ прави конкуренция. Варна ще остане курортенъ центъръ не само за Балканитѣ, но и за цѣла Югоизточна Европа. Въ това направление ще трѣбва да се засилива престижътъ и значението на Варна. Тамъ държавата може да направи нѣщо. Основа се напоследъкъ една организация за подкрепа на курортитѣ, банитѣ и морскитѣ плажове въ България. Тая организация има за целъ да подобри сношенията съ желѣзници и автомобили до нашитѣ курорти, работи да се направятъ намаление на паспортнитѣ такси и да се оказватъ и други улеснения на чужденцитѣ, идващи у насъ и специално въ Варна. Но, разбира се, не е само това срѣдство, което ще може да помогне на Варна.

За насърчение на пристанищната служба въ бюджетно-проекта на желѣзницитѣ и пристанищата е предвидена една нова служба, единъ новъ отдѣлъ — за корабоплаване. Азъ смѣтамъ, че трѣбва да се засили у насъ корабоплаването. За тая целъ изработихъ и Народното събрание прие законъ за търговското корабоплаване. Тоя новъ отдѣлъ ще бжде повѣренъ на компетентни хора, за да могатъ съ своитѣ организирани сили да подпомогнатъ създаването на българско параходство било по Дунава, било по морето.

Идвамъ, г-да, на единъ последенъ въпросъ — азъ казахъ, че ще дамъ само нѣколко данни — на въпроса за постройката на нови желѣзопѣтни линии. Г. Нейковъ се пита: „Има ли политика по отношение строежитѣ? Не е ли това разхвърленъ строежъ?“ Той казваше още: „Вие строите 21 линии за хатѣръ на този или онзи партизанитѣ“. Не, г. Нейковъ.

Д. Нейковъ (с. д): Ами че Вие казахте, че отъ 10 години строите линията Карлово—Пловдивъ. Това ли е политика?

Министъръ П. Стайновъ: Имаме политика въ строежитѣ на желѣзнопѣтнитѣ линии. Въпросътъ за построй-

ката на линията Карлово—Пловдив е въпросът на сръдства.

Т. Кънчевъ (д. сг): Касаеше се да се направи тя съ трудоваци, но оказа се, че трѣбва заемъ. Такава бѣше идеята.

Министъръ П. Стайновъ: Ако 10 години строимъ линията Карлово—Пловдивъ, това се дължи на обстоятелството, че съ желѣзнопѣтната повивностъ се получаватъ само 20% — $\frac{1}{5}$ отъ необходимитѣ сръдства за строежъ на една линия. Явяватъ се хората съ готовностъ, съ кирки и мотики, и казватъ: „Дайте, ще я направимъ!“ Какво ще направятъ? Даже когато сѣ най-добросъвѣстни, копатъ и пр., пакъ само 20% могатъ да дадатъ отъ сръдствата, които сѣ необходими, а останалитѣ 80% трѣбва да се дадатъ отъ държавата. Това става чрезъ заемъ. Колко струва линията Дѣбово—Сливенъ? 150 милиона лева. 20% отъ тая сума колко сѣ? 30 милиона лева. Останалитѣ 120 милиона лева откъде ще се взематъ? Държавниятъ бюджетъ може ли да отдѣля всѣка година по 150—200 милиона лева за строежъ на желѣзнопѣтни линии? Не може. Казахъ ви, че всички желѣзнопѣтни линии, които сме построили, построили сме ги съ заеми. Ако линията до Саранци ще може да се изкара безъ заемъ, то се дължи на съществуването на тая дойна крава — София, съ нейното многохилядно чиновничество, отъ което може да се прибира редовно желѣзнопѣтниятъ данѣкъ. Никѣде другаде, кѣдето нѣма голѣмъ градъ, не е могло да се построи линия само съ трудоваци. Следователно, правѣха си илюзии онѣзи наивни политици, които отиваха съ камбани и съ хоругви да почватъ строежа на известна линия. Съ камбани и съ хоругви линия не се строи, а съ пари.

Д. Нейковъ (с. д): Тѣй.

Министъръ П. Стайновъ: Ако линията Карлово—Пловдивъ се почна съ камбани и хоругви, безъ дори дирекцията да знае, ето резултатътъ: сега трѣбватъ 40 милиона лева, за да я доизкараме. Това е истината. Има едно увлѣчение у всички насъ — било народни представители отъ опозицията или отъ управляващата партия, било общественици, малки или голѣми — има едно увлѣчение, казвамъ, да се строятъ линии. Азъ отъ 10 месеца съмъ министъръ, а вече съмъ приелъ 50 делегации, които сѣ ме молѣли да започна строежъ на нови желѣзнопѣтни линии. На всички съмъ отказвалъ. Въ мое време нова желѣзнопѣтна линия не е започната. Азъ не зная колко още ще стои министъръ, но заявявамъ, че въ мое време нова желѣзнопѣтна линия нѣма да се започне. Азъ искамъ да имамъ славата, че съмъ попрѣчилъ да се започне нѣкоя нова желѣзнопѣтна линия, но същевременно нека пѣкъ да имамъ и по-скромната слава — отъ тукъ, отъ тамъ да намѣря пари да довърша дѣлата на другитѣ. (Ржкоплѣскания отъ сговориститѣ) Е добре, именно заради това всички желѣзнопѣтни линии, 21 на брой, които сѣ започнати по такъвъ начинъ — поради искането на населението, съ камбани и хоругви — не могатъ въ този моментъ да се изкаратъ. Има, обаче, 4 голѣми линии, върху които е съсрѣдоточено цѣлото внимание на Главната дирекция на желѣзницитѣ — това не сѣ линии на партизани, на разни сили на деня, които сѣ натискали за тѣхъ, на охотницитѣ за камбани и хоругви. Едната отъ тѣхъ, първата, е по долината на Струма. Никакви партизани не сѣ дошли да ходатайствуватъ за нея. Това е една линия отъ държавна необходимостъ; това е една линия, която трѣбва да ни изведе на югъ по долината на Струма. Тая линия се работи. Всички сръдства и всички сили сѣ съсрѣдоточени тамъ и ние пѣлимъ всѣки день, шагъ по шагъ вървимъ надолу край Струма. Това е първата линия, която се стремимъ да довършимъ. Втората линия е тая по Места — презъ Юндола, по долината на Места къмъ Неврокопъ. И за нея никакви партизани, никакви голѣми, никакви сили на деня не сѣ действовали никога. Ето една линия отъ държавна необходимостъ, която ще ни помогне, както и първата, да привържемъ къмъ майка България новопридобититѣ български провинции — Петрички окръгъ. (Ржкоплѣскания отъ македонцитѣ) Да не говоря за линията къмъ Мѣстанлъж; тя е почти готова, може би нѣма да минатъ нѣколко месеца, тя ще бѣде открита и треневетъ ще запълзатъ по долината на Арда. Първиятъ тунелъ е готовъ, релситѣ сѣ турени и стигатъ водитѣ на Арда.

Д. Нейковъ (с. д): Тя е съ заемъ.

Министъръ П. Стайновъ: Третата линия е подбалканската, линията София—Бургазъ. Една голѣма частъ отъ нея е изкарана, и ние сега се стремимъ да свържемъ двата й края съ сръдствата, съ които разполагаме.

Четвъртата линия е трансбалканската, която почва отъ Дунава, отъ бѣдещия мостъ на Дунава и ще свърши на Бѣло-море.

Всички държавни и общински сръдства, съ които разполагаме, ще бѣдатъ употребени за тѣзи линии. Всички останали линии, нѣкои отъ които сѣ много важни — не го оспорвамъ това, но отстъпяти по важностъ на тия четири линии — ще бѣдатъ строени съ обикновенитѣ сръдства на мѣстното население и съ сръдствата по редовния бюджетъ на желѣзницитѣ. Това не е ли една система, която Вие, г. Нейковъ, ще одобрите? Това не е ли една политика на строежъ? Нѣма ли единъ принципъ въ това, да строимъ главно четири линии?

(Председателското мѣсто заема подпредседателъ А. Христовъ)

Д. Нейковъ (с. д): 21 сѣ.

Министъръ П. Стайновъ: Но погледнете да видите за кои даваме пари.

Д. Нейковъ (с. д): Недейте взема за другитѣ 21 линии лична отговорностъ. Азъ говоря за една система изобщо.

Министъръ П. Стайновъ: По другитѣ линии народътъ работи, мѣчи се, върва, но само съ върва линии не се строятъ. Искамъ да изтъкна, че въ този моментъ, при това положение, когато имаме 21 линии въ строежъ, четири линии само сѣ на първо мѣсто въ строежъ.

Д. Нейковъ (с. д): Линията Сарамбей — Варвара — Пазарджикъ ще бѣде единъ паметникъ на безумие.

Министъръ П. Стайновъ: Линията Ямболъ—Елхово ще бѣде открита на Томина недѣля. Значи, подиръ две седмици ние ще имаме случай да приобщимъ една линия отъ 44 клм. къмъ мрежата на държавнитѣ желѣзници. Щѣхме да я откриваме тая недѣля, но понеже има още много калъ, населението поиска да се отложи откриването ѝ за Томина недѣля. Линията Илиенци—Макоцево отъ 46 клм. е изкарана съ релси отгатакъ Столникъ и въ непродължително време София ще бѣде свързана съ Саранци—Макоцево. Линията за Мѣстанлъж отъ 48 клм. ще бѣде сѣщо така още презъ лѣтото открита. Остава линията Пловдивъ—Карлово. По тази линия сѣ построени около 16 клм. релси. И сега се търсятъ още релси, за да може да се построи поне до Селджиково, до подножието на Хисаря. Прави се опитъ съ сръдствата, съ които се разполага, до края на годината да се довърши и тази линия, защото ме е срамъ да я гледамъ неизкарана. Линията Пловдивъ—Панагюрище. Тя е една линия съвършено готова до Стрелча, и само ако се намѣрятъ релси — нищо друго: и здания, и мостове, и чакални сѣ построени, и всичко е наредъ — съ тия 40 милиона лева, които предвиждаме за релси, чрезъ подновяване на релситѣ по другитѣ линии, ще може да се спомогне за доизкарването на тази линия до Стрелча. По-назадъ е линията Михайлово—Раковски. По нея се строи единъ мостъ при Раковски. Кричимъ—Пещера е сѣщо една линия изкарана, на която липсватъ само релси. По линията Шуменъ—Смѣдово, която отива за Карнобатъ, сѣ изкарани 25 клм., но липсватъ релси, и затова тя ще остане по-назадъ. Линията Лѣсковецъ—Златарица. Ето едно мѣсто, кѣдето населението работи съ едно голѣмо себеотрицание, което заслужава всѣка похвала. Тя е изкарана до Лѣсковецъ. Открихме я преди нѣколко месеца, и сега отива усилено къмъ Златарица. Подбалканската линия Златица—Пирдопъ—Рахманларе е една извънредно важна и полезна въ всѣко отношение. Нѣма нужда тукъ да ви излагамъ изгодитѣ отъ нея. Но за построяването ѝ има една голѣма спѣнка предъ видъ двата голѣми тунела, които трѣбва да бѣдатъ построени — единиятъ на Гълъбецъ, другиятъ на Козница. Тия голѣми тунели ще костватъ много; първиятъ, на Гълъбецъ, ще коствува може би около 80—90 милиона лева, за които е осигуренъ единъ заемъ, който тази година ще почне да се осъществява. Постройката ѝ ще отиде дълго време, главно поради тия тунели. Друга една линия, Попово—Разградъ, е почната миналата година, въ началото на зимата. И тамъ населението работи съ едно извънредно голѣмо желание, съ голѣма върва, г-да. За тази линия отиватъ да работятъ всички — и мало и голѣмо — за по-скорошното ѝ доизкарване, но тѣ, разбира се, не знаятъ, че могатъ да направятъ само 20% отъ всичко, което трѣбва да се направи, а останалитѣ 80% ще трѣбва да направи държавата, а сега тя не разполага съ достатъчно сръдства. Линията Дуп-

ница—Горна-Джумая се работи и ще се работи извънредно усилено. (Ржкоплъскания от македонците) По линията Ловеч—Троян работи също така едно будно балканско население с много голямо желание, но тя има няколко тунела, които ще костват около 20 милиона лева. Населението не може да събере тия 20 милиона лева с никакъв железнопътен данък, с никакви общински комитети. И затова пакъ държавата трябва да ги даде. Тя е част отъ трансбалканската линия. Остава Софийската околвръстна линия. Тя е привършена най-после следъ толкова годишни протакания. Остава да се довърши едно парче отъ 250 м. по шосето за Княжево, и цъла София ще бъде обхваната като отъ единъ пръстенъ. Всичко друго е изкарано — и релси, и траверси, и линията ще бъде окончателно свършена въ най-скоро време. Линията Елхово—Шахлий. Тази линия засега не може да се строи именно поради туй, че нѣма защо да почваме нови линии, когато нѣмаме пари. Железопътната линия Чепино—Якоруда се строи съ всички възможни средства най-усилено. Линията Червенъ-брѣг—Тетевенъ. Държавата е извършила единъ грѣхъ спрямо мѣстното население: 11 години се строи тази линия и тя е все тамъ, където бѣше.

Б. Колевъ (д. сг.): И тя ли съ хоругви и камбани се е строила?

Министъръ П. Стайновъ: Да. Безъ голѣми средства отъ държавата тази линия нѣма да се построи. Тази линия, която ще свързва Дунава—Орѣхово презъ Червенъ-брѣгъ, може би и Етрополе съ Балкана, е единъ грѣхъ на държавата, дето още стои въ зародишно състояние и, въпрѣки всичкитѣ усилия на мѣстното население, което много работи, тя е останала доста назадъ. Смѣтамъ, че дълъгъ е на държавата и на дирекцията на железницитѣ да намѣрятъ пари — било чрезъ заемъ, било чрезъ вътрешни средства — да бъде изкарана. 11 години, откакъ е започната — вече има давностъ.

Говорихъ ви, г-да, за голѣмата трансбалканска линия. Тя почва отъ Дунава. И винаги тукъ се е слагалъ въпросътъ: „Ами мостътъ на Дунава?“ Този въпросъ, за нещастие, г-да, стои тамъ, където сме го оставили отъ много години. И не е по вината на България, не е по вината на нкое българско правителство, че мостътъ на Дунава въ този моментъ не е направенъ. Въ българското обществено мнение и срѣдъ българскитѣ държавници въ всѣка епоха винаги е имало едно желание да се свържемъ съ нашата северна съседка. И ако това не е станало досега, то не е, че нѣма пари. България ще намѣри пари — било чрезъ заемъ, или други вътрешни средства — за единъ железенъ пътъ презъ Дунава, за такава една голѣма съобщителна артерия, която ще ни отвори единъ новъ пътъ къмъ Западна Европа, къмъ Източна Германия, къмъ Полша, съ която ни свързватъ напоследъкъ толкова много търговски и културни връзки. И ние трѣбва да посрещнемъ, г-да, съ радостъ инициативата, която е подета и отъ известни полски кръгове, да насърчатъ Ромъния да започне постройката на мостъ върху Дунава. И това е единъ мостъ, който интересува не само Полша, не само Ромъния, но и Гърция, защото и тя, като насъ, иска да има два пътя за Западна Европа: днесъ тя има пътъ само презъ Сърбия, и за нея е желателно да има единъ другъ пътъ презъ София. Ако тази линия, която отива по долината на Струма, бъде изкарана, тя никога нѣма да бъде завършена, ако не се направи единъ мостъ надъ Дунава.

Напоследъкъ се водятъ преговори между Югославия и Ромъния за постройка на единъ мостъ на Дунава, даже се готви една конвенция между тия държави, но, както изглежда, тая конвенция е далечъ отъ своето пълно осъществяване, защото рамнитѣ, за да излѣзатъ на единъ мостъ на Дунава при Панчево, ще трѣбва да похарчатъ извънредно голѣми средства, когато на тѣхно разположение иматъ нѣщо по-просто: оная частъ на Дунава, българския, къмъ който иматъ готова железнопътна линия, и остава да се построи само мостътъ.

Споредъ едно изучаване на главния директоръ на железницитѣ, г. Божковъ, за мостовѣтъ върху Дунава въ древни времена се посочва, че въ времето на Траяна, въ времето на Константинъ още, е имало мостове на Дунава. Единиятъ е билъ при Гигенъ и сегашната Корабия, другиятъ е билъ при Турну-Северинъ. Не е ли престижение спрямо цивилизацията на XX вѣкъ, когато автомобилътъ трѣбва да отиде навсѣкжде, когато тренътъ трѣбва да отиде навсѣкжде, ние и до този моментъ да не сме свързани съ мостъ на Дунава? И нашето желание, нашата политика трѣбва да бъде да обяснимъ на всички, които иматъ нѣкакви съмнения, че този мостъ на Дунава може да застрашава нѣкаква сигурностъ, какъто мостътъ на Дунава

нѣма да застрашава нѣкоя държава, защото създаването на по-тѣсни стопански връзки между държавитѣ по-скоро служи само на мира и на сближението на държавитѣ, отколкото за въоръжения и войни. (Ржкоплъскания отъ сговориститѣ)

Въ връзка съ постройката на железни пътища, искамъ да кажа, г-да, две думи за железнопътния данъкъ. Г. Пѣдаревъ каза, че това е единъ данъкъ, който въ голѣма степенъ съдържа известна, несправедливостъ въ себе си. Това е вѣрно. Но ние безъ този железнопътенъ данъкъ, безъ тази железнопътна повинностъ, която г. Рашко Маджаровъ установи съ своя законъ, не можехме да построимъ никакви железници. 20% сѣ наистина, но тия 20% бѣха абсолютно необходими. И азъ тукъ трѣбва да похваля г. Рашко Маджаровъ за тая негова инициатива да установи окончателно железнопътната данъкъ, да установи окончателно железнопътната трудова повинностъ, защото благодарение на нея все пакъ стана възможно построяването на тия линии, които направихме досега. Но — и азъ тукъ казвамъ едно „но“, г-да, — хората могатъ да работятъ само известно време. Железнопътната повинностъ 1—2—3—4—5 години, да кажемъ, ако е, тя е оправдана, обаче повече не може да бъде оправдана. Това е единъ прикритъ заемъ, който се прави отъ населението, повече или по-малко несправедливъ, защото и богатиятъ го плаща толкова, колкото го плаща и бедниятъ. Този данъкъ, който е наложенъ, може би, е несправедливъ въ основата си, но е необходимъ, и безъ него, както казахъ, при сегашното положение не можемъ да вършимъ абсолютно никаква строителна политика. Но, казвамъ: не може безконечно да трае този данъкъ, защото при него ние имаме едно крещяще неравенство, което се констатира. Какво е то? Въ мѣстата, за които намѣрихме заемъ, железнопътнитѣ линии се свършиха за 4—5 години, и тамошното население бѣше освободено отъ заплащането на железнопътенъ данъкъ. Такъвъ е случаетъ съ линията Ямболъ—Елхово, която, благодарение на 54-тѣ милиона лева отъ бѣжанския заемъ, се изкара за 4 години, а пъкъ за 11 години не можа да се изкара линията Червенъ-брѣгъ—Тетевенъ. Нима ония хора отъ Червенъ-брѣгъ и Тетевенъ сѣ грѣшници, нима сѣ извършили престѣпление, че трѣбва 11 години да работятъ, а ония отъ Елхово сѣ по-добри и можаха съ 4 години да се отърватъ? Както виждате, има една несправедливостъ. Ето защо, г-да, азъ съмъ приготвилъ единъ законопроектъ, съ който, ако не бъде сезирана сегашната Камара, ще бъде сезирана идущата Камара, за видоизмѣняването на цѣлата тая система на облагане съ този данъкъ, като нѣма вече да има облагане повече отъ 5 години. Това го налага справедливостта, това го налага рационалността, защото повече отъ 5 години населението не може доброволно да плаща отъ данъкъ и повече отъ 5 години не може да работи. Наистина, то е заинтересовано да се събератъ пари отъ железнопътния данъкъ, обаче облагането не бива да надминава повече отъ 5 години. Даже и безъ законъ, г. г. народни представители, тази мѣрка е започнала вече да се прилага. Така, напр., макаръ че още не сѣ изкарани подбалканската линия и околвръстната линия на София, гр. София за тази година е обложенъ само съ половината отъ железнопътния данъкъ, а догодина нѣма да бъде никакъ обложенъ. Тѣй и за редъ други мѣста ние сме освободили населението отъ този данъкъ. Така е за Шуменско. И азъ въ този моментъ не виждамъ тукъ г. Кознички, който ми бѣше отправилъ едно питане, съ което се интересуваше да знае, дали данъкътъ ще продължава да се плаща още отъ нѣкои тамошни села, за да му отговоря, че той не се събира вече. Така че и азъ намирамъ за прекалено да се събира този железнопътенъ данъкъ много години наредъ и затова, както споменахъ, съ законопроектъ ще прокарамъ реформа той да не се събира повече отъ 5 години.

С. Савовъ (д. сг.). Г. министре! Понеже говорите за Шуменъ, ще Ви кажа следното. Въ Шуменския окръженъ съветъ тази година инженеръ-строителтъ направилъ докладъ, споредъ който населението, заинтересовано въ постройката на линията Шуменъ—Карнобатъ, е дало въ трудъ и пари 32.000.000 л.; земелнитѣ работи сѣ привършени отъ тѣхъ. Смѣдово до Бръстаница, но остава само да се изкара мостътъ, да се донесатъ железата и да се постави линията.

Министъръ П. Стайновъ: Ами че то е скѣпото, г. Савовъ. Ако 32.000.000 л. сѣ събрани, за другото ще трѣбватъ още 100.000.000 л. Зная, колко тежко е положението тамъ. Азъ самъ съмъ ходилъ къмъ Върбица и Смѣдово. Ако тамошното население е направило 20%, намъ ни трѣбватъ още 80%; ако сѣ похарчени 32.000.000 л., трѣбва да се похарчатъ още 100.000.000 л.

С. Савовъ (д. сг): Но ако се спре работата, всичко направено ще се разруши. Гледайте да не се спира.

Министъръ П. Стайновъ: Върно е, че ако се спрат работитѣ, ще бѣде опасно за самитѣ строежи. Действително, тамъ сега вървятъ бавно работитѣ, но тѣ после ще се засилятъ, защото сега на други мѣста, по важни държавни съображения, се работи по-усилено.

Г. г. народни представители! Съ това свършвамъ нѣколкото данни, които искахъ да дамъ за българскитѣ държавни желѣзници.

Въ заключение, ще ви кажа следното. Това стопанство заслужава да бѣде подкрепено отъ народното представителство. Това голѣмо стопанство заслужава да бѣде следено отъблизо отъ интелигентния човѣкъ, защото то е едно стопанство, което не само представлява единъ голѣмъ държавенъ интересъ, стратегически, културенъ и какъвто щете още, но защото представлява интересъ по своята производителностъ, защото то може да бѣде изворъ на голѣми печалби. Желѣзницитѣ, както сте видѣли въ тѣхния бюджетъ тая година, плащатъ погашения отъ 150.000.000 л. на българската държава за онова, което е построено, за онова, което е вложено въ тѣхъ. Значи, тия капитали се амортизиратъ постепенно къмъ българската държава, като въ тагзгодишния бюджетъ желѣзницитѣ даватъ на държавната каса за лихви и погашения 150.000.000 л. Така че ако ние подобряваме състоянието на желѣзницитѣ и ако ние разходваме за тѣхъ, срещу това ще получаваме. Тѣ сѣ като дойна крава. Ако изразходваме, било за поддържане, било за тракции, било за персонала, и желѣзницитѣ ще ни даватъ, ще се развиватъ. А тѣ у насъ се развиватъ много добре. Вземете, напр., Станимашката линия, за която става дума да бѣде откупена, и която ще се откупи отъ българскитѣ държавни желѣзници. Както знаете, тая линия е строена отъ общината и сега общината е заборчѣла до гуша съ тая желѣзница, която се експлоатира отъ държавнитѣ желѣзници, които прибиратъ приходитѣ. Следователно, напълно редовно е българскитѣ държавни желѣзници да откупятъ отъ общината линията и да заплатятъ борчетѣ, които общината е направила. За това има пригстенъ законопроектъ, съ който сѣщо така ще бѣде сезирано Народното събрание още тия дни. Ето тая станимашка линия, колкото и кажса да е тя, е една линия, която дава приходи въ този моментъ. Всѣка нова линия, особено такава, която е близо до голѣмитѣ градове и свързва голѣми центрове, дава приходи. Наистина, линията Джово—Сливенъ не дава голѣми приходи, но тя е частъ отъ бѣдешата линия София—Бургазъ Утре, като се свърже цѣлото протежение отъ София—Бургазъ, тая линия пакъ ще даде своитѣ приходи.

Прочее, г-да, азъ ще разчитамъ на вашето внимание, което трѣбва да отдѣлите къмъ желѣзницитѣ; азъ ще разчитамъ на васъ да подкрепите добритѣ начинания, които сѣ прокарани въ този бюджетъ на българскитѣ държавни желѣзници, и тамъ, където ония отъ васъ биха представили искания за подобрене на желѣзницитѣ, заявявамъ предварително, че и азъ ще ги подкрепя. Нека обединимъ, г-да, усилията си, за да помогнемъ за материалното подобрене на желѣзницитѣ; нека обединимъ усилията си и за да се подобри материалното положение на персонала по българскитѣ държавни желѣзници. (Продължителни ржкоплѣскания отъ сговориститѣ)

Председателствуващъ А. Христовъ: Ще се гласува.

Моля, които приематъ на първо четене законопроекта за бюджета на българскитѣ държавни желѣзници и пристанища за 1931/1932 финансова година, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Г. г. народни представители! Има предложение заседанията на Народното събрание да почватъ отъ 3 ч. следъ пладне и да свършватъ въ 12 ч. вечеръ.

Моля, които приематъ това предложение, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Д. Нейковъ (с. д): Съ едно условие: че тѣзи, които вдигатъ ржка сега, ще останатъ тукъ и до 12 ч., а не да си отиватъ следъ 8 ч. Обикновено тия, които вдигатъ ржка, най-напредъ си отиватъ, а тукъ оставатъ 12 души!

Председателствуващъ А. Христовъ: Пристъпваме къмъ точка пета отъ дневния редъ—второ четене законопроекта за построяване и обзавеждане на институтъ за народно здраве въ София.

Има думата г. докладчикътъ.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д. сг): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Парламентарната комисия при Министерството на вътрешнитѣ работи разгледа законо-

проекта за създаване институтъ за народно здраве. Комисията направи незначителни поправки въ представения законопроектъ, и тѣй, както сѣ извършени тия поправки, азъ ще ви ги докладвамъ (Чете)

„ЗАКОНЪ“)

за построяване и обзавеждане на институтъ за народно здраве въ София“.

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ заглавието на законопроекта, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 1. Разрешава се на Министерството на вътрешнитѣ работи и народното здраве да построи и обзаведе въ София институтъ за народно здраве съ училище при него за специална подготовка на лѣкаритѣ и помощния санитаренъ персоналъ (чл. 23 отъ закона за народното здраве).“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 1, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 2. Разрешава се на сѣщото министерство да приеме и употреби за горната целъ помощта, която Рокфелеровата фондация (Ню-Йоркъ, С. А. С. Ш.) е отпуснала или ще отпусне.“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 2, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 3. Разходитѣ по построяването, уреждането и обзавеждането на института се опредѣлятъ до 40.000.000 л., отъ които по бюджета на държавата ще се изразходватъ 20.500.000 лева. Последната сума ще се вписва и разходва по редовния бюджетъ на Министерството на вътрешнитѣ работи и народното здраве (Главна дирекция на народното здраве) ежегодно, по части, въ зависимостъ отъ нуждата и отъ вървежа на работитѣ по постройката и обзавеждането.“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 3, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 4. Изработването на планетѣ на постройката, възлагането ржководството и строежа, сключването на съответнитѣ договори — се възлага на Министерството на вътрешнитѣ работи и народното здраве, Главна дирекция на народното здраве, при която за целта се учредява строителенъ комитетъ, назначенъ отъ министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве, въ съставъ: главниятъ директоръ на народното здраве, като председателъ, и членове: началникътъ на отдѣлението за администрация, хигиена и статистика, (който замѣства председателя при отсъствието му), представителъ на Министерството на финанситѣ, единъ архитектъ и единъ юристъ. Последнитѣ двама могатъ да бѣдатъ недѣлжностни лица“.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Правя предложение да има и единъ представителъ на Министерството на общественитѣ сгради. Не можете да игнорирате това министерство.

Председателствуващъ А. Христовъ: Има предложение отъ г. министра на общественитѣ сгради, предъ думитѣ „единъ архитектъ“ да се поставятъ думитѣ „представителъ на Министерството на общественитѣ сгради, пжтищата и благоустройството“.

Които приематъ това предложение, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Които приематъ чл. 4, съ приетата добавка, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 5. Строителниятъ комитетъ води всички работи по постройката, инсталирането и обзавеждането на института, като разрешава всички въпроси отъ строителенъ, административенъ и финансовъ характеръ“.

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 5, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. пълн. Т. I, № 24.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д.сг): (Чете)

„Чл. 6. На строителния комитетъ се делегиратъ всички разрешени за строежа кредити, фондови суми, помощи и всѣкакви други постѣпления, предназначени за целта. Той разпорежда съ тѣзи суми, като произвежда разходите и извършва всички предприятия въ свръзка съ строежа, съгласно съ закона за бюджета, отчетността и предприятията, съ следнитѣ отклонения отъ този законъ:

а) за работи на стойност до 500.000 лева определя, по какъвъ начинъ да бъдатъ тѣ извършени — чрезъ търгъ, доброволно съгласие, стопански начинъ, направо отъ пазара или по чл. чл. 163 и 164 отъ сѣщия законъ; а за работи надъ тази стойностъ нуждното разрешение за начина на извършването имъ се дава — по докладъ на строителния комитетъ — отъ министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве;

Забележка. По стопански начинъ се счита и извършването на работи отъ дадени въ акордъ на специалисти работници по единични цени (на кубически, квадратенъ, и линеенъ метъръ или парче и пр.).

б) при нужда закупува направо отъ пазара материали и други вещи, упоменати въ чл. 11, на стойностъ за всѣки отдѣленъ видъ до 100.000 л., срещу смѣтко-разписки, които служатъ за оправдателни документи;

в) утвърждава всички тържни книжа — поемни условия, скици, планове, единични цени, приемателни протоколи и други;

г) утвърждава търгове, тържни протоколи, договори по доброволно съгласие и спазарителни протоколи за работи на стойностъ до 500.000 л. Предприятия на по-голяма стойностъ се утвърждаватъ отъ министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве по докладъ на сѣщия комитетъ;

д) определя състава на тържнитѣ комисии, на комисии за водене преговори по доброволно съгласие и на приемателнитѣ комисии.

Забележка. Въ всички подобни комисии взематъ участие единъ или двама членове отъ строителния комитетъ, посочени отъ сѣщия.

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 6, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д.сг): (Чете)

„Чл. 7. Строителниятъ комитетъ може да реши, щото известни инсталации, апарати, материали и други вещи, упоменати въ чл. 11, които не се произвеждатъ въ страната, да се закупуватъ направо отъ странство, чрезъ особени комисии. Това решение подлежи на одобрение отъ Министерския съветъ.“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 7, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д.сг): (Чете)

„Чл. 8. Произвеждането и оправдаването на разходите се контролира счетоводно отъ бюджетно-контролното отделение при Министерството на вътрешнитѣ работи и народното здраве.

Оправдаването на разходите става съ платежни заповѣди предъ Върховната смѣтна палата. Тѣ се подписватъ отъ началника на бюджетно-контролното отделение при Министерството на вътрешнитѣ работи и народното здраве и единъ членъ — делегатъ отъ строителния комитетъ, по опредѣление на сѣщия.“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 8, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д.сг): (Чете)

„Чл. 9. Съ одобрено отъ министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве решение строителниятъ комитетъ определя единъ или двама отъ членоветъ си за делегати, които да ръководятъ работитѣ по строежа и пр., да изпълняватъ решения на комитета и да подписватъ отъ името на сѣщия всички книжа.“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 9, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д.сг): (Чете)

„Чл. 10. Решенията на строителния комитетъ се взематъ съ болшинство най-малко отъ трима негови членове, участващи въ заседанията му.“

Думата „трима“ трѣбва да се замѣни съ думата „четирима“, понеже се увеличи съставътъ на комитета.

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 10, съ предложеното измѣнение, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д.сг): (Чете)

„Чл. 11. Освобождаватъ се отъ мито и всѣкакви други държавни, общински и др. налози, такси, данѣци и берви всички стротелни и други материали, апарати, инсталации, машини, инструменти, реактиви, пособия, мебели и др. под., които не се произвеждатъ въ страната, но ще се доставятъ на части или изцѣло отъ чужбина за построяването, обзавеждането или поддържането на института.“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 11, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Т. Кънчевъ (д.сг): (Чете)

„Чл. 12. При Главната дирекция на народното здраве се учредява особенъ „Здравенъ фондъ“ за подпомагане издръжката на института, за обзавеждането и инсталирането му, за подпомагане лица, следващи въ организираниотъ отъ него курсове и пр. Този фондъ се образува отъ:

а) наличната сума и бъдещитѣ постѣпления отъ фонда „Подпомагане лѣкуващитѣ се противъ бѣсъ“;

б) половината отъ стойността на продаденитѣ биологически и други продукти, произвеждани отъ института;

в) такситѣ, които се събиратъ въ института за извършванитѣ въ него изследвания;

г) дарения, заещания и случайни постѣпления;

д) лихвитѣ на фонда.

Здравниятъ фондъ при Главната дирекция на народното здраве се управлява отъ министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве по особенъ правилникъ.“

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 12, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме къмъ точка шеста отъ дневния редъ — първо четене законопроекта за тълкувателенъ законъ на чл. 8 отъ закона за извършване на водопровода „Рила — София“.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретаръ С. Рясковъ (д.сг): Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитѣ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 122)

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ на първо четене прочетенъ законопроектъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Предлагамъ по спешностъ законопроектътъ да се приеме и на второ четене.

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ, по спешностъ, законопроектътъ да се приеме и на второ четене, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта на второ четене.

Секретаръ С. Рясковъ (д.сг): (Чете)

„З А К О Н Ъ“)

тълкувателенъ законъ на чл. 8 отъ закона за извършване на водопровода „Рила—София“.

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ заглавието на законопроекта, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретаръ С. Рясковъ (д.сг): (Чете чл. 1 — вж. прил. Т. I, № 122)

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. I, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. прил. Т. I, № 122.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Чете чл. 2 — вж. прил. Т. I, № 122)

Председателстваващъ А. Христовъ: Които приематъ чл. 2, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме къмъ седмата точка отъ дневния редъ — първо четене законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за измѣнение и допълнение на закона за продаване нѣкои държавни гори въ Станимашка околия отъ 1911 г., измѣнението и допълнението на сѣщия законъ отъ 5 февруарий 1923 г. и разширението му за Пашмаклийско съ законъ отъ 1 юний 1927 година.

Моля г. секретаря да го прочете.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитъ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 117)

Председателстваващъ А. Христовъ: Които приематъ на първо четене прочетения законопроектъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Моля, законопроектътъ да бѣде пратенъ въ комисията по Министерството на земледѣлието.

Председателстваващъ А. Христовъ: Законопроектътъ ще бѣде изпратенъ въ комисията.

Преминуваме къмъ точка осма отъ дневния редъ — първо четене законопроекта за допълнение на закона за преотстъпване отъ районния земледѣлски кооперативенъ синдикатъ „Общъ подемя“, въ гр. Провадия, върху държавата правото за експлоатация на вѣчни времена каменосолнитъ обекти, принадлежащи на сѣщия синдикатъ (Д. в. 56, 13 юний 1930).

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитъ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 111)

Председателстваващъ А. Христовъ: Които приематъ на първо четене прочетения законопроектъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема

Министъръ Д. Мишайковъ: Моля, по спешностъ, законопроектътъ да се приеме и на второ четене.

Председателстваващъ А. Христовъ: Които сѣ съгласни по спешностъ законопроектътъ да се приеме на второ четене, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта на второ четене.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Чете)

„ЗАКОНЪ“)

за допълнение на закона за преотстъпване отъ районния земледѣлски кооперативенъ синдикатъ „Общъ подемя“, въ гр. Провадия, върху държавата правото за експлоатация на вѣчни времена каменосолнитъ обекти, принадлежащи на сѣщия синдикатъ (Д. в. 56, 13 юний 1930).“

Председателстваващъ А. Христовъ: Които приематъ заглавието на законопроекта, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Чете § 1 — вж. прил. Т. I, № 111)

Председателстваващъ А. Христовъ: Които приематъ § 1, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Чете § 2 — вж. прил. Т. I, № 111)

Председателстваващъ А. Христовъ: Които приематъ § 2, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме къмъ точка 9 отъ дневния редъ — одобрение предложението за освобождаване отъ мита и други такси, берии и др. внесенния отъ Софийската община за

нуждитъ на водопровода „Рила — София“ динамитъ — гума „А“ 92% нитроглицеринъ.

Моля г. секретаря да го прочете.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Прочита предложението изцѣло, заедно съ мотивитъ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 121)

Председателстваващъ А. Христовъ: Които приематъ прочетеното предложение, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 82)

Пристъпваме къмъ точка 10 отъ дневния редъ — първо четене законопроекта за предаване на Главната дирекция за настаняване бѣжанцитъ 52,000 декари земя отъ пресушенитъ държавни блатъ въ Карабоазката низина — Никополско.

Моля г. секретаря да го прочете.

Секретарь С. Рясковъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитъ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 124)

Председателстваващъ А. Христовъ: Има думата народниятъ представителъ г. Георги Пенчевъ.

Г. Пенчевъ (с. д): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Азъ не знамъ дали може да се разисква сега този законопроектъ, когато го нѣма г. министърътъ на земледѣлието.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Може да се разисква.

И. Гавалюговъ: Понеже нѣма г. министра, по-добре е да се прати въ комисията.

Г. Пенчевъ (с. д): Съ този законопроектъ се даватъ на фонда за настаняване на бѣжанцитъ 52,000 декари земя отъ отводненитъ блатъ. Азъ вземамъ думата, за да ви изложъ какъ стои работата.

Ако се гласува законопроектътъ така, както се предлага, ние подобряваме положението на бѣжанцитъ, а влошаваме положението на онѣзи, които живѣятъ тамъ. Някой отъ насъ не е противъ бѣжанцитъ. Всѣкой отъ насъ гледа да имъ помогне. Азъ съмъ отъ тѣзи, които гласуваха заема за бѣжанцитъ. Азъ съмъ за всѣко едно нѣщо, съ което се подобрява положението на бѣжанцитъ. Ние трѣбва да настанимъ бѣжанцитъ. Но когато се настаняватъ бѣжанцитъ, не трѣбва да ощетяваме мѣстнитъ граждани, които сѣ тамъ. Отводняването на Карабоазката низина почна много по-рано, още когато не ставаше дума за настаняване бѣжанцитъ тамъ. Знаете кога почна да се строи дигата. Когато почна да се строи дигата, мѣстното население се радваше и отиваше да работи, да помага, защото неговитъ земи, които сѣ тамъ, ще добиятъ по-голяма цена. Дигата се направи. Дигата мина презъ нѣкои частни земи. Много отъ тамошнитъ хора иматъ само по едно парче земя, и дигата мина презъ тѣхнитъ парчета земя. Въ тия времена, когато има една обща криза, населението въ тамошнитъ 6 села — Гулянци, Гигенъ, Магура, Бръстъ, Черчелянъ и Гигенска махла — е обхванато отъ една обща тѣжа, защото неговитъ земи се взематъ по два начина: първо, взематъ му се земитъ, презъ които минава дигата, и, второ, взематъ се отводненитъ негови мѣста.

Както е законопроекътъ, отъ него се разбира, че има едно блато, което е отводнено. Не е така. Всѣка година, когато придожда Дунавътъ, залива се една частъ отъ земитъ на тѣзи 6 села. Но тия земи не сѣ само държавни, не сѣ само общински, а има много частни. Тия частни земи вие не можете да ги отчуждите. Въ тия села мнозина се прехранватъ само отъ скотовѣдство. Когато Дунавътъ залѣе тѣхнитъ земи, водата стои 1-2 месеца, после се оттегля и подире тамъ израства трева и пасе тѣхнитъ добитѣкъ, или пъкъ населението коси тревата. Въ тѣзи граници, които се показватъ въ законопроекта, цѣлата земя се предава на бѣжанцитъ.

Азъ бѣхъ тамъ вчера и познавамъ много добре този въпросъ. Цѣлото тамошно население е разтревожено. Ако се отчуждатъ тамъ частнитъ земи, трѣбва да изселимъ хората и да имъ дадемъ друга земя. Не може така. Частнитъ земи, които ги има въ този кръгъ, не можемъ да ги дадемъ на бѣжанцитъ. Вие, г. министре на благоустройството, сте държавникъ, Вие сте юристъ, и азъ Ви питамъ: какво значи да вземете земята отъ едно и да я дадете на друго? Въ този кръгъ, както казахъ, има частни земи, и азъ казвамъ, че не може да се взематъ тѣзи частни земи и да оставимъ безъ земя тамошнитъ хора. Това значи да ги изселимъ отъ тамъ. Ще дадете на

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. прил. Т. I, № 111.

българците земята, която е държавна, на която държавата е собственик, но земята, на която държавата не е собственик, която е частна, не можете да я дадете.

С. Савовъ (д. сг): Целта е да се даде земя на българците.

Г. Пенчевъ (с. д): Особено недейте взема земята на тия, които имат по едно парче и отъ него се прехранват и живеят. Ако имат повече земи, отчуждете частъ отъ тѣхъ, но недейте имъ отчуждава това, отъ което се хранятъ. Раздавайте земята, която е държавна, но частната земя недейте я отчуждава. Затова азъ искамъ частните земи въ този кръгъ да се изключатъ.

Н. Кемилевъ (д. сг): Ти, като социалистъ, какъ можешъ да защищавашъ частната собственостъ предъ общественото благо?

Г. Пенчевъ (с. д): Тукъ нѣма обществено благо.

Д. Нейковъ (с. д): Ние нѣма да направимъ като буржоазията, да експроприраме и разграбваме. Туй е разграбване на земи.

Т. Христовъ (д. сг): Малко ли пари даде държавата за пресушаването?

Г. Пенчевъ (с. д): На едни подарявате земи; други, които нѣматъ земя, не ги оземлявате, а отъ онѣзи, които иматъ по едно парче земя, вземате имъ го. Никога не бива държавата да посѣга на хора, които иматъ по едно парче земя, и да ги оставя безъ земя и безъ прехрана, да ги остави на произвола, да не знаятъ какво да правятъ.

Н. Кемилевъ (д. сг): Трѣбва да има нѣкакво недоразумение.

Г. Пенчевъ (с. д): Вие предвиждате да предадете на дирекцията 52 хиляди декари земи, но вие нѣмате тия земи тамъ.

Н. Кемилевъ (д. сг): То е другъ въпросъ, дали ги има или нѣма.

Г. Пенчевъ (с. д): Ако отидете тамъ, ще видите, че една голѣма частъ отъ земитѣ, макаръ че има дига, се залива отъ Дунава и затова земята е просмукана съ пѣськъ. Тѣзи земи никога нѣма да бѣдатъ отводнени и въ сѣщностъ нѣма да имате 52 хиляди декари земя. И понеже нѣма да имате толкова земя, вие вземате и земи, които сѣ частно владение.

Г. г. народни представители! Нека бѣдемъ справедливи. Можете да дадете на Дирекцията за настаняване на българците тия земи, които сѣ държавни, но не бива да ги давате частни земи, земитѣ на бедни хора и да ги оставите безъ земя и прехрана. (Къмъ сговориститѣ) Макаръ да не съмъ буржоа, като васъ, които сте за частната собственостъ, казвамъ: най-доброто и най-справедливото е да изключите частните земи. Вие вземате земята на единъ сиромашъ, който има 10 декара, а не вземате отъ земитѣ на други хора, които иматъ въ сѣседство по 100-200 декара. Но азъ не казвамъ и отъ такива хора да вземете земя. Азъ казвамъ: не вземайте земитѣ на бедни хора, не ги оставяйте безъ земя, да останатъ безъ прехрана и да не знаятъ утре какво да правятъ. Ние сме правова държава и не бива да посѣгаме на земитѣ на частни стопани. Трѣбва да изключите тѣзи земи, които сѣ частна собственостъ.

Нека законопроектътъ да отиде въ комисията и тамъ да се поправи тази грѣшка.

Председателствуващъ А. Христовъ: Има думата г. министърътъ на общественитѣ сгради, пѣтищата и благоустройството.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Г. г. народни представители! Понеже г. министърътъ на земледѣлието отсъствува и понеже земитѣ, които се предаватъ на дирекцията, сѣ отводнени чрезъ дига, която е работена отъ повѣреното ми министерство, позволете ми да кажа нѣколко думи, за да опровергая народния представител г. Георги Пенчевъ, който говори много силно въ смисълъ, че се отнематъ земи на частни стопани.

Когато се построи дига, която струва милиони, чрезъ която се увеличава стойността на земитѣ на частните стопани, навредъ въ културните страни налагатъ данѣкъ на тия стопани, защото държавата не е длъжна да харчи

пари, за да прави земитѣ имъ по-ценни, 4-5 пѣти по-дородни.

Г. Пенчевъ (с. д): Това разбирамъ.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Въ Министерския съветъ се изясни въпросътъ за границитѣ на Карабоазкото блато. То е държавно. Естествено, сега, когато водата се изтегля отъ това блато, ще се яви желание въ нѣкои частни стопани да ползватъ къмъ новата суша, която се открива. Държавата не иска да тури рѣка на никакви частни имоти, обаче тя иска да запази отъ разграбване новата земя, доbitа чрезъ изсушаване на блатото. Тази нова земя, по условията на българския заемъ, трѣбва да се тури на разположение на българците. Тя е добита съ сръдства отъ българския заемъ.

Азъ съмъ убеденъ, че като отиде законопроектътъ въ комисията, ако има справедливи частни претенции, тѣ ще бѣдатъ задоволени. Сигурно ще се явятъ много частни претенции, благодарение на които днесъ се намираме при това положение, че едно малко селце като Слатина владѣе земята на София, дошло е до самата граница на София. Като изкарате двама свидетели, всичката земя може да отиде въ Слатина или въ Бояна, а въковниятъ градъ София да остане безъ земя.

Г. Пенчевъ (с. д): Хората иматъ документи, или я владѣятъ съ десетки години въ наследство.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Срещу ония, които иматъ документи за земитѣ, държавата нѣма да се бори, но тя има правото да запази земитѣ си, особено плодородните, отъ разграбване.

Моля ви да гласувате на първо четене законопроекта, и следъ това да се изпрати въ комисията, където ще се обсъди.

Председателствуващъ А. Христовъ: Има думата народниятъ представител г. Стоименъ Савовъ.

С. Савовъ (д. сг): Г. г. народни представители! Следъ обяснението на г. министра на благоустройството, азъ нѣма какво повече да говоря. Изглежда, че г. Пенчевъ не е запознатъ съ тази работа. Въпросътъ за мене е много ясенъ. Да се гласува законопроектътъ на първо четене. Не се взематъ никакви частни имоти.

Н. Кемилевъ (д. сг): Ако има частни имоти, ще се изключатъ.

А. Хитриловъ (д. сг): Държавата не е вършила досега това, нѣма да го извърши и сега.

Д. Нейковъ (с. д): Както виждате, защищаваме свещената частна собственостъ!

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ на първо четене законопроекта за предаване на Главната дирекция за настаняване българците 52.000 декари земи отъ пресушенитѣ държавни блатата въ Карабоазката низина, Никополско, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Законопроектътъ отива въ комисията.

Пристъпваме къмъ точка 11 отъ дневния редъ — първо четене законопроекта за купуване отъ държавата зданието на Елисавета д-ръ Шишкова въ гр. Велико Търново и пр.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта.

Секретаръ С. Рясковъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ мотивитѣ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 123)

Председателствуващъ А. Христовъ: Има думата народниятъ представител г. Калоянъ Маноловъ.

К. Маноловъ (зан): Г. г. народни представители! Съ настоящия законопроектъ се възлага на държавата да закупи за нуждитѣ на административно-полицейската служба въ Търново едно здание, съ застроено и незастроено мѣсто 477 кв. м., за 920.350 л. При това г. министърътъ на вътрешните работи го нѣма. Азъ смѣтамъ, че трѣбва да се дадатъ известни обяснения за това, какви нужди сѣ наложили купуването на това здание, дали тѣ сѣ належащи, или пъкъ се прави нѣкоя приятелска услуга. Знаете, че когато тукъ се прокарваше законътъ за откупуване стопанството на Братя Балтови въ Пловдивъ, борби се во-

дѣха между министра и нѣкои народни представители, а преди нѣколко дена, когато се разглеждаше бюджетътъ на Министерството на земледѣлието, заявяваше се, че нищо не е направено въ това стопанство; даже чухъ отъ устата на г. министра думитѣ: „Ако искате, да го продадемъ“. Така ли се харчатъ срдѣствата на държавата въ единъ моментъ, когато всички се чудимъ откъде да откъснемъ нѣколко десетки хиляди лева, за да задоволимъ най-належащи, най-необходими нужди на държавнитѣ служители, или нѣкои нужди на желѣзницитѣ, или други нужди, свързани съ стопанското съществуване на държавата? Толкова ли е наложителна тази нужда? На открито ли, на палатки ли е стояла досега полицията въ Търново, та трѣбва да се откупува това здание близо за единъ милионъ лева, когато азъ знамъ сгради, построени днесъ, които струватъ 2 милиона лева, а не могатъ да се продадатъ и за 500 хиляди лева?

Председателствуващъ А. Христовъ: Има думата народниятъ представителъ г. Теодоси Кънчевъ.

Т. Кънчевъ (д. сг): Г. г. народни представители! Касае се за купуването на единъ имотъ за нуждитѣ на полиция, специално за нуждитѣ на окръжното управление, околийското управление и полицейската инспекция въ гр. Търново. Азъ познавамъ условията въ Търново, познавамъ и нуждитѣ на тия учреждения отъ помѣщение. Понастоящемъ тѣ плащатъ за наеми повече отъ 100.000 л. годишно, но, когато се е търсило подходящо здание, не е могло да бѣде намѣрено. Сегашното здание служи пакъ за държавно учреждение; тамъ се помѣщава окръжната училищна инспекция. То заема централно мѣсто между другитѣ учреждения, до окръжната палата. Смѣтамъ, че съ купуването на това здание ще се извърши полезно за държавата дѣло.

П. Анастасовъ (с. д): Много пари. Въ Търново имотитѣ сж евтини.

Т. Кънчевъ (д. сг): Азъ знамъ, че специална комисиия е направила доста грижлива оценка на това здание, за което, ако държавата рече да го стори, не биха стигнали много по-голѣми суми отъ тия, които се искатъ сега. Добре се прави, че се използва случаятъ, който сега се представя, за да може да се купи едно подходящо здание, необходимо за нуждитѣ на тия учреждения. То не е на стоговористъ, но заема, както ви казахъ, централно мѣсто въ града и около него сж всички държавни учреждения.

Ето защо моля да се приеме предлаганиятъ законопроектъ.

Председателствуващъ А. Христовъ: Има думата народниятъ представителъ г. Коста Лулчевъ.

К. Лулчевъ (с. д): Не познавамъ условията въ Търново, не познавамъ и нуждитѣ, които сж наложили искането да се купи едно такова здание. Но, на първо мѣсто, правимъ впечатление — и това ще направи впечатление на всички народни представители — че въ края на сесията се прави опитъ да се прокарватъ такива малки нагледъ закони и решения, но сж голѣми последици. На второ мѣсто, когато се разглеждаха бюджетитѣ, отъ всички страни и тукъ, и въ комисията, вдигнахме гласъ за икономии и всѣки посочваше, кѣде може да стане съкращение и какъ да се направи то.

Г. г. народни представители! Трѣбва да вникнемъ въ тоя зовъ, който иде отдолу — да се пести държавната и народната пара. Азъ не отричамъ нуждитѣ отъ здания и помѣщения за администрацията, за държавнитѣ учреждения; но въ единъ моментъ, когато положението въ нашата страна е тъй страшно, когато тъй мѣчно се живѣе, когато срдѣствата на българскитѣ граждани сж тъй оскъдни, ние не можемъ да си позволяваме лукса да купуваме здания.

И. Гавалюговъ (д. сг): Защо да е луксъ? Въмѣсто да плащаме наемъ, ще купимъ веднѣжъ завинаги здание.

К. Лулчевъ (с. д): И заради това азъ казвамъ: нека въ тоя моментъ Народното събрание се въздържи отъ такъвъ вотъ.

И. Гавалюговъ (д. сг): И да плащаме наемъ!

К. Лулчевъ (с. д): Ако нуждитѣ на държавата и на службитѣ налагатъ да се купуватъ здания, нека имаме

търпението да изчакаме да дойдатъ по-благоприятни и по-добри дни, за да можемъ действително да бждемъ сега изразители на оня зовъ, който иде отдолу за съкращаване и намалване на разходитѣ. Недейте умаловажава тоя зовъ. Тѣй много е мѣчно, тѣй много е тежко, че отдолу хората гледатъ, кѣде ще отиде всѣка стотинка на държавата и какво отражение ще получи.

Като мотивирамъ тѣй нашия отрицателенъ вотъ, бихъ желалъ тоя законопроектъ да не получи одобрението на Народното събрание.

Н. Кемилевъ (д. сг): Случаятъ е по-другъ: за 900.000 л. се купува здание за учреждения, които плащатъ годишенъ наемъ надъ 100.000 л.; следователно, за по-малко отъ 9 години — зданието е купено. Кѣде е икономията и смѣтката?

К. Лулчевъ (с. д): Казахъ, че не познавамъ условията, а само преценявамъ факта, такъвъ какъвто е въ случая.

Нѣкой отъ стоговориститѣ: Ако прегледате това здание, увѣрявамъ ви, и Вие ще наистите да се купи то сега.

П. Анастасовъ (с. д): Балтово стопанство, Йоново стопанство, сега Шишково здание — разбираме ние, каква е тая работа.

К. Лулчевъ (с. д): Не зная какво е зданието. Само поставихъ въпроса тѣй, както трѣбва да бѣде поставенъ тукъ.

А. Хитриловъ (д. сг): Даже отъ гледна точка на пестеливостъ пакъ не сте прави.

Председателствуващъ А. Христовъ: Има думата народниятъ представителъ г. Иванъ Ангеловъ.

И. Ангеловъ (нац. л): Г. г. народни представители! Нѣмакъ намѣрение да вземамъ думата по този законопроектъ, но като чухъ г. Лулчева и мотивитѣ, които той изтъкна, принуденъ съмъ да стана, за да кажа, че именно когато държавата се намира въ трудно положение и плаща извънредно много високи наеми, тя трѣбва да си отвори очитѣ, за да използва случая да вземе здания, които отговарятъ на нейнитѣ нужди. Въ случая за нея е изгодно, когато плаща надъ 100.000 л. наемъ за тѣзи учреждения, да купи това здание за 900.000 л. То има 27 стаи; то е едно отъ най-грамаднитѣ здания въ Търново; въ него сега се помѣщава окръжната училищна инспекция и въ него ще се помѣстятъ окръжното управление, околийското управление и инспекцията, които сж прѣснати и за които поотдѣлно се плащатъ немислими наеми. Азъ питамъ г. Лулчева: луксъ ли е това, или е длъжностъ на държавата въ такъвъ моментъ, за да запази своитѣ интереси, да купи това здание, което ще изплати съ наемитѣ, които би дала иначе за 7-8 години, и ще стане негова собственица?

П. Анастасовъ (с. д): Колко сж лихвитѣ на 900.000 л. смѣтнати по 12%?

И. Ангеловъ (нац. л): Азъ мисля, че именно въ този моментъ, когато отдолу се вика за пестене, ще защитимъ интереситѣ на държавата, като и ние настоемъ за пестене чрезъ купуването на това здание.

К. Лулчевъ (с. д): Частниятъ купувачъ колко би далъ за него?

Помислете малко по-трезво!

К. Маноловъ (зан): (Къмъ И. Ангеловъ) Нѣма го г. Досю Негенцовъ, за да Ви опровергае, като Ви каже, че Учителската каса строи здание при манастира „Св. Константинъ“, въ Варна, съ 33 стаи, за 900.000 л.

С. Савовъ (д. сг): Да се гласува, защото търновската полиция не може да се прати въ „Св. Константинъ“. Това здание е въ центъра на Търново. Който е ходилъ тамъ, той знае.

Председателствуващъ А. Христовъ: Които приематъ на първо четене законопроекта за купуване отъ държавата зданието на Елисавета д-ръ Шишкова, въ гр. Велико-Търново, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

П. Анастасовъ (с. д): Нѣма кворумъ: 40 души сж тукъ.

Н. Кемилевъ (д. сг): Петре! Докога ще правиш тия скандали? Докогато ти правимъ отстъпки ли? Защо преди малко гласува?

П. Анастасовъ (с. д): Единъ милионъ лева хвърляте, за да охранявате приятели и партизани. Нѣма кворумъ.

И. Ангеловъ (нац. л): Правя предложение за спешностъ.

Министъръ Д. Мишайковъ: Законопроектътъ трѣбва да отиде въ комисията.

Председателствуващъ А. Христовъ: Ще опредѣлимъ дневния редъ за утрешното заседание.

Председателството предлага следния дневенъ редъ.

Трето четене законопроектитъ:

1. За тълкувателенъ законъ на чл. 8 отъ закона за извършване водопровода „Рила—София“.
2. За създаване институтъ за народно здраве.
3. За допълнение закона за преотстъпване отъ синдиката „Общъ подеиъ“ върху държавата експлоатацията на каменосолнитъ обекти на сѣщия синдикатъ.
4. За увеличение вносното мито на дървения материалъ.
5. Второ четене законопроекта за отстъпване отъ държавата на нѣкои общини минерални извори и пр.

Първо четене законопроектитъ:

6. За откупуване недвижимия имотъ на Михаилъ Тевевъ, находящъ се въ с. Банка, Софийско, и пр.
7. За измѣнение и допълнение закона за доброволното изплащане на прѣжитъ данъци и пр.

Второ четене законопроектитъ:

8. За допълнение закона на трудовитъ земеделски стопанства.

9. За измѣнение и допълнение на закона за продаване нѣкои държавни гори въ Станимашко и пр.

10. За опрощаване таксата водно право на воднитъ синдикати.

11. За предаване на Главната дирекция за настаняване на бѣжанцитъ 52.000 декари земи отъ Карабоазката низина и пр.

12. За търговия съ сурови неманипулирани тютюни.

13. За бюджета на б. д. желѣзници.

14. За ревизиране договоритъ за наемъ на фондови земи — зеленчукови градини и пр.

Първо четене законопроектитъ:

15. За допълнение чл. 171 т. 7 отъ закона за гражданското сѣдопроизводство.

16. За измѣнение и допълнение на закона за подпомагане пострадалитъ отъ обществени бедствия.

17. За амнистия (Предложение на Ат. Малиновъ).

18. За отмѣнение на ал. ал. II и III на чл. 78 отъ закона за администрацията и полицията.

Второ четене законопроектитъ:

19. За тълкувание на чл. 289 отъ закона за гражданското сѣдопроизводство.

20. За измѣнение нѣкои членове отъ закона за адвокатитъ.

21. Докладъ на прошетарната комисия по списъцитъ: III, VII, X, XI, XII, XIII, XVI, XVII, XVIII, XIX; XX; XXI; XXII, XXIII и XXIV.

Които приематъ този дневенъ редъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Закривамъ заседанието.

(Закрито въ 20 ч. 30 м.).

Подпредседатели: { **А. ХРИСТОВЪ**
 В. ДИМЧЕВЪ

Секретари: { **Г. КРЪСТЕВЪ**
 С. РЯСКОВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: **Д. АНТОНОВЪ**

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е

Стр.

Стр.

Отпуски, разрешени на народните представители:
Иванъ Куртевъ, Тома Константиновъ, Димитъръ Христовъ, Тончо Мечкарски, Кънчо Кънчевъ и Георги Кулишевъ 1637

Питане отъ народния представителъ Иванъ Петровъ Недѣлковъ къмъ министра на вътрешните работи и народното здраве — относно забрана на публични събрания. (Съобщение) 1637

Представители народни — случки. Протестъ отъ работническата парламентарна група срещу вършени отъ страна на полицейската власт насилиня надъ работнически организации и партийни събрания. (Прочитане отъ народния представителъ Н. Петковъ) 1637

Законопроекти:

1. За тълкувателенъ законъ къмъ закона за уреждане на личните и ипотечарни заеми, дадени на пострадалите отъ войните за постройка на жилища. („Държавенъ вестникъ“ бр. 20 отъ 28. IV. 1927 г.) (Предложение на народния представителъ д-ръ В. Руменовъ) (Съобщение) 1637
2. За откупуване недвижимиия имотъ, собственостъ на М. Теневъ, отъ гр. София, находящъ се въ землището на с. Банкя, Софийско, за нуждите на държавните минерални бани и курортъ подъ същото име и при същото село. (Съобщение) 1637
3. За измѣнение и допълнение на закона за продължение срока за доброволното изплащане прѣките данъци и на чл. 14 отъ закона за закупуване и износъ на зърнени храни. (Съобщение) 1637
4. За бюджета на разните фондове за 1931/1932 финансова година. (Трето четене — приемане) . . . 1638
5. За извънбюджетенъ (свръхсметенъ) кредитъ за 1930/1931 финансова година. (Трето четене — приемане) 1639
6. За измѣнение и допълнение закона за държавния контролъ върху частните застрахователни дружества. (Първо четене — приемане). . . . 1639
7. За бюджета на българските държавни желѣзници. (Първо четене — продължение разискванията и приемане) 1640

8. За построяване и обзавеждане институтъ за народно здраве въ София. (Второ четене — приемане) 1657
9. За тълкувателенъ законъ на чл. 8 отъ закона за извършване водопровода Рила — София. (Първо и второ четене — приемане) 1658
10. За измѣнение и допълнение на закона за измѣнение и допълнение на закона за продаване нѣкои държавни гори въ Станимашка околина отъ 1911 г., измѣнението и допълнението на същия законъ отъ 5 февруарий 1923 г. и разширението му за Пашмаклийско съ законъ отъ 1 юний 1927 г. (Първо четене — приемане) . . 1659
11. За допълнение на закона за преотстъпване отъ Районния земеделски кооперативенъ синдикатъ „Общъ подеъмъ“, въ гр. Провадия, върху държавата правото за експлоатация на вѣчни времена каменосолните обекти, принадлежащи на същия синдикатъ („Д. в.“ бр. 56, 13 юний 1930 г.) (Първо и второ четене — приемане) 1659
12. За предаване на Главната дирекция за настаняване бѣжанците 52.000 декари земи отъ пресушените държавни блата въ Карабозката низина, Никополско. (Първо четене — приемане) 1659
13. За купуване отъ държавата зданието съ дворно мѣсто, собственостъ на Елисавета д-ръ П. Шишкова, находяще се въ гр. В.Търново, за помѣщение на административно-полицейските служби въ същия градъ. (Първо четене — приемане) 1660

Предложения:

1. За одобрение международната въздухоплавателна конвенция отъ 13 октомврий 1919 г., протокола отъ 15 юний 1929 г. за измѣнение на чл. чл. 3, 5, 7, 15, 34, 41 и 42 отъ същата и протокола отъ 11 декемврий 1929 г. за измѣнение на чл. чл. 34 и 40 отъ същата. (Едно четене — приемане) 1639
2. За освобождаване отъ мита и други такси, бери и др. внесения отъ Софийската община за нуждите на водопровода „Рила—София“ динамитъ — гума „А“ 92% нитроглицеринъ, (Едно четене — приемане) 1659

Дневенъ релъ за следващото заседание 1662