

СТЕНОГРАФСКИ ДНЕВНИЦИ

НА

XXII-ТО ОБИКНОВЕНО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

IV РЕДОВНА СЕСИЯ

Брой 25

София, сбота, 27 декември

1930 г.

27. заседание

Петък, 26 декември 1930 година.

(Открито отъ подпредседателя В. Димчевъ въ 16 ч. 42 м.)

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

(Отъ заседанието отсъствуватъ следнитъ народни представители: Алексиевъ Николай, Андреевъ Никола, Владовъ Никола, Гавалюговъ Йорданъ, Георгиевъ Страшимиръ, Георговъ Илия, Дрънски Димитъръ, Думановъ д-ръ Никола, Ерменковъ Трифонъ, Ецовъ Борисъ, Желъзковъ Георги, Желъзовъ д-ръ Димо, Злаговъ Стано, Каишевъ Атанасъ, Капитановъ Трифонъ, Каранешевъ Димитъръ, Кацковъ Левъ, Колевъ Боню, Кулишевъ Георги, Кънчевъ Теодоси, Лъкарски Иванъ, Мангъровъ Димитъръ, Мановъ Христо, Мариновъ Христо, Марулевъ Йосифъ, Милевъ Мило, Миновъ Петъръ, Мирчевъ Йорданъ, Мъшановъ Стойчо, Муравиевъ Константинъ, Начевъ Емануилъ, Неновъ Александъръ, х. Николовъ Иванъ, Ноевъ Кирилъ, Пиронковъ Александъръ, Поповъ Алекси, Пъдаревъ Никола, Рашковъ Христо, Реджовъ Григоръ, Русевъ Иванъ, Рясковъ Стефанъ, Станишевъ д-ръ Константинъ, Стефановъ Стефанъ, Стоилковъ Таско, Тончевъ Желю, Търкалановъ Никола, Узуновъ Ангелъ, Харизановъ Иванъ, Христовъ Кирко Цвѣтковъ, Христовъ Тома, Цаневъ Александъръ, Цвѣтковъ Цвѣтко, Шиваровъ Маринъ и Янъзовъ Теню)

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

- На г. Стойчо Георгиевъ — 2 дена;
- На г. Милко Бечевъ — 2 дена;
- На г. Павелъ Георгиевъ — 1 день;
- На г. Славейко Клисурски — 1 день;
- На г. Ставри Андреевъ — 1 день;
- На г. Борисъ Накъв Божковъ — 1 день;
- На г. Димитъръ Каранешевъ — 2 дена;
- На г. Иванъ Казанджиевъ — 2 дена;
- На г. Атанасъ Каишевъ — 5 дни.

Съобщавамъ на Събранието, че сѣ постъпили следнитъ питання:

Отъ севлиеския народенъ представителъ г. Василь Драгановъ къмъ г. министъръ-председателя и министъръ на вътрешнитъ работи и народното здраве — относно бавенето на книгата по избора за общински съветници въ с. Крамолинъ, Севлиево, поради което общинскиятъ съветъ не може да се конституира.

Отъ дупнишкия народенъ представителъ г. Димитъръ Грънчаровъ къмъ г. министра на финанситъ — относно забавяне нарежданията по подаване декларации за облагане съ данъкъ занятие и данъкъ върху доходитъ, съгласно чл. 24 отъ закона за бюджета на държавата за текущата финансова година.

Отъ пловдивския народенъ представителъ г. Стоянъ Омарчевски къмъ г. министъръ-председателя и министъръ на вътрешнитъ работи и народното здраве — относно държането още на служба бълградчишкия околийски началникъ Борисъ Поповъ, за когото било държано постановление отъ Видинския окръженъ съдъ за отстранението му отъ служба.

Отъ варненския народенъ представителъ г. Никола Стамболиевъ до г. министра на желъзницитъ, пощитъ и теле-

графитъ — относно назначаването на Борисъ Къневъ, досегашенъ началникъ на Варненското пристанище, за директоръ на Българското търговско параходно дружество „Постоянство“ и не намира ли за нужно г. министърътъ да не назначава на овакантената длъжностъ, началникъ на Варненското пристанище досегашния такъвъ на Бургаското пристанище, г. инженеръ Минковъ, а отъ гледище на икономии, да натовари досегашния началникъ на Варненското пристанище да изпълнява и новата си служба едновременно?

Тия питання ще бждатъ препратени на съответнитъ г. г. министри, за да отговорятъ.

Съобщавамъ на Събранието, че отъ Министерството на финанситъ е постъпилъ законопроектъ за изплащане отъ Варненската градска община на ариеретата по 5%-вия й заемъ 1907 г. и по аванситъ й срещу нереализирания емисионенъ заемъ отъ 1911 г. (Вж. прил. Т. I, № 32)

Този законопроектъ ще бжде разладенъ на г. г. народнитъ представители и поставенъ на дневенъ редъ за разглеждане.

Г. министърътъ на желъзницитъ, пощитъ и телеграфитъ е готовъ да отговори на питането на варненския народенъ представителъ г. Никола Стамболиевъ, отправено на 16 декември т. г. — относно обезщетяване семействата на пострадали отъ катастрофата съ парахода „Варна“.

Има думата г. Стамболиевъ, да развие своето питане.

Н. Стамболиевъ (з. в): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Известно ви е, че на 25 декември миналата година по една фатална случайностъ потъна въ водитъ на Мраморно море българскиятъ параходъ „Варна“, собственостъ на Българското търговско параходно дружество „Постоянство“, поради небрежността на капитана на гръцкия параходъ „Хриси“. При това корабокрушение загинаха 23 български моряци, екипажътъ на парахода „Варна“. Тоя нещастенъ случай бѣ първиятъ въ историята на това параходно дружество. Понеже винаги при такива злополуки биватъ обезщетявани пострадалитъ, Параходното дружество, пкъ и държавата, която е акционерка въ това дружество — тя има 25% отъ акциитъ му — бѣха длъжни своевременно да взематъ мърки за обезщетение 23-тѣ семейства на пострадалитъ, които въ лютата зима бѣха подхвърлени на мизерия и гладъ. Въ такъвъ единъ труденъ за тѣхъ моментъ, безспорно, държавата, като акционерка въ това дружество, и самото Параходно дружество би трѣбвало да се погрижатъ за подпомагане на тия пострадали семейства.

Въ своето питане азъ изтъквамъ, че грижитъ на Параходното дружество къмъ пострадалитъ сѣ се свели само дотамъ, че сѣ удовлетворили пострадалитъ семейства съ тримесечната заплата на загиналитъ. Отъ друга страна, то имъ е обещало, че следъ разрешаването на процеса, който още се води въ Цариградъ между него и собственицитъ на парахода „Хриси“, то щѣло да обезщети пострадалитъ. Обаче това обезщетение не стопля сърцата на пострадалитъ, не изтрива съзлитъ на вдовицитъ и съзлитъ на тѣхнитъ невръстни деца. Съ утешения и съ пожелания тия пострадали нещастни семейства не могатъ да бждатъ удовле-

творени. Със питането азъ искахъ да подканя Параходното дружество и държавата, въ лицето на правителството, като акционерка въ това дружество, да взематъ мърка, щото тия нещастници да бждатъ обезщетени. Въ този духъ азъ изтъквамъ въ своето питане следнитъ мисли: (Чете)

„Известно Ви е, че при една фатална случайностъ точно преди една година въ водитъ на Мраморно море въ една студена декемврийска нощъ, при изпълнение на служебнитъ си обязанности при потопяването на парахода „Варна“ отъ гръцкия такъвъ „Хриси“, станаха жертва 23 чловѣка, които останки едва-ли намѣриха убѣжище въ незнайнитъ малоазиятски острови и далечнитъ брѣгове на Адриатика, безъ да бждатъ обектъ на надлежитѣ религиозни и житейски традиции. Тази печална и фатална случка, първа въ историята на Българското търговско параходно дружество, разгърси цѣла България — специално варненци и бургазци, които бѣха първитѣ непосредствени съчувственици на опаленитѣ семейства, които намѣриха утешение само въ заупокойната, извършена въ църква, и изпращането вѣнци отъ цѣвтя на незнайната братска могила.

Всичко дотукъ бѣ състрадание както отъ близки, така и отъ самото Параходно дружество, обаче моралнитѣ съчувствия не сгрѣватъ сърдцата и не изтриватъ съзвитѣ на опечаленитѣ семейства; последнитѣ се нуждаятъ отъ материална подкрепа, преди всичко, за да утолятъ мъката и скръбта по тѣхнитѣ бащи и братя. Година се измина, обаче, и досега семействата на удавенитѣ — екипажътъ на парахода „Варна“ — сж необезпечени материално не само по силата на закона за чиновнитѣ, но и за изключителния случай, загубата по който далечъ не може да се покрие отъ тримесечната заплата, дадена имъ отъ Българското търговско параходно дружество, и съ обещанието, че следъ като последното бжде обезщетено по процеса съ параходъ „Хриси“, ще имъ даде съответната еднократна помощ.

Предъ видъ на това, че семействата на удавенитѣ сж извънредно зле материално, при липса на родителска и съдружеска подкрепа по отношение на прехраната и грижа за отглеждането и културното възпитание на невръстнитѣ деца, които не сж длъжни да усвояватъ този фаталенъ капризъ на съдбата и да бждатъ подхвърлени на суровитѣ и неумолими закони на живота; предъ видъ на това, че Българското търговско параходно дружество не е изпълнило дълга си въ случая, и по поводъ на това, че екипажътъ на българскитѣ търговски параходи е изложенъ на всевъзможни рискове, а е негарантиранъ материално при беднѣгавостъ и при смъртъ, и на основание чл. 60 отъ правилника за вѣтрешния редъ на Народното събрание, моля да ми отговорите:

1. Мислите ли, че държавата, като акционеръ на Българското търговско параходно дружество, отъ една страна, и отъ гледище на човѣколюбие, отъ друга, е длъжна да се погрижи за бързото и щедро обезпечаване материално нещастнитѣ семейства на удавения екипажъ на параходъ „Варна“ на първо време съ еднократна помощъ;

2. Считате ли за навременно и целесъобразно по законодателенъ редъ да сдобиеете сжщитѣ семейства съ пожизнена инвалидна пенсия, та по този начинъ наследнитѣ на покойнитѣ да забравятъ отчасти материалната щета, която при дневната страшна икономическа криза грози домоветѣ имъ;

3. Смятате ли за задължение нуждата отъ създаване начинъ и срѣдства за гарантиране материалната подкрепа въ пенсия на екипажа отъ параходитѣ на Българското търговско параходно дружество, който еднакво съ другитѣ държавни чиновници, даже и по-зле, е изложенъ на всевъзможни рискове?

Г. г. народни представители! Онзи день при панихидата по случай годишнината отъ смъртъта на покойнитѣ моряци въ църквата — това го четохме въ вечернитѣ вестници — се е протестирало въ този духъ, въ който азъ изнасямъ питането си. Азъ не знамъ дали съмъ билъ правъ, но нѣкой хора отъ дирекцията на Параходното дружество сж загатнали, че въпросътъ не сеи така, че Параходното дружество било обезщетило материално пострадалитѣ семейства, че то имъ е дало нуждната подкрепа, че то ги е обезщетило. Дали това е така, не знамъ — ще разбира отъ отговора на г. министра, отъ който отговоръ, разбира се, азъ ще бжда доволенъ, ако е направено нуждното за подпомагане пострадалитѣ, и отъ който отговоръ ще се види сжщо доколко държавата се е притекла навреме на помощъ на пострадалитѣ. Въ всѣки случай, азъ мисля, че държавата

късно се е притекла на помощъ и че не е положила достатъчно грижи, за да може съ даването на известно обезщетение, както изтъквамъ въ питането си, да спомогне за забравя отчасти на голѣмата скръбъ и за облекчаване мъката на пострадалитѣ отъ това крушение семейства.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Има думата г. министърътъ на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ.

Министъръ П. Стайновъ: Г. г. народни представители! Точно преди една година, на 25 декемврий, параходътъ „Варна“, принадлежащъ на Българското параходно дружество, е билъ ударенъ презъ нощта въ водитѣ на Мраморно море отъ гръцкия параходъ „Хриси“ и потъналъ. При тая случка сж погинали 22 български моряци. Това е наистина едно печално събитие, което хвърли въ трауръ не само Българското мореплаване, но и цѣла България, защото не сж много българскитѣ моряци и загиването на 22 души е наистина тежка загуба за нашето начинаеще мореплаване. И азъ си обяснявамъ много добре факта, че г. Стамболиевъ който изхожда изъ моряшка земя, се е заинтересувалъ за съдбата на семействата на тия моряци. Даже още преди да бжде подадено точа питане другъ народенъ представител, който изхожда отъ моряшка срѣда, а именно г. Петъръ Стояновъ, повдигна въ парламентарната комисия по Министерството на желѣзницитѣ въпроса, по какъвъ начинъ би могло да се спомогне по-осезателно на семействата на пострадалитѣ.

Това печално събитие, г-да, за нещастие, не е първото въ историята на нашето мореплаване. Въ 1920 г. единъ български параходъ, „Борисъ“, принадлежащъ на Българското параходно дружество „Балканиа“, е билъ потопенъ въ Дунава отъ единъ ромънски параходъ и при потопяването сж загинали около 20 български моряци. Има и друго едно потопяване на български параходъ — това на морския параходъ „Борисъ“, принадлежащъ на Българското параходно дружество; за щастие, не е имало човѣшки жертви, обаче нашето мореплаване загуби единъ голѣмъ параходъ, въпросътъ за чието плащане и досега, за нещастие, още не е уреденъ. Така че потопяването на „Варна“ е трети случай, при който пострадва единъ параходъ на българското корабоплаване.

Но азъ бързамъ да кажа, г-да, че не бива да се смята, че Параходното дружество и държавата сж останали безучастни къмъ съдбата на семействата на моряцитѣ, които сж загинали. Правилникътъ на Българското параходно дружество предвижда даването на еднократна парична помощъ на семейството на оня, който пострада по море. Освенъ това, споредъ нашия законъ за пенсиятѣ, екипажътъ се счита приравненъ къмъ държавнитѣ чиновници и има пенсия на общо основание, както всички държавни чиновници. Следователно, и семействата на тия 22 загинали моряци, на общо основание, като държавнитѣ чиновници, иматъ правото да получатъ пенсия. Така че не е право твърдението на г. Стамболиевъ, че семействата на загиналитѣ моряци не сж получили пенсия. Не, г-да, тѣ иматъ право да получатъ пенсия и тия отъ тѣхъ, които сж поискали пенсия, сж получили такава отъ българската държава. Азъ имамъ нарѣчка нумерата на пенсионнитѣ книжки на семействата на потъналитѣ заедно съ парахода „Варна“ моряци — Никола Бабевъ, Георги Бангиевъ, Стефанъ Цонковъ, Иванъ Джиджевъ, Д. Карамаждраковъ, Бончо Милчевъ, Кирилъ Дрънчевъ, Илия Найденовъ, Вас. Георгиевъ, Теню Стоиловъ, Атанасъ Янакиевъ и Василь Георгиевъ. Семействата имъ сж получили инвалидна пенсия, като семейства на пострадали при изпълнение на служебнитѣ си обязанности моряци.

Така че държавата е изпълнила дълга си спрямо семействата на поменатитѣ загинали моряци, на които е отпусната пенсия, а такава ще получатъ дори отъ момента на потъването на кораба „Варна“ миналата година и семействата на останалитѣ потънали моряци, като изпълнятъ процедурата по закона за пенсиятѣ, т. е. ако сж спазили предвидения въ закона срокъ за поискване на пенсия.

За обезщетение семействата на екипажа сжщо така е предвидено въ правилника на дружеството да се плащатъ отъ 20 до 80 хиляди лева обезщетение за изгубенитѣ вещи съ потъналния параходъ и, споредъ представенитѣ данни отъ семействата, е платено и ще се плати и за всички изгубени вещи.

Най-накрая дружеството, отъ своя страна, съгласно правилника, е отпуснало на семействата на загиналитѣ 22 души по една сума въ размѣръ на 3-месечната имъ заплата.

Но нѣщо повече: Параходното дружество въ процеса, който се води въ тоя моментъ въ Цариградъ предъ турскитѣ сѣдилища, за чотопяването на парахода „Варна“ отъ грѣцкия параходъ „Хриси“ е предявило искане отъ 14.000 английски лири, отъ която сума ще се даде сѣщо обезщетение на семействата на пострадалитѣ моряци. И ако тоя процесъ се свърши — нека се надѣваме — въ полза на Българското параходно дружество, отъ тая сума ще бѣде платено на семействата на загиналитѣ български моряци. Процесътъ е билъ насроченъ за вчера предъ Цариградския морски сѣдъ, обаче до тоя моментъ отъ Варна още нѣмаме съобщение дали действително е гледанъ процесътъ и дали е свършенъ.

Така че държавата, доколкото може да се намѣсва за запазване интереситѣ на моряцитѣ, тя го е направила съ правилника, който нейнитѣ делегати въ Параходното дружество сѣ посъветвали дружеството да го приеме; този правилникъ сега е въ сила и по него се обезщетяватъ, както ви казахъ, и семействата на потъналитѣ моряци. Освенъ това, за да може да се получи обезщетението и отъ 14 хиляди английски лири, които правятъ около 9 милиона лева, за семействата на 22-мата погинали моряци, държавата отъ своя страна е внесла 20.000 турски лири залогъ предъ турскитѣ сѣдилища, за да се гарантира воденето на процеса и по тоя начинъ да може да се ускори и улесни гледането на процеса предъ турскитѣ сѣдилища, защото безъ тоя залогъ — още повече, че Параходното дружество не може да го даде — процесътъ нѣмаше да се гледа и очакването да се получатъ 14.000 английски лири обезщетение отъ грѣцкото параходно дружество нѣмаше да може да се осъществи.

К. Маноловъ (зан): Г. министре! 14-тѣ хиляди английски лири сѣ предявени не само за обезщетение на екипажа, а и за парахода.

Министъръ П. Стайновъ: Предвидено е отъ тази сума да се заплати едно обезщетение, изчислено на базата на капитализацията на едногодишната имъ зплата за 7 години.

Така че ще се плати едно такова обезщетение на семействата на пострадалитѣ моряци. Освенъ това ще получаватъ пенсия отъ българската държава, вѣнъ отъ обезщетението, което сѣ получили отъ дружеството въ размѣръ на тримесечна зплата. Г-да! Другитѣ български държавни чиновници, когато пострадатъ при изпълнение на своя длъгъ на границата, при устояване народнитѣ интереси, или кѣдето и да е при изпълнение на службата си, не сѣ по-добре третиранни, отколкото тия моряци, които, забележете, не сѣ дори чиновници на българската държава; тѣ сѣ само приравнени, по отношение на пенсиятѣ, съ българскитѣ държавни чиновници, като за насърчение на редното мореплаване държавата ги е причислила къмъ пенсионния фондъ на българскитѣ чиновници.

Така щото Българското параходно дружество е заплатило и гарантирало интереситѣ на семействата на загиналитѣ моряци. Нека се надѣваме, че Параходното дружество ще спечели процеса и ще може да даде още едно допълнително възнаграждение на семействата на удавенитѣ моряци.

Има, обаче, единъ другъ въпросъ, който насъ ни интересува. Той е, че за екипажа на другитѣ български параходи, които не се числятъ къмъ Българското параходно дружество, не се прилага правилникътъ на последното. Положението на тѣхнитѣ моряци е по-тежко и то именно представлява предметъ на бѣдещето наше законодателство. Въ тоя моментъ въ Министерството на желѣзницитѣ се работи проектъ на законъ за насърчение на редното мореплаване и въ тоя проектъ на законъ ще бѣде застъпена тезата да се намѣри начинъ, за да се осигурятъ интереситѣ на моряцитѣ въ частнитѣ параходни дружества, въ частнитѣ параходи, въ случай на злополука, и, отъ друга страна, да се обезпечи редовното имъ записване къмъ фонда „Обществени осигуровки“, за да могатъ, въ случай на злополука, тѣхнитѣ семейства да получатъ пенсия отъ тоя фондъ. Това ще бѣде задачата на единъ законъ, който скоро ще бѣде внесенъ въ Народното събрание и по който ще имате случай да се произнесете. (Ржкоплѣскания отъ сговориститѣ)

Председателствуващъ В. Димчевъ: Има думата народниятъ представителъ г. Никола Стамболиевъ, да каже доволенъ ли е отъ отговора на г. министра.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Г. г. народни представители! Нѣма защо азъ да бѣда доволенъ отъ отговора на г. министра;

желателно е семействата на пострадалитѣ да бѣдатъ доволни отъ мѣрките и грижитѣ на правителството, респ. на Българското параходно дружество. Питането ми е имало за целъ именно да ускори тия грижи, които трѣбва да се положатъ, за да се подпомогнатъ семействата на пострадалитѣ.

Г. министърътъ каза, че семействата на пострадалитѣ били обезщетени съ тримесечна зплата на загиналитѣ имъ членове. Тѣкмо това искахъ да кажа азъ, че това обезщетение на семействата на пострадалитѣ съ тримесечната зплата на пострадалитѣ не е достатъчно да покрие загубата, която сѣ претърпѣли.

Г. министърътъ каза сѣщо, че Параходното дружество, по силата на своя правилникъ, е отпуснало на екипажа на парахода отъ 20 до 80 хиляди лева обезщетение. Това не е вѣрно. Азъ искамъ да се процитира правилникътъ на дружеството дословно, за да видимъ какво се казва тамъ. Въ правилника е казано, че се заплаща инвентарътъ на екипажа, а инвентарътъ се състои отъ дрехи, обѣклото на екипажа, когато той пътува. Той възлиза: за капитана, за команданта на парахода на около 20.000 л. и оттамъ варира надолу — 15.000 л., 10.000 л. и т. н., но никога не достига до 80.000 л.

Г. министърътъ каза, че ако спечелимъ процеса, който се води въ Стамбулския сѣдъ, Параходното дружество ще бѣде обзцетено съ една сума въ размѣръ на 9.000.000 л. Г. министре! Тия 9.000.000 л., съ които ще бѣде обезщетено Параходното дружество, ако то спечели процеса, нѣма да бѣдатъ раздадени само на семействата на пострадалитѣ: тая сума съставлява щетата на парахода „Варна“, но какво ще взематъ отъ нея семействата на пострадалитѣ, Вие не казахте. Вие развързвате рѣцетѣ на Параходното дружество да раздава милостиня, но не определѣте стриктно, че отъ тази обща сума като граждански жество, семействата на пострадалитѣ, респ. екипажътъ, ще бѣде обезщетенъ — капитанътъ съ толкова лева, помощникътъ му съ толкова лева, първиятъ механикъ съ толкова лева, вториятъ механикъ съ толкова лева и т. н.; Вие казахте само, че ще бѣдатъ обезщетени. Този шаблоненъ отговоръ относително удовлетворението на пострадалитѣ не е достатъченъ за насъ, и отъ тая частъ отъ отговора на г. министра азъ не съмъ доволенъ. Тѣкмо тукъ азъ искамъ г. министърътъ да вземе грижата за обезщетение на семействата на пострадалитѣ, да бѣде като арбитъръ и като представителъ на държавата, която е акционерка въ Параходното дружество, да каже тукъ, че семействата на пострадалитѣ сѣ обезщетени съ толкова и толкова. Не е достатъчно извинението на г. министра, че както на фронта или на границата войницитѣ сѣ длъжни да отстояватъ позицитѣ и каузата на държавата и носятъ риска за своя животи, така и тукъ този екипажъ носи сѣщия рискъ, и семействата на пострадалитѣ трѣбва да се помирятъ съ това, което се дава.

Г. министре! Азъ не бихъ желалъ да се спирамъ да говоря работи за смѣтка на държавата, на които тукъ не имъ е мѣстото, защото тѣкмо днесъ се разглежда процесътъ въ Цариградъ и не искамъ да бѣда въ полза на противната страна; на друго мѣсто ще кажа думата си. Но понеже ме натъкватъ на този въпросъ, азъ искамъ да Ви кажа, че да си на фронта не е равносилно да си на море.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Моля, кажете само доволенъ ли сте отъ отговора на г. министра или не.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Азъ казахъ, не искамъ да приказвамъ работи, на които не е мѣстото тукъ, но ако ни призовете да кажемъ, защо не сѣ приказвали тия хора, защо не сѣ могли да бѣдатъ спасени, какъ е полѣвалъ параходътъ „Варна“, какъвъ е билъ корпусътъ му и т. н. и т. н., Вие ще се съгласите съ мене, че не сте правъ. Но, пакъ ще кажа, не е мѣстото да приказвамъ тукъ тия работи.

Министъръ П. Стайновъ: Нѣмаше нужда и туй да говорите, г. Стамболиевъ.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Азъ настоявамъ г. министърътъ да обърне особено внимание на този въпросъ, на грижитѣ за пострадалитѣ, за да не бѣдатъ оставени на произвола на сѣдбата, да бѣдатъ удовлетворени, и искамъ да предизвикамъ интервенцията на г. министра да бѣдатъ достатъчно и щедро обезщетени пострадалитѣ за надание и насърчение на останалия екипажъ на Параходното дружество, за да може да се рекрутира екипажъ за

това параходно дружество. Само по този начин ще имаме един истински и усърден екипаж за Българското параходно дружество.

Накрай, по отношение на другите параходи, които не сж на Българското параходно дружество, за които в третия пункт на питането си азъ питамъ, какви грижи ще вземете, за да обезпечите екипажа имъ съ пенсии, за които Вие казахте, че трѣбва да се създаде специално законодателство, Вие ни дадохте обещание, че ще създадете такова законодателство. Въ този пунктъ азъ съмъ доволенъ отъ Вашия отговоръ на питането ми. Това е вѣй връзка съ законопроекта, който ще се внесе, и когато той се сложи на дневенъ редъ, ще си кажа думата по него и какво трѣбва да се направи за тия моряци, които сж вѣн отъ грижитѣ на пенсионния фондъ.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Пристъпваме къмъ първата точка отъ дневния редъ — трето четене законопроекта за защита на влоговетѣ.

Моля г. докладчика да прочете законопроекта.

Докладчикъ Д. Апостоловъ (д. сг): (Прочита законопроекта изцѣло, заедно съ поправките, приети на второ четене)

Г. г. народни представители! Ще ви докладвамъ нѣкои редакционни поправки въ законопроекта, които се правятъ съ съгласието на г. министра за по-голъма яснотъ.

Чл. 3 алинея втора се измѣня така: „Всѣки клонъ или банка трѣбва да назначатъ единъ мѣстень зачетъ счетоводителъ за контролирането му“.

Старата алинея втора се изхвърля.

Въ чл. 8, алинея втора, думитѣ „до една година“ се изхвърлятъ. Сливането на банцитѣ да се поощри, когато стане. Тогава слѣтитѣ банки да запазватъ правата, които сж имали преди създаването на настоящия законъ.

Въ чл. 10, алинея последна, думитѣ „блокиранъ и депозирани портфейлѣ“ се замѣняватъ съ думитѣ „посочени въ алинея втора на този членъ“.

Въ чл. 12, пунктъ 6, съюзътъ „безъ“ се замѣства съ съюза „и“.

Въ чл. 15, алинея последна, вмѣсто „записания“ — печатна погрѣшка — се поставя „запасния“.

Чл. чл. 21 и 22 се сливатъ и образуватъ чл. 21 съ следната редакция: „Заваренитѣ при влизането въ сила на настоящия законъ акционерни и командитно-акционерни банки, еднолични фирми, събирателни, командитни и о. о. дружества сж длъжни въ единъ срокъ отъ една година да изпълнятъ изискванията на чл. 10 алинея втора, а въ срокъ максимумъ отъ две години да изпълнятъ и се съобразятъ напълно съ всички изисквания по тоя законъ, като, обаче, сж длъжни въ сѣщия срокъ да удостовѣрятъ, че притежаватъ основенъ и запасенъ капиталъ поне 25% отъ посоченитѣ въ чл. 5 размѣри.“

„Ония отъ заваренитѣ отъ тоя законъ акционерни командитно-акционерни банки, еднолични фирми, събирателни, командитни и о. о. дружества, които не могатъ да удостовѣрятъ, че притежаватъ посочения въ настоящия членъ основенъ и запасенъ капиталъ, не могатъ следъ изтичането на тоя срокъ да приематъ срочни, при предявление и съ предизвестие, влогове на обща сума, надвишаваща двойния размѣръ, а за банцитѣ, които сж организирани въ съюзи, петорния размѣръ на внесенитѣ имъ основни и запасни капитали“.

Чл. 22 се изхвърля.

Въ чл. 23 думитѣ „31 мартъ 1932“ се замѣняватъ съ думитѣ „две години“. — Продължава се малко срокътъ, въ който ще трѣбва да се приспособятъ къмъ чл. 5 заваренитѣ отъ настоящия законъ банки.

Чл. 24 се изхвърля.

Въ чл. 29 алинея втора думата „предимно“ се изхвърля. Както казахъ, това сж повечето редакционни поправки, отколкото такива, които засѣгатъ сѣщината на положенията, които сж легнали въ законопроекта.

Председателствуващъ В. Димчевъ: По чл. 16 има по-сѣщия предложение отъ народния представителъ г. Разсукановъ, приодписано отъ нужното число народни представители, съ следното съдържание: (Чете) „Следъ думитѣ: „които иматъ пазаръ въ София или въ чужбина“ да се прибави втора алинея: „Срещу тѣй депозирани ценни книжа, банката има право да издава удостовѣрения за гаранция“.

Има думата г. Петко Разсукановъ да развие предложението си.

П. Разсукановъ (д. сг): Г. г. народни представители! За да се гарантиратъ спестовнитѣ влогове въ акционер-

нитѣ банки и другитѣ дружества, приравнени къмъ тѣхъ, въ законопроекта се предвиждатъ специални постановления. Едно отъ тѣхъ е: 10% отъ основния капиталъ и резервитѣ на акционерната банка да бждатъ внесени въ ценни книжа или търговски портфейлѣ въ Народната банка. Но не е само това най-сѣщественото за гарантиране на спестовнитѣ влогове, а е и контролтѣ, установенъ въ отдѣлъ IV и др. Чл. 16 зацѣлжава акционернитѣ банки и всички дружества, които сж приравнени къмъ акционернитѣ банки, да облѣчатъ най-малко 1/3 частъ отъ запасния си капиталъ въ ценни книжа, които да бждатъ съхранявани въ Българската народна банка. Досега съ тѣзи ценни книжа, които се съхраняваха въ акционернитѣ банки, тѣзи последнитѣ си служеха съ тѣхъ за гаранции. Сега, когато тѣзи ценни книжа ще се съхраняватъ въ Народната банка по силата на чл. 16 отъ законопроекта, последниятъ ще трѣбва да даде право на акционернитѣ банки срещу тѣзи ценни книжа да издаватъ удостовѣрения за залогъ или порѣчителство до размѣритѣ на съхраняванитѣ тѣхни ценни книжа въ Народната банка, да служатъ за гаранции предъ всички учреждения за търгове, неотклонение отъ сжда и др. — както издаватъ такива удостовѣрения популярнитѣ и др. държавни банки.

Това е мое предложение, което дава нови права на акционернитѣ банки като тѣзи, които иматъ популярнитѣ банки, които сж подъ протекцията на закона за кооперативнитѣ сдружения.

Та азъ моля г. министра на финанситѣ да се съгласи съ мое предложение, което ще насърчи акционернитѣ банки да купуватъ повече ценни книжа, съ което ще се подкрепи политиката на Народната банка: да се насърчи поупуката на ценнитѣ книжа, които могатъ да се пласиратъ на пазара въ София или въ чужбина, да иматъ по-голъмъ шансъ да се купуватъ отъ акционернитѣ банки.

Моля прочее, да се приеме предложението, което правя, защото то ще бжде само отъ полза на акционерното дѣло у насъ, безъ нищо да вреди.

Министъръ В. Молловъ: Съгласенъ съмъ.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Моля, които приематъ предложението на г. Разсукановъ, съ което е съгласенъ г. министърътъ на финанситѣ, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Който приематъ промѣнитѣ, които прочете г. докладчикътъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Който приематъ законопроекта за защита на влоговетѣ, заедно съ току-що приетитѣ поправки, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т. II, № 14.

Пристъпваме къмъ следующата точка отъ дневния редъ — одобряване предложението за опредѣляне специаленъ начинъ за събиране гербовия налогъ за смѣткитѣ, издавани отъ Дружеството за електрическо освѣтление на гр. София.

Моля г. секретаря да прочете предложението.

Секретаръ В. Игнатовъ (д. сг): (Прочита предложението изцѣло, заедно съ мотивитѣ къмъ него — вж. прил. Т. I, № 24)

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

К. Маноловъ (зан): Г. г. народни представители! Съ това решение на Министерския съветъ се дава на Дружеството за електрическо освѣтление на гр. София привилегия, вмѣсто да обгербва всѣка отдѣлна смѣтка до и надъ 1.000 л., която издава на свой клиентѣ за изразходвана електрическа енергия: за освѣтление и двигателна сила, да обгербва на края на месеца месечното генерално рекапитулативно бордеро на всичкитѣ отдѣлни смѣтки съ гербови марки отъ по-голъми стойности. Дружеството е подало заявление до министерството, но, доколкото се простиратъ монитѣ сведения, началнитѣ на отдѣления, които боравятъ съ тая работа, по редъ съображения, не сж дали съгласието си да се даде на дружеството тая привилегия. Г. министърътъ на финанситѣ винаги е билъ вискателенъ по отношение прилагането на закона за гербовия налогъ, обаче, ето какво се казва въ решението: (Чете) „Разрешава се на Дружеството за електрическо освѣтление на гр. София да не обгербва отдѣлнитѣ смѣтки до и надъ 1.000 л., които издава на клиентитѣ си за изразходвана електрическа енергия, за освѣтление и двигателна сила, а вмѣсто това следуютъ се гербовъ налогъ за

тия смѣтки, изчисленъ за всѣка смѣтка отдѣлно, да се събира въ гербови марки отъ по-голямъ стойности, които да се залепватъ върху бѣлого поле на месечното генерално рекапитулативно бордеро и унищожаватъ съ печата на дружеството“.

Азъ искамъ да знамъ, какъ ще става контролътъ върху бордерото, за да се види по кои смѣтки е съставено, какъ ще могатъ да бѣдатъ ревизирани тия смѣтки, когато не се споменава че къмъ рекапитулативното бордеро ще трѣбва да бѣдатъ нѣкакви приложения и самитѣ смѣтки, за да може да става винаги ясно отчитане, да се види дали рекапитулативното бордеро съ своя гербовъ налогъ отговаря на онзи гербовъ налогъ, съ който трѣбва да бѣдатъ обгербовани отдѣлнитѣ смѣтки на клиентитѣ. И ако това е изпуснато — г. министърътъ ще обясни — азъ моля да се приеме, щото къмъ това бордеро да бѣдатъ непременно пришити или подпечатани и всички смѣтки, отъ които е съставено бордерото въ края на месеца за даденъ районъ, и да бѣде посоченъ гербовиятъ налогъ върху това бордеро, за да се види отговаря ли на отдѣлнитѣ смѣтки, за да има яснотъ и за да не ставатъ злоупотрѣбления съ този гербовъ налогъ.

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата г. министърътъ на финанситѣ.

Министъръ В. Молловъ: Нѣма да станатъ никакви злоупотрѣбления, защото тия смѣтки се контролиратъ полесно отъ каквито и да е други. Има винаги копия, които оставатъ въ Дирекцията на освѣтлението и по които винаги може да стане едно изчисление. Така че Финансовото министерство намѣри, че тоя начинъ за събиране на гербовия налогъ е по-сгоденъ, отколкото лепене на многобройни гербови марки. И нѣма да има намаляване, закрѣгляване, а точенъ сборъ на отдѣлнитѣ суми, които се плащатъ, за да се обгербова съ по-голямъ купюръ, съ по-голямъ гербова марка. Тѣй че щомъ има чернови, естествено, винаги контролата може да става и нѣма никаква опасностъ да има злоупотрѣбления.

К. Маноловъ (зан): Да се каже въ закона, че отдѣлнитѣ смѣтки трѣбва да бѣдатъ задължително прикачени къмъ бордерото.

Министъръ В. Молловъ: Не можемъ да искаме да се представятъ оригиналитѣ смѣтки, защото тѣ се даватъ на клиентитѣ; черновитѣ оставатъ въ дирекцията и тѣхъ ние можемъ да ги провѣрваме. Ние знаемъ числото на абонатитѣ, знаемъ горе-долу размѣра на сумитѣ, които се събиратъ, така че злоупотрѣбления не могатъ да ставатъ. И, после, ако бѣдатъ уловени въ нѣкакво злоупотрѣбление, знаете какво значи то — такава глоба, че ще имъ мине мерака да правятъ злоупотрѣбления.

К. Маноловъ (зан): Да ги вържемъ.

Министъръ В. Молловъ: Не се безпокойте. Тѣ сѫ най-вързани.

Председателстващъ В. Димчевъ: Които одобряватъ предложението за опредѣляне специаленъ начинъ за събиране гербовия налогъ за смѣкитѣ, издадени отъ Дружеството за електрическо освѣтление на гр. София, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема. (Вж. прил. Т II, № 15)

Пристъпваме къмъ следващата точка отъ дневния редъ — второ четене на законопроекта за уреждане собствеността и залога на земеделски и превозни машини отъ значителна стойностъ.

Ще продължатъ разискванията по сѣщия законопроектъ, който бѣше върнатъ въ комисията по Министерството на правосѣднето.

Има думата г. докладчикътъ.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„ЗАКОНЪ“

за уреждане собствеността и залога на земеделски и превозни машини отъ значителна стойностъ.“

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ заглавието на законопроекта, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. прил. Т. I, № 30.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 1. Всички собственици на земеделски и превозни машини на действителна стойностъ по-голямъ отъ 25.000 л. всѣка една сѫ длъжни въ срокъ отъ три месеца отъ обнародването на този законъ да впишатъ правото си на собственостъ, въ специална книга за движими вещи при нотариуса или мировия сѣдия, който изпълнява нотариални дѣла, по мѣстожителството си, следъ което получаватъ отъ сѣщия книжка за собственостъ срещу установената такса. Подлежатъ на вписване правага върху сѣщитѣ машини и когато последнитѣ се считатъ недвижими по назначение. Преди да се извърши вписването, собственицитѣ сѫ длъжни да докажатъ съ писмени доказателства или свидетели своето право на собственостъ върху машината предъ нотариуса или мировия сѣдия, който извършва нотариални дѣла, при когото ще се извърши вписването.

Собственицитѣ на казанитѣ машини сѫ длъжни, заедно съ искането за вписването имъ, да заявятъ и всички тежести, съ които тѣ сѫ обременени, като: залогъ, запоръ, договорно условие за запазване собствеността на продавача върху машината до окончателното изплащане на уговорената продажна стойностъ и пр. Казанитѣ вписвания могатъ да бѣдатъ направени въ предвидения въ алинея първа срокъ и по искане на лицето, въ полза на което сѣществуватъ споменатитѣ тежести.

Въ книжката за собственостъ, освенъ описанието на машината, се вписва: името, презимето, прѣкорътъ, мѣстожителството и занаятието на собственика ѝ. неговия преработител, акта на придобиване, ако има такъвъ, и всички тежести, установени върху сѣщата. Въ описанието на машината, между другото, се посочватъ следнитѣ белези, ако има такива: типа, серията и номерътъ ѝ, нейнитѣ странични принадлежности, хвърлящитѣ се въ очи нейни индивидуални признаци и фабричната марка.

За бележка. Машинитѣ, които се намиратъ въ складовѣтъ на търговцитѣ за продажъ, не подлежатъ на вписване, освенъ при подаването или залагането имъ. Сѣщо не подлежатъ на вписване и машинитѣ на държавата, окръжията и общинитѣ“.

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата народниятъ представител г. Величко Кознички.

В. Кознички (нац. л): Г. г. народни представители! Касае се за една редакционна поправка. Мене ми се струва, че трѣбва да се прибави още една дума, за да бѣдемъ наясно — не, а да се изразимъ правилно. Казано е: (Чете) „Всички собственици на земеделски и превозни машини на действителна стойностъ по-голямъ отъ 25.000 л. всѣка една сѫ длъжни въ срокъ отъ три месеца отъ обнародването на този законъ да впишатъ правото си на собственостъ . . .“. Каточели самитѣ машини ще запишатъ правото си на собственостъ! Затова би трѣбвало следъ „25.000 л.“ да се прибави думата „за“, да се каже „за всѣка една сѫ длъжни въ срокъ отъ три месеца и т. н.“

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата г. докладчикътъ.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): Въ разлика отъ първоначалния проектъ, въ комисията допуснахме да се постави една фиксирана сума отъ 25.000 л., за да можемъ при сегашната стойностъ да опредѣлимъ, по нашето мнение, въ какво се състои голѣмата стойностъ. И отъ практиката, която имаме, се установи, че тия машини въ земеделското производство не сѫ съ една стойностъ по-малка отъ 25.000 л. Понеже има машини, които съставятъ цѣла гарнитура, но които сами по себе си могатъ да представляватъ отдѣлни машини, а се продаватъ като гарнитури, както, напр., една вършачка, заедно съ двигателя ѝ, които, взети общо, иматъ по-голямъ стойностъ, трѣбва да се поясни, че всѣка една машина, която е частъ отъ гарнитурата, може да съставя обектъ на настоящия законъ. Затова прибавихме 25.000 л. да се отнася за всѣка една машина. Това е смисълътъ на изражението „отъ 25.000 л. всѣка една“.

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 1, както се докладва, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 2. Всички прехвърляния и залози на машини, посочени въ чл. 1 на този законъ, станали следъ влизането му въ сила, сѫ недействителни, ако не сѫ извършени съ нотариаленъ актъ, който подлежи на вписване по мѣстожи-

телство на приобретателя или залогодателя. Приобретателът е длъжен да се снабди с книжка за собственост. Книжката за собственост трябва винаги да се намира у лицето, на което е повърена машината.

Извършванитъ отъ публични власти запори и продажби на такива машини се вписватъ, по искането на същитъ власти, въ книгата за движими вещи. Това вписване трябва да се направи най-късно въ срокъ отъ две седмици отъ извършването на запора или продажбата.

Подлежатъ на вписване, по искане на заинтересованитъ, и вѣзлитъ въ законна сила съдебни решения, съ които се признава правото на собственост или на залогъ върху такива машини.

Ако нотариалниятъ актъ за прехвърлянето или за залога не се извършва предъ нотариуса или мировия съдия, при когото е вписано правото на собственост върху прехвърляната или залаганата машина, въ такъвъ случай, за да може да бѣде извършенъ актътъ, собственикътъ на машината трябва да представи отъ казания нотариусъ или мирови съдия увѣрение, че тя е свободна за прехвърляне или залагане. Следъ извършването на нотариалния актъ за прехвърлянето или за залога, нотариусътъ или мировиятъ съдия незабавно съобщава за него на оня нотариусъ или мирови съдия, при когото е било вписано правото на собственост върху машината, предметъ на акта, за да направи нужното отбелязване за този последния върху съответното вписване въ книгата за движими вещи. За извършване на акта се събира мито въ размѣръ по 5 на хиляда или частъ отъ хиляда лева отъ цената на договора“.

Сега съмъ длъженъ да поясня, че митото отъ 5% нѣма да се взема по формалноститъ, които се извършватъ по чл. 1, т. е. за легализиране единъ видъ правото на собственост при сегашното притежание на машини отъ собственици. Т. е. ония собственици, които сж длъжни въ даления отъ чл. 1 срокъ да се снабдятъ съ книжки за машини и да ги впишатъ въ специалнитъ книги за движими вещи, нѣма да плащатъ мито 5%. Това мито ще се заплаща отсега нататкъ при извършване на прехвърлянето, било продажба, било дарение, било заветъ и т. н. и при извършване на залогъ отъ деня на влизане въ сила на настоящия законъ. Отъ собственицитъ на машини, които вече ги притежаватъ, нѣма да се събира друга такса освенъ 100 л. за книжката, съ която ще бѣдатъ снабдени.

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 2, както се докладва, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 3. Вписванията ставатъ по искане на заинтересованата страна: купувачъ, продавачъ и пр., съ завяление, придружено отъ акта за собственост или залогъ.

Законътъ и правилникътъ за привилегиитъ и ипотекитъ и законътъ за нотариуситъ и мировитъ съдии, които извършватъ нотариални дѣла, се прилагатъ относно извършването на актоветъ, а сжщо и относно вписването отбелязванията, заличаванията, такситъ и други сборове, доколкото не противоречатъ на настоящия законъ. За книжката за собственост се плаща такса 100 л.“

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 3, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 4. Договори за продажба на означенитъ въ чл. 1 на този законъ машини могатъ да се сключватъ подъ условие за запазване правото на собственост на продавача върху продадената машина до окончателното изплащане на нейната продажна стойностъ отъ купувача. Обаче рискътъ за продадената машина е на купувача отъ момента на фактическото ѝ предаване въ владение на последния.

Ако купувачътъ не изпълнява задължението си относно плащането на уговорената продажна стойностъ на машината на опредѣленитъ срокове, продавачътъ има право да иска да му се предаде въ владение продадената подъ условна собственост машина. Молбата за това се подава до мировия съдия по мѣстожителството на купувача. Заедно съ молбата продавачътъ е длъженъ да представи обезпечение, предвидено въ чл. 477 отъ закона за гражданското сждопроизводство, въ размѣръ на сумата, която е получилъ срещу стойността на продадената машина.

Мировиятъ съдия, въз основа само на представенитъ писмени доказателства и следъ изслушване на странитъ,

ако последнитъ се явятъ, е длъженъ да се произнесе по молбата най-късно въ седмодневенъ срокъ отъ получаването ѝ. Опредѣлението на мировия съдия не подлежи на обжалване. Заповѣдта за повърщане на машината незабавно се привежда въ изпълнение чрезъ административнитъ власти“.

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата г. министърътъ на правосъдието.

Министъръ д-ръ К. Милановъ: Г. г. народни представители! Оня день, когато се разглеждаше проектътъ на комисията, азъ бѣхъ направилъ едно предложение — за да гарантираме и купувача отъ недобросѣвѣстни или фалирали продавачи, да се внесе гаранция отъ продавача, когато поиска унищожението на договора или връщане на машината. Това мое предложение влѣзе въ текста на чл. 4. Обаче, считамъ, че има още една празнота за прегагартиране на купувача, когато продавачътъ поиска да анулира договора по силата на чл. 4. Заради това, считамъ за умѣстно, за да гарантираме и въ това отношение купувача на такива машини, въ края на втората алинея на сжщия чл. 4, следъ думитъ: „Стойността на продадената машина“, да се прибави следното: (Чете) „като сжщевременно депозира въ сждилището всички документи, установяващи правото му за неплатенитъ вноски и даденитъ за тѣхъ обезпечения“.

Какво значение има това? Продавачътъ може да поиска предаването на машината само така, безъ да представи всички онѣзи полици, които купувачътъ е далъ и които сж минали въ трети лица вече, джирисани на тѣхъ, и сж платими. А чл. 4 допуца подновяване на договора, когато чл. 5 го унищожаватъ окончателно. Заради туй, за да не попаднемъ въ грѣшки и за да не могатъ да ставатъ злоупотрѣбления съ даденитъ полици — които нѣкои недобросѣвѣстни продавачи могатъ да джиросатъ на трети лица и тѣ вече като добросѣвѣстни носители да искатъ да ги осребрятъ — считамъ за умѣстно да се постави и това допълнение въ члена и моля Народното събрание да го приеме като достатѣчна гаранция за купувача, когато той бѣде принуденъ да връща машината.

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата г. докладчикътъ.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): Предложението на г. министра на правосъдието, г. г. народни представители, е свършено умѣстно. Чл. 4 предвижда случаетъ, когато договоритъ за продажба се развалатъ, т. е. нѣщата се връщатъ на старото имъ положение: купената машина се връща обратно на продавача, а продавачътъ е длъженъ да върне обратно на купувача полученитъ суми и, следователно, купувачътъ трябва да бѣде гарантиранъ за връщането на тия суми. На практика обикновено стойността на машината се взема въ полици, които продавачътъ джиросва на различни банкови учреждения — добросѣвѣстни носители. За да може той да се възползува отъ правото си да развали договора за продажба, да върне машината, трябва да изкупи тия полици отъ банкитъ и да ги депозира за доказателство въ сжда. Само въ такъвъ случай договорътъ може да бѣде разваленъ, т. е. да се върне машината обратно и задължението на купувача да плаща да се унищожи.

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 4, заедно съ добавката, която се направи отъ г. министра на правосъдието, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 5. Ако продавачътъ иска унищожението на договора или ако претендира вреди и загуби, той е длъженъ въ месеченъ срокъ отъ датата на заповѣдта за повърщане на машината да заведе на общо основание искъ, който се гледа по реда на съкратеното сждопроизводство. Ако въ казания срокъ продавачътъ не заведе този искъ, купувачътъ има право да поиска отъ мировия съдия заповѣдъ за плащане на броената отъ него сума, срещу стойността на машината“.

Председателстващъ В. Димчевъ: Има думата г. министърътъ на правосъдието.

Министъръ д-ръ К. Милановъ: Г. г. народни представители! Тукъ повече за пояснение и за улеснение на самия сждъ и на сждецитъ се страни, смѣтамъ да ви предложя

една добавка — въ края на текста на този членъ да се добави само: „по реда, предвиденъ въ закона за заповѣдното съдопроизводство, отдѣлъ Г“. Защо? — Когато купувачътъ е принуденъ да иска унищожаване на договора, да може и той по този съкратенъ редъ да поиска онѣзи нѣща, които е далъ, и да получи за това заповѣдъ съгласно закона за заповѣдно съдопроизводство. Въ първата частъ на този членъ това право се дава на продавача, а въ втората му частъ, където е указанъ редътъ, по който ще действува съдията, когато пакъ купувачътъ поиска обратно изплатенитѣ суми, за равноправие ще трѣбва да се предвиди, по същата процедура и купувачътъ да има право по-бързо да получи една заповѣдъ за получаване на всички онѣзи суми, които е далъ на продавача. Сѣга, че въ смисъла на по-първото предложение, което направихъ, е необходимо да се вмъкнатъ тѣзи нѣколко думи въ този членъ, за да добие право и купувачътъ, по същата бърза редъ да получи съответнитѣ вещи или ценности, които е далъ. Ще моля г. докладчикътъ да се съгласи съ това предложение.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): Съгласенъ съмъ.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 5, както се прочете, съ добавката, предложена отъ г. министра на правосъдието, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 6. При залогъ на машини, посочени въ чл. 1 на този законъ, право на привилегировано удовлетворение може да съществува и безъ фактическо предаване на заложенитѣ машини на кредитора или на третото лице, но при условие залогътъ да бѣде вписанъ въ книгата за движими вещи при нотариуса или мировия съдия, извършващъ нотариални дѣла“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 6, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 7. Относно удовлетворението на кредиторитѣ при принудително изпълнение, обрнатото срещу машини, предметъ на тоя законъ, се прилага съответно постановлението на закона за задълженията и договоритѣ и на закона за привилегиитѣ и ипотекитѣ, доколкото иматъ приложение къмъ случая. Кредиторитѣ се удовлетворяватъ привилегировано по реда на вписванията на актоветѣ, установяващи тѣхнитѣ права — т. е., че трѣбва да се поиска разрешение пакъ за заложенитѣ вещи“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 7, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 8. Надлежнитѣ съдебни мѣста сѣ длъжни да издаватъ изпълнителни листове на залогоприемателитѣ въ размѣръ на дължимата по залога сума, щомъ като имъ се представятъ нотариалнитѣ актове за залогъ и се удостоверяватъ, че последнитѣ сѣ вписани въ надлежната книга и че срокътъ за плащането е настѣпилъ.“

Въ случая се постѣпва по правилата на закона за заповѣдното съдопроизводство, отдѣлъ II, и се събиратъ мита и берии въ размѣритѣ, указани въ същия законъ“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 8, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 9. При лошо стопанисване на заложената машина, залогоприемателътъ може да иска отъ надлежния мирови съдия да издаде заповѣдъ за предаване на машината нему или на трето лице за пазене. Лошото стопанисване се установява отъ съответния мирови съдия по мѣстоахождението на машината по реда за обезпечаване на доказателствата въ срокъ 10 дни отъ датата за постѣпване на молбата. Противъ опредѣлението на мировия съдия, изпълнението на което не се спира, може да се подава жалба въ 7-дневенъ срокъ до окръжния съдъ, чието опредѣление не подлежи на никакво обжалване.“

Ако молбата за отнемане на заложената машина е уважена, залогоприемателътъ има право да иска изплащането на цѣлия дългъ и преди настѣпването на срока за неговото изплащане“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 9, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 10. Купувачъ на машина подъ условна собственост или залогодатель, който скрие, отчужди, повреди или унищожки купената или заложената машина или частъ отъ нея, съ цель да причини щета другиму, се наказва съ строгъ тѣмниченъ затворъ до 5 години“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 10, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 11. Които впише на две различни мѣста една и съща машина, съ цель да набави за себе си или за друго имотна облага или да причини другиму имотна щета, наказва се съ тѣмниченъ затворъ“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 11, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 12. Неизпълнение на постановлението на чл. 2 ал. II се установява съ актъ отъ органитѣ на полицейската власть и се наказва съ глоба отъ 500 до 5000 л.“

Актоветѣ, до доказване на противното, иматъ пълна доказателствена сила, ако сѣ подписани отъ двама присѣтстваващи свидетели.“

Въ този членъ е допусната една печатна грѣшка въ раздаденитѣ законопроекта: „чл. 2, алинея II“ трѣбва да стане „чл. 2, алинея I“.

И. Бояджийски (д. сг) Въ чл. 11 е казано „тѣмниченъ затворъ“, но не се опредѣля размѣра му.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): То се знае: отъ 1 день до 3 години.

И. Бояджийски (д. сг): Хубаво е да се каже, че като го чете човѣкъ, да знае.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Моля, които приематъ чл. 12, както се докладва, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 13. Осъдениитѣ по тоя законъ могатъ да бѣжатъ лишени отъ правата, посочени въ чл. 30 п. п. 1, 5, 6 и 7 на наказателния законъ“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 13, както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ Д. Бъровъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 14. Настоящиятъ законъ влиза въ сила единъ месецъ следъ обнародванетоъ му въ „Държавенъ вестникъ“.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 14 както се прочете, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Минаваме на точка пета отъ дневния редъ — второ четене законопроекта за търговското корабоплаване. Моля г. докладчика да го докладва.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Г. г. народни представители! Внесениятъ въ миналата сесия законопроектъ за търговското корабоплаване се разгледа обстойно отъ комисията въ много заседания, и тя направи чувствителни измѣнения, като се взе въ съображение практиката, която отъ 50 години у насъ съществува, и редъ закони, които имаше и които едни други си противоречеа. Въ сравнение съ първоначалния законопроектъ има доста чувствителни измѣнения и заради това, въпрѣки преглеждането, което бѣше направено на законопроекта, предъ видъ на това, че се желасше да се направи той часъ по-скоро достойни на г. г. народнитѣ представители — защото отъ 50 години таквъ подробенъ законъ за корабоплаванетоъ нѣмаме — направени сѣ нѣкои печатни грѣшки въ нѣкои членове, които грѣшки, когато ще докладвамъ членъ по членъ, ще ги казвамъ. (Чете)

„ЗАКОНЪ“
за търговското корабоплаване“.

Председателстващ В. Димчевъ: Които приемат за главното, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Частъ I.

Административни наредби.

Отдѣлъ I.

Общи разпореджания.

Глава единствена.

Администрация на търговското корабоплаване.

Чл. I. Администрацията на търговското корабоплаване въ страната се намира въ ведомството на Министерството на железниците, пощите и телеграфитѣ — Главна дирекция на железниците и пристанищата“.

Председателстващ В. Димчевъ: Има думата г. министърът на железниците.

Министъръ П. Стайновъ: Г-да! Въ връзка съ чл. I дължа да направя едно заявление, което направихъ преди малко въ отговора, който дадохъ на г. Стамболиевъ: администрацията на нашето корабоплаване ще се уреди въ специалния законъ за насърчение на народното корабоплаване. Сега имаме единъ законъ за крайбрѣжната и пристанищна служба, който ще влѣзе като специална частъ въ закона за насърчение на родното корабоплаване. Всички въпроси по администрацията на пристанищата и корабоплаването ще бѣдатъ разрешени въ този законъ, съ който ще бѣде тезирано Народното събрание. Дължа да направя тая декларация, за да бѣде ясно кой ще управлява пристанищата и корабоплаването.

Председателстващ В. Димчевъ: Които приематъ чл. I, моля, да вдигнатъ ръка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 2. Упоменатата въ предишния членъ служба въ чужбина се повѣрва на българскитѣ консулски власти“.

Председателстващ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 2, моля, да вдигнатъ ръка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Отдѣлъ II.

Корабоплавна служба.

Глава I.

За морскитѣ лица.

Чл. 3. Названието „морски лица“ обема всички физически лица, които, по естеството на тѣхната професия, сѣ обявени отъ настоящия законъ за такива.

Морскитѣ лица се раздѣлятъ на две категории — на лица, занимаващи се съ корабоплаване и на лица, занимаващи се съ индустрии и занаяти, свързани съ корабоплаването.

Въ първата категория влизатъ:

- а) корабоначалницитѣ;
- б) механицитѣ;
- в) всички лица, подъ каквото и да е название, които служатъ на корабитѣ предназначени за морски и рѣчни плавания, освенъ спомагателнитѣ служащи;
- г) риболовци, които упражняватъ занятието си въ открито море или чужди териториални води.

Въ втората категория влизатъ:

- а) корабостроителитѣ;
- б) майсторитѣ специалисти и калфатчиитѣ;
- в) пилотитѣ;
- г) лодкаритѣ, риболовцитѣ въ териториалнитѣ води и лицата въ помощъ на риболовнитѣ кораби въ открито море, или въ чужбина“.

Председателстващ В. Димчевъ: Има думата народниятъ представител г. Василь Игнатовъ.

В. Игнатовъ (д. сг): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Толкова късно съзнатата нужда отъ законъ за

*) За текста на законопроекта, приетъ на първо четене, вж. прил. Т. I, № 33

търговското корабоплаване, който едва сега се поставя на разглеждане, достатъчно ясно показва, че у насъ е липзало едно правилно схващане за тази тѣй жизнена за нашето стопанство областъ. Това се вижда и отъ факта, че грижитѣ на държавата за българското мореплаване се изчерпватъ съ създаването на Българското търговско параходно дружество въ Черно море, въ което тя участва съ $\frac{1}{8}$ отъ капитала, и съ създаването на пристанищата, съ които разполагаме. Останалата ни дейностъ се характеризира съ липса на установена правилна национална морска политика, липса на здрави схващания по въпроситѣ, свързани съ морето, а главно — липса на държавенъ органъ, който да направлява тази политика.

Историята на нашето мореплаване е свързана тѣсно съ историята на създаването на нашитѣ пристанища.

Следъ освобождението пристанищата ни сѣ се намирили подъ ведомството на Министерството на външитѣ работи. Отъ 1882 г. тѣ минаватъ подъ Министерството на финанситѣ и виждаме въ бюджетитѣ на митницитѣ въ Варна, Бургазъ и Русе да фигуриратъ по единъ „капитанъ де портъ“, а отъ 1894 г. портовитѣ началници се заличаватъ и функциитѣ имъ се възлагатъ на митарственитѣ управители.

Презъ това време постройката на държавнитѣ железници се засилва — тѣ достигатъ до морето — и въпроситѣ за създаване на модерни пристанища се налага. Дирекцията на железниците отдѣля една бригада да проучи въпроса за създаване на пристанища, а нуждата ѝ налага да се снабдятъ съ лодки, гребци, ламписти и пр. за пристанищата, а заедно съ това и корабоплаването се свързва неразривно съ Дирекцията на железниците.

Дирекцията на железниците, благодарение на своитѣ грижи за железниците, успѣ да създаде нашитѣ пристанища, но тѣзи грижи се ограничаватъ само върху самитѣ пристанища. Пристанитещата не сѣ целъ, а срѣдство за презморската търговия и мореплаване. Грижитѣ, обаче, за тѣхъ сѣ изчерпали съ прокарването на закона за полицията на крайбрѣжията и пристанищата отъ 1898 г., който е заимствуванъ отъ италианското законодателство и който въ главнитѣ си линии — компетенцията на лицата — е отмѣненъ фактически.

Липсата на ръководни лица въ пристанищата, които по своята подготовка да отговарятъ на изискванията и нуждитѣ на времето, ни довежда до това състояние на въпроса, че у насъ досега почти нищо не е направено по: а) безопасността на плаването; б) спасителната служба; в) метеорологична, хидрографична, астрономическа служба; г) надзоръ върху годността на корабитѣ; д) надзоръ върху правилното товарене на корабитѣ. Едва въ 1927 г. се узакониха чрезъ единъ правилникъ, обявенъ въ „Държавенъ вестникъ“, „Международнитѣ правила за избѣгване сблъскването на корабитѣ, сигнализацията и пр.“, изработени въ 1889 г. въ Вашингтонската конференция и повторена въ Брюкселъ въ 1910 г. — правила международни и задължителни за всички мореплаватели, безъ изключение, въ свѣта.

Да не говоря за морскитѣ промисли и за морския риболовъ, които се намиратъ подъ друго ведомство — не сѣ подъ ведомството на пристанищата — и които засега представляватъ по-скоро само единъ обектъ за облагане.

Причинитѣ за това състояние на нашето мореплаване сѣ много. Главната причина е, че българинтѣ по природа въобще е отчужденъ отъ морето. Той схваща неправилно неговото значение. И народната мъдростъ, която е изразена въ поговоркитѣ за морето, показва доста ясно какъ гледа българинтѣ на морето. Морето за насъ е още чуждо. Обществото още не познава значението му, а, най-главно, у насъ липсва законъ, който да поощри създаването на българско мореплаване.

Докато българското стопанство 50 години понася грамадни жертви за създаването на национална индустрия и въ тоя периодъ усилията на държавата се увѣнчаха съ процъветването на нашата индустрия, мореплаването е напълно изоставено. То не само че се намира въ застои, но е застрашено окончателно да бѣде задушено отъ чуждия капиталъ. Ние много скоро можемъ да бѣдемъ свидетели какъ чуждото знаме ще измѣсти националното ни знаме дори и отъ собственитѣ ни пристанища. Тоя фактъ съществува вече отдавна на Дунава. Той минава незабелязанъ. И за срамъ на държавата трѣбва да признаемъ, че понтонитѣ и мостоветѣ, на които приставатъ и малкото наши държавни кораби на Дунава, не сѣ български и въ всѣки моментъ рискуваме да останемъ и безъ тѣхъ.

За да ви обрисувамъ какъ се поощрява нашето мореплаване, позволете ми да ви цитирамъ нѣколко извадки отъ правилника за такситѣ, които се плащатъ за използване българскитѣ пристанища.

Независимо отъ всички данъци, берии и такси, съ които е натоваренъ всѣки български гражданинъ и всѣко предприятие, българските кораби сѫ натоварени и сѫ следнитѣ специални данъци и такси: за мѣрително свидетелство, което се издава следъ измѣрване на кораба отъ специална комисия, се взема такса отъ 270 до 5.400 л. — въ зависимостъ отъ тонажа на кораба; независимо отъ това се плаща и на комисията по измѣрването; за преглеждане здравината на кораба се плаща отъ 216 до 540 л.; освенъ това се дава и друга такса за комисията; следъ преглеждането се издава удостовѣрение; за право на носене българско знаме се плаща отъ 135 до 5.400 л. — споредъ тонажа; за патентъ отдѣлна такса — отъ 135 до 5.400 л.; за свидетелство за отплаване отъ 54 до 540 л.; за екипаженъ списъкъ се плаща отъ 27 до 270 л.; при всѣка промѣна на списъка на екипажа, промѣнениятъ списъкъ наново се завѣрва и се плаща нова такса; за завѣрка на свидетелството за отплаване се плаща отъ 13-50 до 54 л.

Това сѫ такситѣ, които се плащатъ само отъ българските кораби.

Но освенъ тия такси има и други, които се плащатъ еднакво или съ малки измѣнения отъ нашитѣ и чужди кораби, именно: за позволително за заставане на кораба се плаща отъ 13-50 до 54 л. такса; чуждитѣ кораби я заплащатъ при заминаване; за въвеждане на корабъ — въ Бургазъ и въ Варна — се плаща отъ 40-50 л. до 2.700 л.; за свободна практика или за право на товарене се плаща най-малко 1.620 л. и по 1-89 л. или 5-94 л. за тонъ надъ двеста тона; освенъ това се плаща фарова такса по 3-24 л. на тонъ до 800 тона, а за всѣки тонъ надъ 800 тона — по 1-62 л.; санитарна такса — отъ 2 до 1 л. на тонъ, съобразно пакъ съ тонажа на кораба.

При тия такси нашиятъ параходъ „Евдокия“, напр., който има 266 тона чиста вмѣстимостъ, за да влѣзе въ пристанищата Варна или Бургазъ, плаща 1.200 л., а въ другитѣ рейдове, кждето нѣма пристанища, плаща 820 л. За единъ рейсъ по крайбрежieto параходътъ плаща 10.980 л. Сжщиятъ параходъ за 1929 г. е платилъ 865.000 л. пристанищни такси, а за 1930 г. — моитѣ сведения сѫ до 31 октомврий — е платилъ 899.665 л. такси. А нашиятъ параходъ „Кирилъ“, възъ основа на правилницитѣ въ Гърция, плаща единъ годишенъ абонаментъ отъ около 8.000 драхми и може да посещава колкото пѣти си иска всички грѣцки пристанища — може да влиза свободно въ тѣхъ.

Освенъ тѣзи такси, които изброихъ, корабитѣ плащатъ кейово право за всѣки пѣтникъ по 6-40 л. тамъ, кждето нѣма пристанище, а по 14-50 л. на лице въ Бургазъ и Варна. Следъ това има една такса товарно право на глава добитъкъ, за яйца и птици и пр.

Благодарение на тия такси у насъ сжществуватъ следнитѣ куриози. Напр., предприемачитѣ въ Бургазъ сѫ намѣрили че чакълътъ, който вадятъ отъ „Ченгене скеля“ на крайбрежieto при Бургазъ, понеже плащатъ такса 13-50 златни стотинки за правоване на всѣки тонъ, други 50 златни стотинки за разтоварване, а има и други такси, плюс и преноса, който става съ гемии и лодки отъ Бургазкия заливъ, имъ излиза по-скѣпъ отъ чакъла, който биха докарали отъ Сливенъ по желѣзницата; и затова тѣ направили постѣпки предъ Министерството на желѣзницитѣ, респективно предъ Дирекцията на желѣзницитѣ, и дирекцията намалява навлото за превозъ на чакъла и пѣсъка. И днесъ сжществува куриозътъ, че при наличността на чакълъ и пѣсъкъ въ „Ченгене скеля“, и други мѣста на Бургазкия заливъ, предприемачитѣ не вадятъ пѣсъкъ отъ тамъ, а го докарватъ отъ Сливенъ, защото отъ тамъ имъ струва по-евтино. Ако вмѣсто това се намалеше товарното право за пѣсъка и таксата за вадене на пѣсъкъ, този куриозъ не щѣше да сжществува.

Въ Бургазкия заливъ сжществуваша въ миналото 15—16 гемии, собственицитѣ на които се препитаваша отъ преноса на солта отъ Анхиало. Нашата пристанищна тарифа съ своитѣ такси направи тоя превозъ почти невъзможенъ. И сега, следъ прокарането на желѣзница за Анхиало, солта наново се превозва по шосето, защото манипулацията по товарене и разтоваряне на солта по трена я прави много скѣпа. Сега поддържането на шосето струва много по-скѣпо на държавата, отколкото сумата, отъ която тя би се лишила, ако намалеше тѣзи обременяващи преноса такси, които отклоняватъ трафика отъ морето.

При такива условия никакъ не е чудно, че не могатъ да се създадатъ кораби подъ българско знаме. Сега кораблаването фактически е монополъ на Параходното дружество, което, въпрѣки всичко, не се развива. Субсидията, която му се дава, за да поддържа установенитѣ рейси, не може да се разглежда като поощрение на мореплаването. Параходното дружество е освободено и отъ данъци. Може ли тогазъ редомъ съ него да се развие частно мореплаване,

когато то е удадено отъ данъци и конкуренция въ лицето на свои и чужди, и при сжществуването на тия тежки такси, които се взематъ въ нашитѣ български пристанища?

Г. г. народни представители! Настоящиятъ законопроектъ иде да запълни много празноти въ девствената област на нашето мореплаване. Нуждата отъ него отдавна се чувствуваше. Повикътъ отъ долу за регламентиране на сложнитѣ отношения, създадени между корабначалници, арматори, екипажъ и обществени власти, най-после доби изразъ, следъ като бѣхме свидетели на голѣмото нещастие при с. Бѣла, Варненско, кждето презъ 1926 г. загинаха на великия четвъртъкъ 16 души и отговорността за това нещастие не се намѣри. Пристанищната властъ почувствува нужда, въ отговоръ на общественото негодувание, да излѣзе съ единъ законъ, който, като опредѣля цензове за морскитѣ лица, каквито досега не се изискваха, възложи и контрола върху безопасността на плаването и годността на корабитѣ на подведомственитѣ си органи.

Дирекцията на желѣзницитѣ, все по силата на натиска отдолу, направи редъ отстъпки на морската компетентностъ съ създаването на инспекторатъ по корабоплаването. Вънъ отъ това, създаде се пилотна служба въ нашитѣ пристанища и се създадоха портовитѣ капитани като чиновници отъ II категория, за да бждатъ привлѣчени вече лица съ по-голѣма компетентностъ и съ по-голѣма подготовка по морскитѣ въпроси.

Обаче главниятъ въпросъ, на който законопроектътъ не дава отговоръ, е въпросътъ: кой е органътъ, който ще го одухотвори и приложи? Българското мореплаване още ли ще продължи да се намира подъ опекуството на Дирекцията за постройка на пристанищата? Ако това имаше оправдание при постройката на пристанищата, има ли смисълъ и оправдание днесъ, когато отдавна се намираме въ фазата на експлоатиране на тия пристанища?

Началници на пристанищата, по силата на чл. 3 отъ сжществуващия сега законъ за полицията на крайбрежията и пристанищата, сѫ портовитѣ капитани. Тоя законъ още не е отмѣненъ, той е още въ сила, обаче фактически, по силата на ежегоднитѣ бюджети на държавата, които ние гласуваме тукъ, тоя чл. 3 е напълно отмѣненъ, и за началници на пристанищата и досега продължаватъ да бждатъ инженеритѣ, които строиха пристанищата. Азъ мисля, че не е необходимо да доказвамъ положението, че пристанищата не могатъ да се управляватъ отъ ония, които сѫ компетентни само по строежа на пристанищата. Благодарение липсата на компетентностъ по морскитѣ въпроси у лицата, които днесъ администриратъ нашитѣ пристанища, навривиха се не малко грѣшки. Достатъчно е да обърнемъ докладитѣ на фамозната парламентарна анкета, която се извърши въ нашитѣ желѣзници и пристанища, въ отговоръ на която органитѣ на Дирекцията на пристанищата признаха липсата на компетентностъ тѣмъ по тия въпроси, които бѣха обектъ на тая парламентарна анкета. Скелетитѣ на корабитѣ, които се намиратъ покрай нашето крайбрежие, сѫ ясни свидетели на грижитѣ, които се полагатъ за корабоплаването. Обаче съ чл. 1 отъ настоящия законопроектъ този въпросъ е вече предрешенъ. Администрацията на пристанищата, както досега, се оставя въ рѣцетѣ на Дирекцията на желѣзницитѣ — на сжщия тоя органъ, въ рѣцетѣ на който тя е била досега, отъ 50 години насамъ, и който не е положилъ абсолютно никакви грижи за мореплаването — освенъ за създаването на пристанищата.

Чл. 1 отъ настоящия законопроектъ, който е преводъ отъ италианския законъ, замѣства цѣлата частъ първа на италианския законъ, която се занимава специално съ администрацията на тамошнитѣ пристанища. Тамъ тоя въпросъ е най-правилно разрешенъ, като администрацията на пристанищата е повѣрена на компетентни лица.

Азъ нѣма да се спирамъ на отдѣлитѣ членове отъ законопроекта. Моята целъ е да посоча на единъ главенъ недостатъкъ.

Преди да влѣза тукъ, въ залата, казаха ми, че г. министърътъ на желѣзницитѣ направилъ изявления въ смисълъ, че се подготвяла въ бждеще да се реорганизира службата въ Дирекцията на пристанищата.

Единъ голѣмъ недостатъкъ на законопроекта е, че той не се придружава отъ законопроектъ за поощрение на корабоплаването. Настоящиятъ законопроектъ, който налага само ограничения и тежести, чрезъ публичния контролъ, който се установява върху българското корабоплаване, щѣ отекчи и спѣне неговото развитие, ако не сжществува законъ за поощрение на корабоплаването, който ще поощри българскитѣ капитали и лица да се посветятъ на корабоплаването.

Споредъ менъ единъ законопроектъ за поощрение на корабоплаването трѣбваше да предшества настоящия законопроектъ. Трѣбва да се създаде и закрепи мореплава-

нето, преди да бъде да регламентирано. У насъ, обаче, като-че-ли всичко трѣбва да върви въ обратен редъ, макаръ че сме младъ държава и макаръ да имаме предъ себе си опитността на много по-напреднали отъ насъ държави.

Италианскиятъ законъ, преводъ отъ който е настоящиятъ законопроектъ, който разглеждаме, търпи промѣни въ Италия трѣбва да се съжاليا, че досега не можахме да намѣримъ италианския законъ съ неговитѣ нови поправки, които сигурно включватъ въ себе си всичкитѣ нововъведения въ свързка съ новитѣ условия на корабоплаването, което е вече модернизирано.

Единъ голѣмъ пропускъ е, че докато интереситѣ на арматѣора и собственика сѫ непълно защитени, тѣзи на морскитѣ лица не сѫ уредени. Напр., не се урежда материята за пенсиятъ за старостъ, инвалидностъ, смъртъ, обезщетение на моряцитѣ и семействата имъ при нещастие. Не е засегнатъ също така и въпросътъ за регламентацията на морския трудъ, който е обектъ на специални международни конференции, където и България участвува съ свой представителъ.

Нещастieto съ парахода „Варна“ постави болезнено тѣзи въпроси и у насъ. Щастливо е обстоятелството, че семействата на загиналитѣ моряци получиха инвалидна пенсия отъ държавата, благодарение на туй, че параходътъ не бѣше частенъ. Но ако параходътъ бѣше частенъ, кой щѣше да защити интереситѣ на нещастнитѣ вдовици и сираци? И сега въпросътъ за възнаграждението на пострадалиятъ стои откритъ. Процесътъ между Параходното дружество и грѣцкия арматѣоръ още не е разгледанъ. Дружеството е изплатило на пострадалиятъ това, което по неговитѣ правилници трѣбва да имъ заплати: тримесечна заплата и опредѣлена сума за потъналитѣ имъ вещи. Но това достатъчно ли е? Семейството на трагично загиналия командиръ на „Варна“, Бабевъ, получава инвалидна пенсия, колкото семейството и на обикновения морякъ. На какъвъ законъ ще се базира Параходното дружество въ процеса за обезщетение на семействата на загиналитѣ, когато тази материя у насъ не се урежда съ никакъвъ законъ? Трѣбва ли Параходното дружество да изплати възнаграждението на пострадалиятъ, които не могатъ да чакатъ разтакането на процеса, а то да дири възнаграждението отъ виновния? Ако нещастieto бѣше станало по вината на нашия параходъ, какво възнаграждение щѣхме да дадемъ на пострадалиятъ и кой щѣше да имъ го изплати? Ако Параходното дружество спечели процеса и получи обезщетение за пострадалиятъ, ще удържи ли отъ сумата тѣзи суми, които е раздало досега по силата на своитѣ правилници? Тѣзи въпроси оставатъ безъ разяснение.

Г. г. народни представители! Това сѫ въпроси, които чакатъ своето разрешение. Тѣ сѫ отъ голѣмо обществено значение. Разрешението имъ се чака съ трепетъ отъ тѣзи, които денонощно, при най-тежки условия на животъ, се борятъ съ морската стихия и творятъ материалнитѣ блага на цѣлото стопанство. До създаването на този законопроектъ тѣ нѣмаха ни права, ни задължения. Съ този законопроектъ ние, въ полза на обществото, имъ създаваме голѣми и много задължения. Къде сѫ, обаче, тѣхнитѣ права? Кога ще могатъ тѣ спокойно да се отдадатъ на своята тежка и рискована специалностъ, съ съзнанието, че обществото гарантира съ своитѣ грижи тѣхнитѣ близки?

Азъ посочвамъ само на главния недостатъкъ на този законопроектъ, а именно, липсата на една глава, която да уреди веднѣжъ завинаги учреждението, което ще прилага този законъ. Това учреждение, чрезъ ценза на лицата, ще впрегне въ съвмѣстна работа специалноститѣ, които трѣбва да се допълнятъ, за да начертае една правилна държавна политика по този жизненъ въпросъ. То трѣбва да се погрижи часъ по-скоро да разреши въпроситѣ, които тукъ бѣгдо нахвърлихъ, като въ скоро време създаде и законъ за поощрение на мореплаването.

Като се има това предъ видъ, азъ приемамъ настоящия законопроектъ по принципъ съ пожелание, щото въ най-скоро време той да се последва отъ законопроектъ за поощрение на мореплаването, въ който да послучатъ разрешението горнитѣ въпроси.

Споредъ менъ, г. г. народни представители, въ законопроектъ е несполучливо употребена думата „корабоплаване“. Изглежда, че тя е заимствувана отъ нѣмския езикъ, където думата „Schiffahrt“ се употребява, но само уяснява сѣда, съ който се извършва пътуването. Тази дума, обаче, не се употребява изслзирано, а се придружава винаги отъ името на срѣдата, въ която се пътува. Така напр. имаме Seeschiffahrt, „Luftschiffahrt“ или Binnenschiffahrt — вътрешно плаване. У насъ думата „мореплаване“ е добила гражданственостъ и има смисъла на думата „navigation“, което значи корабоводене, а не корабоплаване, за отли-

чие отъ плаването на човѣка. Французитѣ казватъ „navigation“, когато се води корабъ.

Споредъ менъ, по-правилно е на настоящия законопроектъ да се даде название „законопроектъ за мореплаване“, защото, както казахъ, тази дума е добила у насъ вече гражданственостъ и достатъчно показва този нюансъ, който ние искаме да дадемъ. Освенъ това, „мореплаване“ е единъ общъ терминъ, който обхваща всички плавания: и плаването въ вътрешността, и плаването въ частнитѣ води, и плаването въ рѣкитѣ. Така че ако кажемъ „мореплаване“, нѣма опасностъ да се разбира само плаване въ море.

Ето защо азъ бихъ молилъ г. министра да се съгласи, думата „корабоплаване“ да се замѣни съ думата „мореплаване“, която дума е добила у насъ гражданственостъ и което ще бъде по-правилно.

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

Н. Стамболиевъ (з. в.): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Навремето, при създаването на Дирекцията на пристанищата, мненията бѣха две: едни твърдѣха, че е необходимо да се създаде дирекция на мореплаването, която да обедини всички служби въ свързка съ морската дейностъ въ страната и която да послужи като центъръ за създаването на морска политика и творчество; други твърдѣха, че съществуващата пристанищна служба е достатъчна, за да задоволи всички нужди на мореплаването и морскитѣ промисли, представяйки пристанищата за пръвъ и най-важенъ факторъ въ широката и многостранна морска дейностъ.

Г. г. народни представители! За създаването на модерни, добре обзаведени пристанища, сѫ жертвувани много срѣдства, трудъ, умение и енергия, много грижи сѫ били положени, покрай строежа на желѣзницитѣ, за да се създадатъ и образцови крайни станции на желѣзнопѣтните линии. Обаче, успоредно съ това, трѣбва да признаемъ, трѣбва съ прискѣрбие да констатираме, че тази огромна дейностъ е била много едностранчива, и докато пристанищата се изграждатъ, израстватъ, на редъ съ това, нашето мореплаване, създадено съ цената на много жертви отъ частната инициатива, се занемарява, изостава, даже забравя.

Г. г. народни представители! Нашето черноморско крайбрежие е свършено занемарено. За Дунава и дума не става. Въ това отношение тамъ буквално спинамъ вече 50 години. Този сънъ застрашава да се преобърне даже въ летаргически, а това ще коштува нашата стопанска независимостъ. Само тия два факти, които посочвамъ, г. г. народни представители, ако ги разгледате въ тѣхната ширина и значение, сѫ достатъчни да ни наведатъ на опасната едностранчивостъ въ нашето стопанско развитие и напредѣтъ. Тѣмко това е най-слабата страна на нашата морска деятелностъ, на която се гледа, обаче, съ голѣма лекота, съ голѣмо безгрижие. А именно тукъ, а не въ пристанищата и тѣхния строежъ, е същността на изказанитѣ мнения за учредяването дирекция на мореплаването, вмѣсто дирекция на пристанищата.

Теоритизираще се, г. г. народни представители, че крайнитѣ желѣзнопѣтните станции, пристанищата, ставатъ срѣдства на вътрешнитѣ желѣзнопѣтните съобщения. Тая теория, обаче, е абсурдна. Ако я проследимъ, ще проличи, че за стопанския животъ, безразлично у насъ или въ чужбина, тая теория си нѣма мѣстото. Стопанската дейностъ въ всѣка страна се очертава въ две направления: първо, производството, обслужвано отъ вътрешни съобщения — пѣтища, шосета, желѣзни линии, плавателни рѣки и канали — и второ, външна търговия, обслужвана предимно отъ воднитѣ пѣтища. Въ тая последната областъ главната целъ е презморската търговия, а нейното най-главно срѣдство сѫ воднитѣ пѣтища, пристанищата и всички останали удобства на корабоплаването, които, обаче, за голѣмо съжаление, у насъ сѫ въ рѣцетѣ на чужденцитѣ, а ние сме съсрѣдоточили всичкото си внимание върху строежа на пристанищата. Свършено забравяйки воднитѣ пѣтища, ние сме оставили чужденцитѣ да иматъ въ рѣцетѣ си най-мощното оръжие за дирижиране нашата външна търговия — мореплаването — и да събиратъ плодетѣ на нашия трудъ — производството. Българскитѣ търговски параходи обслужватъ нашия вносъ и износъ едва въ 1/18 часть отъ общия вносъ и износъ.

Г. г. народни представители! Ако погледнемъ наоколо си, ние ще видимъ, че всички културни страни, за да успѣятъ въ международнитѣ стопански състезания, най-енергично работятъ за усвършенствуването на своето най-силно оръжие, мореплаването, което върви рѣжа за рѣжа съ външната търговия. Отъ освобождението ни досега у насъ не е създадено едно законодателство, което да регламентира нашето мореплаване. Днесъ се иде да се

създаде такъв законъ. Дали той ще отговори на нашитъ стопански нужди и колко той ще отговори на своето назначение, дали ще може да регламентира нашето мореплаване — ще стане ясно следъ неговото приложение. Тукъ му е мѣстото, обаче, да разгледаме целитъ, които преследва законопроектътъ.

Г. г. народни представители! Слага се въпросътъ: кой да управлява пристанищата? Въ чл. 3 на закона за полицията на крайбрѣжията и пристанищата е казано следното: „Пристанищното портово управление се състои отъ единъ портовъ капитанъ, за началникъ на пристанището, отъ единъ портовъ приставъ, неговъ помощникъ, и нуждното число помощници портови пристави и портови стражари“. Обаче съ закона за бюджета се реши, щото началнитъ на пристанищата да бъдатъ строители-инженери.

Г. г. народни представители! Въ ръководството на пристанищата играятъ съществена роля три елемента: търговскиятъ, административниятъ и техническиятъ. Начело на търговската и административна дейностъ на едно модерно пристанище трѣбва да бѣде поставено лице съ специална подготовка, лице съ солидни морски познания, съ търговска практика, съ познания по международно морско право, запознато съ морскитъ обичаи и пр., лице, което да владѣе и нѣколко чужди езици. Наредъ съ тѣзи пристанищенъ шефъ ние ще имаме едно техническо лице по строежа и по поддържането. Тия две личности рѣжа за рѣжа ще могатъ да ръководятъ службата на пристанището.

Да видимъ какъ е разрешенъ този въпросъ въ чужбина. Въ Англия, напр., пристанищата сѣ частни търговски предприятия, ръководени отъ управителни съвети, които отъ своя страна се подпомагатъ отъ търговски, административни директори, моряци и технически директори-инженери. Въ Германия пристанищата сѣ държавна собственост, но пристанищата на отдѣлнитъ държави, като Пруссия, Хамбургъ, Бременъ, се управляватъ различно: на право отъ градскитъ общински съвети, или отъ тѣхнитъ делегати, или отъ особени управителни съвети, — които, обаче, отъ своя страна се подпомагатъ стъ двама съвършено независими единъ отъ другъ и поставени на еднаква нога ръководители. Въ Франция начело на пристанищата стои по единъ инженеръ и единъ морякъ, като първиятъ доминира надъ втория. Въ Русия е обратното — морякътъ има възвѣстуваше положение предъ инженера. Въ Ромѣния пристанищата иматъ начело на своето управление по единъ морски офицеръ и единъ инженеръ-строителъ, съвсемъ независими единъ отъ други. Въ Гърция началникъ на пристанището е действащъ морски офицеръ, като на него е подчиненъ пристанищниятъ инженеръ.

Споредъ мене въ настоящия законопроектъ трѣбва да легне принципътъ, че начело на пристанищата трѣбва да застанатъ опитни, кадърни, познаващи морскитъ обичаи, безспорно, въ другитъ страни, като Италия и другаде, сѣ портовитъ капитани. Г. г. народни представители! Портовиятъ капитанъ трѣбва да бѣде началникъ на пристанището — както е въ другитъ държави — а не инженерътъ по строежа. По строежа може да има инженеръ, но той трѣбва да бѣде въ министерството, въ дирекцията на пристанищата и мореплаването, защото ние днесъ нѣмаме вече нужда отъ строежъ на пристанища — съ малки изключения. Бургазкото пристанище е вече завършено, закрѣглено, Варненското пристанище — сѣщо, Русенското — сѣщо. Има ли смисълъ да назначаваме началникъ на пристанището инженеръ, да назначаваме неговъ помощникъ другъ инженеръ, и на помощника — помощникъ пакъ инженеръ, да назначаваме началникъ на спомагателната служба по поддържането и пр., когато въ сѣщностъ всички тия инженери се бюрократизиратъ, седятъ си въ канцелариятъ? Споредъ мене, тѣ сѣ излишни.

Г. министърътъ, като говори за бюджета на Дирекцията на пристанищата, ще каже дали сѣ излишни и ще видимъ дали може да поддържа твърдението, че шефове на пристанищата трѣбва да бъдатъ инженери, които нѣматъ никаква опитностъ и компетенция и които само тежатъ на нашия бюджетъ и увреждатъ на нашата стопанска политика. Когато ние днесъ вече имаме закрѣглени пристанища, следва ли да поддържаме тая теория, че началнитъ на пристанищата трѣбва да бъдатъ инженеръ-строители, а не хора съ морска и търговска опитностъ? Днесъ, когато пристанищата сѣ закрѣглени, ние трѣбва да се погрижимъ за мореплаването. Както за църквата, когато вече е съградена, майсторитъ не се държатъ повече, за да поддържатъ църквата, а за нея се търсятъ свещеници, така и за пристанищата не сѣ нуждни, следъ като тѣ вече сѣ завършени, инженеръ-строители, а сѣ нуждни опитни, кадърни ръководители, които да могатъ да напѣтствуватъ оная политика на пристанищата, за която ви говоря.

Нека разгледаме, г. г. народни представители, бюджета на Дирекцията на пристанищата и корабоплаването, за да се убедимъ, че въ тая дирекция има голѣмъ баластъ отъ персоналъ. Въ Дирекцията на пристанищата има следния персоналъ: директоръ-инженеръ, извънъ категорията — 120.000 л.; въ отдѣлението за изучаване и постройка на пристанища, началникъ на отдѣлението инженеръ, I категория — 24.000 л.; общо 97.080 л.; неговъ помощникъ инженеръ-инспекторъ, I категория, 19.200 л., а общо — 92.280 л.

Тази служба, г. г. народни представители, стои незаета. Характерно е именно това, че назначаванията ставатъ безогледно, че по отношение на службата по мореплаването грижитъ отъ страна на правителството сѣ съвсемъ слаби. Дали тѣзи чиновници изпълняватъ своята служба и дали сѣ необходими, проличава отъ факта, че по бюджета е предвиденъ инженеръ-инспекторъ помощникъ на началника на отдѣлението за изучаване и постройка на пристанища, а службата не е заета.

По-нататъкъ: секционниятъ инженеръ по малкитъ пристанища; бюро за изучаване и укрепяване на крайбрѣжията: инженеръ-инспекторъ; бюро за постройка на пристанища: старши инженеръ — която служба тоже е незаета цѣла година; отдѣление за експлоатация на пристанищата и корабоплаването: началникъ на отдѣлението — инженеръ; неговъ помощникъ — инженеръ-инспекторъ — служба тоже незаета; бюро за експлоатация на пристанищата; началникъ на бюрото, инженеръ-инспекторъ.

Имаме и институтъ за корабоплаване, който ще прилага този законъ за корабоплаването, но характерното е това, че и този институтъ е създаденъ колкото за лице, да се хвърли прахъ въ очитъ на обществото. Назначенъ е единъ морякъ за началникъ на бюрото, обаче доколко този началникъ е самостоятеленъ, проличава отъ много факти.

Единъ курioзенъ случай. Когато потъна параходътъ „Варна“, този началникъ, който е отговорното лице въ този институтъ, който е компетентното лице, което може да бѣде интервюирано отъ пресата и общественото мнение, е билъ възпрепятствуванъ да проучи преписката за потъването на парахода „Варна“ отъ началника г. Божиловъ, който отказалъ да му я даде; като-че-ли тѣй е чуждо лице въ този институтъ, като-че-ли той не е компетентно лице. А напротивъ, той е именно компетентното лице, защото има морско образование.

Така че ние мислимъ, какво този институтъ е създаденъ така просто за форма. Той далече не е призванъ да изпълни своитъ функции. Въ този институтъ има назначенъ инспекторъ по корабоплаването и дѣловодителъ-касиеръ; обаче този дѣловодителъ-касиеръ, г. г. народни представители, не е дѣловодителъ-касиеръ на това бюро, ами дѣловодителъ-касиеръ на цѣлата дирекция. А това бюро, така поставено, фактически сѣществува само съ своя началникъ на бюрото и инспектора по корабоплаването; дѣловодителътъ, обаче, обслужва цѣлата дирекция; писарътъ сѣщо е общъ за цѣлата дирекция.

По-нататъкъ: Инспекция на морскитъ пристанища и крайбрѣжията: инженеръ-инспекторъ, I категория — 9.600 л., всичко 84.960 л. Варненското пристанище: началникъ на пристанището — инженеръ; неговъ помощникъ — инженеръ; още единъ инженеръ. Службата на третия инженеръ, г. г. народни представители, тоже е незаета фактически, защото инженерътъ г. Топаловъ е командированъ на служба цѣла година въ Дирекцията на пристанищата. И азъ питамъ г. министра: щомъ работата му е въ дирекцията, ако не е билъ нуженъ за Варненското пристанище, защо да получава заплатата оттамъ, а да работи тукъ?

Следователно, мисълта ми е да подчертая, колко сѣ пренебрежение, колко сѣ безгрижие се е гледало на нашето мореплаване. Доколко се е гледало да се поставятъ начело на пристанищата опитни и кадърни хора и какъ е било погледнато отъ страна на правителството за обслужване на тази служба — показва фактътъ, че се назначаватъ тамъ по двама, трима инженери, за да получаватъ заплати, а въ сѣщностъ обслужватъ дирекцията.

По-нататъкъ: капитанъ на първостепенно пристанище, помощникъ-капитанъ на първостепенно пристанище; пристанищенъ приставъ — морякъ. Бургазко пристанище: началникъ на пристанището — инженеръ; неговъ помощникъ — инженеръ; пакъ трети инженеръ. Капитанъ на първостепенно пристанище; помощникъ капитанъ на първостепенно пристанище и т. н. — да не изреждамъ всички служби.

К. Маноловъ (зан): За Бѣло море.

Н. Стамболиевъ (з. в): Когато вземемъ Бѣло море, ще ги назначимъ. — Толкозъ инженери има, че ще ги намѣримъ за 5 минути, ако сѣ нуждни. Можемъ да ги пратимъ.

да бъдат началници на пристанища и в Гърция, Англия, Италия и другаде, ако там такива се изискват.

Постройка на пристанището Василико; Созполско пристанище; Дунавски пристанища; Русенско пристанище — навсякъде началниците са инженери. В Русе има един инженер по поддържане дълбочините на Дунава. Тази служба тоже е незаета.

Та искам да подчертая, г. г. народни представители, какво че в бюрото са създадени много служби изключително за инженери, а нито един, който да има познания по мореплаване, който да има понятие от морска служба и от морска практика, който да има понятие от търговия. Защото, ще се съгласите, г. г. народни представители, че когато в другите държави, както преди малко споменах, се е гледало най-много на това, у нас много слабо се гледа и много малко грижи се полагат от страна на правителството касателно нашите пристанища — не по отношение строежа, а по отношение на това да служат като фарове за напътване нашата стопанска политика и нашата външна търговия. Тук вече един строителен инженер или един шосейн инженер далеч не отговаря на предназначението на тази служба, той не съчетава в себе си качествата на похватност, търговска и юридическа. Далеч съм от мисълта да оскърбявам или обвинявам инженерите; по-скоро е виновно правителството, защото не е виновен, който изяжда зелника, ами който му го дава. Ако инженерът не стговаря на службата, не е виновен той, а е виновен този, който го е назначил, защото той трябва да има пред вид за какво е службата.

За да покажа, доколко тѣзи господа началници на пристанищата имат компетентност, ще си послужа с някои факти, които са много очебийни. Един началник на пристанище преди всичко трябва да познава своя район, да знае къде има шамандури и къде трябва да се поставят шамандури, къде има мини и къде има други препятствия; той трябва да знае самата служба на пристанището, да е срастнал с всички традиции, с всички морски обичаи и пр., за да може всеки момент да бъде готов да отстоява и да отговаря на своите задължения. От всички печални факти в миналото ние можем да почерпим поука, ако желаем, разбира се, но изглежда, че не желаем да сторим това — за да можем да създадем една служба, която да отговаря на нуждите на времето и на своето назначение. Аз нѣма да цитирам подробно ония печални факти, които остават в историята на управлението на пристанищата, ако мога така да се изразя.

Напр., какъв беше случаят при с. Бѣла, г. г. народни представители? През 1926 г., на Велики четвъртък, стана една катастрофа с една лодка, командувана от един неопитен моряк, от един анадолски турчин; над него е бил застанал, за да го ръководи, митническият началник, който в тия малки пристанища играе ролята на началник на пристанището. Тоя именно господин, далеч от всякаква компетенция по мореплаването, далеч от всякаква опитност и пр., е способствувал, заедно с този лодкар, да се издавят 16 човѣка. Аз нѣма защо да отнемам вашето време и да ви цитирам подробно цѣлото описание на този печален случай, но в всеки случай искам да го отбележа, за да послужи като подчертаване на мисълта ми, че компетенцията на тѣзи началници на пристанища е толкова недостатъчна, че стават такива печални работи. Защото този, на когото именно е повѣрена сѣдбата и животът на хората, лодкарът, той не е виновен за това крушение, а е виновен онзи, който ръководи службата. Не са виновни и ония, които са качили на лодката, а е виновен главно началникът на пристанището, който е позволил претоварването на лодката, който я е натоварил повече от обикновения тонаж.

Нѣкой отговориститѣ: Била е пропукана, имало е разсъхване.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Тя е била пропукана и при това е била премного натоварена. И когато лодкарът е трѣбовало да провери своята лодка, преди да качи хората, той се е задоволил само да я запущи и трѣгва; отиват, за да стигнат до парахода „София“, и в тѣзи интервали лодката почва да се пълни и да губи равновесие. Той е нѣмал възможност да изхвърли водата, защото кофата, с която изчерпва водата и която трѣбва да бъде винаги на разположение при пътуванията, липсвала поради нехайство. И в края на краищата стана жертва 16 човѣка.

Обаче какво бѣ направено по-нататък, г. г. народни представители? Подир ли нѣкой отговорност от тоя лодкар? Напротив, тая лодка продължаваше да работи

с сѣщия лодкар. Даже след това нѣколко чехски екскурзиянти, които се возили пакъ с сѣщата лодка, са били изжпани и са направили тоя случай достояние на надлежното мѣсто, протестирали са предъ респективните власти, обаче никой не е обърнал внимание, и в края на краищата и това е минало незабелязано.

Другъ такъвъ случай. Банката — подводни мини — „Ставрокъ“ в Бургазкото пристанище е станала от години причина за потопяване на много параходи. На тая именно банка до скоро не бѣ поставена никаква шамандура, въпреки предупрежденията и молбите къмъ респективните компетентни власти, че следъ даденитѣ жертви трѣбва да се постави поне една шамандура на тази банка, и параходитѣ, когато минават, да имат предъ видъ, че тамъ има опасност, препятствие и да заобикалят. Едва тая година, следъ силно настояване, се постави шамандура, и сѣ това сега се икономисва времето, което се употребяваше по-рано от параходитѣ за заобикаляне тая банка; сега от параходитѣ, които пътуват между Бургазъ и Варна, се икономисва около единъ часъ.

Всички тия случаи, г. г. народни представители, азъ ги конкретизирамъ, за да се види доколко сме гледали с интерес на мореплаването, на морето, доколко сме се грижили да използваме това море и пристанищитѣ началници да бъдат компетентни лица по материята, за да можемъ да създадемъ, да развиемъ нашата стопанска дейност върху морето и да можемъ чрезъ това да бъдемъ като образецъ в това отношение на другитѣ държави.

Другъ фаталенъ случай, г. г. народни представители. При Кара-Бурунъ, между с. Бѣла и рѣка Камчия, тоже има подводни скали, които са станали причина за потопяване на много параходи. Тамъ са потънали: руската яхта „Колхида“, българскиятъ миноносецъ „Летящъ“, турскиятъ контра-миноносецъ „Едигаръ-Миллетъ“ и единъ английски търговски корабъ. На това мѣсто, г. г. народни представители, и до днесъ, за съжаление, нѣма никакъвъ фаръ, нито пъкъ шамандура.

За да подчертая още, доколко г. г. строителитѣ инженери, застанали начело на нашитѣ пристанища, са неподготвени за задачата, която има да изпълняватъ, азъ ще ви посоча още единъ подсъбенъ случай, станалъ в Бургазъ преди известно време. В. „Морски ратникъ“ изтѣква следния куриозенъ случай, станалъ между едно компетентно лице — азъ си обяснявамъ, че е морско лице — и г. Минковъ, този господинъ, когото г. министърътъ иска за награда да прати в Варненското пристанище на мѣстото на г. инженеръ Къневъ, на който дадоха награда с назначението му за директоръ на Българското търговско параходно дружество. Изглежда, че Варненското пристанище като че произвежда инженеритѣ все в голѣми.

В. „Морски ратникъ“, казвамъ, цитира следния фактъ: (Чете) „Една сутринъ бѣхме случайни свидетели, когато пристанищниятъ влѣкачъ „Осьмъ“ трѣгваше в морето, за да влечи единъ празенъ шалафъ, на който се бѣха качили работници, отиващи на каменоломната Атия.

Заедно с сѣщия влѣкачъ пътуваха единъ висшъ чиновникъ отъ Дирекцията на пристанищата и корабоплаването, морски офицери, инженери и началникътъ на Бургазкото пристанище.

На коректната и напълно съобразна с морската практика забележка на висшия чиновникъ отъ дирекцията къмъ началника на пристанището, шото, ако може, работниците, които се бѣха качили на шалана, да се прехвърлят на влѣкача „Осьмъ“, пснее шаланътъ не е превозно срдѣство, последниятъ отговори самонадейно, че хората можели да останат на шалана, защото той бил превозно срдѣство и че, ако му се предпише да не вози за напредъ хора на шалана, той знаелъ какъ да отговори. Това е куриозното — че и ако се предпишело, споредъ морскитѣ обичаи, шаланитѣ да не бъдатъ превозни срдѣства, той знаелъ какво да отговори! Шаланътъ, г. г. народни представители, се натоварва с дърва, с вѣглища или с друга стока и се влечи от парахода; той не е превозно срдѣство за пътници, защото може да се откъсне вѣжетъ, с което е вързанъ, и в силни бури хората, които са качили на него, могатъ да се удавят. Следователно, шаланътъ не е превозно срдѣство за пътници, а пъкъ този господинъ, вмѣсто да послуша съветитѣ на компетентнитѣ лица, казва, че знаелъ какво да отговори! — (Чете) „Нервниятъ и самонадеянъ стговоръ на началника на Бургазкото пристанище ни направи особено впечатление, когато последниятъ добави, че влѣкачътъ, заедно с шалана, били сѣщо като работния влакъ, гдето не се допускатъ пътници, но въпреки това на тоя влакъ се возели работници“.

По-нататъкъ азъ нѣма да чета всичко, но позволете да цитирамъ по-характернитѣ мисли на този господинъ. Ка-

зано е по-нататък: (Чете) „И ние не намираме за нужно да споримъ съ тия схващания на началника на пристанището, отъ когото, като инженеръ, не може да се иска компетентностъ по морските въпроси, а ще се задоволимъ само да отбележимъ, че скромността го изисква да се вслушва въ мнението на специалисти и по-старши отъ него. Нужна е по-голяма скромностъ и да се запомни, че шалавтъ не е превозно сръдство, понеже неговиятъ буксиръ може да се скъса всъки моментъ и той остава безпомощенъ на капризитъ на сѣдбата, а по тоя начинъ не бива да се излага животътъ на българскитъ граждани“.

К. Маноловъ (зан): Има случаи, когато се откъсва.

Н. Стамболиевъ (з. в): Азъ казахъ преди малко, че като превозно сръдство е изложенъ на рискове.

Г. г. народни представители! Че се гледа пренебрежително на нашето мореплаване, въобще на морето, сведочи и следниятъ фактъ. Миналата година въ конференцията въ Женева, ако се не лъжа, по труда на моряцитъ и сигурността на екипажа, бидоха изпратени като делегати г. Стойчо Мошановъ и г. Томчевъ, юристи.

К. Маноловъ (зан): Специалисти по морската служба!

Н. Стамболиевъ (з. в): Моятъ почитания къмъ тия господа, азъ не обвинявамъ тѣхъ, но обвинявамъ правителството, обвинявамъ респективния министъръ, че винаги въ такива случаи сѣ били пращани некомпетентни лица. Какво ще защищаватъ г. г. Стойчо Мошановъ и Томчевъ на тая конференция? Нѣкой обѣсенъ или убитъ човѣкъ предъ сѣдилищата или тамъ ще отстояватъ каузата на България по морския въпросъ? И питамъ азъ: какво сѣ изнесли тѣ въ тази конференция, кѣдето сѣ били командировани съ право на пѣтници и дневни? Тѣ сѣ само ошегтели държавното съкровище. Какво тѣ сѣ извършили тамъ, азъ ще чакамъ да чуя отговора на г. министра. Но ние тукъ твърдимъ и протестираме, че винаги въ такива случаи — не само тукъ, но и на много други мѣста — сѣ пращани неподготвени, некомпетентни хора и, вмѣсто да се изпишатъ вежди, изваждатъ се очи. Такъвъ е и другъ куриозенъ случай. Пратена бѣше комисия за доставка на единъ рибарски параходъ, която обиколи Южна Франция, ходи въ Италия, ако се не лъжа, съ право на пѣтници и дневни, и се върна. Втори пътъ комисията биде изпратена и докара единъ рибарски параходъ въ Варна, какъвто ние можехме да си доставимъ по чертежи, по каталози отъ респективнитъ корабостроителници, както това обикновено става. Ако тукъ отъ наши компетентни лица, отъ наши специалисти, отъ наши машинни инженери и отъ други наши компетентни морски лица се установѣше единъ типъ морски рибарски параходъ, въ такъвъ случай ние щѣхме да си го доставимъ, като тази комисия отидѣше да го приеме, а не да го търси. Параходи не се търсятъ, а предварително се избиратъ по чертежи и каталози и следъ туй се изпраща комисия, която да ги приеме. Ако е нужно да се устройватъ променати, то е другъ въпросъ, но тия разходи сѣ за смѣтка на държавното съкровище. Въ тази комисия — и куриозното е именно туй, и него искамъ да приведа въ подкрепа на мисълта си, колко малко се интересуваме за нашето корабоплаване — въ тази комисия не биде назначенъ никакъвъ машиненъ инженеръ, който именно играе най-важната роля при доставката на параходъ. Машинниятъ инженеръ ще изпита машинитъ на самото мѣсто въ корабостроителницата, ще разбере устойчивостта имъ, дали отговарятъ на корпуса и тонажа, и съобразно съ това ще се произнесе, е ли параходътъ годенъ, е ли достатъчно устойчивъ и отговаря ли на своето назначение, на нуждитъ, за които се доставя. Но, за съжаление, липсата на компетентно лице въ комисията, на машиненъ инженеръ, ни изправя сега предъ факта, че този рибарски параходъ, едва още година нѣма какъ е доставенъ, е пратенъ на ремонтъ, на докъ, а този ремонтъ ще бѣде не за смѣтка на корабостроителницата, а за смѣтка на българската държава.

Всички тия факти, всички тия случаи идатъ да подчертаятъ твърдението ми, какво правителството много вяло, много безгрижно гледа на българското мореплаване и че държавнитъ сръдства, които хвърля, ги хвърля съвсемъ безогледно.

Азъ нѣма да приказвамъ за другия, тоже рибарски параходъ, „Перунъ“, който е на Варненското пристанище, и ако се не лъжа, корпусътъ му отъ долу е обрасълъ съ миди отъ засой. Съ тия факти азъ искамъ да подчертая, г. г. народни представители, че се гледа съ едно пренебрежение на нашето мореплаване, когато отъ друга страна създаваме инженери, ще ги назначимъ по трима на едно мѣсто, макаръ да не сѣ нуждни, макаръ да се бюрократи-

зиратъ, но ще ги назначимъ, за да бѣдатъ като бreme, като баластъ въ нашитъ пристанища, а по-нататъкъ, дали тѣ оправдаватъ своето назначение или не, правителството не се интересува.

Азъ нѣма, г. г. народни представители, да засѣгамъ въпроса, доколко е поощрено нашето корабоплаване. Този въпросъ бѣ засегнатъ отъ преждеговорившия, г. Игнатовъ. Азъ ще се спра само на една кратка таблица, отъ която проличава, че нашитъ параходи . . .

К. Маноловъ (зан): Г. Стамболиевъ! Кажете, че сега циментиратъ палубата на „Перунъ“, защото е изгнила.

Н. Стамболиевъ (з. в): Тъкмо туй казахъ — че е на ремонтъ и че ремонтътъ ще коштува много. Параходътъ „Перунъ“, казахъ, е обрасълъ съ миди.

Г-да! Че параходитъ на Българското параходно дружество не сѣ насърдени, не сѣ поощрени достатъчно, се вижда отъ една таблица, която ще ви процитирамъ. Но предварително искамъ да кажа, че държавата, участвайки съ 25% отъ общия акционеренъ капиталъ на Параходното дружество и давайки около 18—19 милиона лева субсидия годишно на Параходното дружество съ цель за поощрение, съ цель за насърчение, съ цель за покриване загубитъ отъ рейситъ, сѣщата държава, отъ друга страна, като дава съ една рѣка, взема съ дветъ рѣце отъ дружеството. Г. г. народни представители! Нека не бѣда криво разбиранъ — че искамъ да защитя Параходното дружество; напротивъ, подиръ малко ще гворя и за него. Азъ искамъ тукъ да бѣда безпристрастенъ, да бѣда обективенъ.

И. Бояджийски (д. ср): Колко време ще говорите? И миналата година говорихте.

Н. Стамболиевъ (з. в): Миналата година, когато бѣше сложенъ този законопроектъ на първо четене, ние се записаме да говоримъ, обаче бившиятъ министъръ на жельзницитъ г. Рашко Маджаровъ ни помози да се откажемъ отъ думата при първо четене на законопроекта, като при второто му четене ще ни се даде възможностъ да говоримъ, както при първо четене. Не знамъ дали настоящиятъ министъръ ще има нѣщо противъ, но, доколкото помня, и той бѣше тукъ и чу обещаието на г. Рашко Маджаровъ. Тѣй че имаме основание сега да говоримъ като при първо четене. Нѣма записани много оратори, и мисля, че, безъ да влизамъ въ много прения, азъ ще завърша следъ малко.

Казвамъ, искамъ да бѣда обективенъ критикъ, за да разгледамъ въпроса въ неговата дълбочина и широчина. Ако искаме да имаме едно добре уредено корабоплаване, ние ще трѣбва да го насърдимъ достатъчно, ще трѣбва да му дадемъ достатъчна възможностъ да просперира, а това ще стане не по тоя пътъ: отъ една страна, да го субсидирашъ, а отъ друга, да му вземешъ двойно въ видъ на такси, берни и т. н.

Сведения за платенитъ такси за параходитъ на Българското търговско параходно дружество. Съ парахода „Евдокия“ презъ 1929 г. е пренесено по крайбрежието — той извършва само каботажна служба, той е доставенъ само за това и е по-луксозенъ параходъ — стока 4.684.525 кгр., пѣтници — 27.547. За 1930 г. до 31 октомврий, стока — 3.042.280 кгр., пѣтници — 22.651. Сѣщиятъ параходъ „Евдокия“ за 1929 г. е изработилъ субсидия за лева 2.169.708; за 1930 г. до 31 октомврий лева 2.049.553. Презъ 1929 г. за парахода „Евдокия“ е платено разни портови права за посещение на българскитъ пристанища лева 865.000; до 31 октомврий 1930 г. лева 899.665. За останалитъ параходи портови права за 1929 г. е платено, както следва: параходъ „Кирилъ“ лева 26.050; параходъ „България“ лева 159.593; параходъ „Варна“ лева 123.149; параходъ „Фердинандъ“ лева 172.730; параходъ „Бургазъ“ лева 166.224, или всичко за тѣзи петъ параходи е платено портови права за 1929 г. 647.746 л. — една крупна сума. До 31 октомврий 1930 г. за параходъ „Кирилъ“ е платено лева 76.590; за параходъ „България“ — лева 130.646; за параходъ „Фердинандъ“ — лева 146.550; за параходъ „Бургазъ“ — лева 164.688, или всичко за тѣзи параходи е платено портови права за 1930 г., до 31 октомврий, сумата 518.474 лева.

К. Маноловъ (зан): На българскитъ пристанища.

Н. Стамболиевъ (з. в): Безспорно, на българскитъ пристанища. Тѣ плащатъ отдѣлни такси на чуждитъ пристанища. Значи, отъ една страна се дава голѣма субсидия, а отъ друга страна се взема. Другитъ такси и берни азъ не визирамъ, тѣхъ визираща г. Игнатовъ. Азъ визирамъ тукъ само портовитъ права, за да видите колко е голѣма сумата, която плащатъ.

Г. г. народни представители! Тукъ е мѣстото да кажемъ своето мнение и по нѣкои други въпроси. Държавата, която дава на Параходното дружество годишна субсидия, както ви казахъ, около 19 милиона лева и участвува съ 25% въ неговия капиталъ, не трѣбва да бѣде незаинтересована, не трѣбва да бѣде безгрижна за положението на този институтъ. Миналата година, ако се не лъжа, или по-миналата, при разглеждане договора между държавата и Параходното дружество, азъ имахъ случая да се изкажа относно порядките въ туй Параходно дружество, относно действията на известни членове, относно оцетяванията на капитала му отъ една страна на управата, която бѣше се загнѣздила едвали не съ таяна — г. Петко Кирчевъ, г. Петровичъ и нѣкои други — една тайфа, създадена отъ комшудукъ, роднинство, баджанакизъмъ и пр., която се разпореждаше, както си ще.

К. Николовъ (д. сг): Убеди се, че безъ Петко Кирчевъ не може.

Н. Стамболиевъ (з. в): Моля Ви се, бждете спокоенъ. Азъ ще кажа, дали може тъкмо сега, когато на Петко Кирчевъ г. министърътъ на желѣзницитѣ г. Петко Стайновъ е роднина.

К. Николовъ (д. сг): Дружеството го кани.

Н. Стамболиевъ (з. в): Когато това Параходно дружество днесъ коштува много на държавата; когато това дружество е единствено въ България, което има за целъ да развива нашата морска търговия, ние не можемъ да скръстимъ рѣце и безгрижно да гледаме колко е неговиятъ тонажъ, каква е неговата управа, колко сж неговитѣ рейси, и затова азъ искамъ да зная, правителството полага ли грижи за това. Доколкото зная, напоследъкъ то се е заинтересувало, но този интересъ се полага по отношение само на чиновническия персоналъ, по отношение само на назначаването на чиновници въ това дружество, по отношение само на подреждане на службитѣ, но за тонажъ. за рейси изглежда, че много малко се мисли. Когато преди две години азъ говорихъ по законопроекта, съ който се одобряваше договорътъ между държавата и Параходното дружество, азъ се позовахъ на една статистика. Азъ изнесохъ, какво е дала Гърция на своя търговски флотъ, какво е дала Ромъния, която едновременно съ учредяването на нашето Параходно дружество учреди свое параходно дружество. Но какъвъ е тонажътъ на параходното дружество въ Ромъния? Ако направите сравнение между неговия тонажъ и тонажа на нашето параходно дружество, ще видите колко ние сме останали назадъ — едвали не 5:0 въ полза на Ромъния. Защото не е въпросъ само да купуваме параходи, да ги използваме, да ги изгъркуваме, да ги изхабавяме, да ги обезценяваме до инвентарна стойностъ 1 л., да ги захвърлимъ, и да се получаватъ баснословни тантиеми, за каквито имаше създаденъ дори процесъ и имаше осъдени и отстранени цѣли управителни съвети. Нѣма да повтарямъ това, което изнесохъ навремето, но ще ви кажа, че нашиятъ търговски флотъ обслужва едва $\frac{1}{18}$ отъ нашия вносъ и износъ, а останалия вносъ и износъ обслужватъ чужди параходи, които бератъ печалбитѣ. А ние можемъ да беремъ тия печалби, ако създадемъ единъ по-голямъ тонажъ, ако полагаме грижи за туй параходно дружество не съ целъ и тенденция за лично обогатяване въ видъ на дивиденди и тантиеми, ами да се развие, да се увеличи и тонажътъ му дотолкова, че ако не догодина, то подиръ две—три години да можемъ да издигнемъ нашето Параходно дружество на оная висота, която нуждитъ на нашето стопанство изискватъ. Но какво е направено, г. г. народни представители? Лѣтостъ се конферираше по квошкетѣ, по манастиритѣ и другадѣ въ Варна отъ господа министри, отъ общественици, кого да назначатъ директоръ на туй Параходно дружество. Споредъ моитѣ сведения, имаше доста кандидати и то кандидати съ нуждната морска опитностъ, познаващи морскитѣ закони, морскитѣ обичаи, морското международно право, търговската практика и пр., заявленията на които, доколкото се простиратъ сведенията ми, сж въ архивитѣ или пъкъ тѣхното име записано въ нѣкоя бумага на това Параходно дружество, отъ което се вижда, че сж кандидати за този постъ — директоръ на Параходното дружество.

Г. г. народни представители! За директоръ на Параходното дружество трѣбва да се назначи човѣкъ, който има познания по морското международно право, по морската търговия, по морскитѣ закони, по морскитѣ обичаи; познаващъ морскитѣ международни линии, познаващъ каботажната служба, познаващъ вътрешнитѣ наши морски линии и пр. Следователно, не можемъ да вземемъ отъ дадена служба единъ човѣкъ и да го поставимъ начело на

този единственъ въ България институтъ, който, споредъ нашето разбиране, има да развива стопанска дейностъ. Но питамъ азъ г. министра: предизвика ли той единъ конкурсъ между тия кандидати, за да се види, кой именно отъ тѣхъ е най-способниятъ?

Министъръ П. Стайновъ: Сериозно ли говорите, г. Стамболиевъ, да правимъ конкурсъ за директоръ на едно такова предприятие? Ученици ли сме, или какво сме? Може ли да се говори тукъ за конкурсъ?

Н. Стамболиевъ (з. в): Имайте търпение да ме изслушате. Като се изкажа, ще се увѣрите, че сте ученици.

Министъръ П. Стайновъ: Конкурсъ ще правимъ за директоръ!

Н. Стамболиевъ (з. в): Ако имате търпение да ме изслушате, ще видите, че конкурсъ трѣбваше да се направи и че като ученици поглеждате на тоя въпросъ.

И. Петровъ (д. сг): Недейте говори такива работи. Конкурсъ за директоръ на едно параходно дружество! Песочеге нѣкъде въ свѣта да е правенъ такъвъ конкурсъ.

Д. Бъровъ (д. сг): И по кои предмети ще държатъ изпитъ?

Н. Стамболиевъ (з. в): Г. Петровъ! Ще се увѣрите въ това следъ малко, като се изкажа.

Г. г. народни представители! Директоръ на параходното дружество „Постоянство“ бѣше покойниятъ Каракашевъ. Моитѣ почитания къмъ него. Той бѣше строителенъ инженеръ. Ако вървите по аналогия по този пътъ — на добъръ ви часъ. но покойниятъ Каракашевъ не разви нашия търговски флотъ достатъчно, не даде достатъченъ тонажъ въ течение на своето управление.

М. Мотевъ (д. сг): За умрѣлъ човѣкъ не се говори лошо.

Н. Стамболиевъ (з. в): Азъ не говоря лошо за него. — Така че ако искаме да поставимъ на този постъ пакъ човѣкъ съ такава компетентностъ и съ такъвъ образователенъ цензъ — на добъръ ви часъ. Азъ не искамъ да атакувамъ, не искамъ да обвинявамъ сега назначения директоръ г. Къневъ. Моитѣ почитания къмъ него, той ми е добъръ приятелъ. Но лицепрятия отъ туй мѣсто (Сочи трибуната) не трѣбва да се правятъ. Лицепрятията — вѣнъ, но тукъ когато защитаваме една кауза и когато ще защитаваме интереситѣ на държавата и на народа, приятелствата спиратъ. Азъ не желая да поглеждате едностранчиво на работата, когато третираме единъ такъвъ голѣмъ въпросъ, и да мислите, че се влага известна доза отъ партизанска страсть, известна доза неприязнь или злоба къмъ дадена партия или личностъ. На г. Петко Кирчевъ нито жилото, нито меда не му знамъ; на г. Петровичъ сжщо. Даже лично не съмъ познатъ съ тѣхъ. Но това не значи, че трѣбва да оставимъ неразкритикувана тѣхната дейностъ, че трѣбва да оставимъ незабелязано всичко онова, което тѣ вършатъ. Всѣки общественикъ, всѣки политикъ и държавникъ, малкъ или голѣмъ, носи отговорностъ за своя мандатъ, и когато ще отстоява тукъ своя дългъ, трѣбва да го отстоява доблестно, честно и почтено, безъ лицепрятие и безъ огледъ на партийна принадлежностъ. Когато споменахъ преди малко, че трѣбваше да стане конкурсъ за директоръ на дружеството, г. министърътъ ми възрази: „Ние ученици ли сме“? Да, г. министре, ако ще назначавате на едно дунавско пристанище нѣкой портовъ капитанъ или портовъ приставъ или нѣкой инженеръ въ спомагателна служба, въ работилница, то е друго. Както ви казахъ, имате ги днесъ по трима на едно мѣсто. Единъ отъ тѣхъ е г. Топаловъ, когото вие премѣстихте тукъ на служба. Разбира се, че тукъ нѣма да го приемете съ конкурсъ. Но за директоръ на единствения стопански институтъ у насъ, въ България, който коштува милиони и милиарди, не можете така случайно да назначите единъ човѣкъ безъ конкурсъ и да се извинявате съ това, че конкурсътъ билъ оскърбителенъ. Конкурсътъ не е оскърбителенъ, а ще служи за назидание, ще залечи всѣкакво пристрастие и ще изпари всѣкакво съмнение за партийни замисли, за желаниа за охранване на хора, които познатъ компетентностъ за службата, която заематъ. „Ние не сме ученици“, казва г. министърътъ. Да, ученици сте, защото назначихте за директоръ на дружеството г. Къневъ, който още не е школуванъ въ тая служба, като сте казали, че г. Стефанъ Райковъ ще остане поддиректоръ. Г. Къневъ ще получава 14.000 л., и г. Стефанъ Райковъ ще получава

още 14.000 л. Двама директори ли ще имате на тоя институт, г. министре? Защо ви сж? Ако г. Кънев е достатъчно школуванъ въ тази служба, защо не искате да направите икономия въ това дружество, като оставите само единия отъ тѣхъ, а оставяте сега и Стефанъ Райковъ и давате и на него още 14.000 л.? Ако мислите, че Райковъ нѣма нуждната компетентност, нѣма нуждната опитност и не може да служи на тоя постъ, нѣма защо да го оставяте на сжщата служба като втори директоръ, докато Къневъ се научелъ. Вие искате да правите опити въ Параходното дружество съ цената на държавни сръдства, за да видите, дали назначениятъ има качества за службата. Г. г. народни представители! Ние осждаме една такава практика. Ние протестираме. Ако смѣтате, че назначениятъ човѣкъ е компетентенъ за службата, ще го оставите тамъ, обаче нѣма да позволявате да има и второ лице на сжщата служба, което да получава още 14.000 л. Ако мислите, че сте направили грѣшка, трѣбва да се корегирате.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Не е въпросъ сега да се прави критика на Параходното дружество. Сложенъ е на разглеждане единъ сериозенъ законопректъ за мореплаването. Кажете мислитѣ си по законопроекта. Какво сте тръгнали да говорите за директора на дружеството!

Н. Стамболиевъ (з. в.): Азъ говоря доколко се полагатъ грижи за корабоплаването въ България, и въ този редъ на мисли позволете да се изкажа.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: По другъ поводъ можете да говорите тия работи, но не сега.

Н. Стамболиевъ (з. в.): По принципъ ние не сме се изказали миналата година.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Изтече Ви времето.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Ако не ме прекъсватъ, щѣхъ да свърша досега.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Говорите за конкурсъ да се прави.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Разбира се. Днесъ вече всичко е оформено, протоколътъ за назначение е даденъ, но тоя протоколъ споредъ мене, е издаденъ заповѣднически. Лѣтосъ ходиха тамъ много министри, настояваха, но управителниятъ съветъ на Параходното дружество не се спрѣ на този кандидатъ и каза: ние нѣма да назначаваме сега директоръ. Имало е и много кандидати. Г. Нелевъ, ако се не лъжа, запасенъ морски офицеръ; бѣше сжщо кандидатъ; г. Фичевъ, действащъ морски офицеръ, сжщо бѣше кандидатъ. И много други хора, съчетаващи въ себе си необходимитѣ качества, които преди малко ви казахъ, че трѣбва да притежава едно лице, което заема такъвъ постъ, бѣха кандидати. Но всички тия кандидати бѣха отхвърлени. Защо? Защото сега назначениятъ директоръ бѣше кандидатъ на г. Ляпчевъ. И онзи день г. министърътъ отишълъ тамъ и, между другата си работа, въ негово присѣствие, накаралъ управителния съветъ да държи протоколно решение за назначението на Кънева.

Министъръ П. Стаиновъ: Не знаете работитѣ. Не съмъ виждалъ г. Къневъ, не съмъ викалъ управителния съветъ, за да приема въ мое присѣствие тоя кандидатъ. Управителниятъ съветъ не е заседавалъ въ мое присѣствие и не е ставало нищо. Какъ може да приказвате такива невѣрности?! Докажете го!

Н. Стамболиевъ (з. в.): Г. министре! Тия работи ашикере не ставатъ. Тѣ ставатъ на ухо и между четири очи.

Министъръ П. Стаиновъ: Вие казвате, че въ мое присѣствие е станало това. Докажете го.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Азъ останахъ съ убеждението, че управителниятъ съветъ въ съзнанието си отрича тоя кандидатъ. Това го подчертавамъ, то за мене е ноторно. Но акционеритѣ отъ Пльвенъ и Варна сж били натиснати, и имъ е било казано: или ще се съгласите да го назначите, или иначе . . . многоточие!

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Иначе въ затвора!

Н. Стамболиевъ (з. в.): Не въ затвора, г. министре.

К. Кънчевъ (д. сг.): Акциитѣ имъ ще се взематъ!

Н. Стамболиевъ (з. в.): Въ всѣки случай, азъ ще провѣря това.

Министъръ П. Стаиновъ: Докажете го.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Провѣрилъ съмъ го отчасти и ще го провѣря изцѣло. Но, доколкото се простиратъ сведенията ми, г. министърътъ е казалъ така: „Докато азъ съмъ министъръ, азъ ще отговарямъ за него“.

Министъръ П. Стаиновъ: За кого?

Н. Стамболиевъ (з. в.): За директора г. Къневъ, защото управителниятъ съветъ е казалъ, че тѣ не сж съгласни за неговото назначение. Не че като човѣкъ е лошъ, но не е опитенъ и нѣма заради него да правятъ изпитъ. Нужно е на този постъ да се постави човѣкъ сведущъ, предварително напълно подготвенъ, за да не страда службата и да не се върви назадъ, а да се върви напредъ съ усиленъ темпъ.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Г. Къневъ е младъ инженеръ, съ голѣми способности и е най-старши по служба въ пристанището. Синъ е на виденъ общественикъ. Какъ така говорите изведнѣжъ противъ вашитѣ приятели? Ако изразявате така приятелскитѣ си чувства, не знамъ какъ ще говорите за неприятелитѣ си.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Азъ казахъ, че приятелството тукъ нѣма значение, когато ще защитаваме единъ институтъ, въ който държавата е заангажирана. Недейте поставя въпроса така.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Но Вие поставяте въпроса съвършено неправилно. Така може да се говори въ кафенетата, но не въ Народното събрание.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Изглежда, че Вие гледате на това много леко, да не кажа несериозно . . . (Смѣхъ всрѣдъ говориститѣ)

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Ще ме учите на сериозностъ!

Н. Стамболиевъ (з. в.): Изглежда, че не сте посветенъ въ този въпросъ. Позволете на насъ, понеже сме отъ Варна . . .

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Азъ познавамъ г. Къневъ като много сериозенъ човѣкъ. Преподавалъ съмъ му въ Университета. Но намирамъ, че тѣзи нѣща, които Вие говорите, сж абсолютно несериозни и къмъ тѣхъ азъ съмъ несериозенъ. Кажете мотивитѣ, по които искате изменението на законопроекта, а не да приказвате такива работи.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Азъ не отричамъ качества и способноститѣ на г. Къневъ въ областта на неговата специалност, но областта, която засѣгамъ и за която казвамъ, какво лице трѣбва да се постави, далечъ не съответствува на това лице. Той може да е билъ изправенъ Вашъ студентъ, пъкъ и азъ Ви казахъ, че като човѣкъ е добъръ, но въпросътъ е, дали отговаря за такова назначение.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Това ще каже правителството, което отговаря, а не Вие.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Може да се провѣри отъ настроението на членовѣтъ на управителния съветъ, но г. министърътъ е казалъ: „Докато азъ съмъ тукъ, азъ ще отговарямъ“ Г. г. народни представители! Така не може да се процедира, това е единъ лошъ прецедентъ.

И. Петровъ (д. сг.): Като правишъ упрѣкъ на човѣкъ, като г. Къневъ, че билъ младъ и неопитенъ, дай доказателства, за да се види въ какво се е провинилъ като некадърень.

Ц. Пупешковъ (д. сг.): И ти си младъ, ама много говоришъ!

Н. Стамболиевъ (з. в.): Азъ съжалявамъ, че не можемъ да се разберемъ. Г. Петровъ! Г. Къневъ, като началникъ на пристанището, може да е билъ добъръ, обаче съвсемъ друго нѣщо е да бжде директоръ на Параходното дружество.

И. Петровъ (д. сг.): Сега стана такъвъ.

Н. Стамболиевъ (з. в.): Като началникъ на пристанището борава въ една област, а като директоръ на Параходното

дружество борави въ съвсемъ друга област. Азъ казахъ, г. г. народни представители, и трѣбва да повтора на г. Петрова, че за директоръ на Параходното дружество не може да се назначи единъ човѣкъ само защото билъ инженеръ-строителъ. Така не трѣбва да се процедурира. Той може да бѣде добъръ шосеенъ строителенъ инженеръ, а да не бѣде добъръ търговецъ, добъръ юристъ, познавачъ на морскитѣ въпроси. Не може да се гледа така несериозно и да се казва: „Добъръ човѣкъ!“ Християнлъкъ съ държавни срѣдства не може да се прави, и азъ протестирамъ за това вмѣшательство отъ страна на г. министра, за това хазайничество и за това натрапничество на единъ човѣкъ, който не е билъ желанъ отъ управителния съветъ. (Ржкоплѣския отъ земледѣлицѣтѣ)

Председателстващъ В. Димчевъ: Съобщавамъ на Събранието, че отъ Министерството на финанситѣ сѣ постѣпили:

1. Законопроектъ за разрешение на Българската централна кооперативна банка да отпусне заемъ отъ 25.000.000 л. на ефорията „Братя Евлогий и Христо Георгиеви.“ (Вж. прилъ Т. I, № 33)

2. Законопроектъ за извънбюджетенъ (Сврѣхсметенъ) кредитъ на държавата за 1930/1931 финансова година. (Вж. прилъ Т. I, № 34)

3. Законопроектъ за временни удръжки върху заплатитѣ на държавнитѣ служители и на служителитѣ при изборнитѣ и общественитѣ учреждения, както и върху пенсийитѣ за изслужено време, презъ месецитѣ: януарий, февруарий и мартъ 1931 г. (Вж. прилъ Т. I, № 35)

Тѣзи законопроекти се раздаватъ на г. г. народнитѣ представители и ще се поставятъ на дневенъ редъ.

Има думата народниятъ представителъ г. Илия Януловъ.

И. Януловъ (с. д.): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Вземамъ думата, за да спра вниманието ви върху този законопроектъ отъ социална и санитарна гледна точка — казвамъ социална и санитарна гледна точка заради туй, защото намирамъ, че въ законопроекта не съществуваатъ специални глави по тази материя. Бързамъ да прибавя, че този законопроектъ е единъ отъ най-големитѣ и най-важитѣ, съ които се занимаваме. Безспорно е — ще се съглася съ г. Стамболиева — че той е свързанъ и съ съществуването на всички тѣзи сдружавания, за които той спомена, каквото е, напр., Парахоното дружество въ Варна; свързанъ е също така и съ много стари и нови въпроси, съ въпроса за разширяването на това дружество, също и съ единъ новъ въпросъ, за който трѣбва да напомня на г. министра да бѣде особено внимателенъ. Въ чужбина и въ България се води широка агитация за образуването на едно ново дружество, на мѣстото на сегашното, съ участие на чуждъ капиталъ. Нѣмамъ нищо противъ идването на чуждитѣ капитали, обаче много държа върху запазването на българското знаме, на българския елементъ и на българското законодателство въ едно така новосъздадено дружество.

Министъръ П. Стойновъ: Въ законопроекта е предвидено нужното за българското знаме.

И. Януловъ (с. д.): Това зная, г. министре. Вие веднага се сѣтихте за какво говоря. Въ продължение на дълги години сме се занимавали съ този въпросъ въ Икономическото дружество, но тази новина, документирана много обширно въ единъ докладъ, който ми се изпрати отъ чужбина — сигурно защото се занимавамъ съ стопански въпроси — ми направи силно впечатление. Говори се вече, че се водятъ и преговори до известна степенъ. Азъ не желая да кажа това, понеже се касае до единъ докладъ, който ми е изпратенъ не съ пълно даване на свобода, за да мога да говоря за него. Въ всѣки случай, вземамъ поводъ отъ това, за да спра вниманието ви, да не се бърза въ това отношение и да се внимава извънредно много, за да не се вмѣкнатъ и политически елементи въ този голѣмъ стопански ресоръ — мореплаването. Ще се съглася веднага съ мнението на г. проф. Данаиловъ, че не бива да намѣсваме други въпроси сега, защото този въпросъ, самъ по себе си извънредно сложенъ, извънредно мѣченъ, заслужава всичкото ни време.

Спирамъ вниманието ви най-напредъ върху социалната страна на този законопроектъ. Може би вие ще бждете малко зачудени отъ това, че азъ вземамъ думата именно въ връзка съ социалната страна на законопроекта, но то е, защото въ това много голѣмо стопанство има работници, има работодатели, има въпросъ за работно време, има въпросъ за минимална възраст. Всички тѣзи въпроси сѣ свързани съ едно съществуващо въ България законодател-

ство, въ сѣщото време и съ конвенции, гласувани въ Женева, гласувани следъ това тукъ, въ Парламента, и добили законна сила. Азъ намирамъ, че законопроектътъ не е напълно съгласенъ съ това законодателство и, следователно, налага се да бѣде ревизиранъ въ това отношение — и за минималната възраст, и за седмичната почивка, за която абсолютно нищо не се споменава, и за социалнитѣ застраховки специално за тѣзи работници, защото тѣзи застраховки трѣбва да бждатъ специални социални застраховки, а така също и за работното време. Може да се каже, че съществуващото социално законодателство само по себе си се прилага. Но като се вземе предъ видъ, че условията на морския трудъ сѣ изключителни, ще трѣбва да се съгласимъ, че както въ чужбина съществувагъ специални закони по тѣзи въпроси, че както и конвенциитѣ, гласувани въ Женева и одобрили тукъ, въ Парламента, сѣ специални, и тукъ би трѣбвало да има една специална наредба за условията на труда.

Второ, г-да. Законопроектътъ се занимава не само съ сигурността и безопасността на работницитѣ, а се занимава изобщо съ социалната сигурностъ, съ сигурността чисто и просто на парахода, на хората въ парахода, на стоки, на живота и собствеността, вложени и депозирани тамъ, на волята и на грижитѣ на началника на парахода, на персонала на парахода. Въ това отношение азъ виждамъ, че законопроектътъ се е спрѣлъ доста подоробно върху нѣкои въпроси — за началницитѣ, за персонала и т. н. — но прави ми впечатление, че сѣ оставени нѣколко отворени врати, които не би трѣбвало да ги има въ законопроекта. И затова ще ви спра вниманието на два въпроса — най-напредъ на въпроса за подданството.

Въ началото на законопроекта, въ чл. 5, се казва, че всички морски лица сѣ длъжни да бждатъ български подданици. По-нататкъ, обаче, азъ намирамъ изключения, а именно: въ чл. 64 е казано, че корабначалникътъ, корабнитѣ офицери, а тѣй също и подофицеритѣ и моряцитѣ могатъ да не бждатъ български подданици. Нѣма нужда да ви спирамъ дълго вниманието на този въпросъ, защото всички сподѣляте моя възгледъ.

В. Игнатовъ (д. сг.): Този въпросъ е поправенъ въ комисията.

И. Януловъ (с. д.): Азъ имамъ доклада на комисията.

Министъръ П. Стайновъ: Има печатна грѣшка.

И. Януловъ (с. д.): Говоря ви за чл. 64, въ който се казва — и мене ми се чини, че и сега е така — . . .

В. Игнатовъ (д. сг.): Не е, зачеркнати сѣ думитѣ „най-малко $\frac{2}{3}$ “.

И. Януловъ (с. д.): Зачеркнати ли сѣ? Много се радвамъ. Виждате, че съмъ си спрѣлъ вниманието, където трѣбва — че $\frac{1}{3}$ могло да не бждатъ български подданици. Но дали по-нататкъ, въ чл. 65, сѣ продѣлжали поправкитѣ?

В. Игнатовъ (д. сг.): Не.

И. Януловъ (с. д.): Споредъ менъ, би трѣбвало да продѣлжатъ. Тамъ е казано, че въ случай на доказана необходимостъ и невъзможностъ да се намѣрятъ български корабначалникъ или първи помощникъ може да бѣде назначенъ и чужденецъ. Това е предоставено на българскитѣ консули въ чужбина. Г. г. народни представители! Азъ държа, че тази работа не може да бѣде оставена на този случаенъ елементъ и, отъ друга страна — доказването необходимостта и невъзможността да се намѣрятъ български. Г. министърътъ може добре да прецени, дали ние разполагаме съ достатъчно хора, подготвени въ това отношение.

Г. г. народни представители! Азъ не желая да цитирамъ другъ случай, където се настанаха много чужденци. Азъ ще ви кажа, че ние оставихме свършено малки врати въ Министерството на търговията: сѣ специално назначение, съ одобрение лично отъ министра да могатъ да бждатъ назначавани външни лица, не български подданици. И какво става? Въ София има 25 хиляди души чужди подданици! България е изпълнена съ чужди подданици и то не само висшъ технически персоналъ, а и доленъ. Ако отидете дори въ Рила, ще видите, че обикновени работници, въпрѣки всички сключени договори, сѣ чужди подданици. Просто, взети отъ безработнитѣ въ Италия и доведени тукъ. И въпрѣки всичкитѣ разпореджания на отдѣлението за труда въ Министерството на търговията и на кметството, никой не е върнатъ назадъ.

Д-ръ Н. Чирпанлиев (д. сг): Това не е никакъ интернационално становище.

И. Янулов (с. д): То е интернационално, понеже съответства на една интернационална конвенция. А да си бранимъ своето, това отъ никакъвъ интернационализъмъ не може да бѣде заличено.

Д-ръ Н. Чирпанлиев (д. сг): Ние сега се радваме.

К. Николовъ (д. сг): Така те искамъ, Илия — най-напрѣдъ своето, че тогава другитѣ.

И. Янулов (с. д): Има една върховна необходимостъ, която интернационално е призната. Вие, които сте отъ Пловдивъ, знаете това, което вчера ми разправяше единъ сговористъ: „Най-големата ни грижа не е тукъ.“ А кое? Новата властъ ли? — „Оставете новата властъ; 6.000 работници има на главата ми.“ Е да, го е много важно. — „А вашитѣ социални осигуровки иматъ голѣми недостатѣци и вие трѣбва въ кметството и въ други институти да мислимъ за тия 6.000 семейства, които сѣ на улицата и пиятъ конкретно за съветъ.“ Много лесно е да се говори тукъ. Но срещне те нѣкой на пѣтя и ти каже: „Дай 100 л.“ Угре пакъ ти каже: „Дай 100 л.“ Е добре, стига, кажешъ му „А той ти каже: „Какво да правя?“ — Ако можешъ да си намѣришъ работа — „Нѣма работа; въ инспекцията ходихъ — нѣма.“ А когато и вие знаете, че нѣма работа, тогава положението става още по-мѣчно. Въ страната има безработица и тя ще расте по специални и по биологически причини, поради увеличаване на населението — дай, Боже, да го имаме, понеже се намираме въ една дълготрайна социална криза: тя нѣма да бѣде такава, както се казва отъ президента на Министерския съветъ, че догодина ще се радваме на цвѣтущо положение; тѣзи думи сѣ за утешение, тѣ си иматъ своето предназначение; горчивитѣ думи, които трѣбва да кажа, тѣ сѣ, обаче, че най-добритѣ икономисти въ своитѣ последни счинения твърдятъ, че къмъ 1940—1945 г. ще дойде едно окончателно възврѣщане къмъ нормалното състояние. Понеже реалнитѣ причини стоятъ и последнитѣ ще бѣдатъ тежки. Да се въоръжимъ съ търпение и да го кажемъ на българския народъ. Следователно, на безработицата въ България срѣтътъ е голѣмъ. Дотогава и Сговорътъ ще мине презъ управлението, и Демократическата партия ще мине, а може би и социалиститѣ ще минатъ и всички ще носятъ този тежъкъ кръстъ.

Ц. Пушекъ (д. сг): При такива лоши пророци нѣма да остане нищо!

И. Янулов (с. д): Да се мамимъ е по-опасно! Когато въ страната има такава колосална безработица, азъ държа, щото и при морския трудъ да внимаваме. Г. г. народни представители! Има и друга безработица, върху която обръщамъ вниманието ви — срѣдъ интелигенцията. Може да кажете, че се спирамъ на нея, защото сѣмъ частъ отъ тази интелигенция; ние, социалиститѣ, обикновено говоримъ за наемното работничество. Има една нова класа, неподозирана и отъ Марксъ и отъ Енгелсъ, която организира техниката и индустрията, едно срѣдно съсловие, не Мителщанде — занаятитѣ, а една интелигенция отъ техници, инженери, лѣкари и т. н. Тази голѣма маса, особено въ България, вследствие на една щастлива демократизация на родното образование, е твърде изобилна и за нея трѣбва да мислимъ, . . .

Д-ръ Н. Чирпанлиев (д. сг): Тя е класата на компетентността.

И. Янулов (с. д): . . . защото тя е най-опасна за социалното спокойствие. И понеже азъ говоря тукъ не за обикновенъ физически трудъ, а за специаленъ трудъ, обръщамъ вниманието на г. министра на желѣзницитѣ, който се занимава сѣщо така съ тѣзи голѣми въпроси, да види това законоположение въ чл. 65, дали не би могло да бѣде като това въ чл. 64. Азъ само нахвърлямъ тази идея, безъ да предлагамъ една редакция. Да се види, какво е възможно, и да се направи.

На трето мѣсто, за да завърша, спирамъ вниманието ви върху една глава, която нѣма тукъ — за санитарната служба въ параходитѣ. Безспорно, говори се въ чл. 78 за организация на санитарната служба въ българскитѣ пристанища. Азъ имахъ случай седемъ години, изпратенъ отъ Парламента, да се занимавамъ съ тази санитарна служба. Стояхъ начело на Върховния хигиениченъ съветъ и разбрахъ, че пренасянето на епидемитѣ не става нито

отъ Витоша, нито отъ Стара-планина, а по морскитѣ пѣтища. И каквато и да е морската служба, ако нѣмаме здрава санитарна служба въ параходитѣ, ние не можемъ да бѣдемъ напълно културни. Освенъ това санитарна служба въ параходитѣ би трѣбвало да има, защото се касае за здравето и живота на десетки хора: на персоналъ, на пѣтници и пр. Азъ намирамъ, че този въпросъ ще трѣбва да се нареди. Имаше не само въ нашата литература, а и въ чужбина, да се изнасятъ факти за липса на лѣкарска помощъ, на санитарна помощъ въобще въ параходитѣ, при появяването на нѣкои болести.

И на четвърто мѣсто, все въ кръга на законопроекта, искамъ да спра вниманието ви върху единъ фактъ, който се казва сигурностъ. Ако ние говоримъ за сигурностъ отъ злополуки, тогава, когато се намираме на здрава дѣска, въ кавички казано, т. е. на сухо, било въ областта на движението, било въ областта на труда или при всички тия форсъ мажори; ако навредъ въ чужбина, напр. въ Парижъ, въ Лондонъ е написано: „вардете се отъ злополука“ и е нарисувана смъртътъ зъ видъ на черепъ, освѣтенъ съ електричество, за да напомня въ всѣки моментъ опасността, още повече, когато се намираме върху море, трѣбва да вземемъ всички мѣрки за пълна сигурностъ. Като имамъ предъ видъ, че въ комисията сѣ били моряци, които сѣ се занимавали съ този законопроектъ, които познаватъ въпроса много повече отъ менъ, азъ ще се спра само конкретно на недостатъка, който намирамъ. Той е въ чл. 61, втора алинея.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Стариятъ чл. 61.

И. Янулов (с. д): Вие сте ни дали единъ докладъ. Въ главата на екипажа сѣ посочени редица мѣрки за сигурностъ — механиктѣ какъвъ трѣбва да бѣде, каква сигурностъ трѣбва да има параходътъ, та когато стѣпите на него, освенъ отъ нѣкой форсъ мажоръ, да бѣдете сигурни, че и здравето, и стоката ви сѣ въ солидни рѣце. Но тукъ въ втората алинея е казано, че любителѣ, собственици на кораби, използвани изключително за удоволствие, безъ право да пренасятъ пѣтници, и членове на морски спортни дружества могатъ да командуватъ сами корабитѣ си, макаръ да не отговарятъ на нито едно отъ изискванията въ настоящия законъ. Втората категория, членоветѣ на морскитѣ спортни дружества, сѣщо така, могатъ да командуватъ параходи — значи първо любителѣ и второ членове на спортни дружества. Азъ мисля, че морето не търпи много спортване, особено когато тия лица, за които се говори въ чл. 61, не отговарятъ на изискванията на закона, на техниката. Казано е, че тѣ могатъ да командуватъ сами корабитѣ си презъ цѣлото траене на пѣтуването, безъ да бѣдатъ задължени да взематъ на тѣхъ офицеритѣ, механицитѣ, предвидени въ надлежитѣ правилници или наредби. Съ това не мога да се съглася.

К. Николовъ (д. сг): Любителѣ, собственици на кораби и спортисти не носятъ пѣтници и стоки. Тѣ плаватъ съ своитѣ параходи за удоволствие. Ако искатъ, нека си строятъ главата.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Този текстъ е взетъ отъ чуждо законодателство. Тѣ сѣ богати хора, които иматъ свои яхти и на които не може да се наложи това или онова.

И. Янулов (с. д): Това е право, ако нѣма опасностъ за други.

Министъръ Г. Т. Данаиловъ: Въ чужбина има богаташи, които притежаватъ голѣми яхти и пѣтуватъ около свѣта. Този текстъ нѣма значение у насъ.

И. Янулов (с. д): Можеби у насъ да нѣма първата категория лица — любителѣ, които да иматъ собствени параходи — тогава да не поставяме този текстъ, но отъ втората категория, спортни любителѣ, ще има. Ние, обаче, правимъ за по-дълго време закона и може и у насъ да се намѣрятъ хора, които да иматъ свои собствени яхти. Тукъ се говори за любителѣ и, второ, за спортисти, които могатъ да не спазватъ изискванията на закона. Азъ имамъ два аргумента. Единиятъ е, че не можемъ да позволимъ никому, даже отъ гледна точка на неговото собствено здраве, да не спазва законитѣ; даже отъ гледна точка на тѣ ното здраве не можемъ да си позволимъ лукса да ги жертвуваме по този начинъ, като имъ позволимъ да не се подчиняватъ на правилницитѣ. И второто важно съображение е, че когато се движи единъ параходъ въ морето, управляванъ било отъ любителъ, било отъ спортистъ, той може,

вследствие неопитността на капитана, вследствие неспазване правилниците и наредбитъ, да причини пакост не само на себе си, но и на другитъ. Спомнете си голъмото нещастие, което стана миналата година на днешния ден. Та виновенъ ли бѣше нѣкой отъ нашитъ моряци? Нито единъ, за нищо. Обаче единъ другъ параходъ, който въ момента стана любителски, вследствие, можеби, на престъпна небрежност . . .

К. Маноловъ (зан): И на весело настроение.

И. Януловъ (с. д): На весело настроение и т. н. Въ края на краищата сигурно това бѣше една престъпна небрежност, ако не може да се говори за умишленост, която причини смъртта на невинни хора, на моряцитъ на единъ параходъ, които се подчиняват на всички международни правилници. Ето защо, азъ ви спирамъ вниманието на това обстоятелство — безъ да правя предложение — нека да помислимъ и на трето четене да разрешимъ въпроса. Нека нашитъ спортисти, когато сж на море особено, да се подчиняват на правилницитъ и наредбитъ. Това е задължително. Нека любителитъ и собственицитъ на параходи също така да добиятъ съзнанието, че трѣбва да се подчиняват на тия задължения.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Това значи да ограничите спорта.

И. Януловъ (с. д): Най-последното ми възражение, съ което искамъ да завърша, то е следното. Г-да! Ако спорта правите съ лодки, гемии и пр., то е свършено друго нѣщо. Но вие говорите въ цѣлия законопроектъ за търговско мореплаване, вие говоримъ изобщо за по-голѣми морски единици, а не за лодки. Ако е за лодки, който обича да се дави, най-после, може да се дави.

Н. Стамболиевъ (з. в): Най-много съ лодки се давятъ, г. Януловъ.

И. Януловъ (с. д): Първиятъ аргументъ е, че трѣбва да се грижимъ за здравето на хората, да предвидимъ срдствата срещу собствената имъ небрежност. Вториятъ аргументъ е, че тѣ могатъ да напакосиятъ и на тия, които сж невинни въ случая.

В. Игнатовъ (д. сг): Можете ли да забраните на нѣкой да не ездѣ велосипедъ или да кара автомобилъ?

И. Януловъ (с. д): На всѣки е запретиено да ездѣ велосипедъ и да кара автомобилъ, ако не отговаря безусловно на всички изисквания, които предвижда законътъ или респективниятъ правилникъ на Дирекцията на полицията.

В. Игнатовъ (д. сг): Измѣстятъ въпроса. Никой не ги ограничава. Ако нѣкой иска да се качи на велосипедъ, кой ще го ограничи?

И. Януловъ (с. д): Въ Кайро автомобилътъ на английския престолонаследникъ бѣше спрянь отъ единъ простъ стражаръ и когато му се каза: „Азъ съмъ английскиятъ престолонаследникъ“, стражарътъ отговорилъ: „Азъ съмъ представителъ на закона“, и, вѣроятно, той е билъ награденъ. Ето защо, въ това отношение намирамъ, че тукъ може да се направи една поправка.

Въ заключение заявявамъ, че нашата група ще гласува законопроекта и на второ четене, както го гласува и по принципъ, и се надява, че ако не се прокаратъ сега всички тия измѣнения, социални, санитарни и въобще за сигурността въ параходитъ, рѣшетъ на г. министра сж развързани, като е казано, че ще се издадатъ най-подробни нареджания и правилници и че той поне въ тѣхъ ще спре вниманието си на всички тѣзи мои забележки и предудждения.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Ще се гласува. Които приематъ чл. 3, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство. Събранието приема.
Има думата г. докладчикътъ.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Ще направя нѣкои възражения на това, което каза г. Стамболиевъ. Г. г. народни представители! Г. Стамболиевъ се прострѣ твърде широко и изнесе факти, които действително нѣматъ нищо общо съ тоя законопроектъ. Той навлѣзе въ една материя, която, ако бѣше проучилъ по-подробно, можеби нѣмаше да вземе тоя тонъ, който си позволи да вземе. Напр., той се нахвърли твърде много върху инженеритъ при приста-

нищата. Ако бѣше обърналъ преди всичко закона и историята за създавачето на нашитъ пристанища, той щѣше да види действително, че въ България въ продължение на 50 години за морскитъ пристанища е направено извънредно много, защото въ разстояние на 50 години се направиха две пристанища и се съоръжиха съ доста скъпъ инвентаръ. Когато се говори и критикува, трѣбва да се взематъ предъ видъ обстоятелствата, обстановката, при която е било поставено дадено лице или даденъ държавникъ да действа. Още когато се строеше Варненското пристанище въ 1906 г., твърде много се мисли, кой да бѣде началникъ на пристанището, и като такъвъ отъ флотата бѣше изпратенъ запасниятъ капитанъ I рангъ Абаджиевъ въ странство да школува една година, за да се подготви за портвъ капитанъ, защото други хора подготвени въ флота нѣмаше. Въпрѣки съществуването на закона отъ 1899 г., тогавашното правителство намѣри и прецени, че временно трѣбва да се назначатъ по-подходящи интеллигентни хора, защото свободни специалисти морски офицери тогава нѣмаше въ запасъ. И за началникъ на пристанището се назначи инженеръ. Оттогава напосле постепенно, постепенно се създаватъ хора — хората не никнатъ като гѣби — и сега може да се постави въпросътъ: какъ да се постави организацията и управлението на пристанищата?

Азъ предчувствахъ, че г. Стамболиевъ ще повдигне тоя въпросъ, и затуй г. министърътъ на желѣзницитъ и пристанищата направи декларация, която направи и въ комисията, че чл. I ще остане сега тѣй, а въ бѣдеще, въ най-скоро време, ще се изработи специаленъ правилникъ за компетенцията и управлението на нашитъ пристанища.

Азъ смѣтамъ, че съ тази декларация достатъчно се подчертава значението на личноститъ, които въ бѣдеще ще бѣдатъ поставени начело да организиратъ и ръководятъ пристанищнитъ служби.

Н. Стамболиевъ (з. в): Г. Стояновъ! Извинете, съ Ваше позволение. — Въ всѣки случай, когато говоримъ по принципъ и когато въ първата глава се говори за администрацията на пристанищата, не можете да не позволите да си кажа думата по въпроса, кой именно трѣбва да управлява пристанищата. Другъ е въпросътъ, че г. министърътъ следъ месецъ-два или година възнамѣрява да внесе законъ за пристанищата. Когато ще внесе този законъ, въ който ще се предвиди кой ще урежда и ръководи пристанищата, тогава ще си кажемъ думата, но сега тукъ е мѣстото да си кажа думата. Азъ казахъ и въ комисията на г. министра, че пристанищата не могатъ да се управляватъ отъ шосейни и строителни инженери, а отъ портвъ капитани, отъ хора съ търговска опитност и познания, съ морска подготовка. Това е нашето мнение — че портвоиятъ капитанъ трѣбва да бѣде началникъ на пристанището, както е въ други държави. Тази теза отстоявамъ и подтържамъ.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Азъ съмъ съвременникъ, защото отъ 1902 г. специалността ми е морякъ и следя всичко, което е ставало, и ако вась ви боли едно, менъ ме боли петъ. Азъ искамъ спокойно да Ви възразя. Тамъ, където сте правъ, ще Ви отдамъ справедливостъ, защото смѣтамъ, че по този начинъ може да се постигнатъ резултати.

Азъ дължа тукъ да подчертая, че българскитъ правителства отъ 1884 г., когато покойниятъ Петко Каравеловъ създаде закона за полупроцентовия сборъ отъ изнасянитъ зърнени храни, сж се стремили да събератъ суми, съ които постепенно да се създадатъ подобрения на нашитъ рѣчни и морски пристанища. Нашитъ правителства, безразлично кои сж били тѣ, правилно сж разсѣждавали, като най-напредъ сж искали да осигурятъ пристанищата на морето съ инвентаръ и постройки, защото тамъ по-мѣчно се товари и разтоварва, отколкото на Дунава. Вие по-добре знаете това отъ менъ, защото живѣте край морето и знаете какъво значи едно вълнение за товаренето и разтоварването. Вие знаете едно време какъ ставаше товаренето на хранитъ и какъ става днесъ. Така че не бива да се казва, че правителствата сж били нехайни по отношение на морскитъ пристанища.

Н. Стамболиевъ (з. в): Правителствата сж изпълнявали дълга си.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Азъ ще кажа, че правителството на Демократическия сговоръ направи много повече, отколкото всички други по-рано. Ние строимъ пристанище въ Созополъ, пристанище въ Василико, ние разучваме постройката на пристанище въ Кюприя. Почнали сме да строимъ пристанища по южното крайбрѣжие, което е

по-отдалечено и което е по-ненаселено, за да можем да населимъ това крайбрежие съ българи, да го побългаримъ. Затова има една обществена организация — Морскиятъ сговоръ — която е всецѣло въ услуга на правителството и която, като компетентна, му дава своитѣ указания и насоки и правителството е възприело почти идеитѣ на Морския сговоръ, като своя политика. Колкото се отнася до дунавскитѣ пристанища, ще призная, че тамъ не е много направено, но причината е липсата на сръдства. Правителствата сж обръщали внимание на тѣзи пристанища, но нѣмало е пари, защото и най-обикновениятъ понтонъ струва стотици хиляди лева. Но и тамъ се направиха редъ пристанища: Видинското, Ломското, Свищовското и др. Най-напредъ се направи Видинското, за което се изхарчиха доста пари. Благодарение на заскаляването, което се направи, запази се Видинъ отъ честитѣ наводнения, които ставаха по-рано. Значи и тамъ се прави нѣщо. Особено за Ломското пристанище се хвърлятъ днесъ доста сръдства.

По отношение на службитѣ, които управляватъ пристанищата. Бавно. Постепенно ще се намѣрятъ специалисти подходящи. Може би единъ день инженеритѣ ще минатъ на второ мѣсто, а на първо мѣсто ще бждатъ специалиститѣ моряци. Но това е въпросъ на подготовка на личноститѣ. Както казахъ, специалисти не се подготвятъ така лесно. Въ наше време се гласува законъ за морско училище, въ който се предвиди единъ класъ за подготовка на портони капитани, които постепенно ще се школуватъ, една частъ отъ които може би ще бждатъ отстранени, ще отлѣгатъ, ще ги изхвърли течението на края, а другитѣ постепенно ще поематъ, ще вървятъ по стъбата направо и бавно и сигурно ще дойдатъ съ житейска опитностъ да заематъ мѣстата.

По отношение осигуряването отъ опасностъ по нашето крайбрежие. Бѣхте правъ по отношение банката, за която се похарчи една голѣма сума и се постави една шамандура, за която казвате, че е едно добро начало. Но не забравяйте, че шамандурата не е само една топка хвърлена, за да я виждатъ; за нея трѣбва една специална машинерия на брѣга, която да ѝ приготвява сжстенъ газъ, защото трѣбва нощемъ да свети. Вѣрно е, че загинаха параходи, когато нѣмаше шамандура, и вѣрно е, че сега се съкратява пѣтитѣ съ единъ часъ. Но колкото бѣхте тамъ правъ, не бѣхте правъ за Кара-бурунъ. Вѣрно е, че тамъ загинаха отъ 1919 г. четири парахода и единъ скѣпъ нашъ боенъ миноносецъ. Но защо загинаха? Не защото липсваше единъ знакъ на банката, а защото бѣха поставени презъ войната минни заграждения. И днесъ българската държава нѣма достатъчно плавателни сръдства за отстраняването на известни препятствия, които ще се случатъ. Тогазъ по най-примитивенъ начинъ ние вадихме минитѣ, начинъ, какъвто никѣде другаде не е познатъ. Съ две обикновени моторни лодки вадихме минитѣ и излагахме на рискъ живота на моряцитѣ, защото имаме съзнанието, че държавата е бедна и че трѣбва да чистимъ часъ по-скоро тия опасни препятствия. Слава Богу, отървахме се съ една единствена злополука, която причини смъртта на 13 души — една руска подводна мина разруши подводната лодка на капитанъ Минковъ. Когато параходитѣ се пазеха отъ минитѣ, налитаха на банката. Сега никой парходъ нѣма да заседне.

Н. Стамболиевъ (з. в): Но има нужда отъ фаръ.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Ще дойде време да се тури фаръ, но това става съ сръдства. Не отказвамъ, че на Бѣла стана онази нещастна случка на Великия четвъртъкъ, която взема 16 души жертва. Но и тамъ ще се направи нѣщо. Министърътъ е далъ нареждане да се предаде лодката и да се търси начинъ да се експлоатира. „Морскиятъ сговоръ“ даде свои сръдства.

Н. Стамболиевъ (з. в): Лодката и сега стои въ пристанището.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Лодката стои, защото нѣма кой да плаща, нѣма кой да поеме нейното управление, защото, ако остане да му се плаща отъ пѣтницитѣ, ще умре гладенъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): Извинително ли е да се издаватъ 16 души? Лодката стои въ Варненското пристанище захвърлена, а съ една много слаба лодка и съ неопитенъ човѣкъ се обслужва пристанището въ с. Бѣла.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Този въпросъ се проучва, защото засѣга две ведомства — митницитѣ и пристанищата. А вие знаете какво значи да се разправятъ по единъ въпросъ две ведомства.

Н. Стамболиевъ (з. в): Това не е оправдание. Да се икономисатъ отъ друго мѣсто сръдства. Единъ инженеръ да имаме на Варненското пристанище, а не трима, ако искаме да правимъ икономии.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Сега по отношение доставката на рибарския параходъ „Перунъ“ и на други параходи. Азъ бихъ желалъ да направите едно запитване, защо се доставиха тѣзи параходи и какъ, за да ви се представятъ всички документи, за да видите, че тъкмо това, което Вие искате, тъкмо то се направи. Въз основа на офертитѣ комисията по-напредъ ходи и преглежда на самото мѣсто параходитѣ, които се предлагатъ. И сега параходното дружество има, можеби, 100 и повече оферти за два парахода. Вие казвате, че голѣмо прегрѣшение е направено, дето за рибарския параходъ не е отишълъ инженеръ-механикъ да го приеме. Азъ имахъ честта да бжда председателъ на тази комисия и затова ми е много неловко да говоря по този въпросъ. Не само имаше нашъ инженеръ, но имаше и италиански регистъръ-лойдъ, който дава сведения за всѣки параходъ, какъвъ е. Ние не отиваме да купуваме новъ параходъ, а изваденъ отъ действие. Ние прегледахме маса параходи. Защо бѣхъ азъ пратенъ не знамъ, но менъ се падна тази честъ. И азъ съмъ гордѣя и тукъ го заявявамъ, че този параходъ, който купихме, дойде за 5 дена и 18 часа, подъ собствена пара, отъ Неаполъ до Варна. Той ни се предаде съ официалното съдействие на италианското правителство. А Вие, г. Стамболиевъ, когато бѣхте младъ, българската държава купи два парахода — единиятъ бѣше „Стрѣла“ — които пѣтуваха две години, защото пѣтуваха не по тия правила и по тѣзи договори, каквито ние направихме. Цѣлата комисия може да свидетелствува, че азъ, имайки туй предъ видъ, настоявахъ да не се взема екипажъ отъ България, а отъ тамъ, да се спазва екипажътъ не на месецъ, а на воаяжъ, да си отваряме очитѣ, за да не пѣтува параходътъ 3 месеца. Определѣ се една обща сума и ние докарахме парахода за 5 дена и 18 часа. Не искамъ да влизамъ въ подробности, какъвъ параходъ се достави, защото ми е неудобно. Въ всѣки случай, грѣшката съ „Перунъ“ не бѣше наша. Колкото за новия рибарски параходъ, който смѣтате, че има дефекти поради това, че въ комисията нѣмало инженеръ-механикъ, направете запитване, за да можемъ да говоримъ повече и съ развързани рѣце.

Ще се спра и на Българското параходно дружество. За директора нѣма да се спирамъ, защото повечето е засегнатъ г. министърътъ и той ще Ви отговори. Но азъ ще Ви кажа едно нѣщо. Българското параходно дружество за назначаването на директоръ не можеше да прабѣгне до конкурсъ. Колкого да съмъ дергали — ей тѣй да го кажемъ — не мога да се съглася съ Васъ, че трѣбвало конкурсъ, защото директорътъ по конкурсъ не може да се избира. По коя материя ще държи конкурсъ, на какви качества трѣбва да отговаря?

Н. Стамболиевъ (з. в): Търговски, морски и много, много други. Азъ мисля, че Вие поне не трѣбва да оспорвате това.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Конкурсъ по навигация ли, по морско право ли? Материята е много голѣма. Азъ даже, който имамъ малката претенция, че съмъ доста напредналъ въ морскитѣ познания, самъ се боя и затуй не се кандидатирахъ — макаръ че бѣхъ поддѣщанъ — защото самъ намирамъ, че не ми е мѣстото тамъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): Има Ваши колеги, като г. Недевъ, г. Фичевъ.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Зная ги всичкитѣ.

Н. Стамболиевъ (з. в): Знае ги и г. Ляпчевъ. Даже лѣтосъ г. Ляпчевъ е казалъ: „Г. Къневъ нека си седи като инженеръ, още началникъ на пристанището“.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Кой какво е казалъ, не знамъ. Азъ, като докладчикъ и специалистъ, ще ви кажа, че българскиятъ Парламентъ следъ 50 години има щастиего да види, цето първиятъ законъ у насъ за мореплаването да бжде изработенъ отъ двама бивши морски офицери — г. г. Игнатовъ и Стояновъ. Ако бѣше изработенъ въ миналата Камера, нѣмаше да бжде работенъ отъ специалисти тукъ, а трѣбваше да дойдатъ такива отъ вънъ. И г. министърътъ присѣствува въ комисията и знае колко работи измѣнихме въ законопроекта съ огледъ на доброто мореплаване.

Параходното дружество — не можете да го вините за това — има свѣя политика въ много отношения. Има

работи, които действително не сж подходящи за днесъ, но постепенно-постепенно животътъ ще ни наложи да се корегираме и вѣрвамъ, че ще се намѣри правиятъ пътъ. Но това така бързо нѣма да стане.

Само тия възражения имаше да направя на г. Стамболиевъ.

Колкото се отнася до препоржката, която направи г. Януловъ, относно възрастта на моряцитѣ, азъ смѣтамъ, че е достатъчно това, което е казано въ чл. 5, какво по-млади отъ 14 години не могатъ да бждатъ приемани и че за всички, които сж по-млади отъ 18 години, е необходимо съгласието на тѣхнитѣ родители или насгойници. Относно труда, има специална наредба, която е нераздѣлна частъ отъ този законъ и нѣма нужда да я вмѣкваме въ самия законъ.

Колкото се отнася до корабната санитарна служба, предвидено е достатъчно. Недейте забравя, че както въ странство, така и у насъ има правило кога трѣбва да бжде назначенъ лѣкаръ на параходъ: тогава, когато параходътъ е чисто пѣтнически, когато взема съ себе си пасажери надъ 50 души. Ние не можемъ само за екипажа — дори ако той е отъ 20 души — да задължимъ парахода да има лѣкаръ. Никжде го нѣма това. Колкото се отнася до другитѣ сигурности на плаването, вѣрвайте, доста се е мислило. Но като имахме гредъ видъ нашитѣ плаващи сѣдове, ние не можехме да предвидимъ по-строги санкции, за да не си направимъ онуй удоволствие, което нѣкога кайзеръ Вилхелмъ си направи съ Германския сезеренъ ллойдъ, като изхвърли 16 германски първокласни пѣтнически параходи само заради туй, че следъ загиването на „Титаникъ“ се констатира, какво тия параходи нѣмалн непроницаеми прегради. Тогава се въведе системата на непроницаемитѣ прегради, за да може, като се пробие отпредъ нѣкой отсѣкъ, да се затопи следущиятъ отсѣкъ, за да остане параходътъ да плува надъ водата, макаръ да не върви напредъ, докато дойде спасителното срѣдство. Днесъ, когато има безжиченъ телеграфъ, когато пѣтническитѣ параходи сж построени по правилата на Ллойда, азъ смѣтамъ, че ще бжде голѣма тежестъ за нашитѣ плаващи сѣдове, ако искаме нѣщо, което споредъ насъ ще бжде едно пресилено изискване.

Вѣрно е, че нашитѣ параходи въ последнитѣ години дадоха доста жертви, които г. министърътъ изброи преди малко при отговора на питането на г. Стамболиевъ. Но това е благодарение на туй, че нашитѣ капитани се държатъ извѣрдно строго и точно въ правилата за плаването. Потъването на „Борисъ“ бѣше умишлено. Потъването на „Варна“, знаете, бѣше поради една голѣма небрежностъ на капитана на грѣцкия параходъ „Хриси“. Но какво да направимъ, когато сме малка държава и нѣмаме възможностъ да се налагаме. Ще ходимъ по сѣдилища, по арбитражъ и, въ края на краищата, пакъ ние ще бждемъ оцетенитѣ.

Азъ смѣтамъ, че съ този законопроектъ правимъ една грамадна крачка напредъ и частъ по-скорошното му приемане ще уясни много въпроси, много неприятности, много недоразумения и ще допринесе твърде много за нашето родно корабоплаване.

Отъ лѣвицата: Часътъ е 8.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Има думата г. министър-председателътъ.

Министър-председателъ А. Ляпчевъ: Г-да! Ще Ви прочета указа, който потвърждава решението ви, взето въ вчерашното заседание: (Чете)

„У К А З Ъ

№ 8

НИЕ БОРИСЪ III

съ Божия милостъ и народната воля

Царъ на българитѣ

По предложение на нашия председател на Министерския съветъ и министъръ на вътрешнитѣ работи и народното здраве, представено намъ съ доклада му отъ 25 декемврий 1930 г., подъ № 1.313, и възъ основа на чл 125 отъ конституцията,

Постановихме и постановяваме:

I. Да се продължатъ заседанията на IV-та редовна сесия на XXII-то обикновено Народно събрание до 27 януарий 1931 г. включително.

II. Изпълнението на настоящия указъ възлагаме на нашия председател на Министерския съветъ и министъръ на вътрешнитѣ работи и народното здраве.

Издаденъ въ София на 26 декемврий 1930 г.

Борисъ III

Председател на Министерския съветъ, министъръ на вътрешнитѣ работи и народното здраве: А. Ляпчевъ

Азъ моля, г. г. народни представители, да продължимъ заседанието тази вечеръ, докато се свърши главата по законопроекта, която ни занимава.

Министъръ П. Стайновъ: Глава I отъ отдѣлъ II.

Министър-председателъ А. Ляпчевъ: Следъ това ще вдигнемъ заседанието. Утре ще имаме заседание съ днешенъ редъ, който председателството ще съобщи.

П. Палиевъ (д. ст) И въ недѣля вѣроятно ще заседаваме.

Министър-председателъ А. Ляпчевъ: И утре, и въ недѣля и въ понеделникъ ще заседаваме, да можемъ да привършимъ, за да си отидете, безъ да се връщате.

Отъ сговорититѣ: А-а-а! (Смѣхъ)

Министър-председателъ А. Ляпчевъ: Безъ да се връщате преди коледнитѣ празници.

Н. Стамболиевъ (з. в): Пъкъ може и да не се върнемъ!

Министър-председателъ А. Ляпчевъ: То се знае, че преди коледнитѣ празници нѣма да се връщате.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ предложението на г. министър-председателя, да се продължи заседанието, докато се приеме глава I отъ отдѣлъ II, и утре да имаме заседание, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г. министърътъ на желѣзницитѣ, почитѣ и телеграфитѣ.

Министъръ П. Стайновъ: Азъ нѣмамъ намѣрение да правя дълго излъжение по второто четене на законопроекта за търговското мореплаване, но смѣтамъ за необходимо да дамъ кратки освѣтления по въпроситѣ, които повдигнаха преждеговорившитѣ господа. Най-напредъ трѣбва да отбележа, че тѣ говориха главно по въпроси, които нѣматъ нищо общо съ законопроекта.

Н. Стамболиевъ (з. в): Сега ставатъ дебати както при първо четене.

Министъръ П. Стайновъ: Дори да е като на първо четене — Особено г. Стамболиевъ говори по въпроси, които нѣматъ нищо общо съ тоя законопроектъ. Той смѣсва закона за полицията на пристанищата или единъ законъ за насърчение на родното корабоплаване съ настоящия законопроектъ, който урежда правоотношенията въ търговското корабоплаване.

Не знамъ защо той толкова много е намразилъ инженеритѣ. Той започна речта си съ една филипика противъ тѣхъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): Не съмъ ги намразилъ, г. министре, криво сте ме разбрали.

Министъръ П. Стайновъ: Какъ е възможно това! Азъ не мога да си обясня тази голѣма неприязнь на г. Стамболиева спрямо инженеритѣ. Той даже не даде конкретни данни, за да покаже, че тия хора сж били пакостни.

Н. Стамболиевъ (з. в): Не могатъ да бждатъ началници на пристанища. Това поддържамъ азъ.

Министъръ П. Стайновъ: Въ своята омраза противъ инженеритѣ той даже отиде далечъ: отрече изобщо, че у насъ е направено нѣщо за морето; каза, че нищо не е направено, че нашитѣ пристанища спятъ. Защото, ако признаеше, че имаме пристанища, че въ тѣхъ има животъ, не можеше да не признае, че това се дължи на инженеритѣ, и за да не признае това, той отрече дори въ Варна, Бургазъ, Русе и т. н. пристанищата. Вѣрно ли е, г-да, че въ България отъ 50 години насамъ инженеритѣ нищо не сж направили, нищо не сж построили?

Н. Стамболиевъ (з. в): Това не съм казалъ.

Министъръ П. Стайновъ: И г. Петъръ Стояновъ Ви го каза; я сравнете, г-да, една ратайска България преди 50 години, когато всичко се пренасяше съ мауни, съ сегашнитъ пристанища Варна, Бургазъ, Видинъ, Ломъ, където се строи сега едно голъмо пристанище. Нима това не е дѣло на България и на българския инженеръ? Какъ можете, г. Стамболиевъ, така безотговорно да обвинявате една цѣла 50-годишна епоха въ бездействие и да отрицате всъщностъ дейността на българскитъ инженери?

Н. Стамболиевъ (з. в): Криво сте ме разбрали.

Министъръ П. Стайновъ: Много сте неблагоприятен и изпадате въ положението на ония хора, които само критикуватъ и нищо не признаватъ въ България. Това говори много лошо, г. Стамболиевъ, за Вашата увѣреностъ въ творческия гений на българина. Напротивъ, азъ намирамъ, че нашитъ инженери достойно сж изпълнили своя дългъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): Не отричамъ това.

Министъръ П. Стайновъ: Азъ намирамъ, че презъ туй време българскитъ управници и българскитъ инженери сж творили по Дунава и по морето, и това сж нашитъ пристанища, които днесъ работятъ. (Ржкопльскания отъ сговориститъ)

Н. Стамболиевъ (з. в): Така, така, но по-нататкъ?

Министъръ П. Стайновъ: Г. Петъръ Стояновъ ви обясни и ви даде подробни данни за пристанищата, които се строятъ. Отидохте ли въ Василико да видите инженеритъ какъ пристанище строятъ, . . .

Н. Стамболиевъ (з. в): Видѣлъ съмъ преди Васъ.

Министъръ П. Стайновъ: . . . да видите каква огромна карьера се работи, каква тежка, сизифовска работа върши инженеръ Ескенази и при какво безпаричие, съ какви срѣдства се работи, какъ българи като негри работятъ тамъ? Отидохте ли да видите Вие, представителъ на корабоплаването, специалистъ, както се титулувате?

Н. Стамболиевъ (з. в): Г. министре! Съ Ваше позволение. . .

Отъ сговориститъ: Мълчи бе!

Н. Стамболиевъ (з. в): Г. министре! . . .

Отъ сговориститъ: Мълчи бе! (Тропане по банкитъ)

Н. Стамболиевъ (з. в): Не желая едностранчивостъ. Не може така! Ние ще си кажемъ думата по други членове отъ законопроекта. Така не може да се приказва!

Министъръ П. Стайновъ: Отидохте ли да видите какво се строи и въ Созополъ? Не бива да се отрича творческия гений на българскитъ инженери и на българскитъ правителства. Азъ съжалявамъ за казанитъ порицания по адресъ на българскитъ инженери и българскитъ управления.

Н. Стамболиевъ (з. в): Азъ не съмъ порицавалъ българскитъ инженери.

Отъ сговориститъ: Стига бе!

Н. Стамболиевъ (з. в): Азъ казахъ, че инженеритъ сж си изпълнили дълга, построили сж пристанища. По-нататкъ вече кой ще работи въ тѣзи пристанища, кой ще ги ржководи — на тази тема говорихъ, г. министре. Така сложете въпроса и недейте оскърбвява.

Министъръ П. Стайновъ: Истината е тази: казахте, че тѣ спятъ, че нищо не е построено по пристанищата на Дунава и морето. Недейте се отрича. Тукъ се държатъ протоколи и съ тѣхъ ще Ви докажа, че казахте туй. Но Вие често пжти приказвате работи, които не сте провѣрили, за които нѣмате сведения. И преди малко господинътъ (Сочи Н. Стамболиевъ), като развиваше своето питане за потъналия параходъ „Варна“ — азъ не искахъ

отде, когато му отговаряхъ, да спирамъ вашето внимание на това — питаше защо държавата не плащала пенсия на моряцитъ, които потънали съ парахода „Варна“. Ето какво казва той въ питането си: (Чете) „Смѣтате ли за задължение нуждата отъ създаване начинъ и срѣдства за гарантиране материалната подкрепа въ пенсия на екипажа отъ параходитъ на Българското търговско параходно дружество, който еднакво съ другитъ държавни чиновници, даже и по-зле, е изложенъ на всевъзможни рискове?“

Считате ли за навременно и целесъобразно по законодателенъ редъ да сложите същитъ семейства съ пожизнена инвалидна пенсия“ и т. н.?

Той, господинътъ, който прави питане, не е научилъ, че тѣ иматъ право, по закона за пенсиятъ, да получаватъ пенсия и че получаватъ инвалидна пенсия! Не е научилъ това и прави питане тукъ! Това ли е човѣкътъ, който познава морското дѣло!?

Н. Стамболиевъ (з. в): Вие забравихте да кажете това, когато отговаряхте на питането ми, а го казвате сега, когато другъ господинъ ви даде допълнително една бележка. Вижда се кой не е знаелъ, дали азъ или г. министърътъ. Защо отде, когато отговаряхте на питането ми, не казахте това, а го казвате сега, когато допълнително ви се даде една бележка? Но азъ ще ви кажа за каква пенсия говоря. Пенсията, за която азъ педирамъ, е съвсѣмъ друга. Недейте поставя така въпроса. Говорете безпристрастно.

Министъръ П. Стайновъ: Азъ турямъ точка на въпроситъ, които повдигна г. Стамболиевъ. Все пакъ, обаче, държа да дамъ обяснения, г-да, по въпроса кои трѣбва да бждатъ началници на пристанищата, дали хора, изходящи отъ морското съсловие или инженери. Това е единъ въпросъ, по който у насъ се водятъ спорове отъ 15—20 години насамъ. И азъ смѣтамъ, че действително ние ще бждемъ повикани да вземемъ становище по този въпросъ, да кажемъ дали инженери или моряци трѣбва да бждатъ началници на пристанищата. Но не е мѣстото на този въпросъ сега при разглеждането на този законопроектъ; този въпросъ се отнася до администрация и компетентностъ, той е въ връзка съ закона за полицията въ пристанищата. Когато дйде да разгледаме наново закона за полицията въ пристанищата, създаденъ и влѣзълъ въ сила презъ 1898/1899 г., тогава ще говоримъ какви трѣбва да бждатъ пристанищнитъ органи, дали моряци или други, какъвъ трѣбва да бжде единъ началникъ на портъ, морякъ или инженеръ, какви трѣбва да бждатъ други полицейски органи. Но каква нужда има сега да разгледаме единъ въпросъ, който нѣма нищо общо съ настоящия законопроектъ?

Д-ръ Н. Чирпанлиевъ (д. сг): Понеже е билъ портъвъ стражаръ, затова повдига този въпросъ!

Министъръ П. Стайновъ: Азъ трѣбва да призная, г-да, че нѣкои отъ въпроситъ, които се засегнаха тукъ, въ връзка съ законопроекта, особено отъ г. Игнатовъ, сж отъ голъмо значение. Напр., въпросътъ за такситъ, които плащатъ нашитъ параходи на българскитъ пристанищни власти. Това е единъ много важенъ въпросъ и той ще бжде засѣгнатъ, между другото, отъ законопроекта за насърчение на българското корабоплаване, който ще се внесе въ Народното събрание за разглеждане и гласуване. Ние трѣбва да направимъ всичко възможно за насърчение родното корабоплаване; ние трѣбва да създадемъ единъ режимъ за параходитъ, носящи българско знаме, който да ги постави въ ясно очертано привилегировано положение. Азъ намирамъ, че до този моментъ такова ясно очертано привилегировано положение за параходитъ, носящи български флагъ, още не е създадено. Ние трѣбва да направимъ още една крачка, за да можемъ да подчертаемъ българския флагъ и българскитъ параходи. (Ржкопльскания отъ сговориститъ)

Преди малко г. Януловъ направи алузия за ново параходно дружество, което щѣло да се създаде. Дай, Боже! Дай, Боже, да се явятъ още параходи, които да носятъ българско знаме. И азъ съ радостъ посрѣщамъ инициативата на добрия български търговецъ Едуардъ Пинкасъ, който иска да поведе подъ българско знаме нѣколко шлепа, два реморкьора и единъ паренъ шлепъ. Азъ търсихъ и търся да му се дадатъ улеснения, за да може почти безъ мито и съ най-малки такси, вмѣсто ромънски флагъ, да тури български флагъ. Същиятъ този

Пинкасъ искалъ да купи два морски парахода, които да поведе подъ българско знаме съ български екипажъ и да разнася българското знаме не само по Егейско море, но и далечъ по могъщитѣ океани и Белгия, където е стоварището на жита. Азъ бихъ се радвалъ българското знаме да се носи надалечъ отъ български параходи и български моряци. Азъ ще насърдча всѣка инициатива, която ще спомага за облекчаване положението на българскитѣ параходи спрямо чуждитѣ, за да можемъ да насърдимъ родното корабоплаване. (Ржкоплѣскания отъ сговориститѣ)

Н. Стамболиевъ (з. в): Дѣла, дѣла сж нуждни, не само пожелания!

Министъръ-председателъ А. Ляпчевъ: Чакай бе! Ти само думи приказвашъ. Хайде де!

П. Палиевъ (д. сг): Никой не е подозиралъ, че тоя човѣкъ (Сочи Н. Стамболиевъ) е такъвъ голѣмъ специалистъ по тази работа!

Министъръ П. Стайновъ: Направи се тукъ нѣкои алозии за Българското параходно дружество. Дѣлжа да кажа, г-да, само две думи за това дружество, макаръ че не е въ връзка съ въпроса, който ни интересува. Ако имаше интерпелация или питане отъ г. Стамболиевъ за Българското параходно дружество, азъ щѣхъ да му отговоря и да му дамъ всички данни. Лично спрямо менъ той направи известни намеци, и азъ дѣлжа да се обясня.

Г-да! Параходното дружество е едно частно привилегировано предприятие. По този въпросъ трѣбва да сме начисто. Държавата е акционеръ въ него, както сж и други господа на сѣщото основание. Но понеже дружеството се ползува съ известно привилегировано положение и понеже държавата дава субсидия, защото има интересъ отъ това дружество, затуй държавата си е запазила едно особено положение на контролъ чрезъ свои делегати. Ако има нѣкои работи въ дружеството, които не вървятъ правилно, безспорно, държавата носи отговорност. Нека не забравяме, обаче, че тамъ държавата не се мѣси прѣко, нѣма правото на veto или прѣко да назначава. А г. Стамболиевъ презъ всичкото време, когато говорѣше, казваше, че азъ съмъ назначилъ тамъ инженеръ Къневъ. Г-да! Нищо подобно. Азъ не съмъ го назначилъ; азъ нѣмамъ право да назначавамъ въ Параходното дружество никакви органи, нито членовѣтъ на управителния съветъ, нито главния директоръ, нито който и да било другъ. И мене ми стана много чудно, когато той поддържаше, че трѣбвало управителтъ-директоръ на едно пристанище да се назначава съ конкурсъ. За пръвъ пѣтъ чувамъ да се иска управителтъ на едно голѣмо предприятие да се назначава съ конкурсъ. И правъ бѣше г. Стояновъ, като пѣпита: „Кой ще изпитва на конкурса кандидатитѣ, по каква програма?“ Ами че този, който ще изпитва, той трѣбва да бѣде по-голѣмъ майсторъ, но ако има такъвъ, нѣма защо да се прави конкурсъ, той ще бѣде назначенъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): Има такива майстори, и тѣ сж били кандидати, но Вие ги пренебрегвате.

Министъръ П. Стайновъ: Да се изкаже отъ единъ народенъ представителъ подобна мисль е много чудно. Ние нѣма защо да изпитваме кандидата за директоръ на едно параходно дружество дали знае чужди езици, дали знае морско право, дали познава техниката на параходитѣ, техниката на винчовѣтъ. Директорътъ на едно параходно дружество е преди всичко организаторъ и кандидатътъ за такъвъ трѣбва да има способноститѣ на човѣкъ организаторъ, творецъ. Организаторътъ, творецътъ, както въ частната индустрия, както въ частното предприятие, така и другаде, никога и никѣде не се изпитва. Той се посочва отъ ония, които носятъ отговорността за своитѣ капитали; тѣ ще го посочатъ, тѣ ще кажатъ кой трѣбва да организира предприятието. И ако членовѣтъ на управителния съветъ на Параходното дружество сж намѣрили, че инженеръ Къневъ трѣбва да бѣде този организаторъ, това е тѣхна работа, тѣ иматъ свободата да се спратъ на него. Не може, погрѣшно ще бѣде да кажемъ, че трѣбва да бѣде офицеръ или човѣкъ излѣзналъ отъ морската военна школа, или инженеръ, или не знамъ какъвъ си. Не, нѣма цензъ за директора на едно предприятие, както не може да има цензъ за държавника. Намирамъ, значи, че е много погрѣшно да се твърди, че трѣбвало да

се вземе непременно морски офицеръ. Не, нито морски офицеръ, нито инженеръ — какъвъ да бѣде, не може да се определя. Тукъ въ избора иматъ свобода ония, на които пада тежестъта на отговорността. И въ случая управителниятъ съветъ, който носи отговорностъ, той ще посочи какъвъ да бѣде.

Намирамъ, че бѣха неоснователни нападкитѣ, които се отправиха отъ г. Стамболиевъ къмъ г. Къневъ.

Н. Стамболиевъ (з. в): По-скоро къмъ Васъ, а не къмъ г. Къневъ.

Министъръ П. Стайновъ: Какъвъ ще бѣде г. Къневъ като директоръ, не знамъ — той започва сега; но г. Къневъ — азъ като неговъ шефъ съмъ длъженъ да кажа това тукъ — като началникъ на пристанището се прояви не само като добъръ инженеръ, не само като единъ отъ най-първитѣ желѣзобетонисти въ България, но и като единъ отличенъ организаторъ. Той организира пристанищната и товарителна служба на Варненското пристанище и остави една дира на дейностъ следъ себе си; той се прояви като добъръ организаторъ на Варненското пристанище. Това е една гаранция, че е възможно да се прояви като добъръ организаторъ и на новата си длъжностъ.

Д. Бъровъ (д. сг): Това е достатъченъ конкурсъ за него.

Министъръ П. Стайновъ: Колкото до въпроса за млади и стари, по-добре е да не го третираме — лошо е поставенъ. Нѣма млади и стари. Когато се касае за творци, има способни и неспособни. На колко години е г. Къневъ не знамъ, но споредъ сведенията ми той е единъ отличенъ инженеръ и добъръ организаторъ. Възрастта нѣма значение, щомъ дѣлата му сж налице.

И. Петровъ (д. сг): Елате да отидемъ въ Василико да видите младиятъ инженеръ Ешкенази какво дѣло твори.

Н. Стамболиевъ (з. в): Ние за способноститѣ му като инженеръ не споримъ. Ние за млади и стари не приказваме, а приказваме дали Къневъ отговаря за този постъ, който му е даденъ.

Министъръ П. Стайновъ: Разсѣжденията, които направи г. Януловъ, сж отъ голѣмо значение. Вѣрвамъ, че г. Януловъ нѣма да откаже, че Демократическиятъ сговоръ въ областъта на социалното законодателство е направилъ много повече — безъ да искамъ съ това да хвали Сговора — отъ всички досегашни правителства въ България. Сговорътъ създаде дѣла редица отъ социални закони, на първо мѣсто закона за осигуровкитѣ, който е единъ кодексъ на социалната политика у насъ, законътъ за безработицата и още редица други. Това показва, че Демократическиятъ сговоръ има присърдце социалната политика. И въ този законопроектъ, колкото специаленъ и технически да е, все пакъ ние сме се стремили навсѣкъде, когато е въпросъ за социална политика, да я прокараме, както е прокарана и въ областъта на търговското корабоплаване. Г. Януловъ искаше да защити националното знаме. Мене ми прави удоволствие, като виждамъ единъ социалдемократъ така настойчиво да иска да вижда само българското знаме и български персоналъ въ всички наши параходи. Това му прави честь. (Оживление всрѣдъ сговориститѣ) Азъ мога да го увѣря и да заявя, че всички негови пожелания ще бѣдатъ взети подъ внимание тукъ, както и въ новия законъ за насърчение на корабоплаването. Повтарямъ, социалната политика е наша политика и ние ще държимъ и въ областъта на корабоплаването да намѣри тя отражение, за да подчертаемъ, че сме привърженици на социалната политика. (Ржкоплѣскания отъ сговориститѣ)

Г. г. народни представители! Въ заключение ще кажа: може още да не сме си изпълнили дълга къмъ морето, но има едно пробуждане на любовта къмъ морето, и Демократическиятъ сговоръ, подкрепянъ отъ здравитѣ сили на народа, работи за пробуждане на тая любовъ къмъ морето. Въ това отношение за пробуждане на тая любовъ голѣма роля играе и Българскиятъ народенъ морски сговоръ. Той е не само който дава импулъс на обичта къмъ морето, но той е и единъ контролоръ — трѣбва да признае — при разрешаването на много морски въпроси. Както по въпроса за търговското корабоплаване, така и по всички

въпроси, които се поставят въ връзка съ морето, вие ще видите хората на Морския сговоръ будни, оставяйки домоветъ си посрѣдъ зима да идватъ тукъ — и сега сж тукъ — да бдятъ какъ ще се разреши въпросътъ за родното корабоплаване. Азъ дължа тукъ да изкажа моята благодарностъ къмъ тия хора отъ Морския сговоръ, които винаги сж били на поста си и работятъ за пробуждане любовта къмъ морето. Казано бѣше нѣкъде, че бждещето на България е надъ земята. Наистина, бждещето на България е надъ земята; бждещето на България е и подъ земята, въ нейнигѣ черни минерални богатства, но смѣтамъ, че ако се въоръжимъ съ търпение въ работата и съ настойчивостъ, особено ако върваме въ техническигѣ сили на българския народъ, ние ще имаме основание скоро да кажемъ, че бждещето на българския народъ е сжщо и въ морето. (Ржкоплѣскания отъ сговориститѣ)

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 4. Морскитѣ лица отъ първа категория се записватъ въ специални за това списъци, които се водятъ при първостепеннигѣ пристанищни управления.

Въ тия списъци се записватъ сжщо така и майсторитѣ специалисти и калфатчинитѣ, когато служатъ въ кораба и сж записани въ списъка на екипажа.

На всѣко записано въ списъцитѣ лице се издава отъ пристанищното управление, при което е записано, книжка, въ която се отбелязватъ съответнигѣ за него данни отъ списъка.

Отнематъ се книжкитѣ на морскитѣ лица отъ първа категория, щомъ престанатъ да служатъ въ екипажа на нѣкой търговски или риболовевъ корабъ“.

Комисията изхвърли думитѣ „и калфатчинитѣ“, като погрѣшно писани.

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 4, както се докладва, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 5. За да бжде нѣкой записанъ въ списъцитѣ на морскитѣ лица отъ първа категория, трѣбва да притежава следнигѣ качества:

а) да е български подданикъ;

б) да е навършилъ 14 години; за по-младитѣ отъ 18 години е необходимо и съгласието на лицата, които упражняватъ върху тѣхъ родителска или настойническа властъ;

в) да е на постоянно мѣстожителство въ царството.“

Комисията прие този членъ безъ измѣнение.

Председателстващъ В. Димчевъ: Има предложение отъ народния представителъ г. Януловъ въ буква б, следъ думитѣ: „да е навършилъ 14 години“, да се прибавятъ думитѣ: „и да е завършилъ задължителното си основно образование“.

И. Януловъ (с. д): Това, съгласно закона за хигиената и безопасността на труда. Ще Ви моля, г. министре, да се съгласите. Касае се за новитѣ моряци, които ще се взиматъ.

Министъръ П. Стайновъ: Не може да се иска това. По закона за народното просвѣщение, ако детето отъ 14-годишната си възраст не завърши задължителното основно образование, се освобождава по-нататъкъ.

И. Януловъ (с. д): До тая възраст детето свършва основното си образование. И въ социалнитѣ закони го има туй, предвижда се. Моля Ви да го предвидите и тукъ. Неграмотни момчета, свършили едва първо и второ отдѣление, не бива да се допускатъ въ параходитѣ. Ще трѣбва да се задължатъ всички, които постѣпватъ въ параходитѣ, да представятъ и документъ за завършено основно образование.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Ама тукъ става въпросъ за лицата отъ първа категория.

И. Януловъ (с. д): Именно за лицата отъ първа категория.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): Това се отнася само за проститѣ моряци, за тия отъ първа категория — корабначалници, механици. Може нѣкой да не знае да се

подписва, а да бжде отличенъ гимиджия и анджакъ тамъ ще си намѣри мѣстото.

И. Януловъ (с. д): Не се касае само за тѣхъ, а се отнася до всички моряци.

Министъръ-председателъ А. Ляпчевъ: Г. Януловъ иска това отъ чистъ национализъмъ, но като е прекаленъ, не е хубаво.

И. Януловъ (с. д): Като имате предъ видъ, че това не се отнася само до механицитѣ, а до всички моряци и, отъ друга страна, макаръ въ закона за детския трудъ да е казано, че се иска 14-годишна възраст, тя се предвижда и тукъ, нека опредѣлимъ и образованието, нека да има и туй тукъ, въ този законъ. Азъ държа особено за морячитѣ, защото тѣ трѣбва да иматъ наблюдателностъ, сръчностъ и да внимаватъ. Мене ми се струва, че нѣма защо да се противопоставяте, г. министре, на такъвъ ясенъ текстъ.

Министъръ П. Стайновъ: Азъ намирамъ, че това е излишно, защото, споредъ конституцията, образованието е задължително. Нѣма нужда да повтаряме, че всѣко морско лице трѣбва да има основно образование, щомъ като конституцията казва, че основното образование е задължително.

И. Януловъ (с. д): При съществуването на закона за детския трудъ, защо опредѣляте и тукъ 14-годишната възраст?

Министъръ П. Стайновъ: Нима мислите, че социалнитѣ закони у насъ не сж задължителни за морското корабоплаване?

И. Януловъ (с. д): Защо тогава се посочва 14-годишната възраст?

Министъръ П. Стайновъ: Ние можемъ да направимъ нѣкъде изключение, но тамъ, където не сме направили изключение, ще се прилага специалниятъ законъ.

И. Януловъ (с. д): Вашата целъ е да приберете всички декласирани момчета въ пристанището. Обаче за работата въ параходитѣ тѣ трѣбва да иматъ основно образование. Азъ Ви моля да се съгласите съ тая моя поправка.

А. Тодоровъ (д. сг): Може ли човѣкътъ, който нѣма третокласно образование, да стане войникъ?

И. Януловъ (с. д): Не само че може, ами е задължително.

А. Тодоровъ (д. сг): Защо тогава смѣтате, че единъ войникъ въ парахода, морякъ, не може да бжде безъ образование?

И. Януловъ (с. д): Който отива войникъ, влиза въ една школа. Казармата е училище, а въ парахода той се впрѣга на работа.

Министъръ П. Стайновъ: Конституцията дава достатъчно гаранция.

Н. Стамболиевъ (з. в): Той не е войникъ, а е морякъ въ параходъ.

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ предложението на г. Януловъ, въ чл. 5 буква б да се прибавятъ думитѣ: „и да е завършилъ задължителното си основно образование“, моля, да вдигнатъ ржка. Малцинство, Събранието не приема.

Които приематъ чл. 5, както се докладва, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 6. Морскитѣ лица отъ втора категория се записватъ въ отдѣлни списъци по реда, опредѣленъ отъ правилника за прилагане на този законъ“.

Комисията прие този членъ безъ измѣнение.

Председателстващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 6 тѣй, както се докладва, моля, да вдигнатъ ржка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 7. Морски лица, на които, поради тяхната възраст, специалнитѣ закони забраняватъ да отиватъ въ чужбина, не могатъ да сторятъ това, докато не удостовѣрятъ, че сж изпълнили предвиденитѣ въ тия закони условия“.

Комисията прие този членъ безъ измѣнение.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 7 тѣй, както се докладва, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчикъ П. Стояновъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 8. Морскитѣ лица, които биха искали да промѣнятъ мѣстожителството си, което сж имали въ момента на записването си, съобщаватъ за това въ пристанищното управление, гдето сж записани. Промѣната на мѣстожителството нѣма за необходимо послѣдствие, щото записаниятъ въ единъ списъкъ да мине въ списъка на друго пристанище, освенъ ако този послѣдниятъ пожелае самъ това“.

Комисията прие този членъ безъ измѣнение.

Председателствуващъ В. Димчевъ: Които приематъ чл. 8 тѣй, както се докладва, моля, да вдигнатъ рѣка. Мнозинство, Събранието приема.

Председателството предлага следния дневенъ редъ за утрешното заседание:

Подпредседателъ: В. ДИМЧЕВЪ

1. Трето четене законопроекта за уреждане собствеността и залога на земеделски и превозни машини.

Първо четене законопроектитѣ:

2. За временни удръжки върху заплатитѣ на държавнитѣ служители и пр.

3. За извънбюджетенъ (сврѣхсметенъ) кредитъ на държавата за 1930/1931 финансова година.

4. За разрешаване на Българската централна кооперативна банка да отпусне заемъ отъ 25.000.000 л. на ефорията „Бр. Евлоги и Христо Георгиеви“.

5. За общинитѣ (Продължение разискванията)

Второ четене законопроектитѣ:

6. За търговско корабоплаване. (Продължение разискванията).

7. За приемане дарението на Луиза и Димитъръ Станишеви.

Одобрение предложенията:

8. За приемане на държавна служба Алфонсъ Лисъ, германски поданикъ.

9. За одобрение XVI-то постановление на Министерскиятъ съветъ, взето въ заседанието му на 1 октомврий 1930 г., протоколъ № 60.

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

Вдигамъ заседанието.

(Вдигнато въ 20 ч. и 35 м.)

Секретарь: ИВ. Д. МИХАИЛОВЪ

Началникъ на Стенографското отдѣление: Д. АНТОНОВЪ

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е

Стр.	Стр.
Служки, разрешени на народнитѣ представители: Стойчо Георгиевъ, Милко Бечевъ, Павелъ Георгиевъ, Славейко Клисурски, Ставри Андреевъ, Борисъ Накоевъ Божковъ, Димитъръ Каранешевъ, Иванъ Казанджиевъ и Атанасъ Каишевъ	485
Читания: 1) отъ народния представителъ Василь Драгановъ къмъ министъръ-председателя и министъръ на вътрешнитѣ работи и народното здраве — относно бавенето на книгата по избора за общински съветници въ с. Крамолинъ, Севлиевска околия. (Съобщение)	485
2) отъ народния представителъ Димитъръ Грънчаровъ къмъ министра на финанситѣ — относно забавяне нарежданията по подаване декларации за облагане съ данѣкъ занятието и данѣкъ върху доходитѣ. (Съобщение)	485
3) отъ народния представителъ Стоянъ Омарчевски къмъ министъръ-председателя и министъръ на вътрешнитѣ работи и народното здраве — относно държането още на служба бѣлоградчишкия околийски началникъ Борисъ Поповъ, за когото било държано постановление отъ Видинския окръженъ съдъ за отстранението му отъ служба. (Съобщение)	485
4) отъ народния представителъ Никола Стамболиевъ къмъ министра на желѣзницитѣ, почитѣ и телеграфитѣ — относно назначаването на инж. Борисъ Къневъ, досегашенъ началникъ на Варненското пристанище, за директоръ на Българското търговско параходно дружество „Постоянство“. (Съобщение)	485
5) отъ народния представителъ Никола Стамболиевъ къмъ министра на желѣзницитѣ, почитѣ и телеграфитѣ — относно потопяването на парахода „Варна“ въ Мраморно море и мѣрцитѣ, които държавата трѣбва да вземе за обезпечение материално семействата на удадения екипажъ. (Развиване и отговоръ)	485
Предложение за опредѣляне специаленъ начинъ за събиране гербовия налогъ за смѣткитѣ, издавани отъ Дружеството за електрическо освѣтление на гр. София. (Едно четене — приемане)	488
Законопроекти: 1) за изплащане отъ Варненската градска община на ариеретата по 5% ъ заемъ 1907 г. и по аванситѣ ъ срещу нереализирания емисионенъ заемъ отъ 1911 г. (Съобщение)	485
2) за защита на влоговетѣ. (Трето четене — приемане)	488
3) за уреждане собствеността и залога на земеделски и превозни машини. (Второ четене — продължение разискванията и приемане)	489
4) за търговското корабоплаване. (Второ четене — разискване)	491
5) за разрешаване на Българската централна кооперативна банка да отпусне заемъ отъ 25.000.000 л. на ефорията „Братя Евлоги и Христо Георгиеви“. (Съобщение)	500
6) за извънбюджетенъ (сврѣхсметенъ) кредитъ на държавата за 1930/1931 финансова година. (Съобщение)	500
7) за временни удръжки върху заплатитѣ на държавнитѣ служители и на служителитѣ при изборнитѣ и общественитѣ учреждения, както и върху пенсиятѣ за изслужено време, презъ месецитѣ януарий, февруарий и мартъ 1931 г. (Съобщение)	500
Народно събрание — сесия. Указъ № 8 отъ 26 декемврий 1930 г. за продължение заседанията на четвъртата редовна сесия на XXII-то обикновено Народно събрание до 27 януарий 1931 г. вкл. (Прочитане)	504
Дневенъ редъ за следващото заседание	508