

95. заседание

Вторникъ, 9 юний 1925 година

(Открито отъ председателя д-ръ Т. Кулевъ, въ 16 ч. 15 м.)

Председателъ: (Звъни) Моля г. секретаря да провъдри по списъка присъстваващитъ г. г. народни представители.

Секретарь д-ръ Ц. Дяновъ (д. ст.): (Прочита списъка. Отъ заседанието сж отсъствували следнитъ народни представители: Алексиевъ Никола, Ангеловъ Йорданъ, Атанасовъ Никола, Баевъ Христо, Балтовъ Никола, Баралиевъ Христо, Бояджиевъ Стефанъ, Братановъ Цочо, Буровъ Атанасъ, Бъжловъ Петъръ, Борисовъ Никола, Василевъ Григоръ, Василевъ Ради, Василевъ Славейко, Велиновъ Тончо, Влайковъ Тодоръ, Волевъ Борисъ, Вълчевъ Ангелъ, Ганчевъ Йорданъ, Георгиевъ Додю, Геровъ д-ръ Борисъ, Горбановъ Иванъ, Господиновъ Христо I, Господиновъ Христо II, Гроздановъ Йорданъ, Грозевъ Иванъ, Гургутски Рангелъ, Дамяновъ Владимиръ, Даневъ д-ръ Стоянъ, Дановъ Григоръ, Доликоцевъ Цанко, Димитровъ Парашкевъ, Димитровъ Тодоръ, Домузчиевъ Василь, Донсузовъ Михаилъ, Дончевъ Георги, Драгановъ Пънчо, Думановъ Тончо, Давидовъ д-ръ Хазимъ Исаковъ, Желъзковъ Петъръ, Ивановъ Пани, Илиевъ Иванъ, Каранджуровъ Иванъ, Кемилевъ Никола, Ковачевъ Иванъ, Кожухаровъ Тодоръ, Косовски Георги, Костурковъ Стоянъ, Кънчевъ Кънчо, Каранваковъ Петко, Маждраковъ Тодоръ, Мангърровъ Димитъръ, Мариновъ Владиславъ, Марковъ Михо, Марковъ Никола, Маруневъ Йосифъ, Милковски Александъръ, Минковъ Атанасъ, Миновъ Петъръ, Михайловъ Христо, Молловъ Владимиръ, Мюшановъ Стойчо, Начевъ Владимиръ, Недѣлковъ Лачо, Нешковъ Георги, Никифоровъ Стоянъ, Николовъ Върбанъ, п. Николовъ Маринъ, Папайотовъ Томоръ, Пенчевъ Петъръ, Петрини Николай, Петровичъ Петъръ, Петровъ Иванъ, Петровъ Койчо, Пехливановъ Костадинъ, Поповъ Георги, Поповъ Проданъ, Продановъ Господинъ, Пуневъ Христо, Пупешковъ Цвѣтанъ, Пъевъ Ганчо Велевъ, Савовъ Николай, Сакъзовъ Янко, Славейковъ Христо, Славковъ Христо, Славовъ Йорданъ, Славовъ Крумъ, Стойчевъ Пендю, Сомовъ Христофоръ, Стойчевъ Иванъ Илиевъ, Табаковъ Димитъръ, Терзиевъ Иванъ, Тодоровъ Грую, Топаловъ Недѣлко, Търпачовъ Петко, Хаджиевъ Никола, Харизановъ Иванъ, Христовъ Александъръ, Черневъ Христо, Чирпанлиевъ д-ръ Никола, Чолаковъ Стефанъ, Черневъ Иванъ, Шивачевъ Георги п Яневъ Димитъръ).

Председателъ: (Звъни) Г. г. народни представители! Присъствуватъ 95 души. Значи имаме нужното споредъ правилника число присъстваващи за откриване на заседанието.

Обявявамъ заседанието за открито.

Преди да пристъпимъ къмъ дневния редъ, има да ви направя нѣкоя съобщениѣ, на първо мѣсто за даденитъ отпуски на нѣкои народни представители по важни домашни причини, а именно:

На г. д-ръ Петъръ Кушевъ — 3 дни;
На г. Методи Храновъ — 5 дни;
На г. Иванъ Ковачевъ — 3 дни;
На г. Проданъ Поповъ — 3 дни;
На г. Григоръ Дановъ — 20 дни;
На г. Цочо Братановъ — 3 дни;
На г. Владимиръ Дамяновъ — 3 дни;
На г. Иванъ Стойчевъ — 10 дни;
На г. Иванъ Горбановъ — 3 дни;
На г. Христо Михайловъ — 2 дни;

На г. Петко Търпановъ — 2 дни;

На г. Петъръ Стефановъ — 3 дни.

Народниятъ представителъ г. Василь Домузчиевъ, който се е ползувалъ съ 24 дни отпускъ, моли да му се разреши още 2 дни отпускъ. Ония отъ васъ, които сж съгласни да му се разреши исканиятъ отпускъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Народниятъ представителъ г. Георги Дончевъ, който се е ползувалъ съ 19 дена отпускъ, моли да му се разреши още 3 дни отпускъ. Ония отъ васъ, които сж съгласни да му се разреши исканиятъ отпускъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Народниятъ представителъ г. Христо Господиновъ II, който се е ползувалъ съ 24 дни отпускъ, моли да му се разреши още 3 дни отпускъ. Ония отъ васъ, които сж съгласни да му се разреши исканиятъ отпускъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Народниятъ представителъ г. Петъръ Миновъ, който се е ползувалъ съ 29 дни отпускъ, моли да му се разреши още 3 дни отпускъ. Ония отъ васъ, които сж съгласни да му се разреши исканиятъ отпускъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Народниятъ представителъ г. Христо Господиновъ I, който е тежко раненъ отъ атендата въ „Св. Недѣля“, моли да му се разреши 36 дни отпускъ по болестъ. Които сж съгласни да му се разреши исканиятъ отпускъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Народниятъ представителъ г. Петъръ Желъзковъ, който се е ползувалъ до сега съ 18 дни отпускъ, моли да му се разреши още 20 дни отпускъ по болестъ. Представилъ е медицинско свидетелство. Ония отъ васъ, които сж съгласни да му се разреши исканиятъ отпускъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Въ борото на Народното събрание е постъпило питане отъ народния представителъ г. Георги Т. Пъевъ къмъ г. министра на финанситъ, въ което като излага, че управлението на Българската народна банка не е прилагало наредбата на чл. 6 отъ закона за търговията съ външни платежни средства, а отъ месецъ мартъ е почналъ ненадейно да прилага тая наредба, като е съставило актове на доста много търговци — импортьори, пита г. министра на финанситъ, известенъ ли му е този фактъ отъ прилагане на закона за търговията съ външни платежни средства и какво мисли да направи, за да накаже виновното лице, което е допуснало неприлагането на чл. 6 отъ закона за търговията съ външни платежни средства презъ цѣлата година, а сега ненадейно започва да го прилага.

Питането ще бъде съобщено на г. министра на финанситъ и той ще отговори въ едно отъ близкитъ заседания.

Също така постъпило е питане отъ парламентарната група на Социалдемократическата партия до г. министъръ-председателя и г. министра на войната, съ следното съдържание: (Чете)

„1. Не считатъ ли, че по стопански, политически и отъ държавенъ характеръ причини е настъпило време вече да се вдигне военното положение, за да може да тръгне по своя нормаленъ пътъ животътъ на страната.

„2. Също така по отношение на цензурата, не смѣтатъ ли, че трѣбва да се премахне особено режимътъ по политическата цензура, като се възобнови свободата на печата.

„3. Не смѣтатъ ли, че е време да се осигури свободата на събранията за всички политически групи въ страната“.

И това питане ще бъде съобщено на съответните министри и във едно от следующите заседания те ще дадат своя отговор.

Постъпило е законодателно предложение за изменение и допълнение на закона за уреждане недвижимата собственост в новите земи, подписано от нужното число народни представители.

Това законодателно предложение ще бъде напечатано и раздадено на г. г. народните представители.

Освен това във бюрото на Народното събрание са постъпили:

От Министерството на външните работи и на изповеданията — проекторешение за одобрение на подписаната в София на 29 април 1925 г. временна спогодба за търговия и мореплаване между България и Полша;

От същото министерство — законопроект за пенсията на духовните лица, служещи по ведомството на българската православна църква;

От Министерството на железниците, пощите и телеграфите — законопроект за въздухоплаването;

От Министерството на вътрешните работи и народното здраве — законопроект за извършване на водопровода Рила—София;

От същото министерство — законопроект за изменение и допълнение на закона за разрешаване на Бургаската градска община да сключи заем.

Тия законопроекти ще бъдат раздадени на г. г. народните представители.

Минаваме към първата точка от дневния ред — трето четене законопроекта за горите.

Понеже г. докладчикът отсъства, тази точка от дневния ред ще остане за разглеждане в следующето заседание.

Понеже г. министърът на правосъдието отсъства, разглеждането на точки втора и трета от дневния ред също така ще се отложи.

По молбата на г. министърът на железниците, ще пристъпим към разглеждането на петата точка от дневния ред — второ четене законопроекта за разширение на железнопътната мрежа и на пристанищата — а след това ще се повърнем към разглеждането на четвъртата точка от дневния ред.

Моля г. докладчика да докладва законопроекта.

Докладчик И. Хрелопанов (д. ср): (Чете)

„ЗАКОНЪ

за разширение на железнопътната мрежа и на пристанищата“.

Председател: Които приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчик И. Хрелопанов (д. ср): (Чете)

„Глава I.

Определяне на железнопътната мрежа и на пристанищата“

Председател: Които приемат заглавието на глава I, моля, да вдигнат ръка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчик И. Хрелопанов (д. ср): (Чете)

„Чл. 1. Правителството се натоварва:

а) да продължи и довърши железнопътните линии във постройката:

Съ нормална широчина на пътя:

- 1) Раковски—Хасково—Мастяшли.
- 2) Радомир—Горна-Джумая—Симитли.
- 3) Ямбол—Казъл-Агачъ.
- 4) Левски—Ловечъ.
- 5) Джебозо—Сливенъ.
- 6) Пловдив—Карлово, съ клонъ до Хисаря.
- 7) Горна-Орѣховица—Елена.
- 8) Софийската околоръстна.
- 9) Кричимъ—Пещера.
- 10) София—Камарци—Пирдопъ.
- 11) Пловдив—Панагюрище.

Съ тѣсенъ пътъ отъ 0-76 метра:

- 12) Татаръ-Пазарджикъ—Ладжонъ—Неврокопъ, съ клонъ до Сарамъ-бей.
- 13) Вѣла-Слатина—Орѣхово.

14) Преславъ—Върбица.

15) Червенъ-брѣгъ—Луковитъ—Тетевенъ.

16) Бургазъ—Анхиало.

б) да изучи и построи железнопътните линии по степно и споредъ привършването на изброените въ буква а

Съ нормална широчина на пътя:

- 17) Симитли—Петричъ.
- 18) Ст. Раковски до свързването ѝ съ железнопътната линия Чирпанъ—Стара-Загора.
- 19) Шуменъ—Смѣдово—Карнобатъ.
- 20) Долно-Камарци—Орхане—Ябланица—Севлиево—Търново—Османъ-Пазаръ—Вска-Джумая.
- 21) Орхане—Мездра.
- 22) Левски—Тръмбешъ.
- 23) Костенецъ-бана—Самоковъ—Дупница—Бобовъ долъ.
- 24) Станимака—Чепеларе—Пашмакли.
- 25) Попово—Разградъ—Кемалларъ.
- 26) Батановци—Брѣзникъ—Трънъ.
- 27) Бойчиновци—Гложене—Козлодуй.
- 28) Видинъ—Кула.
- 29) Пирдопъ—Карлово—Казанлъкъ.
- 30) Зимница—Котелъ.
- 31) Сомовитъ—Никополъ.
- 32) Плъвенъ—Ловечъ.
- 33) Ловечъ—Троянъ.
- 34) Кърджали—Ортакойъ.
- 35) Дрѣновецъ—Чифликъ—Стаковци.
- 36) Доленъ-чифликъ—Старо-Орѣхово.
- 37) Златенъ-долъ—Каваклий—Казъл-Агачъ—Бургазъ.

Съ тѣсенъ пътъ отъ 0-76 метра:

- 38) Анхиало—Месемврия.
- 39) Малко-Търново—Василико.
- 40) Мехомия—Симитлий.

в) Да изучи и извърши необходимите работи по разширението на черноморските и дунавски претанища и построи малки пристанищни съоръжения и сжели въ Анхиало, Месемврия, Василико, Ахтополъ и пр. покрай черноморския брѣгъ и въ Орѣхово, Никополъ, Врѣвъ, Новосело, Козлодуй и пр. по дунавския брѣгъ“.

Председател: Има думата народният представител г. Петъръ Алевковъ.

П. Аленов (с. д): (Отъ трибуната) Г. г. народни представители! Въ законопроекта е предвидено да се свърже Пещера съ Кричимъ и то съ нормална железнопътна линия. Прокарването на тази линия отъ гледна точка на ония услуги, които има тя да извърши на населението, намира само едно оправдание: да вземе онзи огроменъ трафикъ на дървенъ материалъ, който се слича отъ Батакъ и сколните населени мѣста. Между Пещера и Батакъ въ денонощие минаватъ стотици кола, натоварени съ строителенъ дървенъ материалъ. Но понеже шосето, което свързва тия два пункта, минава край една рѣка, която ежегодно придхожда и го залива, и понеже движението по това шосе е извънредно голѣмо, то не може да се поддържа въ исправностъ. И комуто отъ васъ се случи да мине отъ тамъ, ще види, че населението отъ Баташко, което носи за Пещера и по-нататъкъ за Пазарджикъ изработения дървенъ материалъ, се наказва, се измачва, защото шосето е почти винаги лошо. И тогава, когато Министерството на благоустройството харчи огромни средства да го поддържа, то не може да бъде поддържано въ исправностъ. Азъ бихъ гласувалъ да се свърже Пещера съ Кричимъ, но при едно условие: ако Пещера бъде свързана съ Батакъ и съ ония пунктове около Батакъ, където се произвежда дървенъ строителенъ материалъ. Но понеже отъ Пещера до Батакъ теренътъ е много лошъ и отъ изучаванията на инженеритъ е установено, че прокарана тамъ една железница ще има наклонъ 40‰, то Батакъ никога нѣма да бъде свързанъ съ гр. Пещера. Е добре, ако постройката на една железница ще има за целъ да улесни преди всичко производителното население, когато по това направление, къмъ Родопитъ, ще строимъ железница, ние трѣбва да имаме като първа задача да свържемъ производителното население. Ако се свърже Кричимъ съ Пещера, населението отъ Батакъ и отъ близките села: Костаново, Дорково, Нова-Махала и отъ още нѣкои села — г. Станковъ ги знае — ще бъде осъдено вѣчно да пренася своя изработенъ дървенъ материалъ на кола и на коне, както върши това сега.

Въ комисията азъ употребихъ голѣми усилия да накарамъ, преди всичко, г. министра, а следъ това и г. г. чле

новетѣ на комисията, да се съгласят да се реализира онзи старъ проектъ, който съществува за свързване съ една тѣсноколейка Батакъ съ единъ най-близкѣтъ пунктъ, който се нарича „Чуката“ по желѣзнопътната линия, която сега се строи до Лъджено. Тая линия ще мине презъ или край всички ония села, които ви изброихъ преди малко и тѣ ще могат да пренасятъ своя дървенъ материалъ по нея. По този начинъ ние ще имаме и по-евтинъ дървенъ материалъ, и ще облекчимъ положението на производителитѣ тамъ, ще ги освободимъ отъ мъката винаги да пренасятъ своя дървенъ материалъ съ кола и коне. Но макаръ че нѣкои отъ членоветѣ на комисията — позволявамъ си да кажа и г. председателътъ на комисията — намѣриха, че тия съображения, които имъ изложихъ, сѫ много вѣзки, г. министърътъ, не зная защо, не се съгласи, и моето предложение пропадна. Азъ взехъ думата, за да го направя и тукъ.

Моето предложение е да се свърже съ тѣснопътната линия Батакъ съ „Чуката“, която линия ще мине близо или презъ селата Дорково, Костандово, Ракитово и др. Съ тая линия ще сѫ служи всичкото онова население наоколо, което произвежда дървенъ материалъ. Въ бъдеще ще може същата тая линия да бѣде продължена и по-навътре въ Родопитѣ, къмъ Доспатъ.

Г. г. народни представители! Ако „Чуката“ се свърже съ Батакъ, много естествено е, че широколинейната линия, която ще свързва Кричимъ съ Пещера, става излишна — съ нея нѣма какво да се провозва, защото Пещера не произвежда дървенъ материалъ, тамъ сѫ само складовѣтъ на онзи дървенъ материалъ, който се произвежда отъ ония села, които ви споменахъ. Свързането съ желѣзница на гр. Пещера гони именно тая целъ: да може Пещера да стане складъ на всички дървенъ материалъ, който се произвежда въ тая именно частъ на Родопитѣ. Азъ не мога да се съглася по никой начинъ, заради интереситѣ на нѣколко души търговци въ гр. Пещера, да пренебрегнемъ интереситѣ на десетки хиляди производители тамъ.

Научилъ за това, което азъ съмъ поддържалъ въ комисията — азъ искамъ да предотвратя диверсията, която може да се направя — г. Такевъ билъ казалъ, че нѣкой мой роднина ималъ дѣскорѣзница въ Костандово, и за да му угоди, съмъ искалъ желѣзницата да мине презъ тамъ. Заявявамъ, че тая дѣскорѣзница отъ една година насамъ е затворена, тя е въ ликвидация, и че никакви интереси на мои близки и роднини не ме каратъ да правя туй предложение. Когато ще строимъ желѣзница, когато ще искаме да повдигнемъ благосъстоянието на онова производително население тамъ, което нѣма абсолютно никакъвъ другъ поминъкъ, освенъ горитѣ, азъ искамъ да имаме предъ видъ интереситѣ именно на това население, а не интереситѣ на нѣколко души търговци. И понеже нормалната желѣзница между Пещера и Кричимъ става излишна, азъ нѣмамъ нищо противъ — и това би било много разумно, това би било много правилно разрешение на въпроса — Пещера да се свърже съ Кричимъ съ тѣснопътна желѣзница, за пѣтници, за малкото тягълъ и, за много малко дървенъ материалъ, който тамъ се произвежда.

Г. г. народни представители! За да имате по-ясно представление за онзи трафикъ, който ще може да се използва и който ще даде и голѣми доходи на нашата държава, искамъ да ви кажа, че дневно стотици кола, не по-малко отъ 500 тона дървенъ материалъ слизатъ отъ височинитѣ на Батакъ за къмъ Пещера, отъ който материалъ една частъ се складира въ Пещера, а останалия се заркава въ Пазарджикъ. Ако, обаче, се построи желѣзницата „Чуката“ — Батакъ, ще се вземе за нея трафика, който ще дадатъ и околнитѣ села, и по тази линия ще се провозва не по-малко отъ 1.000 тона дневно дървенъ материалъ. Тогава нѣма да се изнася само онова, което е най-ценното отъ дървения материалъ, а ще може да се изнасятъ и остатъкитѣ, ще може да се изнася и букотъ горивенъ материалъ, когато, ако свържемъ съ желѣзница Кричимъ съ Пещера, при никаква перспектива да може тая желѣзница да се продължи и по-нататъкъ къмъ пунктветѣ, кадето се произвежда дървенъ материалъ, ще имаме все същото положение, което имаме сега: да се събарятъ вѣковни дървета, да се взема отъ тѣхъ само онова, което е най-ценно, а другото да се захвърля и да гние, да се оставятъ дърветата на опожаренитѣ гори да гниятъ, да не могатъ да се пренасятъ.

Отъ гледна точка на държавнитѣ интереси, отъ гледна точка на интереситѣ на фиска, отъ гледна точка на голѣмитѣ обществени интереси, моето предложение трѣбва

да бѣде прието, ако въ тая Камара има желанието да се прокарватъ линии не за угода на когото и да е, а за задоволяване на общественитѣ интереси.

Председателъ: Има думата г. докладчикътъ.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): Г. г. народни представители! Г. Алековъ, пледирайки предъ насъ една теза, завърши съ много голѣмо въодушевление. Азъ ще му отговоря съ тѣзи думи, съ които той свърши: че тая Камара, когато се дебатира законопроектътъ за разширение на желѣзнопътната мрежа, трѣбва да се въодушевява отъ голѣмитѣ обществени интереси, а не да става изразителъ на отдѣлни локални интереси, азъ бихъ казалъ, на криво разбрани локални интереси.

Азъ не искамъ да упреквамъ г. Петъръ Алековъ, но по-неже той говори за обществени интереси, искамъ само да констатирамъ предъ васъ, че тезата, която поддържа г. Петъръ Алековъ, не е дори теза на населението на с. Батакъ. Като докладчикъ на закона, азъ съмъ ималъ среща съ населението на с. Батакъ, съ неговия кметъ и съ други представители; всички тѣ не поддържатъ тезата, която г. Алековъ защитаваше предъ насъ. Защо? Защото населението на с. Батакъ много добре разбира своитѣ стопански интереси и много добре чувствува и вижда какъ трѣбва да дебушира. Селото Батакъ нѣма абсолютно никакъвъ стопански интересъ да се свърже съ линията Лъджено—Сарамбей, която е тѣснопътна, и разстоянието отъ Батакъ до Сарамбей е 70 км. За него е по-добре да се свърже презъ Пещера съ Пазарджикъ или Сарамбей, да минава 15 км. по шосе до Пещера, и отъ тамъ да вземе нормалната желѣзнопътна линия и да отиде много по-бързо въ Пазарджикъ или Сарамбей.

П. Алековъ (с. д): (Възрязава нѣщо)

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): Така е, г. Алековъ, Когато вие говорехте, азъ не Ви прегледахъ нито еднакъ, и ще моля и Вие да не ме прекъсвате.

Азъ искамъ да обърна вашето внимание, г. г. народни представители, върху обстоятелството, че нито една отъ посоченитѣ въ предложения законопроектъ желѣзнопътни линии, било въ постройка, било такива, които ще се строятъ въ бъдеще, не е поставена по предложение на който и да е народенъ представителъ. Желѣзнопътната мрежа, която се предвижда въ законопроекта, е резултатъ на технически проучвания, на специални заседания на хора компетентни, които съ своята опитностъ, съ своитѣ познания за нашата бъдеща строителна желѣзнопътна политика сѫ намѣрили, че бъдещата желѣзнопътна мрежа на България за тази година може да бѣде очертана въ този видъ, въ който тя е очертана въ предложения законопроектъ. Нека призная предъ васъ, че не познавамъ линията Батакъ — „Чуката“, а, може-би, и друга нѣкоя желѣзнопътна линия, прокарването на която би се поискало тукъ, въ Камарата, по предложение на нѣкого, но нека въ същото време ми бѣде позволено да се съмнявамъ, че този, който прави предложението за прокарването на нѣкоя линия, я познава тѣй же добре, както специалиститѣ, които сѫ приготвили настоящия законопроектъ. Че това е така, се вижда и отъ неправилнитѣ твърдения на г. Петъръ Алековъ, че линията Пещера—Батакъ е невъзможна.

П. Алековъ (с. д): Надлежниятъ инженеръ ми каза, че тя ще има наклонъ 40‰.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): Вие твърдите ли, че има проучвания? Проучвания нѣма. Може да Ви е казалъ нѣкой инженеръ, но Вие елате кажете, че тая линия е пручена и че вследствие на това проучване се е установило, че тя ще има наклонъ 40‰. Поради кое е невъзможна постройката на тая желѣзница? Азъ мога да кажа на г. Алековъ, че това, което той твърди за линията Пещера—Батакъ, е не по-малко вѣрно и за линията „Чуката“—Батакъ, защото и тамъ има същитѣ наклони. Ако е изучено и едното и другото трасе и ги сравнимъ, безспорно, ние съ много по-голѣмо основание ще можемъ да кажемъ кое да се предпочете. Но не е изучено, г. г. народни представители, нито едното, нито другото трасе. Шомъ като не е изучено нито едното, нито другото трасе, ние не можемъ сега да кажемъ, че не може да бѣде свързанъ Батакъ съ Пещера. Струва ми се, че тогава ние ще се мѣсимъ въ компетенция, която не е наша.

Азъ намирамъ, че предложението на г. Петъръ Алековъ е неоснователно, непроучено и такива предложени

не трѣба да се приематъ, особено когато се касае за предвиждането на една нова желѣзница.

Ето защо и комисията, следъ дълго обсъждане, бѣше почти единодушна, че желѣзопътната линия Батак — „Чуката“ не може да бѣде вмѣстена въ сегашния законопроектъ.

Моля събранието да приеме текста на чл. 1 тѣй, както е предложенъ отъ комисията.

Председателъ: Има думата народниятъ представителъ г. Минчо Дилиановъ.

М. Дилиановъ (з): Г. г. народни представители! Г. министърътъ на желѣзницитѣ внася съ настоящия законопроектъ много съществени измѣнения въ закона за желѣзопътнитѣ строежи. Искон отъ тия измѣнения сж добри, защото, безспорно, съ тѣхъ се цели да се засилятъ желѣзопътнитѣ съобщения съ огледъ на стопанското положение на отдѣлни крайща на нашата страна. Но г. министърътъ съ законопроекта, а така сжко и комисията е приела, да се отмѣни построяването на нормалната линия Павликени—Севлиево. Споредъ менъ, това не би трѣбвало да стане.

Г. г. народни представители! Стара-Планина, и то севернитѣ ѝ склонове, представява много ценно народно богатство, но дотогава, докогато ние не свържемъ богатитѣ съ дървенъ материалъ и съ подземни богатства крайща на Стара-Планина съ централната линия, ние не ще можемъ да получимъ отъ тая планина ония блага, които ти ни дава, не ще можемъ да закрѣпимъ и поминъка на планинското население, което въпреки голѣмитѣ богатства, които има тамъ, е принудено да търси поминъкъ за себе си далочъ задъ предѣлитѣ на страната. Вие знаете, че мѣлкото население отъ цѣлата тази прибалканска частъ на нашето отечество, като се почне отъ Османъ-Пазаръ и се стигне до Троянъ, презъ пролѣгъта емигрира въ Юмъния, а по-рано въ Русия и Австрия, и Америка даже, за да търси поминъкъ. И като така, отъ десетина години се съзира тенденция въ всѣко едно правителство да прокара тамъ всички възможни съобщителни средства, които биха улеснили поминъка на това население и биха го накарали да се остави отъ това чергарство, на което е изложено. Вследствие това разбираемо, бившето правителство предвиди въ закона построяването на желѣзопътната линия Севлиево—Павликени. То предвиди сжко тая построяката на желѣзопътната линия Горна-Орѣховица—Елена, а така сжко Левски—Ловечъ—Троянъ и др. Имаше различни проекти. Въ всѣки случай целта е била една — да се свържатъ богатитѣ планински мѣстности съ желѣзници, та да се гарантира поминъкътъ на населението и да се използва едно спящо национално богатство. Наистина, г. министърътъ предвижда една нова голѣма желѣзопътна артерия, която почва отъ София — фактически отъ Долно-Камарци и свързва въ Търново. Неговата целъ е да се облекчи желѣзопътната линия, която сега минава по Искърското дефиле и да имаме за северна България два желѣзни пъти: този по Искърското дефиле и този презъ Долно-Камарци—Орхане. Не знаемъ защо е изпуснатъ въ проекта Ловечъ, но предполагаемъ, че навѣрно ще влѣзе и той. Ако, казвамъ, това е билъ мотивътъ да се изостави предвидената по-рано линия Севлиево—Павликени, ми се струва, че не е основателно, защото тази голѣма линия, която г. министърътъ на желѣзницитѣ чертае сега, не може да се осъществи тѣй скоро. Ние виждаме колко дълъгъ е списъкътъ на бъдещитѣ линии, които държавата ще трѣбва да построи, ние виждаме, че има маса линии, които сж отъ много важенъ държавенъ характеръ и тѣхнитѣ строежи навѣрно ще почне по-рано, отколкото на линията Долно-Камарци—Търново. По този начинъ за дълго време градъ Севлиево и неговата голѣма околностъ, която е богата съ гори и други подземни богатства, ще останатъ незасегнати отъ бързи съобщителни средства. И като е така, азъ мисля, че много основателно е да се предвиди въ сегашния законопроектъ желѣзопътната линия Павликени—Севлиево. Да искамъ това още повече ми дава право обстоятелството, че г. министърътъ е предвидилъ да се строятъ въ бъдащо отъ държавата и други подобни кѣси желѣзници. Така напр. ние сега имаме въ постройка и почти е на привършване, ако се не лъжа, желѣзопътната линия Левски—Ловечъ. Въпреки това г. министърътъ въ този законопроектъ предвижда за строежъ и линията Ловечъ—Плѣвенъ, въпреки че Ловечъ е свързанъ вече съ една локална желѣзница, какъвто е тая до Левски. Споредъ мене, това не трѣбва да стане,

а по-скоро би трѣбвало да се свържатъ други пунктове, останали изолирани, какъвто е гр. Севлиево. Азъ мисля, че ще бѣде добре, ако въ проекта се прибави следъ пунктъ 37 новъ пунктъ 38 — нормална желѣзопътна линия Павликени—Севлиево. Севлиевска околия е единъ богатъ край. За да може той да се разцвѣти добре и за да се засили тамъ овоцарството, земледѣлието, винарството и др., главното условие е да има желѣзопътно съобщение. Доколко въобще е голѣма нуждата отъ желѣзопътни съобщения се вижда отъ обстоятелството, че Сухиндолъ искаше самъ да построи желѣзопътната линия Сухиндолъ—Павликени. Азъ знамъ, г. министърътъ ще ми възрази, че има специаленъ законъ за постройка на мѣстни ищдустриялни желѣзници. Този законъ се гласува въ наше време, но той създава твърде голѣми тежести на населението и ние не бихме желали да наговоримъ едно бедно население, какъто е населението на Севлиевската околия, съ постройка на желѣзопътна линия, когато толкова други населени мѣста се облагодетелствуватъ въ смисълъ, че държавата сама поема изцѣло постройката на желѣзницитѣ до тѣхъ.

Азъ правя предложението да се више за постройка въ бъдаще и желѣзницата Павликени—Севлиево, като крайно необходимъ и при това много лека за построяване. Моли г. министра на желѣзницитѣ и г. докладчика да се съгласятъ съ това мое предложение.

Председателъ: Има думата народниятъ представителъ г. Кръстю Пастуховъ.

К. Пастуховъ (с. д): И азъ се интересувамъ отъ този въпросъ, защото онази желѣзница, която ще скачи София съ Ески-Джумая, проектирана още тучакси следъ освободението на България, кой знае кога ще стане. А Севлиево действително има нужда да бѣде свързано съ централната линия. Казвамъ това не отъ иѣкакъвъ мѣстенъ патриотизъмъ, но защото гр. Севлиево е единъ градъ, който въ миналото е цвѣтълъ, градъ, чиято околия е много богата и заслужава да бѣде скачена съ централната линия, както и много други градове сж скачени. Той е билъ постоенно излъгванъ. Ту съ Габрово го скачатъ, ту съ Пѣвакѣвъ другъ пунктъ, а между туй много градове вече се скачяха съ клонове до централната линия, а Севлиево не. Сега въроятъ искатъ да го утѣшатъ съ това, че ще се построи линията София—Орхане—Ловечъ—Севлиево—Търново и т. н. Това е едно грандиозно предприятие, не по нашитѣ финансови сили сега, и азъ бихъ желалъ г. министърътъ да се поясни върху този проектъ, за да не излъже едно голо обещание.

Азъ си припомнямъ, че въ края на дружбашката камара, преди да се разтури, види се за агитационни цели, тужъ премина единъ законопроектъ съ линии колкото искате, една отъ друга по-добри. Дори депутатитѣ се надпреварваха да предлагатъ още и спорѣха отъ къде да мине дадена желѣзница. Всѣки искаше да мине презъ неговото село линия и правителството охотно се съгласяваше и предвидѣ повече линии, отколкото бѣха предвидени въ законопроекта, но нито една отъ тѣхъ не се построи. Мисля, че не трѣбва да се следва тази политика на агитационни обещания — да се предвиждатъ проекти, които нѣма да бъдатъ изпълнени въ едно близко време, които никой нѣма предъ видъ да ги тури въ изпълнение, било защото средствата на държавата не позволяватъ, било защото не сж изучени. Не трѣбва да се занимава Народното събрание съ тѣхъ, защото отсега ние не можемъ правилно да предвидимъ единъ проектъ, приложението на който ще бѣде подиръ години. Знаемъ ли ние какво ще бѣде подиръ години? Трѣбва да предвидимъ проекти, които въ едно кратко време има изгледъ да бъдатъ осъществени. Ето защо би било желателно днешното Народное събрание да не предвижда съ тази лекостъ, съ която предвижда миналитѣ Народни събрания, нови желѣзопътни линии. Азъ бихъ попиталъ: ясно ли е на Народното събрание, отъ къде ще се взематъ средствата, за да се построятъ тѣзи линии? Какви сж финансовитѣ проекти на правителството по отношение построяката на новитѣ желѣзопътни линии? Защото за мене само тогава има смисълъ този законопроектъ за нови желѣзопътни линии и само тогава трѣбваше да бѣде поставенъ и дискутиранъ съ нужното внимание отъ Народното събрание. Сега виждамъ по лицата на народнитѣ представители, че нѣма абсолютно никакъвъ интересъ, защото всѣки си казва: „Да мине на книга, а кога ще се изпълни, ще видимъ“, и се оставя на правителството да направи онова, което то намира за добре, както г. министърътъ е на-

правилъ, като е предприел изпълнението на проекта София—Камарци—Пирдопъ, за да изпълни единъ проектъ за желѣзница още отъ времето на Каравеловъ, или, по-право, отъ времето на князь Хилковъ — подбалканската линия, която наистина ще съединява стари наши градове и, безъ съмнение, има своето значение, но ние съ сериозностъ не сме разгледали този проектъ. Азъ даже виждамъ, че макаръ да е полезна тази линия, нѣкакъ правителството е побързало да ни изпревари и да ни изправи предъ свършения фактъ, като Софийската постоянна комисия почна да я строи, ще построи нѣколко километра и следъ това държавата ще я доизкара. Строенето на желѣзници не е лошо. Напротивъ, нашето стремление трѣбва да бѣде да повдигнемъ стопански нашата страна, да я опашемъ колкото е възможно съ повече желѣзнопътни линии, обаче всичкиятъ въпросъ е да има система, да има планъ въ строенето на линиитѣ. Правителството трѣбва да покаже съ какви финансови средства разполага, за да опредѣлимъ тогава кои линии трѣбва най-напредъ да се построятъ. Трѣбва да почнемъ постройката на най-необходимитѣ и най-полезнитѣ линии и постепенно да строимъ по-малко полезнитѣ или онѣзи, които времето ще ни покаже, че трѣбва да се построятъ. Искамъ да кажа, че не е достатъчно да предвидимъ въ законопроекта желѣзнопътни линии само съ огледъ на това, че е хубаво да има желѣзници еди къде си и еди къде си, а трѣбва да посочимъ отъ къде ще се снабдимъ съ средства и кои линии най-напредъ ще се строятъ. Тѣй че азъ бихъ желалъ въ туй отношение да бѣдемъ наясно.

Азъ моля да се впише въ законопроекта линията Павликени—Севлиево. Севлиевската околия е силно производителна; тя е колкото полска, толкова и балканска, но е останала изолирана въ течение на повече отъ 30 г. Бихъ желалъ г. министърътъ да ми уясни, кога собствено и какъ смѣта да построи тази централна линия София—Орхание—Ловеч—Севлиево—Гърново и т. н., която линия има голѣма важностъ, и както мнозина подчертаватъ сега, навремето си е направена грѣшка, кой знае по какви съображения — може би по икономични съображения — като вмѣсто проекта София—Орхание—Плѣвнѣ—Ловеч—Гърново е предпочетенъ проекта София—Мездра—Червенъ-Бръгъ—Павликени — сегашната централна желѣзнопътната линия.

Ето защо, за да се отличимъ отъ това, което е ставало въ миналото и за да вършимъ сериозна работа, азъ бихъ желалъ съ нужната сериозностъ да разгледаме въпроситѣ, свързани съ постройката на желѣзницитѣ, които въпроси не сѫ нито партизански, нито локални. Тѣзи въпроси сѫ: отъ къде би трѣбовало да минатъ желѣзнопътнитѣ линии и отъ къде ще се взематъ средствата. Иначе ние ще гжасуваме този законъ, утре ще дойде друга Камара, ще отмени този законъ, ще създаде нова желѣзнопътна мрежа, и всичката работа ще излѣзе, че ние искаме да правимъ агитация съ предвиждане на хубави проекти, които обаче нѣма никакъвъ изгледъ да бѣдатъ нѣкога осъществени.

Председателъ: Има думата народниятъ представителъ д-ръ Цветанъ Дяковъ.

Д-ръ Ц. Дяковъ (д. ст.): Г. г. народни представители! Като познавамъ разстроениятѣ наши държавни финанси и изобщо разстроениятѣ наше народно стопанство, азъ съмъ скептикъ за практическитѣ резултати отъ закони, като настоящия. Ще си спомните изложението, което ни се направи отъ единъ отъ председателитѣ на г. министра на желѣзницитѣ, споредъ което само за възстановяване инвентара на нашитѣ желѣзници и за довършване на започнатитѣ линии сѫ необходими повече отъ 1 милиардъ лева. Като се има това предъ видъ, смѣтамъ, че тия линии, които сѫ начертани, едва ли ще можемъ да ги видимъ въ скоро време осъществени на дѣло. Макаръ въ туй отношение да съмъ съгласенъ съ г. Пастухова, смѣтамъ за дълтъ, като човѣкъ, който познава значението на тая линия, за която говориха г. Дилиновъ и г. Пастуховъ да бѣде предвидена въ настоящия законопроектъ, да кажа и азъ нѣколко думи. Тая линия има значение, защото тя ще даде възможностъ правилно и лесно да се извършва трафикътъ на онѣзи стоки, които сѫ предметъ на постоянна размѣна меду планинското и полското население. Въ този край отъ пролѣтѣта до есента, винаги, когато има възможностъ да се движатъ обикновени товари коли, ние сме свидетели на непрестанни върволици трудолюбиви хора отъ планинскитѣ крайща на Севлиевския край като слизатъ при насъ съ коне, съ коли, за да пренасятъ

произведенията на оная малка промишленостъ, която дава възможностъ на трудолюбивото население отъ Севлиевския край да живѣе, и обратно, виждаме коли отъ Дунавската равнина да отиватъ къмъ Севлиевско, за да отнесатъ земеделски произведения или колониялни и други стоки. Ние, полянцитѣ, както се наричаме тамъ, имамъ великия интересъ този обмѣнъ на стоки между полскитѣ и планинскитѣ мѣста да става съ модерни средства за съобщение. Та отъ тази линия не е заинтересованъ само Севлиевскиятъ край, а сме заинтересовани и ние отъ полето. Въ Сухиндолъ, като централенъ пунктъ между планинскитѣ и полскитѣ мѣста, се събрахме представители отъ тия мѣстности и вземахме решение да искаме да бѣде построена тази линия частъ по-скоро. Доколкото зная, това е известно на г. министра на желѣзницитѣ, който въ известна форма е далъ и обещание. Ще чакамъ да чуя въ каква смисълъ е това обещание и какъ смѣта да го осъществи на дѣло. Но ние смѣтаме, че каквото и обещание да се даде, то не може да намѣри оправдание, ако се иска постройката на тая линия да легне на плещитѣ на мѣстното население. Лично азъ, който познавамъ условията въ този край, не виждамъ защо напр. ще се даде преимущество на линията Тръмбешъ—Ловечъ, тя да се строи на държавни средства, предъ линията Павликени—Севлиево. Азъ имамъ случай да отида въ Севлиевския край и мога да ви кажа, че по вина на държавата този събуденъ край, който има едно жизнеспособно занаятчиство и който заслужава всѣка поддрѣпа на държавата, е обърнатъ дѣйствиелно на единъ Диаръ-Бекъръ, оставенъ е безъ каквито и да е съобщения, откъснатъ е отъ останалитѣ крайща на България.

Ето защо, като не искамъ да приповтарямъ мотивитѣ и аргументитѣ, които се изложиха отъ г. Дилиновъ и г. Пастуховъ, азъ моля, г. министра, който по принципъ, съмъ убеденъ, е съгласенъ, че тази линия трѣбва да се построи, да се съгласи да бѣде предвидена и тя въ този законопроектъ. Нѣщо повече. Трѣбва да се признае, че е необходимо линиитѣ, предвидени въ този законопроектъ, да бѣдатъ частъ по-скоро построени. Ако е необходимо да се даде помощъ отъ мѣстното население, тя ще бѣде дадена въ такава степенъ, въ каквата неговитѣ сили позволяватъ да бѣде дадена, но нека и държавата направи своето. Нека съ този законопроектъ правителството даде доказателство, че то цени нуждитѣ на онова население и нека даде преимущество на тази линия предъ много други, които сѫ предвидени въ този законопроектъ.

Председателъ: Има думата народниятъ представителъ г. Добри Беровъ.

Д. Беровъ (д.): Г. г. народни представители! Не единъ пътъ въ нашия Парламентъ се е повдигалъ въпросъ за сигурността и рентабилността на желѣзнопътнитѣ линии въ нашата страна; обаче никои досега не е указалъ по какъвъ начинъ може да се увеличи рентабилността на нашитѣ нерентабилни, недоходни линии и какъ да се постигнѣ, щото несигурнитѣ линии въ цѣлата страна да се заздравятъ. Азъ не виждамъ въ това отношение да се следва една система, една политика. Азъ не ще се впушчамъ да обяснявамъ значението на рентабилността и сигурността, които сѫ свързани съ експлоатацията на желѣзницитѣ, тѣй като вие по-добре отъ менъ ги оценявате.

Искамъ да се спра върху линията Русе — Каспичанъ и специално на частта, която се заключаваша между Шейтанджикъ и Каспичанъ. Всѣки отъ васъ, който е пътувалъ по желѣзнопътната линия Русе — Каспичанъ, знае, че тя е една отъ най-лошитѣ линии, които досега сѫ строени въ България, че тя не минава презъ никакви населени пунктове, а минава по свършено пусти мѣста и тѣмъ защото тя е най-малко рентабилната линия отъ всички линии въ България. И това е особено върно за частта на Шейтанджикъ — Каспичанъ. Тая частъ отъ линията минава презъ една долина, която постоянно се наводнява. Тая частъ отъ нейния баластъ, отъ нейнитѣ траверси и релси се разрушаватъ. Държавата прави ежегодно грамадни разходи за поддръжане на тая линия, безъ да получава отъ нея каквито и да е доходи. Азъ мисля, че е умѣстно, тѣмъмо по чл. 1 отъ предложения законопроектъ, да направя едно предложение за прокарване на една линия, която, ако се построи, ще е еднакво изгодна както за населениитѣ пунктове, презъ които тая линия ще мине, така сѣщо и за нашето желѣзнопътно стопанство. Азъ собствено не искамъ нѣщо ново; азъ искамъ нашата дър-

жава да построи оная линия между Шейтанджикъ и Каспичанъ, която е била проектирана първоначално. По първоначалния проект на компанията, на която принадлежеше тая линия, тая линия тръбвало да мине презъ Шейтанджикъ, покрай с. Имрихоръ къмъ Ова-Сюютлю или с. Текиръ, покрай Нови-Пазаръ, и отъ тамъ да продължи презъ Провадийското дефиле. Въ момента, обаче, когато се е строила линията, по причини, които нееднажъ сж се повтаряли при постройката на линията, компанията, предизвиквайки протеститъ на мѣстното население, намѣрила за себе си за твърде изгодно да измѣни това трасе и да построи линията тъмо тамъ, където тя се намира сега. Последнитѣ отъ това сж известни: неходностъ на линията, неспигурностъ въ движението, безъ полза за мѣстното население.

Какви ще бъдатъ последнитѣ, ако тая линия се упищожки и вмѣсто нея се построи нова, която да мине презъ тия пущтове, които току-що упоменахъ, като се използва емщиятъ този материалъ, който е употребенъ и за който, значи, държавата не ще похарчи нищо? Въ такъвъ случай тая нова линия ще има направление Каспичанъ—Нови-Пазаръ — Абоа (Плисковъ) — Ова-Сюютлю — Имрихоръ — Шейтанджикъ.

По отношение доходността на тая линия. Г. г. народни представители! Знаейки трафика на гара Каспичанъ и износа, който се извършва отъ Нови-Пазаръ, който не е на самата линия, а само на 5 км. отъ Каспичанъ, особено вземайки предъ видъ, че тамъ отъ пѣколко години се развиватъ нѣкои индустрии, вземайки предъ видъ, че търговията на зърнени храни започва наново, както бѣше преди войнитѣ, да се пренася отъ Каспичанъ въ града, азъ съмъ увѣренъ, че при постройката на тая линия пѣлиятъ този трафикъ, вносъ и износъ, отъ Делиормана ще става презъ гара Нови-Пазаръ и презъ другъ пунктъ, именно презъ гара Имрихоръ или Казълъ-Кая. Мога да ви увѣря, че още първата година тая желѣзнопътна линия само отъ гара Нови-Пазаръ ще занесе не по-малко отъ 2.500—3.000 вагона, безъ да говоря за пѣтническия трафикъ, безъ да говоря за трафика вносъ.

Най-първо линията ще услужва гр. Нови-Пазаръ, после Абоа и други две-три села — Текиръ, Сюютлю, Довруклу, които упоменахъ, и ще достигне до пункта Имрихоръ — Казълъ-Кая. Какъвъ е този пунктъ? Мисля, че не е нужно да ви посочвамъ, че тия две села се намиратъ на едно важно шосе, което свързва Шуменъ съ сърцето на богатия Делиорманъ. При предположението, че тая желѣзнопътна линия мине покрай тѣзи две села и че тамъ се построи една гара, тя само въ нѣколко години ще добие значение най-малко такова, каквото иматъ гаритѣ на Разградъ и Шейтанджикъ, защото ще бѣде най-късото разстояние до сърцето на Делиормана, изразено съ неговитѣ най-богати общини и най-производителни мѣста. Тамъ ще става не само търговска обмѣна, но ние ще имаме и пѣтнически трафикъ по всички направления еднакво, както къмъ Русе, така и къмъ Каспичанъ, т. е. и къмъ централната линия. По този начинъ ще се добиемъ съ една нова линия, която ще се удължи само съ 2—3 км., но ползата отъ която ще бѣде граматна за българското желѣзнопътнo стопанство, защото трафикътъ по тая линия ще се увеличи и защото износната и вносната търговия на пѣлия Делиорманъ, на Шуменско и Нови-Пазаръ и частъ отъ Разградско ще става само по тая линия, а не само презъ гара Каспичанъ — гара, която действително абсолютно нищо не дава на тая желѣзнопътна линия — безъ да смѣтаме ползата, г. г. народни представители, за мѣстното население отъ поправянето на тая граматна грѣшка, която е направена при построяването на сега съществуващото трасе.

Загова азъ предлагамъ — въ кой пунктъ, това не е важно, важна е идеята, която искамъ да посоча — въ пунктъ . . .

Председателъ: Трѣбва да бѣде въ пунктъ б, понеже е въпросъ за нова линия.

Д. Беровъ (д): Въ пунктъ б, въ който се казва: „Да пзучи и построи желѣзнопътнитѣ линии, постепенно и споредъ привършването на изроенитѣ въ буква а, съ нормална широчина на пѣтя“, да се прибави линията: Каспичанъ — Нови-Пазаръ — Абоа (Плисковъ) — ще спомена само едно маждинно село, Ова-Сюютлю, а техницитѣ ще кажатъ къде да мине—после „Имрихоръ—Шейтанджикъ“.

Председателъ: Това ще бѣде новъ пунктъ 39.

Д. Беровъ (д): Да. — Безспорно, г. г. народни представители, тая линия Русе — Каспичанъ има и много други дефекти, за които азъ не искамъ да говоря, защото сж по-маловажни. Отъ тѣзи дефекти по-важенъ е дефектитъ по отношение на гара Разградъ, по мисля, че той ще може да се поправи сега, когато ще се строи желѣзнопътната линия Кемалларъ — Разградъ — Попово, която е предвидена въ проекта, който ни представя г. министърътъ. За обслужването на гр. Разградъ и неговото бързо икономическо повдигане, линията, вмѣсто да минава на нѣколко километра отъ града, може презъ една незначителна варианта да се построи до самия градъ.

Председателъ: Има думата народниятъ представителъ г. Александъръ Сталийски.

А. Сталийски (д. сг): Г. г. народни представители! Азъ искамъ да направя едно предложение въ връзка съ първипитото изучаване на желѣзнопътната мрежа. Споредъ мене, този законопроектъ, съ който се цели едно усвършенствование на нашата желѣзнопътна мрежа, ще трѣбва да го разгледаме отъ тѣзи страни, отъ които ние като инженери можемъ да го разгледаме. Азъ виждамъ, безспорно, единъ добре обмисленъ паралелъ на централната линия — линията, която ще минава презъ Орхание за Търново, за да съкрати пѣтя за Варна; виждамъ също така и подбалканската линия. При предположението, че тѣзи две линии ще бъдатъ построени — не искамъ да предполагамъ онова, което г. Пастуховъ предположи, че отъ подбалканската линия ще бъдатъ прокарани само нѣколко километра съ съдействието на околната постоянна комисия, а другитѣ, затуй че ще трѣбва да бъдатъ прокарани отъ държавата, ще изостанатъ — при предположението, казвамъ, че тѣзи две линии ще бъдатъ построени, азъ се питамъ: коя отъ тѣхъ ще бѣде за предпочитане, въ смисель кой би трѣбвало по-скоро да се изкара, въ връзка съ предположението, което ще направя. Безспорно е, че централната линия засега не може да пздържа трафика. И азъ искамъ да свържа нуждата отъ паралелна линия съ единъ другъ въпросъ, защото смѣтамъ, че можемъ да комбинираме пѣтицата по този законопроектъ, като ги раздѣлимъ на линии главни, които да образуватъ въ нашата страна главнитѣ нейни артерии. Въ това отношение, г. г. народни представители, азъ имамъ предъ видъ туй, което е възможно по-скоро да стане.

Вие знаете, че сега е въ постройка и почти на привършване голѣмата линия, която минава презъ Карлово—Пловдивъ и стига до Пашмакли — остава само да се турятъ релситѣ. Отъ друга страна въ проекта се предвижда линията Плѣвенъ — Ловечъ — Троянъ. Следователно, остава само едно малко парче, 12—15 км., за преминаване на Балкана, за да се осъществи стариятъ, така нареченъ римски пѣтъ Дунавъ — Бѣло море, който минава отъ Дунава, презъ Плѣвенъ — Ловечъ — Троянъ — Карлово — Пловдивъ — Пашмакли до Кавала — Бѣлото море.

При това положение за менъ изпъква единъ въпросъ: ако е належаще прокарането на подбалканската линия, която трѣбва да мине презъ Новоселци — Пирдопъ — Карлово — Калюферъ и т. н., и ако отъ друга страна ние трѣбва да минаемъ по въ дѣсно Балкана, на друго мѣсто, освенъ презъ сегашното Искърско дефиле, не е ли за предпочитане да свържемъ южна България съ една линия Карлово—Троянъ, а отъ тамъ по предвидената вече линия Троянъ—Севлиево и т. н. да отидемъ къмъ Търново, за да достигнемъ пѣтя за Варна съкратенъ, вмѣсто да строимъ веднага линията София — Орхание — Ябланица и пр., която, нека ми бѣде позволено да кажа, за менъ нѣма това стопанско значение, което ще има другиятъ проектъ, при пробитъ Балканъ, Карлово—Троянъ или по въ лѣво чрезъ свързване подбалканската линия Клисуря — Балкана — Троянъ — Севлиево — Варна? Г. г. народни представители, този проектъ става наложителенъ, защото подбалканската линия трѣбва да бѣде прокарана и тя ще се прокара. Съ това парче, което може да мине отъ Карлово за Троянъ, а технически то не може да мине и презъ Балкана при безлосмето и, както казахъ, надъ Клисуря за Троянъ, ще се постигне следното: първо, ще се отнеме частъ отъ трафика на централната линия; второ, ще се съкрати пѣтя; трето, ще се направи възможно прокарането чакъ по-скоро, по-бързо и на подбалканската линия, като се изостави на първо време линията презъ Орхание — Тетевенъ, която сжко може да бѣде построена — нѣмамъ нищо противъ това, ако може да бѣде построена и тя — но тя за мене има по-малко стопанско значение. Въ пунктъ 20 на чл. 1 е казано: „Долно

Камарци — Орхание — Ябланица“ и т. н. азъ подразбирамъ, че е ловчанска Ябланица, обаче не знамъ, г. докладчикътъ ще ми даде обяснение.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): Тетевенска Ябланица е.

А. Сталийски (д. сг): По-добре.

И. Пастуховъ (с. д): По старото шосе Ловечъ — Ябланица — Орхание.

А. Сталийски (д. сг): При това положение, за менъ е ясно, че ние паралелно и едновременно не можемъ да прокарваме подбалканската линия и тази линия, която ще се строи главно за съкращаване на трафика по централната линия. Отъ икономически съображения трѣбва да прокарваме на първо време само едната отъ тѣхъ. И ако вие предвиждате въ законопроекта линията Плевенъ — Ловечъ — Троянъ; а линията Пловдивъ — Карлово е вече почти построена — тамъ остава само да се поставятъ релситѣ — защо, когато бѣше включена за проучване, доколкото ми е известно, въ по-ранния проектъ и линията Троянъ — Карлово, сега тази линия е изоставена? Казахъ, че този пътъ, който минава презъ Балкана, е естественъ пътъ между Дунава и Бѣло море, това е стариятъ римски пътъ. За неговото осъществяване остава, значи, да се предвиди парчето Троянъ — Карлово. Азъ не изхождамъ отъ нѣкакви локални интереси въ случая. Ако смѣтате, че може скоро и съ успѣхъ да се прокара и надбалканската линия, азъ нѣмамъ нищо противъ това да се прокара и тя по-скоро. Но понеже виждамъ отъ друга страна, че се остава едно парче отъ 12 или 15 километра само за преминаване презъ Балкана, именно линията Троянъ — Карлово, азъ предлагамъ въ пунктъ „б“ да се включи като нова линия и тази линия.

Г. г. народни представители! Може да ми се възрази, че той теренъ е доста труденъ и затова е изоставена тази линия. Доколкото се простиратъ моитѣ сведения, тамъ ще трѣбва да се прокара единъ тунелъ — това е най-голямата трудностъ — отъ около петъ километра. Ако той тунелъ е вѣжката трудностъ, смѣтамъ, че би трѣбвало да я преодолѣемъ, за да осъществимъ онзи римски пътъ, който свързва Дунава съ Бѣлото море и има много изгоди. Бждете увѣрени, че и да не гласувате, това ще се наложи. Затова нека включимъ въ плана и парчето Троянъ — Карлово, за да посочимъ, че искаме да прокарваме линии отъ стопанско гледище и съ повече икономии.

Азъ бихъ настоялъ да се приеме това мое предложение, толкова повече, че, по моитѣ сведения, той въпросъ е билъ разискванъ и по-рано — господата отъ комисията по Министерството на жельзницитѣ ще помнятъ това — той е въпросъ изучаванъ, не е свършено новъ.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Има думата народниятъ представителъ г. Петко Дичевъ.

П. Дичевъ (д): Г. г. народни представители! Ще направя едно предупреждение на господата, които говориха преди мене, че когато разискваме той въпросъ, свързанъ съ единъ голѣмъ финансовъ планъ, който изглежда да не е готовъ и средствата за реализирането му да не сж сигурни, не би трѣбвало да повдигаме въпроси по начинъ такъвъ, че да се създава впечатление, че се защитава въ локални интереси. Азъ ви заявявамъ, че не станахъ неспремѣнно да говоря за локални интереси, а отъ други съображения — да мога да претендирамъ, че съмъ допринесълъ нѣщо за разрешението на въпроса.

Тукъ има единъ голѣмъ проектъ за довършване на започнати линии, състоящото на които знаете, и за проучване нови линии. Не крия, че прочетохъ съ радване и задоволство, че се проектира съединяването на гр. Видинъ съ моето родно мѣсто, гр. Кула, отъ околната на която съмъ избранъ за народенъ представителъ, и по дългъ желая да ви кажа нѣколко думи за освѣтление, които желая да се иматъ предъ видъ отъ надлежната комисия, по специално отъ лицата, които ще се занимаватъ съ техническото изучаване на той въпросъ.

Една линия, която ще дойде въ близко или по-далечно бъдеще да съедини гр. Видинъ съ гр. Кула, ще има, несъмнено, известно стопанско и въобще съобщително значение. Но това ще бжде наполовина, ако не и по-малко, разрешаване на единъ голѣмъ въпросъ за единъ изолиранъ жгълъ отъ нашето отечество. Този изолиранъ жгълъ се намира между границата и линията, която заобикали бивзо къмъ склоноветѣ на Бѣлоградчишкитѣ планини,

като изоставя гр. Бѣлоградчикъ и завива презъ платото, презъ Александрово и Макрешъ, право за града Видинъ. Остава изолиранъ цѣлятъ край по направлението на Кула и границата, къмъ Връшка-Чука, както и цѣлата областъ, която се намира на северъ отъ Бѣлоградчикъ — най-важната частъ на Бѣлоградчишката околия. И двата тия центрове отъ Кулска и Бѣлоградчишка околии сж изобилно плодородни по почва и по положение въобще. Ще отбележа това, което се знае отъ мнозина; тамъ има: едно изобилно производство на зърнени храни, затуй защото има много богати почви; едно изобилие на дървенъ материалъ, до голѣма степенъ за строене, но главно за горене; едно много добре развито скотовъдство, въ сравнение съ други мѣста на страната, понеже този районъ се радва на изобилна ливадна флора и въобще на условия благоприятни за хранене на добитѣка и специално за развъждане на хубави раси говеда, както и на свине. Ако се свърже Видинъ съ Кула, ще се сервира и този край. Азъ не говоря за единъ по-далеченъ проектъ — въпросъ, който е разискванъ — за свързване на нашата жельзнопътна мрежа презъ този жгълъ съ сръбската жельзнопътна мрежа; този въпросъ заслужава едно по-голямо изучаване за въ бъдеще. Но тукъ конкретно въпросътъ е за единъ изолиранъ районъ при сегашнитѣ условия.

Линията Кула — Видинъ ще премине приблизително по една права линия, или горе по шосето, или долу по протекание на рѣката отъ Кула за Видинъ. Ако обаче се вземе въ внимание нуждата на цѣлия край въ северната частъ на Бѣлоградчишка околия и на цѣлия край около Кула, за да се сервира цѣлото население, пъкъ и не само да се сервира, а и да се почувствува, че то е здраво свързано съ отечеството си — вървамъ, че добре разбирате моитѣ думи — тогава ще бжде много погрѣшно, ако тази линия се тегли направо отъ Видинъ за Кула и съ туй да се смѣта въпросътъ за разрешенъ. Затова азъ смѣтамъ и настоявамъ при бъдещитѣ изучавания да се вземе въ внимание следното мое предложение, а именно: линията Видинъ — Кула да се тегли отъ Макрешъ презъ платото за Видинъ, да слѣзе въ долината на рѣката Видболъ, по горното и течение, и да върви по направлението на с. Раковица, като засегне каменовжгленния басейнъ въ политѣ на Връшка-Чука, басейнъ, който е билъ проучванъ, но следъ направенитѣ проучвания е билъ много малко използванъ, а въ сжщностъ той може да бжде голѣмъ източникъ на каменовжглени богатства въ нашата страна, като се експлоатира тѣй, както това става отъ другата страна — въ Сърбия. И тогава, съ това заобикалито, тази линия ще свърже едно изолирано население, просто лишено отъ междуселски пътина — да не говоря за шосейни пътина, които се намиратъ въ едно много малко протраство и сж въ едно много лошо състояние — и ще минава по този начинъ изъ райони, които произвеждатъ много земледѣлски, горски, скотовъдни и други материали. Едва следъ това ще трѣбва да се изучи и въпросътъ: като отиде линията по този районъ, за да се свърже и Кула, дали по-нататъкъ трѣбва да заобиколи до Видинъ, или трѣбва да сервира единъ другъ районъ по направлението на Тимокъ, на Брегово.

Моля да се вземе въ внимание това предложение и да се обсъди въпроса. Най-сетне азъ разбирамъ добре, че тия линии сж само въ проектъ, че за прокарването имъ трѣбватъ голѣми средства, но азъ изтъквамъ единъ джгълъ, като отбелязвамъ, че ще бжде капитална трѣшка да правимъ една права линия, която ще бжде повече за разходка, а не за стопанска работа.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Правите ли конкретно предложение, г. Дичевъ?

П. Дичевъ (д): Предлагамъ тая линия да мине презъ гара Макрешъ — Раковица — Кула — Видинъ. Това ще бжде една линия, която ще мине презъ плодородни райони, и дѣма да бжде една права линия, а линия, която ще служи за търговски и стопански цели.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Искате ли да се гласува това предложение?

П. Дичевъ (д): Да.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Понеже видой не иска думата, прекратявамъ дебатитѣ по разглеждания членъ.

Има думата г. министърътъ на жельзницитѣ.

Министър Р. Маджаровъ: Г. г. народни представители! Вѣхъ предизвиканъ отъ г. Пастухова да дамъ обяснения по законопроекта и главно по въпроса за нуждата отъ желѣзницитѣ, които сж предвидени да се строятъ съ настоящия законопроектъ или днесъ се строятъ, както и за ресурситѣ, за средствата, които трѣбва да се намѣрятъ, за да бъдатъ построени тия линии. И по едното и по другото ще дамъ обяснения, доколкото имамъ точни сведения.

Най-напредъ съмъ длъженъ да предупредя народното представителство по поводъ направенитѣ предложения, че не трѣбва да бъдатъ смѣсвани три различни въпроси.

Първиятъ въпросъ е експлоатацията на българскитѣ държавни желѣзници. Действително, поради грѣшки на техниката и на политиката, сж построени едни линии негодни и, за да бъдатъ тѣ поправени, ще трѣбва да се погрижи управата по тѣхната експлоатация. Значи, всичкиятъ необходимъ вариантъ за поправяне на съществуващи трасета сж отъ компетентностъ на управата по експлоатацията на българскитѣ държавни желѣзници — въпросъ, който днесъ нито ни занимава, нито трѣбва да го решаваме. Поради това, както и въ комисията частно съобщихъ на шуменския народенъ представител г. Добри Беровъ, азъ дължа да съобща на народното представителство, че въпросътъ, който той повдига съ своето предложение, не подлежи на разрешение отъ настоящия законопроектъ и следва да бъде отхвърлено.

Въпросътъ за измѣстването на линията Шейтаджикъ — Каспичанъ, за да мине презъ Нови-Пазаръ и оттамъ въ Каспичанъ, е въпросъ, който не засѣга само парчето Шейтаджикъ — Каспичанъ, а засѣга и останалата частъ отъ линията на северъ, до Разградъ, а може би и до Русе.

Въ проекта за разширение на желѣзнопътната мрежа ще видите, че е предвидена една линия, която никой отъ народнитѣ представители не е искалъ, върху която ще се сира по-късно — да се продължи линията отъ Цопово до Разградъ и оттамъ да мине презъ Кеманларъ до ромънската граница, за да може една частъ отъ България, въ която има много строителни материяли и силно развито земледѣлие и скотовѣдство, да бъде свързана направо съ София. Когато се дойде до разградската низина, бесспорно, ще се сложи въпросътъ, какъ да се скочи тя съ Русе-Барненската линия, която е на по-високо плато; тогава ще се появи въпросъ за прѣмъна на трасето. Но при сега съществуващото положение, когато ние не сме още толкова богати, можемъ да се задоволимъ съ това трасе; да правимъ вариантъ — то значи да правимъ едни излишни разпорѣки. И затова азъ моля народния представителъ да оттегли предложението си. Ако той не го оттегли, азъ решително се противопоставямъ на вмѣкването на тая прибавка въ законопроекта.

Въ отговоръ на предложенията, които се направиха, азъ ще засегна и въпроса за мѣстнитѣ желѣзници. Народнитѣ представители, които взеха думата, направиха една критика въ смисълъ, че се прави голѣма желѣзнопътна мрежа, неотговаряща на средствата, съ които разполага днесъ страната. И въпреки това, всѣки въ заключението иска да се направи една нова линия. Това е едно видимо противоречие, и ще ми позволятъ тия господа, които направиха упрекъ на мене, азъ да направя този упрекъ по отношение на тѣхъ.

Не е вѣрно, че въ законопроекта, който се разглежда днесъ, били застъпени мѣстнитѣ интереси, били вписани линии, които сж излишни. Достатъчно е да се прочете законътъ отъ 1923 г. — да не се връщаме на по-ранши закони — за да се види, че сж изоставени 24 линии, построената на които бѣше предвидена въ тая законъ отъ 1923 г. Значи, споредъ настоящия законопроектъ — не съмъ правилъ точна смѣтка — съкращаватъ се хиляди километра желѣзнопътни линии, които споредъ гласуванъ вече законъ трѣбва да се строятъ, и които и днесъ правителството би могло да строи, ако искаше да прилага тия закони. Азъ считамъ, че съ изоставянето на тия желѣзнопътни линии и съ вписването на една-две нови желѣзнопътни линии — построената на които никой не е искалъ, но тя се налага отъ общото положение и нуждитѣ на страната — създава се единъ типъ желѣзнопътна мрежа, която отговаря на реалнитѣ нужди на страната, която може и трѣбва да бъде построена.

Настоящиятъ законопроектъ за разширение на желѣзнопътната мрежа предвижда построената на около 5.000 км. желѣзнопътни линии, включително и построенитѣ 2.600 км. отъ тѣзи 2.600 км. желѣзнопътни линии 941 км. сж въ постройка, заварени отъ насъ. За довършването на останалитѣ проектирани нормални и други желѣзнопътни линии,

ако не разполагаме съ извънредни средства, при досегашнитѣ начини на работа, ще ни трѣбватъ около 20 години. Смѣя да вѣрвамъ, че съ прокарането на настоящия законопроектъ, тѣй както е предложено, този срокъ може да бъде съкратенъ на около 15 години. Сжщо така смѣя да вѣрвамъ, че за довършването на строящитѣ се 941 км. желѣзнопътни линии — при ресурситѣ, които ни дава настоящиятъ законопроектъ, при организацията на труда, където той предвижда, при все по-голѣмото и по-голѣмо участие на населението, въ особености на селското, въ постройката на по-голѣмата частъ отъ техническитѣ съоръжения по желѣзницитѣ, каквито сж гаритѣ, които почти всички села сами на свои разходи строятъ, и предъ видъ на това, че въ бъдеще градовѣтъ нѣма да бъдатъ оставени въ положението само на готовановци, да чакаатъ да имъ се прокаратъ линиитѣ, но все ще взематъ известно участие въ постройката на желѣзницитѣ — ще бъдатъ достатъчни само нѣколко години.

Този е отговорътъ, който мога да дамъ на въпроса, който постави уважаемиятъ народенъ представителъ г. Пастуховъ. Съ средствата, които ни сж дадени досега, съ средствата, предвидени въ извънредния бюджетъ, гласуванъ миналата година, и съ средствата, които сегашниятъ законопроектъ, ако той стане законъ, ще ни даде, ние презъ текущата година ще можемъ да откриемъ за експлоатация около 142 км. желѣзнопътни линии. Ще останатъ значи отъ 941 км. около 800 км. желѣзнопътни линии въ строежъ, строежътъ на които е въ напреднало състояние. Всичкиятъ въпросъ е въ реализирането на извънредния кредитъ и новитѣ ресурси, които ще ни даде настоящиятъ законопроектъ, ако стане законъ.

Г. г. народни представители! Участието на самоуправителнитѣ тѣла въ постройката на желѣзнопътнитѣ линии залочва все повече и повече да се засилва. Тѣ съзнаватъ нуждата отъ разширението на желѣзнопътната мрежа и охотно се отзоваватъ на помощъ при постройката на желѣзнопътнитѣ линии. Пловдивскитѣ окръженъ съветъ за постройката на линиитѣ Пловдивъ — Карлово и Пловдивъ — Панагюрище е гласувалъ тая година надъ 4.000.000 л. Пловдивскитѣ общински съветъ, тоже заинтересованъ въ постройката на тия линии — понеже това ще бъде въ полза на града — тоже е гласувалъ суми. Въ настоящиятъ законопроектъ сж предвидени начинитѣ, по които общинитѣ ще бъдатъ заставени да даватъ средства за постройката на желѣзнопътни линии — средства, давани еднократно, а следъ постройката на желѣзнопътната линия въ даденъ районъ тия средства се освобождаватъ, за да отидатъ за друга целъ на общината или на окръга, които сж ги отпуснали.

Другъ единъ въпросъ е въпросътъ за заемъ за постройка на желѣзнопътни линии. Въ министерството ми днесъ е въ изучаване въпросътъ, дали ние можемъ да намѣримъ въ страната извънестенъ заемъ, за да можемъ да довършимъ желѣзнопътната мрежа. Ако ние организираме добре спестовнитѣ каси, ако увеличимъ процента на лихвата, която се плаща отъ спестовнитѣ каси до размѣра, който плащатъ популярнитѣ банки, Кооперативната банка, Българската земледѣлска банка, споредъ моето разбиране, ние ще можемъ да имаме нѣколко стотини милиона лева и по доклада на службитѣ, които отъ дълго време сж изучавали въпроса — значи не по мое субективно мнение — ако се използва този фондъ за строежъ на желѣзнопътни линии, довършването на сега строящитѣ се 941 км. ще може да стане много по-скоро, отколкото се предполага, защото най-мѣжната работа по постройката на желѣзницитѣ — намирането на работни рѣце за извършването на земленитѣ работи — се улеснява съ прилагането на закона за трудовата повинностъ. Това сж, г. г. народни представители, общоизвестни положения, и нѣма защо на всѣко едно отдѣлно да се спирамъ. Ние се намираме при едно положение, когато можемъ да намѣримъ необходимитѣ ресурси за довършването на сега строящитѣ се желѣзнопътни линии.

Г. г. народни представители! Когато еднажъ е почната да се строи една желѣзнопътна линия, нейниятъ строежъ не трѣбва да се спира. Криво или право, започната една работа, тя не трѣбва да се изоставя, защото ако днесъ бъде спирѣна, макаръ и погрѣшно почната, това може да даде поводъ утре на други да развалятъ нѣщо, което е добро. Една отъ линиитѣ, строежътъ на която по една или друга причина трѣбва да продължи, е линията Шуменъ — Карнобатъ, 30 км. отъ която сж готови, заедно съ мостовѣтъ, и която е била изоставена. Тя е една важна линия, отъ стратегическо, икономическо и техническо значени,

зщото минава Балкана на най-ниското място — 341 м. надъ морското равнище.

По този начин, казвамъ, ние ще отиваме къмъ довършване на строящитъ се желъзнопътни линии. Кой отъ проектиранитъ за строежъ желъзнопътни линии ще бъдатъ строени по-рано, това ще опредѣли висшиятъ технико-стопански съветъ, който се създава по настоящия законопроектъ. Това е една комисия, съ която азъ фактически работихъ, преди да искамъ шейното узаконяване. Тя е, която утрешниятъ денъ ще каже коя желъзнопътна линия да се построи по-рано. Тая техническо-стопанска институция, която ще дава предимство при строежъ на една или друга желъзнопътна линия, ще намали и партизанското влияние.

Разбира се, ще има и други условия, които ще повлияятъ за даване предимство на строежа на една линия, напр. участieto на населението въ постройката ѝ. Въ северна България населението взема участие въ постройката на линиитъ. Имаме примѣръ съ линията Левски—Ловечъ: населението направи всичко, а държавата ще даде релситъ и частъ отъ траверситъ. Сжщото може да се каже и за населението на северъ отъ Марица. Обаче въ известни части на България населението, и особено градското — тръбва да го признаемъ — е свършено неотзивчиво. То иска линии, а не дава нито средства, нито трудъ, не отбива нито временна, нито каквато и да е трудова повинностъ. Законопроектътъ задължава и това население да взема участие въ постройката на линиитъ. Нека не бжде никою криво, ако кажемъ, че населението отъ Дунишка околия не взема никакво участие, макаръ че управлява най-голъма пресия върху Министерството на желъзницитъ, за да се прокара тамъ нормална линия. Нека не бжде криво никою, ако кажа, че на югъ, къмъ Хасково и Дювлянь, населението е също така неотзивчиво. Азъ разбирамъ тая неотзивчивостъ у населението въ новитъ земи, което има друга психология, но азъ констатирамъ, че една частъ отъ населението и въ старитъ граници е неотзивчиво. Законопроектътъ застава това население да участвува въ постройката на желъзницитъ. Това е, г. г. народни представители, което имахъ да кажа по въпроса какъ ще бжде разширена желъзнопътната мрежа въ бъдеще.

Какъ е строена желъзнопътната мрежа досега, дали е упражнявано при строенето на отдѣлнитъ линии лично или каквото и да е влияние — по това вие ще добиете най-добра представа, като прочетете прокарванитъ по-рано закони, и особено тоя отъ 1923 г. Сега ние съ тоя законопроектъ изоставяме 24 клонове, но ще видите, че сж предвидени сжщо така и нови клонове, които до днъ днешенъ нито ги е искалъ, даже противъ строежа имъ се правѣха възражения отъ народното представителство. Защо се направи тая работа?

Г. г. народни представители! При проектирането на желъзнопътната мрежа се изхожда отъ нѣколко общи принципа. Първиятъ принципъ е, че столицата тръбва да бжде съединена съ всичкитъ крайци на страната съ възможното най-къситъ и най-удобни линии. Така сж строени желъзнопътнитъ мрежи въ всички държави, това ни учи историята на желъзницитъ отъ стотина години, откогато сж започнали да се строятъ. Този принципъ ние го приложихме въ представената вамъ за одобрение желъзнопътна мрежа. И когато се предлага отъ тая гледна точка постройката на линията Орхание—Севлиево—Търново и отъ тамъ нататкъ къмъ морето, вие разбирате защо се прави тая работа. Сжщо така се иска постройката на линията Карнобатъ—Шуменъ, която по-рано е започната да се строи, но е била изоставена, за да има единъ пътъ презъ Старопланина въ източната ѝ частъ. Постройката на тая линия отъ никою не е искана, но тя е необходима за икономическото развитие на нашата страна.

Втори принципъ, който се взема предъ видъ при проектирането желъзнопътнитъ линии, е принципътъ: тѣ да отговарятъ на изискванията на стратегията. Ние тръбва да имаме линии, които да вървятъ къмъ вътрешността на страната, а не да излизатъ отъ вътрешността навънъ. Ние тръбва да имаме желъзнопътни линии, по които да се движимъ къмъ известни сърѣдини, каквито има България — на първо място това е столицата и мѣстноститъ между Стара-планина и Сръдна-гора, които сж най-добре запазени. Независимо отъ това, ще видите, че тия желъзници, които проектираме, не отиватъ до самата граница на България, а се спиратъ навътре на 50—60 км. Този стратегически принципъ при постройката на желъзницитъ е приложенъ при изработването на желъзнопътната мрежа.

Третиятъ принципъ, г-да, засѣга експлоатацията. Тукъ ще се спра на критиката, която се направи днесъ отъ

г. Пастуховъ, който е за линията Севлиево—София, и отъ троянския народенъ представителъ г. Сталийски, който предложи да се изостави линията Севлиево—София. . . .

А. Сталийски (д. ст): Не съмъ искалъ такава нѣщо.

Министъръ Р. Маджаровъ: . . . и да се приеме линията Троянъ—Ловечъ.

А. Сталийски (д. ст): Азъ не съмъ за изоставянето на нѣкоя линия, г. министре.

Министъръ Р. Маджаровъ: Искамъ да се даде предимство на втората линия. Трѣбва да забележа, че законъ за постройка на линия Троянъ—Ловечъ нѣма. Вѣрно е, че линията София—Търново—Османъ—Пазаръ е Каравелова линия, работена отъ инженера князъ Хилковъ. Вѣрно е, че тя е била най-главната линия тогава, и, преди да се почне постройката ѝ, е ставало въпросъ жде да мине тракетто, презъ дефилето или по полската линия. Нѣмаше да бжде грѣшка, ако бѣше възприета, която и да е отъ тѣзи две посоки, защото и дветъ иматъ еднакво значение. За да се иска днесъ прокарването на линията презъ Орхание, това не е само отъ желание да се даде възможностъ на населението въ Орханйиска околия да се ползува отъ желъзница. Споредъ доклада за експлоатацията на българскитъ желъзници, трафикътъ по северо-българскитъ линии се развива толкова много, че ако продължи така петъ години, клонътъ София—Мездра не ще може вече да издържа. И затова сега се слага въпросътъ: какъ тръбва да направимъ? Простиятъ техникъ ще отговори: „Да направимъ паралелна линия.“ Паралелна линия по течението на Искъра ще струва вѣроятно толкова, колкото да се прокара една линия отъ Долно-Камарци до Севлиево. Азъ мога да съобща на народното представителство, че сж се събуждали и исторически епсомени, за да се поддрѣпи въ техническо-стопанската комисия, свикана подъ мое председателство, идеята за постройката на тази линия.

К. Пастуховъ (с. д): Тя е необходима, но кога ще стане? Залуй азъ искамъ Павликени.

Министъръ Р. Маджаровъ: Да, ще стане.

К. Пастуховъ (с. д): (Възражава нѣщо)

Министъръ Р. Маджаровъ: Следъ сто години. — До Батакъ тръбва да се построи, а голѣмата линия да не се построи! Защото сме родомъ отъ Батакъ, затова тръбва да я прокараме!

Кога ще се построи тази линия? Въ разстояние на петъ години тя тръбва да бжде построена, защото това се налага отъ увеличението на трафика по северо-българскитъ желъзници. Който и министъръ на желъзницитъ да дойде, ще построи тази линия, било като паралелна по течението на Искъра, или пъкъ презъ Орханйиското дефиле.

К. Пастуховъ (с. д): Има и пъкъ.

Министъръ Р. Маджаровъ: И заради това въ законопроекта ще видите нагледъ единъ малкъ абсурдъ. Понеже поради липса на средства продължението на тази линия може да бжде спрѣно, предвидено е въ законопроекта парчето Мездра—Орхание, съ което ще си служимъ временно, докато бжде довършена линията до Търново. Това парче, отъ никою неискано, е предвидено за вѣка една евентуалностъ. Това е, г. г. народни представители, което имахъ да кажа въ свръзка съ експлоатацията.

Г. Сталийски каза: „Тая линия ще се строи, но постройте другата“. Линията презъ Арабаконакъ дѣйстви постройката на единъ тунелъ отъ около 3 км. Азъ се устачновихъ — понеже всички техници настояха на това. — Свищовъ, който е свързанъ съ Левски сега, презъ идущата година да бжде свързанъ съ Троянъ, както и Пловдивъ съ Карлово. Но азъ не се съгласихъ за постройката на линията Карлово—Троянъ, за която е нужно да се прокара тунелъ 10—12 км., защото това не е по-силитъ на България. Сжщо така не е предвидена въ дѣятната карта, която вие се раздаде, желъзнопътната линия — въ облетъта между Шуменъ и Тръвна—Ворушица. Това грамадно пространство технически не е разучено, нито пъкъ имаме стопански данни, отъ които да се види жде ще бжде по-

полезно да бъде прокарана линията. Това остава да бъде проучено в бъдеще от техническата комисия; тогава ще бъде внесен и законопроект за разширяване на железнопътната мрежа. Този е, г. г. народни представители, начинът, по който у нас се е разширявала железнопътната мрежа.

Железнопътната мрежа не е проектирана с оглед на местни интереси, и заради това много клонове и клоновете са били отхвърлени; заради това не съществува клоновете за Батак; заради това Дювленската линия, която никога не защитава днес, е премахната; заради това цяла редица други клонове също така бяха премахнати, с изключение на клон до Хисаря от линията Пловдив—Карлово, работител по който са в напреднало състояние и съ съжаление го строим, защото железнопътната мрежа се строи с оглед на общия, а не местния интерес.

Трѐба ли да се вземат пред вид и местния интерес при прокарането на една железнопътна линия? Это отговорът, който ще дам на г. г. предложителите, които искат изменение на железнопътната мрежа, която е представена в законопроекта. А тя не е моя, защото всички тези линии се строят по закони, прокарани от минали правителства. Нито едно парче линия не се предлага от мене за постройка.

Местния интерес не можем да ги защитаваме, но това не значи, че трѐба да ги пренебрегваме. На север и на юг от Стара-планина, след 47-годишно съществуване на България, са прокарани само главните артерии с някои клонове, обаче има градове, като Троян, Тетевен, Севлиево, които отстоят по на 40—80—100 км. от железнопътната линия. Тези места гледаме да свържем с железници, този въпрос разрешаваме. Малките железнопътни клонове, в постройката на които е заинтересовано местното население, изоставяме настрана; и затова казваме, че трѐба да бъде построена железницата Севлиево—Търново, а не Севлиево—Сухиндол. Аз имам откровеността да кажа на господата от Сухиндол, който дойдох при мене, че причината за отказване постройката на тази линия не е липсата на средства; в комисията им казахме, че не можем да защитаваме местния интерес.

Въ общата железнопътна мрежа днес аз не мога да виша клон до Батак, който отстои на 15 км. от една железница и на 20 км. от другата. За да могат да се използват по-добре батакските гори, тѐ трѐба да бъдат съединени с железница, но това не можем да го направим сега с този законопроект; това трѐба да стане с прокарането на индустриална железница. Същото е и за Дювлен, който има своите ядлаци, своите давствени гори, които трѐба да бъдат свързани с индустриална железница. И затова на делегатите, които идат от тези места при мене, аз им казвам: нито една от тези линии няма да построим.

Казва се, че самото население иска да строи. Сухиндол напр. е събрал 2 милиона лева; Сухиндол може да събере и още 4—5 милиона лева и да си построи местна железница; въ чл. 17 от настоящия законопроект е определен начинът, по който държавата помага в такъв случай. Г-да! При постройката на българските държавни железници три неща има, които струват скъпо: гарити, релси и траверси. Населението на първо време не може да си достави релси и траверси. Голяма част от населението на България, главно селското, строи гарити само. Релси и траверси държавата ще ги даде по чл. 17 от настоящия законопроект и стойността им ще одържа с течение на времето от приходите, които ще бъдат получавани от тези железници, построени било от окръга, било от общината, било от частни индустриални предприятия. Не се пречи, значи, на постройката на железници от местно значение. Утре, когато министерът на земледелието даде на концесия експлоатацията на гарити в Батак, там ще бъде построена железница; дювленските гори също ще имат своята железница.

Не е важна толкова линията Павликени—Севлиево, а е по-важна линията Павликени—Сухиндол, която е дълга 14—16 км. и въ разстояние на една година може да бъде построена. За постройката на тази линия ще се вземат от българската държава почти скъпите средства, които се дават при постройката на държавните железници, само че характерът на експлоатацията на тази железница ще бъде друг.

Законопроектът не цели да се лишат известни места от железнопътни линии — както днес се даде едно неверно обяснение по отношение на някои невписани в законопроекта линии — а цели да постави въпроса за постройката на нашата железнопътна мрежа — с обща дължина не повече от 5 хиляди километра — на правилни начала, с оглед на общия стопански и държавни интереси, с оглед на българската техника въ сегашното ѝ състояние. За довършване строящия се 941 км. железнопътни линии въ разстояние на няколко години ние ще използваме трудовата повинност, която днес се реорганизира, за да се въведе по-голям контрол, ще използваме участието на населението, което от ден на ден се засилва, ресурсите, които ние предвиждаме въ настоящия законопроект, ресурсите, които са предвидени въ извънредния бюджет, един вътрешен заем, и вноските, които ще постъпят въ спешната каса. Оставащите проектирани линии, г-да, ще бъдат построени, като се сключи един външен заем, който, обаче, не е предмет на дебатите днес, по сегашния законопроект — той е въпрос на бъдещето.

(Председателското място заема председателят)

Съ тези няколко думи, г. г. народни представители, аз мисля, че отговорих на защитанията, които се направиха; защо е такъв характерът на железнопътната мрежа, кои са били мотивите тя да бъде така проектирана и откъде ще се намират необходимите за постройката ѝ средства? За постройката на тези 941 км. железнопътни линии ще ни са нужни около 1 милиард лева. Като използваме бюджетите на общините, трудовата повинност, приходите от откупи за трудовата повинност, известни проценти от данъците, въ разстояние на 3—4 години ние ще можем да реализираме постройката на тези 941 км. железнопътни линии.

Г. г. народни представители! Моля ви да приемете чл. 1 тѐ, както се предлага от комисията, понеже отговаря на общият нужди. (Ръкопляскания от говорителя)

Председател: Г. г. народни представители! Ще пристъпим към гласуване.

Има направени няколко предложения.

На първо място ще гласуваме предложението на г. Алевков, въ буква а на чл. 1 да се прибави пункт 12: „Чуката—Батак“. Който приемат това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мъншество, Събраниято не приема.

Г. Минчо Дилиянов предлага въ буква б да се предвиди нов пункт 38: „Павликени—Севлиево“. Който от вас приемат това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мъншество, Събраниято не приема.

Г. Добри Беров предлага към буква б да се прибави нов пункт: „Каспичан—Нови-Назар—Плисков—Имрихор—Шейтаджик“.

Д. Беров (д): Г. председателю! Искам думата.

Председател: Г. Беров! Няма защо да обясняват

Д. Беров (д): Аз ще обясня защо ще оттегля моето предложение.

Председател: Добре!

Д. Беров (д): Ако аз направих това предложение, то е, защото считах, че при тая значителна дължина, която би имала линията Каспичан—Шейтаджик, тя не е вариант, а е нова линия. Но след декларацията на г. министра, който счита, че това е една варианта, аз оттеглям моето предложение, като се надявам, че ще го има пред вид, когато се занимае съ въпроса за подобрението на русе-каспичанската линия. Аз бях настоял само той да побърза съ това. Съ тая надежда, че ще се вземат под внимание направените от мене белжки и предложения, отнасящи се до въпросната линия, аз си оттеглям предложението.

Председател: Понеже г. Беров оттегля предложението си, няма да го поставя на гласуване.

Има предложение от г. Сталийски за предвиждането на нова линия Троян—Карлово. Който приемат това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мъншество, Събраниято не приема.

Има предложение от г. Петко Дачев: вмѐсто линията Видин—Кула, да се предвиди линията гара Махреш—Раковица—Кула—Видин.

П. Дичевъ (д): Линията до Видинъ си остава.

Председателят: Предлагате новъ клонъ. Които приематъ предложението на г. Дичевъ, моля, да вдигнатъ рѣка. Меншество, Събранието не приема.

Ще поставя на гласуване чл. 1 тѣй, както се докладва. Които приематъ чл. 1, както се докладва, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ст): (Чете)

„Глава II.

Средства за изучаване и построяване на желѣзнопътната мрежа и пристанищата.“

Председателят: Които приематъ заглавието на глава II, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

(Председателското мѣсто заема подпредседателят д-ръ Б. Вазовъ)

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ст): (Чете)

„Чл. 2. Изброенитѣ въ чл. 1 букви а, б и в постройките, желѣзници и пристанища се строятъ:

а) съ заеми, сключени специално за постройка на желѣзници и пристанища;

б) съ кредити, предвидени въ редовния и извънредния бюджети.

Въ редовния бюджетъ се предвиждатъ годишно най-малко 60.000.000 л.

в) съ прихода на желѣзнопътния данѣкъ въ размѣръ 12% върху поземелния данѣкъ и данѣкътъ върху сградитѣ;

г) постъпленията на еднократния данѣкъ, предвиденъ въ чл. 11;

д) съ редовна трудова повинностъ;

а) съ временна трудова повинностъ въ продължение на 10 дни презъ годината на прѣко заинтересованитѣ въ постройкитѣ общини, додето траятъ постройкитѣ, съгласно чл. 3 на тоя законъ;

ж) сумитѣ отъ откупването на временната трудова повинностъ въ прѣко заинтересованитѣ въ постройкитѣ общини, додето траятъ тѣзи постройките;

з) съ глоби, наложени по правилника за прилагане временната трудова повинностъ въ прѣко заинтересованитѣ общини до завършване на постройкитѣ;

и) окръжнитѣ съвети и общинитѣ, презъ районитѣ на които преминаватъ строятъ се нови желѣзници, вписватъ задължително въ бюджетитѣ си отъ 3 до 5% отъ предвиденитѣ имъ редовни приходи, като районитѣ се определятъ съгласно буква е на този членъ;

к) съ приходитѣ кантарина, крѣнина и крѣвнина въ общинитѣ, въ землищата на които се строятъ желѣзнопътни гари, спррки и пристанища, въ продължение на 10 години отъ свършване постройкитѣ имъ.

Приходитѣ, изброени въ букви в и г, се събиратъ по закона за събиране на прѣжитѣ данѣци отъ държавнитѣ бирници, а тѣзи по букви ж, з и и к отъ съответнитѣ учреждения и се внасятъ въ Българската народна банка на безсрочна текуща лихвена сметка за фонда „Постройка на нови желѣзници и пристанища“.

Този фондъ се остава на разпореджане на министра на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ, за да бжде употребенъ изключително за работитѣ по постройката на нови желѣзници и пристанища. Приходътъ на фонда по букви ж, з, и, к се употребява само за работа по постройката отъ съответнитѣ общини.

За приходитѣ и разходитѣ на фонда „Постройка на нови желѣзници и пристанища“ се съставя нужния бюджетъ и се внася въ Народното събрание.

Забележка 1. Отъ сумитѣ по буква ж и з не се правятъ никакви одрѣжки за фонда „Временна трудова повинностъ“ или за каквито и да било други цели. Тѣ въ тѣхната цѣлостъ отиватъ направо въ фонда „Постройка на нови желѣзници и пристанища“, за който е речъ по-горе.

Забележка 2. Ако до края на бюджетната година приходитѣ по букви ж, з и и не бждатъ внесени, както е казано по-горе, тѣ се събиратъ отъ бирнитѣ по реда за събиране на прѣжитѣ данѣци и се внасятъ въ Българската народна банка за сметка на фонда „Постройка на нови желѣзници и пристанища“.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Има думата народниятъ представител г. Христо Мирски.

Х. Мирски (д): Трѣбва да се направи една малка поправка къмъ буква г: вмѣсто „чл. 11“ да се каже „чл. 10“, защото еднократниятъ данѣкъ не е споменатъ въ чл. 11, а въ чл. 10.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ст): Тази грѣшка, г. г. народни представители, е допусната при печатането. Трѣбва да бжде „чл. 10“.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Има предложение отъ г. Мирски, въ буква г вмѣсто „чл. 11“ да се каже чл. 10. Които приематъ това предложение, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Които приематъ чл. 2 съ сегашната поправка, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ст): (Чете)

„Чл. 3. Подлежи на временна трудова повинностъ по постройка на желѣзници и пристанища, и то само за времето презъ което трае постройката, всѣки способенъ за работа жителъ, български подданикъ, отъ мъжск полъ, на възраст отъ 20 до 55 години влючително, въ прѣко-заинтересованитѣ въ постройката на желѣзницата или пристанището общини, отстоящи най-много: за общини съ население до 10 хиляди жители до 15 км., отъ 10 до 50 х. жители — до 20 км., отъ 50 до 100 х. жители — до 25 км. и отъ 100 х. жители нагоре — до 30 км. отъ всѣка страна на желѣзницата или пристанището, определенъ отъ министра на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ.“

Всѣки притежателъ на кола, подлежащъ на временна трудова повинностъ по постройка на желѣзници и пристанища, отбива, по поискване, тая повинностъ задължително съ кола.

Всѣки жителъ, български подданикъ, безъ разлика на работоспособностъ, възраст и положение, въ всѣко заинтересованитѣ въ постройкитѣ общини, дължи временна трудова повинностъ по постройка на желѣзници и пристанища за всѣка притежавана отъ него въ повече кола, стига да разполага и съ нужния впрегагенъ добитѣкъ, а тѣй сящо и за всѣки камционъ, притежаванъ отъ когото и да било.

Отработването на временната трудова повинностъ става презъ време, когато населението е най-свободно отъ други полски работи. Това време се определя отъ прѣко заинтересованитѣ общини съвмѣстно съ съответнитѣ секционни или пристанищни инженери.

Ако работитѣ, които има да се довършатъ по постройката на една линия или пристанище, се отъ такова естество, че не могатъ да се извършатъ съ натурална временна трудова повинностъ, или прѣкъ не е въ достатъчно количество, че да могатъ да бждатъ използувани всички повикани трудоваци, въ такъвъ случай натуралната временна трудова повинностъ се прибира задължително въ пари, по размѣра на текущитѣ надници и то само на колесината отъ времето, определено въ чл. 2 ал. е.

Текущитѣ надници се взематъ въ размѣра, определенъ за прибиране въ пари на неотработената натурална пукта тежба, съгласно съ закона за пуктищата.

Превърнатата въ пари трудова повинностъ се събира отъ държавнитѣ бирници срещу установени квитанции, дадени имъ отъ надлежнитѣ финансови началници, по списъци, притогвени отъ техническата елать, и внася въ фонда „Постройка на нови желѣзници и пристанища“.

Бирнитѣ натоварени съ събирането, получаватъ възнаграждение 1% отъ внесенитѣ въ фонда суми.

Подробноститѣ по приложението на временната трудова повинностъ по постройка на желѣзници и пристанища, особно що се отнася до определянето на прѣко заинтересованитѣ въ постройката общини, откупуването отъ трудова повинностъ и пр., се определятъ въ специаленъ правилникъ, съгласно съ настоящия законъ, утвърденъ съ височайши указъ.

Забележка. Освобождаватъ се отъ временна трудова повинностъ всѣчки чиновници и служащи по постройка на желѣзници и пристанища“.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 3, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ст): (Чете)

„Глава III.

Редъ на постройкитѣ.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ заглавието на глава III, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ст): (Чете)

„Чл. 4. Редътъ, въ който ще се построятъ изброенитѣ въ чл. 1, букви а, б и в, желѣзници и пристанища, се

определя въ бюджета на извънредните приходи и разходи на държавата, въ който бюджетъ съ предвиждатъ и необходимитъ кредити за тия постройки, извън кредита, предвиденъ въ редовния бюджетъ."

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 4, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

"Чл. 5. Всички въпроси, относящи се до разширението на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата, съгласно съ настоящия законъ, особно що се отнася до направлението и нормитъ на новитъ желѣзнопътни линии и реда на строенето имъ, въ свръзка съ тѣхното значение за стопанството и експлоатацията на желѣзнопътната мрежа, се разглеждатъ предварително отъ единъ висшъ технико-стопански съветъ."

Висшиятъ технико-стопански съветъ се председателства отъ министъра на желѣзницитъ, пощитъ и телеграфитъ и се състои отъ: директора на постройкитъ, главния директоръ на лѣжщата, благоустройството и сградитъ, директорътъ на държавнитъ дългове, уредникътъ на географическия институтъ при Университета, началникътъ на отдѣление за минитъ при Министерството на търговията, промишлеността и труда, началникътъ на отдѣлението за постройка и за изучаване на желѣзницитъ и пристанищата, представител на шѣба на армията, началникътъ на снабдителнитъ служби и на желѣзнопътнитъ съобщения, отъ по единъ представителъ на Софийската търговска камара и на Българското инженерно-архитектно дружество."

Г. г. народни представители! Къмъ текста на алинея втора е пропуснато да се отбележи, че въ този висшъ технико-стопански съветъ трѣбва да участвуватъ и двама души представители на Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата. Това е печатна грѣшка. Моля следъ думитъ „директора на постройкитъ“ да се добавятъ думитъ „двама делегати на Главната дирекция на българскитъ държавни желѣзници“.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Има предложение отъ г. докладчика, следъ думитъ „директора на постройкитъ“ да се прибавятъ думитъ „двама делегати на Главната дирекция на българскитъ държавни желѣзници“. Които приематъ това предложение, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Които приематъ чл. 5 заедно съ приетата добавка, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Глава IV.

Управление и завеждане на постройкитъ.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ заглавието на глава IV, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

"Чл. 6. Надзорътъ и рѣководството по изучаването и постройката на желѣзницитъ и пристанищата, съгласно съ настоящия законъ, се упражняватъ отъ министъра на желѣзницитъ, пощитъ и телеграфитъ чрезъ учредената подъ негово ведомство Дирекция за постройка на желѣзницитъ и пристанищата. Същата дирекция извършва, въ кръга на действующитъ закони, висшия надзоръ върху построяването на мѣстнитъ и индустриални желѣзници."

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 6, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

"Чл. 7. Службата на дирекцията се подраздѣля на централно управление и външни служби.

Централното управление се състои отъ директоръ и отъ отдѣлението: за изучаване и проектиране на желѣзницитъ, за постройка на желѣзницитъ, пристанищия, домакинско, смѣтководно и отъ архитектурна служба съ тѣхнитъ подраздѣления въ бора, споредъ нуждата и развитието на работитъ.

Външнитъ служби се състоятъ отъ строителни инспекции за завеждане постройката на желѣзницитъ и приста-

нищата съ подведомственитъ имъ строителни същии по желѣзницитъ и пристанищни управления и отъ инспекция по поддържането и подобряването на плавателността на Дунава.

Забележка. Подробноститъ по уредбата на службата по изучаването и построяването на желѣзницитъ и пристанищата, отношението и къмъ Главната дирекция на желѣзницитъ и пристанищата, разпредѣлението на работата между отдѣлението и бюрата, правата и задълженията на длъжностнитъ лица въ службитъ и др. се определятъ съ особенъ правилникъ, одобренъ отъ Министерския съветъ по докладъ на министъра на желѣзницитъ, пощитъ и телеграфитъ и утвърденъ съ царски указъ."

Въ алинея втора на този членъ, г. г. народни представители, следъ думитъ „за изучаване“, вмѣсто съюзътъ „и“, трѣбва да бѣде запетая, защото отдѣлението за изучаване е едно, а отдѣлението за проектиране на желѣзницитъ е друго. А когато има съюза „и“, ще се смѣта, че е едно и сѣщо. Така е решението на комисията.

Второ, отдѣлението домакинско-смѣтководно е едно и сѣщо отдѣление, а тукъ е поставено като две различни отдѣления.

Тѣзи печатни грѣшки смѣтамъ за свой дългъ да ви ги съобщя и да ви помоля да ги поправимъ.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Има предложение отъ г. докладчика да се направятъ следнитъ поправки: въ втората алинея, следъ думитъ „за изучаване“ съюзътъ „и“ да се замѣни съ запетая, а между думитъ „домакинско“ и „смѣтководно“ между които е поставена запетая, да се постави тире. Които приематъ тѣзи поправки, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Които приематъ чл. 7 заедно съ гласуванитъ поправки, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

"Чл. 8. Държавнитъ служители отъ ведомството на Дирекцията за постройка на желѣзницитъ и пристанищата сѣ постоянни и временни. Постоянни сѣ служителитъ, длъжноститъ на които сѣ опредѣлени въ редовния бюджетъ. Директорътъ се назначава по предложение на министъра на желѣзницитъ, пощитъ и телеграфитъ съ указъ, а всички останали съ заповѣдъ на министъра. Временни сѣ служителитъ, които се назначаватъ за усиляване на постоянния съставъ, споредъ нуждата и развитието на работата, размѣра и назначението на отпуснатитъ по бюджетитъ или специалнитъ закони кредити. Тѣ се назначаватъ по шѣт, одобренъ отъ Министерския съветъ, по докладъ на министъра на желѣзницитъ, пощитъ и телеграфитъ, и се изплащатъ отъ кредититъ, предвидени за целта въ извънредния бюджетъ."

Постояннитъ и временнитъ длъжностни лица получаватъ пѣтня и дневни пари безотчетно, опредѣлени споредъ условията на мѣстото и естеството на работата отъ Министерския съветъ по докладъ на министъра на желѣзницитъ, пощитъ и телеграфитъ и се изплащатъ отъ кредититъ, предвидени въ извънредния бюджетъ. Отъ кредититъ на сѣщия бюджетъ се изплаща на техническия и помощния персоналъ предвиденото въ ал. 2 на чл. 67 отъ закона за държавнитъ служители процентно възнаграждение, премии и порционни пари."

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 8, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Глава V.

Отчуждениа.

Председателстващъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ заглавието на глава V, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

"Чл. 9. Земитъ и находящитъ се върху тѣхъ имоти, нужни за постройката на нови желѣзници и пристанища, съ всички тѣхни принадлежности, сѣ отъ обществена полза и се завзематъ или отчуждаватъ съгласно съ настоящия законъ."

Отчуждението на земитъ и на имотитъ върху тѣхъ става съ царски указъ.

Частнитъ имоти се отчуждаватъ и изплащатъ, а тѣзи, принадлежащи на общини, окръжия, оставени за общо ползуване, се завзематъ и използватъ безплатно.

Стойността на отчуждените частни имоти се изплаща от пръко заинтересованите общини в постройката на желъзниците или пристанищата, по оценка на комисия, назначена от министъра на желъзниците, пошитите и телеграфите и състояща се от по един представител на Министерството на желъзниците, пошитите и телеграфите, на съответните окръжен и общински съвети и от представител на финансовата власт.

Въ тежест на общините сж само най-необходимите земи за прекарването на новите желъзници и пристанища; всички земи, които се отчуждават за бъдещи разширения, се заплащат от държавата.

За пръко заинтересовани общини се считат общините, които отстоят на разстояния от веќе страна от оеята на линията или от пристанището, определени в чл. 3 на този закон.

Нуждите кредити за изплащане на дължимите от заинтересованите общини суми за отчуждения се вписват в редовните имь бюджети, а ако бъде пропуснато това, дължимите суми се събират още през същата година служебно от припадателите имь в връхнини и се внасят на разпореджане на министъра на желъзниците, пошитите и телеграфите в Българската народна банка за сметка на фонда „Постройка на нови желъзници и пристанища“, от които се изплаща на заинтересованите.

Общините могат, по споразумение с заинтересованите стопани да имь отстъпят, въ замѣна на отчуждените имь земи, съответна част от своите собствени имоти и мери или съгласно закона за трудовите земеделски стопанства.

Ако общините забавят изплащането на отчуждените частни имоти, дължимите суми се плащат или депозират за сметка на съответните общини от сумите на фонда „Постройка на нови желъзници и пристанища“ и се събират, както е казано по-горе.

При оценката на частните имоти се взема под внимание и подобрението на неотчуждените части от тия имоти вследствие извършването на желъзнопътните или пристанищни постройки, особено на имотите, разположени непосредствено около гарите и пристанищата.

Председателствувашъ д-ръ Б. Вазовъ: Има думата народният представител г. Христо Мирски.

Х. Мирски (д): Г. г. народни представители! Ако вземам думата, то е, за да се спра на алинея трета от чл. 9, който членъ съответствува на чл. 4 от закона за постройка на пристанищата и укрепване на крайбрежията. И въ двата тия текстове, при отчуждението на имоти за пристанища или за желъзници, се прави едно различие въ това, дали имотите сж на частни лица, или сж общински или окръжни. За имотите, които сж на общини и на окръжи, не се заплаща никакво обезщетение, а такава се дава само за частните имоти. Азъ имамъ предъ видъ това, което стана въ гр. Варна, където се отчуждиха 9 хиляди декара земя, и то такава земя, която служи за пьточникъ на приходи на Варненската община, където е пѣлиятъ индустриаленъ кварталъ. Където се намиратъ зеленчукови градини — като почнете отъ пристанището, чакъ до мѣстността „Пенерджикъ“ — и по този начинъ се лишава общината отъ най-добрите си източници. Отъ една страна създаваме законъ, съ който целите да създадемъ нѣкакви приходи, а отъ друга страна държавата върши грабежъ. По закона за постройка на пристанищата и за укрепване на крайбрежията, още при почване постройката на пристанището, отъ една комисия се спрѣдла района, който е необходимъ за пристанището и за бъдещите разширения; обаче тия разширения тѣй както комисията често ги определят, сж въ много голѣми размѣри. Такъвъ е случаятъ въ Варна, където се отчуждиха 9 хиляди декари земя на Варненската община, която земя не се заплаща, и съ това се нанася голѣма вреда на общината.

За това предлагамъ да не се прави туй разграничение между общинските и частните имоти, а да се заплащатъ и едините, и другите.

Ц. Бръшляновъ (д. ср): Нѣма да останатъ пари за релси.

Председателствувашъ д-ръ Б. Вазовъ: Има думата г. министърътъ на желъзниците и пристанищата.

Министъръ Р. Маджаровъ: Г. г. народни представители! Това е едно старо положение, и, ако забелѣвахте, то се поправи въ полза на общините. Досега, като се строеше една желъзница или пристанище, отчуждените окръжни и общински имоти не се плащаха. Но за въ бъдеще, когато ще се отчуждаватъ земи за разширения, ще се заплащатъ — единъ прогресъ въ полза на общините и окръжите. Предлагамъ членътъ да се приеме тѣй, както се докладва.

Х! Мирски (д): Направено е нѣщо, но не е напълно прекарано.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): Г. г. народни представители! Къмъ това, което каза г. министърътъ въ отговоръ на възраженията на г. Мирски, ще прибавя следущото. Въ петата алинея на чл. 9 е казано, че въ тежест на общините сж само най-необходимите земи за прекарването на новите желъзници и пристанища, а всички земи, които се отчуждаватъ за бъдещи разширения, ще се заплащатъ отъ държавата. Такива отчуждения на земи ще станатъ, при желъзница — за постройка на една гара, при пристанище — за постройката на най-необходимите съоръжения.

Х! Мирски (д): Ходили ли сте въ Варна? Знаете ли къде се намиратъ „Пенерджикъ“? Отчуждиха се 9 хиляди декара!

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): Но ако желъзнопътната администрация за нуждите на една гара или за нуждите на едно пристанище иска да направи нови постройки въ единъ грамаденъ радиусъ, явно е, че ако не се заплащатъ отчуждените за тая цел частни или обществени имоти, това ще бъде въ противорѣчие съ алинея пета на чл. 9.

Председателствувашъ д-ръ Б. Вазовъ: Г. Мирски! Вашето предложение е да се премахне алинея трета на чл. 9?

Х. Мирски (д): Да.

Председателствувашъ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ предложението на г. Мирски, моля, да влигнатъ рѣка. Мѣстество, не се приема!

Има думата народният представител г. Александъръ Пиронковъ.

А. Пиронковъ (д. ср): Г. г. народни представители! Въ четвъртата алинея е казано, че стойността на отчуждените частни имоти се изплаща по оценка на комисия, назначена от министъра на желъзниците, пошитите и телеграфите. Вѣрно е, въ комисията се говори, че недоволните отъ тая оценка могатъ да обжалватъ решението на комисията предъ окръжния съдъ, съгласно закона за отчуждение на имоти за обществена полза; но ако текстътъ остане така, безъ да се обяви било отъ г. докладчика, било отъ г. министъра, има вѣроятностъ да се счита, че Народното събрание е приело, какво оценките ставатъ само отъ тая административна комисия и че обжалване не се допуска.

Ето защо, азъ моля, или да се дадатъ обяснения, или къмъ същата алинея да се прибавятъ думите: „Недоволните отъ тая оценка обжалватъ постановлението предъ окръжния съдъ съгласно закона за отчуждаване на имоти за обществена полза“. Нека да бъде ясно, защото така, както е текстътъ, всеки, който го прочете, ще дойде до убеждението, че каквото рѣши комисията, то е, и не може да се обжалва. А не може да се остави да бъде окончателна оценката на тая административна комисия отъ три лица. Нѣкой път може да пострадатъ интересите на държавата, а другъ път — на частни лица.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): Г. Пиронковъ! Това е предвидено въ чл. 13, който гласи: (Чете) „Лица, които оставатъ недоволни отъ оценките на комисията, за които е речъ по-горе, се отнасятъ до надлежния съдъ съгласно наредбите на закона за отчуждение на недвижими имоти за държавна и обществена полза“.

А. Пиронковъ (д. ср): Азъ го търсихъ, но не можахъ да го намеря. Оттеглямъ предложението си.

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 9, както се докладва, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): (Чете)
„Чл. 10. Частнитѣ имоти въ района на гаритѣ и пристанищата, стойността на които би се повишила вследствие на новитѣ желѣзнопатни и пристанищни постройки, се облагатъ съ еднократенъ данѣкъ въ размѣръ до 20% отъ повишената имъ стойностъ въ деня на продажбата имъ или на промѣна на характера имъ.“

Районътъ около гаритѣ, мѣстата на които подлежатъ на облагане, начина и реда, по които ще стане последното и други, се определятъ съ особенъ правилникъ, одобренъ отъ министра на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ.“

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 10, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): (Чете)
„Чл. 11. Материалитѣ, нужни за направата на желѣзницитѣ и пристанищата, могатъ да се взематъ и отъ частни кариери и земи, следъ като притежателитѣ имъ бждатъ уведомени писмено отъ инженеритѣ, заведващи постройката. Вземането на материалитѣ става срещу заплащането на съответно обезщетение, определено по взаимно съгласие или, ако не бжде постигнато такова, отъ комисия, както при оценката на имотитѣ, подлежащи на отчуждение.“

Вземането на материалитѣ започва веднага следъ като обезщетението бжде внесено на притежателя или се депозира на негово име. При съпротивление отъ страна на стопанина, нужнитѣ земи и кариери се заематъ по административенъ редъ.

За вземане на материали отъ общински кариери не се плащатъ никакво обезщетение, карьерно право или каквито и да било берии“.

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 11, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): (Чете)
„Чл. 12. Обезщетение се плаща и за временно използванитѣ земи, и то само ако имъ сж били причинени повреди, които би се използвали за прекарване на временни пътища или за превозване на материали презъ тѣхъ“.

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 12, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): (Чете)
„Чл. 13. Лица, които оставатъ недоволни отъ оценките на комисията, за които е речъ по-горе, се отнасятъ до надлежния съдъ, съгласно наредбитѣ на закона за отчуждение на недвижими имоти за държавна и обществена полза.“

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 13, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): (Чете)
„Чл. 14. Материалитѣ, внасяни отъ странство за постройката на желѣзницитѣ и пристанищата по тоя законъ, се освобождаватъ отъ вносно мито и всички други берии.“

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 14, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Има думата народниятъ представителъ г. Георги Данаиловъ.

Г. Данаиловъ (д. ср): Азъ поздравлявамъ г. министра съ този законопроектъ, който той внася съ смѣла рѣка. Искамъ само да обърна внимание, че тукъ всичкитѣ държавни приходи се турятъ на съвсемъ друга база. Въ чл. 14 отъ законопроекта се казва, че всичкитѣ материали, които се внасятъ отъ вънъ за постройка на желѣзницитѣ и пристанищата, се освобождаватъ отъ мито. Това въ кои случаи

ще бжде: когато ги доставлява държавата, или когато ще ги доставляватъ предприемачи?

Докладчикъ Ив. Хрелопановъ (д. ср): Само когато държавата ще ги доставлява.

Г. Данаиловъ (д. ср): И азъ така разбирамъ, иначе съответното перо на бюджета ще пострада.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): Само когато държавата ще доставлява тия материали, само тогава тѣ се освобождаватъ отъ вносно мито.

Г. Данаиловъ (д. ср): Азъ искамъ да се улесни това, защото тукъ е казано, че материалитѣ, които се внасятъ отъ странство за постройка на желѣзници и пристанища по този законопроектъ, ще бждатъ освобождавани отъ мито.

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Има думата г. министърътъ на желѣзницитѣ, пошитѣ и телеграфитѣ.

Министъръ Р. Маджаровъ: И сега, по закона за експлоатацията на желѣзницитѣ, договоритѣ се сключватъ въ двояка форма: или че материалитѣ, нужни за постройка на желѣзницитѣ, ще се доставляватъ съ мито, или — безъ мито. Сега положението фактически е такова. Но понеже ведомството по постройката на желѣзницитѣ, вследствие развитието на службата, се отдѣля въ една специална дирекция, за да не би материалитѣ, които се доставляватъ отъ държавата за държавни нужди, при експлоатацията, да се внасятъ безъ мито, а материалитѣ, които се доставляватъ за постройка на желѣзницитѣ да се внасятъ съ мито, трѣбва да се каже, че тия материали се внасятъ безъ мито. Трѣбва така да се разбира: че материалитѣ внесени отъ държавата за постройка на държавни желѣзници по този законъ ще се освобождаватъ отъ мито.

Г. Данаиловъ (д. ср): Вашата декларация е достатъчна

Министъръ Р. Маджаровъ: Г. Данаиловъ е правъ. Ако, едно частно лице вземе постройката на единъ тунелъ или на каквото и да е друго съоръжение по желѣзницитѣ, то трѣбва да плати мито за материалитѣ, които ще внесе.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): Г. г. народни представители! Тоя въпросъ се повдигна въ комисията и биде обсъденъ тамъ. За да се избѣгнатъ всѣкакви недоразумения, ние поставихме този текстъ: че материалитѣ, които се внасятъ за постройка на желѣзницитѣ по този законъ, се освобождаватъ отъ вносно мито. Понеже постройката на тия желѣзници нѣма да се отдава на предприемачъ, ясно е, че се касае за материали, които нѣма да бждатъ доставени отъ предприемачи.

Г. Данаиловъ (д. ср): Може, напр. известенъ предприемачъ да достави дървени траверси отъ Сърбия, макаръ че държавата строи желѣзницата.

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Тоя членъ взе се гласува.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): (Чете)

„Глава VI

Запазване на постройкитѣ“.

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ главнието на глава VI, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. ср): (Чете)
„Чл. 15. Запазването и охраната на извършенитѣ по изучаването и постройката на линиитѣ работи или доставки се възлагатъ на съответнитѣ строителни секции, на секциитѣ по поддържането или ако нѣма такива, на съответнитѣ органи на окръжни или участъкови инженери, лесничества и др. или на най-близкитѣ общински власти, които съставятъ надлежнитѣ актове за причинитѣ повреди“.

Председателстваващ д-ръ Б. Вазовъ: Които приематъ чл. 15, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранието приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 16. Който причини повреди на извършенитѣ работи или доставки, като: изваждане или размѣтване на поставени пикетажни колци, разваляне временнитѣ пътнища по постройката, сградитѣ или съоръженията, принадлежащи къмъ постройката и др., се наказва отъ надлежния смѣдъ съ тъмнителенъ затворъ до една година и съ глоба до 5.000 л. въ полза на фонда.

Ако нарушителятъ не е известенъ, за повредитѣ и загубитѣ материално отговаря общината, въ чието землище тѣ сж станали.

Повредитѣ се опредѣлятъ отъ комисия назначена отъ съответния окръженъ управителъ и състояща се: отъ единъ инженеръ по постройката, единъ общински съветникъ отъ общината, въ района на която е станала повредата и отъ единъ представителъ на финансовата властъ“.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Има думата народниятъ представителъ г. Христо Мирски.

Х. Мирски (д): Азъ съмъ противникъ на това гледище, което се поддържа отъ нѣкои, че ако не се намѣри злосторникътъ, материално за повредитѣ да отговаря общината или жителитѣ на известно село или градъ. Заради това предлагамъ втората алинея на чл. 16 да се махне. Нека се намѣри злосторникътъ; имаме властъ, нека тя го издири и накаже, а не наказанието да понасятъ жителитѣ на съответната община.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): Не съмъ съгласенъ.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Има предложение отъ г. Христо Мирски, да се изхвърли втората алинея на чл. 16. Ония отъ васъ, които сж съгласни съ това предложение, моля, да вдигнатъ рѣка. Мѣншество, Събранieto не приема.

Който приематъ чл. 16 така, както се докладва, моли да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранieto приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Глава VII.

Мѣстни линии“.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Който приематъ заглавието на глава VII, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранieto приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 17. Желѣзнопътни линии отъ мѣстно значение се изучаватъ и строятъ съгласно съ закона за мѣстнитѣ и индустриални желѣзници.

Нужнитѣ за постройката на окръжнитѣ и мѣстни желѣзници релсовъ материалъ, стрелки и пр. се доставятъ отъ Главната дирекция на желѣзницитѣ и пристанищата

за смѣтка на съответнитѣ окръзи и общини. Изразходванитѣ за тѣзи материали суми сж събиратъ ежегодно отъ припадащата имъ се частъ отъ брутния приходъ отъ експлоатацията, съгласно чл. 14 отъ закона за мѣстнитѣ и индустриални желѣзници.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Който приематъ чл. 17, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранieto приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Глава VIII.

Последни наредби“.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Който приематъ заглавието на глава VIII, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранieto приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 18. Законътъ за разширение и подобрене на желѣзнопътната мрежа и на пристанищата и за построяване на малки морски и дунавски пристанища и скели отъ 1923 г., се отмѣнява.“

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Който приематъ чл. 18, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранieto приема.

Докладчикъ И. Хрелопановъ (д. сг): (Чете)

„Чл. 19. Законътъ за трудовата повинностъ и правилнитѣ за прилагането му сж въ сила доколкото не противоречатъ на настоящия законъ“.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Който приематъ чл. 19, моля, да вдигнатъ рѣка. Болшинство, Събранieto приема.

Ц. Бръшляновъ (д. сг): Нѣма кворумъ, г. председателю.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Уважаемиятъ г. Бръшляновъ повдига въпросъ, че нѣма кворумъ.

Моля г. секретаря да провѣри числото на присѣтствующитѣ г. г. народни представители.

Секретаръ д-ръ Ц. Дяковъ (д. сг): (Следъ провѣрката). Нѣма кворумъ.

Председателствуващъ д-ръ Б. Вазовъ: Понеже нѣма законното число народни представители, затварямъ заседанието.

Следующето заседание ще бѣде утре, съ сжкия дневенъ редъ.

(Затворено въ 18 ч. 40 м.)

Председателъ: **Д-РЪ Т. КУЛЕВЪ.**

Подпредседателъ: **Д-РЪ Б. ВАЗОВЪ.**

Секретаръ: **Д-РЪ Ц. ДЯКОВЪ.**

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

СЪДЪРЖАНИЕ

	Стр.		Стр.
Отпуски, разрешени на народните представители: д-ръ Петър Кушевъ, Методи Храповъ, Иванъ Ковачевъ, Проданъ Поповъ, Григоръ Дановъ, Цочо Братановъ, Владимиръ Дамяновъ, Иванъ Стойчевъ, Иванъ Горбановъ, Христо Михайловъ, Петко Търпановъ, Петъръ Стефановъ, Василъ Домузчиевъ, Георги Дончевъ, Христо Господин- новъ II, Петъръ Миновъ, Христо Господиновъ I и Петъръ Желъзковъ	1931	Законопроекти:	
		1. За изменение и допълнение на закона за уреж- дане недвижимата собственост въ новитѣ земи (Предложение на народния представителъ Иванъ Каранджуловъ) (Съобщение)	1932
		2. За пенсиитѣ на духовнитѣ лица, служачи по ве- домството на Българската православна църква (Съобщение)	1932
		3. За въздухоплаването (Съобщение)	1932
		4. За извършване водопровода Рила—София (Съоб- щение)	1932
		5. За изменение и допълнение на закона за разре- шаване на Бургазката градска община да склучи заемъ (Съобщение)	1932
		6. За разширение на желъзнопътната мрежа и на пристанищата (Второ четене)	1932
Питания:		Предложение за одобрение на подписаната въ София на 29 априлѣ 1925 г. временна спогодба за тър- говия и мореплаване между България и Полша (Съобщение)	1932
1. Отъ народния представителъ Георги Т. Пѣевъ къмъ министра на финанситѣ по прилагането отъ Българската народна банка наредбата на чл. 6 отъ закона за търговията съ външни платежни средства (Съобщение)	1931	Дневенъ редъ за следующето заседание	1945
2. Отъ парламентарната група на Социалдемокра- тическата партия до министъръ-председателя и министра на войната относително премахването на военното положение, цензурата и осигуря- ване свободата на събранията (Съобщение)	1931		