

Дневникът

(стенографски)

на

XV-то обикновено Народно събрание.

Първа редовна сесия.

XIX заседание, срѣда, 16 ноемврий 1911 г.

(Открито отъ подпрѣседателя г. М. Маджаровъ, въ 2 ч. 30 м. слѣдъ пладие)

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: (Звъни) Засѣданието се отваря.

Моля секретаря г. Христо Цаневъ да прочете списъка на г. г. народнитѣ прѣдставители.

Секретарь Х. Цаневъ: (Прочита списъка. Отсѣдствуватъ г. г. народнитѣ прѣдставители: Хафузъ Алиевъ, Никола Алтимирски, Хасанъ-бей Анти-беевъ, Янко х. Атанасовъ, Иванъ Балтаджиевъ, Стоянъ Бурмовъ, Деко Ванковъ, д-ръ Никола Генадиевъ, д-ръ Никола Георгиевъ, Стефанъ Георгиевъ, Георги Губидѣльниковъ, Тодоръ Даскаловъ, Мурадъ-бей Джеведовъ, Георги Долапчиевъ, Иванъ Еневъ, д-ръ Асѣнъ Златевъ, Пѣю Ивановъ, Георги Илиевъ, Константинъ Илиевъ, Михо Каравасилевъ, Герго Лаковъ, Константинъ Ленковъ, Ной Марковъ, Исмаилъ х. Махмудовъ, Руфи Махмудовъ, Димитъръ Мицайковъ, Иванъ Младеновъ, Димитъръ Нарлиевъ, Ахмедъ-бей х. Неджибъ-беевъ, Недю Николовъ, Петъръ Папанчевъ, Павелъ Парапановъ, Иванъ Петровъ, Иванъ Пецовъ, Венедиктъ Поповъ, Иванъ Поповъ, Топо Поповъ, Маню Райновъ, Спиридонъ Рачевъ, Юрданъ Русевъ, Иванъ Соколовъ, д-ръ Константинъ Списаревски, Ганчо Торомановъ, д-ръ Цоню Тотевъ, Мехмедъ х. Хасановъ, Борисъ Христовъ, Илия Цвѣтковъ, Никола Ченковъ, х. Яхя Юмеровъ и Юмеръ Юсуфовъ)

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Г. г. народни прѣдставители! Отъ 212 души отсѣдствуватъ 50; слѣдователно, има нужния съставъ, за да се счита засѣданието законно конституирано. Затова го откривамъ.

Прѣди да пристѣпимъ къмъ дневния редъ, отложень отъ миналото засѣдание, ще ви съобща нѣколко отпуски, които прѣдседателството е дало на нѣкои народни прѣдставители: на варненския г. Венедиктъ Поповъ — 3 дена; на радомирския г. Иванъ Соколовъ — 2 дена, на плѣвненския г. Цоню Бръшляновъ — 1 день, на рабровския г. Иванъ Пецовъ — 9 дена, на поповския г. Ганчо Торомановъ — 1 день, на куртбунарския г. Руфи Махмудовъ — 10 дена.

Ломскиятъ народенъ прѣдставителъ г. Димитъръ Мицайковъ е поискалъ 5 дена отпускъ, но, понеже вече му е разрѣшенъ прѣдвидениятъ въ правилника отпускъ, който може да дава прѣдседателството, умолява се Народното събрание да разрѣши да му се даде този отпускъ. Онѣзи, които сж съгласни да му се даде отпускъ за 5 дена, моля, да си вдигнатъ ржката. (Болшинство) Приема се.

Има думата г. министърътъ на вътрѣшнитѣ работи.

Министъръ А. Людскановъ: Г. г. народни прѣдставители! По неразположение оня день не можахъ да присѣдствувамъ на засѣданието на почитаемото Народното събрание. Колегата отъ Търново, г. Мушановъ, онзи день ме е упрекнулъ, че не съмъ билъ отговорилъ на едно негово питане. Истина е, че чрѣзъ бюрото получихъ — оттогава има, ако се не лъжа, десетина и повече дни — едно питане отъ г. Мушанова, но тъй като въ нѣкои отъ подирѣшнитѣ засѣдания г. Мушановъ отсѣдствувалъ, въ други — азъ и не бѣше повдигнатъ въпросътъ, заради това не му отговорихъ. Напоследъкъ, онзи день, азъ си припомнихъ за това питане, но, по реда на правилника, разбирамъ, че трѣбва запитвачътъ да попита, за да му се отговори: иначе, може да се смѣта, че, ако единъ запитвачъ направилъ питане и не повдигне въпросъ за него, той не се интересува отъ питането си. Въ всѣки случай, имамъ честъ да заявя на г. Мушанова, че неговото питане става безпрѣдметно, понеже недавна съмъ утвърдилъ търга, произведенъ отъ Русенския градски общински съвѣтъ, за който той се интересува.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Има думата г. Никола Мушановъ.

Н. Мушановъ: Г. г. народни прѣдставители! Питането, което отправихъ къмъ г. министра на вътрѣшнитѣ работи, е едно важно питане, което се касае до интереситѣ на Русе, само заради туй го направихъ. Да се е произвелъ прѣди седемъ мѣсеца единъ

търгъ за електрическото осветление на града, и министерството да не се произнася — нито да го утвърди, нито да го унищожи — смѣтамъ, всѣки единъ отъ васъ ще приеме, че длѣжностъ е, поне на народния прѣдставителъ да отправи питане къмъ изпълнителнитѣ органи. Търгътъ е произведенъ въ наше врѣме и, ако не се лѣжа, г. министрътъ едвѣмъ онзи день го е утвърдилъ.

Министръ А. Людскановъ: Недавна съмъ го утвърдилъ.

Н. Мушановъ: Въпросътъ е важенъ не доколко Русе ще се осветлява съ електричество, но доколко електрическата инсталация е важна за *forse motrice* на водата на Дунава; а тази инсталация е почти свършена. Азъ, г-да, нѣма да кажа, че не съмъ доволенъ отъ отговора на г. министра и да отида да развия този въпросъ въ интерполация, защото г. министрътъ казва, че е утвърдилъ търга,...

Министръ А. Людскановъ: Да, да.

Н. Мушановъ: ... по бихъ желалъ г. министрътъ на вътрѣшнитѣ работи да изучи, кои сж причинитѣ, които могатъ да заставятъ администрацията у насъ да държи единъ търгъ седемъ мѣсеца и да не се произнесе по него, нито въ положителна, нито въ отрицателна смисълъ. Тия въпроси, мисля, трѣбва да се изнесатъ, защото вижда се, че по тѣхъ администрацията у насъ не върви добръ, куца. И като съмъ доволенъ отъ отговора на г. министра, че е разрѣшилъ въпроса, пакъ бихъ го молилъ да вземе сериозно прѣдъ видъ този случай и да изслѣдва причинитѣ за това закъснѣние отъ седемъ мѣсеца.

Министръ А. Людскановъ: Г. Мушановъ! Отсега мога да ви кажа нѣкои нѣща, за да осветля почитаемото Народно събрание. Търгътъ не е произведенъ въ ваше врѣме, а въ наше врѣме — въ м. май, не въ мартъ, нито февруарий. Търгътъ е миналъ прѣзъ нѣколко вѣдомства. Когато този търгъ е билъ произведенъ, въ сѣщото врѣме сж били произведени още четири такива голѣми търга: единъ на Софийския градски съвѣтъ, нѣщо за около 4.000.000 л.; другъ въ Варна, другъ въ Пловдивъ, другъ въ Русе, които сж изисквали специални технически комисии при Министерството на общественитѣ сгради. Вънъ отъ това, това сж технически работи, по които министрътъ, който утвърдява търга, трѣбва да бѣде осветленъ и му сж нужни извѣстни технически свѣдѣния. Най-сѣнитѣ, заинтересовани сж и иностранны компании, които сж оферирали и които сжко така сж протестирали, на които сжко така трѣбваше да се разгледатъ заявленитѣ. Има, наистина, извѣстно закъснѣние, но имаше четири търга, които трѣбваше да минатъ прѣзъ извѣстенъ каналъ.

Вземамъ актъ отъ думитѣ на г. Мушанова и, нѣма съмнѣние, за въ бѣдѣще ще държа смѣтка.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Пристъпваме къмъ опрѣдѣления дневенъ редъ отъ миналото засѣдание, който, както знаете, е продължение първото четене на законопроекта за индустриалнитѣ желѣзници.

Има думата г. Никола Мушановъ.

Н. Мушановъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни прѣдставители! Г. министрътъ на общественитѣ сгради ни внесе законопроектъ за индустриалнитѣ желѣзници. Тоя законопроектъ не е новъ. И съ право нѣкои отъ г. г. прѣдговорившитѣ тукъ ви съобщиха, че такъвъ законопроектъ бѣше съобщенъ въ тронната рѣчь, съ която се откри XIV-то обикновено

Народно събрание, при прѣдшествующия демократически режимъ. Обаче, този законопроектъ за индустриалнитѣ желѣзници не се внесе на разглеждане въ Народното събрание, защото той бѣше изоставенъ отъ Министерския съвѣтъ; слѣдъ едно тщателно изучаване на въпроса, ние, Министерскиятъ съвѣтъ отъ демократическия кабинетъ, рѣшихме да не внасяме такъвъ законопроектъ въ Народното събрание. Г. Пѣвовъ вчера говори по тоя законопроектъ и като-че-ли намекна, че единствената причина, за да се внесе той днесъ е едно ново законоположение, прието въ измѣнения законъ за насърчение на мѣстната индустрия, въ чл. 12, въ който е казано, че индустриалнитѣ могатъ да свързватъ своитѣ заведения съ желѣзнопѣтнитѣ линии или пѣтища, съгласно закона за индустриалнитѣ желѣзници. Това е вѣрно, че видоизмѣнениятъ законъ за насърчение мѣстната индустрия съдържа такъвъ текстъ — чл. 12 — и се смѣташе, че ще има законъ за индустриалнитѣ желѣзници; но, понеже не се внесе такъвъ законопроектъ въ камарата на разглеждане и гласуване, остана разпоредбата на този чл. 12. Може ли, сега, да се каже, че защото е поставена въ закона за насърчение на мѣстната индустрия разпоредбата на чл. 12, която казва, че едно индустриално заведение може да се свърже съ шосетата или съ желѣзнопѣтнитѣ линии съгласно закона за индустриалнитѣ желѣзници, та непрѣмѣнно трѣбва да съществува такъвъ законъ? Не, г-да. Азъ смѣтамъ, че въпросътъ трѣбва да се поведи иначе. Ако има нужда да се урегулира въпросътъ за съединението на индустриалнитѣ заведения съ желѣзнопѣтнитѣ линии, този въпросъ може да се регулира по законодателенъ редъ, но той е свършено другъ въпросъ отъ онзи, който се полага днесъ за разрѣшение — законопроектътъ за индустриалнитѣ линии. Азъ ще кажа по-нататъкъ съображенията си за това, за да мога да бѣда по-лесно разбранъ.

Извѣстно ви е, че още съ закона отъ 1885 г. въ нашата държава съществува единъ държавенъ принципъ относително желѣзнопѣтното дѣло; той е, че експлоатацията на напѣтитѣ желѣзници ще принадлежи на държавата — единъ принципъ, който повече отъ 25 години стои като основенъ принципъ на нашата желѣзнопѣтна политика. Минавали сж много режими — всички, едни по-малко, други по-много, сж подкрѣпвали този принципъ. Азъ се надѣвамъ, че и сега голѣмото мнозинство въ срѣдната на Народното събрание ще поддържа този принципъ за експлоатиранието на желѣзницитѣ отъ държавата. Напомнихъ тоя принципъ, защото, по моето разбиране, азъ смѣтамъ, че сегашниятъ законопроектъ, внесенъ отъ г. министра на общественитѣ сгради, го засѣга, и го засѣга много чувствително; за да можемъ ние по-сериозно да погледнемъ на него, а, слѣдователно, когато гласуваме даже по принципъ законопроекта, и да се прѣпратя въ комисията, да обмислимъ въпроса по-сериозно и да рѣшимъ, трѣбва ли да го направимъ или не.

Мотивитѣ на г. министра сж слѣднитѣ — нѣма да ги чета надълго. Г. министрътъ сжко приема, че принципътъ, щото нашето желѣзнопѣтно дѣло да бѣде въ ръцѣтъ на българската държава, е добъръ, но, казва въ мотивитѣ: по примѣра на чуждитѣ културни държави, дѣто тѣхниятъ животъ е даказалъ постепенно, че къмъ главнитѣ желѣзнопѣтни артерии има се нужда и отъ притоци, които въ чужбина сж останали сѣ въ ръцѣтъ на частната експлоатация — тая еволюция неминуемо ще дойде и у насъ, въ България, по силата на нейното икономическо-индустриално развитие; обаче, тъй като още врѣмето е рано у насъ, защото ние имаме нито частни капиталисти, нито пътъ имаме обществени учрѣждения, било то окрѣжи или общини, които

иматъ материални сили да могатъ на свои срѣдства да построятъ желѣзници, заради туй ние трѣбва да намѣримъ единъ другъ законъ, нѣкакъ примителенъ, прѣходенъ — той е именно законътъ за индустриалнитѣ желѣзници, който трѣбва да заведе развитието на желѣзнопътното дѣло въ нашата страна, именно къмъ ония резултати, които сж достигнати въ чужбина, къмъ малкитѣ, отъ локаленъ интересъ, наречени, линии — отсега се види пътятъ, по който ще отиватъ — които ще принадлежатъ вече на частни дружества, или на частни лица, а сегашниятъ законопроектъ за индустриални желѣзници иде е само едно прѣходно правило, което води къмъ този резултатъ. Това се забѣлѣзва, г. г. народни прѣдставители, и въ нѣколко члена отъ тоя законопроектъ, посочени тукъ отъ г. Кознички оня денъ, когато говори, за които азъ ще спомена само нѣколко думи.

Никой нѣма да откаже, нѣма да откажа и азъ, че нашата национална индустрия, за която сж създадени специални закони, за която държавата жертвува много, за да я поддържа, трѣбва да се поддържа, азъ не съмъ отъ ония, които ще пледиратъ тукъ, че ние не трѣбва да поддържаеме нашата национална индустрия. А кой отъ васъ ще откаже, че за доброто на нашата индустрия, необходимо нужно е непрѣмѣнно всѣко едно индустриално заведение да може по-лесно да се снабди съ съобщителни срѣдства? Никой. Никой досега не е билъ противъ туй — и не е и сега — да се даде възможностъ на нашия индустриалецъ да съедини фабриката си съ пътъ, или съ желѣзница. Азъ бихъ желалъ да ми се каже у насъ случай, дѣто държавата да се е възпротивила на нѣкой отъ голѣмитѣ индустриалци да имъ позволи да съединятъ, тѣхнитѣ заведения съ пътъ или съ желѣзнопътна линия. Който е ималъ нужда отъ разпоредбитѣ на съответния членъ въ закона отъ 1897 г., който казва, че всѣка една фабрика може да се съедини съ една нормална линия, съ желѣзница, за да може да се движатъ по тѣхъ именно държавни вагони, ползувала се е. Бихъ искалъ да ми се каже, извънъ тоя законъ, ако е имало нѣкой по-крупни прѣдприемачи, които сж имали нужда отъ държавата, за да съединятъ своитѣ индустриални заведения съ желѣзница и не имъ е позволено. Въ наше врѣме, г. г. народни прѣдставители, имаме два случая. Първиятъ случай бѣше на г. Чахурова, който искаше да направи тѣсноколейна линия отъ Сендель за експлоатиране неговото прѣдприятие, взето въ голѣмата гора „Лонгоза“. Вториятъ случай бѣше експлоатиране рилскитѣ гори отъ страна на г. Балабанова. Първиятъ въпросъ се разрѣши тукъ, въ Народното събрание съ законъ: тая линия се гласува отъ XIV-то общо Народно събрание съ законъ. На прѣдприятието на г. Балабанова сжщо бѣше разрѣшено, защото държавата сключи специаленъ заемъ, за да построи държавна линия до Дупница. Повдигаше се въпросъ даже да отиде до Кочериново. Тѣзи сж двѣтѣ голѣми прѣдприятия, които имаха нужда отъ частна индустриална линия, за да подпомогнатъ своитѣ индустриални прѣдприятия. Въпросътъ съ заема за линията Дупница се осуети и държавната линия София—Дупница не можа да се построи. Въ България нѣма други въпроси, повдигнати отъ страна на наши голѣми индустриалци, за съединяване тѣхни заведения съ желѣзнопътни линии. Зная, че има едно съединение на линията при Елисейна — въздушна линия — сжщо допусната отъ българската държава, допусната отъ българското законодателство. И азъ не вѣрвамъ, че ще се намѣри законодателно тѣло, което би отказало на законнитѣ интереси на единъ български индустриалецъ, та не би му допуснало да съедини своето индустриално заведение съ желѣзнопътна линия. Но тукъ въ-

просътъ се обобщава, тукъ се иска единъ новъ принципъ, иска се единъ законъ, подъ който да се подведатъ всички индустриалци — и които даже нѣматъ нужда. И ако ли има опасностъ въ този законопроектъ, то е, че подъ маската да се услужва на интереситѣ на нашитѣ индустриалци, да дадемъ възможностъ на частни капиталисти, било наши българи, било чужденци, да взематъ постройката на линии, ако искате и отъ локаленъ интересъ, съ тѣхни собствени капитални. Азъ бихъ искалъ отъ всички васъ, които ще четете закона, да ми намѣрите едно ограничение, по силата на което чужди капиталисти, подъ прѣдлогъ на нѣкаква свързка, за уреждане на индустриално заведение, съ нѣкои желѣзнопътни гари или нѣкой си градъ, днесъ да не сж въ положение да дойдатъ да взематъ постройката на нѣкоя желѣзнопътна линия; бихъ искалъ, казвамъ, да ми се посочи, какъ да ограничатъ ги ограничава и не имъ позволява да направятъ това. Какъ законътъ ще позволи на единъ индустриалецъ, на мене — примѣрно да кажемъ — да съедини Карлово съ Пловдивъ съ една желѣзница? Къдѣ имате строги ограничения, за да не може да стане това? Къдѣ законътъ може да ограничи една частна компания или частенъ капиталистъ въ България да съедини Пловдивъ съ Царева-ливада? Както знаете, сега въ Пловдивъ има една фабрика за циментъ, дѣто сж пласирани милионъ лева и притежателтъ ѝ може да иска да съедини Царева-ливада съ една частна линия — индустриална наречена по вашия законопроектъ — която да мине прѣзъ Ловечъ, Севлиево, Царева-ливада, тъкмо едно трасе за държавна линия, както вече го имаме въ закона за желѣзнопътната мръжа въ България. Индустриални линии сжществуватъ въ България; отъ тѣхъ ще има нужда. Но индустриалната линия ще трѣбва да се разбере, да се опрѣдѣли, да ѝ се даде понятието, дефиницията въ самия законъ. А дефиницията, дадена въ чл. I, е много широка, вратѣ сж много широки; тѣ позволяватъ да се промѣкне тоя принципъ, че всички ония линии, които нѣма да сж отъ държавенъ интересъ, или, по-право, които държавата нѣма да строи, ще могатъ да ги строятъ частни дружества или капиталисти въ България, и то само защото ще се смѣта, че тѣ ще услужватъ на нѣкаква индустрия. И ако азъ започнахъ въ начало да ви говоря, че тоя принципъ тѣй, както се свежда съ тоя законопроектъ, е опасенъ, смѣтамъ, че мнозина отъ васъ, когато го прочетатъ втори пътъ, ще разбератъ сериозността на моитѣ мисли.

Една индустриална линия — спомена, ако се не лъжа, по този въпросъ г. Кознички — трѣбва да се опрѣдѣли най-напрѣдъ въ дължината си, въ нейния максимумъ на дължина. Можете ли вие да смѣтате, че една линия отъ 100 км. е индустриална линия? А такава линия законопроектътъ ви позволява: ето ви, на, линията Пловдив—Царева-ливада, която е повече, ако се не лъжа, отъ 75—80 км.; може ли тя да е индустриална линия? Този законопроектъ казва въ чл. I — той е много ясенъ (Чете). „Индустриални желѣзници сж ония желѣзни пътища, нормални, тѣсноколейни, кабелни или въздушни, съ или безъ машинна тракция, които служатъ за свързване на едно индустриално заведение, мина, карьера, една земледѣлска или горска експлоатация и пр., изобщо, едно промишлено прѣдприятие съ нѣкоя отъ желѣзнопътнитѣ станции, шосета или пътища и пристанища“. Съединете София прѣзъ Самоковъ съ Пловдивъ; „Изида“ е едно индустриално прѣдприятие, което иска да се съедини съ пловдивската гара, по свои съображения — да има по-лесни съобщителни срѣдства — нѣмате никакво ограничение. (Възражения отъ болшинството) Г-да! Азъ ви приказвамъ не за цикани; азъ ви приказвамъ, до-

колко тоя законопроектъ не ви опрѣдѣля единъ минимумъ на километри, за да се смѣтне, че само линията отъ толкова километра може да бѣде индустриална. При развитието на нашето желѣзнопѣтно дѣло днесъ, ако единъ индустриалецъ иска самичтъ да услужи на своята индустрия съ желѣзнопѣтна линия, той ще намѣри на много по-малко километри свързка съ желѣзницитѣ навредъ. При оная политика, която почитаемото правителство днесъ има, да изпълни закона за желѣзнопѣтната мръжа съ постройката на новитѣ желѣзници, тогава, г-да, въпроситѣ, които тукъ се повдигатъ, ако искате, ще трѣбва още повече да се ограничатъ и сж сериозни. Протежението на една индустриална желѣзница трѣбва да бѣде ограничено. Азъ имамъ за себе си тия опасения. Тѣзи опасения ми дава самичката мотивировка, която смѣта, че съ това прѣходно днешно положение тѣ ще искатъ да подражаватъ културнитѣ държави въ чужбина, за да се направи да станатъ частна собственостъ именно всичкитѣ обща тѣсноколейни или нормални, второстепенни, локални линии, да ги речемъ, които свързватъ желѣзницитѣ отъ държавна собственостъ. Не знамъ, дали така, както казватъ мотивитѣ, ще се развие желѣзнопѣтното дѣло у насъ, но ми се чини, че е много смѣло да прѣдсказваме еволюцията на нашето желѣзнопѣтно дѣло отсега за подиръ 20 години, защото само слѣдъ 20 години държавата — ще спомена по кой членъ — може да откупи тия линии. Това е едно опасение, което ние винаги трѣбва да имаме прѣдъ видъ.

Затуй, г. г. народни прѣдставители, когато прѣдъ насъ се прѣдставя тоя законопроектъ за индустриалнитѣ линии, ние си казахме: у насъ нѣма още нужда да се прави едно ново законоположение за индустриални линии, не че съ това отпимаме възможността на държавата да подпомогне винаги индустриалеца — не, но ние казахме, че той може да се подпомогне съ частични измѣненія на съществуващия законъ, не съ гласуване единъ такъвъ законопроектъ, който обгрѣща такъвъ принципъ, за който азъ ви споменахъ. И когато на г. Чакърова дадохме по законодателенъ редъ право да си построи индустриална линия, азъ смѣтамъ, г-да, че всѣки отъ васъ ще вдигне ръка да гласува също и за г. Балабанова, да му дадемъ възможностъ да може да улесни нѣкакъ експлоатацията на горитѣ — едно грамадно прѣдприятие, за добритѣ резултати на което изглежда, че трѣбва да има желѣзнопѣтни съобщения. Това може да стане, но е много по-сложно, много по-здорово, когато народното прѣдставителство ще обекжда единични, конкретни случаи, за да даде право на човѣка да си построи линията, откогато да вземемъ да вкараме такъвъ широкъ принципъ въ единъ законопроектъ за индустриалнитѣ желѣзници, за да можемъ, подъ видъ на прокарване ужъ индустриални линии, да втикнемъ у насъ принципа на частната експлоатация на желѣзнитѣ пътища — нѣщо, което смѣтамъ, че е опасно.

Г. Т. Пѣевъ: Не е ли забранена отъ закона? Тя е забранена отъ закона.

Н. Мушановъ: Слѣдъ една година може винаги; даже държавата разрѣшава на частнитѣ лица, които сж построили индустриална линия, да взиматъ пари за прѣвозъ по тѣзи желѣзници. Частната експлоатация не е забранена.

Г. Т. Пѣевъ: Слѣдъ 20 години.

Н. Мушановъ: Слѣдъ една година — то е споредъ законопроекта. Азъ ще ви разправа по-нататъкъ, каква лоша страна има законопроектътъ относително кой разрѣшава; то е по-нататъкъ.

Тѣй че, ние смѣтаме — и това е въпросъ на принципъ — при положението на нашата индустрия, при малкото хора-индустриалци, които иматъ нужда отъ такива частни желѣзнопѣтни съобщения, най-хубаво е разрѣшението за постройка на такива съобщения да става за всѣки конкретенъ, единиченъ случай отъ Народното събрание: на такива индустриалци винаги ще се даде разрѣшение съ законъ. По-напрѣдъ азъ ви казахъ нѣколко примѣри. Не знамъ други, но, ако и други се отнесатъ, винаги българското законодателство и правителството ще смѣтатъ за свой дългъ да удовлетворятъ едно законно искане на българския индустриалецъ.

Какви други разпорѣдби има законопроектътъ за индустриалнитѣ желѣзници? Г. г. народни прѣдставители! Много лошо законодателствуваме ние — не казвамъ само за сегашното правителство, а за всички изобщо — защото, когато искаме да прокарваме нови принципи въ нови законопроекти, ние не правимъ прѣгледъ на съществуващото законодателство, та да можемъ винаги да поставимъ новитѣ принципи на законопроекта си въ съгласие съ старитѣ, или поне, ако трѣбва да ги съгласимъ, то негрѣмѣнно ще трѣбва да унищожимъ много такива стари, законоположения, които съществуватъ въ нашето законодателство. Это какъвъ е сега случайтъ. Имате законъ за експлоатацията на българскитѣ държавни желѣзници отъ 1908 г., чл. 1 отъ който говори тѣй: (Чете) „Експлоатацията на желѣзнопѣтнитѣ линии и пристанищата, принадлежащи на държавата и на които експлоатирането въ е отстъпено съ особенъ законъ на частни дружества или лица, се извършва за смѣтка на държавата...“ Значи, принципътъ е: експлоатацията на държавнитѣ желѣзници принадлежи на държавата; по този законъ се урежда тя, ако ли само не е отстъпена съ законъ на частни дружества или лица. Законътъ за експлоатацията на българскитѣ държавни желѣзници прѣдвизжда самъ, че постройката на линия може да се отдаде на частни дружества или лица, и казва „съ законъ“ — чл. 1 отъ закона за експлоатацията на българскитѣ държавни желѣзници. Какво казва новиятъ законопроектъ въ чл. 6? Че Министерскитѣ съвѣтъ е властенъ да даде тая концесия, за която е рѣчь именно въ законопроекта. Второ, г. г. народни прѣдставители, въ закона за насърчение мѣстната индустрия — нѣма да дира въ кой членъ именно — пакъ ще видите категорично разпорѣждане отъ законодателството: нито една концесия не може да се даде безъ съгласието на Народното събрание. Когато имаме два текста на два различни закона, тѣй категорични и положителни, нема не бѣше длъжностъ на правителството, на г. министра на общественитѣ сгради да се справи съ тѣхъ, да иска да унищожи тия, които съществуватъ и да постави единъ новъ принципъ? Ако вие гласувате сега това положение, прокарано въ законопроекта за индустриалнитѣ желѣзници, ще излѣзе, че имаме противорѣчие въ третѣтъ закона: имаме единъ законъ за експлоатацията на българскитѣ държавни желѣзници, който казва, че когато се дава правото за постройка на една желѣзница на частни дружества или лица, това трѣбва да стане съ законъ; тоя законопроектъ ви казва, че това ще стане въ Министерския съвѣтъ — значи, не съ законъ и вънъ отъ Народното събрание; имате закона за насърчение мѣстната индустрия, който казва, че всѣка една концесия трѣбва да се гласува отъ Народното събрание...

Г. Т. Пѣевъ: Не за всички концесии: има концесии, които се искатъ отъ Министерския съвѣтъ за вѣчни врѣмена; тѣ сж минитѣ концесии, минитѣ прѣдприятия.

Н. Мушановъ: То е специално само по закона за минитѣ.

Г. Т. Пъевъ: Да.

Н. Мушановъ: А изобщо концеситѣ се отдаватъ по законодателенъ редъ отъ Народното събрание, съгласно закона за насърчение мѣстната индустрия. Г. г. народни прѣдставители! Това си има историята. Ами защо стана тъй? На-ли стана ужъ затуй, защото се видѣ, че много концесии се дадоха току-тъй. Може-би сѣ прави тѣзи, които ги дадоха, но повдигна се такава обществено негодувание, такава обществена мѣлва по тия въпроси, че законодателството у насъ се принуди — за гаранция на държавата и, ако искате, за да се отгърватъ минитѣ единъжъ-завинаги отъ постоянни подозрѣния, че произволно даватъ концесии — да каже, че концеситѣ се даватъ по законодателенъ редъ. Защо, тогава, въ чл. 6 се казва, че Министерскиятъ свѣтъ ще дава такива концесии, и концесии отъ такава важностъ, г-да? Една концесия, назначена за произвеждане една нищо и никаква индустрия въ Варненския и Търновския окръзи, искате да се даде отъ страна на Народното събрание; а при една концесия за една желѣзница, която може да има 100 км., не сте намѣрили за нужно да се произнесе Народното събрание. Има ли логика въ туй законодателство, питамъ азъ, при съпоставянето на тѣзи три закона? Нѣма, г. г. народни прѣдставители. И азъ смѣтамъ, че това е много опасно. Отгървете, най-послѣ, минитѣ отъ тия подозрѣния, които постоянно се хвърлятъ на тѣхъ. Дайте право на народното прѣдставителство да каже то думата си по въпроси отъ такъвъ крупенъ характеръ, защото то е властно и най-висше учрѣждение, което може да разполага съ държавнитѣ права и интереси; а всѣка една концесия, особено въ свѣзка съ държавния принципъ, че желѣзницитѣ принадлежатъ нему, значи нахвърнение на ония държавни права, които законътъ му е далъ. Какъ можете да му отнемете тия права и да ги дадете на Министерския свѣтъ? Почтени да сѣ — азъ нѣма да хвърля тукъ подозрѣние на Министерскиятъ свѣтъ — не е право. Това сѣ въпроси толкова крупни и свързани съ доброто на държавната ни казна, защото всѣка една концесия сѣ е откъсване отъ държавното богатство. Това нѣщо трѣбва да стане отъ Народното събрание. И азъ мисля, г. г. народни прѣдставители, ако тоя законопроектъ трѣбва непрѣмѣнно да се гласува по принципъ, защото не сподѣляте моитѣ мисли, че има много опасения противъ оня основенъ принципъ за експлоатацията на желѣзницитѣ отъ държавата, вие ще поискате непрѣмѣнно да се замѣни чл. 6, още повече, че той противорѣчи на двата цитирани закона. И ако искате да имаме здраво законодателство, ще трѣбва г. министърътъ да внесе измѣненето на тия два члена, които посочихъ, та само тогава да можете да гласувате чл. 6 отъ новия законопроектъ за индустриалнитѣ желѣзници.

Ще обърна внимание, г. г. народни прѣдставители, още на единъ членъ и ще свърша — чл. 1 въ свѣзка съ чл. 14: държавата може да откупи даденитѣ на концесия линии 20 години слѣдъ даване на концесията. Значи, всѣки единъ концесонеръ има правото 20 години да експлоатира желѣзницата. Той може 20 години да експлоатира и правото на прѣвозъ и да взема пари отъ пътницитѣ. Правото на концесонера е 19 години да стои въ туй положение, че само тогава държавата да може да откупи това право отъ него; защото чл. 14 казва: (Чете) „Това откупване става съгласно чл. 1“ отъ настоящия законопроектъ; а чл. 1 казва: (Чете) „Индустриалнитѣ желѣзници, обаче, могатъ да бѣдатъ прѣвърнати, слѣдъ изтичане на извѣстенъ срокъ, най-малко 20 години, въ

такива отъ мѣстенъ интересъ“, и само въ такъвъ случай държавата може да ги вземе. Значи, 20 години концесонерътъ има привилегията да бѣде собственикъ, експлоататоръ на своята линия.

М. Гайдовъ: (Възразява, нѣщо)

Н. Мушановъ: Има друга разпоредба, че може да му се позволи отъ страна на държавата да събира такси.

Сега, азъ искамъ да изтъкна прѣдъ васъ другъ единъ въпросъ: колко е опасенъ този законопроектъ при положението, когато нашата желѣзнопътна мръжа не е завършена и какви компликации той може да донесе за въ бѣдѣ. Ето; линията София—Дупница е изучена, тя трѣбва да стане една нормална държавна линия, но не стана. Утрѣ, напр., братя Балабанови, които иматъ толкова голѣма пужда отъ желѣзнопътна линия, получатъ концесия по настоящия законопроектъ, тѣ я взематъ и отиватъ съ съгласието на държавата, да строятъ по трасето, което е опрѣдѣлено. Трасето е извѣстно за тази желѣзнопътна линия. Накърняватъ ли се съ това интереситѣ на държавата? Ами че кой отъ васъ не знае, че българската държава има за цѣль да построи пъкъ отъ тукъ до Дупница? И прѣдставете си, тази линия ще бѣде тѣсноколейна, нѣма да бѣде нормална. Ако бѣде нормална, държавата ще я купи слѣдъ нѣколко години, но тя ще бѣде тѣсноколейна. И ако държавата иска да построи една държавна линия отъ тукъ до Дупница, какво ще стане? Трасето е заето отъ частенъ концесонеръ, слѣдователно, държавата, слѣдъ нѣколко години, ще трѣбва да дири друго трасе, за да строи своята държавна линия. Тя непрѣмѣнно ще го намѣри, но ще го намѣри съ единъ втори пътъ, който навѣрно нѣма да удовлетвори всичкитѣ идеални условия, които трѣбва да се съблюдаватъ при постройка на желѣзници. Може ли да се прѣдстави такъвъ случай? Може, и ще се прѣдстави, ако не днесъ, утрѣ. Азъ казвамъ: въ желѣзнопътната мръжа имаме съобщение между Левски и Царева-ливада, прѣзъ Ловечъ и Севлиево. Прѣдставете си, че единъ концесонеръ приеме този пътъ и, съгласно този законъ, иска постройката на 60 км. линия.

М. Гайдовъ: Само ако има фабрика, ако има индустрия.

Н. Мушановъ: Да, ако има индустрия. Ето напр., плѣвненската инсталация за циментъ е едно грамадно прѣдприятие; тамъ сѣ вложени повече отъ единъ милионъ лева; ако това прѣдприятие влѣзе въ прѣговори съ едно дружество, което ще даде пари за постройката на единъ желѣзенъ пътъ отъ Плѣвненъ до Царева-ливада прѣзъ Ловечъ—Севлиево . . .

А. Горановъ: Не може.

Н. Мушановъ: Защо да не може? То услужва на едно индустриално заведение, каквото е циментната фабрика. Немѣ мислите, че търговцитѣ не знаятъ тѣзи работи, и немѣ не могатъ да се съединятъ съ чуждѣ картелъ, който да иска да вземе тая линия, съ която се улеснява прѣвозътъ и слѣдъ нѣколко години да започне нейното експлоатиране? Азъ искамъ да намѣрите ония обективни законоположения, които не позволяватъ тѣзи работи.

А. Горановъ: Най-близката станция до индустриалното заведение.

Н. Мушановъ: Тукъ нѣма казано „най-близката станция“.

Министър А. Франгя: Г. Мушанов! Четете последната алинея на чл. 6 и няма да си губите времето.

Н. Мушанов: Кажете, какво казва тя, за да не я чета.

Министър А. Франгя: Не се дават винаги концесии за индустриални линии.

Н. Мушанов: Г. Франгя ми обръща вниманието на един въпрос, но той нищо не разрешава.

Министър А. Франгя: Тъкмо за Вашият проблем.

Н. Мушанов: Моля, г. Франгя, ще Ви докажа, че нищо не доказва последната алинея на чл. 6. В нея се казва: (Чете) „Не се дава концесия за индустриални линии, които правителството намъри, че са вредни за общият държавен интерес или за народната отбрана“. Значи, ние не опровергавате разсужденията, които азъ правя, а само казвате, че тукъ има контрол от страна на правителството — правителството може да не се съгласи да даде концесия за една линия, но именно, на това азъ възражихъ въ първата част на моите възражения, дѣто ви казахъ, че правителството не е властно по такива капитални въпроси, напр., когато ще се строи линия отъ 100 км., да ги разрѣши безъ контрола на Народното събрание. Азъ атакувахъ тая разпоредба тукъ. Когато единъ законопроектъ се внесе въ Народното събрание, за да каже то трѣбва ли, напр., да се даде концесия на братя Балабанови за постройка на желѣзнопътна линия до Дупница, ще стана азъ, ще стане други, трети, министърътъ ще даде своите възражения и ще се разбере, да-ли ще се строи държавна линия до Дупница или не, за да можемъ съ познание на работата да гласуваме или да не гласуваме. Ние имаме много правителства, които се редуватъ: едни смѣтатъ, че известна линия е вредна за държавните интереси, а други смѣтатъ, че е полезна. Ако линията се прокара, концесионерътъ има права, въз основа на закона. Въ такъвъ случай държавата какво трѣбва да направи? Или трѣбва да експроприира линията и да плати на концесионера, или да чака 20 години, за да я откупи. Това не е гаранция, г. г. народни представители. Азъ поне тъй схващамъ. Гаранцията не е въ това, правителството да опрѣдѣли, да-ли даването на концесия за постройка на известна линия е отъ държавен интересъ или не. По такъвъ единъ важенъ въпросъ държавата има другъ единъ принципъ, циментиранъ, ако искате, отъ практиката на всички партии въ България, принципъ, който няма българинъ да не възхвалява, именно, че желѣзнопътното дѣло е въ ръцѣ на държавата. Когато правимъ новъ законъ, който дава такъвъ широкъ просторъ за даване концесии за постройка на желѣзнопътни линии, за индустриални линии, нормални макаръ, но съ локални интереси, трѣбва да обмислимъ и да дадемъ основа, което трѣбва да се даде. Никога не трѣбва да откажемъ правото на Народното събрание да се произнася за важноста на линията или за възможността да се даде ли или не тая линия. Ако отворимъ вратитѣ тъй, не знай, може-би никога да не станатъ лоши работи съ този законопроектъ, но азъ прѣдполагамъ, че могатъ да станатъ. Най-послѣ, няма защо едно правителство да има амбицията по право да разрешава въпроси отъ такъвъ държавен характеръ и да смѣта, че това право би се изложило, ако се отдаде на Народното събрание.

Г. г. народни представители! Заклучавамъ, че индустриалцитѣ въ България иматъ пужда отъ линии, които могатъ да съединяватъ тѣхнитѣ индустриални заведения съ желѣзницитѣ. Има такава

пужда. Тѣ иматъ възможностъ винаги да направятъ това съединение, законитѣ имъ даватъ туй право. Ако има пужда отъ по-големите концесии, които трѣбва да се дадатъ на нѣколко души българи — защото има грамадни прѣдприятия — най-хубавата система е да става това съ специаленъ законъ въ Народното събрание. Законопроектътъ, който ни е прѣдставенъ, смѣтамъ азъ, допуска такива широки тълкувания, които съдържатъ въ себе си опасностъ, че ние отиваме къмъ подронване простига на онзи принципъ, на който всички партии въ България, всички Народни събрания сж държали здраво — всички линии въ държавата да принадлежатъ на държавата. Ако гласувате законопроекта по принципъ, азъ смѣтамъ, че трѣбва да се измѣни непрѣмѣнно чл. 6 така, че концесиитѣ да се даватъ непрѣмѣнно отъ Народното събрание. Нѣдѣйте дава това право на министра, респективно на Министерския съветъ. Ако и съ малка практика, азъ мога да ви увѣря въ едно, че да се остави това на Министерския съветъ, значи, винаги да се приеме това, което министърътъ внесе, защото той е отговорниятъ — Министерскиятъ съветъ върва на колегата си, защото специалността е застъпена именно отъ него, и той е, който може да убѣди Министерския съветъ. Това ще значи, повтарямъ, да дадемъ право на министра да разполага съ държавните линии и да дава концесии на частни лица и дружества — работа, която не е хубава. Амбицията на Министерския съветъ и министра няма да се накарни, ако се даде право на Народното събрание, то да се произнася по тѣзи въпроси, защото то е властно да разполага съ имотитѣ и правата на държавата.

Чл. 14 също е опасенъ. И азъ бихъ заключилъ въ края съ двѣ думи. Ако има пужда да измѣнимъ закона за експлоатацията на българските държавни желѣзници — въ чл. 1 се казва, че само експлоатацията за държавните линии се прѣдвижда съ законъ — няма, освѣнъ да се направятъ съответнитѣ измѣнения, като се каже, по кой начинъ се експлоатиратъ и частнитѣ — дадени на частни дружества или лица — концесии и да се допълни законътъ. Въ всеки конкретенъ случай, нека да законодателствуваме по него, но да не вкарваме принципа на локалните интереси — линията да принадлежи на частни лица или дружества — защото съ туй отваряме единъ лошъ пътъ и, може-би, пъкога, ако не скоро, нѣкое Народно събрание слѣдъ насъ да се зачуди, какъ лесно сме отворили вратитѣ, за да компрометираме и нарушимъ единъ принципъ, важенъ за нашата държава — желѣзницитѣ да принадлежатъ на държавата.

Прѣдседателствуещъ М. Маджаровъ: Има думата варненскиятъ народенъ прѣдставителъ г. Златанъ Бръчковъ.

З. Бръчковъ: Г. г. народни представители! Доста обширно се говори по законопроекта за индустриалнитѣ желѣзници. Както г. Пѣевъ завчера, така и г. Мушановъ днесъ се помъчиха да разяснятъ всички обстоятелства, които говорятъ, отъ една страна, въ полза на индустриалнитѣ желѣзници — тъй смѣта г. Пѣевъ — и отъ друга страна, че въвеждането на този законъ ще бѣде вредно за държавните интереси — тъй разбира г. Мушановъ. Азъ ще бѣда, г. г. народни представители, кратко, но дължа да кажа и азъ нѣколко мисли по този въпросъ. Както по-раншинътъ законъ за насърчение на мѣстната индустрия, така и този отъ 1909 г. прокарватъ принципа, че всѣко едно индустриално заведение може да изиска една линия, която да му служи, да му улеснява развитието на индустрията. Даже въ по-

слѣдния законъ за насърчение на мѣстната индустрия, именно въ чл. 12 е казано: (Чете) „Всѣки български индустриалецъ има право да свърже прѣдприятието си, посредствомъ шосе или желѣзнопътна линия, съ българскитѣ държавни желѣзници, споредъ закона за индустриалнитѣ желѣзници“. Пита се сега, г-да, когато този членъ стимулира толкова ясно едно задължение на държавата спрѣмо индустриалцитѣ, кой е този законъ за индустриалнитѣ желѣзници? Азъ се помняхъ да прѣгледамъ и да хвърля единъ погледъ върху съществуващитѣ у насъ закони по този въпросъ, и намирамъ, че отначало и досега не е имало единъ законъ, който да урежда добръ тази материя и който, тъй да се каже, да опрѣдѣля ясно положението на държавата по отношение на индустриалцитѣ, и особено когато се касае въпросътъ да се свърже едно индустриално заведение, чрезъ шосе или желѣзнопътна линия, съ българскитѣ държавни желѣзници.

Извѣстно е, г. г. народни прѣдставители, че първиятъ законъ, който ние имаме и който уреждаше въпроса изобщо за желѣзницитѣ, е този отъ 1885 г. Въ него се говори, че експлоатацията, па и всичкиѣ желѣзници въ страната, сж притежание на княжеството тогава, сега на царството. Независимо отъ това, въ чл. 6 е казано, че желѣзнопътнитѣ линии се експлоатиратъ отъ правителството за смѣтка на държавата. А за още по-голямъ разяснение на този въпросъ, въ чл. 7 се казва: (Чете) „Никакви частни дружества или лица нѣматъ право да построяватъ за своя смѣтка желѣзнопътни линии въ княжеството, или да експлоатиратъ такива за своя смѣтка“. Кѣмъ този членъ се е прибавила една забѣлѣжка, която казва: (Чете) „Отъ горното изключение правятъ само малки клонове съ специално назначение, като съединение на манифактурни или фабрични и други заведения или рудници съ главнитѣ линии и непрѣдначинени за обществено ползуване на публиката, па постройката на които се иска разрѣшение отъ Народното събрание. Значи, споредъ този законъ, изключително право за стопанисване на желѣзницитѣ, постройкитѣ и експлоатацията, е право на държавата. Само въ чл. 7 се прибавя, че може да се позволятъ извѣстни клонове. Това, г-да, както щете кажете, но е много неясно, давало е поводъ за различни тълкувания, и, ако щете даже, за нежелателни недоразумѣния между индустриалцитѣ и изпълнителната властъ. Слѣдователно, налага се нужда, щото този законъ да бѣде разширенъ, подобренъ, за да дойде въ помощъ на нашитѣ индустриалци, които се нуждаятъ отъ подобни линии. Слѣдъ 12 години отъ създаването на този законъ, подчертавамъ, слѣдъ 12 години, имаме другъ единъ законъ отъ 1897 г., въ който е прокаранъ този принципъ: (Чете) „Позволява се на частни лица, дружества, общини или учрѣждения, да построяватъ и експлоатиратъ желѣзнопътнитѣ клонове, които свързватъ индустриални заведения, рудници, магазини и други тѣмъ подобни съ държавнитѣ желѣзници, съгласно съ настоящия законъ и одобренитѣ планове отъ Министерството на общественитѣ сгради, пѣтищата и съобщенията“. Този законъ прѣдставлява нѣщо попълно, отколкото е законътъ отъ 1885 г. И дѣйствиелно, ако вземемъ да се взрѣмъ въ членовѣтъ на този законъ, ще видимъ, че той отива даже въ нѣкои детайли, но, споредъ моето разбиране, колкото законодателтъ да е ималъ тогава доброто намѣрение да попълни и да разрѣши правилно този въпросъ, сѣ пакъ не е постигналъ цѣльта съ създаването на закона отъ 1897 г. Забѣлѣзва се, г-да, че тенденцията отъ 1885 г. до 1897 г., както и по-послѣ, е била, щото непрѣмѣнно нѣщо да се направи въ полза на нашитѣ индустриалци. И затуй, именно, е създаденъ този законъ, който дохожда въ помощъ на индустриалнитѣ линии и който разрѣшава, както ка-

захъ малко по-широко този въпросъ, но сѣ пакъ не изчерпателно. Вие знаете, г. г. народни прѣдставители, че този въпросъ, колкото и на пръвъ погледъ да изглежда, че е обикновенъ, той не е тъй простъ; той е твърдѣ сложенъ. Споредъ моето мнѣние, непрѣмѣнно би трѣбвало да има едно законоположение, което да урегулира много точно въпроса за индустриалнитѣ желѣзници. Не се ли създаде такъвъ единъ законъ у насъ, за голѣмо съжаление, ще ставатъ всѣкога недоразумѣния между изпълнителната властъ и нуждающитѣ се отъ подобни съобщителни сръдства. Нашата индустрия, която е въ своя зародишъ, която е тъй крѣпка, нуждае се, безспорно, отъ най-сериозна поддрѣпка, и азъ мисля, че, когато заговоримъ за нея, трѣбва да бѣдемъ твърдѣ внимателни и, ако не направимъ нѣщо, Богъ знае какво, то поне да се стараемъ да не усложняваме нейното развитие, защото условията за развитието на индустрията въ нашето царство и безъ това сж твърдѣ мъчни. Ние не се намираме въ такова географическо положение, както другитѣ държави, най-послѣ ние нѣмаме онѣзи голѣми пазари, че да може една индустрия да вирѣе по-лесно. Но, независимо отъ това, у насъ не е имало такива законоположения и не се е гледало тъй вѣщо на развитието на индустрията, както се е гледало и практикувало въ венчкитѣ други чужди културни държави. Вие знаете много добръ, че, когато се заговорва за индустрия въ другитѣ държави, като напр. въ Австрия и Германия, жертвитѣ, които се правятъ отъ страна на тия държави, сж грамадни. На много мѣста знамъ, че се освобождаватъ отъ данъци. Виждаме една систематическа организация за изучаване тѣхнитѣ пазари и даже дотолкозъ, щото всичко се възвежда въ една строго опрѣдѣлена система за насърчение на мѣстната индустрия. У насъ, обаче, при палничността на всички тѣзи закони, венчко си остава само писани закони, и много малка е, тъй да се каже, поддрѣпката отъ страна на изпълнителната властъ. Явявали сж се прѣтци и, за голѣмо съжаление, нашитѣ индустриалци сж се хвърляли отъ една страна на друга и сж оставали всѣкога въ една неопрѣдѣленостъ; а ние трѣбва да се въодушевяваме отъ едно желание, щото малката и крѣпка индустрия у насъ да вирѣе и да вземе единъ по-голямъ тласкъ, за да може да се развива по-силно.

Отъ 1897 г., г. г. народни прѣдставители, и досега съществувало е едно желание да се уреди този въпросъ. И много право забѣлѣзва уважаемиятъ г. Мушановъ, че бившиятъ кабинетъ се е занималъ съ единъ законопроектъ, но не е счелъ за нужно да го прѣдстави въ Народното събрание, понеже за всѣки единъ специаленъ случай е могло да се сезира Народното събрание и тамъ да се урежда този въпросъ. Жалко е, наистина, че този законопроектъ не е билъ прѣдставенъ. Азъ виждамъ въ отчетитѣ на съюза на българскитѣ индустриалци отъ 1907 г., че е билъ сложенъ на разглеждане законопроектътъ за индустриалнитѣ линии, който е билъ изработенъ отъ управителния съвѣтъ на съюза съ цѣлното съдѣйствие на г. Андрейчевъ, миненъ инженеръ, а по настоящемъ инженеръ на каменножглената мина „Принцъ Борисъ“. Този законопроектъ се отличала доста отъ настоящия, който е прѣдложенъ отъ г. министра на общественитѣ сгради, пѣтищата и съобщенията; той е разгледанъ доста обширно отъ всички участвуващи индустриалци, които сж дошли до заключение, че е належаще врѣме да се прокара единъ такъвъ законъ и да се узакони тази материя, понеже тя всѣкога е стояла висаща.

Г. Мушановъ ни изтъкна тукъ, че имало голѣма опасностъ за държавата, ако се прокара този законопроектъ, както ни е прѣдставенъ тукъ и по който разглеждаме по принципъ. Азъ мисля, че той гледа много песимистически на тая работа. Има извѣстни

членове въ него, които, според моето разбиране, би трябвало да се поправят и би трябвало да се проучат много сериозно. И азъ съжалявамъ, че този законопроектъ не е билъ разгледанъ по-обширно и не му е дадена онази гласностъ, каквато се подобава за подобни законопроекти, за да може да се чуе и по-широкото обществено мнѣние по него. Независимо отъ това, той можеше да се разгледа и отъ инженерното дружество, което, както знаете, брой въ срѣдата си доста способни хора, които могатъ смѣло да се произнасятъ по известни въпроси и, ако друго не направятъ, то поне да укажатъ на известни грѣшки, които иначе, волно или неволно, могатъ да се вмѣкнатъ при разглеждане на законопроекта.

Г. г. народни прѣдставители! Относително значението на индустриалните линии, мисля, че е излишно да ви говоря, понеже вие всички много добръ можете да схванете значението имъ и можете да разберете отъ какво голѣмо значение ще бѣдатъ за нашия индустриалецъ, когато той може да прѣвозва своитѣ материяли по една износна цѣна, когато той може да отвежда своитѣ продукти до най-близката желѣзнопътна станция, пристанище или шосе. Съ това му се улеснява, естествено, задачата, за да може да икономиса, да намали разноснитѣ на своето производство. Въ туй собствено се състои работата, щото да може при вирението на една индустрия да се намалятъ разноснитѣ, а тѣзи разноси не могатъ да се намалятъ, освѣнъ ако имате подобни улеснения, защото една индустрия, която произвежда скъпо, е изложена на гибелъ, тя не може да устои на конкуренцията, каквато съществува отъ голѣмитѣ фабрики въ съседнитѣ голѣми държави. Законътъ, който ни се прѣдставя, г. г. народни прѣдставители, доколкото виждамъ, е сходенъ и съ ромжския законъ за индустриалните желѣзници и въ по-голѣмата си частъ като че сж вземени прѣдписанията на онзи законъ, за да се приложатъ у насъ. И азъ казвамъ, че така, както е нареденъ законътъ, ако ние се вземемъ въ нѣкои и други отдѣлни членове, ще видимъ, че той трѣбва да бѣде подобренъ и поправенъ, въ него трѣбва да се съзира една опрѣдѣленостъ, една точностъ на това, което искаме да кажемъ съ позволяване на индустриалните желѣзници, за да не се допуснатъ въ послѣдствие двусмислия и двояки тълкувания на закона, отъ които се бои и самъ г. Мушановъ. Той е правъ въ туй отношение. И затуй, когато ще дойде да се говори за разстоянията и дължината на тѣзи линии, естествено е, че никой отъ васъ нѣма да се съгласи, щото такава една индустриална линия да бѣде прокарана съ голѣма дължина и паралелно съ съществуващитѣ държавни желѣзници, за да конкурира на послѣднитѣ. Такива грѣшки сж били допуснати въ началото въ Франция, когато сж се въвели индустриалните желѣзници и сж дошли до такова едно положение, че известни индустриални желѣзници сж отивали паралелно съ държавнитѣ и, естествено, въ такъвъ случай, се отнема отъ трафика на тия желѣзници. Въ туй отношение азъ ще кажа, че тази грѣшка въ законопроекта може да се поправи и може при редакцията на отдѣлнитѣ членове да се нареди туй, което ние искаме да се прокара, за да се запазятъ интереситѣ на държавата.

Що се отнася до твърдението на г. Мушанова, че въ законопроекта се прѣдоставяло разрѣшението на въпроситѣ само на Министерския съвѣтъ, азъ доколкото виждамъ въ чл. 1, това не е така.

Н. Мушановъ: Въ чл. 6.

3. Бръчковъ: Въ чл. 1 на прѣдставения законопроектъ е казано много ясно: (Чете) „Индустриални желѣзници сж ония желѣзни пътища, нормални, тѣсноколейни, кабелни или въздушни, съ или безъ

машинна тракция, които служатъ за свързването на едно индустриално заведение, мина, карьера, една земеделска или горска експлоатация и пр., изобщо едно промишлено прѣдприятие, съ нѣкои отъ желѣзнопътнитѣ станции, шосета или пътища и пристанища“. И най-послѣ, когато говори за прѣобрѣщането на индустриалните линии отъ индустриални въ такива отъ мѣстенъ интересъ, казва: (Чете) „Прѣобрѣщането на индустриалните линии въ такива отъ мѣстенъ интересъ за публично употребление, става съ особенъ законъ“. Добръ, този законъ се изработва отъ Народното събрание, а послѣдното всѣкога има възможностъ да обмисли този въпросъ и да се произнесе върху него доста обширно, и да приеме или отхвърли едно подобно прѣдложение. На всѣки случай, по моето разбиране, тѣй както е прѣдставенъ законопроектътъ, запазва интереситѣ на държавата; достатъчно е само, както казахъ, тукъ-тамъ да се направятъ нѣкои ретушировки, за да не се тълкува законътъ двусмислено и двояко и за да може да се запазятъ нашитѣ държавни желѣзници отъ една евентуална конкуренция, като индустриалнитѣ се направятъ дълги и даже паралелни съ тѣхъ. Иначе, г-да, принципътъ, който е прокаранъ въ този законопроектъ, е много добъръ и азъ въ дадения случай, не мога освѣнъ да го подкрепя и да кажа, че макаръ законътъ да се явява 14 години слѣдъ онзи законъ отъ 1897 г., но той се явява твърдъ на върме и азъ въ дадения случай дължа да поздравя г. министъра на общественитѣ сгради, че той има щастнето да го внесе и да го защити прѣдъ Народното събрание. Опасностъ, г-да, въ дадения случай, не може да има. Този законопроектъ минава сега на първо четене, ще мине на второ и трето четене; независимо отъ това, той ще бѣде разгледанъ въ комисията и ние можемъ да вземемъ всички мѣрки, за да се прѣредактиратъ отдѣлни членове и да се направи всичко необходимо, за да се запазятъ нашитѣ държавни желѣзници отъ тази конкуренция, която би се създала, когато тѣзи индустриални желѣзници прѣминатъ отъ индустриални въ такива отъ мѣстенъ интересъ.

Независимо отъ това, когато ще се прилага този законопроектъ, отъ голѣмо значение е, щото, при даването на концесии за тѣзи линии, да се има прѣдъ видъ положението на държавнитѣ желѣзници, било тѣзи, които сж въ експлоатация, било тѣзи, които се строятъ или най-послѣ и тѣзи, които има да се строятъ, които сж собствено въ проектъ. Ако туй нѣщо се спазва, вие ще видите, че тази опасностъ, за която се говори, нѣма да съществува. Напр. да вземемъ случая съ Братя Балабанови. Тукъ всѣката опасностъ е, че, може-би, тѣ, подъ прѣдлогъ за експлоатация на горитѣ въ рилския балканъ, да направятъ тази линия до Радомиръ и отъ тамъ да я обърнатъ въ линия отъ мѣстенъ интересъ, d'intérêt local, да започнатъ да я експлоатиратъ и съ това да нанесатъ едно оцѣтиване на държавната линия, която ще се строи. Ето защо, казвамъ, когато ще дойде да се рѣшава този въпросъ, да имъ се даде концесия за индустриална линия, ще трѣбва да се вземе прѣдъ видъ това, което държавата мисли да направи и което ѝ прѣдстои да реализира. Щомъ е така, правителството не може да отлага въпроса за индустриалните желѣзници ad calendas graecas, докато построи държавни линии, защото по такъвъ начинъ тѣзи хора, като индустриалци ще бѣдатъ съчинани, ще имъ се отнеме всѣка възможностъ да работятъ, а както казахъ по-рано, нашето желание не е да унищожаваме индустриалцитѣ и да ги спѣваме въ тѣхната работа, а по възможностъ трѣбва да ги насърчаваме. И като е тѣй, щомъ тѣ искатъ да построятъ подобна една линия, правителството нѣма да направи грѣшка да изучи добръ клона отъ Радомиръ до Дунница и отъ най-близката точка до

тѣхнитѣ гори да имъ се позволи да направятъ такъвъ клонъ. По този начинъ, г-да, мисля, че се избѣгва всѣкаква опасностъ. Щомъ се прокаратъ извѣстни измѣнения въ респективния членъ и се каже: „най-късото разстояние до близката желѣзнопътна станция и линия“, тогава не може да има тази опасностъ, за която ни говори г. Мушановъ.

Това е, г-да, по отношение на дължината на линията. Другъ единъ въпросъ, по който дължа да кажа още нѣколко думи, е тоя относително нормитѣ, елементитѣ за всички тѣзи индустриални линии. Стъгласете се, че детайли въ законопроекта, които въ законопроектитѣ отъ 1897 и 1885 г. липсватъ, сж необходими, защото иначе ще ставатъ голѣми опущения. Такъвъ бѣше напоследѣтъ случайтъ съ постройката на линията отъ г. Чакърова за гората „Лонгоза“. Азъ имахъ случай да изуча тази линия, отъ Сенделъ до Чалж-махле, дори до р. Камчия, която е дълга около 11 км. и не знаехъ какъ да третирамъ тази линия. Наистина, каза се, че тя е нормална, за да може прѣдприятието да циркулира съ своитѣ вагони отъ с. Чалж-махле до станция Сенделъ и отъ тамъ до Варна, където то мисли да направи складъ, фабрика за обработване на материяла и пригодаването му за експортъ; но когато дойдохме до детайлитѣ, азъ нѣмахъ никаква база, какъ трѣбва да проектирамъ тази линия, а вие знаете, че въ такъвъ случай се дава широкъ размахъ на работата и техническата комисиия или Дирекцията на постройкитѣ може да тълкува елементитѣ различно, и вмѣсто да иска това, което е необходимо за една индустриална линия, може да иска нѣщо, което е за обикновенитѣ нормални наши линии, които сж за експлоатация на стоки, пътници, животни и т. н.

Н. Мушановъ: Чл. 1 отъ закона отъ 1897 г. ги опрѣдѣля. Министерството ще даде плановетѣ и пр.

З. Бръчновъ: Стъгласете се, че това е много широко.

Н. Мушановъ: Е-е-е!

З. Бръчновъ: И тъкмо това азъ говоря, че техническата комисиия, която прѣглежда тѣзи работи, непременно трѣбва да има база, елементи, които да ѝ служатъ за проектитѣ. Такъвъ бѣше случаятъ съ мене, и казвамъ, че азъ трѣбваше да стѣпя на собствената нога и да взема самъ да проектирамъ типове за една индустриална, локална желѣзница. Разбира се, че азъ срѣснахъ извѣстно съпротивление отъ техническата комисиия и ние се намирахме редъ дни и мѣсеци въ прѣрѣкания, какви типове да се приематъ. Тѣй както е чл. 1 отъ закона отъ 1897 г., той е много обширенъ, и Министерството на общественитѣ сгради нѣма тази база и не знае какво да ѝ поиска, а вие знаете много добръ, че всички тѣзи детайли, които повидимому сж маловажни, хвърлятъ въ стойността и могатъ да заскѣпятъ твърдѣ много една подобна индустриална линия. Затуй именно се явяватъ различни спорове у насъ, защото, когато се изработватъ подобни законоположения, икономисватъ се детайлитѣ, икономисватъ се подробноститѣ, икономисва се онази база, която е необходима и която трѣбва да легне въ основата на подобенъ проектъ. Щомъ това липсва, естествено, че полето за спорове и недоразумѣния е открито. Това не е само по отношение на индустриалнитѣ линии, а е и по отношение на онѣзи линии, които държавата сама строи и които сж нейна собственостъ. По този въпросъ нѣма нужда да ви говоря; може-би, ще имамъ случай да се повърна на него, когато дойде въпросъ за разглеждане бюджетопроектитѣ. Тѣй че, за да бѣде тази работа опрѣдѣлена непрѣмънно въ законопроекта, който се прѣкарва, всичко

трѣбва да бѣде много ясно и много точно, за да нѣма мѣсто за никакво двусмислие. Слѣдователно, тѣзи работи трѣбва да се уредятъ. И затова, именно, министерството, като говори, какви могатъ да бѣдатъ индустриалнитѣ линии, нормални, тѣсноколейни, кабелни или въздушни, даже като опрѣдѣля, съ машинна тракция или безъ машинна тракция, спира се и на въпроса за широчината. Този въпросъ не е отъ малко значение, г-да. По него, напр., чл. 3 казва: (Чете) „Нормитѣ, по които ще се строятъ индустриалнитѣ желѣзнопътни линии, се опрѣдѣлятъ, съ поемнитѣ условия за отдаването на концесия всѣка една отъ тѣхъ. Ширината на релсовия пътъ на тѣсноколейни линии, които се прѣдвиждатъ да бѣдатъ прѣвърнати въ такива отъ мѣстенъ интересъ, ще бѣде отъ 1 м.“ Разстоянието, широчината между релситѣ при нормалнитѣ желѣзници, както знаете, е 1.50 м. Независимо отъ това, за тѣсноколейнитѣ линии имаме 1.00, 90, 76, 60 см. и т. н. Въ дадения случай отъ голѣмо значение е, каква трѣбва да бѣде широчината. Тукъ министерството е опрѣдѣлило 1 м. Наистина, че е много хубаво, щото широчината да бѣде еднообразна навсѣкѣдѣ, но по отношение на размѣра, 1 м., азъ мога да кажа, че това е пакъ една скѣпа линия. Може да бѣде и 76 см. По този въпросъ сж спорили много видни инженери, и най-послѣ въ международнитѣ желѣзнопътни конгреси въ Брюкселъ въ 1885 г., въ Петербургъ въ 1892 г. и въ Буда-Пеша въ 1893 г. сж се установили, че въ експлоатационно отношение линии съ 76 см. и съ 1 м. еднакво могатъ да бѣдатъ солидни, защото и по една линия отъ 76 см. могатъ да се прѣвозватъ тренове съ тежестъ 80 тона нето, а вагонитѣ могатъ да носятъ и 10 тона товаръ. Тѣй че, въ дадения случай, важно е да се даде по-голѣма свобода по отношение широчината на пътя, понеже отъ голѣмо значение сж тукъ и разносикитѣ. Ние не можемъ да наложимъ, щото едно индустриално заведение, което е още въ своя зародишъ, да има непременно една скѣпа линия; ние трѣбва да позволимъ туй, което е допустимо и което е гарантирано, или, съ други думи, експлоатацията да бѣде гарантирана, за да не ставатъ пакости и други нѣща. Когато дойде въпросътъ за разносикитѣ, не можемъ да прѣнебрѣгнемъ и трѣбва да уважимъ това обстоятелство. Че това е за уважение, азъ ще ви цитирамъ нѣколко цифри отъ инженера Лайстнеръ, който се е занимавалъ съ този въпросъ и който намира, че тѣситѣ линии по отношение на тѣзи съ нормална ширина — 1.50 м., сж по-евтини, както слѣдѣ: за 1 м., напр., долната конструкция на линията е по-евтина съ 23% отъ нормалната линия; за линия отъ 76 см. отива до 41%. Това е за долната конструкция на желѣзницитѣ, именно за земленитѣ работи, мостчетата и други такива, а по отношение на горната конструкция, която се състои отъ чакълъ, траверси, релси и т. н., разликата за 1 м. линия е 11%, а за линия отъ 76 см. е 22%. Тѣй че, общиятъ капиталъ за построяването на тѣснолинейни линии, въ сравнение съ нормалнитѣ, споредъ изучаванията на инженера Плеснеръ достига до $\frac{3}{4}$ и $\frac{1}{2}$ отъ стойността на нормалната линия. Както виждате, г-да, това е едно важно обстоятелство и то не може да не играе извѣстна роля за единъ индустриалецъ. Ето защо, като се спирамъ на широчина 1 м., азъ съмъ на мнѣние, че ние трѣбва да дадемъ възможностъ на единъ индустриалецъ да си направи линия по-евтина, именно такава линия отъ 76 см. Съ това ние не правимъ ново откритие, напротивъ ще подражаваме онова, което въ другитѣ културни държави е основно проучено и което се практикува, па най-послѣ виждаме цѣли такива линии прокарани отъ австрийското правителство въ Босна и Херцеговина, не само за експлоатация за индустриални цѣли, но даже и за прѣнасяне на пътници, войски и т. н. Независимо

отъ това, въ сжщия смисълъ, въ Австро-Унгария има дружества за постройка на такива линии, както и въ Германия като това „Allgemeine Lokal und Strassenbahn-Gesellschaft“ въ Берлинъ.

По-нататкъ въ законопроекта е прокаранъ принципътъ, што тѣзи индустриални желѣзници да могатъ да се прѣвърнатъ на такива отъ мѣстенъ интересъ. Казано е само, че това нѣщо може да стане само слѣдъ изтичането на извѣстенъ срокъ, най-малко 20 години. Както щете, г-да, но 20 години, това е единъ много дълъгъ периодъ. У насъ условията се развиватъ много бързо; тѣ ни почти изпрѣварватъ. Индустриалниятъ развой и културното повдигане на страната вървятъ, за щастие, доста усигѣнно и бързо. Ако ние имаме една индустриална линия отъ една извѣстна дължина, 20 или 25 км., която минава прѣзъ нѣколко населени мѣста, да вземете вие да липите съ вашия законъ тѣзи населени мѣста да не могатъ да се ползватъ отъ нея, или да се ползватъ само слѣдъ 20 години, това е, съгласете се, едно много строго наказание. Азъ мисля, че при наредбата на едно добро законоположение, ние можемъ да съкратимъ този срокъ, толкова повече, че по духа на този законъ е дадено прѣдимство на държавата и тя държи юздитъ въ ржката си. Тѣй че, никакво изпѣлзване отъ ржката на държавата не може да стане по отношение на нашитѣ желѣзници. Това, което ние ще направимъ по отношение на този срокъ, то ще бжде, наистина, единъ културенъ подвигъ, и азъ вѣрвамъ, че нѣма да се намѣри нѣкой въ срѣдата на българския народъ, който да се противопостави на едно такова желание на българското правителство, што една линия, слѣдъ като е функционирала нѣколко врѣме, да може да се обрне на такава отъ мѣстенъ интересъ.

Ще завърша, г-да, като ще кажа, че азъ проучихъ добръ цѣлия законопроектъ и, доколкото моитѣ специални познания ми позволяватъ да се произнесе по този въпросъ, намирамъ, че този законопроектъ заслужа да бжде приетъ по принципъ и да се прокара, стига само, разбира се, да се проучи добръ. Съ това ние ще дадемъ единъ лостъ на нашитѣ индустриалци, за да могатъ по-лесно да извършватъ своята работа, ще имъ дойдемъ чудесно на помощъ. Защото у насъ не е само единъ Батабановъ, който се нуждае отъ такава желѣзница, а има редица хора — ние имаме, както каза г. Мушановъ, въ Пльвенъ цѣментова фабрика, на Глава-Панига сжщо, и други много и различни. Съ развитието на тѣзи индустриални заведения, необходимо е, да се направитъ малки индустриални желѣзници. Нека ние имъ дойдемъ на помощъ, защото само тогава можемъ да очакваме едно по-сериозно и по-крѣпко просперирание на нашата индустрия.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Има думата новозагорскиятъ народенъ прѣдставителъ г. Василъ Константиновъ.

В. Константиновъ: (Отъ трибуната) Уважаеми г. г. народни прѣдставители! Прѣди да изкажа мнѣнието си върху законопроекта, който ни е прѣдставенъ на първо четене, азъ ще ви помоля да се съгласите да се приеме по принципъ този законопроектъ, защото въ себе си той носи добро за страната. Но, като ви моля, съ това не искамъ да ви застава, што неспрѣмѣнно да се приеме въ такава форма, въ каквата почитаемото правителство ни прѣдлага този законопроектъ, защото, споредъ моето мнѣние, въ него има принципи, които сж противоположни на онѣзи, които сж сложени досега въ нашето желѣзнопѣтно дѣло. Въ това отношение азъ ще клоня къмъ мнѣнието, изказано отъ г. Мушанова и отъ г. Кознички.

Досега, уважаеми г. г. народни прѣдставители, въ всичкитѣ законопроекти и закони по желѣзничното дѣло се е сложило за основенъ принципъ, што желѣзницитѣ да бждатъ изключително държавни и тѣхното експлоатиране да бжде монополъ на държавата. Този принципъ е отъ най-свърѣменнитѣ и ние сме направили много добръ, дѣто сме го възприели, и бждете увѣрени, че много държави ни завиждатъ, че сме възприели даже въ юношеството на нашия държавенъ животъ този тѣй благоприятенъ за развитието на страната ни принципъ. Много отъ напѣдналитѣ държави въ това отношение сж възприели този принципъ и бързатъ лека-полека да го реализиратъ, като отчасти една по една взематъ желѣзницитѣ отъ компаниитѣ и ги прѣобрѣщатъ на държавни. Слѣдователно, ние отъ този светъ, тѣй да се каже, принципъ не трѣбва да се отдалечаваме ни на йота дотогава, докогато не се убѣдимъ, че този принципъ е застарѣлъ, че има другъ новъ принципъ, по-полезенъ, по-възприемчивъ да го замѣни. Ето защо и ние, въ стремлението си да запазимъ цѣлата желѣзнопѣтна мрѣжа за държавата, обявихме една борба на източнитѣ желѣзници; ние не можахме да ги вземемъ, обаче уважаеми дѣмократи съ една настойчивостъ, ако и сжщо, взеха ги, и по такъвъ начинъ осжществиха този принципъ, да не допускаме държава въ държава, и ние да разполагаме всецѣло съ желѣзнопѣтната мрѣжа, да можемъ да я насочваме въ такова направление, што да използваме нейнитѣ прѣимущества за народа си, за страната си, за индустрията си. Сега виждаме, че ни заставятъ нови обстоятелства, които искатъ да ни накаратъ малко нѣщо да отстъпимъ отъ този общъ принципъ. Именно желанието на страната ни, желанието на правителството ни, желанието на цѣлия ни народъ, да се даде единъ тласкъ на нашата индустрия, ни застава, покрай този светъ принципъ, да възприемемъ нѣщо като ограничение на него. Обаче азъ ще ви моля да бждемъ много внимателни, што тѣзи изключения, тѣзи отдалечения отъ този принципъ да ги сведемъ до най-малкия минимумъ, за да не попрѣчимъ на общия принципъ. Искаме да дадемъ цвѣтуеще положение на онѣзи индустриални заведения, които лека-полека се появяватъ, искаме да свържемъ центроветѣ, отъ които се вадятъ подземни и надземни богатства, съ нашитѣ държавни линии, като дадемъ възможностъ на частнитѣ български граждани да се ползватъ отъ експлоатацията на тѣй нареченитѣ тѣсноколейни или индустриални желѣзници. Коя цѣль ни кара да възприемемъ този възгледъ и да се отдалечимъ или да направимъ изключение отъ общото правило? Застава ни цѣльта да дадемъ единъ потикъ на индустрията и на нашитѣ земни богатства, да ги свържемъ съ държавнитѣ желѣзнопѣтни артерии, да свържемъ тѣзи начала на производство съ вътрѣшнитѣ или външнитѣ консомативни центрове и по такъвъ начинъ да ги докараме въ процвѣтено положение. Ето защо, като знаемъ тази цѣль, която ни застава да правимъ изключенията, трѣбва да излѣземъ изключително отъ тази изходна точка. Отдалечимъ ли се отъ тази изходна точка, ние ще попрѣчимъ на онзи първоначаленъ принципъ, който сме сложили въ нашето желѣзнопѣтно дѣло. А между това, съ законопроекта, който ни се прѣдлага сега, почитаемото правителство се е отдалечило отъ тази изходна точка. То възприема едно срѣдно начало, на линии отъ мѣстенъ интересъ, обаче не да ги експлоатира държавата, а да ги експлоатира частни лица или частни дружества. Ами че това иде отъ основа да подкоси онзи първоначаленъ принципъ, който е сложенъ въ основата на нашето желѣзнопѣтно дѣло. А такова нѣщо, г-да, азъ по никакъвъ начинъ не съмъ съгласенъ да дадемъ, защото ние ще съсипемъ онова, което ние, като дър-

жава, сме пазили до днес като зънищата на околото си. Азъ не съмъ съгласенъ нѣкому да се даде експлоатация на каквато и да е индустриална линия отъ мѣстенъ интересъ, а това трѣбва да бѣде изключително право, запазено за държавата. Тогава, когато ние знаемъ изходната точка, защо се създаватъ индустриални линии, ще трѣбва да ги припомнимъ тѣй, щото дѣйствително да отговарятъ на правата цѣль. Въ такъвъ случай чл. 1 отъ законопроекта не може да достигне прѣматъ цѣль, даже той противорѣчи на тази основа, защото, както се изрази г. Мушановъ, индустриалниѣ желѣзници трѣбва да приличатъ на отѣзан притоци на голѣмитѣ рѣки, които се стремятъ да скъсатъ началото, откъдѣто си взематъ вода, до мѣстото, къдѣто ще се вливатъ въ рѣката. А между това ние виждаме въ чл. 1 да се казва, че индустриалниѣ желѣзници ще се свързватъ съ желѣзнопѣтни станции, съ шосета, съ пѣтища и съ пристанища. Това, г-да, е много широко. Ако ние искаме да свържемъ единъ индустриаленъ центъръ, не трѣбва да го свържемъ съ желѣзнопѣтна станция, която може да отстои 15—20 км., когато най-малкото разстояние до желѣзницата може да е три километра. Дайте възможностъ на този, който ще построи тази желѣзница, да се доближи до най-близкия пѣтъ, дайте му възможностъ неговитѣ произведения да се товарятъ на желѣзницата и по-нататъкъ го оставете той самитѣкъ да си развива работата. Защо ще го заставяте да остави малкото разстояние отъ три километра и да отиде на 15—20 км. да търси желѣзнопѣтна станция? Послѣ, казва се за пристанищата. Ама азъ може да избира едно пристанище далечъ 50 км., макаръ при мене да има едно пристанище на два километра, като виждамъ, че ми е дадена възможностъ да извърникамъ отъ държавата експлоатацията на една желѣзница на основание мѣстниѣ интереси. Виждате, че тукъ ще има такава разточеностъ, която ние не трѣбва да допуснемъ. Ако, дѣйствително, правителството намѣри, че една желѣзнопѣтна индустриална линия може да се прогласи за линия отъ мѣстенъ интересъ, това тя трѣбва да го направи още отъ началото. Онзи сиромашъ, когото ще накарате да прави желѣзница, той трѣбва да знае добръ, дали ще му я оставятъ за експлоатиране на вѣчни вѣремена на частни начала, или ще е желѣзница отъ мѣстенъ интересъ, въ който случай държавата, споредъ чл. 14, си е запазила правото на откупуването ѝ; този членъ противорѣчи на чл. 1 отъ законопроекта, който казва, че слѣдъ 20 години, ако правителството иска, може да прѣвърне индустриалниѣ линии въ такива отъ мѣстенъ интересъ. И ако се прави една линия отъ мѣстенъ интересъ, тя трѣбва да се направи по такъвъ начинъ, щото да бѣде стабилна, да може дѣйствително прѣзъ нея да върви трафикътъ съ по-малко разноски и съ повече материяли. Ето защо правителството трѣбва още при самото основаване на тази линия да се произнесе, каква трѣбва да бѣде тя — дали отъ частна експлоатация, или отъ мѣстенъ интересъ — защото, когато се прогласи за линия отъ частенъ интересъ и държавата поиска да я прѣвърне на линия отъ мѣстенъ интересъ, тя трѣбва да сложи рѣката си и да каже: Ти си похарчилъ тукъ толкова пари; ето, азъ ти ги плащамъ, вземи си паритѣ и прѣстани вече да експлоатирашъ линията. И съ това, г-да, ще ли се нахвърнятъ интереситѣ на единъ такъвъ концесионеръ? Не, защото пѣльта за него е постигната — желѣзнопѣтната линия, направена отъ него, е центъръ на производството, слѣта е вече съ желѣзницата — остава на държавата да подчини неговото производство на общитѣ правила на държавниѣ желѣзници. Ето защо азъ не съмъ поклонникъ на никакво отстъпване на частни лица желѣзници отъ мѣстенъ интересъ.

Друго едно. Чл. 6, г-да, отъ новия законопроектъ противорѣчи на всички правила на досега изработенитѣ закони. Досега ние сме давали на Народното събрание правото да се произнася, кому да се даде концесия, а сега се прѣдоставя на министра да внесе искането на концесионера въ Министерския съвѣтъ и послѣдниятъ ще се произнася, да му се даде или да не му се даде концесия. Трѣбва да направимъ една разлика, че тукъ се говори за първоначално отдаване на концесия, а въ чл. 1 се говори, че правителството съ законъ се произнася върху желѣзницата, когато ще трѣбва тя да се прѣвърне въ такава отъ мѣстенъ интересъ.

Н. Мушановъ: По откупуването.

В. Константиновъ: Да.

Н. Мушановъ: Народното събрание ще я откупува.

В. Константиновъ: Какъ ще можемъ да оставимъ на едно правителство да рѣшава такъвъ единъ крупенъ въпросъ, когато, за жалостъ, сѣ се явявали нежелателни работи? Какъ ще отнемемъ едно право на Народното събрание и да го дадемъ на министерството? Това е едно суверенно право на Народното събрание; ние разполагаме съ интереситѣ на народа; какъ да го оставимъ на едно правителство, а да оставимъ настрана цѣло едно Народно събрание? (Х. Поповъ рѣкопѣтска) Този членъ е даже противоконституционенъ. Ние не можемъ да оставимъ прерогативитѣ на българския народъ въ разположение на правителството.

Друга една бѣлѣжка по чл. 7. Държавата може да разполага съ своитѣ имущества — никой не ѝ прѣчи; тя може за поощрение на индустрията и за други цѣли, които докарватъ благосъстояние на българския народъ, да направи всичко съ своята собственостъ, обаче тя не може, току-тъй, безперемонно, да налага рѣка на имотитѣ на окръжията и на общинитѣ, на градоветѣ и на селата. Ама че ние до онзи день проповѣдвахме, че искаме да повдигнемъ самоуправлението на общинитѣ. Какъ ще повдигнемъ това самоуправление на общинитѣ, когато ние ги обезземляваме; когато ние вземаме онзи субстратъ, който служи за животъ на тази организация? Оставете това на концесионера: той може да се уговори съ общината, и ако общината види, че има полза отъ тази концесия, тя може да му подари своя имотъ, защото тя е стопанка на този имотъ, а ако не се съгласи, може и правителството да влѣзе арада, обаче послѣдната дума нека е на сѣдилищата.

Въ чл. 14 се говори за два начина на откупуване индустриални желѣзници. Тѣзи два начина сѣ затова, защото правителството прѣдвижда и частна експлоатация и експлоатация отъ мѣстенъ интересъ. Щомъ се възприеме възгледъ, че частната експлоатация не може да бѣде отъ мѣстенъ интересъ, тогава остава първиятъ видъ на откупуване желѣзницата.

Другъ единъ принципъ е сложенъ въ този законопроектъ, г. г. народни прѣдставители. Правителството иска и въ частниѣ правоотношения на кората непрѣмѣнно то да бѣде като настояникъ. Напр., въ чл. 11 се казва, че като се позволи на единъ концесионеръ да построи линия отъ частна експлоатация, той да бѣде заставенъ непрѣмѣнно да свърже съ своята линия останалитѣ индустриални заведения, непрѣмѣнно да бѣдатъ заставени и онѣзи, които иматъ индустриални заведения край тази линия, да се подчинятъ на това разпореждане. Ами че това е ограничение свободата на търговията, ограничение свободата на договоритѣ въобще — ограничение свободата на българскитѣ граждани! Този, на когото е

дадена концесия, може да си направи желѣзница отъ своето заведение до българскитѣ държавни желѣзници или до пътя, до шосето или до пристанището — на всѣкиго се дава правото да прилѣпи своето заведение къмъ тази концесия — обаче, отъ точката на съприкосновението до старата концесия и до неговото заведение той трѣбва да бѣде оставенъ свободенъ да размисли, какво да направи, а не да му напращаваме другъ човѣкъ да върши работи за него — той не е малолѣтенъ. А, отъ друга страна, отъ точката, отдѣто вече неговото производство ще мине въ линията на концесионера, справедливостта изисква тамъ да му се даде нѣщо, да се възмезди, защото ще върви вече по негови релси, по неговъ път. Но да се застави стариятъ концесионеръ да свърже непрѣмѣнно линията си съ тая на новия концесионеръ, това е едно ограничение, което не трѣбва да се допуска.

Най-сетнѣ, ще свърша съ чл. 25, който казва, че кредиторитѣ ще замѣстятъ концесионера въ неговата експлоатация, ако той падне въ несѣстятелност. Може съ спокойствие да се говори за кредитори, които сѣ български подданици; но да се даде това право на кредитори, чужди подданици, ми се чини, че ако допуснемъ това, ние ще направимъ една грѣшка. На тѣхъ трѣбва да имъ се позволи да иматъ само едно право: да продадатъ концесията, да си взематъ паритѣ и да си свършатъ работата.

За да мога да обобща всичко това, което казахъ, ще кажа слѣдующитѣ точки, г-да: първо, при приемането на този законопроектъ да се има за рѣководно начало да си остане държавниятъ монополъ на експлоатацията на линиитѣ; второ, изключенията да бѣдатъ сведени до минимумъ — когато ще се дава концесия, още отначало трѣбва да бѣде опредѣлено, да-ли линията ще бѣде експлоатирана частно, или тя ще бѣде отъ мѣстенъ интересъ; трето, ще прогласи характерътъ на линията, тя трѣбва, ако е, напр., отъ мѣстенъ интересъ, да се съобрази съ разпорѣжданията на чл. 2, който казва, че нормалната ширина трѣбва да бѣде 1 м., не по-долу, послѣ, държавата трѣбва да разполага само съ своитѣ имоти, а да остави общинитѣ свободни и, най-сетнѣ, този законопроектъ трѣбва да се тури въ комисията въ съгласие съ всички досегашни закони, за да нѣма колизия, нѣщо, което не прѣпорѣчва единъ законъ, като по-новъ.

Съ това свършвамъ, г-да.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Има думата софийскитѣ народенъ прѣдставителъ г. Димитъръ Ганчевъ.

Д. Ганчевъ: Г. г. народни прѣдставители! Слѣдъ хубавото и обстойно изложение, което направя прѣдъ малко уважаниятъ г. Бръчковъ, който изтъкна и нѣкои отъ моитѣ мисли, азъ ще се огранича въ малко думи да кажа нѣщо по законопроекта за индустриалнитѣ желѣзници, съ който се занимаваме днесъ. Този законопроектъ иде тъкмо на врѣмето си да удовлетвори една нужда, която се е чувствувала много отдавна и г. министърътъ на общественитѣ сгради заслужа похвала за това. Опасенията, които изказаха прѣждеговорившиятъ господа, сѣ свършено неоснователни и тукъ нѣма абсолютно никакъвъ страхъ отъ това, ако държавата се съгласи и даде право на индустриалцитѣ да си построятъ желѣзници на своя смѣтка, защото този принципъ — да се строятъ тѣсноколейни желѣзници, които да служатъ за индустриални цѣли, да услужаватъ на индустриалцитѣ — който се прокарва сега у насъ, е прокаранъ много по-отдавна врѣме и въ други много по-културни западно-европейски държави; даже и въ съседна Сърбия има такава една

линия, и тази линия, доколкото си спомнямъ се строи още прѣзъ 1884 г., въ врѣмето, когато у насъ министъръ-прѣдседателъ бѣше г. Каравеловъ. На Връшка-чука въ сръбска страна се експлоатира една каменноуглена мина отъ една английска компания. Тази компания искаше тогава още да построи туъ парче, тази линия върху нашата територия и да я свърже съ видинското скеле; но въ него врѣме тогавашниятъ кабинетъ отказа по тѣзи именно съображения, каквито се изтъкватъ и днесъ, че желѣзнопътнитѣ линии у насъ трѣбва да останатъ като държавенъ монополъ. Дѣйствително, тогава се направи една много голѣма грѣшка, защото тази тѣсноколейна линия, ако бѣше построена върху нашата територия отъ Връшка-чука до скелето Видинъ, щѣше да принесе грамадна услуга на населението и на самия градъ. А че това е така, вижда се сега отъ улесненията, отъ услугитѣ, които тая линия прави на тамошното население — защото линията е построена отъ Връшка-чука по долината на р. Тимокъ и се свързва съ Крагуевацъ. Освѣтъ че по нея се прѣнасятъ вагони, но сѣщеврѣменно се прѣнасятъ и пътници, и багажи, и стоки. Азъ съмъ ималъ слухай да говоря съ сърби, било отъ Зайчаръ, било отъ Неготинъ, и тѣ не могатъ да се нахвалатъ съ тази линия и сѣ особено доволни отъ нея. Тѣй че, тѣзи линии, които ние ще отстъпимъ на индустриалцитѣ да ги построятъ за нуждитѣ на своитѣ индустриални заведения, на своитѣ фабрики, нѣма ни най-малко да поврѣдятъ на държавнитѣ желѣзници, затуй, защото тѣ ще иматъ своя изключителна цѣль: тѣ по-напрѣдъ ще услужаватъ на своята фабрика, да прѣнасятъ нейнитѣ материяли. Каква ще бѣде загубата, напр., ако ние позволимъ това на г. Тодора Балабановъ, който е прѣдприелъ експлоатацията на ридскитѣ гори, въ която експлоатация този човѣкъ е вложилъ грамадни капитали и отъ която експлоатация се прѣпитаватъ хиляди души хора и той не може да принесе своитѣ материяли, затуй, защото нѣма пѣтъ? Питамъ азъ, по-добъръ ли е да си построи той на своя смѣтка една такава тѣсноколейна желѣзница и да си прѣнася материялитѣ, които ще се докарватъ въ София много по-евтино и ще коствуватъ много по-евтино и ще можемъ да строимъ зданията си въ София съ много по-евтинъ материялъ, или е по-добъръ да остане при сѣщото положение, за да влачи съ биволски кола материялитѣ си отъ тамъ и при туъ развалено шосе — не зная да-ли се е поправило, азъ имамъ случай да пътувамъ по това шосе, въ което може да се удави човѣкъ цѣлъ въ калъ — по-добъръ ли е едното, или другото? Държавата въ случая нѣма да изгуби абсолютно нищо. Азъ съмъ единъ индустриалецъ; имамъ една фабрика, която отстои отъ линията на 15 км.; искамъ на свои собствени разходи, съ свой капиталъ да построя една линия, за да мога да се улесня въ прѣнасянето на своя материялъ, да го доставямъ на линията о врѣме. Какво губи държавата отъ това? Абсолютно нищо. Ами че ние отъ една страна създаваме закони за повдигане на мѣстната индустрия у насъ, а трѣбва да признаемъ — азъ ще имамъ случай другъ път да говоря по този въпросъ — че тази индустрия се развива при тежки условия у насъ и тя сръбна мжнотия и прѣчки. Е добръ, ако създаваме закони за повдигане индустрията у насъ, защо, тогава, ще отнемемъ възможността на тѣзи индустриалци, които искатъ да си направятъ единъ път, за да могатъ да си услужаватъ по-скоро? Азъ мисля, че за това не може да става и дума. Такива линии има и въ Германия, и въ Австро-Унгария, и въ Сърбия — даже сръбското правителство е построило такива тѣсноколейни линии 235 км., които се намиратъ въ експлоатация сега.

Н. Мушановъ: Ама държавата си ги е построила.

Д. Ганчевъ: Държавата и общинитѣ и частни концесионери, както е случаятъ съ тази мина на Връшка-чука.

Н. Константиновъ: И тѣ сж благодарни отъ нея, на-ли?

Д. Ганчевъ: Да, много сж благодарни. — Така че, не намирамъ никакъвъ страхъ отъ това. Наистина, желѣзницитѣ сж монополъ на държавата, но това се отнася само за желѣзници нормални, но не и за индустриални желѣзници.

Н. Мушановъ: Чл. 1 говори, че могатъ да се строятъ и нормални линии, и тѣсноколейни, и въздушни.

Д. Ганчевъ: Могатъ, защо да не могатъ?

Н. Мушановъ: Сега Вие говорите за нормални желѣзници.

Д. Ганчевъ: Тѣй че, въ заключение, азъ намирамъ този законопроектъ за твърдѣ наврѣмененъ и ще гласувамъ да бѣде приетъ по принципъ. Дѣйствително, има да се направятъ нѣкои измѣнения и допълнения, но това е, разбира се, работа на комисията, която ще се занимае съ него. Отпослѣ ние тукъ, въ Народното събрание, ще си кажемъ думата. Но по принципъ този законопроектъ е тѣкмо на мѣстото си и трѣбва да се приеме, защото ще съдѣйствува и ще помогне твърдѣ много за развитието на нашата народна индустрия, която, може да се каже, сега е въ своя зародишъ, въ началото си. Не трѣбва да ѝ се правятъ никакви спѣнки, г-да. Отъ това нѣма да загуби нищо държавата, напротивъ, ще помогнемъ на тия хора, които сж вложили своя капиталъ на своитѣ индустриални заведения, ще помогнемъ, щото, послѣднитѣ да могатъ да се развиватъ и да вървятъ напредъ.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Има думата пловдивскиятъ народенъ прѣдставителъ г. Христо Поповъ.

Х. Поповъ: (Отъ трибуната) Г. г. народни прѣдставители! Въ сжботата вечерята всички не бѣхте тукъ. Тогава азъ повдигнахъ по този законопроектъ слѣдния въпросъ: може ли той да се тури на дневенъ редъ или не. Почитаемото Събрание прие, че трѣбва да се тури на дневенъ редъ, но сега съмъ длъженъ пакъ по съвѣсть да изкажа своето мнѣние, защото, както казахъ, тогава първенцитѣ отъ мнозинството не бѣха тукъ и ще ми бѣде много приятно да видя, какъ тѣ ще рѣшатъ сега този въпросъ, който азъ повдигнахъ и който считамъ за висококонституционенъ въпросъ и като нарушение на конституцията, споредъ моето разбиране, ако вие приемете, че този законопроектъ трѣбва да се приеме по принципъ отъ васъ.

С. Русевъ: Сериозно ли говоришъ?

Х. Поповъ: Сериозно, и който обича, има литература — и тамъ можемъ да споримъ. Азъ ще изкажа моето мнѣние, че тукъ, въ Народното събрание, азъ забѣлѣзвамъ, че когато се говори за конституция, ние се интересуваме дотолкова, доколкото можемъ да дадемъ нѣкой министъръ подъ сѣдъ; обаче, когато дойде да работимъ, когато трѣбва всички да съзнаемъ, че сме народни прѣдставители и че не трѣбва да правимъ нито една стѣпка, безъ да видимъ да-ли тази стѣпка е съгласна съ конституцията, тамъ като-че-ли не обръщаме никакво внимание. Питатъ ме: „Сериозно ли говоришъ?“ Азъ

ви питамъ: вие сериозно ли поддържате, че въ българския парламентъ могатъ да се приематъ закони, безъ да има за тѣхъ отговоренъ министъръ? Задайте си този въпросъ.

С. Русевъ: Какъвъ въпросъ искате да си зададемъ?

Х. Поповъ: Моля, азъ ще развия мисълта си; не ме прѣкъсвайте: съ това не печелите нищо.

Министъръ А. Франгя: Г. Поповъ! Позволете да кажа двѣ думи, за да не губимъ врѣме. Вие въ сжбота вечерята заявихте единъ отводъ срѣщу министра, като казахте, че тукъ нѣма министъръ, който да внесе единъ законопроектъ, да го защитава и да бѣде отговоренъ за него, и това казахте възъ основание, ако се не лъжа, на чл. 161 отъ измѣнената конституция.

Х. Поповъ: Да, тѣй е.

Министъръ А. Франгя: Азъ заявявамъ, че Вашиятъ отводъ е неоснователно и неправилно заявенъ, и то възъ основа на чл. 152 отъ конституцията. Азъ съмъ назначенъ за титуляренъ министъръ на желѣзницитѣ, съгласно чл. 152, съ царски указъ; докато този указъ не се измѣни, азъ ще си остана тукъ и ще защитавамъ моя законопроектъ, който съмъ внесълъ; ще отговарямъ частно азъ и колективно съ кабинета. Ето, г. Поповъ, това имахъ да ви кажа, за да не се губи врѣме.

Онзи день оставихъ г. Попова да говори, защото, да Ви кажа право, ако той позволи, неговата казуистическа логика не е досадна и говори хубаво. Оставихъ моя другаръ г. Теодорова да му отговори, и Народното събрание, съ приеждането да бѣде този законопроектъ поставенъ на дневенъ редъ, разрѣши въпроса. Сега, ако г. Поповъ иска отново да ни занимае съ този въпросъ, то е свършено друго.

Х. Поповъ: Не сте ме чули, какво ще говоря. Азъ ще говоря, че не трѣбва по принципъ да се приема законопроектътъ.

Министъръ А. Франгя: То е друго нѣщо; но Вие пакъ повдигате въпроса, че нѣмало тукъ министъръ, който да защити законопроекта.

Х. Поповъ: Азъ ще ви кажа, защо не трѣбва да се приеме по принципъ; но Народното събрание е свободно . . .

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Ако Вие ще повдигате сжщия въпросъ, тогава г. министърътъ дѣйствително е правъ.

Х. Поповъ: Азъ ще кажа, че нѣма защо да се приема законопроектътъ, защото нѣма отговоренъ министъръ. Азъ съмъ свободенъ да говоря и Събранието трѣбва да ме изслуша.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Можете да говорите, но не върху въпроса, да-ли има или нѣма отговоренъ министъръ, а да-ли е добъръ или лошъ законопроектътъ.

Х. Поповъ: Азъ ще дамъ нѣколко мотива и, между другитѣ, привеждамъ и този, че нѣма отговоренъ министъръ.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Той е въпросъ разрѣшенъ.

Х. Поповъ: Не е разрѣшенъ.

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: Разрѣшенъ е. Азъ ще питамъ Народното събрание, защото, иначе, това е губене на врѣме. Азъ считамъ, г-да, че този въпросъ е разрѣшенъ въ смисълъ, че г. Франгя, като титуляренъ министъръ на общественитѣ сгради, пѣтищата и съобщенията, има право да се явява и защитава този законопроектъ, и още повече, азъ намирамъ, че даже ако той не се яви, щомъ се яви тукъ единъ другъ министъръ, той го прѣдставлява и той отговаря. Този дневенъ редъ, г-да, е одобренъ.

Х. Поповъ: Азъ ще си дамъ мнѣнието, защо считамъ, че този законопроектъ не трѣбва да се приеме по принципъ.

А. Горановъ: (Къмъ г. прѣдседателствуващия) Нѣма защо да се гласува този въпросъ. Не може да става такъвъ въпросъ.

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: Моля, за да не каже г. Поповъ, че по свое усмотрѣние рѣшавамъ въпроса, трѣбва да го туря на гласуване.

Х. Поповъ: Азъ още не съмъ формулиралъ какво искамъ, Вие какво ще искате отъ Събранието?

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: Моля, ще искамъ да не говорите по принципъ, че нѣмало министъръ на мѣстото, за да отговаря, защото този въпросъ е разрѣшенъ. Разбрахте ли какво ще искамъ?

Х. Поповъ: Азъ ще говоря, че този законопроектъ не може да се приеме по принципъ . . .

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: Добръ.

Х. Поповъ: . . . първо затуй, защото нѣма титуляренъ министъръ.

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: Е добръ, този въпросъ е разрѣшенъ.

Х. Поповъ: Споредъ мене, трѣбва да има титуляренъ министъръ, който да отговаря, а тукъ нѣма човѣкъ, който да отговаря. Туй е първото по принципъ.

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: Не можете да говорите по този въпросъ.

Х. Поповъ: Защо да не ме оставите да говоря?

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: Ще Ви кажа защо. Защото това е единъ въпросъ разрѣшенъ вчера, който днесъ изново не може да се разрѣшава.

Х. Поповъ: Ама вчера е разрѣшенъ тъй . . .

Прѣдседателствуващъ М. Маджаровъ: (Звъни) Моля Народното събрание да се произнесе по въпроса, който прѣдложихъ: счита ли то, че има тукъ надлеженъ министъръ и че може по този законопроектъ да се говори по принципъ или не? Моля, които приематъ, че има такъвъ министъръ, да си вдигнатъ ржката. Само г. Мушановъ не вдига ржка. Толкозъ врѣме изгубихме напразно.

Моля, г. Поповъ, говорете да-ли е добръ законопроектътъ или не.

Х. Поповъ: Г. г. народни прѣдставители! Понеже не ми се дава възможностъ да говоря по принципъ по този законопроектъ, азъ минавамъ по-нататкъ,

като-че-ли има единъ министъръ, който отговаря. За този законопроектъ ще отговаря министърътъ, който го внася. Прѣдставлявамъ си, че г. Франгя е министъръ на желѣзницитѣ.

Н. Апостоловъ: Прѣдставлявашъ ли си? (Смѣе се)

Х. Поповъ: Прѣдставлявамъ си, че той взема тази отговорностъ, въпреки чл. 161 на измѣнената конституция, и така азъ ще говоря.

Прѣди всичко, каква е нуждата отъ тази бързина, съ която се внася този законопроектъ — питамъ азъ? Не можеше ли да се почака два мѣсеца и слѣдъ два мѣсеца щѣше да дойде единъ министъръ, който щѣше да вложи своитѣ познания, своята отговорностъ и въобще своитѣ възрѣния по този въпросъ? Защото по всѣки законъ, прѣди всичко, министърътъ е, който влага своя възгледъ, доколко той мисли извѣстна система отъ идеи да е полезна за неговото отечество, и той е, който се нагърбва съ отговорността, влага основнитѣ си идеи тамъ и тогава моли Народното събрание да му помогне да бѣде полезенъ на своето отечество. Съвсѣмъ не мога да си обясня тая бързина, съ която се внася този законопроектъ. Азъ си прѣдставлявахъ, че най-напрѣдъ ще се внесе единъ законопроектъ за бюджета на новитѣ министри, веднага да ги видимъ тукъ, да видимъ тѣхнитѣ възгледи, и ако имаше нужда отъ бързина, тогава тѣ щѣха да ни съобщатъ.

Вѣрно е, че нашата индустрия се нуждае отъ бързо подпомагане, но азъ никога не вѣрвамъ, че нашата индустрия не може да чака два мѣсеца; тази бързина не може да ме убѣди въ нищо. Искамъ да ми обясни г. министърътъ, когато вземе думата, кое го е заставило да счита, че този законопроектъ е тъй жизненъ, че не може да търпи отлагане съ два мѣсеца? Защото е много важно, когато единъ министъръ внесе единъ законопроектъ, да видимъ, какви сж ръководящитѣ му начала, защо той бърза и защо не бърза, какви сж редакциитѣ, които ще възприеме той тукъ и т. н., за да може Народното събрание да знае, съ какъвъ човѣкъ има работа, да-ли дѣйствително той е искренъ дѣецъ, или нѣщо друго го движи, да-ли той схваща нуждитѣ, правъ ли е, когато той бърза или не, нѣма ли други въпроси, които сж още по-бързи отъ това и т. н. И когато Народното събрание си състави едно мнѣние, че дѣйствително министърътъ се движи отъ искреностъ, отъ чисто етиченъ интересъ, тогава е друго, отколкото когато то подозира, че бързината не се оправдава отъ нищо. Искрено ви казвамъ своето мнѣние: въ моитѣ очи тази бързина не е оправдана. Азъ чакахъ отъ новия министъръ да се внесе тоя законопроектъ. А защо не стана това, ще чуете отъ министра; той ще ви обясни и ще видите, че не може да го обясни, защото има други нужди, по-належащи, а тази не е толкова належаща. Туй на пръвъ редъ.

Послѣ, като погледнемъ самия законопроектъ, ние виждаме, че дѣйствително изключението става, или може да стане, общо правило, а общото правило ще стане изключение. То е като, когато често пѣти учимъ латинската граматика: трѣбва да учимъ повече изключенията, тѣ повече врѣме ни засматъ, отколкото общото правило.

А. Урумовъ: Така е и съ гръцката граматика.

Х. Поповъ: Па и въ гръцката граматика сжщо така. — Така и тукъ: тукъ чрѣзъ тоя законъ може съвсѣмъ да изядете общия принципъ, че желѣзницитѣ се експлоатиратъ отъ държавата; този принципъ може напълно да бѣде изеденъ. А за това е достатъчно да прочетете първия членъ отъ законопроекта. Г. министърътъ ще ни обясни, какво го



застава да внесе тоя законопроектъ, защото тукъ, въ мотивитъ, азъ не виждамъ да е обяснено това. Толкозъ ли се нуждае нашата търговия, щото да може на частнитъ прѣдприятия да отстъпваме да правятъ нормални линии, и това чрѣзъ концесия, дадена не отъ Народното събрание, а отъ изпълнителната властъ? Кои сж мотивитъ, които го ръководятъ въ това. Тукъ, прѣди всичко, трѣбва да имаме прѣдъ видъ, че ние ще пазимъ прерогативитъ на Народното събрание, правата, които Народното събрание досега си е извоювало, нѣма лесно да ги даваме на министритъ; тѣзи права ще си останатъ за него. Така щото, и комисията, която ще обработва тоя законопроектъ, и министритъ, които ще внасятъ и занепрѣдъ закони, да иматъ прѣдъ видъ, че Народното събрание не е разположено да прѣхвърля придобититъ си права на изпълнителната властъ. И това е въ полза на нашето отечество, и въ полза на тѣзи борци, които се рисуватъ като борци срѣщу личния режимъ. Азъ не съмъ борецъ срѣщу личния режимъ, но искамъ народниятъ пай винаги да се запази; а това е, че единъжъ спечеленото право, каквото и да е, не се дава на изпълнителната властъ, защото дадено ней, то значи дадено на короната.

Въ тази точка ми се хареса прѣдидущиятъ ораторъ г. Константиновъ, който ви каза, че ние имаме спечелени права, такива концесии да ги утвърждава Народното събрание. На какво основание лишавате вие тукъ Народното събрание отъ тия права? Г. министърътъ ще обясни, но азъ вѣрвамъ, че ни единъ прѣдставителъ нѣма да се съгласи съ него. Онова, което е запазилъ за Народното събрание законътъ отъ 1885, 1897 г., и досега по този въпросъ, по експлоатацията на желѣзницитъ, то ще се запази и днесъ, а други нѣкои права, които не засѣгатъ прерогативитъ на Народното събрание, могатъ да се дадатъ на Министерския съветъ. Слѣдователно, казвамъ, въ тоя законопроектъ всичко това, което не е съгласно съ този възгледъ, трѣбва да се изхвърли, и азъ вѣрвамъ, че почитаемата комисия ще го изхвърли.

Трѣбва да се съглася съ прѣждеговорившитъ оратори, че, ако се даде ходъ на тоя законопроектъ, и ако толкозъ е нужно бърже-бърже да се приложи, най-многого, което може да се даде на нашитъ индустриалци, на нашитъ промишленици, то е да си иматъ желѣзници, но изключително само за нуждитъ на своето прѣдприятие. Само тази дѣйностъ въ тази областъ и само дотолкозъ може да се прѣдостави на изпълнителната властъ. Всичко, което се дава вънъ отъ това, законопроектътъ трѣбва да го формулира тѣй, щото да става съ разрѣшението на Народното събрание. Тогава вие ще помирите двѣ работи, два принципа: първо, принципътъ, че желѣзницитъ ще се експлоатиратъ изключително отъ държавата; второ, че въпиоцитъ нужди на нашитъ индустриалци могатъ да се удовлетворятъ отъ изпълнителната властъ, като турите една граница — както казаха и прѣждеговорившитъ оратори — щото тѣзи индустриални линии да не бѣдатъ дълги повече отъ извѣстенъ максимумъ. Азъ бихъ прѣдложилъ най-много 20 км.; по-нататъжъ да не се допускатъ такива индустриални линии, по-дълги, защото могатъ да прѣчатъ на народното богатство.

Това, което казахъ, включва, както отстъпването на индустриалнитъ линии, тѣй и откупването имъ. По мое мнѣние, това не трѣбва да става отъ изпълнителната властъ, а трѣбва да става съ разрѣшение отъ Народното събрание. Когато единъ министъръ намѣри за нужно да се удовлетвори едно искане на извѣстно прѣдприятие за разрѣшение постройка на индустриална линия, нека внесе въпроса въ Народното събрание: то никогашъ не е прѣчило, ако дѣло дѣйствително е добро.

По-нататъжъ има да забѣлѣжа и туй, че послѣдниятъ членъ на този законопроектъ ми се вижда несправедливъ. Тамъ се казва: (Чете) „Даденитъ досега концесии за индустриални линии се подчиняватъ на прѣдписанията на настоящия законъ“. По мое мнѣние, това е съвършено несправедливо. Особено Народното събрание и изпълнителната властъ трѣбва да се учатъ да почитатъ правата на гражданитъ; придобититъ права сж придобити: не можете да ги регулирате по този законъ, освѣнъ ако зачитате насието и произвола. Затуй тукъ, въ този членъ, бихъ прѣдложилъ да се тури нова алинея, та цѣлиятъ членъ да стане така: „Даденитъ досега концесии за индустриални линии се подчиняватъ на прѣдписанията на настоящия законъ“; втора алинея: „Придобититъ досега права не се отниматъ“. Така ще запазите правата, които нашитъ граждани сж спечелили.

Съжалявамъ, че не ми дадохте думата по главния въпросъ, по който я бѣхъ взелъ, но, въ всѣки случай, запазвамъ си правото другъ пътъ да развия мисълта си, че ние трѣбва да съзнаемъ въ края на крайщата, че, при парламентарния режимъ, закони не се създаватъ тѣй, докато не се яви министъръ, надлежно опрѣдѣленъ отъ конституцията. Но понеже вие рѣшихте противното, то засега това остава мое мнѣние.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Провадийскиятъ народенъ прѣдставителъ г. Добри Харизановъ има думата.

Д. Харизановъ: Г. г. народни прѣдставители! Азъ ще бѣда много кратъкъ.

По принципъ съмъ съгласенъ съ законопроекта и ще ви моля да го приемемъ, защото съществующитъ у насъ закони отъ 1885 и 1897 г., колкото и да зачекватъ въпроса за строение на индустриални желѣзници за поддръжане на нашата индустрия, сж неясни. Нуженъ е, прочее, единъ законопроектъ, който да е съ ясни постановления и да урежда съ най-големъ подробности тѣзи въпроси.

И въ настоящия законопроектъ има членове, които сж неприемливи, но за тѣхъ може да се говори при второто и третото четене. Азъ мисля, че още отсега трѣбва да се противопоставимъ на чл. 6, който прѣдоставя на министерството правото да дава концесии за постройка на индустриални желѣзници. Щомъ всички ние тукъ пледираме, че господаръ въ тая страна е народътъ, нека това право, г. г. народни прѣдставители, остане на народа, т. е. Народното събрание да разрѣшава концесии за постройка на индустриални желѣзници.

Само толкова ще говоря сега г-о тоя законопроектъ.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Понеже никой другъ не е искалъ думата, въпросътъ считамъ за изчерпанъ.

Д. Драгиевъ: Азъ съмъ искалъ думата.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Не сте я искали.

Д. Драгиевъ: Почукахъ още по-рано.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Азъ не съмъ чулъ.

А. Мандевъ: Г. прѣдседателю! Прѣдлагамъ да се прѣкрятъ дебатитъ.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Имате думата, г. Драгиевъ, но същевременно искамъ да Ви



обърна внимание, че азъ много внимавамъ въ тѣзи работи. Вие не бѣхте поинакви думата по-рано.

Д. Драгиевъ: Г. г. народни прѣдставители! Взехъ думата, за да мотивирамъ нашия вотъ, вота на нашата парламентарна група, колкото и малочислена да е тя днесъ тукъ.

Прѣди всичко, една дума по въпроса, който повдигна г. Поповъ. Доколкото разбрахъ отъ него, въ края на вчерашното заседание, въ което ние не седѣхме, той е направилъ въпросъ, че настоящиятъ законопроектъ носи подписа на единъ министъръ, носи подписа на единъ титуляръ, тъй да се каже, който е въ съгласие съ старата редакция на чл. 161 отъ конституцията, но е въ противорѣчие съ новата редакция на тоя членъ, прѣтърпѣлъ измѣнение отъ V-то велико Народно събрание. Макаръ и мнозина отъ господата да посрѣщатъ съ насмѣшка мнѣнието на г. Попова, но азъ мисля, че то е твърдѣ сериозно. Законопроектътъ трѣбваше да носи подписъ, трѣбваше да носи оня титулъ — министъръ на желѣзницитѣ, почитѣ и телеграфитѣ, какъвто се изисква отъ характера на самия законъ . . .

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Г. Драгиевъ! Тоя въпросъ е разрѣшенъ два пѣти, освѣтъ ако искате да правите обструкция.

Д. Драгиевъ: Въ всѣки случай, болшинството разрѣши, че и така, както е, той е правиленъ. Не зная, доколко г. Христо Поповъ ще бѣде доволенъ отъ подобно едно рѣшение.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: То е свършенъ въпросъ; болшинството го рѣши. Вие знаете това.

Д. Драгиевъ: По карловския изборъ почитаемото болшинство взема едно рѣшение, отъ което г. Поповъ бѣше твърдѣ доволенъ, а ние останахме твърдѣ недоволни, дори и до днѣ днешенъ.

Относително самия законопроектъ, имамъ да кажа слѣдното. Нашата индустрия е твърдѣ млада, трѣбва ѝ нѣкаква закрила отъ страна на държавата, обаче въ тази закрила ние не трѣбва да прѣкаляваме, защото и не бива, отъ друга страна, да се самооболчаваме, че малката България може нѣкога да стане тукъ такава голѣма индустриална страна, щото на чуждитѣ пазари, били тѣ близки, или далечни, да може да дѣли мѣгданъ съ голѣмитѣ днесъ и утрѣ индустриални държави. Въ своето индустриализиране, малката България, струва ми се, трѣбва да насочва своя стремежъ, да задоволява, прѣди всичко, своитѣ индустриални нужди, своя мѣстенъ пазаръ, прѣди всичко. Това, обаче, не значи, че не бива да се създаватъ у насъ тѣ нареченитѣ индустриални желѣзнопѣтни линии. Отъ такива се има нужда. Настоящиятъ законопроектъ има за цѣль да удовлетвори тая нужда. И ако само това бѣше неговата цѣль, ние охотно бихме вдигнали рѣка, защото, макаръ и членове на земледѣлска парламентарна група, ние не разбираме, че трѣбва да се противопоставимъ на една умѣрена закрила на българската индустрия. Обаче, той съдържа законоположения, които, по нашъ възгледъ, го правятъ неприемливъ. Нѣкои отъ тѣхъ се изтъкнаха и ако азъ нѣщо повторя, чрѣзъ моитѣ думи, то това нѣма да бѣде, мисля, толкова въ укоръ на моя говоръ, колкото въ укоръ на самия законопроектъ.

Азъ мисля, че законопроектътъ се явява неприемливъ, по слѣднитѣ свои положения.

Разрѣшаването на концеситѣ се прѣдоставя на Министерския съвѣтъ. Неотдавна, когато се промѣняше законътъ за закрила на мѣстната индустрия този принципъ, вложенъ въ по-ранния законъ по

тази материя, биде замѣненъ съ другъ: вмѣсто Министерскитѣ съвѣтъ да дава концесии за разни индустриални прѣдприятия, остави се това да се разрѣшава отъ Народното събрание. И по силата на този законъ, днесъ на едно индустриално прѣдприятие, което, може-би, не ще надминава 150—200.000 л., на такова едно малочѣнно, тъй да се каже, индустриално прѣдприятие, по силата на съществуващия законъ, концесията за него трѣбва да се разрѣши отъ Народното събрание. Азъ не виждамъ защо да не се слѣдва тоя принципъ и при даването на концесии за постройка на индустриални желѣзници, толкова повече, че тѣхната постройка, често пѣти, може-би, ще коштува не нѣкакви 100 или 200.000 л., а може-би милионъ и нѣщо повече. Поддържамъ, че би било по-правилно, че би било по-полезно, ако разрѣшаването на постройка на индустриална линия ставаше отъ народното прѣдставителство. Съ това не само че ние бихме способствували да се разрѣшаватъ по-правилно, по-обстойно и по-народно-полезно тия въпроси, но ние бихме избавили и г. г. министритѣ отъ подозрѣние. Вие знаете, че въ миналото, по случай даването на нѣкои концесии, сѣ съществували, кога повече, кога по-малко, основателни или неоснователни подозрѣния; вие знаете, че по дѣлото, което съществува спрямо бившитѣ министри, има въпроси и отъ такъвъ единъ характеръ. Може-би, ще ми кажете, че днешниятъ министъръ, който ни внесе този законопроектъ, заслужава всичкото довѣрие въ това отношение. Може той да го заслужава, може да заслужава такова и по-големо довѣрие цѣлиятъ днешенъ кабинетъ, но кабинетитѣ у насъ и навсѣкдѣ не сѣ вѣчни. Утрѣ могатъ да дойдатъ хора, върху които сами вие — прѣдоставено днесъ тѣмъ, чрѣзъ подобно едно законоположение, правото, тѣ да раздаватъ концесии — утрѣ сами вие, г. г. народни прѣдставители, или поне нѣкои отъ васъ ще се намѣрятъ, които да хвърлятъ едно подозрѣние по сѣщото даване на такива едини концесии. Ъто защо, казвамъ, за да се отърватъ и сегашнитѣ, и бѣдѣщитѣ министри, при разрѣшаването на тия въпроси, отъ основателни или неоснователни подозрѣния, и за да се разрѣшаватъ тия въпроси по-правилно и по-полезно за страната, азъ мисля, че този принципъ, възприетъ тукъ, не трѣбва по никой начинъ да съществува; остане ли въ законопроекта, послѣдниятъ, споредъ насъ, се явява неприемливъ.

Друго едно нѣщо, което го прави неприемливъ, е тази неопредѣленост за дължината на линиитѣ, за която споменаха и други господа. Дължината, по възможностъ, трѣбва да бѣде опрѣдѣлена поне въ своя единъ максималенъ размѣръ. Въ стария и въ прѣработения законопроектъ за закрила на мѣстната индустрия бѣше казано, че за постройка на сгради на това или на онова индустриално прѣдприятие ще се дава даромъ мѣсто, ако е държавно, окръжно или общинско. На врѣмето ние казахме думата си противъ тази разпоредба. Виждаме, за съжаление, че сѣщата тази разпоредба е помѣстена и тукъ. Спомнямъ си, че тогавашниятъ министъръ г. Ляпчевъ, който бѣше внесълъ тогавашния законопроектъ за закрила на мѣстната индустрия, когато натакнахме, че това е една прѣкалена закрила, да се даватъ общински, окръжни и държавни мѣста на индустриалнитѣ прѣдприятия, той ни казваше, че ще се даватъ мѣста отъ държавата въ размѣръ не повече отъ два декара; „толкова“, казва, „ще се даватъ безплатно“. Сега, като се вмѣква сѣщата разпоредба и въ този законъ и като не е въпросъ една фабрика да си направи нѣкакъвъ си нейнъ складъ, за който, може-би, сѣ достатъчни два декара, за които ни говорѣше г. Ляпчевъ, ние виждаме, че тукъ могатъ да отидатъ много повече отъ два декара. Една индустриална линия, която ще се протегне на нѣ-

колко километра, може-би, 10, 20 и повече, ако се случи да минава прѣз нѣкои държавни земи, тя въ никой случай не може да се задоволи съ два декара земя, както разбираше тогава г. Ляпчевъ, които ще дава държавата даромъ. Тя ще отнеме, може-би, хектари държавна земя, тя ще отнеме окръжна земя, тя ще отнеме общинска земя. Азъ мисля, че е прѣкалена закрила, щото всичката тази земя, хектари, може-би, макаръ и държавна, да я даваме цѣлата безплатно. Азъ не виждамъ кому другиму ние даваме безплатна държавна земя. Когато нѣколко селяни, или нѣколко граждани, земледѣлци или скотовъдци, се нуждаятъ отъ пасбище, или се нуждаятъ отъ гора, макаръ и два декара, или петъ декара, и поискатъ отъ държавните земи или отъ държавните мери, за да отглеждатъ добитъка си, или да отглеждатъ нѣкакви си растения — за своя полза, разбира се, но тѣ принасятъ сжщевременно полза на държавата съ това — азъ не зная нѣкога български министъръ на финансите да е станалъ да каже: „Тѣзи хора сж толкозъ сиромаси, нека имъ дадемъ поне по 4—5 декара даромъ“. И ние не сме искали даромъ, ами всѣкога сме искали на една, макаръ и умѣрена, колко-годѣ прилична цѣна, да се даватъ било имоти, било гори на българските граждани, били тѣ селяни, или живущи въ градоветѣ. И ако ние не отидемъ да дадемъ въ такъвъ случай на хора, безспорно, бѣдни, ако не имъ дадемъ даромъ 4—5 декара земя, менъ ми се струва, г. г. народни прѣдставители, че ние го прѣкаляваме въ закрилата на нашата индустрия да отиваме да даваме държавна земя стотини, може-би, нѣколко стотини декари, които ще легнатъ подъ опази индустриална линия, която ще услужва, прѣди всичко, на това или онова индустриално прѣдприятие. Отъ друга страна, не се задоволяваме съ туй, че ще даваме държавното, но отиваме да даваме и онуй, на което не сме стопани. Казвамъ, ще дадемъ окръжното, ще дадемъ общинското, безъ пари. Че откъдѣ-накъдѣ? Че нашата властъ може ли да отиде дотамъ, и да дава даромъ имотитѣ на окръжитѣ и общинитѣ? Има общини, които иматъ извѣстенъ поземеленъ имотъ, може-би, не наследенъ съ течение на врѣмето отъ държавата, ами купенъ; има общини, които сж дали пари, та сж си купили мера или гора, пари сж броели; иматъ крѣпостни актове; има села, дѣто сж си оставили хората за мера отъ своитѣ собствени ниви, за да иматъ само мера, като чувствуватъ нуждата отъ мера — какъ така ще отидемъ да владеемъ тукъ разпореджане да ги харизваме? Всѣки единъ човѣкъ, или всѣки единъ законодателъ и една държава може да харизва онуй, което е нейно. Ако е работа да харизваме чуждото, азъ сега да ви харизка състоянието на тогози или на оногози. Нѣма, обаче, смисълъ една подобна харизма — да отиваме да харизваме чуждото. Това е друга една разпоредба, която прави законопроекта неприемливъ.

Друго несправедливо нѣщо, г. г. народни прѣдставители, което прави законопроекта неприемливъ, споредъ насъ, е тази неяснотъ, която сжществува въ разпоредбата на закона за прѣвърщане на индустриалнитѣ линии въ такива отъ мѣстенъ характеръ. Казва се, че слѣдъ 20 години врѣме държавата, ако поиска, може да прогласи една индустриална линия въ линия отъ мѣстенъ характеръ, което не значи нищо друго освѣнъ, че ще се даде право на индустриалното прѣдприятие по тази своя линия да прѣвозва хора, да прѣвозва стоки. Азъ питамъ: ами приходѣтъ отъ този прѣвозъ на хора и стоки — тѣ ще иматъ разноси, ще иматъ и приходъ, па ще иматъ и чистъ приходъ; приходѣтъ бруто нѣма да се равнява на сторенитѣ разноси, ами ще има и нѣкакъвъ чистъ приходъ, този чистъ приходъ въ чия кесия ще отиде, г. министре — само въ кесията

на прѣдприемача ли, въ кесията на индустриалеца? Е, държавата, която дава даромъ своята земя, окръжната земя, общинската земя — че и кой знае пъкъ, по каква цѣна ще отидатъ и частнитѣ земи, защото, ако е по сегашната практика, когато се отчуждаватъ земи за обществена полза, ние знаемъ, че ония хора, които сж имали нещастieto да имъ се отчужди земята за държавна или обществена полза аманъ сж викнали: не се бръснатъ никакви закони, по единъ съвършено произволенъ начинъ онова, което не го правятъ частнитѣ лица, него го прави държавата — взема ти имота, построява си каквотъ и трѣбва, та ти иди и се разправяй. И азъ съмъ увѣренъ, че по сжщия начинъ ще се строятъ и индустриалнитѣ линии: ще отнематъ и частнитѣ имоти на хората, ще ги отнематъ по единъ произволенъ начинъ за безцѣна и ще ги пратятъ да се разкачатъ по сѣдилищата. Та, питамъ, държавата, която дава даромъ своята земя, запазва ли си нѣкакво право на участие въ чистия приходъ отъ този прѣвозъ на хора, отъ този прѣвозъ на стоки, когато индустриалната линия се прѣвърне въ мѣстна. Законопроектътъ мълчи. Този въпросъ е на тълкуване или, по-скоро, той е изтълкуванъ: чиститѣ приходи ще си отидатъ въ джоба на прѣдприемача, въ джоба на индустриалеца, и щомъ това е тѣй, да не ни се види чудно, ако прокарате този законопроектъ, г. г. народни прѣдставители, че малко-помалко хората, които ще строятъ тия индустриални линии, да взематъ днесъ тукъ да строятъ, утрѣ тамъ да строятъ и малко-помалко да влѣзатъ въ ролята на държавата, която и безъ туй аслж е забатачена — нѣма пари да строи тукъ или тамъ линии; ще се явятъ благодѣтели — наспорилъ ги Господъ въ сиромашка България толкозъ, които ще се явятъ да искатъ да направятъ благодѣяние, да искатъ да построятъ по-голямъ или по-малка линия, която ще бързатъ да обрнатъ въ линия отъ мѣстенъ характеръ, и ще влѣзатъ въ ролята на държавата, ще обсебятъ приходитѣ ѝ, и онзи принципъ, който по-рано сме вложили въ закона за желѣзницитѣ, по силата на когото желѣзницитѣ линии сж държавна собственостъ и доходитѣ отъ тѣхъ — държавни, малко-помалко ще остане подъ миндеря, ще остане настрана. Когато давате концесия за едно индустриално прѣдприятие на единъ индустриалецъ това право сѣ чини нѣщо. Има концесионери, които безъ да сж похарчили нѣкакви особени капитални въ прѣдприятието, самото това право на концесия го продаватъ на другъ капиталистъ. Азъ мисля, че подобна такава продажба има по самата Касонова афера, аферата, която лежи въ дѣлото, заведено противъ бившитѣ министри.

Д. Ганчевъ: То е фабрика.

Д. Драгиевъ: За индустриалнитѣ прѣдприятия ви говоря азъ. Моля Ви, г. Ганчевъ, чакайте да чуе какво ще кажа азъ: Вие не знаете най-напрѣдъ какво ще говоря и бързате да ме прѣсичате. Азъ ви казвамъ, че по сжществующия законъ за раздаване концесии има хора, които единъжъ добили право на концесия за извѣстно индустриално прѣдприятие, продаватъ това прѣдприятие. Случаятъ е такъвъ съ Касоновата афера. Има, може-би, много десетки такива случаи. Значи, искаме да кажа, че самото право на концесия струва пари. Когато държавата дава право на единъ индустриалецъ да строи една желѣзнична линия и сетнѣ я прѣвърне отъ чисто индустриална, услужваща интереситѣ на прѣдприятието, въ мѣстна, въ линия, която да услужва на публичния прѣвозъ, питамъ азъ, какъ държавата, която дава това право, да не си законоположи, какъ да не си уговори една колко-годѣ намѣса въ чистия приходъ на прѣдприятието, ами само дава мѣсто, дава право на прѣдприятието да построи желѣзница, за да

услужва интересът си, дава му право да обслужва и публичния прѣвозъ и да добива чистия доходъ, и да нѣма никаква материална възнаграда за нея? Бждете увѣрени, г. Ганчевъ, че никое прѣдприятие, което не дава чистъ доходъ на прѣдприемача, не може да съществува; щомъ съществува, извѣстенъ доходъ ще има, и държавата трѣбва да има извѣстна намѣса въ този чистъ доходъ, искамъ да кажа азъ, а това нѣщо не е уговорено.

Има друго законоположение, което така сѣщо въ моитѣ очи прави законопроекта неприемливъ. То е начинътъ, по който е уговорено откупването на индустриалнитѣ линии и срокътъ за това. Казано е, че по-рано отъ 20 години индустриалнитѣ желѣзници не могатъ да бждатъ прѣвърнати въ такива отъ мѣстенъ интересъ — ни една линия не може да бжде прѣвърната въ такава отъ мѣстенъ интересъ. Ами ако нуждитѣ изискватъ една индустриална линия да бжде прѣвърната въ такава отъ мѣстенъ интересъ по-рано отъ 20 години? Защо е този минималенъ срокъ? Отъ друга страна, уговоренъ е начинътъ, по който ще може да става откупването на една линия. Откупването пакъ не може да става по-рано отъ 20 години — по-рано отъ 20 години държавата не може да откупи една индустриална линия, тя си свързва рѣцѣтъ. Отъ трета страна уговорена е, тъй да се каже, още отсега стойността, по която ще бжде откупена една индустриална линия. Тя може да бжде двояка: ако линията служи изключително на нуждитѣ на прѣдприятието, което обслужва, тогава държавата ще я плати по коствующата въ момента цѣна; ако тя бжде прѣвърната въ линия отъ мѣстенъ интересъ, ще се изчисли чистиятъ доходъ. Виждате, г. Ганчевъ, законопроектътъ признава, че ще има чистъ доходъ, когато линията стане мѣстна. И аслж сѣ ще има чистъ доходъ. Прѣдвижда се чистъ доходъ на такава индустриална линия, и за такава линия, прѣвърната въ линия отъ мѣстенъ интересъ, държавата ще плаща, като взема прѣдвидъ и чистия доходъ, капитализиранъ съ лихва отъ 5%. Ами ако лихвата бжде 4% или 3%? Ако държавата сключи заемъ съ лихва отъ 4%? Тогава, за да построи една линия, тя ще вложи единъ капиталъ, за който ще плаща лихва 3, 4 или 4½%. Не допускате ли, че държавата, слѣдъ 20 години може да сключи заемъ съ 4%, когато днесъ сключва съ 5%? Е добръ, вашиятъ законопроектъ казва, че за да вземете една индустриална линия и я прѣвърнете въ такава отъ мѣстенъ интересъ, освѣнъ дѣто сте дали на концесионера възможностъ да получи чистия доходъ отъ публичния прѣвозъ, ами вие се ангажирате да му я платите по единъ капиталъ, смѣтнатъ въз основа на чистия доходъ, капитализиранъ съ лихва 5%. Това е едно явно увѣждаване на държавната казна. Докато съществува такъвъ единъ принципъ, азъ по никой начинъ нѣма да вдигна рѣка за такъвъ единъ законопроектъ.

Но има нѣщо, г. г. народни прѣдставители, което прави този законопроектъ, поне въ това свое разпореждане, противоконституционенъ. Да оставимъ формалната страна, за която загатна г. Поповъ. Азъ ви моля да обърнете внимание на разпорежданията на чл. 68 отъ нашата конституция. Тоя членъ казва: (Чете) „Принудително отстъпване имотъ може да стане само заради държавна и обществена полза, и то съ справедлива и прѣдварителна заплата“. Въз основа на този членъ отъ конституцията вие днесъ можете да посегнете да вземете имота на всѣки български гражданинъ, билъ той търговецъ, билъ той земеделецъ, билъ какъвто и да е: можете да му вземете лозето, пивата, къщата, всичко можете да му вземете, когато щете. Никому срокъ не се дава, сирѣмъ никого държавата не се обвързва да каже: „Мога да взема този имотъ, но подиръ 20 години; сега се задължавамъ да не го вземамъ“. А тукъ какво

се казва? Ето една привилегия сирѣмъ индустриалцитѣ: можешъ да вземешъ една индустриална линия и да я прѣвърнешъ въ такава отъ мѣстенъ интересъ, но само подиръ 20 години ще упражнишъ туй право; до 20-тъ години ти не можешъ да я вземешъ, нѣма да я буташъ. А въз основа на конституцията ти можешъ да вземешъ всѣки имотъ, на всѣки български гражданинъ, въ всѣки моментъ. Защо вие законополагате, че нѣма да вземате линията на индустриалеца за държавна полза въ продължение на 20 години? Ами ако нуждитѣ на държавата изискватъ да я вземете подиръ 5, 10, 15 години, защо да не се възползвате отъ разпорежданията на чл. 68 отъ конституцията, а отивате да влагате тая противоконституционна разпорежба, която свързва рѣцѣтъ на държавата, която свързва бждщитѣ Народни събрания въ врѣда на държавнитѣ интереси?

Нѣкой отъ прѣдставителитѣ: Чл. 68 отъ конституцията говори за недвижимитѣ имоти.

Д. Драгиевъ: Движимъ, недвижимъ, какъвто и да е имотъ може да се вземе.

Х. Поповъ: Желѣзницитѣ недвижимъ имотъ ли е?

Д. Драгиевъ: Желѣзницитѣ по-скоро може да се смѣтатъ за недвижимъ имотъ, отколкото за движимъ.

Нѣкой отъ прѣдставителитѣ: Вагонитѣ сж движимъ имотъ.

Д. Драгиевъ: Моля ви се, азъ не говоря за вагонитѣ, а за трасето.

Х. Поповъ: Желѣзницитѣ се считатъ движимъ имотъ.

Д. Драгиевъ: Азъ ви говоря за желѣзнопѣтната постройка. Вие можете да махнете вагонитѣ, може да сж гнили или да не сж гнили, г. Поповъ, но думата е за самото трасе, за самата желѣзнопѣтна линия.

Н. Константиновъ: Самата индустрия е движима.

Д. Драгиевъ: Та, поради всички тѣзи съображения, г. г. народни прѣдставители, законопроектътъ, споредъ нашето гледище, се явява неприемливъ, и ние не можемъ да вдигнемъ рѣка за неговото приемане.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Г. г. народни прѣдставители! Има прѣдложение за прѣкръщение на дебатитѣ, но понеже никой не иска думата, азъ считамъ дебатитѣ за изчерпани и давамъ думата на г. министра на общественитѣ сгради, пжтищата и съобщенията.

Министъръ А. Франгя: Г. г. народни прѣдставители! Отъ всичко, което се говори отъ почитаеми народни прѣдставители, може да се заключи едно: че законопроектътъ е важенъ, необходимъ и свое врѣмененъ. За да се използватъ всичкитѣ богатства на нашата хубава страна, трѣбва да дадемъ срѣдства, а едно отъ най-важнитѣ срѣдства е прѣвозното срѣдство, именно това срѣдство, за което вие се внася законопроектътъ за индустриалнитѣ линии.

Опасяватъ се, че ние сме пѣли съ този законопроектъ да прѣкръчимъ принципа на монопола на държавнитѣ линии, на експлоатацията на държавнитѣ линии. Е добръ, ще ми позволите да кажа двѣ думи, за да видите, че това изключение съществува, отъ когато този принципъ съществува. Тази мате-

рия досега не е била третирана специално съ единъ специаленъ законъ, но тя е била засегната съ редъ закони, четири или петъ, ако се не лъжа. Напр., изключението, което съществува и за което ви говори г. Бръчковъ, е въ закона отъ 1885 г. Като се определя принципътъ за монопола за експлоатацията на държавните железници, въ бължката къмъ чл. 7 е казано: (Чете) „Отъ горното изключение правятъ само малки клонове съ специално назначение като съединение на манифактурни или фабрични и други заведения, или рудници съ главните линии и неопределяни за обществено ползуване на публиката, за постройката на които се иска разрешение отъ Народното събрание“. Ще рече още оттогава, въ 1885 г., когато законодателятъ е казалъ, че монополътъ е на държавата, казалъ е, че има изключение, и това изключение сж именно индустриалните линии. Сжщото изключение се прѣдвизда и въ закона отъ 1897 г., дѣто е казано, че се изключватъ желѣзнопътните клонове, които свързватъ индустриални заведения, рудници, магазини и др. Ще каже, туй изключение съществува и никакъ не може да се казва, че съ този законопроектъ може да се нахърни принципътъ на монопола за експлоатацията на държавните линии.

Г. г. народни прѣдставители! У насъ, въ България, макаръ индустрията да е още въ зародиша си, да не се забравя, че има вече 224 фабрични заведения, които произвеждатъ за 30.000.000 л. годишно и които сж официално за 68 милиона лева, вѣнъ отъ карьеритѣ, вѣнъ отъ горитѣ, вѣнъ отъ въглинитѣ мини. Именно, за да може да се използватъ всички тѣзи богатства, ние внасяме този законопроектъ. Азъ не казвамъ, че той е свършенъ. Това е единъ проектъ. Не азъ ще направя закона, а вие; азъ ви давамъ проекта, оставамъ го на вашето мудро обсъждане. Комисията ще го разгледа и полека-лека, ако има нѣкои бължки, които и азъ бихъ намѣрилъ за основатели, ще ги обсъдимъ, ще направимъ законопроекта и така ще дадемъ онова прѣвозно сръдство на нашитѣ богатства, за да могатъ тѣ да се експлоатиратъ.

За да видите, че тази материя е била засегната и отъ други специални закони, ще ми позволите да ви ги цитирамъ. Имате, най-напрѣдъ, законъ за минитѣ. Той е отъ 1895 г. Въ чл. 51 отъ тоя законъ е казано: (Чете) „Въ границитѣ на отстъпеното съ концесия мѣсто концесионерътъ има право сръщу възнаграждение да вземе мѣстата, които, споредъ администрацията по минитѣ, сж необходими за нѣкоя отъ слѣдующитѣ цѣли: . . . за посета, желѣзни пѣтища и канали . . .“ Въ чл. 14 пъкъ отъ закона за насърчение на мѣстната индустрия, отъ 23 мартъ 1905 г., е казано, че всѣки български индустриалецъ има право да свърже индустриалното си заведение съ желѣзнопътенъ клонъ. Имате, ако искате, закона за горитѣ отъ 1904 г., въ чл. 34 на който е казано: (Чете) „За лесно и евтино прѣнасяне на дървения материалъ изъ горитѣ навсѣкждѣ, кждѣто се окаже нужда, се строятъ горски пѣтища, желѣзници и пр.“ Чл. 36 отъ сѣщия законъ гласи слѣдующето: (Чете) „Държавата и общинитѣ могатъ да даватъ на концесия построяването на известни горски пѣтища, желѣзници и пр.“ — даже и общинитѣ иматъ право да правятъ това. Лойде, най-сетнѣ, най-новиятъ законъ отъ демократическо врѣме направенъ прѣзъ 1909 г., който въ чл. 12 повелително казва: (Чете) „Всѣки български индустриалецъ има право да свърже прѣдприятието си посръдствомъ шосе или желѣзнопътна линия съ българскитѣ държавни желѣзници, споредъ закона за индустриалните желѣзници.“ Освѣтъ това, ние имаме едно повелително постановление отъ единъ съществуващъ законъ, което гласи че трѣбва да съществува другъ единъ законъ; възъ основание на

който да се свързватъ тѣзи индустриални желѣзници. Това направихме и ние. Азъ намѣрихъ скициранъ този законопроектъ отъ бившето правителство. Бѣше даже почти готовъ; имаше части въ него, които азъ изучихъ, заедно съ индустриалния съюзъ, съюза на индустриалцитѣ, послѣ съ търговскитѣ камари, повикахъ нѣкои техници и юристи, и, най-сетнѣ, направихъ това, което имахъ честта да ви прѣдставя тукъ като законопроектъ.

Опасяватъ се нѣкои за принципа на монопола. Азъ мисля, че този принципъ е гарантиранъ въ чл. чл. 1, 2 и 3. Ако четете добръ тѣзи членове, г. г. народни прѣдставители, вие ще намѣрите, че наистина всичко това е гарантирано. Говореното тукъ, че частни лица ще дѣйствуватъ, за да използватъ линиитѣ въ своя полза не е вѣрно, защото въ текста е казано: (Чете) „Прѣвърщането на индустриалните линии въ такива отъ мѣстенъ интересъ за публично употребление става съ особентъ законъ.“ А закона нѣма да направи нито Министерскиятъ съветъ нито министърътъ, а ще го направите вие. Ще рече, за да не се оставя експлоатацията на частни лица, създава се законъ, взема съ тази линия, която е била досега направена само за прѣвозъ на материяли на фабричното заведение и става изеднѣжъ държавна линия.

Послѣ, опасяватъ се още отъ чл. 6, че той билъ нѣкаква пропастъ. Напротивъ, чл. 6 опредѣля и запазва всичко, отъ което вие се опасявате, защото въ него е казано, че трѣбва най-напрѣдъ министърътъ, отъ една страна, и Министерскиятъ съветъ, отъ друга, да иматъ прѣдъ видъ: (Чете) „Годността на линията и подвижния ѣ материалъ за една сигурна и безопасна експлоатация.“

Извазва се сжщо опасения, че тая линия може да направляваме къмъ посета и съ това да нахърнимъ интереситѣ на частни лица, но тукъ е казано: (Чете) „Направлението на линията, въ свързка съ имочитѣ, които се завзематъ отъ нея и взетитѣ мѣрки за запазването имъ отъ възможното врѣдно влияние на линията и инсталацията ѣ.“ Послѣ имате: (Чете) „Мѣрките, които сж взети за запазването интереситѣ на общественитѣ съобщения“ — за пѣтищата. Послѣ имате: (Чете) „Когато една индустриална линия прѣминава покрай населени мѣста и пр.“ Туй ще става винаги, прѣди да се даде концесията. И най-сетнѣ: (Чете) „Искането на концесията трѣбва да се удовлетвори или отхвърли въ единъ срокъ отъ три мѣсеца най-късно, считанъ отъ деня на подаване заявлението“, и че „не се дава концесия за индустриални линии, които правителството намѣри, че сж врѣдни за общитѣ държавни интереси или за народната отбрана.“ Ще каже, че всички ония работи, отъ които се опасявахъ почитаемитѣ народни прѣдставители, които говориха досега, сж запазени.

Говори се още: защо, най-сетнѣ, срокътъ да бѣде 20 години. Тая линия не е нищо друго, освѣтъ единъ акцесуаръ. Въ чл. 3 е казано, че тя съставлява неотемлима частъ отъ прѣдприятието. То прилича, напр., да турите на едно колело една дръжка, за да можете лесно да въртите. Имате една мина, ще направите единъ път и този пътъ ще съставлява частъ отъ мината; той не е отдѣленъ. Тукъ има едно смѣшание на понятията. Нѣкои отъ прѣждоговорившитѣ мислятъ, че ние ще даваме концесии на разни хора; напротивъ, ще даваме само на онѣзи, които иматъ концесиирани прѣдприятия, които иматъ това право и които ще искатъ прѣвозни сръдства, съставляващи неотемлима частъ отъ тѣхното прѣдприятие. А знаете, че концесиятъ, съгласно закона за насърчение на мѣстната индустрия, се дава за 30 години. Ние казахме въ закона 20 години, само защото съ 10 години по-малко отъ концесияния срокъ стане? Ще дадете на нѣкого си

една концесия за някакво предприятие; като неотем-
лима част на това предприятие е и пръвозната ли-
ния, която ще отнемете по-скоро, както искаха нѣкои
отъ г. г. народнитѣ прѣдставители. Въ какво положо-
ние бихте поставили индустриалеца? Ето защо ние
прѣдвидѣхме поне 20 години.

Азъ не казвамъ, г-да, повтарямъ го пакъ, че този
законъ е съвършенъ; приемамъ даже, че има нѣкои
бѣлѣжки, направени отъ почитаемитѣ народни прѣд-
ставители, които ще се взематъ прѣдъ видъ, когато
законопроектътъ отиде въ комисията, където тя ще
ги проучи; слѣдъ това, законопроектътъ ще се раз-
глежда членъ по членъ, и ние всички заедно тукъ ще
направимъ съответнитѣ поправки.

Едно има да кажа още. Както ви казахъ и по-
рѣди, азъ ви прѣдставямъ тукъ проектъ, вне ще
създадете законъ. Затова оставамъ това на вашето
обсѣждане, но сега моля да се приеме законо-
проектътъ по принципъ и да се проводи въ коми-
сията. Тамъ всички ще се стараемъ да го попра-
вимъ и да създадемъ единъ добъръ законъ, понеже
той е важенъ, необходимъ и много наврѣмененъ.
Г. Поповъ казва: кое е това давление, което кара
министра да внесе този законопроектъ толкова
бърже. Азъ отговарямъ: само интереситѣ на българ-
скитѣ индустриалци и търговци, на които днешното
правителство има присърце тѣзи интереси. Това е
давлението, което ме е накарало да го внеса. (Ржко-
плѣскане отъ болшинството)

Х. Поповъ: Ако тѣзи интереси сж толкова важни,
то турете министъръ тамъ! (Сочи министерската
маса)

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Ще се гла-
сува. Тѣзи г. г. народни прѣдставители, които при-
смятъ по начало прочетения законопроектъ за ин-
дустриалнитѣ линии и желаятъ да се изпрати въ на-
длежащата комисия, моля, да си вдигнатъ ржката.
(Болшинство) Приема се. Ще се изпрати въ надлеж-
ната комисия.

Слѣдва втората точка отъ дневния редъ — първо
четене на законопроекта за измѣнение и допълне-
ние на нѣкои членове отъ закона за българското
подданство.

Моля г. секретаря да го прочете.

Ако желае събранието мога да дамъ петъ минути
отдыхъ.

Обаждаъ се: Желаете, желаете.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Давамъ
петъ минути отдыхъ.

(Слѣдъ отдыха)

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: (Звънъ) За-
сѣданието продължава.

Моля г. секретаря да прочете законопроекта за
измѣнение и допълнение на нѣкои членове отъ за-
кона за българското подданство.

Секретаръ Х. Цаневъ: (Чете)

„Д о к л а дъ

до XV-то обикновено Народно събрание.

„Г. г. народни прѣдставители!

„Измѣнението на чл. 55 отъ конституцията, гла-
сувано отъ V-то велико Народно събрание, по си-
лата на което запаздѣ приемянето на чужденци
за български подданици ще трѣбва да става по на-
редбитѣ на особенъ законъ, налага нуждата отъ съ-

отвѣтни измѣнения на дѣйствующия законъ за бъл-
гарското подданство отъ 5 януарий 1904 г.

„Наредъ съ това, създаденото съ акта отъ 22 сеп-
темврий 1908 г. ново положение на България въ
международно отношение, не може да не прѣдизвика
и други нѣкои, макаръ и малки, измѣнения и до-
пълнения въ сѣкия законъ.

„Прѣдъ видъ на това, повѣреното ми министер-
ство приготви, тукъ приложения, законопроектъ за
измѣнение и допълнение на нѣкои членове отъ за-
кона за българското подданство, който прѣдставля-
вамъ на г. г. народнитѣ прѣдставители съ молба за
обсѣждане и гласуване.

„София, ноемврий 1911 г.

„Министъръ на правосѣдието: П. Абрашевъ.

„Законопроектъ

за измѣнение и допълнение на нѣкои членове отъ
закона за българското подданство.

„§ 1. Думитѣ: „княжество“, „князь“, „княжеството“,
„княза“ и „княжески“, които се срѣщатъ въ поста-
новленията на закона, се замѣняватъ съ думитѣ:
„царство“, „царъ“, „царството“, „царя“ и „царски“.

„§ 2. Въ чл. 5 пунктъ 1, алинея втора, прѣдъ по-
слѣднитѣ думи: „се е доказало произхождението“
се добавятъ думитѣ: „най-напрѣдъ“.

„§ 3. Чл. 8 се отмѣнява.

„§ 4. Къмъ чл. 9 се прибавя слѣдния новъ
пунктъ.

„5) Чужденцитѣ отъ българско произхождение,
така сѣщо подиръ една година слѣдъ разрѣшението
имъ да установятъ своето постоянно мѣстожител-
ство въ царството.

„Това постановление не се прилага къмъ онѣзи
чужденци отъ българско произхождение, които сж
прѣминали призивната възраст и не сж отбили
военната повинностъ въ отечеството си или въ Бъл-
гария.

„§ 5. Думитѣ въ чл. 10: „се дава отъ Народното
събрание“ се замѣняватъ съ думитѣ: „се дава съ
царски указъ“.

„§ 6. Думитѣ въ чл. 11: „било съ рѣшението на
Народното събрание, което“ се замѣняватъ съ ду-
митѣ: „било съ указа, който“.

„§ 7. Цитираниятъ „чл. 5 пунктъ 4“ въ текстоветѣ
на чл. чл. 11, 17 пунктъ 2, чл. 18 и чл. 35, се замѣнява
съ „чл. 5 пунктъ 3“.

„§ 8. Слѣдъ чл. 28 се прибавя слѣдния новъ
чл. 28а:

„Чл. 28а. Лицето, което иска да добие българско
подданство възъ основа на чл. 9 пунктъ 5 отъ тоя
законъ, трѣбва, освѣнъ горѣизброенитѣ въ чл. чл. 25
и 26 документи, да прѣдстави още и слѣднитѣ:
1) свидѣтелство, че е удовлетворио разпорежда-
нията на закона за военната повинностъ въ отече-
ството си или въ България, и 2) свидѣтелство отъ
общината въ която се е родило, удостоверяващо,
че е отъ българско произхождение, т. е. родено отъ
родители българи.

„§ 9. Думата „агенти“ въ алинея трета на чл. 30
се заменя съ думата „прѣдставители“.

„§ 10. Думата „агенти“ въ чл. 33 се заменява съ
думата „прѣдставители“.

„§ 11. Къмъ чл. 36 се прибавя слѣдната втора
алинея:

„Отъ внасянето на канцеларското мито се осво-
бождаватъ чужденцитѣ, които сж взели участие въ
войната за освобождение на България било въ опъл-
чението, било въ рускитѣ войски.

„§ 12. Къмъ чл. 37 се прибавя слѣдната втора алинея:

„Постановленията на тоя законъ не се прилагатъ къмъ лицата, които, до влизането му въ сила, сж поинакви българско подданство по чл. 8 отъ стария законъ за българското подданство.“

Прѣседателствующъ М. Маджаровъ: Има думата г. Киро Пановъ.

К. Пановъ: Г. г. народни прѣдставители! Измѣнението на чл. 55 отъ българската конституция прѣдизвика измѣненіето и допълнението на закона за българското подданство. Ние вече имаме на рѣка проекта, който е внесълъ г. министърътъ на правосъдието и за приемото или неприемото на който ще трѣбва да се произнесемъ сега. Азъ, като прѣгледахъ този проектъ, намирамъ, че той така съставенъ, е тъй нареденъ, щото напълно отговаря на всички изисквания и трѣбва да бѣде приетъ отъ насъ. Думитѣ „княжество“, „князь“, „княжески“, които се срѣщатъ въ стария законъ, нѣма съмнѣние, трѣбва да бѣдатъ прѣмахнати прѣдъ видъ на това, че България вече не е княжество, а царство. Така щото, по § 1 нѣма вече какво да се каже.

Що се отнася до § 2, именно, до попълването на чл. 5, алинея втора, и то е належащо. Нужно е зитова, защото въ стария членъ имаше една непълнота. Стариятъ членъ гласи: (Чете) „Всѣко незаконородено дѣте, произхождението на което е установено прѣзъ малолѣтството му, съ припознаване или съ сѣдебно рѣшение, слѣдва подданството на онзи отъ родителитѣ, по отношение на когото се е доказало произхождението“. А въ измѣнението на члена се поставятъ слѣдните думи: „най-напрѣдъ“. Значи, членътъ става така: (Чете) „Всѣко незаконородено дѣте, произхождението на което е установено прѣзъ малолѣтството му съ припознаване или съ сѣдебно рѣшение, слѣдва подданството на онзи отъ родителитѣ, по отношение на когото най-напрѣдъ се е доказало произхождението“, т. е., за което е доказано най-напрѣдъ, че произхожда отъ него. Та, казвамъ, че и това измѣнение ще трѣбва да бѣде прието, и азъ съмъ за него.

Колкото се отнася до чл. 9, за който е дума въ § 4 на този законопроектъ, азъ намирамъ, че новата алинея пета напълно отговаря на нуждитъ на страната, затова, защото мнозина, които произхождатъ отъ българи-родители и които сж се раждали въ странство, сж дохождали въ България само тогазъ, когато сж се вече освободили да встъпятъ въ войската, именно, когато сж навършили повече години, та да не могатъ да отидатъ да отбиятъ военната си повинностъ въ България. Значи, идватъ въ България само да добиватъ облаги, а да не носятъ тежобитѣ на нашето отечество. Затова, тѣзи наши братя, които сж раждани отъ българи въ чужбина, ако обичатъ българското отечество, трѣбва, като дойдатъ тукъ, да отбиятъ военната си повинностъ, и да понесатъ тежобитѣ, които и ние носимъ, та тогазъ да се ползватъ отъ облагитѣ, които имъ даватъ българскитѣ закони. Та, казвамъ, и този новъ пунктъ отъ чл. 9 си има мѣстото, и азъ съмъ за него.

Като прѣгледахъ законопроектъ, намѣрихъ, че новиятъ чл. 28, подъ буква а е непъленъ. Непъленъ е, г-да, именно затова, защото, както знаете, въ Ромѣния, въ Русия и въ Сърбия живѣятъ много българи. Мнозина отъ тѣхъ дохождатъ въ България и пожелаватъ да приематъ българско подданство. Нѣкои отъ тѣхъ дохождатъ съвършено млади и искатъ да понесатъ всички тежоби, които и ние носимъ,

та да могатъ да се ползватъ отъ облагитѣ на нашитѣ закони. Тѣ искатъ да постѣпятъ въ българската армия по реда, който е установенъ въ насъ. Тѣзи хора, за да приематъ българско подданство, споредъ новия чл. 28, трѣбва да прѣдставятъ (Чете) „Освѣнъ изброенитѣ въ чл. чл. 25 и 26 документи, още и слѣднитѣ: първо, свидѣтелство, че сж удовлетворили разпорѣжданията на закона за военната повинностъ въ отечеството си или въ България, и второ, свидѣтелство отъ общината, въ която сж се родили, удостоверяващо, че сж отъ българско произхождение, т. е. родени отъ родители българи“. Казвамъ, тукъ ще трѣбва да се направи едно допълнение. Това свидѣтелство трѣбва да се издава или отъ общината, дѣто лицето е родено, или отъ трима български подданици, живущи въ България, които се ползватъ съ правото на достовѣрни свидѣтели, които да удостовѣрятъ, че това лице дѣйствиелно е родено отъ родители-българи, защото ние знаемъ, че въ Сърбия — въ Пиротско и Нишко — живѣятъ българи; сетнѣ около Зайчаръ въ с. Велики-Изворъ, Дубля, Леновецъ и др. тоже живѣятъ българи, но сръбскитѣ власти никога не позволяватъ да се казватъ, че сж българи. Въ Сърбия ги наричатъ българи само тогава, когато искатъ да ги погържатъ или да ги оскърбятъ; тогава казватъ „бугаринъ си“. Та, казвамъ, че сръбскитѣ власти нѣма да имъ издадатъ свидѣтелства, че сж родени отъ родители българи. За да могатъ тѣ да установятъ това обстоятелство прѣдъ насъ, трѣбва да си послужатъ съ други доказателства, именно съ удостовѣреніе, издадено отъ наши българи, отъ български подданици живущи въ България, които ги познаватъ, които знаятъ тѣхнитѣ родители, дѣди, прѣдѣди и пр. Това казвамъ, г-да, именно по тѣзи съображения. Въ Кула, Видински окръгъ, живѣятъ нѣколко души зайчарци, прѣселени отъ Сърбия; знае се тѣхното потекло, даже носятъ прѣкори отъ имената на селата въ България, въ които сж раждани. Тѣхнитѣ прародители прѣселени въ Сърбия като: Лесидерци, Видрарци, Торозлици, прѣселени отъ Тетевенския балканъ прѣли въкове; всички знаемъ, че тѣ сж българи, но тѣ не могатъ да се добератъ до писмени доказателства отъ сръбскитѣ власти, че сж отъ родители-българи, защото сръбитѣ ги третиратъ като сърби. Както ви казахъ, само когато ги погържатъ, тогава имъ казватъ, че сж българи. Та, искаме да се направи едно малко измѣнение въ новия чл. 28, като се каже въ края: „или пъкъ, ако не могатъ да прѣдставятъ такова свидѣтелство, то да прѣдставятъ такова, издадено отъ трима достовѣрни свидѣтели българи...“

П. Станчевъ: Тѣхни съотечественици.

К. Пановъ: ... раждани или живущи въ България и които иматъ българско подданство“. По такъвъ начинъ тѣ ще могатъ да си послужатъ съ тѣхъ като свидѣтели, за да имъ се признае подданството. Имаше единъ такъвъ случай; касаше се за българи прѣселени отъ с. Червена-ябълка, което село е на границата въ Сърбия. Отиватъ въ общината да искатъ удостовѣрение, че сж отъ българско произхождение. Секретарятъ на общината имъ казва: „Зная, че сте българи, но какво да направя; не смѣя да ви издамъ такова удостовѣрение. Ако го издамъ и азъ трѣбва да избѣгамъ отъ Сърбия и да дойда заедно съ васъ въ България, или да отида въ затвора“. Сърбитѣ ще намѣрятъ, дѣто се казва, подъ вола теле и ще го пратятъ въ затвора. Тѣзи хора не можаха да прѣдставятъ такива писмени доказателства и останаха въ България като сръбски подданици, макаръ да сж отъ родители българи. Та, казвамъ, такова измѣнение на този членъ е належащо.

По-нататък иде § 11. Въ § 11 е казано, че към чл. 36 се прибавя втора алинея: (Чете) „Отъ внасянето на канцеларското мито се освобождаватъ чужденците, които сж взели участие въ войната за освобождение на България, било въ опълчението, било въ руските войски“. Азъ чета въ закона и виждамъ, че митата сж много голѣми, около 300 л. Азъ мисля, г-да, че тѣзи мита трѣбва да се намалятъ, да се взема мито въ по-малкъ размѣръ, за да могатъ всички българи, живущи въ България, родени отъ българи и дошли отъ странство, да приематъ нашето подданство, и да не се третираатъ като чужденци, а да се третираатъ като български подданици за да иматъ всички облаги, които имъ даватъ нашитѣ закони, разбира се, да носятъ всички тежести, които носимъ и ние. Въ заключение, казвамъ, че това измѣнение на закона, което ни занимава, е много добро, защото мнозина, които сж дохождали въ България и сж приемали българско подданство, винаги сж гледали да се изплъзнатъ отъ рѣцѣтъ на военнитѣ власти, да не носятъ военната тежестъ, която носимъ ние. А отърватъ ли се отъ нея, тѣ венчичатъ къмъ държавната трезора и искатъ да засматъ добръ платени служокъ. Това го правятъ, да не кажа само нашитѣ братя, които сж отъ Македония, но и тѣзи, които сж родени въ Русия, въ Бесарабия, и другадѣ. Та, този законъ ще накара тѣзи хора да се позамислятъ, и когато ще искатъ да дойдатъ тукъ, да дойдатъ по-млади, да отбиятъ военната си тежестъ и слѣдъ това да иматъ право на облагитѣ, които имаме ние.

Азъ свършвамъ, г-да. Извинете, азъ съмъ новъ. не съмъ ставалъ другъ път да говоря, та малко се стѣснявамъ, казвамъ това, което мога да кажа.

По принципъ съмъ за законопроекта.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Има думата г. Христо Поповъ.

Х. Поповъ: Г. г. народни прѣдставители! Прѣдговорившиятъ ораторъ излиза отъ една политика, която, по моето мнѣние, не е много полезна за нашето отечество. Той мисли, че българитѣ, които идатъ тукъ, било отъ Европейска-Турция, било отъ сръбско или отъ други мѣста, идатъ отъ добро, та иска да имъ спрѣмъ пътя, да не идватъ тукъ.

Нѣкой отъ болшинството: Не.

Х. Поповъ: Така го разбрахъ. — Защото, той каза, че този българинъ, който идва тукъ, непременно трѣбва да отбие военната си повинностъ, за да може да стане нашъ подданикъ и да се ползува отъ благата, които му дава нашата свобода. Менѣ ми се струва, че тази политика е крива. Хората диятъ по Африка и Америка какъ да свържатъ своитѣ интереси съ свои хора — напр., идватъ германци и гледатъ да взематъ земя — а нашата политика е такава, че кждѣто имаме исторически връзки, връзки, които етнически ни прѣдставляватъ като една единица, не стига че нашитѣ неприятели ни разкъсватъ, както моятъ, но и ние отгорѣ помагаме на това разкъсване. Това е крива политика. Азъ бихъ желалъ всѣко българско правителство да води друга политика по този въпросъ, именно, който е отъ българско произхождение, билъ той отъ Европейска-Турция, билъ отъ нѣкви мѣста, които минаватъ за сръбски, както и отъ Добруджа, Бесарабия, даже и банатските българи, всички тѣзи българи, когато влѣзатъ въ нашето отечество, отъ самото стѣпване въ България да се считатъ за български подданици. Такава политика е полезна за цѣлия ни народъ. Каква вѣрба, питамъ азъ, имате отъ единъ българинъ, който се кланя на сѣдитѣ идеали и на сѣщия Богъ, на който се кланя всѣки свободенъ българинъ тукъ, ако стѣпи

на нашата земя? Прѣди всичко, населението става по-гъсто и отъ това печелимъ. Отъ друга страна има хора, които иматъ по-добра култура, а ние ще ги издимъ затуй, защото не били солдати. Щомъ тѣ стѣпнатъ тукъ ние можемъ да ги третираме като български подданици и можемъ да ги вземемъ солдати, ако отговарятъ на условията, при които вземаме и другитѣ българи. Защо е това различие? Азъ не мога да разбера една такава политика. Една държава сжествува, за да пази нацията, расата; иначе, тя нѣма смисълъ да сжествува. Затуй, всѣко едно дѣяние на едно правителство и на едно народно прѣдставителство трѣбва да има това прѣдвидѣ. Ако ние това не пазимъ, пѣма защо да сжествуваме. Ако много народи искатъ да ни унищожатъ, то поне ние да не се унищожаваме. Какъ ще стане това? Ако азъ бѣхъ на мѣстото на прѣдговорившия, щѣхъ да свършвамъ правителството да избѣгва всѣка такава политика и да отвори границитѣ за всѣки българинъ на каквато ще да е възраст. И нема той ще гледа на коя възраст да дойде? Той ще дойде тогава, когато неговото икономическо положение или политическото положение на страната, въ която живѣе, го заставятъ да дойде. Я вижте, че ние имаме 40.000 души македонци въ Америка. Ами едно врѣме сѣрбитѣ съ 40.000 души цѣло царство образуваха. Кждѣ ги пускате? Тѣ сж българи, тѣ сж икономическа сила и ние, прѣди всичко, ще ги използваме като икономическа сила, а отъ друга страна ще се насели земята ни по-гъсто, а нашата земя има нужда отъ това — и по-земелниятъ палогъ ще се увеличи и населението ще се размножи, и всички условия за развитието на една държава ще се подобрятъ. Азъ не разбирамъ защо сж тѣзи дребни политики. Допълъ македонецъ и взелъ служба. Не му давай. Ако е дошълъ да вземе служба и отговаря на всички условия, които се искатъ отъ другитѣ българи, дай му я, защото и той е българинъ, като васъ. Отъ Бесарабия не може, отъ тамъ не може — това сж дребни и, позволете ми да ви кажа, чисто егистични интереси. Затуй, тази политика трѣбва да се махне отъ този законъ, както и отъ всички други закони. Азъ бихъ прѣдложилъ на комисията, щото всѣки българинъ отъ мѣстата, които споменахъ, щомъ стѣпи въ нашата територия да се счита български подданикъ. Както казва конституцията, че всѣки робъ е свободенъ щомъ стѣпи на българска територия, така и всѣки чужденецъ отъ българско произхождение, щомъ стѣпи на българска почва е български подданикъ, ще го третираме такъвъ и ще се вземе солдати, ако отговаря на условията. Може да му се даде право, ако той заяви изрично, че не иска да бѣде нашъ подданикъ, но докогато той не е заявилъ, той ще се третира като такъвъ, ще бѣде солдатъ, ще си плаща данѣка и ще се ползува съ правата, ще които се ползува всѣки единъ българинъ. Азъ мисля, че това ни налага историята, че това ни налагатъ условията, при които живѣемъ, и българскиятъ идеалъ, който ние гонимъ. Вие възставате противъ туй и туряте прѣчка на българитѣ, които не сж отъ тукъ, като че тая земя е само за българитѣ, родени тукъ. Вземете прѣдъ видѣ, че въ тази земя се ползуватъ съ права и други нации, които сж били лпшони противъ България. Какъ така тѣ могатъ да се ползуватъ отъ тия права, а ще туряте такава прѣчка на своя братъ — ако не е дошълъ на възраст, ако не си изпълнилъ военната тежестъ, да не може да се ползува отъ тѣзи права? Не е само военната тежестъ длѣжностъ, която има единъ българинъ. Ами единъ българинъ додѣто е живъ сѣ има длѣжности: той трѣбва да плаща данѣкъ, той трѣбва, ако е образованъ, да развива своя народъ, додѣто му стигатъ силитѣ и да му бѣде полезенъ до послѣдния моментъ. Азъ не мисля, че е

полезен само този, който е билъ солдатинъ. Наистина, и военната тежба е полезна и всеки единъ трѣбва да я изпѣлни, но има и други тежби, които сж по-полезни. Заради туй азъ възставамъ противъ този принципъ и искамъ за българитѣ, откъдѣто и да идатъ тѣ, особено отъ Европейска-Турция, сръбско и Добруджа, да има една привилегия — не привилегия, а право. Ние сме единъ народъ, разсѣсанъ политически отъ нашия неприятелъ; тѣзи връзки, които ни свързватъ, ще ги държимъ повече, отколкото силитѣ ни позволяватъ. Това, което не можемъ да направимъ, защото ни бъркатъ другитѣ сили, само това ще отстъпимъ. Затуй азъ по принципъ ще гласувамъ за тоя законопроектъ, но когато дойде този въпросъ ще прѣдложа никакви свидѣтелства да се не искатъ, защото не могатъ да си доставятъ такива свидѣтелства отъ другитѣ държави. Турчинътъ, когато не иска да ти даде да се изселишъ, не ти дава свидѣтелство. Който не е билъ тамъ, той не знае. „Нерде гидежешъ? — София“. — „Джандеме гидъ“ и не ти дава свидѣтелство. Какъ така, единъ българинъ отъ тамъ ще дойде и тукъ нови прѣчки му се правятъ? Съ това вие карате българитѣ да отиватъ въ Сърбия, а сърбитѣ ги прокълбватъ съ всички сръдства. По този начинъ бѣдния българинъ го правятъ сърбинъ, защото той не е толкова развитъ да се занимава съ висша политика. Отиватъ въ Гърция, галятъ ги, даватъ имъ имоти. Азъ бихъ желалъ и ние да имаме една такава политика. Ние имаме 96 милиона декара земя, отъ които само 36 милиона принадлежатъ на частни лица. Тѣзи държавни имоти могатъ да се заселятъ отъ прѣселници, които да бѣдатъ крѣпостъ противъ нашия неприятелъ. Султанъ Селимъ е държалъ помачитѣ по Родопитѣ, а ние разпрѣсваме нашия сили, пѣдимъ ги, когато можемъ да образуваме цѣла крѣпостъ отъ тѣхъ. Това е една небомислена политика, и азъ вѣрвамъ, че Народното събрание ще я отхвърли.

Другитѣ начала на този законопроектъ сж добри и азъ ще ги поддържамъ.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Има думата г. Петъръ Станчевъ.

П. Станчевъ: Заинтригувахъ ме възраженията на г. Христа Поповъ, нашиятъ симпатиченъ другаръ тукъ, по поводъ казаното отъ говорившия прѣди него, щото тѣзи българи, които дохождатъ тукъ, да си отслужватъ военната повинност. Тѣ ни научиха тѣй да мислимъ. Много момчета отъ Македония и държавни мъже станаха, но избѣгаха отъ военната повинност и нѣкои отъ тѣхъ дадоха свидѣтелства, че сж турски подданици.

Х. Поповъ: Нищо. Тѣ сж единици. Недѣйте се горещи.

П. Станчевъ: Говоря го горещо, като отъ старитѣ патриоти, защото намъ ни прави впечатлѣние българизма на нѣкои: примѣкнатъ се на службѣца, подлѣятъ вода на нѣкого отъ тукъ, и не служатъ въ войската. Затуй казахъ моитѣ думи и нека тѣ служатъ за назидаение на всички млади хора. Нѣмамъ повече нѣщо да кажа.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Никой не иска думата. Считамъ дебатитѣ за прѣкратени. Има думата г. министърътъ на правосъдието.

Министъръ П. Абрашевъ: Г. г. народни прѣдставители! Азъ ще дамъ твърдѣ кратки обяснения. Азъ ще моля при гласуването на закона да се има прѣдвидъ, че внасянето на нѣкои и други измѣненія, които възбудиха тукъ редъ мисли не е продиктувано отъ такива съображения, каквито налага г. Поповъ,

Х. Поповъ: Да, въ това съмъ увѣренъ.

Министъръ П. Абрашевъ: Ако разгърнете модернитѣ законодателства по въпроса, вие ще видите, че никѣдъ, въ никое законодателство не сѣществувало постановление, подобно на онова въ чл. 8. Навсѣкѣдъ придобиването на подданството става по два начина: по рождение и по натурализация. Тѣй като придобиването на подданство по рождение прѣдполага непрѣмѣнно родителитѣ да сж подданици на държавата, естествено, че чл. 8 не можеше да има мѣсто въ онзи отдѣлъ, въ който е туренъ. И менъ ми прави впечатлѣние, че нашиятъ законодатель въ 1904 г., като е възприелъ хубавитѣ постановления на френския законъ по прѣдмета, намѣрилъ е за възможно, пакъ да остави сѣществуването на чл. 8 въ тази редакция, въ каквато е сѣществувалъ още въ 1883 г. И толкозъ повече това ме очудва, г. г. народни прѣдставители, че ако се взремъ въ текста на чл. 8, ще видимъ, че въ сѣщностъ въ него не се съдържа нищо друго, освѣнъ едно постановление за приемане българско подданство пакъ по натурализация. Може да наречете тая натурализация кратковременна, даже моментална, но тя сѣ пакъ е натурализация. Затуй стетохъ за нужно да извадя чл. 8 отъ гл. II въ закона за българското подданство и да туря привилегията за придобиване българско подданство отъ чужденци отъ българско произхождение въ гл. III отъ сѣщия законъ, въ която се прѣдвиджда придобиването на подданство по натурализация. Този е мотивътъ, който ме е движилъ, когато съмъ прѣдложилъ на Народното събрание да отмѣни чл. 8 и съмъ прѣдвидѣлъ единъ особенъ пунктъ въ чл. 9, който урежда приемането на подданство по натурализация.

Тукъ се изказаха на тази тема разни съображения, но, споредъ мене, тѣзи съображения не сж една здрава основа, на която да стѣпимъ. Ако е работата да говоримъ на темата, която зачекнахъ: г. Поповъ, г. Пановъ и отчасти г. Петъръ Станчевъ, азъ съмъ готовъ да дамъ нужнитѣ обяснения въ комисията, но считамъ, че тукъ е неудобно и нѣма защо. Азъ обяснихъ причинитѣ, по които отмѣнявамъ чл. 8 и внасямъ единъ особенъ пунктъ въ чл. 9.

Въ законопроекта за измѣнение на закона за подданството може да има нѣкѣдѣ неплѣноти, може да има нѣкѣдѣ извѣстни недостатѣци. Това е работа, съ която ще се занимае комисията при прѣглеждането на закона. Онова, което трѣбва да се допълни, ще се допълни; тамъ, дѣто е допустнато извѣстно отупение, ще се поправи. Азъ мисля, че подиръ измѣненieto на чл. 55 отъ конституцията, намъ се налагаше длѣжностъ да ви прѣдложимъ тѣзи измѣненія, които съдържа законопроектътъ. Азъ ще моля Народното събрание да гласува законопроекта по принципъ, и тамъ, въ комисията, каквото има да направимъ ще се направи.

Прѣдседателствующъ М. Маджаровъ: Ще се гласува, г. г. народни прѣдставители. Тѣзи отъ васъ, които приематъ законопроекта за измѣнение и допълнение на закона за подданството по начало и да се прати въ комисията, да си вдигнатъ рѣката. (Болшинство) Приема се.

Имамъ да ви съобща, г-да, че е постѣпило едно съобщение отъ Финансовото министерство, съ което изпраша за раздаване на народнитѣ прѣдставители главния отчетъ за финансовото положение на държавата прѣзъ 1910 г. и баланса на държавното съкровище на 1 ноемврий 1911 г. Тѣ ще се раздадатъ на всички г. г. народни прѣдставители.

По дневния редъ, г-да. Вие помните, че въ поминалото засѣдание взехме рѣшение, че утрѣ, четвъртъкъ, се опрѣдѣля като день за отговоръ на постѣпилитѣ интерпелации. Слѣдователно, ние ще

имаме утрѣ на пръвѣ дневенѣ редѣ: отговорѣ на г. г. министритѣ на направенитѣ интерпелации.

Но мисля, че, ако има врѣме, може да продължимѣ дневния редѣ. Затуй за вторѣ дневенѣ редѣ да се постави докладътѣ на финансовата комисия по законопроекта за борситѣ.

Х. Поповѣ и други: Не е раздаденѣ докладътѣ.

Прѣседателствующѣ М. Маджаровѣ: Добрѣ, тогава ще го оставимѣ за слѣдующето засѣдание.

Постъпило е едно прѣдложение отѣ г. Стояна Русевѣ приподписано отѣ 41 народни прѣдставители, въ косто се казва: (Чете)

„Извѣстно е, че бившитѣ Народни събрания сѣ отпуснали на множество лица тѣи наречени „народни пенсии“. Въ съзнанието на обществото е легнало дълбокото убѣждение, че повечето отѣ тѣзи пенсии сѣ отпуснати съвсѣмѣ незаслужено и не-

справедливо. Ето защо — и по силата на чл. 109 отѣ конституцията — правя настоящето прѣдложение и моля почитаемото Народно събрание да постанови, щото всички отпуснати досега „народни пенсии“ да бѣдатѣ ревизирани“.

Това прѣдложение отговаря на прѣдписанието на чл. 109 отѣ конституцията, защото е подписано отѣ една четвъртъ отѣ присѣтствующитѣ депутати. То ще се отпечата, ще се раздаде на г. г. народнитѣ прѣдставители и тогава ще се постави на дневенѣ редѣ. (Къмѣ г. г. министритѣ) Имате ли, г. г. министри, друго нѣщо.

Министърѣ-прѣседателѣ И. Гешовѣ: Нѣмаме.

Прѣседателствующѣ М. Маджаровѣ: Засѣданието се затваря, г-да.

(Затворено въ 6 ч. 35 м. вечерѣта)

Прѣседателствующѣ подпрѣседателѣ: **М. Маджаровѣ.**

Секретари: { **В. п. Николовѣ.**
Х. Цаневѣ.

Началникѣ на Стенографското бюро: **Т. Гължбовѣ.**