Дневникъ

(стенографски)

на

XIII-то обикновено Народно събрание.

Трета редовна сесия.

X засѣдание, срѣда, 2 ноември 1905 г.

(Открито отъ подпрѣдседателя г. Д. Петковъ, въ 2 ч. и 40 м. слѣдъ пладне.)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: (Звъни) Моля г. секретаря да прочете списъка на г. г. народнитѣ прѣдставители.

Секретарь Н. Апостоловъ: (Прочита списъка. Отсѫтствуватъ г. г. народнитѣ прѣдставители: Т. Божиновъ, Н. Ганевъ, Л. Дановъ, А. Джоговъ, А. Димитровъ, С. Димитровъ, Т. Дундаковъ, А. Златановъ, Н. Ивановъ, А. Крушковъ, И. Мандиковъ, А. Маринкьовъ, М. Месудовъ, А. Митовъ, И. Миховъ, А. Мициевъ, Д. Ненковъ, Н. Обрѣтеновъ, И. Пецовъ, А. Поповъ, Г. Поповъ, Р. Поповъ, С. Поповъ II, Д. Пъшковъ, Е. Славовски, Ц. Стойчевъ, К. Стояновъ, И. Табаковъ, М. Теодоровъ, Х. Чакмаковъ, Д. Черневъ, Н. Чилингировъ, В. Шоповъ и Т. Шунтовъ.)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Отъ 189 народни прѣдставители отсѫтствуватъ 34, а присѫтствуватъ 155. Има нужното число народни прѣдставители, за да се пристѫпи къмъ дневния редъ.

Обявявамъ засѣданието за открито.

На дневенъ редъ имаме: продължение разискванията по прѣдложенията отъ Министерството на обществените сгради, пѫтищата и съобщенията за утвърждение сключенитѣ договори: а) съ прѣдприемача г. Хр. П. Никифоровъ за построяването желѣзнопѫтната линия Търново — Трѣвна — Борущица и б) съ прѣдприемача г. Ив. Златинъ за построяването желѣзнопѫтната линия Радомиръ — Кюстендилъ—Турската граница.

Думата има г. Пасаровъ.

Г. Пасаровъ: (Отъ трибуната) Г-да народни прѣдставители! Въпросътъ, който намъ подлежи да разискваме и да разрѣшимъ, е отъ капитална важность, защото той ще стане причина да се похарчатъ повече отъ 25 милиона лева и защото ще има да разрѣшимъ и въпроса — най-важниятъ — за прѣзбалканската линия; затова той изисква всестранно изучване. Нужно е, прочее, да помоля още сега търпѣнието ви, за да се изслушатъ всичкитѣ мнѣния за и противъ и тогава да вземемъ едно окончателно рѣшение.

Въ другитѣ страни, когато има да се разрѣшаватъ въпроси отъ такъвъ характеръ отъ какъвто е настоящиятъ, правятъ се всестранни изучвания: изучва се въпросътъ въ финансово отношение — колко ще се похарчи за построяването на линията, и колко трѣбва да се харчи за поддържането на тази линия; изучватъ се икономическитѣ условия, по които линията ще дѣйствува, изучватъ се и то всестранно, за да се види да-ли тя ще може да покрива поне лихвитѣ на капитала, който ще се похарчи; взема се прѣдъ видъ, така сѫщо, и нуждата на народната отбрана, когато се построяватъ линии подобни на тази каквато ние имаме сега да построяваме, и, най-сетнѣ, ако това е нужно, вематъ се прѣдъ видъ и всички политически обстоятелства, които могатъ да иматъ малко-много съприкосновение съ прокарването на една линия. Слѣдъ като се изучи всичко това, тогазъ се взема едно окончателно рѣшение и се прокарва една линия отъ тукъ или отъ тамъ. Ако вземе човѣкъ да проучи нашата желѣзнопѫтна мрѣжа и нашата желѣзнопѫтна политика, той ще види, че почти всички правителства досега не сѫ имали една планомѣрна политика, не сѫ изучвали основно въпроситѣ и сѫ ги разрѣшавали повръхностно, повече по случайно стечение на обстоятелствата, повече подъ влияния вѫтрѣшни или външни, отколкото да сѫ консултирали истинскитѣ наши народни интереси. Като си дадохъ трудъ да прослѣда всичко това, констати-

рахъ, за жалость, че и сега се дѣйствува по сѫщия начинъ, както се е дѣйствувало и по-напрѣдъ. За да не бѫда голословенъ, ще трѣбва въ кратцѣ да направя една малка история на построенитѣ отъ насъ досега желѣзнопѫтни линии, за да се види колко небрѣжно, колко неизучено, колко неоснователно се е дѣйствувало, когато тѣ сѫ се построявали.

Първата линия, която е построена у насъ, е била линията Царибродъ—София—Вакарелъ. Тя е била нужна да се направи, защото е трѣбвало да свържемъ Столицата и, второ, защото международенъ договоръ насъ ни задължава това да направимъ. При постройката на тая линия тогавашното правителство е направило една много мѫдра и патриотическа постѫпка: то е улеснило българскитѣ прѣдприемачи и по този начинъ сѫ се създали български прѣдприемачи. Тогавашниятъ министъръ Каравеловъ ги е улеснилъ, като е позволилъ да може да се дава гаранция въ недвижими имоти или прѣдварителенъ депозитъ и по тоя начинъ Иванъ Грозевъ е могълъ пръвъ да вземе първата желѣзница и съ това да се създадатъ български прѣдприемачи. Това е една заслуга на единия и на другия. Линията се построява. Слѣдъ това е било нужно да се строятъ и други линии. Почнала се постройката на централната линия. Тамъ се е оказало, че линията по-евтино ще може да мине прѣзъ Орхание, че отъ тамъ пѫтьтъ е по-здравъ па и другитѣ условия, било икономически, било финансови, сѫ диктували отъ тамъ да мине; но тогава не се слушатъ всички тия резони, а затова защото се е тъй щѣло, линията да прѣминава прѣзъ долината на Искъра, както виждате, ние имаме една линия, която е вѣчно нездрава, която е изложена на опасности и по която ще трѣбва да харчиме много за да я поддържаме. Сѫщо и друга грѣшка става съ централната линия. Явяватъ се хора компетентни, които проповѣдватъ, че тя трѣбва да мине прѣзъ ония градове, които трѣбва да се скачатъ, за да се развиятъ културно и икономически, че линията е трѣбвало да мине прѣзъ Ловечъ, Севлиево и пр., да скачи и Балкана, не само по икономически и финансови нужди, но и по чисто военни нужди; но пакъ по сѫщитѣ съображения, безъ да се изучи основно, а за да се удовлетвори, може би, една или друга страна, линията, намѣсто да мине отгорѣ, минава отдолу и освѣнъ единъ Дунавъ, който я пази, пѣма друго що да я пази — съ единъ кавалерийски набѣгъ може да се завземе. Независимо отъ това, вие знаете, че градоветѣ и селата въ планинитѣ, незасѣгнати и оставени въ вѣченъ отпадъкъ, за да ги повдигнемъ, за да свържемъ балканитѣ, които така или инакъ сѫ ще иматъ извѣстни богатства за износъ, трѣбва да правимъ сега специални линии за да удовлетворимъ и тѣхнитѣ нужди. Почитаемиятъ Министъръ на вѫтрѣшнитѣ работи, когато искаше да отхвърли мнѣнието на хора компетентни, казваше: „инжинерчетата и инжинеритѣ азъ нѣма да ги слушамъ“. Да, инжинеритѣ и инжинерчетата казваха напр. въ Плѣвенъ да стане гарата въ града, обаче, се намѣри единъ другъ министъръ, който каза: „Азъ съмъ, който ще рѣшавамъ тѣзи въпроси; азъ съмъ, който казвамъ, че ще трѣбва да стане на 5 км. вънъ отъ града.“

Министъръ Д. Петковъ: Ако бѣха слушали своя умъ, нѣмаше да го направятъ, но инжинеритѣ слушаха.

Г. Пасаровъ: Своя умъ слушаха именно, а инжинеритѣ не слушаха и затова стана така. Намѣсто да скачатъ Горна-Орѣховица, ние виждаме, че отидоха и направиха гарата на 3 км. вънъ отъ града. Защо стана това? Пакъ по сѫщитѣ причини: „Азъ съмъ министъръ, който трѣбва да кажа отъ кѫдѣ трѣбва да мине линията, а не вие, които правите плановетѣ“. Ако е нужно, азъ бихъ ви казалъ и причинитѣ, по които гарата при гр. Плѣвенъ стана на 5 км. вънъ отъ гр. Плѣвенъ или причинитѣ, по които стана на 3 км. вънъ отъ Горна-Орѣховица; обаче, хората, които сѫ причината на това, не сѫ тукъ. По сѫщия начинъ стана линията и по-нататъкъ. Ние виждаме, че почва да се строи вертикалната линия отъ Русе до Търново и се даватъ за нея 10—12 милиона лева, когато тя е съвършено безполезна и ненужна. Инжинеритѣ съобщаватъ, че отъ тукъ не трѣбва да мине, обаче пакъ се намира единъ, който казва: азъ съмъ този, който ще наредя откѫдѣ да мине.

Министъръ Д. Петковъ: Ама линията трѣбваше да мине и прѣзъ Бѣла. Единъ инжинеръ измошеничествува и послѣ стана директоръ на прѣдприятието на Симеонови; той бѣше чиновникъ на Министерството.

Г. Пасаровъ: Азъ провѣрихъ.

Министъръ Д. Петковъ: Значи, инжинеръ е направилъ това.

Г. Пасаровъ: Може единъ инжинеръ да е наредилъ условията и слѣдъ това да е станалъ директоръ; но той нѣма вече власть да диктува откѫдѣ да мине линията.

Министъръ Д. Петковъ: Той я бѣше продиктувалъ вече.

Г. Пасаровъ: А именно е нужно тѣзи, които разпореждатъ, тѣ да поправятъ всички станали грѣшки. И послѣ, затова, че е имало единъ инжинеръ, който измошеничествувалъ, както казвате Вие, не значи, че всички сѫ такива.

Министъръ Д. Петковъ: Не говоря за всички.

Г. Пасаровъ: Г-нъ министърътъ, за да упрекне инжинеритѣ, спомена за Бѣленската линия, че намѣсто прѣзъ гр. Бѣла, прѣминала на 10—12 км. далечъ отъ града и за това сѫ виновни инжинеритѣ. Развѣ инжинеритѣ за това сѫ виновни? Инжи-

ерите прѣпоржчватъ да мине отъ тукъ, обаче единъ прѣдприемачъ съ дълга ржка, по единъ или другъ начинъ — не е тукъ, за да го казвамъ — издѣйствува отъ Бѣленци едно заявление, че ако желѣзницата мине прѣзъ Бѣла, щѣлъ да имъ се плаши добитъкътъ, щѣло, не зная, какво да става и т. н., линията минава отъ тамъ.

Г. Караколевъ: Нѣмаме тукъ сега телета да се плашатъ.

Министъръ Д. Петковъ: И женитѣ щѣли да помѣтатъ.

Г. Пасаровъ: Азъ не желаехъ това да го кажа, защото азъ имамъ по-голѣмъ респектъ.

Министъръ Д. Петковъ: Има заявление.

Г. Пасаровъ: Добрѣ че имало заявление тогава, че женитѣ щѣли да помѣтатъ и по тая причина не е било умѣстно да мине отъ тамъ. Азъ не казахъ това, защото се свѣнѣхъ да го кажа, като мислѣхъ, че не е тукъ мѣстото му да го казвамъ. Добрѣ, инжинеритѣ прѣпоржчватъ и сега нѣщо, но пакъ по сѫщия начинъ се казва: азъ съмъ министърътъ, който ще каже откждѣ да мине желѣзницата. И ето какви линии имаме: за да минешъ линията отъ Русе за Орѣховица, трѣбва по-напрѣдъ да си направишъ завѣщанието. И ние имаме една линия, която отива като манда-арабасѫ, защото е една линия, за която не е било всичко изучено, а се е прокарала по сѫщия начинъ, както сега се иска да се прокара тази линия. Нарежда се да се направи централната линия и да вземе човѣкъ да проучи защо се прави тази централна линия, ще види, че се прави не защото има нужда, а защото ще се боримъ съ Хиршовата линия.

Министъръ К. Панайодовъ: Паралелната.

Г. Пасаровъ: Да, паралелната. Явяватъ се хора, които казватъ, че трѣбва да мине прѣзъ Пирдопъ, че трѣбва да слѣзе долу и да закачи долината на Тунджа, между Срѣдна-Гора и Стара-Планина; добрѣ, но не можа да стане това нѣщо, защото и тогава по сѫщия начинъ се е разрѣшавалъ въпросътъ, както и сега се иска да се разрѣши. Почна да се строи линията Кюстендилъ—границата — нѣма да я строимъ. Добрѣ. Защо? Защото нѣма резонъ, казваше тогава г. Министърътъ на обществените сгради отъ червената маса; нѣколко десетки хиляди лева ще дадемъ обезщетение а ние виждаме, че миналата година се дадоха 760 или 780 хиляди лева обезщетение, и пакъ сме принудени сега да я правимъ. Обаче, вие, като взимате сега инициативата да я направите, това е въ вашия активъ. Тая линия е била нужна още тогава да се направи; но не се е направила. Защо? Защото не искахме да я направимъ.

Министъръ Д. Петковъ: Нѣмаше пари.

Г. Пасаровъ: Въпросътъ не бѣше за пари, а бѣше другъ. Който е челъ мемоаритѣ на Владанъ Джорджевичъ, е видѣлъ, по какви причини не се е построила. И сърбитѣ и други отъ Виена захванаха да интригуватъ. Тъй щото, тя не се построи, защото е имало повече вънкашно влияние, отколкото друго.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Коя?

Г. Пасаровъ: Кюстендилъ—границата.

Д-ръ И. Момчиловъ: Вие вѣрвате ли въ тия мемоари?

Г. Пасаровъ: Вие излѣзте и ме питайте и азъ ще Ви кажа, че не само вѣрвамъ, но има данни, които могатъ да потвърдятъ това. Ние виждаме сега, че цѣла една мрѣжа наша се е прокарала, безъ ние да изучимъ основно всичко, каквото е трѣбвало да се прави. И когато се видѣ, че сме отишли много далечъ, когато се видѣ, че сме загазили, тогава правителството е поискало, като е влѣзло въ конфликтъ съ ориенталцитѣ, съ почването на паралелната линия, да се отърве отъ тѣхъ. И отъ изучванията, които азъ съмъ направилъ, при всичко че не съмъ достатъчно компетентенъ по това, излиза, че сключеният договоръ съ Хиршовата компания, за да стане тѣхната желѣзница наша, е едно отъ най-полезнитѣ дѣла, което онова правителство е направило. Но безъ да се изучи доколко тѣзи договори сѫ полезни, че ние чрѣзъ тѣхъ можехме да се отървемъ отъ ориенталцитѣ, вдига се една врѣва, безъ да се проучи въпросътъ, пакъ за кефъ, за инатъ, и тѣзи договори се съборихa. И какво става? Направихме паралелната линия, дадохме на Хиршовата компания да я експлоатира, а ние да я поддържаме; тѣ я експлоатиратъ безъ ние да вземахме нито петь пари наемъ.

Г. Караколевъ: Кажи и кои сѫ виновнитѣ.

Г. Пасаровъ: Радославовъ, Тодоръ Иванчовъ...

Г. Караколевъ: Други нѣма ли?

Г. Пасаровъ: Нѣма. (Смѣхъ въ дѣсницата) Тѣ бѣха тогава. Азъ не споменавамъ имена, защото искамъ да релевирамъ само случая и да покажа, какъ лекомислено сѫ постѫпвали нашитѣ правителства. Сключва се договорътъ за конверсионния заемъ и се дава желѣзницата на експлоатация, безъ да се спомене въ конверсионния договоръ, че желѣзницата се дава, защото ще става конверсионенъ заемъ.

Министъръ К. Панайодовъ: Има такова нѣщо.

Г. Пасаровъ: Нѣма. Види се не сте изучили въпроса. Банкитѣ не дадоха петь пари; тѣ не осѫществиха конверсионния заемъ, обаче, желѣзницата държатъ и досега. Само въ едно

писмо, което се намира въ Министерството на финанситѣ, има една малка алюзия, че единиятъ заемъ става съ желѣзницата. И когато тукъ запитаха нѣколко правителства, менѣ ми се струва и сегашното, защо не вземете желѣзницата, когато тѣзи хора не реализираха заема, не дадоха нито петь пари отъ този заемъ на г. Тенева, отъ 290.000.000 л., правителствата се намиратъ въ трудно положение. И до день днешенъ линията Чирпанъ—Стара-Загора—Нова-Загора пакъ се експлоатира отъ компанията, безъ да вземемъ нито петь пари за наемъ, обаче ние харчимъ пари за нейното издържане. Това вкратцѣ, г-да народни прѣдставители, за да покажа, че нашитѣ правителства, когато има да се разрѣшаватъ въпроси отъ такава капитална важность, повечето се ржководятъ отъ нѣкакви честолюбия, повечето се ржководятъ отъ нѣкакво желание да блѣснатъ съ своята заповѣдническа воля, отколкото да изучаватъ въпроситѣ ссновно. И като дойдемъ сега на конкретния случай, азъ съзирамъ сѫщото това, което е било и въ миналото. Ако въ минало врѣме се е правило така; ако въ минало врѣме сѫ ставали грѣшки; ако тогава сѫ се извършвали такива работи, благодарение на неопитностьта ни, благодарение на това, че не бѣхме узрѣли политически, благодарение на други обстоятелства, то нека миналото сега да ни служи за урокъ и за ржководяще начало. Хората изучаватъ историята, за да се поправятъ; а ние не я изучаваме и не се поправяме.

Да дойдемъ на въпроса за трансбалканската линия. Ние виждаме, че сѫ станали изучвания, за да мине тя прѣзъ Хаинбоазкото трасе; дадена е била даже на търгъ; но понеже се е повдигналъ въпросъ за прѣминаването на тая линия прѣзъ Шипка и понеже нѣкои отъ военнитѣ, и тогава и сега поддържатъ, че въ военно отношение найдобрѣ е линията да мине прѣзъ Шипка, тя се е спрѣла прѣзъ Горня-Орѣховица до Търново и понататъкъ не е построена,

Д-ръ И. Момчиловъ: Защо се спрѣ? Отъ гюрултиитѣ на Манафова.

Г. Пасаровъ: Тя се спрѣ по съображения, че нѣкои отъ военнитѣ поддържаха, че трѣбва да мине прѣзъ Шипка, та не сѫ причинитѣ гюрултиитѣ на Манафова. Помня, че се раздаваха брошури налѣво и надѣсно, но нито брошуритѣ, нито дохождането на г. Етиена сѫ причината за спирането постройката на тая линия. Тя се спрѣ просто, за да се не направи и тамъ грѣшка, както съ вертикалната и паралелната линии; спрѣ се, за да се проучи. Е добрѣ, ако се е спрѣла, за да се проучи основно, нужно бѣше и сега да стане сѫщото, да се изучи по-основно и тогава да се прокара. Ние, обаче, сега виждаме, че не само нѣма изучване, но Народното събрание е вървѣло по заблуждение и въ всичкитѣ си рѣшения по тая линия, то е било подъ булото на заблуждението, създадено отъ рапорта на професора г. Делоне. За Трѣвненската линия съмъ дълженъ да кажа, че по едно врѣме дружеството на мината „Принцъ-Борисъ“ искаше на свои собствени срѣдства да си построи линия за единъ-два милиона лева, за да може да експлоатира своята мина. То бѣше едно прѣкрасно прѣдложение и дѣйствително стана единъ грѣхъ, дѣто това нѣщо не се прокара. Тоя грѣхъ трѣбва да лежи на тогавашния министръ на Обществените сгради, г. Поповъ, Централниятъ, който, намѣсто да дойде да поддържа това прѣдложение, избѣга тогава въ Бургазъ, защото не бѣше изучилъ въпроса и нѣмаше куражъ да дойде тукъ да го поддържа. Както виждате, ние отиваме сѣ на неизучване и се явяваме сѣ неподготвени.

Дохожда, г-да народни прѣдставители, да се разрѣши въпросътъ, който днесъ имаме на червената маса; повдигна се въпросъ за Трѣвненската линия. Тоя въпросъ се повдигна по едно прѣдложение отъ нѣколко души народни прѣдставители. Ние имахме тогава обясненията, които г. Министърътъ на търговията и земледѣлието ни даде и всички бѣхме подъ впечатлението, че рапортътъ на г. Делоне е въ полза на тая линия, че рапортътъ на професора г. Делоне диктува да се построи линията прѣзъ Трѣвненския балканъ. Такива бѣха думитѣ на г. министра и подъ такива впечатления Народното събрание гласува. Излиза, обаче, че рапортътъ на г. Делоне е съвършено противенъ на това, което г. министърътъ казваше. Отъ цитатитѣ, които ви приведоха г. г. прѣдговорившитѣ оратори и отъ сравнението, което азъ направихъ между рѣчьта на г. министъръ Генадиева и рапорта на г. Делоне, излиза съвършено друго; излиза, че Народното събрание е било въ заблуждение, за да гласува, че линията трѣбва да мине прѣзъ Търново—Трѣвненския балканъ—Борущица. А че това е така, достатъчно е да се сравни рапортътъ съ писаното въ дневницитѣ. Помня и сега, че всички, като имахме прѣдъ видъ авторитетъ като г. Делоне, най-сетнѣ можеше всѣки да прѣклони глава, че ако въ тоя балканъ има толкова богатства, нѣма освѣнъ да построимъ такава линия. Какво излиза, обаче? Сега ние имаме една линия, която трѣбва да мине прѣзъ Търново—Трѣвна—Борущица до Стара-Загора и ще костува 22—25 милиона. Тя не е основно изучена, защото въ краткото врѣме, което оставаше на тѣзи инжинери и „инжинерчета“, за които почитаемиятъ г. Министъръ на вѫтрѣшнитѣ работи не искаше да знае, за които ни петь пари не дава, не сѫ могли да я изучатъ. Отъ друга страна, ние имаме друга една линия — прѣзъ Хаинитѣ — която е изучена и която ще струва 12—15 милиона.

Д-ръ И. Момчиловъ: Осемь милиона може!

Г. Пасаровъ: Тукъ ние имаме 17—20 тунела, а тамъ имаме само единъ; отъ друга страна, тукъ имаме тунели 9—10 хиляди метра, а тамъ имаме тунелъ само около два километра.

Г. Стойковъ: Отъ снощната „Вечерна поща“ сте взели това.

Г. Пасаровъ: Азъ не вземамъ своитѣ свѣдѣния отъ вѣстницитѣ; азъ ги взехъ отъ Министерството на обществените сгради. Между прочемъ „Вечерна поща“ въ случая е много права и много точно казва; обаче, азъ ходихъ въ Министерството, за да взема свѣдѣния, а не ги събирахъ по улицитѣ. Г-нъ министърътъ може да ви каже, че цѣли 2—3 часа стояхъ въ Министерството за да събера свѣдѣния, и че, слѣдователно, не съмъ ги вземалъ отъ вѣстницитѣ.

Ние имаме, слѣдователно, прѣзъ Хаинитѣ една линия, която е дълга 108 км. а пъкъ тукъ имаме една линия, която ще бѫде отъ 134—140 км. Какви сѫ тогава прѣимуществата, за да мине една линия отъ тукъ?

Г. Караколевъ: Отдѣ-накѫдѣ правишъ тая разлика? Прѣзъ Нова-Загора ли?

Г. Пасаровъ: Не, прѣзъ Стара-Загора. Азъ ще дойда послѣ на това, отъ Стара-Загора до Търново-Сейменъ. Почтениятъ Министъръ на вѫтрѣшнитѣ работи говорѣше завчера и искаше насъ да ни убѣди, че линията Търново—Стара-Загора е поправа. Ние виждаме отъ сравненията и изчисленията и като вземемъ картата — направихъ си трудъ да видя релиефната карта на генералния щабъ — ние виждаме, че линията Търново—Стара-Загора не само не е по-права, а е съ едно много по-голѣмо заобикаляне, отколкото отъ Търново прѣзъ Хаинитѣ до Нова-Загора. Какво е тогава прѣимуществото, за да похарчимъ двойно да направимъ тая линия прѣзъ Търново—Трѣвна—Борущица, а не прѣзъ Хаинъ-боазъ? До обнародване рапорта на професора г. Делоне ние имахме мнѣние, че въ Трѣвненския балканъ има вѫглища и че, слѣдователно, ние ще ги експлоатираме. Слѣдъ обнародването рапорта на професора г. Делоне, обаче, ние виждаме, че излиза друго и при все това пакъ се иска да отидемъ да хвърлимъ повече отъ 25 милиона лева за построяването на тая линия.

Ние имаме противъ тая линия цѣлото инжинерско тѣло. Колкото ще да се говори за инжинери и инжинерчета, тѣзи сѫ хората, които сѫ мѣродавни, за да разрѣшатъ кѫдѣ и какъ може въ техническо отношение една линия да бѫде по-добра или по-лоша. Ако оставимъ настрана опозиционната преса — може тя, по една или друга причина, да бѫде противъ и да прави опозиция на правителството, — но ние имаме цѣлото инжинерско тѣло, включително и чиновницитѣ и други, които не се стѣсняватъ да пишатъ въ своитѣ списания и да излагатъ своитѣ основателни мотиви, отъ които да се вижда, че постройката на тази линия е абсолютно врѣдна въ техническо отношение. Ние имаме цѣлия свободенъ печатъ, независимиятъ; даже вѣстницитѣ, които сѫ независими и които иматъ малко или много връзки съ правителството, и тѣ се обявиха противъ, защото намиратъ, че построяването на тая линия е врѣдно и безполезно и че съ направата ѝ ние ще хвърлимъ 25 милиона лева, защото не сме направили основно проучване на линията.

Дадохъ си трудъ да проуча послѣдното поне съображение, полезна ли е линията въ военно отношение, както почтениятъ г. Министъръ прѣдседатель частно ми говорѣше — че тя може да бѫде полезна въ това отношение. Безъ да влизамъ въ въпроса за народната отбрана, понеже тия работи не трѣбва да се говорятъ тукъ, па и не съмъ компетентенъ, азъ си дадохъ трудъ да отида въ Военното министерство; тамъ се срѣщнахъ съ всичкитѣ по-видни офицери, хора компетентни, хора съ нужното образование и съ нужната подготовка, и отъ думитѣ имъ излиза, че линията, направена прѣзъ Борущица, не само не помага въ военно отношение, но само е врѣдна, че тя тамъ е абсолютно безполезна. И Генералниятъ щабъ, и Военното министерство — съ подписа на сегашния Воененъ министъръ, г. генералъ Савовъ — сѫ писали въ Министерството на обществените сгради, основателно излагатъ своето мнѣние и искатъ, тая линия да не минава прѣзъ Търново—Борущица. Има подобни писма, писани отъ Министерството. И отъ Военното министерство твърдѣ основателно сѫ искали да бѫде линията прѣзъ Хаинитѣ. Ако, г-да народни прѣдставители, оставимъ всичко друго настрана, па да кажемъ, че всичкитѣ наши партии, по една или друга причина сѫ противъ; ако оставимъ свободната преса; ако оставимъ техническитѣ списания; ако оставимъ икономическото дружество — ако оставимъ всичкитѣ тѣхъ и кажемъ, че тѣ нѣматъ толкова знания и толкова умъ, то поне тази неутрална политическа и морална персона, Военното министерство, което не принадлежи на никаква партия, поне неговото мнѣние не е ли достатъчно авторитетно за насъ и правителството, за да прѣдпочетемъ да се направи една линия по-кѫса, по-права, по-полезна и по-евтина, отколкото една линия, която е и дълга, и скѫпа, и безполезна? Азъ допущамъ, че хората могатъ да нѣматъ толкова умъ, колкото могатъ да иматъ министритѣ, или единъ министъръ отъ червената маса, но трѣбва да се допусне, че и въ редоветѣ на другитѣ партии има хора държавници, които могатъ да схващатъ и да изучатъ въпроса дотолкова, доколкото поне може да го изучи единъ министъръ отъ червената маса. Защо тогава съ такава настойчивость, съ такава упоритость се иска, щото непрѣмѣнно линията да мине отъ тукъ, когато цѣлото общество, всички вѣстници, всички инжинери безъ разлика, всички икономисти и Военното министерство съ Генералния щабъ сѫ противъ прокарването линията прѣзъ Търново—Борущица?

Г. Караколевъ: Не е вѣрно това. Тогава кажи, че е по-право прѣзъ Шипка.

Г. Пасаровъ: Азъ отидохъ самъ и провѣрихъ. Ще дойде тукъ, може би и самъ г. Военниятъ министъръ да ви каже: г. Пасаровъ дойде и провѣри; защото азъ никога нѣма да дойда да твърдя работи, които не съмъ провѣрилъ. Плановетѣ азъ не искахъ да гледамъ, защото не ме интересуватъ. Но тия хора основно сж изучили въпроса, когато сж се отнесли до Министерството на обществените сгради и сж искали да мине тая линия прѣзъ Хаинитѣ, а не прѣзъ Борущица. Завчера, когато говорихъ съ г. Министъръ-прѣдседателя, той ми казваше, че тамъ възможно е да иматъ подобно мнѣние, обаче тѣ не сж художници, ами тѣ сж занаятчии. Ние не виждаме тѣзи, които претендиратъ, че сж художници, да сж изкарали прѣдъ насъ една картина, съ която да ни убѣдятъ, че прокарването на тази линия отъ тамъ, отъ дѣто тѣ претендиратъ е по-добро, отколкото отъ тамъ отъ дѣто занаятчиитѣ мислятъ. Напротивъ, азъ мисля, че тѣ сж художници, а г. генералъ Петровъ е занаятчия, защото тѣ сж изучили въпроса, а той не е: поне ние тукъ не го чухме да каже всички свои мотиви, всички свои резони, които сж го карали да прави това . . .

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Нѣмамъ нужда да искамъ отъ Васъ атестатъ за познания или не.

Г. Пасаровъ: Ние имаме право да чуемъ, па и да критикуваме.

Министъръ Д. Петковъ: И Вие сте юристъ, но г. Теодоръ Теодоровъ Ви туря въ джеба си съ краката нагорѣ, съ главата надолу. (Смѣхъ)

Г. Пасаровъ: Онова не се знае. Ако питате него, той ще каже, че не.

Министъръ Д. Петковъ: Г-нъ Теодоръ Теодоровъ, макаръ че ми е противникъ, но го признавамъ, че е добъръ юристъ.

Г. Пасаровъ: Вие може така да го прѣдставлявате, понеже така Ви понася.

Министъръ Д. Петковъ: Вие сте юристъ толкова, колкото и азъ. Азъ разбирамъ юриспруденцията по-добрѣ отъ Васъ.

Г. Пасаровъ: Вие отъ юриспруденцията абсолютно нищо не знаете.

Министъръ Д. Петковъ: Вие абсолютно нищо не знаете. Сега ще стана да Ви кажа и ще видите.

Г. Пасаровъ: Вие можете отъ червената маса да величаете само невѣжеството, незнанието!

Министъръ Д. Петковъ: Моля Ви се, не ме закачайте, че азъ съ своето невѣжество ще Ви натикамъ въ джеба си. Вие имате само бой —, но говедата сж високи!

Г. Пасаровъ: Вие нѣмате нито бой, нито умъ; Вие имате само едно невѣжество и единъ цинизъмъ, нищо друго. Ако Вие мислите, че съ едно нахалство може да се псуватъ хората, то Вие го имате. (Глъчка) Азъ Ви моля да не ме закачете: ако ме закачате, ще Ви отговоря четворно.

Министъръ Д. Петковъ: И мислите, че съ това ще ме уплашите?

Г. Пасаровъ: Нѣма да ме уплашите и Вие. Кои сж причинитѣ и съображенията, които Ви диктуватъ, отъ тукъ да се прокара линията, която е въ всѣко отношение съвсѣмъ несъстоятелна?

Г. Караколевъ: Е, отъ тамъ ще мине, да видимъ какво ще стане! (Смѣхъ)

Г. Пасаровъ: Какво ще стане? Както казва г. Караколевъ, бучамъ-акж-ичинъ „отъ тукъ ще мине“, то е чудно, но така ще стане. Ние знаемъ отъ нашата история, когато се е прѣдлагала една линия, че слѣдъ като отидатъ и инжинери, и министри да докладватъ, тогава се иска тази линия да мине; тогазъ ние ще видимъ, има ли основания да се прокара една линия само затова, защото отъ тукъ искаме да се прокара. Не може никогажъ едно правителство, което ще похарчи 25 милиона лева, да разрѣшава въпроса бичаленъ: само затова, защото „азъ искамъ отъ тукъ да мине линията, затова ще я прокараме отъ тукъ.“ Ние четохме, че причинитѣ, които сж могли да накаратъ правителството да прокара отъ тукъ линията, сж били, че нѣкои приятели на правителството имали тамъ мини и, слѣдователно, имали интереси, които ги карали да искатъ да се прокара линията отъ тамъ, за да могатъ да продаватъ или да експлоатиратъ своитѣ мини по-добрѣ, отколкото ако тази линия не минѣше отъ тамъ. Азъ искамъ да бжда обективенъ и си дадохъ трудъ да видя, могатъ ли тия причини да бждатъ единственитѣ за да накаратъ правителството да направи това. Длъженъ съмъ да изповѣдамъ, че интереситѣ, които се намиратъ тамъ, не сж толкозъ голѣми, и азъ не допущамъ, че само заради това може да се прокара линията, пр. всичко че можеше човѣкъ да подозира подобно нѣщо; защото, като гледа човѣкъ какво става въ провинцията, каква е системата на управлението, като вижда, че ржководящето начало е повече охраняването на партията, отколкото интереситѣ на държавата, може човѣкъ да дойде до заключение, че личниятъ интересъ е причината да се прокара линията отъ тамъ.

Министъръ Д. Петковъ: Г-нъ Пасаровъ! Не си позволявайте да оскърбявате хората, защото нѣма да стоите на трибуната. (Глъчка) Ако Вие

сте правили мошеничество, недѣйте го прѣписва на други.

Г. Пасаровъ: Азъ не казвамъ, че има мошеничество, но казвамъ, че тамъ нѣма голѣми интереси, които да ви накаратъ да прокарате отъ тамъ линията. (Прѣрекание)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: (Звъни) Моля тишина, г-да!

Министъръ Д. Петковъ: Върви си въ кѫщи да си уредишъ най-напрѣдъ домашнитѣ работи.

М. Миловъ: Човѣкъ, който е фалшифициралъ рѣшения, нѣма право да упрекава.

Г. Караколевъ: Азъ не чухъ, трѣбва ли ни една прѣзбалканска линия или не ни трѣбва. (Прѣрекание)

Г. Пасаровъ: Единствената причина, която, по моето мнѣние, може да накара правителството да строи отъ тамъ линията, не е, както ви казахъ, това, че тамъ имало нѣкои мини . . .

Д. Ачковъ: Този човѣкъ е заплютъ отъ жена си — и той ще морализира обществото!

Г. Пасаровъ: Не оскърбявайте, г-нъ Ачковъ.

Д. Ачковъ: Както ни оскърбявашъ, така ще те оскърбяваме и докогато ни оскърбявашъ, ние нѣма да ти дадемъ възможность да говоришъ.

Г. Пасаровъ: Тамъ не влизай. Остави това, защото . . .

Д. Ачковъ: Още по-тежко ще ти кажа.

Г. Пасаровъ: Азъ не съмъ казалъ нищо . . .

Министъръ К. Панайодовъ: Какъ не казахте! Вие не знаете какво говорите. Пиянъ ли сте?

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-нъ Пасаровъ! Вие сте разбранъ човѣкъ; тѣзи улични маниери оставете ги поне Вие.

Д. Ачковъ: Г-нъ Цановъ нека каже, говорилъ ли му е нѣкой нѣщо? (Глъчка)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: (Звъни)

Министъръ Л. Паяковъ: Нека си вземе думитѣ назадъ и тогазъ да продължава.

П. Ивановъ: Г-нъ Пасаровъ! Може ли да приказвате такива глупави работи? Цанковисти и народняци дайма приказватъ тия работи.

Г. Пасаровъ: Като се установява, че никакви интереси въ минитѣ нѣма, които да каратъ правителството да иска да прокара линията отъ тамъ, защото притежаването на нѣколко слаби мини отъ нѣкои ваши приятели, не сѫ основание да докаратъ . . .

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Кои сѫ тия наши приятели?

Министъръ К. Панайодовъ: Кои сѫ тия приятели? Какъ така? Не Ви е срамъ!

М. Миловъ: Вѣроятно, вие въ цанковистко врѣме сте се подкупвали.

Г. Пасаровъ: Азъ ви казахъ, че тамъ нѣма такива интереси, които да ви накаратъ да правите линията отъ тамъ. Тогазъ ние ще се запитаме, коя може да бѫде другата причина, която заставя правителството, щото то непрѣмѣнно да прокара линията отъ тукъ? Като ви казвамъ, че си дадохъ трудъ да видя и намирамъ, че тамъ нѣма интереси, които да заставятъ, било болшинството, било правителството да прокара линията отъ тамъ, тогазъ каква друга причина може да се намѣри, която да накара правителството да прокара линията отъ тамъ?

Д. Ачковъ: Тая е причината, която Вие не можете да схванете.

Г. Пасаровъ: Тази причина, която се е явявала и при други кабинети, то е нуждата непрѣмѣнно да се прокара една линия прѣзъ мината „Принцъ-Борисъ“: мината е свързана съ банкитѣ въ Парижъ и тѣ ни правятъ заеми безъ да охраняватъ своитѣ интереси. А че това личи, то се вижда въ договора за заемъ, който ние направихме, въ тѣхното желание и искане да построимъ тѣсноколейна линия, пъкъ и, малко или много, въ самитѣ поемни условия. Вие ще видите, че въ поемнитѣ условия се иска 700.000 л., да се дадатъ прѣдварително въ наличность, като депозитъ, когато нашитѣ закони позволяватъ на българскитѣ поданици да депозиратъ и въ недвижими имоти. Второ, ще видите въ чл. 29 на поемнитѣ условия, че може да се изплаща една ситуация, само ако е 500.000 л., не по-долу, когато досега можеше да се изплаща една ситуация и по-малка отъ 500.000 л., отъ 50.000 до 100.000 л. Ако правителството е взело подобенъ ангажментъ, което е вѣрно, то е било принудено. Но ако днесъ дойдемъ и ако изучимъ и видимъ, че ще бѫдатъ на халость хвърлени 25 милиона лева, азъ мисля, че по-добрѣ ще бѫде правителството да иска оторизация отъ Народното събрание да построи на свои срѣдства една тѣсноколейна линия — ако сега е късно да искаме дружеството да построи такава — и по този начинъ нека дадемъ възможность на мината и на минитѣ отъ тамъ да се експлоатиратъ; или пъкъ по-добрѣ би било, да се откупи тази мина, да се обезщетятъ тѣзи хора, които иматъ право на обезщетение, защото ако тѣ открихa мината и ако сѫ похарчили пари, не сѫ длъжни сега да губятъ, отколкото

за мигъ да се хвърлятъ 25 милиона лева така въ земята, когато нѣма да имаме никаква полза. Азъ държа, че ако едно правителство е направило ангажментъ съ чужденцитѣ, трѣбва точно да го изпълни; не изпълни ли си задълженията, ние ще си изпатимъ, защото чужденцитѣ капиталисти сж по-силни отъ насъ и ще наложатъ това, което ние, като сме се ангажирали, не можемъ да изпълнимъ. И г-да народни прѣдставители, понеже тамъ може да бѫде само истинската причина, а никѫдѣ другадѣ, на това упорство на правителството да иска отъ тамъ да мине постройката на линията, ако това е така, менѣ ми се струва, че нѣма голѣмъ трудъ да се положи, за да убѣдимъ всѣкиго, че хвърлянето на 25 милиона лева ще бѫде безполезно, обаче, ние, за да изпълнимъ едно свое задължение спрѣмо хората, можемъ да ги обезврѣдимъ по другъ начинъ — можемъ да направимъ една тѣсноколейна линия, на даже на свои срѣдства, за да имъ дадемъ възможность да експлоатиратъ мината, или пъкъ да откупимъ тази мина По тоя начинъ и тѣ ще бѫдатъ доволни, и ние ще можемъ да си построимъ линията тамъ, дѣто нашитѣ интереси изискватъ и дѣто ние нѣма да имаме една линия, по която послѣ да харчимъ скѫпо и скѫпо, за да я поддържаме.

Още единъ малъкъ резонъ противъ постройката на тази линия е слѣдното. Ако прослѣдите, г-да народни прѣдставители, на картата, вие ще видите, че отъ Стара-Загора до Търново-Сейменъ, дѣто има 49 км. и нѣщо, значи 50 км., ще трѣбва да построимъ нова линия и тази нова линия ще дойде паралелно съ Хиршовата линия Нова-Загора—Търново-Сейменъ. Ние направихме вече опитъ на борба, която се поведе срѣщу Хиршовата линия; нейнитѣ акции днесъ се намиратъ въ рѫцѣтѣ на тѣзи силни банки, които съставляватъ групата, която дава нашитѣ заеми, а тѣ нѣма да позволятъ по никой начинъ да построимъ линията Стара-Загора—Търново-Сейменъ, която е 50 км. и за която ще трѣбва да харчимъ 6—7 милиона лева.

Министъръ Л. Паяковъ: Новитѣ заеми не сж отъ тия банки.

Г. Пасаровъ: Дайче-банкъ е отъ сѫщата група. По-напрѣдъ ни даваше заемитѣ Лендеръ банкъ, сега ги дава Banque de Paris et des Pays-Bas; по акциитѣ на Хиршовата компания се намиратъ въ рѫцѣтѣ на Дайче-банкъ, най-силната германска банка на Балканския полуостровъ, задъ гърба на която се намира Германия, и тѣ ще наложатъ това, което искатъ и ние нѣма да бѫдемъ въ състояние никога да построимъ тази линия.

Министъръ Л. Паяковъ: Въ послѣдния заемъ никакво участие не е взела.

Г. Пасаровъ: Понеже нѣма да можемъ да я направимъ и понеже ще бѫдемъ принудени да кривимъ желѣзницата, защо да харчимъ. Пъкъ отъ друга страна погледнете на този трихгълникъ Нова-Загора—Чирпанъ—Търново-Сейменъ и ще видите единъ трихгълникъ съ много малъкъ радиусъ, който е кръстосанъ съ четири желѣзници, когато другитѣ краища на нашето отечество оставатъ безъ желѣзници.

Като се има всичко това прѣдъ видъ, азъ правя апелъ и мисля, че правителството ще изпълни най-добрѣ своята мисия, ако иска отъ Народното събрание да му позволи, да построи тѣсноколейна линия и по тоя начинъ да удовлетвори концесионеритѣ на мината „Принцъ-Борисъ", като изпълни задълженията си — а азъ държа, че трѣбва да изпълни задълженията, които държавата е понесла, защото чужденцитѣ не прощаватъ на онѣзи, които не изпълняватъ задълженията си — или да откупи тази мина, като обезщетение на концесионеритѣ, но не да се хвърлятъ на вѣтъра повече отъ 30 милиона лева.

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Има думата г. Министърътъ на търговията и земледѣлието.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-да прѣдставители! Не бѣхъ тукъ, когато г. Найчо Цановъ, почитаемиятъ Видински народенъ прѣдставитель, е изказалъ прѣдъ васъ мисъльта, че има противорѣчие между това, което съмъ говорилъ миналата година по постройката на линията, която ни занимава, и съдържанието на рапорта на професора отъ висшата минна школа въ Парижъ, г. Делоне; но приятели ми прѣдадоха въ какво г. Цановъ е съзрѣлъ това противорѣчие. Азъ считамъ за първа длъжность да се обясня и да заявя, че противорѣчие нѣма никакво, и се е намѣрило отъ неразбиране, може би, на единъ технически рапортъ, или отъ нѣкакво пропущане, когато сж чели моитѣ рѣчи и рапорта. Но азъ се удивлявамъ на смѣлостьта на г. Пасарова, за честьта на когото трѣбва да прѣдполагамъ, или че не е челъ, какво съмъ говорилъ, или че не е разбралъ рапорта на г. Делоне, защото това, което той има дързостьта да каже прѣдъ васъ, е досущъ невѣрно. Азъ съмъ билъ говорилъ, че имало голѣмо количество каменни вѫглища и че на основание на този фактъ би трѣбвало линията да мине прѣзъ Трѣвна, а рапортътъ на г. Делоне доказвалъ, че вѫглища нѣма. Въ такава рамка поставена, моята декларация и това, което е писалъ въ своя рапортъ г. Делоне, това не се намира нийдѣ напечатано и не мога да допусна, че е измислено; за честьта на г. Пасарова, казвамъ още единъ пѫть, че не е внимателно челъ, нито едното нито другото. Но прѣди всичко, нека отговоря на г. Цанова, и понеже не присѫтствуваше тукъ, още сега ще го помоля ако пропусна нѣщо, да заяви, въ какво има противорѣчие, за да не взимамъ думата повторно.

Мисля, че г. Цановъ е заявилъ, че въ рапорта на г. Делоне не се говори за Хаинъ-боазъ, а азъ съмъ споменалъ миналата година, че г. Делоне е

правилъ и тамъ изучвания. Изучвания въобще, основателни, той не е правилъ никѫдѣ, а е правилъ наблюдения, на основание изучванията направени отъ чиновницитѣ на Министерството на търговията и земледѣлието, както обявихъ миналата година и както е отбѣлѣзано въ рапорта. Наистина, въ рапорта на г. Делоне думата Хаинъ-боазъ не е спомената, но споменати сѫ двѣ концесии, два запазени периметра, които се намиратъ на Хаинъ-боазъ. Понеже тази дума Хаинъ-боазъ не е казана изрично, затова г. Цановъ прѣдполага криво, че г. Делоне не е правилъ изучвания и не е говорилъ за Хаинъ-боазъ. За мината въ запазения периметъръ отъ запасния капитанъ г. Георгиевъ, която се намира на Хаинъ-боазъ, г. Делоне се произнася обстоятелствено. Така щото, вижда се, че тукъ има случайно недоразумѣние.

Н. Цановъ: Г-нъ Генадиевъ! Вие сте казали: „Въ Хаинъ-боазъ г. Делоне намѣри една мина отъ дребна работа — 50—60.000 тона максимумъ, друго нищо повече“; слѣдователно, линията трѣбва да мине прѣзъ друго мѣсто.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Да, то е вѣрно. Въ рапорта си г. Делоне не говори за цифри — цифритѣ ми съобщи устно — но въ рапорта си той говори за Хаинъ-боазъ и тамъ е още по-скроменъ. Това, което азъ казахъ, за 50—60.000 тона, тамъ се не пише, но г. Делоне казва, че концесията заслужава да се изучи; сегашното положение не дава достатъчно основание да се прѣдполага, че има значително количество вѫглища; обаче, геологическата конфигурация ни дава основание да допуснемъ, че може тамъ да има една интересна мина. Това е, което г. Делоне казва въ рапорта си, и туй е обяснението, което имаше да дамъ на г. Цановъ, който, безъ съмнѣние, по несъзиране, защото съмъ употрѣбилъ други названия, които не личатъ въ рапорта, е помислилъ че има противорѣчие. Слѣдователно, слѣдъ туй обяснение, вѣрвамъ, че и двѣтѣ страни сме съгласни, че нито единиятъ е казалъ нѣщо излишно, нито другиятъ нѣщо неточно.

Друго противорѣчие, което г. Цановъ съзира, се състояло — споредъ както ми обясниха — въ това, че азъ приписвамъ на г. Делоне, че е намѣрилъ единъ тонажъ вѫглища приблизително отъ нѣколко стотини хиляди — нѣщо, което не се намира въ неговия рапортъ. Мисля, че туй бѣше второто противорѣчие, г-нъ Цановъ?

Н. Цановъ: Вие сте казали, че той твърди, че има пластове доста богати, но има и пластове оскѫдни.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: А г. Делоне за пластове никѫдѣ не говори? Тогава, въпросътъ е по-ясенъ. Това ми дава възможность още подобрѣ да се обясня. И не само нѣма нѣкакво противорѣчие, но азъ вѣрвамъ, че Вие като честенъ човѣкъ ще се увѣрите, че сте се лъгали.

За да обясня тая страна на въпроса, нека се занимая едноврѣменно и съ обвинението, което ми се хвърля днесъ отъ г. Пасарова. Нѣма нужда да повторя това обвинение — вие знаете въ какво се състои: Народното събрание, подъ впечатлението на моитѣ думи и декларацията ми, че, споредъ г. Делоне, въ Трѣвненския балканъ се намира голѣмо количество вѫглища, е рѣшило да се построи тамъ желѣзница, а г. Делоне, сега излиза съ рапортъ и доказва противното на това, което съмъ твърдилъ азъ прѣдъ почитаемото Народно събрание. Позволете ми да ви цитиримъ, отъ стр. 557 на миналогодишнитѣ стенографски дневници, това, което съмъ говорилъ. (Чете) „Желѣзницитѣ не се строятъ за прѣзъ пустини, а за жителитѣ на България; желѣзницитѣ се строятъ по начинъ, щото да могатъ да удовлетворяватъ максималнитѣ нужди на държавата, и прѣзъ мѣста, по които може да има най-голѣмъ трафикъ“. Г-нъ Пасаровъ, моля Ви се внимавайте. (Чете) „Допуснете, че нѣма нито единъ килограмъ вѫглища въ Трѣвна; пакъ трѣбва да се разчита, че отъ тамъ трѣбва да мине желѣзницата, защото по тоя пѫть километрическото население е най-голѣмо“. Първото нѣщо слѣдователно, което личи въ моята декларация отъ миналата година, е, че даже ако нѣма единъ килограмъ вѫглища тамъ, моето мнѣние е, че желѣзницата отъ тамъ трѣбва да мине. Днесъ идатъ и ми приписватъ, че съмъ заблудилъ Народното събрание, че съмъ поддържалъ, че тамъ има голѣмо количество вѫглища и само заради туй трѣбва да построимъ желѣзницата прѣзъ Трѣвна. Вие виждате, г-да народни прѣдставители, на коя страна е истината. Но това още не е достатъчно. На стр. 558 съмъ изложилъ това, което отъ едно прочитане на рапорта на г. Делоне можехъ да изложа тукъ прѣдъ Народното събрание, като прѣдупрѣдихъ, че ще бѫда толкова ясенъ, колкото може да бѫде ясенъ единъ юристъ, когато говори за геология. Днесъ се убѣдихъ, че има юристи, които още по-малко разбиратъ отъ геология и които не сѫ могли да прѣдадатъ това, което азъ съмъ говорилъ. (Чете) „Г-нъ Делоне направи изучвания, на основание изслѣдванията, по-напрѣдъ прѣдприети отъ Министерството на търговията и земледѣлието, и прѣгледа онѣзи мѣста, кѫдѣто имаше извършени доста работи, и онѣзи мѣста, кѫдѣто му бѣше указано, че заслужва интересъ да се направи изслѣдване.“ Сѫщото нѣщо говори буквално почти и г. Делоне въ рапорта си. „Заключението му е слѣдующето: „Часть отъ Трѣвненския балканъ е било континентъ и тамъ сѫ дошли да се депозиратъ растителни вещества, отъ които отсетнѣ сѫ се образували каменовѫгленнитѣ мѣсторождения. Не се намираме прѣдъ такива богати лигнитни пластове, каквито ги има въ Перникъ, каквито ги има въ Бобовъ-долъ и

въ други мѣста на България. Има пластове, които сж доста богати, но има и пластове, които сж доста оскждни.“ По сетнѣ: „Ето защо нѣкждѣ се намиратъ пластове съ голѣма дебелина, а нѣкждѣ се прѣчупватъ и изчезватъ. Първото заключение на г. Делоне е, че туй не сж правилни и богати пластове, каквито ги има въ други страни, а често виждаме пластове, които изтъняватъ, прѣсичатъ се и даже изчезватъ. Вторият въпросъ е, какво е количеството на вжглищата, които се намиратъ тамъ. По тоя въпросъ нито г. Делоне, нито нѣкой другъ на свѣта може да се произнесе съ достатъчна положителность.“ Това сж мои думи. И по-нататъкъ: „Като нѣмаме работа съ едни редовни пластове, съ едно голѣмо богатство на вжглища, то поне това, което изучванията сж показали, че има, достатъчно ли е, за да оправдае една експлоатация, чрѣзъ постройката на една желѣзница? Изучванията на професоръ Делоне можаха да се простиратъ дотамъ, дѣто имаше направени разкопки, дѣто имаше готови работи въ запазенитѣ периметри. За мината „Принцъ-Борисъ“ той се произнесе по категориченъ начинъ, че разкрититѣ вжглища възлизатъ на около 160.000 тона; а за неразкрититѣ вжглища въ тази концесия — той завежда споръ съ притежателитѣ на мината: тѣ претендиратъ да сж до 800.000 тона; той казва, че при най-благоприятни условия може да достигнатъ до 600.000 тона.“

Сега, вземете рапорта на г. Делоне. Г-нъ Делоне и въ това отношение, вѣроятно, мнозина се бъркатъ — прави изчисления само за мината „Принцъ-Борисъ“, защото тя е единствената отъ всички концесии и запазени периметри, дѣто има правилни галерии. Въ други концесии и запазени периметри нѣма редовни изучвания; тамъ г. Делоне не можеше и да прави изчисления, а само лично ми каза, че въ една друга българска мина, по неразбиране на работата, засипанъ е единъ пластъ, който вѣроятно е съдържалъ не по-малко отъ 80.000 тона вжглища — въ едно само разкрито парче. Какво се намира отвъдъ — не се знае; за него въ рапорта не се говори, защото, по причина на засипването, не е могло да се проникне. Но когато прави изчисления, той се занимава само съ една часть отъ мината „Принцъ-Борисъ“; за остатъка отъ Балкана той не прави никакви изчисления; обърнете внимание на думитѣ на г. Делоне, за да разберете, защо той постжпва по този начинъ. (Чете) „При тия условия, за да се направи една що-годѣ точна оцѣнка на разполагаемия тонажъ, би трѣбвало — понеже изслѣдванията сж извършени почти посрѣдствомъ прави галерии, които днесъ сж покрити съ крѣпителенъ материалъ отъ единия край до другия — да се слѣди, какъ сж напрѣднали работитѣ и да се държи за тая цѣль единъ регистъръ за извършенитѣ работи. По нѣмане на единъ такъвъ документъ, азъ се задоволихъ да прѣгледамъ пластоветѣ навсѣкждѣ, дѣто можахъ, било въ междинитѣ на укрѣпителнитѣ греди, било по траверъбанитѣ или въ странитѣ по забоитѣ.“ Тукъ едно обяснение. Въ всѣка мина — който не е влизалъ, не ще го знае туй нѣщо — за да може да се продължава, да се върви навжтрѣ, трѣбва да се поставятъ дърветата отвѣсно и други дървета, които да бждатъ хоризонтални, за да запиратъ, тъй да река, тавана, който на всѣка минута може да се срути, и понеже у насъ нѣма толкова опитни работници и дърветата сж по-евтини, въ други страни, ако употрѣбяватъ 4 дървета, у насъ употрѣбяватъ 6, 7, 8, по тази причина, г. Делоне е билъ принуденъ, като влѣзе въ една тъмна галерия, съ една девисонова лампичка, която свѣти малко, да гледа вжглищата въ междинитѣ между двѣтѣ греди и съ чукчето да опита, кое е шисти, кое е вжглища. Това нѣщо тъй лесно се разпознава, че който и да е може да го изучи въ половина часъ. Когато достигне докрай забоитѣ, твърдѣ често тамъ се намира единъ пластъ вжглища; ние вървимъ, вървимъ и се спремъ прѣдъ вжглища, защото работницитѣ, по разни причини, не сж отишли по-нататъкъ; това, което се намира отвъдъ, то е неизвѣстно; по прѣдположение само, като се земе прѣдъ видъ геологическата формация, може да се допусне, че има голѣмо или малко количество вжглища, но нищо не е положително извѣстно. Г-нъ Делоне не прави тѣзи прѣдположения, а се запира дотамъ, дѣто е стигнала галерията; не взима всичко, което се намира въ галерията — ако бѣше имало редовенъ регистъръ всичко щѣше да бжде изложено — взима ония вжглища, които се намиратъ между гредитѣ на една стѣна, дѣто галерията е вече спрѣла. Ето каква е основата на неговитѣ изчисления.

Н. Цановъ: Мога ли да спомена за. . .

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Заповѣдайте, моля Ви се.

Н. Цановъ: На стр. 2.687 въ дневницитѣ Вие казвате дословно слѣдното. „Изучванията доказватъ, че вжглища има въ достатъчно количество. Тоя елементъ за постройката трѣбва да прѣобладава“. А г. Делоне казва.....

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Моля Ви се, коя година.

Н. Цановъ: Сжщата година.—„Тѣхното голѣмо число и общото пространство, въ което се намиратъ, сж могли да даджтъ поводъ на илюзорни прѣдположения.“ По-нататъкъ. „Моето мнѣние е, че подобно нѣщо нѣма. Вжгленнитѣ пластове въ Балканитѣ сж съвършено неправилни, лещовидни и въ ограничени размѣри; по-голѣмата часть отъ тѣхъ сж просто едни гнѣзда отъ нѣколко десетки, нѣколко стотини, а нарѣдко нѣколко хиляди тона.“ И най-послѣ: „Не вѣрвамъ, както и по-горѣ казахъ, че трѣбва да се разчита на повече отъ 100—

150.000 тона чисти въглища, къмъ които може да се прибави въ по-голѣми или по-малки размѣри въглищни шисти.“ Това е казалъ г. Делоне въ рапорта си въ противорѣчие на онова, което Вие изтъкнахте тукъ, въ Народното събрание.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Ще забѣлѣжа на почитаемия г. Цановъ, че той, прѣди всичко, не чете цѣлия рапортъ. Това, което е казалъ г. Делоне, е едната часть. Азъ ще му чета другата часть, за да може и той да разбере, какво е казалъ г. Делоне. Послѣдниятъ се пита, може ли тукъ да се основе една голѣма въгленна индустрия и тогава слѣдватъ думитѣ, които ви се цитираха: „Азъ мисля, че подобно нѣщо нѣма.“ И азъ това нѣщо съмъ го твърдѣлъ. Когато г. Делоне говори за 150.000 тона, той прави оцѣнка не на цѣлия басейнъ, а само на една часть отъ Принцъ-Борисовата мина. Прочетете добрѣ.

Н. Цановъ: Индустриалното гледище е въ заключението, а не за мината „Принцъ-Борисъ“.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Прочетете цѣлия рапортъ, г-нъ Цановъ! Въ рапорта си, прѣди всичко, той захваща да изчислява една часть отъ мината Принцъ-Борисъ, дохожда до 150.000 тона и подиръ това прави прѣдположение, дѣто може да се направи; за останалата часть казва, че не може да се направи никакво прѣдположение и найпослѣ казва това, което видѣхме, че е разкрилъ — за останалитѣ части не говори той — само за едната часть на Принцъ-Борисовата мина. При оскѫдни данни това минимално количество е 150.000 тона. И вижте това, което щѣхъ да цитирамъ сега подиръ една минута. „По тая причина“ — Държавенъ вѣстникъ стр. 11; подкача на стр. 10 подъ заглавие: Мина Принцъ-Борисъ, буква *а*, а още не съмъ дошълъ въ буква *в*.

Н. Цановъ: Това е на стр. 18, туй е заключението.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Да, г-нъ Цановъ, азъ Ви разбирамъ, но Вие не желаете да ме разберете; нѣмате желание да чуете, какво ще кажа, а пъкъ нѣма по-лошъ глухъ отъ този, който не желае да чуе.

Н. Цановъ: Това го слушаме много пѫти.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Слушате, но не желаете да го чувате. (Чете) „По тая причина, сирѣчъ поради отсѫтствието на регистъръ за правилна оцѣнка, цифритѣ, които ще бѫдатъ дадени, сѫ изложени на голѣма несигурность.“ Първото нѣщо, което ни прѣдупрѣждава г. Делоне, то е, че цифритѣ ще бѫдатъ изложени на голѣма несигурность, защото нѣма данни, за да може да стане една оцѣнка. Подирѣ продължавайте рапорта и вие ще видите, че тази оцѣнка се прави на ст. 12. (Чете) „Въ кратцѣ казано, работитѣ по изучването ми се виждатъ да сѫ доказали, че тамъ има една въгленосна група съ 300 до 400 м. дължина по направление и 50 м. вертикална денивелация, или 60 м. по наклона. По начинътъ, по който тая група се простира, може да се допусне, че тя има дължина до 500 м. по направление и до 100 м. по наклона или 50.000 кв. метра.“ Понадолѣ: „Отъ това, което ми бѣ възможно да видя, не мисля, че трѣбва да се разчита на повече отъ 2—3 метра експлоатируеми въглища и за двата пласта. Даже и ако добиемъ тая цифра, понеже нѣмамъ намѣрение да направя едно точно оцѣнение на мѣсторождението (за която оцѣнка потрѣбнитѣ данни не бѣха турени на мое разположение), азъ мисля, че мога да се ограничa до това приблизително указание, което прѣдставлява 100—150.000 куб. метра.“ И послѣ иде новъ редъ: „Освѣнъ тѣзи 100.000 тона“, ако се прѣдположи, че жилитѣ се продължатъ, ще може да се достигне до 3—400.000 тона. Това е сѣ за едната часть отъ мината Принцъ-Борисъ. Лицата, които четатъ заключението, забравятъ съдържанието на рапорта — защото трѣбва да призная, че е мѫчно да се схване изединъ пѫть, особно защото тамъ има и много научни нѣща. Г-нъ Делоне не прѣдполага, че тъй скоро ще забравятъ читателитѣ туй, което е писано прѣди нѣколко страници. Тѣ забравятъ, че той е правилъ оцѣнка само на една часть отъ мината „Принцъ-Борисъ“, и само това той нарича разкрити въглища; всичко останало остава на страна, понеже нѣма никакви данни да се произнесе — всичко това забравятъ и си мислятъ, че това било тонажътъ на цѣлия балканъ, че това сѫ всичкитѣ въглищни мѣсторождения. Това нѣщо е неточно, това е заблуждение, и азъ бихъ молилъ тѣзи господа, които мислятъ, че има противорѣчие между думитѣ ми и рапорта на г. Делоне, да изучатъ рапорта, да го прочетатъ веднажъ, два пѫти и ще се убѣдатъ въ тази истина.

Но не е тамъ въпросътъ, какво е количеството на въглищата. Ако се намѣреше, отъ който и да е ученъ, че тамъ има съ милиони тона въглища, всѣки отъ насъ щѣше да се радва. Въпросътъ е тукъ, има ли противорѣчие между моитѣ думи и рапорта на г. Делоне? Азъ казахъ какво е говорилъ г. професоръ. Когато се цитиратъ мои думи пакъ се вематъ частични изражения. Г-нъ Цановъ прѣди малко каза слѣднитѣ мои думи: „този елементъ, за сѫществуването на въглища, е на лице“, и слѣдователно, той би трѣбвало да ни ръководи, да ни дойде на помощь, да усили нашата аргументация, когато искаме да прокараме линията прѣзъ Трѣвна или прѣзъ друго мѣсто.

Н. Цановъ: Не, „трѣбва да прѣобладава“ сте казали.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Да прѣобладава, че линията трѣбва да мине прѣзъ Трѣвна.

Когато азъ говоря това нѣщо, не разбирамъ нищо друго, освѣнъ вѫглищата, за които съмъ спомепалъ по напрѣдъ, за които съмъ вече говорилъ, които се съдържатъ въ рапорта на г. Делоне. Изслѣдванията му сѫ станали при едни неблагоприятни условия, при отсѫтствие на хора отъ мината „Принцъ-Борисъ“, при събиране на данни по такъвъ начинъ, че нищо ново отъ това, което се знаеше, да не бѫде прѣдставено. И това нѣщо азъ направихъ нарочно. Азъ бихъ желалъ даже единъ песимистиченъ рапортъ, за да се запазимъ отъ увличания. Това, което е разкрито досега, не е било извѣстно отъ понапрѣдъ. Не се съмнѣвамъ, че топажътъ ще се увеличи, когато станатъ разкопки, когато ще има желѣзница, когато се изучатъ всички мѣсторождения, защото има пластове, има и лещи, които макаръ да не сѫ продължение една отъ друга, макаръ да не сѫ тъй да се рече, единъ пластъ, който почва отъ една точка и върви 60 км. нататъкъ, намиратъ се въ сѫщата мѣстность и, безъ съмнѣние, тѣ сѫ въ свръзка помежду си, и когато се изучатъ всички тѣзи нѣща, твърдѣ е възможно да могатъ мѣстнитѣ хора да експлоатиратъ съ кладенци, нѣщо, което сега-засега г. Делоне отхвърля като скѫпо, но всичко това е въ областьта на прѣдположенията.

Повръщамъ се на примордиалния въпросъ: заявилъ ли съмъ азъ въ Народното събрание, че въ Трѣвненския балканъ има въ голѣмо количество каменни вѫглища и че само тези е елементътъ, който трѣбва да ни ржководи при постройката на линията? Повтарямъ това, което съмъ казалъ: „единъ килограмъ вѫглища даже да нѣма, линията трѣбва да мине прѣзъ Трѣвна.“ Това съмъ говорилъ. Вие мислите, моето мнѣние е криво. Можемъ да споримъ по този въпросъ, но азъ съмъ заявилъ — и това е записано въ протоколитѣ — че и да нѣма никакви вѫглища, моето мнѣние е, че оттамъ трѣбва да мине линията. Слѣдователно, не е простено на единъ съвѣстенъ човѣкъ да дойде тукъ да ме упрекава, че азъ съмъ искалъ да заблудя народното прѣдставителство съ туй, че съмъ искалъ да мине линията прѣзъ Трѣвна, само по тая причина, че тамъ имало много вѫглиша. Не само съмъ заявилъ, че и да нѣма вѫглища, линията трѣбва да мине прѣзъ Трѣвна, но съмъ освѣтлилъ народното прѣдставителство, какво е казалъ г. Делоне. Цитирахъ ви, г-да народни прѣдставители, моитѣ думи, четохъ ви и рапорта на г. Делоне, и вие виждате, че нѣма противорѣчие, освѣнъ за оногова, който не желае да чете и който не гледа хладнокръвно на работата. Г-нъ Пасаровъ твърди работи, които не сѫ вѣрни. Съ най-голѣма енергия протестирамъ противъ този начинъ на полемика, но, за голѣмо щастие, това, което е казано отъ всѣки ораторъ, е записано въ протоколитѣ на Народното събрание; ако да не бѣше записано и ако се говорѣше тукъ по спомени, азъ не се съмнѣвамъ, че самъ можехъ да забравя нѣкои нѣща и че щѣха да се намѣрятъ хора, които да ми приписватъ кой знае какви чудесии. Но всичко е записано, и азъ ви приканвамъ, ако сте съвѣстенъ човѣкъ, да ми кажете, кѫдѣ е противорѣчието между моитѣ думи и рапорта на г. Делоне.

Г. Пасаровъ: Като вземемъ цѣлия рапортъ, излиза противорѣчие.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-нъ Пасаровъ! Азъ мисля, че бѣхъ доста обстоятелственъ, и ако не се касаеше за такова обвинение, изказано отъ Васъ противъ менъ, азъ, може би, нѣмаше да се простирамъ толкова на дълго — може би, съ това азъ Ви направихъ голѣма честь — защото прѣди Васъ съ подобни обвинения и подозрѣния излѣзоха и други, много по-силни отъ Васъ, и бѣха сломени, бѣха принудени да млъкнатъ. Ние можехме да погледнемъ съ прѣзрѣние къмъ Вашитѣ обвинения.

Г. Пасаровъ: Тогазъ по сѫщия начинъ ще Ви отговоримъ и ние.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-да народни прѣдставители! Този въпросъ единъ пѫть изчерпанъ, нека се докоснемъ до сѫщностьта на работата. Коя е причината, по която правителството желае линията да мине непрѣмѣнно прѣзъ Трѣвна—Борущица и да слѣзе въ Стара-Загора, а не да мине прѣзъ Хаинъбоазъ и да слѣзе въ Нова-Загора. Г-нъ Пасаровъ отдава това, както направиха и другитѣ оратори, на задължението взето отъ България спрѣмо банкитѣ, които сѫ ни н правили заемъ — или, подобрѣ, банката, защото тя е една — и на интереситѣ, които тази банка е имала въ мината „Принцъ-Борисъ.“ Миналата година ви заявихъ, тази година повторихъ — никаква банка не е настоявала никога и не е поставяла условие да ни даде пари, ако се построи една желѣзница прѣзъ Борущица и въобще прѣзъ Балкана. Даже, като вземаха поводъ отъ съдържанието на поемнитѣ условия, нашитѣ противници твърдѣха, че пие имаме задължение да дадемъ постройката на линията на едно френско дружество, защото, ако днесъ изкарватъ, че притежателитѣ на мината „Принцъ-Борисъ“ сѫ въ свръзка съ тази банка, прѣди нѣколко мѣсеца твърдѣха, че и френското дружество „Батиньолъ,“ което бѣше построило пристанището на Бургазъ и то е въ нѣкаква свръзка съ тая банка. Фактитѣ дойдоха да опровергаятъ всички клевети. Търгътъ произведенъ, остана — защото най-малка цѣна бѣше дала тя — на една чужда компания, пакъ не френска, но не се утвърди. Новъ търгъ се произведе и днесъ се прѣдставя прѣдъ васъ да утвърдите търга, който остана върху едно българско дружество, състоящо се изключително отъ българи. Не знамъ какви доказателства би трѣбвало да изнамѣрите за да докажете, че всичко туй е лъжа, но мисля, че би трѣбвало по-инакъ да постѫпите. Когато подозирате нѣкого въ нѣщо, би трѣбвало да го докажете. Когато отъ страна на г. Пасарова се твърди, че ние искаме да мине линията прѣзъ Трѣвна, за-

щото имаме задължение, той би трѣбвало да го докаже. И това не се доказва само съ единъ контрактъ. Заявихме, че ние поискахме да се пише въ контракта — защото за насъ бѣше рѣшенъ въпросътъ — че линията ще бѫде широка, трансбалканска и че ще мине прѣзъ Трѣвна. Отъ насъ зависѣше да построимъ другадѣ желѣзницата. Това, което желаеше банката, която ни правѣше заемъ, е да се построи желѣзница съ извѣстна сума пари. Кое би било най-доброто разрѣшение на въпроса? Г-нъ Пасаровъ, като изхожда сѣ отъ тази гледна точка, т. е, че ние строимъ желѣзница изключително за нуждитѣ на мината „Принцъ-Борисъ", твърди — това бѣше казано и отъ г. Христова — че най-доброто рѣшение бѣше да се остави на компанията, която експлоатира тази мина, да си построи тѣсна желѣзница, както искаше въ врѣмето на г. Данева, и, слѣдователно, да се утвърди прѣдложеният отъ г. Данева контрактъ. Вината, за да не успѣе тази комбинация, продължава г. Пасаровъ, трѣбва да се хвърли всецѣло на г. Попова, който по него врѣме избѣга. Тази линия щѣла да костува 2.000.000 л. на компанията, държавата нѣмала никакъвъ ангажментъ и щѣла да извлѣче всички ползи. Г-нъ Пасаровъ нѣма понятие отъ въпроса, за който говори. Г-нъ Христовъ знаеше по-добрѣ работата, но направи нѣкои погрѣшки. Не е вѣрно, че тая линия щѣла да костува 2.000.000 л. Възможно е, когато се прѣдстави контрактътъ, неговитѣ приятели да сѫ го изучили толкозъ малко, щото да не сѫ видѣли какво се пише въ него; но въ контракта на г. Данева се прѣдвижда, че линията ще тръгва не отъ самото Търново, а отвъдъ Янтра, отъ единъ пунктъ, до който българското правителство бѣше длъжно да направи линията, и понеже тамъ е най-мѫчна работата и на това мѣсто сѫ най-скѫпи изкуственитѣ съоръжения, то, освѣнъ цѣната, за която щѣше да направи компанията лесното трасе, ние, българската държава щѣше да даде една крупна сума. Това нѣщо не го знае г. Пасаровъ; съвѣтвамъ го да прочете контракта, който се намира въ архивата на Народното събрание.

Нѣкои отъ дѣсницата: Не му иде на гайдата

Д. Христовъ: Това не е вѣрно.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Това е толкова вѣрно, щото този, който говори противното, дава доказателство, че никога не е челъ контракта. Това се говори въ Народното събрание и особно въ комисията. Но азъ зная отдѣ иде заблуждението на почитаемата лѣвица, или на нѣкои нейни оратори. Заблуждението иде отъ туй, че дѣйствително повечето отъ прѣдставителитѣ не можаха да изучатъ тоя контрактъ, а го четоха подробно само онѣзи, които се случиха въ комисията, на която мисля, че прѣдседателтъ бѣше г. Юрданъ Тодоровъ. Азъ се улучихъ въ тази комисия и можахъ да се запозная съ въпроса.

Коя е причината, за да пропадне този контрактъ? Вѣрно ли е, че всичката вина трѣбва да се хвърли на г. Попова? Ако бѣше взелъ свѣдѣния, г. Пасаровъ нѣмаше да отиде да обвинява хора, които сѫ съвършено непричастни, защото, ако имаше вина, той трѣбваше да я отдаде всецѣло на г. Данева. Г-нъ Поповъ бѣше съвършено непричастенъ въ тази работа. И знаете ли защо? Ще ви обадя.

Г. Пасаревъ: Той бѣше избѣгалъ въ Бургазъ.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-нъ Поповъ се намираше въ Пловдивъ, когато г. Даневъ му телеграфира, че нѣма нужда да дохожда, защото той ще защищава контракта.

Д-ръ С. Даневъ: Това не е истина.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-нъ Даневъ! Вие и другъ пѫть сте заявявали, че не сѫ истински работи, които излѣзоха вѣрни. Но азъ не настоявамъ на тия думи. Това ми бѣше казано отъ г. Попова, когато той бѣше министъръ въ Вашия кабинетъ. Но да приемемъ, че не е истина. Не е това, което разрѣшава въпроса.

Д-ръ С. Даневъ: Право.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-нъ Христовъ заяви: ако законътъ противорѣчеше на контракта, който бѣше внесенъ, трѣбваше да се измѣни законътъ, но контрактътъ трѣбваше да се приеме. Тамъ е всичкиятъ въпросъ. Азъ съмъ първиятъ, който ви заявявамъ, че законътъ за желѣзнитѣ пѫтища не би трѣбвало да бѫде толкова ексклюзивенъ; въ него има единъ членъ, който казва, че всичкитѣ желѣзнопѫтни линии въ държавата принадлежатъ на държавата и се експлоатиратъ отъ държавата Изключение се прави за малки линии отъ фабрикитѣ до една гара, или до нѣкоя линия. За извѣстни тѣсни линии азъ съмъ съгласенъ съ г. Христова, че би трѣбвало да се прѣдвиди едно изключение въ закона, стига да се убѣдѣше Нардоното събрание, че прѣдставеният отъ г. Данева контрактъ е добъръ. Народното събрание не се убѣди, че този контрактъ е добъръ. Не бѣше лѣвицата, която застрашаваше най-много г. Данева, а самото негово болшинство. Една отъ причинитѣ бѣше, не защото държавата трѣбваше да харчи пари, не само защото линията бѣше тѣсна и невъзможно бѣше да се прѣвърне на трансбалканска, но главно, защото достигаше наблизо до мината „Принцъ-Борисъ" и можеше да служи за нуждитѣ на експлоатацията на тази мина, но не можеше да принесе никаква услуга на всички българи, които иматъ тамъ запазени периметри, или отстѫпени концесии. При такива условия, ако се окажеше въ тѣзи концесии или периметри нѣкакво богатство, не биха могли тѣ да го експлоатиратъ докогато линията се намира въ рѫцѣтѣ на компанията и всичкитѣ щѣха да бѫдатъ принудени да отстѫпятъ на компанията

минитѣ си на долна цѣна. Тази бѣше една отъ най-важнитѣ причини, зарадъ която болшинството, или нѣколко членове отъ него, не се съгласиха. Но и това не бѣше всичко. Имаше и друга една важна причина. Г-нъ Даневъ прѣдстави контракта въ послѣдния день на сесията. Сесията на Народното събрание трѣбваше да бѫде сключена, указътъ на г. Данева бѣше въ джеба му и той го прочете подиръ единъ часъ. Касаеше се да се прокара контрактътъ въ сѫщия день, като се продължатъ разискванията до срѣдъ нощь. Тогава, ако имаше общо съгласие между лѣвицата и дѣсницата, можеха прѣнията да се прѣкратятъ, да се гласува контрактътъ и закриването на сесията да стане прѣди 12 ч. Но едно нѣщо не бѣше прѣдвидено. Както въ всичката работа, хората, които прѣдставяха контракта, не знаеха въпроса, не бѣха го изучили. Тѣ не бѣха си дали трудъ да видятъ, да-ли е възможно въ единъ день да мине договорътъ прѣзъ Народното събрание. Азъ заявихъ на г. Данева — г. Даневъ е тукъ, и може да потвърди моитѣ думи — че това нѣщо е невъзможно, даже и да бѣхме се съгласили да гласуваме, защото законътъ за желѣзнитѣ пѫтища гласи, че всички желѣзници въ България сѫ държавни и се експлоатиратъ отъ държавата. Вие искахте да прокарате единъ контрактъ, който измѣнява този законъ, а пъкъ измѣнението на закона, по конституцията, може да стане само съ законъ. Ние бѣхме длъжни, подъ страхъ на нищожество, да гласуваме това измѣнение, или контрактъ въ три четения. И понеже по тогавашния правилникъ — по сегашния правилникъ сѫ необходими два дена — а по тогавашния и два дена не стигаха, а Вие искахте да закриете сѫщия день до 12 ч., нѣмахте врѣме да прокарате контракта. Това бѣше абсолютно невъзможно. Азъ прѣдупрѣдихъ въ разговора си г. Данева. Вие г. Даневъ, въ 1899 г., отъ тази трибуна, повдигнахте този въпросъ, когато се касаеше да се прокара контрактътъ за източнитѣ желѣзници, за онуй парче отъ държавнитѣ желѣзници, което се даваше подъ наемъ на Хиршовата компания. Вие тогава заявихте, че е нарушение на закона, ако не мине на три четения, и не разбирамъ какъ Вие можете да поддържате днесъ противното. Г-нъ Даневъ ми каза: въ опозиция ние сме казвали много нѣща, но считаме, че въпросътъ не е отъ първостепенна важность; сега мисля, че можемъ само съ едно четене да приемемъ контракта, който се прѣдлага. И азъ му отговорихъ: г. Даневъ, това можете да стане, такова тълкуване можете да се даде, ако нѣмаше прецедентъ. Не само законътъ е изриченъ, не само правилникътъ е изриченъ, а има и прецедентъ, и този прецедентъ е взетъ по ваша вина и по ваше искане. Когато Вие, заедно съ ораторитѣ на лѣвицата, въ 1899 г. искахте онзи контрактъ да мине на три четения, правителството и болшинството се принудиха да се съгласятъ, защото тъй гласѣше законътъ, и се прие на три четения контрактътъ, за да се отстѫпи подъ наемъ парчето „Нова-Загора—Чирпанъ“ на Хиршовата компания.

Д-ръ С. Даневъ: Имате грѣшка.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Нѣмамъ никаква грѣшка г. Даневъ. Бихъ Ви молилъ още сега да ми кажете въ какво имамъ грѣшка. Не е ли вѣрно, че имахъ съ Васъ подобенъ разговоръ?

Д-ръ С. Даневъ: Въ 1899 г. договорътъ се прие на едно четене. Азъ искахъ да станатъ три четения, но не станаха.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-нъ Даневъ! Договорътъ се прие на едно четене, и азъ съмъ Ви много признателенъ, че ми дадохте възможность да се поправя, но именно по Ваше искане се внесе специаленъ законъ за отстѫпване експлоатацията на линията Чирпанъ—Нова-Загора и тоя законъ се прие на три четения. На този законъ азъ бѣхъ докладчикъ; и то стана затуй, защото лѣвицата повдигна въпроса и правителството още въ него моментъ, чрѣзъ устата на министъръ-прѣдседателя, призна, че тя има право. Така щото истинската причина, зарадъ която не можеше да се прокара контрактътъ въ 1902 г. е, че правителството не бѣше взело мѣрки по-рано, а се сѣти въ втората половина на послѣдния день да иска да минатъ тритѣ четения; естествено, че не бѣше възможно — нѣмаше врѣме.

Ако се подновѣше въпросътъ днесъ, ако прѣдложеше сѫщото това дружество да построи само желѣзницата, г. Пасаровъ мисли, че би трѣбвало да направимъ тази отстѫпка, да дадемъ концесията; но той вѣрва, че подобно прѣдложение нѣма да се направи. Г-нъ Пасаровъ се лъже за всички нѣща, които е изказалъ тукъ, отъ трибуната, или по невѣжество въ работата, или по неизучване на въпроса. Дружеството, прѣди сключването на заема, пакъ прѣдлагаше сѫщиятъ този контрактъ на г. Данева да се внесе въ Народното събрание и да му се даде концесия, но настоящето правителство не прие това прѣдложение, защото, азъ ви казахъ причинитѣ; защото желѣзницата, като тѣсна, можеше да служи само за мината и не можеше да стане прѣзбалканска, а насъ ни трѣбва прѣзбалканска линия; защото на държавата се налагаше единъ значителенъ разходъ безъ да е линията държавна; и защото желѣзницата не можеше да служи за друго, освѣнъ да създаде единъ монополъ въ рѫцѣтѣ на компанията „Принцъ-Борисъ“, нѣщо, което българското правителство счете, че е негова длъжность да не допуща.

Сега да дойдемъ до сѫщностьта на въпроса. Както говорихъ и миналата година, трасето на една линия се опрѣдѣля по извѣстни съображения: икономически, технически и стратегически. Ние рѣшихме въ Народното събрание — защото този въпросъ нѣма сега да се рѣшава, а днесъ ни прѣдлежи да утвърдимъ търга — ние рѣшихме

въ миналата сесия на Народното събрание, че прѣзбалканската линия трѣбва да мине прѣзъ Трѣвна. Мотивитѣ, които тогава ни ржководѣха сж сжщитѣ, които имахме честьта да изложимъ и сега, само че по-кратко. Въ стратегическо отношение нѣма да говоря, защо би трѣбвало линията да мине непрѣмѣнно прѣзъ Трѣвна, защото по тоя въпросъ ще зематъ думата мои колеги по-компетентни отъ мене. Едно нѣщо само ще кажа на г. Пасарова, че хората когато се събиратъ въ Министерския съвѣтъ, иматъ прѣдъ очи и мнѣнието на военнитѣ и мнѣнието на по-опитни хора. Между насъ има двама министри военни, отъ които прѣдседателътъ на Министерския съвѣтъ бѣше началникъ на генералния щабъ въ сръбско-българската война, а Министърътъ на войната командуваше лѣвото крило при Сливница и ние бѣхме длъжни да държимъ смѣтка за тѣхното мнѣние, когато се касае въпросътъ за желѣзница чисто стратегическа. Министерскиятъ съвѣтъ е ималъ прѣдъ очи всички изказани мнѣния, и тогава само се е произнесълъ. Ще си позволя да кажа само, че за всѣки човѣкъ, който има здравъ разумъ е ясно, че линията въ стратегическо отношение трѣбва непрѣмѣнно да мине прѣзъ Трѣвна. Желѣзница прѣзъ Нова-Загора е много по-опасна, смѣло може да се нарече лоша линия, а Трѣвненската е по-защитена. Защо? Това нѣщо ще ви бжде изложено отдѣлно.

По отношение на прѣносната сила на линията, да-ли ще мине прѣзъ Хаинъ-боазъ, или прѣзъ Трѣвна, е сѣ сжщото. Трѣвна има по-голѣми височини — 200 до 300 м. — но това не е най-важното, а е важенъ наклонътъ. Въ Хаинъ-боазъ ще има наклонъ по 25‰, прѣзъ Трѣвна тоже ще има 25‰, само че по Трѣвненското трасе подобни наклони ще има повече и по-дълги. Това, обаче, не влияе върху тонажа на треновете. Единъ тренъ, който тръгва отъ Сливница за Новоселци, може да влачи съ една машина 800 тона, но когато поеме височината отъ Новоселци нагорѣ, влачи само 180 тона, защото има наклонъ 25‰. Прѣзъ Хаинъ-боазъ не може да се кара нито единъ вагонъ повече, отколкото прѣзъ Трѣвна. Слѣдователно по отношение на товара услугитѣ, които ще очакваме въ военно отношение отъ желѣзницата ще бждатъ сѣ едни, прѣзъ което и да е отъ двѣтѣ трасета.

Трѣбва да се вематъ въ съображение другитѣ елементи. За когато линията ще стане международна, когато ще я свържемъ съ Ромжния, чрѣзъ единъ мостъ на Дунава, важенъ елементъ, който трѣбва да ни ржководи, е близостьта до Цариградъ — кой е пжтя, който скратява разстоянието? Линията, която ще мине прѣзъ Борущица—Стара-Загора до Търново-Сейменъ, ако се прѣкара клопъ, ако се продължи отъ Стара-Загора до Търново-Сейменъ, ще бжде съ 20—23 км. по-кжса отколкото другата. Слѣдователно, пжтьтъ за Цариградъ се скратява съ около 20 км. нѣщо, което много важи за конкуренцията, която може да прави на другитѣ пжтища въ бждеще. Така щото и за да имаме добра международна линия, този е пжтьтъ, който би трѣбвало да се приеме.

Д. Ябланski: Г-нъ министре! Търново—Нова-Загора—Търново-Сейменъ има 165 км., а Търново—Трѣвна—Борущица—Стара-Загора—Търново-Сейменъ има 180 км.

Министърът Д-ръ Н. Генадиевъ: Тази аритметика, г-нъ Ябланski, намѣрете по-наивенъ човѣкъ да му я разправяте.

Д. Ябланski: Вѣрно е, защото тѣзи данни сж взети отъ Министерството.

Министърът Д-ръ Н. Генадиевъ: Г-да прѣдставители! Това, което азъ твърдя — повтарямъ го още единъ пжть, за да се запише въ протоколитѣ на Народното събрание — то е, че пжтьтъ до Търново-Сейменъ, слѣдователно прѣдполагаемиятъ пжть за Цариградъ, ако мине желѣзницата отъ Търново прѣзъ Борущица и Стара-Загора, е покжсъ на около 20 км., отколкото ако линията мине прѣзъ Хаинъ-боазъ и Нова-Загора. Сега, г. Ябланski, за да се увѣри въ тази истина, ще го съвѣтвамъ да не отива да взема сложни цифри, защото ще се объркa въ тѣхъ, ами просто да вземе една карта на България и да оцѣни кой говори истината. Въ тая карта ще види, че линията, която тръгва отъ Търново прѣзъ Трѣвна, е почти права. Нѣма освѣнъ да се начертае една линия по картата и да се види това.

Д. Ябланski: Съжалявамъ, че Вие сте изучвали линията по картата, когато изучванията даватъ съвършено други резултати. Вие трѣбва да гледате по каква линия става изучването, а не по нѣкаква черта, която сте драснали Вие по картата.

Министърът Д-ръ Н. Генадиевъ: Когато се дойде до изучванията и тамъ вѣроятно трѣбва да се изискватъ особени дарби, за да се разбере кой е най-краткиятъ пжть. Ако е вѣрно, че въ такива прости работи можемъ да се бъркаме, нѣма освѣнъ да абдикираме и да повикаме Олимпийски богове, като г. Ябланski, да ни даватъ умъ.

Д. Ябланski: Никой не Ви вѣрва, каквото Вие говорите.

Министърът Д-ръ Н. Генадиевъ: Ако да имахъ нещастието да живѣя 150 години, нѣмаше да успѣя да Ви изуча най-малкото нѣщо.

Д. Ябланski: Всичко това, което говорите, не почива на никаква истина.

Министърът Д-ръ Н. Генадиевъ: Ако сте увѣренъ, че това, което говоря, не почива на никаква истина, моля Ви, г-нъ Ябланski, поне Вие да си починете малко и да ме оставите да говоря.

Г-да прѣдставители! По отношение удовлетворението икономическитѣ нужди миналата година изказахъ тукъ едно съображение: най-полезна е онази линия, която минава прѣзъ най-населени мѣста. Трасето прѣзъ Трѣвна прѣдставлява туй удобство, защото ще мине прѣзъ Търново—Дрѣново—Трѣвна, кѫдѣто най-близко се намира Габрово — вие знаете, че Габровската околия има 89 души на квадратенъ километъръ, т. е. че е най-гѫсто населената околия въ цѣла България — послѣ слиза въ Казанлъкъ, и отъ тамъ въ Стара-Загора, а прѣзъ Хаинъ-боазъ би минала прѣзъ много пусти мѣста.

Послѣдниятъ мотивъ е мотивътъ за каменнитѣ вѫглища. Какви сѫ и колко сѫ, днесъ е всестранно обясненъ въпросътъ по отношение на откритото, а по отношение на неоткритото никой не може нищо да каже. Но едно правителство, едно Народно събрание ще бѫде по-благоразумно, когато взема минимума, а този минимумъ ни казва, че за него не трѣбва да се построи специална една желѣзница — разноскитѣ биха били много голѣми и неоправдани. Че каменни вѫглища нѣма въ голѣмо изобилие, нѣма нужда да бѫдемъ много велемѫдри за да го разберемъ. Каменнитѣ вѫглища само ще прибавятъ нѣщо къмъ естествения трафикъ на една желѣзница, която минава прѣзъ населени мѣста, и малкото това, което има да прибавятъ и то е единъ елементъ, който трѣбва да се вземе въ съображение при разрѣшение на единъ сложенъ проблемъ. Този елементъ поне за другата линия не сѫществува. Имате, слѣдователно, близостьта до Цариградъ; имате населенитѣ мѣста, прѣзъ които минава линията; имате още малко или голѣмо — каквото и да е количество — вѫглища да експлоатирате и да прѣвозвате; тѣзи елементи сѫ достатъчни да рѣшимъ, щото непрѣмѣнно линията да мине отъ тамъ. Имаме на туй отгорѣ и близостьта на Габрово, дѣто трѣбва да се направи клонъ, защото Габрово е единъ градъ чисто индустриаленъ, въ който има постояненъ промишленъ напрѣдъкъ, и той заслужава да се направи нѣщо за него. Въ интереса на държавата е да бѫде той скаченъ съ желѣзницитѣ и да се изостави този първобитенъ начинъ на прѣнасяне съ кираджийски коне, та да се създадатъ условия за по-бързо индустриално развитие.

Д. Христовъ: Г-нъ министре! Ако ми позволите...

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Съ голѣмо удоволствие, но страхъ ме е да не би да го обърнете на словопрѣние.

Д. Христовъ: Онази година рѣшающъ елементъ бѣха минитѣ.

Министъръ К. Панайодовъ: Ама не чухте ли?

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Какъ е възможно г. Христовъ да говори това нѣщо половинъ часъ слѣдъ като прочетохъ рѣчьта си, въ която е казано, че ако нѣмаше и нито единъ килограмъ вѫглища, пакъ, споредъ моето мнѣние, линията трѣбва да мине прѣзъ Трѣвна.

Д. Христовъ: Азъ цитирамъ Вашитѣ думи.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: И азъ цитирамъ моитѣ думи. (Ново прѣкѫсване) Не се боя да не се умора, но ме е страхъ, че вие ще се уморите да слушате цитати. Азъ съмъ казалъ: „Допуснете, че нѣма нито единъ килограмъ вѫглища, но пакъ тамъ трѣбва да мине линията, защото километрически населението е най-голѣмо.“ И не само, че го казвамъ, но го и аргументирамъ. Това е извлѣчение отъ моята рѣчь. Вие вземате една фраза, която ви изнася; на Вашитѣ прѣкѫсвания азъ ви противопоставямъ нѣщо солидно — именно, че вѫглищата не сѫ взети подъ съображение; но това не е единственото, което рѣшава въпроса. Азъ ви казвамъ, че вѫглищата, каквито и да сѫ тѣ, ще дойдатъ да приложатъ нѣщо къмъ трафика, и ето защо ги вземамъ въ съображение. Даже и да не личеше тази фраза, моята мисъль е ясна. Но азъ се много радвамъ, че съмъ ималъ прѣдвидливостьта да поставя една такава фраза, която трѣбва да накара противницитѣ ми да не казватъ, че има противорѣчие между това, което съмъ говорилъ миналата година и сега.

Н. Цановъ: Забравили сте!

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Добрѣ, г-нъ Цановъ, всѣки може да забрави; но работата е, че е писано, печатано е и ви прѣчи да забравяте това, което ви изнася да не си спомняте.

Г-да прѣдставители! Единъ аргументъ противъ нашето мнѣние, който се изтъкна тукъ, бѣше слѣдующиятъ: какъ смѣете вие да приемате онова трасе, което е най-неизносно, споредъ мнѣнието на всички техници, споредъ мнѣнието на всички инжинери или ако не на всички, то поне на повечето отъ тѣхъ, и да се противопоставяте на общото мнѣние текуще въ България? Ако допусне човѣкъ, че никой въ България не допуща възможностьта на друго трасе, освѣнъ Хаинбоазкото, тогава щѣше да има нѣкакво основание г. Пасаровъ да подозира и да казва: вие за да отивате противъ здравия разумъ, трѣбва да сте обвързани прѣдъ европейскитѣ банки. Това нѣщо не е върно. Отдѣ накѫдѣ се откри, че Хаинбоазкото трасе е най-доброто? Това го говорили повечето техници. Но отъ коя година насамъ нашитѣ техници сѫ станали такива хора, които трѣбва непрѣмѣнно да разрѣшаватъ този въпросъ и да го разрѣшаватъ върху техническа основа. Сѫщитѣ инжинери се бѣха произнесли за едно трасе прѣзъ Хаинъ-боазъ, а правителството на г. Стоилова, защото видѣ, че въпросътъ не е изученъ, спрѣ туй прѣдприятие. Слѣдъ нѣколко мѣсеца, слѣдъ като г. Етиенъ се произнесе за Шипка, появиха се мнѣния и за това трасе. Има и днесъ

между инжинеритѣ такива, които твърдятъ че най-удобното, идеалното въ техническо отношение трасе е прѣзъ Шипка. Но линията щѣла да бѫде много скѫпа! На това техницитѣ не обръщатъ внимание. Нашата линия не е най-евтина, онази прѣзъ Хаинъбоазъ може да е по-евтина, обаче, ние имаме други съображения: гѫстотата на населението, краткостьта на пѫтя до Цариградъ и, между другото, добавъчно и съображението за каменнитѣ вѫглища, които се намиратъ въ Трѣвненския балканъ Кои сѫ удобствата за Хаинбоазкото трасе?

Но тукъ трѣбва да се разпръсне едно заблуждение. Г-нъ Ябланъски се яви като защитникъ на угнетенитѣ, на оклеветенитѣ, на охуленитѣ, застѫпи се за честьта на инжинеритѣ — „Какъ смѣе единъ министъръ да оклеветява всички наши инжинери? Тѣ не заслужватъ този укоръ.“ Достатъчно е да стане нѣкой отъ болшинството и да каже една лоша дума за единъ сѫдия, изведнажъ ще се намѣрятъ хора отъ опозицията, които, ad captandam benevolentiam, ще защитятъ и най-охуленитѣ, за да си създадатъ повече приятели. Но тукъ говоримъ сериозно — тукъ не е допустимо да се отнасяме тъй леко. Никога г. Петковъ не е оскърбявалъ инжинеритѣ.

Нѣкой отъ лѣвицата: Той ще протестира самъ.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Нѣма да протестира. Моля, тукъ се касае за въпроса прѣзъ кѫдѣ трѣбва да мине линията и азъ съмъ на мнѣние, че никой здравомислящъ човѣкъ, че никой човѣкъ, който управлява държава, никой човѣкъ, който стои на чело на сѫдбинитѣ на една страна, нѣма да допусне щото такива въпроси да се рѣшаватъ изключително отъ инжинери. Техницитѣ даватъ своето мнѣние и слѣдъ като се изкажатъ, хората, които ще даватъ паритѣ, ще рѣшаватъ въпроса. Политическитѣ мѫже, които ще взематъ подъ съображение не само техническитѣ условия, ами и политическитѣ, и икономическитѣ, и стратегическитѣ, тѣ ще рѣшатъ отъ гдѣ да мине линията, защото всички техници на свѣта, отъ който народъ и да бѫдатъ, могатъ да се увлѣкатъ и въобще се увличатъ отъ своята специалность. Когато идете въ сѫда, ще намѣрите двѣ категории хора: прокуроритъ гледа на всички обвиняеми като на злосторници, а адвокатитѣ гледатъ на всички обвиняеми като на хора невинни. Защо? И еднитѣ и другитѣ сѫ искренни, но само че се увличатъ отъ занаята си. Сѫдиитѣ сѫ хора, които много лесно се подчиняватъ — и толкова повече, колкото сѫ по-млади — само на буквата на закона, а прѣзиратъ духа му. Това не става само въ България — това става въ всички държави. Отъ нѣколко години насамъ въ Франция и Белгия сѫ започнали да оставятъ кодекситѣ настрана и вие ще видите много рѣшения по гражданскитѣ процеси поставени противъ буквата и противъ духа даже на закона, защото днесъ обществото е много напрѣднало, правитѣ сѫ се измѣнили и има нѣща, които законодателтъ по-рано е осѫждалъ, а днесъ обществото и съврѣменнията моралъ сѫ на противно мнѣние. Идете по-нататъкъ, въ всичкитѣ клонове на човѣшката дѣятелность. Случи ми се да чета една магистрална рѣчь на единъ държавенъ мѫжъ въ Белгия, бившъ министъръ, произнесена въ камарата прѣзъ 1870 г., противъ изучването на римското право въ университетитѣ. Тогава сподѣляхъ туй мнѣние; опитътъ мене учи да мисля, че нѣма нищо по-излишно отколкото студентитѣ да изучватъ пандектитѣ. Но макаръ че има толкова ясномислящи хора въ Франция, и до день днешенъ тамъ римското право се учи и младежитѣ се изтезаватъ надъ пандектитѣ, защото хората, отъ които зависи туй нѣщо — професорското тѣло — като сѫ се възпитавали въ извѣстенъ духъ, не могатъ да си въобразятъ, че може да има по-голѣмо светотатство отъ туй, да се изхвърли римското право изъ университетитѣ. Вие кажете на нѣкой старъ професоръ, че Народното събрание е рѣшило да изхвърли римското право, възможно е да получи апоплектически ударъ. Толкова хората сѫ се фанатизирали, сѫ се увлѣкли отъ професията си. Вземете учителското тѣло. Попитайте единъ учитель: кое е най-лошо въ България и какъ би трѣбвало да се поправи? И най-добросъвѣстниятъ учитель ще ви каже: „Ако е възможно, да има още нѣколко хиляди учители, и цѣлиятъ свѣтъ да е въ училището.“ Защо? Защото освѣнъ училището той нищо друго не вижда; отъ сутринь до вечерь — тамъ прѣкарва; тамъ е животътъ му, тамъ сѫ амбициитѣ му. Питайте военнитѣ; отнесете се до когото и да е отъ тѣхъ, и той ще ви каже, че въ България туй: гимназии, туй университети — всичко това е излишенъ луксъ; трѣбва една голѣма казарма, всички да станемъ войници и една часть само да станемъ офицери. Защо? Пакъ, защото се увличатъ отъ занаята си. И това ще ви го кажатъ не само български офицери, ами и френски, и германски, и всички военни. Но когато дойде да се гласува военниятъ бюджетъ, вие питате ли военнитѣ, какви сѫ всичкитѣ тѣхни нужди? Излѣзе ли нѣкой отъ васъ да каже: „Техници сѫ военнитѣ, всичко каквото ни кажатъ, ще се подчинимъ?“ Не. „Вие военнитѣ — казвате вие — сте на туй мнѣние, но ние знаемъ колко пари може да даде народътъ, за да се не компрометира правилното му развитие, за да вървимъ въ пѫтя на цивилизацията. Най-послѣ, за да напрѣдватъ и другитѣ отрасли на управлението, тѣ трѣбва да иматъ извѣстни кредити, трѣбва да се харчи за земледѣлието, за правосѫдието и пр.; и като правимъ смѣтка, колко може да даде България и колко трѣбва непрѣмѣнно да отдѣлимъ за просвѣщението, за финанситѣ, за правосѫдието, за земледѣлието, толкова можемъ да ви дадемъ; ако щете, ние сме наклонни да направимъ още едно усилие, но всичко това, което вие, военнитѣ, казвате, ние нѣма да го приемемъ.“ Това става въ всичкитѣ държави на свѣта — хората не се подчиняватъ абсолютно на мнѣнията на техницитѣ.

Н. Цановъ: За военнитѣ сте малко на по-друго мнѣние, защото всичко имъ давате.

Министъръ Д-ръ Н. Генадиевъ: Ние даваме всичко съ мѣрка, а пъкъ Вие имъ отказвате всичко безъ мѣрка.

Дойдете сега на друга категория техници — до самитѣ инжинери. Защо непрѣмѣнно ги оскърбявалъ всѣки човѣкъ, който не иска да имъ признае компетентностьта по всичкитѣ отрасли? Могатъ да пишатъ не само инжинеритѣ, които сж на частна практика, но и чиновницитѣ инжинери—никой нѣма право да имъ каже, че вършатъ нѣщо грѣшно, ако сж на мнѣние противно на нашето. Ние четемъ внимателно всичко туй, което тѣ излагатъ и послѣ сц съставяме заключението. Но защо пъкъ тѣ непрѣмѣнно трѣбва да бждатъ безъ грѣшки? Въ коя държава на свѣта сж доказали, че когато се касае за прокарване на желѣзници, или на какви и да е други съоружения, тѣ сж най-правитѣ? Недѣйте отива далечъ. Въ днешенъ день, може би, днесъ има засѣдание въ Белгийската камара и тамъ се разисква въпросътъ за огромното пристанище, въ Анверсъ. Анверското пристанище по трафика си е четири пжти по значително отъ Марсилското; то е една голѣма артерия, която снабдява голѣма часть отъ западна Европа съ всички стоки. За неговото увеличение има единъ грандиозенъ планъ и прѣдстои да се похарчатъ 150 милиона лева. Почти всички инжинери сж противъ плана; но той ще се приеме и пристанището ще се построи. Намѣриха се хора, които да спорятъ въ камарата. Едното мнѣние поддържа единъ адвокатъ, г. Фустъ, а другото мнѣние поддържа другъ адвокатъ, г. Бернаръ, и двамата бивши министри. Повечето отъ лицата, които взематъ участие въ дебатитѣ сж адвокати — нито единъ техникъ. Въ страната, ако не всички, то поне огромното болшинство сж противъ. Но планътъ ще бжде прокаранъ, защото хората, които управляватъ Белгия, виждатъ много по-далечъ — има и економически, и политически цѣли и не даватъ на техницитѣ изключително тѣ да чертаятъ планове, защото техницитѣ, и когато сж най-даровити, въ продължение на 20—30 години не могатъ да иматъ туй качество, щото да бждатъ съ толкова необятенъ умъ, да гледатъ много по-широко на бждащитѣ интереси на държавата; инициативата имъ не е толкова широка, заради туй никой не слуша изключително инжинеритѣ.

Вземете Франция. Единъ отъ виднитѣ държавни мжже на Фрация — още живъ, е билъ нѣколко пжти министръ-прѣдседатель и министръ на външнитѣ работи — единъ пжть взе портфейла на министерството на общественитѣ сгради и бѣше най-лошиятъ министръ — защо? — защото е отличенъ инжинеръ, защото се увлѣче отъ занаята си. Вземете другъ единъ примѣръ. Когато се прокарваше Суезкиятъ каналъ, кой го поддържаше? Г-нъ Лесепсъ. Той не е билъ инжинеръ. Всички инжинери бѣха противъ и даже, го паричаха лудъ, като казваха, че едното море ще се изсипе въ другото, понеже има значителна разлика въ нивото. Каналътъ се проби, хиляди параходи минаватъ прѣзъ него и днесъ никой не говори, че едното море се изсипало въ другото, и днесъ Фердинандъ Лесепсъ си остава великъ френски мжжъ.

Не правя сравнение съ Суезъ и не казвамъ, че ние вършимъ нѣкое грандиозно дѣло: ние вършимъ туй, което намираме за полезно, туй, което сме длъжни да направимъ. Ние трѣбва да изучимъ всички свѣдѣния; трѣбва всички мнѣния да изслушаме, както и прѣдварително сме ги изслушали и изучили. Това, което днесъ ни се говори въ канцелариитѣ и редакциитѣ, ние по-напрѣдъ сме го имали прѣдъ видъ, изслушали сме го, прѣцѣнили сме го и сме направили заключенията си. Азъ съмъ приятель на всички хора, които сж излѣзли изъ училище — на всички хора на науката, и азъ съ удоволствие виждамъ, когато нашето инжинерско тѣло, паравно съ сждебното и медицинското, постоянно се развива и тѣзи хора ставатъ сѐ по-практични и сѐ по-полезни на държавата; но всички тия хора, като се върнатъ отъ университета, най-първата имъ работа е да направятъ нѣкоя пакость — не само инжинеритѣ, но и сждиитѣ и другитѣ — по простата причина, че не сж имали опитность. Нашитѣ инжинери съ какво сж доказали, че сж безгрѣшни? Ако не желаете да прибѣгнете до сравнения, отъ странство, вземете едно сравнение, отъ което нѣма да бждете оскърбени; вземете туй, което е извършено въ България. Ние имаме една централна линия, за която ни говорй г. Пасаровъ. Отъ София до Мездра, тази линия пробива посрѣдата Балкана и е тъй хубаво съоржжена, щото единъ локомотивъ въ срѣдъ планината може да кара тренъ отъ 800 тона. Значи, посрѣдъ Балкана тя е една полска линия. Като тръгнете отъ Мездра нататъкъ и слѣзете въ полето, линията отъ полска става вече балканска: по нея не може да се влачи съ единъ тренъ повече отъ 170 тона. Значи, посрѣдъ полето линията става планинска. Туй доказателство за нѣкаква прѣдвидливость ли е? Съ какво име ще наречете тѣзи инжинери, които сж извършили туй чудо на свѣта: всрѣдъ балкана да прокарватъ полска линия, а всрѣдъ полето — балканска? Вземете линията София—Перникъ. Тя ли е образцовата линия? Тамъ правителството се подчини изключително на мнѣнието на хора инжинери, добри, даровити, които колко повече бръснатъ на главата на България, толкова по-опитни ще станатъ; но на всѣки случай, на младини не сж били толкова опитни и направиха много погрѣшки. Дѣто сж пипнали инжинеритѣ, сѐ се е оказало, че сж направили нѣкоя грѣшка. Вземете и послѣдния проектъ. Прѣди нѣколко врѣме въ Министерския съвѣтъ се внесе прѣдложение да се построи една нова гара въ София, защото старата е тѣсна. За разрѣшението на този въпросъ, ако питате

единъ човѣкъ, който не е инжинеръ, но който има здравъ разумъ, ще ви рече: ако старата гара е тѣсна, гатнете зданията задъ нея и разширете я колкото щете: тамъ кжрътъ е голѣмъ, направете гарата толкова голѣма, колкото можете да прѣдвидите, че ще ви трѣбва за подиръ 20, за подиръ 50 години; нѣма какво да ви прѣчи. Или пъкъ, ако не желаете туй нѣщо, отбийте линията на страна, идете на друго мѣсто на градската мера и направете широка гара. А знаете ли, какво мнѣние прѣдлагатъ инжинеритѣ? Да се направи нова гара задъ софийската баня. Е добрѣ, трѣбва човѣкъ да бжде лековѣренъ, за да приеме това мнѣние, да отчужди единъ кварталъ мѣста, които сж много скжпи, една часть отъ града, която отъ день на день става по-хубава; да оглушава населението съ пищалки, да трови свѣта съ димъ отъ желѣзницата и да направи гарата тѣсна защото нито мѣстото, нито паритѣ не позволяватъ да се простре много надалечъ. Да можешъ да измислишъ туй чудо, трѣбвало да бждешъ инжинеръ! Има ли нѣкой отъ васъ, който да бжде съгласенъ да приеме това мнѣние?

Когато се касае за централната линия, за пернишката и пр., всѣки единъ съглежда грѣшки, направени отъ инжинеритѣ. Когато се касае за прѣдложение, което правителството прѣдлага, инжинеритѣ сж светци — тѣхъ само трѣбва да слушаме. Всичко, което ние сме прѣдложили, противницитѣ ни твърдятъ, че не трѣбва да се одобрява. Ако бѣхме дошли съ прѣдложение линията да мине прѣзъ Хаинъ-боазъ, увѣренъ съмъ, че щѣхте, съ по-голѣмо основание, да викате, че желѣзницата трѣбва да мине прѣзъ Борущица. (Ржкоплѣскане отъ дѣсницата)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Думата има г. Министъръ-прѣдседателтъ.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Г-да народни прѣдставители! Азъ нѣма да докосна другитѣ условия за прокарването на линията, освѣнъ военнитѣ. Поводъ за това ми даде неправилното твърдѣние за прѣимуществата на извѣстно направление на линията, вслѣдствие неправилнитѣ изходни точки, въ възгледитѣ за значението и назначението на тая линия, и особено пъкъ тия на г. Пасарова. Въ своитѣ разсжждения г. Пасаровъ ми напомни анегдота за единъ ботушарь, който прѣдъ картината на единъ прочутъ художникъ се произнесълъ за лошо нарисувания ботушъ и когато художникътъ приелъ бѣлѣжката на ботушаря и поправилъ ботуша, ботушарьтъ като мислилъ, че нѣщо повече разбира, казалъ на художника да поправи ржцѣтѣ, лицето и пр. Прѣдставяте си какво му е отговорилъ художникътъ. Така и азъ мисля, че г. Пасаровъ въ случая бѣше въ положението на тоя ботушарь.

Г. Пасаровъ: Не е вѣрно! Възъ основа на събрани свѣдѣния говорихъ.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Когато азъ говорѣхъ на г. Пасарова, че въ всѣко дѣло има обикновени занаятчии, има и художници, има дюлгери и архитекти, както и между офицеритѣ може да има обикновени работници и авторитетни ржководители, казахъ му го дѣйствително, защото отъ нѣкои негови твърдѣния, виждамъ, че той не е могълъ да схване ясно положението на работата и че свѣдѣнията си той е черпилъ между офицеритѣ обикновени занаятчии, а не отъ художници. За да си направите вие сами заключение, доколко правилно или не е разрѣшенъ въпросътъ за направлението на тая желѣзопжтна линия, отъ военна точка на зрѣние или, ако щете, отъ точка зрѣние на исканията на стратегията — не е г. Пасаровъ, който ще ми дава сега атестатъ за военнитѣ ми познания: такъвъ азъ съмъ получилъ отдавна, и твърдѣ похваленъ, съ дѣйствията си прѣзъ една война съ успѣхъ водена — азъ ще си позволя да ви напомня за нѣкои условия, отъ които трѣбва да се ржководимъ за построяването на една желѣзопжтна линия, когато се касае за ползуване отъ тая линия въ врѣме на война.

Една желѣзопжтна линия не може да има въ войната друго назначение, освѣнъ да служи като линия на съобщения: да се прѣвозватъ по нея срѣдства за съществуването на една армия; тази линия не може да произведе прѣко нито усилване, нито отслабване функциитѣ на армията. И въ това отношение трѣбва да се прави разлика между стратегическа линия и желѣзопжтна линия важна отъ точка зрѣние на исканията на стратегията за направлението на подобна линия или на желѣзопжтна линия важна въ военно отношение. Употрѣбяването на установени термини не на мѣсто показва невѣрното прѣдставление за нѣщата, смжтното понятие за естеството имъ и неправилнитѣ заключения, които може да се строятъ върху невѣрни прѣдставления. У г. Пасарова забѣлѣзахъ подобно нѣщо и му казахъ: „употрѣбявате термини, значението на които не разбирате; черпили сте свѣдѣния отъ прости занаятчии“.

Г. Пасаровъ: Позволете ми една дума. Въ писмото на Военното министерство се пише „стратегическо“.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Моля Ви се, не ме прѣсичайте; азъ на Васъ нѣма да говоря, защото Вие сте абсолютно профанъ въ военното изкуство, а имате претенции на знания — колкото ботушаря въ живописьта. Не ме прѣсичайте. И оня день азъ Ви казахъ сжщото, което и днесъ тукъ твърдя.

Г. Пасаровъ: Въ писмото на Военното министерство се пише „стратегическо“.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Нѣма да се разправямъ съ г. Пасарова. Казахъ си мнѣнието вече върху познанията му.

Г. Пасаровъ: Ама „стратегическо" се казва тамъ.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Стратегия! И Вие имате дързостьта да говорите за стратегия, Вие, които нѣмате понятие отъ нея!

И така, г-да народни прѣдставители, когато ще говоримъ за военното значение на една желѣзнопѫтна линия, трѣбва да държимъ смѣтка, доколко тя може да удовлетвори условията, да ни доставя при всичкитѣ операции срѣдствата за сѫществуването и поддържането на армията. За да удовлетворява това начало, освѣнъ техническитѣ условия въ конструкцията, изисква се едно друго условие — положението на желѣзнопѫтната линия относително операциитѣ, което положение само, прѣди всичко, е въ състояние да удовлетвори, или не, на главното поставено начало за възможностьта линията да служи за съобщение; защото вие можете да имате една прѣкрасно построена линия, която може да ви прѣвозва всичко въ достатъчни и голѣми размѣри, но която да нѣма никакво военно значение щомъ минава въ такова направление, дѣто, прѣди да захване да ви прѣвозва и да ви служи, тя ще бѫде взета или уничтожена отъ противника.

Д. Христовъ: Това е стратегическа линия.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Г-нъ Христовъ! Не сте Вие, който ще ме учите за терминитѣ. Позволете ми да зная малко повечко отъ Васъ, какво значи този или онзи терминъ: стратегическо, тактическо или военно. — Значи, когато дойдемъ сега да се произнесемъ за тая линия, ние трѣбва да видимъ, доколко тя би могла да бѫде — по-правилно да се изразя — обезпечена, та при всичкитѣ условия на операциитѣ да ви доставлява срѣдствата, за които ви говорихъ: хора, хранителни и боеви припаси и пр., когато дѣйствувате напрѣдъ, или пъкъ да отвезете назадъ онова, което може да затрудни движението или което не щете да оставите въ рѫцѣтѣ на противника ви кога отстѫпвате. Щомъ турите тия двѣ условия, т. е. че линията трѣбва да ви дава възможность за прѣвозъ и съобщения, и за да ви дава тази възможность, тя трѣбва да бѫде обезпечена, прикрита по единъ или другъ начинъ, за да не дадете възможность на противника да я унищожи, поврѣди или спре движението по нея, като завземе нѣкои станции напр., то вие ще разберете тогава, въ какво направление тя трѣбва да иде по отношение операциитѣ и какво положение трѣбва да вземе фронтътъ на развърнатата армия. Азъ нѣма тукъ да разисквамъ въпроса, при какви условия и при каква политическа обстановка България може да води война на юго-източната си граница, нито пъкъ какъ биха се развили тукъ операциитѣ въ едно или друго направление, та оттамъ да вадимъ заключение за най-благоприятното направление на желѣзнопѫтнитѣ линии въ тая страна. Нашата задача е по-лека. За насъ единиятъ изходенъ пунктъ, начална̀ятъ, да го рѣчемъ, на линията е даденъ, той е Търново, и сега ще търсимъ другия, крайния изходенъ пунктъ на тая линия. И понеже линията отъ Търново трѣбва да отива на югъ за съединение съ оная, която най-накрая води за Цариградъ, то е ясно, че пунктъ на тая линия или въ това направление, близо до границата ни, прѣдназначенъ отъ самата природа да играе важна роля въ операции, които биха се разиграли въ тия мѣста, е Търново-Сейменъ, та да разберемъ, че това послѣдното трѣбва и да бѫде крайниятъ изходенъ пунктъ на едно направление, което трѣбва да ни служи, като ржководящо условие за направлението на една желѣзнопѫтна линия, за каквато тукъ говоримъ. Щомъ, слѣдователно, веднажъ сме опрѣдѣлили крайнитѣ пунктове на направлението, въ което смѣтаме, че може да се развиватъ извѣстни военни операции, намъ не остава, освѣнъ да изслѣдваме условията, при които тия операции трѣбва да се извършватъ най-благоприятно. И понеже тукъ не е въпросътъ за едно направление, въ което ще оперира една армия, а за направление, по което ще ставатъ съобщения, то и на линията Търново —Търново-Сейменъ трѣбва да гледаме само като на комуникационна и като къмъ такава ще прилагаме критерия, който опрѣдѣлихме по напрѣдъ: условието за обезпеченостьта, безопасностьта въ съобщенията отъ сѣверъ къмъ Търново-Сейменъ. Една линия на съобщения може да бѫде обезпечена или чрѣзъ мѣстностьта и мѣстнитѣ прѣпятствия за прѣминаване на непріятеля или чрѣзъ самото разположение на армията. Въ настоящия случай, мѣстностьта ще прѣдставлява особени затруднения за дѣйствията на отряди противъ една линия на съобщения, така щото прикритието, обезпечаването на съобщенията почти всецѣло ще трѣбва да легне върху армията, която ще оперира около Търново-Сейменъ. Щомъ като е така, то и разположението, фронтътъ на армията ще опрѣдѣли направлението, което може да служи за съобщение и което най-добрѣ би било прикрито отъ това разположение. Достатъчно е да си прѣдставите мѣстностьта около Търново-Сейменъ, значението на разнитѣ части отъ разположението на една армия върху тая мѣстность, условията на една операция тамъ, за да схванете най-нагледно, че най-прикритото и най-важното направление на съобщенията е онова което излиза отъ Търново-Сейменъ и отива на Стара-Загора и отъ тамъ, като прѣсича долината на Тунджа, отива прѣзъ Балкана къмъ Търново. И понеже има мнозина, които твърдятъ, че линията отъ Търново трѣбва да отива на Нова-Загора за съединение съ линията Цариградъ, азъ мисля, че е добрѣ да оцѣнимъ и направлението Нова-Загора—Търново-Сейменъ въ смисълъ на съобщение, когато разположението на армията е около Търново Сейменъ и операциитѣ сж срѣщу армия, която иде отъ юго изтокъ. За онія, които не познаватъ мѣстностьта тамъ, достатъчно е, като иматъ една карта прѣдъ себе си,

да си опрѣдѣлятъ линията, по която би се разположила една наша армия и отиамъ да заключатъ за двѣтѣ направления Търново-Сеймснъ—Стара-Загора и Търново-Сеймснъ—Нова-Загора. Тѣ ще видятъ ясно, даже когато не сж вѣщи въ военното дѣло, че линията на съобщение Търново-Сеймснъ—Нова-Загора излиза отъ фланга на разположението на армията, че отъ изтокъ е неприкрита и слѣдователно е опасна, а другото — излиза отъ центра на разположението на армията, перпендикулярно къмъ това разположение и слѣдователно е положително прикрито отъ армията ви, и като такова, най-безопасно обезпечено. Ето първото съображение, г-нъ Пасаровъ, за опрѣдѣляне направлението на едно съобщение отъ Търново-Сеймснъ на сѣверъ къмъ Търново.

Ще продължа по-нататъкъ. Прѣдположете, че разположената около Търново-Сеймснъ армия трѣбва да отстжпи къмъ сѣверъ нѣкждѣ. Забѣлѣжете, че ние не се впущаме да разискваме, какъ би трѣбвало да се развие една операция около Търново-Сеймснъ и кое би било най-доброто направление за отстжпление само и пр. За да се не отклоняваме отъ направлението къмъ Търново, ние трѣбва да приемемъ, че това отстжпление трѣбва да стане къмъ Стара-Загора. При разположение на армията при Стара-Загора съ фронтъ на югъ, едно съобщение отъ Хаинъ-боазъ прѣзъ Нова-Загора не сжществува за тая армия. Хвърлете едно око и вижте, да-ли е обезпечена линията. Тя не само не е обезпечена, но още отъ минутата на приближаването ви до Стара-Загора тя може да бжде прѣсѣчена отъ противника ви и даже заета отъ него и, не само между Нова и Стара-Загора, но чакъ до Хаинъ-боазъ. По-нататъкъ линията отъ Стара-Загора прѣзъ Нова-Загора до Хаинъ-боазъ има тия неудобства, че отъ изтокъ е почти необезпечена, понеже минава прѣзъ крайнитѣ източни склонове на Срѣднегорието, достжпно отврѣдъ и като се спусне пакъ въ Тунджанската долина до Хаинкьой, тя е почти съ нищо неприкрита, понеже минава отпрѣдъ отъ изтокъ на възвишеноститѣ, които, като съединяватъ Срѣднегорието съ Стара-Планина, почти затварятъ долината на Тунджа между Хаинкьой и западната часть на тая долина. Както виждате, слѣдователно, трѣбва да се търси друго направление за едно обезпечено въ всѣко врѣме съобщение на армията при Стара-Загора съ сѣвернитѣ области на Княжеството. Такова направление като най-благоприятно ще бжде онова, което пакъ излиза отъ центъра на разположението на армията и перпендикулярно къмъ това разположение, а такова ще бжде направлението отъ Стара-Загора къмъ Чанакчийскитѣ бани въ долината на Тунджа и отъ тамъ направо на сѣверъ. Подобно направление на съобщенията първоначално съвършено прикрито отъ разположението на армията по-нататъкъ въ долината на р. Тунджа е съвсѣмъ безопасно, понеже възвишеноститѣ, които съединяватъ Срѣднегорието съ Стара-Планина, стѣсняватъ долината при Хаинкьой и даватъ възможность на лесна защита и прикритие по самото разположение на възвишеноститѣ и по характера на мѣстностьта. Слѣдователно, ако дойдемъ да търсимъ линия отъ Стара-Загора, която да отива къмъ Търново, азъ мисля, че естественото направление е, че отъ Стара-Загора трѣбва да влѣзете въ долината на Тунджа, но не да отивате къмъ Хаинкьой, а направо на сѣверъ къмъ Балкана — въ какво направление, то е безразлично. Важното е да констатираме тукъ, че ни трѣбва една линия, която трѣбва да бжде безопасна, защото само тогава ще можете да си доставяте всички припаси, които ви трѣбватъ, и да използувате това съобщение, колкото разположението на армията ви прѣдъ тая линия го изисква. Не е сжщото, ако, слѣдъ като излѣзете отъ Стара-Загора въ долината на Тунджа при Чанакчийскитѣ бани, вие бихте взели направление къмъ Хаинкьой и бихте желали да продължавате съобщенията си прѣзъ Хаинбоазския проходъ. Положението на станцията Николаево, прѣзъ която се влиза въ прохода още докато сте въ Стара-Загора, е въ опасность. Хвърлете единъ погледъ на картата, за да се убѣдите. За съжаление, когато тукъ се говори за важностьта въ военно отношение на едно направление, никой не си е направилъ труда да вземе картата, да изучи туй положение, ами само се приказва на посоки или по свѣдѣния събрани неизвѣстно отдѣ. Ето защо, щомъ се излѣзе въ долината на Тунджа, отъ Стара-Загора не трѣбва да се слѣдва къмъ Хаинкьой, а трѣбва да се продължава къмъ Борущица при отбиване по възможность къмъ Казаплъкъ. Какво направление точно трѣбва да се избере, е работа на техницитѣ по прокарване на желѣзнопжтната линия. Азъ трѣбва тукъ да отбѣлѣжа само, че отъ точка зрѣние за безопасностьта на линията, колкото тя минава по-близо до Казаплъкъ, толкова е по-прѣдпочитително. Въ тая смисъль изучванията, които сж направени за спущането на желѣзнопжтната линия отъ Борущица въ долината на р. Тунджа, ако не се лъжа въ Яйканлий, не трѣбва да се смѣтатъ за окончателни и безвъзвратни, нито пъкъ най-прѣдпочителни въ техническо и икономическо отношение. Азъ прѣдполагамъ даже, че изучванията сж правени въ това направление, защото първоначално вѣроятно е прѣдполагано линията отъ Борущица да върви на Нова, а не на Стара-Загора, както това трѣбва да бжде. Безъ да прѣдрѣшавамъ въпроса, доколкото мога да сжда на бърза ржка отъ картата, азъ мисля развитието на линията отъ Борущица за слизане въ долината на р. Тунджа, може да стане и въ западно направление, напр. покрай с. Селци близо около самия Казаплъкъ, прѣзъ Гюсово или даже Енина, безъ да увеличава цѣната на постройката и при еднакви технически условия, ако не при по-благоприятни. Това, обаче, е работа на техническитѣ изучвания, върху които сега тукъ нѣма причини да се говори. Поменавамъ за тия изучвания само защото, както ви казахъ, азъ счи-

тамъ, че линията колкото е по-близо до Казанлъкъ, толкова е по-обезпечена. Това прѣдпочитание за близостьта на линията къмъ Казанлъкъ ни се налага още и защото той е важенъ за насъ въ икономическо и търговско отношение центъръ, поддържането и повдигането на който ние трѣбва да се стараемъ да достигнемъ съ всички срѣдства.

Ето, г-да народни прѣдставители, какъ се опрѣдѣля направлението на една линия важна въ военно отношение и защо ние би трѣбвало да прѣдпочетемъ линията Търново—Борущица—Стара-Загора, отколкото всѣка друга. Другъ щѣше да бѫде въпросътъ ако бѣхме взели за крайната точка за съединение Търново съ линията, която води къмъ Цариградъ, Нова-Загора. Тогава прокарването желѣзнопѫтната линия прѣзъ Хаинъ-боазъ щѣше да бѫде най-естествено и най-икономическо. За съжаление, тая линия, както видѣхте, не се прикрива нито отъ мѣстностьта, нито отъ разположението и операциитѣ на армията въ направлението, за което вече говорихме, защото Нова-Загора се пада на фланга на оперирующата на югъ или отъ югъ армия. Единъ случай би могло да има когато разположението на армията би могло да прикрива линията Хаинъ-боазъ—Нова-Загора—Търново-Сейменъ, това е когато тая армия би оперирала къмъ или отъ Бургазъ; но въ такъвъ случай и линията Борущица—Стара-Загора или Нова-Загора е прикрита. Само че за операции на главната ни армия къмъ Бургазъ едва ли става нужда да се мисли. Колкото за операции отъ Нова-Загора за Търново-Сейменъ и обратно, и оставяне открито направлението на Стара-Загора—Казанлъкъ, азъ не бихъ желалъ при никакви обстоятелства това да се случеше за българската армия. Ясно е оттукъ, слѣдователно, защо ние трѣбва да прѣдпочетемъ въ военно отношение направлението Борущица—Стара-Загора, а не Нова-Загора. Ето защо, г-нъ Пасаровъ, азъ сравнихъ тия, които сѫ оцѣнявали и Ви дали мнѣние че направлението за Нова-Загора и отъ тамъ за Търново-Сейменъ, е най-хубаво въ операционно отношение и че прѣзъ тамъ трѣбва да мине линията, сѫ обикновени занаятчии, но не художници, дюлгери, но не архитекти.

Г. Пасаровъ: Тѣ сѫ се основали на Вашето мнѣние отъ 1896 г.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Пакъ ще Ви повторя: тѣ може да сѫ добри обикновени занаятчии, но не сѫ художници. Но подиръ туй, което твърдите, и слѣдъ обясненията, които дадохте въ защита на направлението за една прѣзбалканска линия на Нова-Загора, позволете ми да считамъ вашитѣ съвѣтници за най-обикновени чираци въ дѣлото, но въ никакъвъ случай капацитети. (Ржкоплѣскане отъ дѣсницата.)

Г. Пасаровъ: Една дума.

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: (Звъни) Моля, г-нъ Пасаровъ, не прѣкъсвайте.

Г. Пасаровъ: Като министъръ отъ кабинета въ 1896 г. Вие сте поддържали друго. (Глъчка.)

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Когато изходнитѣ точки на линията сѫ дадени опрѣдѣлени, вслѣдствие на други, а не военни съображения, тогава въпросътъ е свършено другъ. Тогава не остава освѣнъ между тия двѣ крайни точки да се прокара една линия, която по възможность да удовлетворява на военнитѣ искания, безъ да се взема въ съображение доколко главното направление е опрѣдѣлено правилно или не. Ето защо азъ намирамъ, че г. Найчо Цановъ бѣше свършено логиченъ да защищава Хаинъ-боазъ, щомъ за изходна точка вземаше Нова-Загора. Той не търси направление на линията въ крайнитѣ ѝ точки. За него тѣ сѫ дадени, когато, както видѣхте, за насъ тѣ не бѣха и ние трѣбваше да ги намѣримъ, и ние по разни съображения намѣрихме линията Търново-Борущица, Стара-Загора, Търново-Сейменъ. Вие г-нъ Пасаровъ, като сте чели доклада въ Министерството...

Г. Пасаровъ: Не съмъ го челъ.

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Не е важно, да-ли сте го чели, или сѫ Ви го казвали. Въ тоя докладъ или рапортъ, вѣроятно, не се пита, какво направление трѣбва да вземе една операционна линия и, съотвѣтно съ нея, да се търси направлението на желѣзницата, а просто сѫ дадени крайнитѣ пунктове Търново—Нова-Загора и оттамъ сѫ разсѫждавали, само какъ и прѣзъ кѫдѣ по-добрѣ би било да се прѣкара линията и тогава сѫ разсѫждавали правилно. Но когато дойдемъ да разсѫждаваме тъй, както сега го правимъ, когато вземаме за основа операции, които трѣбва да се извършватъ около Търново-Сейменъ, кѫдѣто считаме единъ изходенъ пунктъ на линията и когато другиятъ, да рѣчемъ, началниятъ пунктъ е Търново, питайте, който щете воененъ авторитетъ и той ще ви каже, че рѣшението, което взехме ние е най-правилно.

Г. Пасаровъ: Ами въ 1896 г. какво поддържахте?

Отъ дѣсницата: Е-е-е!

Министъръ-прѣдседатель Р. Петровъ: Азъ нѣма защо да изказвамъ тукъ тайни на Военното министерство; ще Ви попитамъ само: показаха ли Ви всички планове и проекти въ Военното министерство?

Г. Пасаровъ: Азъ Ви питамъ: въ 1896 г. какво сте поддържали?

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Г-нъ Теодоръ Теодоровъ има думата. (Гласове: Петь минути отдихъ дайте.)

Часътъ е 5. Желае ли Събранието да се продължи засѣданието?

Министъръ Д. Петковъ: Азъ ще моля да се продължи до 8 ч.

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Който приема да се продължи засѣданието до 8 ч. да си вдигне рѫката. (Болшинство) Прието.

Министъръ Д. Петковъ: Тогава дайте 5 минути отдихъ.

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Давамъ 5 минути отдихъ.

(Слѣдъ отдихъ)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Засѣданието се продължава.

Г-нъ Теодоръ Теодоровъ има думата.

Т. Теодоровъ: (Отъ трибуната) Г-да народни прѣдставители! Като вземамъ думата по прѣдстоящитѣ за утвърждение търгове за двѣтѣ желѣзнопѫтни линии, азъ считамъ за нужно най-напрѣдъ да отбѣлѣжа, че всичко, каквото имахъ да кажа, относително нуждата и умѣстностьта да се строятъ тѣзи двѣ желѣзнопѫтни линии, търговетѣ на които сѫ вече произведени, всичко това, казвамъ, което азъ мисля, че бѣше умѣстно да се каже, го казахъ въ врѣмето, когато прѣдстоеше миналата сесия да се разрѣши въпросътъ за опълномощаване правителството да даде на търгъ постройката на тѣзи двѣ линии. Ако сега, при сѣ това, вземамъ думата, за да кажа моето мнѣние, то не е за да повторя онуй, което тогазъ казахъ и което отчасти се налага и днеска да го повторя въ по-кѫсъ видъ, а за да допълня изказанитѣ си тогава възгледи съ онѣзи нови данни, онѣзи нови обстоятелства, които се откриха слѣдъ произвеждането на търговетѣ и прѣзъ врѣмето до произвеждането на тѣзи търгове, вслѣдствие направенитѣ изучвания на трасето по едната линия, именно линията Търново—Трѣвна—Борущица, както въ геологическо отношение, тъй и въ техническо-строително отношение. Ще забѣлѣжа, г-да народни прѣдставители, че тъй, както се доложи прѣдложението на правителството отъ г. докладчика, то обнема едноврѣменнитѣ утвърждавания на търговетѣ и за двѣтѣ линии: и за линията Радомиръ—Кюстендилъ—Турската граница, по една извѣстна цѣна отъ 12 милиона и нѣколко стотинъ хиляди лева, и за линията Търново—Трѣвна—Борущица за 14½ милиона. Всички г. г. прѣдговорившти не казаха нито една дума по първия търгъ. Понеже гласуването ще стане изобщо за двѣтѣ линии, нека поне азъ попълня този недостатъкъ, като декларирамъ, че колкото се касае до отдаването въ постройка на тази линия, именно Радомиръ—Кюстендилъ—Турската граница, за цѣната, която е прѣдвидена въ контракта, за утвърждаването на търга ние можемъ да констатираме едно пълно единодушие между г. г. народнитѣ прѣдставители отъ XIII-то обикновено Народно събрание. Нѣма да се намѣри, както досега не се намѣри, ни единъ гласъ, който да изкаже нѣкаква критика, или нѣкаква протестация, или нѣкаква резерва относително нуждата, необходимостьта, полезностьта, цѣлесъобразностьта на тази линия. И нека този фактъ служи за доказателство прѣдъ българския народъ и прѣдъ васъ тукъ, г-да народни прѣдставители, че когато се касае за прѣдприятия дѣйствително полезни, за прѣдприятия дѣйствително важни отъ всѣкаква гледна точка за напрѣдъка на България, българскитѣ народни прѣдставители, на каквато партия и да принадлежатъ, колкото и да сѫ ревностни или жарки опозиционери, знаятъ да поставятъ по-горѣ интереситѣ на отечеството отъ своитѣ лични разчети, отъ своитѣ лични или партийни капризи. Е добрѣ, азъ декларирамъ, че всички сме съгласни съ единодушие, съ акламация даже да утвърдимъ този търгъ и да поискаме отъ правителството да направи всички възможни улеснения, щото тази постройка да се извърши точно въ прѣдвидения въ поемнитѣ условия и въ контракта срокъ. По тази линия, ако има въ нѣщо нѣкой да се упрекне, ако има въ нѣщо да изкажемъ съжаление, то е, че тя не се направи въ врѣмето, когато единъ пѫть бѣше отдадена на търгъ отъ едно българско правителство, контрактътъ бѣше утвърденъ и строенето бѣше започнато, но по една или друга причина, обсѫждането на които не е мѣстото сега, закъснѣ до днесъ съ цѣли седемъ години. Това е само, което можемъ да съжаляваме, че не бѣше продължена и изкарана постройката и съ три години по-рано до днесъ. Но миналото минало и нека поне оттукъ-нататъкъ бѫдемъ щастливи да видимъ нейното осѫществление слѣдъ три години.

Не така, обаче, стои въпросътъ за другата линия. Колкото българскитѣ народни прѣдставители въ това Събрание, прѣдставителитѣ на общественото мнѣние вънъ отъ това Събрание и прѣдставителитѣ на науката, на инжинерното изкуство, да сѫ единодушни за постройката на първата линия, толкозъ пъкъ, напаки, постройката на втората линия по този търгъ, който ни се внася за утвърждение, прѣдизвиква, мога да кажа, единодушна критика, единодушно осѫждане. За тази линия въ Народното събрание ще бѫдатъ, както виждамъ, само г. г. министритѣ и ония г. г. народни прѣдставители, които по никой начинъ не искатъ да създадатъ мнѣнието на туй правителство, за да се не поколебае неговото положение — само тия казвамъ ще бѫдатъ за. Въ печата, въ ония обществени органи, които сѫ изразители на българската мисъль, вие ще намѣрите само единъ органъ, на който близкитѣ връзки съ правителството сѫ познати, „Новъ Вѣкъ“, който поддържа тази линия; отгамъ-нататъкъ всички прѣдставители на българската обществена мисъль, зрѣли или незрѣли, силни или слаби, разумни или не, всички сѫ на противното мнѣние. Сѫщото трѣбва да констатирамъ и въ редоветѣ на хората на науката. Между инжи-

ритѣ вие нѣма да намѣрите освѣнъ единъ инжинеръ твърдѣ близъкъ до правителството, свързанъ съ него като неговъ партизанинъ и свързанъ още, може би, съ други много връзки, който се изказва за полезността, или умѣстността, дори прѣимуществото на тази линия, въ сравнение съ другитѣ трасета. Само този единственъ инжинеръ е въ полза на тази линия, и той не смѣе да излѣзе съ пълния си подписъ, при всичко че, ако излѣзѣше съ подписа си, нѣмаше какво да рискува, тъй като въ днешно врѣме неговитѣ казвания могатъ само да се харесатъ на партията и на правителството и той лично отъ това не можеше нищо да изгуби.

Е добрѣ, спира ли се само дотукъ, опозицията, съпротивлението, критиката, осѫждането на тази линия, спира ли се то въ тия широки размѣри, които азъ очертахъ, или отива още по-нататъкъ да завладѣва даже и правителственитѣ кржгове, да си пробива пѫть и въ вашитѣ редове и да чуваме възгласи и протестации дори отъ вашитѣ редове? Да. Ние имаме, г-да народни прѣдставители, случая за една министерска оставка, която въ Камарата остана неразяснена, колкото се касае до причинитѣ, които сѫ я прѣдизвикали, и обстоятелствата, при които се създаде, както и за начина, по който тя се разрѣши. Но въ всѣки случай ние имаме вече нѣкои по-положителни данни, въпрѣки укриването на правителството да ни изкаже цѣлата истина, имаме данни да заключимъ, че бившиятъ Министръ на обществените сгради, компетентният въ настоящия въпросъ човѣкъ, е дошълъ до убѣждението въ невъзможността, врѣдността, неумѣстността на тази линия, тъй както е прѣдставена днесъ, и че за главна причина, ако не и единствена, за неговата оставка е послужило това негово мнѣние.

Министръ Д. Петковъ: Това не е вѣрно. Градите го на прѣдположения.

Т. Теодоровъ: Какви сѫ, г-да народни прѣдставители, нашитѣ прѣдположения? Понеже отъ мѣродавно мѣсто не се дадоха по-положителни разяснения, макаръ азъ да молихъ за такива и мисля, че ние всички имахме право да чуемъ тѣзи разяснения, нека ни бѫде позволено да си правимъ догадки за тѣхъ и да подкрѣпяме тѣзи свои догадки съ нѣкои по-осезателни факти и ако се лъжемъ, ето още единъ случай за правителството да ни опровергне. Фактъ е несъмнѣнъ, г-да народни прѣдставители, че г. Поповъ прѣзъ мѣсецъ юлий т. г. е заповѣдалъ да се приготви единъ рапортъ върху възможността и умѣстността на тази линия отъ едно лице инжинеръ, служащъ въ Министерството на обществените сгради при настоящето правителство, ползуващъ се, колкото се касае до неговитѣ технически познания, съ пълно довѣрие — да изработи такъвъ единъ обстоятелственъ рапортъ и този рапортъ да го даде на министра, и слѣдъ това да изработи другъ единъ, който на 28 юлий т. г. е билъ прѣдставенъ на Негово Царско Височество Княза. Датитѣ на двата рапорта и номеритѣ на този, който е билъ изпратенъ отъ министра до Негово Царско Височество Княза, сѫ публикувани въ единъ вѣстникъ, който тоже има близки връзки съ правителството и който не е опозиционенъ, „Вечерна Поща“, не другата „Поща“, която е сега еретическа.

Д. Ачковъ: Има и ваша „Народняшка поща“.

Т. Теодоровъ: Тъй че, интересното е, че сѫщиятъ този вѣстникъ, който черпи свѣдѣния, както казахъ, отъ правителствени източници, защото е доказалъ съ цѣлото си сѫществуване, че има възможность да знае всичко, което се върши въ канцеларитѣ на министерствата, поне онова, което може да бѫде казано, и пръвъ има привилегията да го съобщава на публиката, този вѣстникъ, обикновено най-добрѣ информиранъ, въ случая твърди, че веднага подиръ този рапортъ — и датата туй показва: отъ 28 юлий до 18 августъ се минали само 20 дена — веднага подиръ този рапортъ, положението на министръ Попова станало невъзможно и той трѣбвало да напусне Министерството заедно съ другъ единъ другарь министръ, на когото вината, може би, не се намира въ нѣкаква връзка съ тази желѣзница.

По-нататъкъ, г-да народни прѣдставители, намъ е извѣстенъ другъ единъ фактъ, че самото обнародване на обявлението за търговетѣ е станало не по заповѣдьта на бившия Министръ на общитѣ сгради, компетентенъ въ случая и който единственъ имаше право да заповѣдва това публикуване, а е станало по разпореждане на г. Министра на вѫтрѣшнитѣ работи, г. Петковъ, който е дошълъ въ Министерството и е заповѣдалъ това обнародване.

Министръ Д. Петковъ: Това не е вѣрно. Ако бѣше вѣрно, недѣйте мисли, че нѣмамъ куража да го кажа.

Т. Теодоровъ: Съжалявамъ, че не е тукъ г. Поповъ, за да потвърди това обстоятелство. Казаха ми нѣкои лица, на които имамъ основания да вѣрвамъ, че г. Поповъ, като челъ „Държавния вѣстникъ“ и отъ него видѣлъ, че е станало разпореждане за публикуване на търговетѣ, питалъ чиновницитѣ: кой се е разпоредилъ да направятъ това нѣщо; на което му отговорили, че Министърътъ на вѫтрѣшнитѣ работи заповѣдва.

Министръ К. Панайодовъ: И затова си далъ оставката, на-ли?

Т. Теодоровъ: Не казахъ това. Министритѣ да обяснятъ какъвъ бѣше кабахатътъ имъ, за да напуснатъ министерството. За насъ въпросътъ е друго-яче, но за правителството бѣше единъ дългъ на почитъ къмъ народнитѣ прѣдставители да обясни, въ какво се провиниха тѣ — бившитѣ министри.

Министъръ Д. Петковъ: На своитѣ хора обяснихме, но на васъ нѣма.

Т. Теодоровъ: И тъй, г-да народни прѣдставители, азъ констатирамъ, че въ всѣки случай рапортътъ, който е билъ неблагоприятенъ за тази линия, пратенъ на Държавния глава по заповѣдь на Министра на общественитѣ сгради г. Попова, а никакъ не по заповѣдь на министъръ Петкова, този фактъ самъ по себе си показва, че Министърътъ на общественитѣ сгради е билъ противъ тази линия, защото, въ противенъ случай, нѣмаше защо той да изпраща на Държавния глава единъ рапортъ така неблагоприятенъ за тая линия: изпращането по заповѣдь на министра на подобенъ рапортъ, безъ да споделя изказаното въ него мнѣние, значило би едно самооплюване. При подобни условия, когато единъ министъръ заповѣдва това нѣщо да стане, очевидно е, че се подчинява на единъ свой интименъ дългъ — да освѣтли Държавния глава въ извѣстенъ смисълъ по единъ важенъ въпросъ, който засѣга неговата водена политика. Въ това отношение нѣма никакво съмнѣние. Може г. Поповъ да е ималъ други хиляди грѣшки, може да е билъ негоденъ министъръ по хиляди други съображения, но фактъ безспоренъ е, че този министъръ, бившъ членъ на настоящия кабинетъ, трѣбва да е билъ, азъ заключавамъ по свое размишление, възъ основание на тѣзи данни, противъ тази линия.

Министъръ Д. Петковъ: Никой пѫть той не е билъ противъ. Туй не е казалъ.

Т. Теодоровъ: Но, г-да народни прѣдставители, не се спирамъ тукъ. Г-нъ Поповъ излѣзе отъ кабинета, на мѣстото му дойде г. Гатевъ, бившиятъ нашъ прѣдседатель на Камарата, и ние виждаме, че и г. Гатевъ, компетентниятъ Министъръ на общественитѣ сгради, при всичко че бѣше стоялъ само около мѣсецъ и половина въ това министерство, когато да подпише първия актъ отъ неговото министерство за внасане въ Камарата, той, въ навечерието, напуска внезапно Столицата, по причини, които досега не сѫ уяснени. Казватъ, че сѫ били отъ интименъ характеръ, отъ здравословенъ характеръ. Но, г-да народни прѣдставители, нема ние не знаемъ, колко пѫти здравословното състояние на дипломатически и политически лица прикрива други причини, които е неудобно да се изкажатъ? Ние всички, които знаемъ цвѣтущето здраве на г. Гатева, когото лично познавахме и който доскоро прѣдседателствуваше нашето Събрание; ние, които доскоро се виждахме съ него въ сѫдилищата прѣдъ обѣдъ и слѣдъ обѣдъ, се съмнѣваме, за негово щастие, че той е боленъ; напротивъ, позволете ни да вѣрваме, че той сега се ползува съ пълно и цвѣтуще здраве. И не е била нуждата — това го казваме и вѣрваме, като негови приятели — да се лѣкува, която го е накарала да напусне Министерството тъй бързо.

Но, г-да народни прѣдставители, позволете ни да подкрѣпимъ това наше подозрѣние още съ единъ много очебиющъ фактъ. На 24 октомврий въ неговото министерство сѫ били съставени проектитѣ за контрактитѣ, за договоритѣ, които трѣбва да се подпишатъ, и тѣзи проекти, които сега имаме на рѫцѣ, гласятъ: долуподписанитѣ, отъ една страна, Министърътъ на общественитѣ сгради, пѫтищата и съобщенията, г. Теодоръ Гатевъ, и, отъ друга страна еди-кой и еди-кой си, сключихме, възъ основание на това и това, слѣдующиятъ договоръ — и слѣдва контрактътъ. И най-послѣ виждате на края дата 24 октомврий 1905 г., но нѣма подписа на г. Гатева; горѣ въ текста има писано отъ една страна „Министърътъ на общественитѣ сгради Т. Гатевъ“, а долу изведнажъ виждаме: „управляющъ Министерството на общественитѣ сгради и пр. Д. Петковъ“. Значи, г. Гатевъ е билъ на 24 октомврий тукъ; г-ну Гатеву сѫ били прѣдставени двата контракта, за да ги подпише, и затова името му било вече вписано въ самия текстъ, но въ момента, когато да подпише, тоя човѣкъ като че е билъ ударенъ отъ гръмъ, рѫката му се свива и той не подписва. (Смѣхъ въ дѣсницата) а вмѣсто него — види се поради тоя цирей на г. Гатева, отъ който вие говорите, че страдалъ — се явява да подписва Министърътъ на вѫтрѣшнитѣ работи на сѫщата дата, защото въ сѫщия тоя день, 24 октомврий, е натоваренъ да управлява министерството. Какъ така се е случило това нѣщо, щото г. Гатевъ, който бѣше здравъ на 24 октомврий, за да разпореди да се приготвятъ всички книжа, и който въ сѫщия день е подписалъ докладитѣ си до Народното събрание, не си е сложилъ подписа върху договоритѣ отъ сѫщия тоя день?

Г. Караколевъ: Когато дойде питайте го; защо направи тъй. Сега говорете каквото трѣбва.

Т. Теодоровъ: То ще бѫде ваша длъжность да го питате, защо е направилъ така.

Д. Ачковъ: Ние знаемъ.

Т. Теодоровъ: Но ние не знаемъ, и понеже не знаемъ, позволете ни да се догаждаме, като хора и ние.

Тъй че, г-да народни прѣдставители, азъ мисля, че г. Гатевъ, колкото да е билъ даже боленъ — ако приемемъ за истинска тази версия, която обяснява неговото внезапно заминаване въ странство — той е могълъ да сложи подписа си въ договоритѣ; колкото за единъ подписъ, могълъ е да направи това усилие, толкова повече, че книжата сѫ били съставени отъ негово име. И ако той не е направилъ това, позволете ни, г-да народни прѣдставители, да считаме, че и тоя човѣкъ, проникайки се отъ съзнанието на своя дългъ, като Министъръ на общественитѣ сгради, и като е знаялъ, че той взема на първо мѣсто моралната и друга отговорность за постройката на тази желѣзница, слѣдъ

като отблизо е изучилъ работата — защото нему прѣдлежи да я изучи — слѣдъ като е изслушалъ мнѣнието на цѣлото свое министерство, на всички компетентни чиновници, на които е могълъ да има довѣрие — не е могълъ да нѣма довѣрие на чиновницитѣ отъ настоящето правителство — убѣдилъ се е въ невъзможностьта, въ неумѣстностьта — да не кажа нѣкоя по-силна дума — на тая линия и затова не е искалъ да сложи подписа си на контракта. Съ тази работа се натоварилъ подиръ това по-смѣлиятъ неговъ другарь, най-смѣлиятъ отъ всички наши министри, г. Министърътъ на вѫтрѣшнитѣ работи, и той взима върху си отговорностьта за тази работа.

Азъ констатирамъ, прочее, че не е билъ само г. Поповъ, бившиятъ Министъръ на обществените сгради, който се е поколебалъ да вземе отговорностьта за туй прѣдприятие, но и неговиятъ замѣстникъ, г. Гатевъ, е послѣдвалъ неговия примѣръ. И тъй, азъ имамъ право, г-да народни прѣдставители, да твърдя, че критиката противъ тази линия, скептицизмътъ, съ който цѣлото българско обществено мнѣние се отнесе къмъ нейната умѣстность, е не само обгърналъ всичко онова, което стои вънъ отъ правителственитѣ редове, но е проникналъ въ самото министерство и заразилъ двама бивши министри, които сѫ били компетентни да се произнесатъ по въпроса. А това обстоятелство трѣбва да ни накара да се замислимъ. Може би, настоящиятъ кабинетъ, тъй, както остана тукъ, безъ своя другарь, който е въ Виена, да дава всички гаранции за добросъвѣстность, за технически познания, за вѣрна прѣцѣнка на икономическитѣ, политическитѣ и стратегическитѣ условия на България — може — но колкото той да бѫде компетентенъ въ вашитѣ и въ наши очи по всички тия въпроси, когато цѣла България възстава противъ това дѣло . . . (Смѣхъ въ дѣсницита. — Гласове: Охо-о-о! Брей!) Азъ имамъ право да ви кажа така, защото казахъ, че имате само единъ вѣстникъ въ България, който поддържа тази линия, имате само единъ инжинеръ, който поддържа тази линия, и имате двама министри, който отказаха да вематъ отговорностьта за нея. При такива условия имамъ право да ви кажа това и да го мисля, а вие нѣмате право да викате „о-хо!“ Казвамъ, би трѣбвало да се замислимъ, и въ послѣдния моментъ, въ малкото врѣме, което ни остава още, за да рѣшимъ сѫдбата на тази постройка, да помислимъ, да-ли тя дѣйствително е умѣстна или не.

Д. Ачковъ: Тя е рѣшена съ рѣшение на Народното събрание.

Т. Теодоровъ: Азъ зная, че този въпросъ е прѣдрѣшенъ за васъ.

Д. Ачковъ: Не за насъ само, а има рѣшение отъ Народното събрание, което е законъ и за насъ, и за васъ. Нѣма прѣдложение за отмѣнение на това рѣшение.

Т. Теодоровъ: Ако въпросътъ бѣше рѣшенъ ние нѣмаше защо да приказваме днесъ.

Д. Ачковъ: За утвърждаване на контракта.

Т. Теодоровъ: Когато се рѣши да се опълномощи правителството да даде на търгъ линията, каза се отъ министерската маса: „Народното събрание ще има послѣдната дума; най-послѣ нека се произведе търгътъ, ще видимъ какви резултати ще даде и тогава ще рѣшимъ.“ Ако вие мислите, че въпросътъ е рѣшенъ, азъ се очудвамъ, защо ме оставяте да говоря по този въпросъ; тогава трѣбва да кажете: ние сме рѣшили въпроса, нѣма какво да приказвате. Но азъ, колкото и да зная, че въпросътъ е рѣшенъ за васъ, считамъ, че той не е рѣшенъ за Народното събрание и заради туй азъ вземамъ думата по него, за да ви покажа, че оформяването на вашето рѣшение, което вие искате да вземете днесъ, ще бѫде една капитална грѣшка.

Т. Бърдаровъ: Ние ще отговаряме за нея.

Т. Теодоровъ: Г-да народни прѣдставители! Азъ нѣмахъ възможность да чуя другитѣ оратори отъ опозицията, съ изключение на едного или двама, за да видя тѣхнитѣ доводи противъ утвърждението на този търгъ за тази линия; нѣмахъ сѫщо така възможность да чуя и г. г. министритѣ — г. Петровъ и г. Генадиевъ, които сѫ взели днесъ думата, и г. Петковъ въ миналото засѣдание, за да мога добрѣ да схвана и оцѣня онѣзи доводи, които тѣ сѫ прѣдставили въ Народното събрание за полезносгьта и умѣстностьта на тѣхното дѣло. Но толкова, колкото се освѣдомихъ отъ моитѣ другари за говореното, азъ ще се постарая да разгледамъ тѣзи доводи и, ако нѣкѫдѣ бѫда неправилно информиранъ, ще моля да ме извините въ това отношение, защото азъ черпя свѣдѣния за говореното чрѣзъ други лица, а не чрѣзъ лично възприемане.

Когато се касае, г-да народни прѣдставители, да се оцѣни полезностьта и умѣстностьта на една желѣзнопѫтна линия, трѣбва да си зададемъ слѣдующитѣ въпроси. Първо, тази линия е ли най-кѫсата, която въ най-малко врѣме може да услужва за транспортитѣ, които ще ставатъ по нея между двѣ дадени точки; второ, трѣбва да се оцѣни, да-ли тази линия е тя най-евтината; трето, трѣбва да се оцѣни тая линия да-ли е най-удобна за експлоатация и, на четвърто мѣсто, трѣбва да се оцѣни, да-ли тя десервира повече или по-малко населени центрове, а така сѫщо, на послѣдно мѣсто, да-ли тя отговаря на стратегически нѣкои нужди и изисквания на държавата. Само при прѣцѣпяване на всички тѣзи точки, ако се намѣри, че дадената линия прѣвъзхожда всички други, или пъкъ прѣвъзхожда другитѣ въ повечето отъ тѣзи точки, или, най-сетнѣ, ги прѣвъзхожда въ нѣколко отъ най-сѫществените точки, тогазъ може да се рѣшава за нейното приемане, за нейното утвър-

жцаване. Когато подобни точки не биха били установени, не биха били доказани, никой нѣма право да каже: азъ искамъ тазъ линия да мине отъ тукъ, защото азъ така желая, защото така съмъ рѣшилъ, защото така искамъ. Не забравяйте, че онѣзи, които обикновено строятъ линии, които рѣшаватъ въпроса, не сж тѣ, които даватъ своитѣ собствени пари за постройката, а тѣ разполагатъ съ чужди пари, съ паритѣ на държавата, съ паритѣ на народа и, слѣдователно, този народъ и тази държава има право да ги пита: вие защо прокарвате тази линия отъ тукъ; дайте ми мотиви; вашиятъ кефъ, вашето усмотрѣние, или вашето желание за мене не е достатъчно.

Е добрѣ, г-да народни прѣдставители, да започнемъ съ тѣзи точки и да ги изслѣдваме. Първата точка: касае се за една линия, която ще тръгне отъ Търново и ще мине прѣзъ Балкана, за да съедини сѣвернитѣ наши желѣзници, сѣверната българска желѣзопжтна мрѣжа съ южната въ една точка, както това е рѣшено още въ 1894 г. съ закона отъ декемврий мѣсецъ. За това скопчване има досега възникнали четири прѣдположения въ нашия печатъ, въ общественото мнѣние, въ Камарата, въ министерството. Единъ възможенъ прѣходъ на Балкана е билъ посочванъ отъ Горна-Орѣховица—Елена—Кечи-дере или други тамъ нѣкои точки въ Сливенъ. И друго едно трасе е било посочвано пакъ да съедини сѣвернитѣ линии съ южнитѣ, то е старо прѣдположение, но е изоставено много рано; то е за съединението отъ Каспичанъ—Шуменъ съ Ямболъ, но, казахъ, то е изоставено, защото отива много на източния край на България, а нужно е било, споредъ този законъ отъ 1894 г., сѣвернитѣ линии да се сключатъ съ южнитѣ, но като се тръгне отъ една точка отъ Търново или Горна-Орѣховица, въ централното положение на Балкана. Второ едно трасе е онова, което тръгва отъ Търново, минава прѣзъ Хаинъ-боазъ и се скопчва съ южно-българскитѣ желѣзници при Нова-Загора. Трето трасе е това, което ние днеска разглеждаме, което е отдадено на търгъ, отъ Търново—Трѣвна—Борущица и отъ тамъ, като минава на южната страна на Балкана на 13 километра далечъ отъ Казанлъкъ при една станция Тулово, отива за Стара-Загора. На конецъ има едно трасе отъ Търново прѣзъ Габрово—Шипка—Казанлъкъ—Стара-Загора. Трасето прѣзъ Елена, г-да народни прѣдставители, — тоже много рано бѣше изоставено въ печата и отъ компетентнитѣ лица, защото се намѣри, че то не удовлетворява на нѣколко отъ тѣзи изисквания, които по-рано споменахъ въ нѣколко точки. Намѣри се, че то било по-дълго, че то било по-скжпо и т. н.; то се изостави и днесъ не се поддържа. Трасето прѣзъ Хаинъ-боазъ бѣше усвоено вече единъ пжть отъ нашето Министерство на общественитѣ сгради, отъ нашето правителство, отъ нашето Народно събрание и бѣше отдадено на търгъ, но не се утвърди търгътъ за цѣлото, а се направи единъ новъ търгъ до Търново, като другата часть остана да се изучи допълнително. Вслѣдствие на това отхвърляне отъ Народното събрание на трасето прѣзъ Хаинъ-боазъ за допълнително изучване, безъ да се прѣдрѣши въпросътъ, станаха нови изучвания прѣзъ Шипка и тѣзи изучвания станаха не само отъ нашитѣ инжинери, но, за да отстранимъ всѣко подозрѣние въ пристрастието на тѣзи инжинери, или въ тѣхната недостатъчна компетентность, прибѣгна се къмъ свѣтлината на единъ отличенъ френски инжинеръ, нѣкой си Етиенъ. Днесъ и това трасе трѣбва да отстжпи въ много точки на трасето прѣзъ Хаинъ-боазъ до Нова-Загора. По този начинъ въ печата днеска се обсжжда въпросътъ само и главно между едно трасе прѣзъ Хаинъ-боазъ и едно трасе като това, което ни се прѣдлага да утвърдимъ. Какви сж прѣимуществата на тѣзи двѣ трасета — само това азъ ще искамъ да изслѣдвамъ, защото казахъ, че изслѣдването на другитѣ вече не прѣдставлява такъвъ интересъ на актуалность. По дължината, г-да народни прѣдставители, както това се каза отъ мнозина тукъ и както за това свидѣтелствуватъ картитѣ на самото Министерство на общественитѣ сгради, съставени отъ правителствени инжинери, трасето, което тръгва отъ Търново прѣзъ Хаинъ-боазъ и скопчва сѣвернитѣ линии съ южнитѣ при Нова-Загора, има едно протежение отъ 103 км. Трасето, което днесъ ни прѣдставя правителството и което минава прѣзъ Трѣвна, Борущица и Стара-Загора и скопчва въ Стара-Загора нашитѣ сѣверни линии съ южнитѣ, има едно протежение отъ 131 км. — километри дѣйствителни, на дѣйствителна дължина, а не виртуална, безъ да се държи смѣтка за по-голѣмата или помалка наклонность на линията. Е добрѣ, първата точка, въ която ще трѣбва да сравняваме тѣзи двѣ линии, относително дължината, е очевидно въ врѣда на това трасе, което днесъ ни се прѣдлага да утвърдимъ, защото едното е по-дълго отъ другото съ 28 км. А това какво означава? Това означава, че прѣнасянето на стокитѣ, прѣнасянето на пжтницитѣ по това евентуално трасе, ще бжде винаги по-скжпо и разстоянието, като е по-дълго, за по-дълго врѣме ще се изминава, отколкото по другата линия. Коя линия има прѣвъзходство въ такъвъ случай? Очевидно, линията, която е по-къса. Но г. г. министритѣ сж казали днесъ: вие недѣйте гледа, че линията до Стара-Загора е 131 км., съ 28 км. по-дълга отъ другата, ами вземете по-нататъкъ прѣдъ видъ, че ние имаме намѣрение отъ Стара-Загора да продължимъ линията до скопчване съ Търново-Сеймень, да направимъ нова линия, която има протежение 50 км. — Отъ Стара-Загора до Търново-Сеймень — и съ тази линия разстоянието отъ Търново до Търново-Сеймень ще стане 181 км. — 131 + 50 = 181 км.

Д. Ачковъ: Не е истина — 128+40.

Т. Теодоровъ: Азъ зная, че разстоянието е 50 км. и затуй, като прибавямъ 50 къмъ 131, намирамъ, че

ще станатъ 181, а пъкъ разстоянието отъ Търново прѣзъ Нова-Загора, до Търново-Сеймен щѣло да бѫде, казали сж г. г. министритѣ, съ 23 км. повече. Г-да народни прѣдставители! Азъ не можахъ — понеже сега се каза тази смѣтка — не можахъ да провѣря въпроса веднага, но доколкото моитѣ свѣдѣния се простиратъ, разстоянието отъ Нова-Загора до Търново-Сеймен не е повече отъ 60 км., а прибавени тѣзи 60 км. къмъ 103 правятъ 163 — отъ Търново до Търново-Сеймен прѣзъ Нова-Загора — противъ 181 км. прѣзъ Стара-Загора; значи, линията пакъ ще бѫде по-дълга съ 18 км. Истина е, че по този начинъ като се направи тази допълнителна линия, разницата ще се съкрати и вмѣсто 28 км. ще останатъ само 18, но не е вѣрно, че ще стане по-кѫса, а съ по-малко километра по-дълга; фактъ несъмнѣнъ е, обаче, че въ тази точка линията, която ни се прѣдлага да утвърдимъ, отстѫпя на линията, която ние имаме.

Но не е достатъчно, г-да народни прѣдставители, да кажемъ само, че ние ще имаме една линия съ 18 км. по-дълга — това не е нищо; ние трѣбва да вземемъ подъ внимание, че отъ линията, която ще мине прѣзъ Нова-Загора, има да се построятъ само 103 км., когато по другата ще има да се построятъ цѣли 181. И ако разстоянието въ линията, въ дължина, ще бѫде 18 км. повече въ втория случай, затова пъкъ постройката, количеството на километритѣ, които има да се построятъ, се увеличава грамадно: тогава ние ще строимъ нова линия отъ 181 км. И тъй, за да скѫсимъ разстоянието съ 10 км ние ще трѣбва да построимъ нова съединителна линия отъ 50 км. и, слѣдователно, ще трѣбва да харчимъ нови пари и разницата въ постройката на двѣтѣ линии, слѣдователно, въ дължина се измѣнява, като се равнява на цѣли 78 км. повече постройка — разликата между 181 и 103. И азъ казвамъ, г-да народни прѣдставители, когато и правителството признава, че е необходимо да се намѣри най-кѫсиятъ пѫть не само до южно-българскитѣ желѣзници, но още и до Цариградъ, защото тази линия, на която една часть ние сега ще гласуваме, прѣдназначава се въ очитѣ на правителството, въ очитѣ на българския народъ и въ очитѣ на всички, като една бѫдѫща линия на съобщение между източна и часть отъ срѣдна Европа съ Цариградъ, че тази линия се прѣдназначава да играе роля на една голѣма международна линия за съобщение, да има единъ трафикъ по-голѣмъ отъ този, който днесъ има международната линия, която минава прѣзъ наша територия, отъ Цариградъ до Вакарелъ и Бѣлово — такава една линия, каквато ние прѣдполагаме — международна — изисква, щото ние да намѣримъ по възможность най-кѫсото разстояние, за да може тя да конкурира на другитѣ възможни пѫтища, било по на западъ, било по на истокъ прѣзъ Ромѫния. Ето защо всѣки спестенъ километъръ на дължина въ това отношение прави тази линия по-доходна, защото й дава възможность да конкурира другитѣ линии, които могатъ да гонятъ сѫщата цѣль. Съобщенията, г-да народни прѣдставители, на Цариградъ съ източна Европа винаги сж прѣдставлявали единъ голѣмъ интересъ, не само политически, но така сѫщо и търговски и икономически. Знае се какво положение заема Цариградъ — срѣдиземноцентрално, тъй да се каже, на вселената. Но Цариградъ, колкото е билъ важенъ досега, въ бѫдѫще ще прѣдставлява още по-голѣмъ и политически, и икономически, и финансовъ интересъ, защото слѣдъ построяването на оная голѣма желѣзнопѫтна мрѣжа въ Мала-Азия, която се скопчва съ Цариградъ, съобщенията вече съ Цариградъ ще получаватъ много по-голѣмо значение, защото се простиратъ вече въ цѣлата, извънредно плодородна область, която се вика Мала-Азия — не область, ами държава, империя ще нарека азъ това грамадно пространство. И щомъ това е така, за насъ въпросната линия трѣбва да бѫде построена така, щото непрѣмѣнно да се намира въ най-благоприятни условия, за да конкурира единъ евентуаленъ пѫть прѣзъ Кюстенджа въ Ромѫния, за да конкурира единъ другъ пѫть, който минава по на западъ. Ето защо правителството е право, като се грижи, щото тази линия да не стане по-дълга, защото тази дължина ще се натовари на разноскитѣ по експлоатацията, слѣдователно, ще намали възможностьта тази линия да конкурира и заради това се грижи и бърза да каже тукъ, че то е помислило вече за това нѣщо, че е намѣрило срѣдство, за да я направи все-таки по-кѫса. Азъ доказахъ, че ще я направи по-дълга само съ 18 км.

Нѣкой отъ дѣсницата: Нищо за толкова.

Т. Теодоровъ: Но, г-да народни прѣдставители, тази линия, която ще направи правителството, прѣди всичко, нѣма ли да срѣщне нѣкои прѣпятствия отъ страна на Компанията на източнитѣ желѣзници? Защото, както ви е познато, съ договора отъ 1899 г., сключенъ между българското правителство и Компанията на източнитѣ желѣзници именно съ пунктъ 6 отъ този договоръ ни се запрѣщава една подобна постройка. (Чете) „Княжеското правителство се отказва формално за единъ периодъ отъ 25 години, считанъ отъ днесъ, да строи да направи, или да позволи да се строи всѣкаква паралелна или конкурентна линия на тия, които сега се експлоатиратъ отъ Компанията на източнитѣ желѣзници или които ще бѫдатъ експлоатирани отъ нея, „по силата на настоящия договоръ“ и тѣзи, които сега се експлоатиратъ или ще бѫдатъ експлоатирани отъ нея. Особено се разбира,“— казва този договоръ — il est notamment entendu — „че правителството се задължава да не строи, да не направи или да не позволи да се строи никоя линия, която би свързала направо или посрѣдствено двѣ мѣстности разположени по линията Вакарелъ—Мустафа-Паша или на по-малко отъ 40 км. разстояние отъ тази линия. Това сѫщото задължение се отнася и за линията Търново-Сеймен—

Бургазъ, за линията Чирпанъ—Нова-Загора и за всѣка друга линия, която може да бѫде строена по силата на настоящия договоръ.“ Значи — notamment — особено, изрично се поема отъ наша страна задължение, че ние не можемъ, отказваме се формално да правимъ или да позволимъ другиму да прави една линия, която ще бѫде паралелна, конкурентна на тая между Чирпанъ и Нова-Загора, значи и Чирпанъ—Стара-Загора — Нова-Загора или на оная Нова-Загора—Търново-Сеймснъ. Какво ще прави сега правителството? Научаваме се ние, отъ това, което се е казало тукъ, че ще прави линия, която ще отива отъ Стара-Загора до Търново-Сеймснъ. Това ще бѫде, г-да народни прѣдставители, едната страна на триѫгълника, който се образува отъ линията Търново-Сеймснъ—Нова-Загора. Другата страна на триѫгълника е Нова-Загора—Стара-Загора, а третата страна на триѫгълника ще бѫде Стара-Загора—Търново-Сеймснъ. Тази втора линия, Стара-Загора—Търново-Сеймснъ, която прѣдполагатъ г. г. министритѣ да строятъ, тя ще отстои въ мѣстото отъ Стара-Загора до Нова-Загора на 33 км., защото толкова е разстоянието между тѣзи два града; но въ Търново-Сеймснъ ще се срѣщнатъ. Значи, колкото повече отива тази линия, тя колкото напрѣдва въ разстояние 50 км. къмъ Търново-Сеймснъ, толкозъ ще се приближава до другата ориенталска линия, и около Карабунаръ, напр., ще бѫде всичко 5—6 км., около друга станция по-къмъ Стара-Загора ще бѫде 15—16 км Питамъ ви сега азъ, на такова разстояние този триѫгълникъ, на който най-дългата страна, едната — Търново-Сеймснъ—Нова-Загора — е 60 км., другата е 33 км., а третата — 50 км., този триѫгълникъ, който е образуванъ по този начинъ не ще ли даде основание на Компанията да каже, когато почнемъ да строимъ тази линия, че „това е формално запрѣтено отъ този договоръ и вие трѣбва да се споразумѣете съ насъ, защото строите линия, която е конкурентна на нашата линия Търново-Сеймснъ—Нова-Загора; ние искаме пѫтницитѣ да вървятъ по линията Нова-Загора—Търново-Сеймснъ, а не искаме да вървятъ по вашата линия отъ Стара-Загора до Търново-Сеймснъ?“ Не допущате ли, че ние ще се намѣримъ въ голѣма мѫчнотия да се боримъ изново съ тази компания и ако не можемъ да я изпѫдимъ отъ България, да се принудимъ да дадемъ, както се ухитрихме и направихме това веднажъ, да дадемъ и тази линия на нея да я експлоатира? И не държите ли смѣтка за тѣзи мѫчнотии, които ще се прѣдставятъ, които, може би, ще забавятъ за дълго врѣме построяването на тази съединителна линия? А до него врѣме, докогато получимъ възможность да построимъ тази линия, какво положение ще прѣдставляватъ съобщенията ни отъ Търново до Русе—Букурещъ и т. н., каква фигура ще прѣдставлява тази трансбалканска линия, на която възлагаме такива голѣми надежди, която трѣбваше да прѣдставлява срѣдния пѫть, да съединява източна Европа съ Цариградъ, когато хората, които ще пѫтуватъ за Цариградъ, ще отидатъ въ Стара-Загора, послѣ ще се отбиватъ настрана въ Нова-Загора и оттамъ въ Търново-Сеймснъ? А какво ще бѫде разстоянието въ такъвъ случай? Прибавете къмъ 131 км. и още 33 км. и ще намѣрите 164 км.; прибавете и 60 км. до Търново-Сеймснъ, ще видите, че за дълги години тази линия, това съобщение за Цариградъ, вмѣсто да бѫде само 163 км. до Търново-Сеймснъ, ще бѫде 224 км. Това е една перспектива, г-да народни прѣдставители, която трѣбва да ни накара да се позамислимъ, и ние не трѣбва само да казваме, за да убѣдимъ народнитѣ прѣдставители „оттамъ ще направимъ линията.“ Лесно е да кажемъ, но когато кажемъ, трѣбва да помислимъ, да-ли може скоро да се осѫществи.

Послѣ, вие, хората отъ болшинството, разпънахте на кръстъ народняцитѣ, и до днесъ, въ течение на много години, ги укорявате, че строили паралелни линии и вертекални линии; и вчера и онзи день слушахъ тукъ, отъ трибуната, укори: ние нѣма да строимъ паралелни линии като васъ, нѣма да строимъ и вертикални линии. Е добрѣ, г-да народни прѣдставители, паралелната линия Нова-Загора — Стара-Загора — Чирпанъ — взета до Пловдивъ даже — е една линия, която, строго говорено, не е паралелна, защото тя отстои най-малко на 50 км. отъ другата линия: прѣзъ Търново-Сеймснъ, ако вземете перпендикуляра отъ Стара-Загора, ще има 50 км., а при други протежения при Нова-Загора, напр. отстои още по-далечъ. Паралелната линия, срѣщу която вие толкова много сте викали, е една линия, която минава едничка въ лѣвата поляна, въ лѣвата долина, или въ лѣвата страна на р. Марица, и която десервира едно отъ най-плодороднитѣ полета на България — Чирпанското, Старозагорското и Новозагорското полета. И когато ни критикуваха, че прокарваме тази линия прѣзъ пусти и празни полета, азъ винаги стояхъ съ гордость да нося този укоръ, ако се касаеше до мене или до другитѣ, които сѫ виновници за тази линия, защото, една линия тръгвайки отъ Пловдивъ, минавайки прѣзъ лѣвата страна на Марица, прѣсичайки Чирпанъ и Стара-Загора има грамадно икономическо и стратегическо значение, и е една, линия, която днесъ дава на Компанията на източнитѣ желѣзници по-голѣмъ приходъ, по-голѣмъ трафикъ, отколкото собствената тѣхна линия, която има и международно значение.

Д. Ачковъ: Кому приказвате, г-нъ Теодоровъ, тия работи?

Т. Теодоровъ: А ако, г-да народни прѣдставители, вие не можете да забравите тази линия и денѣмъ и нощѣмъ, и сутринь и вечерь вие ни я хвърляте въ очитѣ като разточителство, линия, която въ сѫщность не е паралелна, защото тя е паралелна отъ Пловдивъ до Сарамбей — а нея ние

изоставихме — а до Нова-Загора не е паралелна, ако вие искате отъ българския народъ да не ни довѣрява управлението на своитѣ финанси, защото ние не сме знаяли да пазимъ паритѣ на България, питамъ ви, какъ ще вземете между тѣзи двѣ паралелни линии да прокарате една трета, не паралелна, а перпендикулярна на паралелнитѣ? Вие днесъ проектирате една линия, която ще бѫде диагоналъ между тѣзи двѣ линии, които наричате паралелни. Не трѣбваше ли собственитѣ ваши проповѣди досега да ви накаратъ да възгечтисате отъ тази мисъль, ами отивате да правите една линия, която е само на 15 км. — на 33 км. е най-голѣмото разстояние, защото то е най-голѣмата страна на триѫгълника, а по-нататъкъ на 15 и 20 км. отстои отъ другата линия? Питамъ ви, нѣма ли да пожалите тѣзи пари?

П. Генадиевъ: Не се свързва само Стара-Загора, а и Търново.

Т. Теодоровъ: Нѣма ли да помислите, че тази линия нѣма да бѫде приходоносна? Ако паралелната линия е била убийствена, е била съсипателна, е била разточителство, какво трѣбва да кажемъ ние за една нова линия, която ще строите отъ Стара-Загора да отива въ Търново-Сеймен при наличността на друга, която тръгва отъ Нова-Загора? Дойдохме ли дотамъ, да имаме на всѣки 33 км. желѣзнопѫтни линии? Ние имаме още цѣли мѣстности въ България, които тънатъ въ калта и не могатъ да намѣрятъ желѣзнопѫтната линия и на 150 км.

Д. Милковски: И тамъ ще направимъ. Не се безпокойте!

Т. Теодоровъ: Ето защо, г-да народни прѣдставители, азъ считамъ, че построяването на такава една линия никакъ не е разрѣшение на въпроса. То е едно мотивиране, основано на собствения си инатъ: „Азъ съмъ рѣшенъ и оттамъ ще я прокарамъ; ако е нужно да съкратяваме, ще съкратяваме; и това ще правимъ.“ Всичко може да направите, но помислете за тѣзи пари, които хвърляте.

Д. Ачковъ: Както мислихте вие за паралелната линия.

Т. Теодоровъ: Помислете, че тѣзи пари се събиратъ съ голѣми тегости — азъ ще говоря по-послѣ за това, отгдѣ ще вземете тѣзи пари и при какви условия.

Д. Ачковъ: Ще ги намѣримъ.

Т. Теодоровъ: Ето защо азъ считамъ, че това рѣшение на въпроса, г-да народни прѣдставители, е едно рѣшение, което ви компрометира въ всичко онова, което сте говорили досега по въпроса за паралелната линия и което ви ангажира въ единъ пѫть, който ще оскандали още повече това ваше прѣдприятие, проектирано до Борущица.

Д. Ачковъ: Не толкозъ, колкото васъ.

Т. Теодоровъ: Единчкото срѣдство за изхода, г-да народни прѣдставители, отъ този кьоръ-сокакъ, какъвто прѣдставлява тази линия, е да се върнемъ отъ тамъ, и да се върнемъ додѣто е врѣме. Продължаването, колкото по-нататъкъ толкозъ е по-лошо, толкозъ ще се свърши по-скандално.

Министъръ Д. Петковъ: Оставете ни да си строшимъ главата. Не ни съжалявайте.

Т. Теодоровъ: Сега, г-да народни прѣдставители, свършамъ по въпроса за дължината.

Заключавамъ, че съ рѣшението, което ни е изложилъ днесъ г. Министърътъ на търговията и земледѣлието, ако се не лъжа, за една нова още линия отъ Стара-Загора къмъ Търново-Сеймен, ние нѣма да намѣримъ по-кѫсъ пѫть, пѫтьтъ пакъ ще остане по-дълъгъ, но само ще натоварим хазната съ 78 км. линии, които повече ще има да строимъ, и ще нацѣпимъ това поле се паралелни и вертикални и диагонални на паралелнитѣ линии, които за винаги ще свидѣтелствуватъ за нашето неразумие.

Сега да минемъ къмъ цѣната, г-да народни прѣдставители. Ако цѣната на линията, която вие ни прѣпоржчвате, бѣше по-евтина отъ цѣната на линията, която всичкитѣ компетентни хора ви казватъ че е прѣдпочтителна, ако цѣната бѣше по-евтина, разбирамъ, ще кажете: да, по-дълга, но поне ще бѫде по-евтина. Това се прави въ нѣкои случаи. Прави се въ нѣкои случаи, та линиитѣ ставатъ по-дълги, когато сѫ по-евтини и когато могатъ да се избѣгнатъ нѣкои тунели, нѣкои виадукти, или нѣкои стръмнини. Тогазъ хората казватъ: 10-15 км. по-дълга не значи нищо, щомъ линията ще бѫде по-равна, защото ще се движи по-лесно, трeноветѣ ще бѫдатъ по-голѣми, за експлоатация ще бѫде по-сгодна или котата ще бѫде по-низка. Но ние какво имаме въ случая? Въ случая ние имаме, тази линия като е по-дълга, въ сѫщото врѣме е и по-стръмна. Тя минува Балкана на една кота, на една височина отъ морското равнище на 883 м., тогазъ когато всички други прѣминавания на Балкана, като започнете отъ Шипка, включително съ Шипка, сѫ коя съ 150, коя съ 200, коя съ 280 м. по-низки. Така напр., прѣминаването на Балкана прѣзъ Хаинъ-боазъ става при една кота отъ 599, речете 600 м. — значи, съ 283 м. по-низка. А какво значи това, да покачишъ една линия 280 м. по-високо и да я спуснешъ послѣ пакъ на 280 м. по-низко, когато имашъ възможность на едно разстояние отъ 15-20 км. по-налѣво да я прокарашъ съ 283 м. по-низко? Това е, г-да народни прѣдставители, такъвъ технически скандалъ, за който не може единъ инжинеръ, който носи това име, който е училъ инжинерство и има такава титла, да поеме отговор-

ността. Не може. Навсѣкѫдѣ, когато единъ инжинеръ, човѣкъ на науката има да избира между едно трасе, което ще има 283 м. по-висока кота, и друго, което ще има 283 м. по-ниска кота, ако той прѣдпочете първото трасе, ще го считатъ, че е ненормаленъ човѣкъ; нѣма да кажатъ, че той не е ученъ човѣкъ, че не е училъ инжинерство, че не познава инжинерската наука, но просто и чисто ще кажатъ, че не е нормаленъ. Може да се мине балканъ, г-да народни прѣдставители и на 883 м., минавали сѫ ги хората и на 1883 м. надъ морската повърхность, но кога? Когато друга възможность нѣма, когато трѣбва да се мине голѣмъ блокъ отъ планини, който не дава другъ проходъ. Но когато има изходъ и той е показанъ отъ самата природа, когато има естественъ пѫть, направенъ отъ една рѫка, когато има вече едно изучено трасе, и правителството му има плана, и единъ търгъ е билъ даже произведенъ върху него — знае му се и цѣната — да отиде едно правителство и да избере друго едно трасе, съ такива едни височини, само този недостатъкъ да бѣше, г-да народни прѣдставители, то е достатъчно, за да го счетемъ неразумно. Ето кое плаши нашитѣ инжинери да дойдатъ да одобрятъ трасето на тази ваша линия; ето кое плаши вашия даже Министъръ на общественитѣ сгради, който, като отиде тамъ и изучи работитѣ, не смѣя да подпише такова нерационално нѣщо; ето въ името на кое българското общество възстава и ви моли да не правите тази безмислица. Г-да народни прѣдставители! Когато ще правите такива вертикални или паралелни линии, когато ще свързвате такива важни центрове, какъвто е Пловдивъ съ Чирпанъ, или Търново съ Русе, и при това, когато нѣмате на такова близко разтояние линия, е още нѣщо разбираемо — ще дойде врѣме когато ще имаме близки линии на много мѣста, защото тѣзи линии ще бѫдатъ недостатъчни но да отидете и да вземете такова едно трасе, съ такава висока кота, а да оставите друго едно, което е прѣдъ очитѣ ви, и то само нѣколко километра по на лѣво и което има и друго прѣимущество — кѫсотата на разстоянието — това всички хора го наричатъ неразумно, скандално. А само това би ви доказало, колко тая линия ще бѫде скѫпа за експлоатация. Но не е само това. Ами тунелитѣ? Тази линия не е до Борущица. Правителството обяви, че тази линия е, която ще бѫде прѣзбалканска; тя не се прави да носи само каменни вѫглища, а за тѣзи голѣми прѣдназначения, за които се говорй по-рано. Е добрѣ, тази линия ще мине оттатъкъ — при Борущица тя вече прѣминава прѣдѣла на Балкана — и трѣбва да слѣзе долу на полето. Е добрѣ, пакъ този планъ, който е изработенъ въ Министерството, единъ екземпляръ отъ който имамъ азъ тукъ, и който бѣше възпроизведенъ и въ нашитѣ всѣкидневни вѣстници, за да може всѣки да го види, убѣждава ме, прави за менъ съвършено ясно, че тази линия ще се строи така: ще върви надолу и пакъ ще се връща назадъ покрай диритѣ си, защото стръмнината, която се създава, е много голѣма, толкова голѣма, че на мѣста по 2-3 км. само ще върви, и послѣ ще се върне назадъ, ще си гледа, тъй да се каже, гърба, понеже иначе не може да се спусне отъ такава височина. И, освѣнъ това ще върви съ непрѣкѫснатъ наклонъ 24—25‰ на такова разстояние, на каквото никѫдѣ досега подобна линия не сме направили. Азъ нѣма да ви чета цифри. Тѣзи цифри сѫ изложени отъ единъ инжинеръ, който си напечата недавна статията въ „Инжинерско-архитектурно списание“ въ послѣдната книжка, отпечатъкъ отъ която азъ получихъ снощи. И вие ще бѫдете поразени, като ви кажа, че на едно протежение отъ десетина километра само, ще има 14 тунела, нѣщо, което го нѣма даже и на Семеринъ. И важното е, че всичко това става безъ нужда, когато природата, естеството и науката ви посочватъ ясно другъ единъ пѫть.

Това, г-да народни прѣдставители, упражнява голѣмо влияние върху цѣната на тази линия и азъ, безъ да се впущамъ въ подробности за тѣзи неудобства, именно колко километра ще върви съ 25‰ наклонъ въ едното трасе и въ другото, колко съ 14‰ въ едното и другото, ще ви съобщя само, че тѣзи . . .

Д. Ачковъ: Кажете ни на колко мѣста ще има 25‰ въ Хаинъ-боазъ и на колко тукъ?

Т. Теодоровъ: че тѣзи всичкитѣ мѫчнотии на постройката се отразяватъ на цѣната. Така че, линията, която ние сега имаме за 14.544.000 л. до Борущица, за да се изкара, за 131 км. ще струва 23.376.985 л.

Д. Ачковъ: Споредъ официалния рапортъ отъ този сѫщия инжинеръ — 19.802.000 л.

Т. Теодоровъ: Отъ кой инжинеръ е това?

Д. Ачковъ: Отъ сѫщия, на когото четете рапорта — отъ Манчева.

Т. Теодоровъ: Отъ сѫщия рапортъ нѣмамъ. Данитѣ на г. Манчева рапортъ бѣха прѣдставени отъ г. Ябланъски, но азъ имамъ на рѫка данитѣ на единъ инжинеръ, който е ималъ прѣдъ видъ и рапорта на Манчева, и мотивира много подробно своето мнѣние, че ще струва 23 милиона и толкова стотина хиляди. И азъ вѣрвамъ на този инжинеръ, знаете ли защо, г-да народни прѣдставители? Защото този сѫщиятъ инжинеръ, прѣди да се даде на търгъ тази линия до Борущица, бѣше направилъ въ друга една своя статия изчисление, колко ще костува тази линия, и бѣше намѣрилъ, че ще костува 14.620.000 л., т. е. съ 50—60.000 л. бѣше я оцѣнилъ повече, отколкото линията получи сега на търга. Когато азъ тукъ, при отдаването тази линия на търгъ, ви казвахъ, че тя ще костува 14.000.000 л. — стотицитѣ бѣхъ оставилъ — г. Ге-

надиевъ ме прѣкѫсна, като ми каза, че то е още въпросъ колко ще струва; ше видимъ, да-ли ще струва и 12.000.000 л. Такъвъ оптимизъмъ тогава владѣеше, или така се прѣструваха въ правителственитѣ сфери и мислѣха, че по-долу и отъ 12.000.000 ще може да се направи линията до Борущица. Сега този човѣкъ, по изчисленията които прави, ни показва, че дѣйствително е билъ правъ, понеже на търговетѣ най-долната цѣна бѣше тази. Но, г-да народни прѣдставители, нека бѫде друга цѣната — азъ нѣмамъ тѣзи свѣдѣния, които има г. Ачковъ; той можеше да ги каже; правителството можеше да напечати този рапортъ и да ни го раздаде и ние щѣхме да приемемъ и неговитѣ заключения — 20.000.000 л. да струва, 19.000.000 л. да струва, тя е сѐ пакъ съ 5.000.000 най-малко по-скѫпа въ такъвъ случай отъ линията прѣзъ Хаинъ-боазъ—Нова-Загора, защото тази послѣдната нѣма да костува повече отъ 14.000.000 или 14.500.000. Ще кажете: отдѣ вие имате данни, че тази линия ще костува 14—15.000 000 л.? Имамъ данни отъ търга, който се произведе въ 1896 г. и на който търгъ за линията Русе—Търново—Нова-Загора прѣзъ Хаинъ-боазъ бѣше прѣдложена най-малката цѣна — 24 800.000 и нѣколко хиляди лева. Когато се раздѣлиха тѣзи 2 линии, частьта отъ Русе до Търново получи 10.500.000 л.; значи, трѣбва да се приеме, че другата часть остава въ очитѣ на този прѣдприемачъ, който бѣше прѣдложилъ тази цѣна, разумѣва се, слѣдъ изучване, и който бѣше подписалъ вече и контрактъ — единъ сериозенъ прѣдприемачъ, какъвто бѣше г. Хаджиеновъ, на служба у когото бѣха французки инжинери, съ достатъчно доказана опитность — трѣбва да се приеме, казвамъ, че другата часть костува по онзи проектъ не повече отъ 14.000.000 л. Но, г-да народни прѣдставители, ако даже въ него проектъ се направѣха тѣзи подобрения, които има въ настоящия, относително радиуса, и отъ 240 м. се направѣше 275 м., цѣната на тая часть, пакъ споредъ оцѣнката на този сѫщия инжинеръ, както и споредъ оцѣнката на другъ единъ инжинеръ, г. Вълчевъ, въ една особена статия, който е тоже ходилъ на мѣстото и изучавалъ тази линия — подъ негово рѫководство сѫ ставали изучванията на туй трасе, и два-три пѫти е ходилъ — нейната цѣна ще бѫде не повече отъ 16.000.000 и нѣколко стотинъ хиляди лева. Е добрѣ, отъ 16.000.000 л., като вземемъ оцѣнката на тѣзи инженери, до 23.300.000 л. има 7.000.000 л.; нека тѣзи милиони не бѫдатъ 7; нека бѫдатъ 6, 5. Но питамъ азъ, защо ще хвърляме тѣзи милиони за една линия, която е по-стръмна, по-дълга и по-мѫчно експлоатируема? Разбирамъ, да хвърлимъ повече пари, когато е нужно и когато може да се спечели въ друго отношение.

И тъй, г-да народни прѣдставители, цѣната е по-скѫпа.

Какво бихме могли да направимъ ние? Ако толкова не ни се свидятъ паритѣ и искаме да похарчимъ тѣзи 5.000.000, азъ ще се позова на туй, което г. Яблански цитира отъ рапорта на г. Манчева. Г-нъ Манчевъ въ този литографиранъ рапортъ, който не съмъ ималъ честьта да видя и на който се позовава сега и г. Ачковъ, казва, че съ разницата между двѣтѣ линии може да се построятъ още четири други линии, които да десервиратъ, да удовлетворяватъ нуждитѣ на гр. Габрово, да десервиратъ гр. Казанлъкъ, да десервиратъ минитѣ и отъ които нѣкоя да мине прѣзъ Хаинъ-боазъ и т. н. Нѣколко други още, три-четири, — ако не се лъжа — допълнителни линии можете да направите съ икономисанитѣ отъ това пари.

Д. Ачковъ: По единъ километъръ може 50 линии да се направятъ.

Т. Теодоровъ: Е добрѣ, ако вие вземете въ внимание неговия рапортъ, а вие сте длъжни да направите това, защото г. Манчевъ бѣше началникъ на отдѣление въ това министерство и бѣше върховенъ шефъ по изучванията, и вие, за да му отмъстите за този неговъ рапортъ, го изпѫдихте отъ служба, както, впрочемъ, направихте и съ неговия шефъ министъръ г. Попова . . .

Д. Ачковъ: Много Ви е жалъ за г. Попова! Трѣбва да сте стари приятели.

Т. Теодоровъ: Тъй че, азъ заключавамъ, че тази линия е по-скѫпа.

Сега минавамъ по-нататъкъ, на трета точка, по отношение количеството на населението, което се десервира. Нѣма съмнѣние, г-да народни прѣдставители, че линията, която минава прѣзъ Хаинъ-боазъ, не десервира нѣкои градове, защото въ Хаинъ-боазъ— както се знае — нѣма никакви градове. Но когато вие строите една прѣзбалканска линия, не се гледа какви села или какви градове има въ тази балканска мѣстность.

Г. Стойковъ: А какво?

Т. Теодоровъ: Нито една балканска линия на свѣта не е направена зарадъ балканскитѣ мѣста, защото тѣ не могатъ да рентиратъ една линия, освѣнъ когато тѣ иматъ нѣкои минни богатства. Балканскитѣ проходи се минаватъ не въ най-населенитѣ си мѣста — никога, а въ онѣзи точки, които даватъ най-лесенъ достѫпъ, най-лесно прѣминаване и най-евтина експлоатация, защото се има прѣдъ видъ, че туй разстояние, което ще се мине прѣзъ балканскитѣ мѣстности и което е 70 км., ще се плати не отъ тѣзи мѣста или села, които сѫ отъ двѣтѣ страни на трасето въ Балкана, но ще се плати богато отъ туй голѣмо количество градове и полета, които се намиратъ отъ едната и отъ другата страна на Балкана. Само то се има прѣдъ видъ. Когато се правѣше желѣзницата отъ София до Романъ, не се гледаше да мине прѣзъ Искрецъ, защото Искрецъ е по-голѣмо село, отколкото Своге,

не се гледаше да залови, напр., Враца, а се гледаше да мине по дефилето, отдѣто ще бѫде линията по-евтина и по-лесно експлоатируема; защото се имаше прѣдъ видъ, че това дефиле ще бѫде 108 км. — не 108 км., а 62 км.; защото дефилето раздѣля двѣтѣ половини на България: онази, която прѣдставлява Софийското градско поле, и другата, която прѣдставлява оттатъкъ Балкана, Сѣверна-България, като захванемъ отъ Враца, Плѣвенъ, Орѣховица и т. н. За линията София—Романъ се мислѣше, че тя ще десервира не Своге, Лакатникъ, Искрецъ и Милкова-Ливада, а се имаше прѣдъ видъ, че се десервира Плѣвенъ, Горна-Орѣховица, ако щете, Варна, защото се търсѣше да се излѣзе на морето. Ако по върховетѣ на Балкана имаше нѣкои градовце, бѫдете увѣрени, че линията нѣмаше да ги търси. Сѫщо тъй и тукъ, за линията прѣзъ Балкана, когато се говори за нейната полезность или врѣдность, десеть градовце като Дрѣново и петдесеть като Трѣвна не могатъ да иматъ никакво значение за тази линия, ако тя може да стане trait d' union на цѣла източна Европа, на цѣла Русия, на Германия, на цѣла Ромѫния съ Азия и съ европейска Турция. Тѣзи малки величини Дрѣново — Трѣвна не могатъ да играятъ за тази линия рѣшителна роля, защото тя не е мѣстна, не е локална линия, въ какъвто случай ние можехме да я направимъ тѣсноколейна, както направиха австрийцитѣ всичкитѣ си линии въ Босна и Херцеговина, при всичко че сѫ по-богати отъ насъ и въ пари, и въ знания. Ако бѣше въпросътъ да десервираме Трѣвна и Дрѣново, ние можехме да направимъ такава индустриална линия и само до тѣзи градове, която ще ни костува три пѫти по-малко; но ние правимъ една широколейна линия, и при това, една трансбалканска линия, която да отговаря на нуждитѣ на единъ грамаденъ европейски трафикъ. А щомъ това е тъй, тѣзи дребни смѣтки за 10—15 хиляди жители повече не играятъ никаква роль. Правителството въ това отношение не е искренно, защото, ако искаше да се занимава съ подобни съображения, то трѣбваше да избере линията прѣзъ Габрово и Шипка, защото безспорно Габрово е единственятъ, първиятъ български индустриаленъ центъръ съ настоящето голѣмо бѫдѫще; линията можеше да мине оттамъ право въ Казанлъкъ прѣзъ Шипка и щѣше да залови, въ всѣки случай, мѣста много по-плодородни и много по-населени, отколкото сега; щѣше да тръгне отъ Севлиево и да обнеме още единъ градъ, бившъ окрѫженъ градъ; щѣше да тръгне отъ една точка на Левски, съединена съ Свищовъ, и така щѣхме да имаме една линия отъ голѣмо вѫтрѣшно значение — една линия, която щѣше да свързва дѣйствително не единъ-два, а нѣколко голѣми български градове, каквито имаме, и да удовлетворява най-много нуждитѣ на българската индустрия и търговия отъ Дунава до Казанлъкъ и Стара-Загора. Но ние не гонимъ чрѣзъ тази българска линия да удовлетворяваме мѣстни нужди; ние не искаме да построяваме една локална линия. Трѣбва да забѣлѣжа, че всички тѣзи локални нужди, всички тѣзи градове сѫ намѣрили удовлетворение въ желѣзнопѫтната мрѣжа отъ 1894 г.: и за Габрово е прѣдвидена линия, която да минава прѣзъ Севлиево; и за Казанлъкъ е прѣдвидена линия, която да го съединява съ южнобългарскитѣ линии; и за цѣла Южна-България бѣше прѣдвидено пълно удовлетворение, чрѣзъ изпѫкването на ориенталцитѣ. Но това сѫ съображения на мѣстна политика, на мѣстната търговия и индустрия, които не могатъ да бѫдатъ мѣродавни при прокарването на една линия съ прѣдполагаемо международно значение. Може би, тази линия да не достигне това международно значение — то е другъ въпросъ; кажете, че тя нѣма да има такова значение; но тогава, ако нѣма такова значение, бѫдете увѣрени, че и прѣзъ Нова-Загора и прѣзъ Трѣвна да мине, тя ще бѫде една скѫпа линия. Дрѣново, Трѣвна, Борущица и като мине на 13 км. при Казанлъкъ, бѫдете увѣрени всички тѣзи центрове не могатъ да я рентиратъ, когато ще похарчимъ за нея 23 милиона, на които лихвитѣ колко могатъ да сѫ. А експлоатацията колко ще коствува, колко вагони ще можемъ да прокарваме по нея — то е другъ въпросъ; и послѣ, рентата не е толкова голѣма, защото Трѣвна и Дрѣново, взети заедно, не даватъ едно население Богъ-знае колко голѣмо, щото да ни съблазнява да прокараме линията оттамъ съ 883 метра кота, а колкото до Стара-Загора, ние имаме Нова-Загора, която противопоставяме и, освѣнъ това, Стара-Загора не е изоставена — тя е свързана съ линията. Ето защо азъ считамъ, че този аргументъ не може да има мѣродавно значение.

И ако има да пожелаемъ на нашето правителство нѣщо, за удовлетворение нуждитѣ на вѫтрѣшната търговия, то е да побърза съ скопчването на линията Нова-Загора—Чирпанъ съ Пловдивъ, която си има направенъ мостъ на Марица за 600—700 хиляди лева, и изкарано трасе и не чака освѣнъ нареждането на релситѣ. И ако ние имаме да се сражаваме съ ориенталската компания, като чупимъ копия и пера, то не трѣбва да бѫде за да прокараме единъ диагоналъ отъ Стара-Загора до Търново-Сеймень — нѣщо, на което ще се противятъ повече, отколкото ако имъ прѣдложехме съ наши разноски, може би, съ 600—700 хиляди лева, да доизкараме линията отъ Чирпанъ до Пловдивъ. И тогава ще имаме едно движение направо отъ София за Бургазъ прѣзъ Чирпанъ—Стара-Загора, съкратено съ 6 часа. Днесъ ние ходимъ отъ София за Бургазъ за 24 часа, когато до Виена ходимъ за 23 часа — такова е положението, защото разстоянието и условията на експлоатацията сѫ такива — когато, безъ да имъ искаме даже новъ наемъ и да отегчаваме положението имъ, да имъ оставимъ, безъ пари даже да експлоатиратъ това парче отъ Чирпанъ до Пловдивъ, ние ще достигнемъ голѣми икономически интереси за цѣла Южна-България, и даже за цѣла България, ако щете, защото интере-

ситѣ на Южна-България не могатъ да се отдѣлятъ отъ интереситѣ на Сѣверна-България.

Та, думата ми е, когато ще говоримъ за снабдяването на нѣкои мѣстни градовце съ съобщителни желѣзнопѫтни линии, имайте прѣдъ видъ, че за това има единъ законъ за желѣзнопѫтната мрѣжа отъ 1894 г., който на всички градове дава своето и който желателно е часъ по-скоро да можемъ да осѫществимъ. И когато го осѫществимъ и за изпълнението му похарчимъ нови 50-60 милиона лева — повече не ще трѣбва — ние ще заслужимъ на България шесть пѫти по-много, отколкото й заслужихме съ 30-тѣ милиона лева номинални, съ които й купихме нови топове, или 80-тѣ милиона, които похарчихме за военни цѣли. Онова ще направятъ тѣзи 50—60 милиона лева, които азъ прѣдполагамъ да се похарчатъ за изкарването на тази желѣзнопѫтна мрѣжа, защото ще направятъ България двати три пѫти, може би, по-богата, съ по-голѣма търговия, съ по-голѣмо оживление и по-силна, не само икономически, ами и военно, и защото ще направятъ възможна концентрацията на нейнитѣ сили на всѣка точка съ най-голѣма бързина. Но ние, както виждамъ, вземаме нѣщата наопаки и тамъ, дѣто трѣбва да се проникваме отъ истинскитѣ, общитѣ интереси на отечеството, ние изпъкваме — както се изрази единъ пѫть г. Генадиевъ — съ махленскитѣ интереси на тогозъ и оногозъ. Ето защо азъ считамъ, че линията прѣзъ Нова-Загора и въ това отношение не може да отстѫпи въ нищо на другото трасе. Може би, тамъ жителитѣ да сѫ по-много, но това не е единъ рѣшителенъ факторъ да измѣни нашето рѣшение.

Сѐ въ сѫщата тая брошура е направено изчисление, като се държи смѣтка за рампитѣ, за уклона, колко виртуални километра прѣдставлява едната линия и колко другата. Досега говорихъ за ефективната дължина, т. е., мѣрена по трасето, колко е дълга едната и колко е дълга другата линия; но когато се вземе въ внимание виртуалната дължина, т. е. наклонностьта на линията, излиза, че линията е много по-дълга — колкото е по-стрѫмна, тя се счита по-дълга. А и тарифата се опрѣдѣля не по дѣйствителната дължина, а по виртуалната, по стрѫмнината. Една линия, напр., тая, която минава отъ с. Новоселци нагорѣ къмъ с. Вакарелъ, макаръ да е 10 км., но играе роля въ тарифата за 25 км., защото хаби повече материалъ, повече вѫглища и пр. Та, кога се вземе въ внимание виртуалната дължина, сѫщиятъ инжинеръ изчислява, че разницата въ двѣтѣ линии не е 28, а 41 км. до Борущица; пъкъ ако се вземе по-нататъкъ, изкарва ги 80 виртуални километри разница между едната и другата, които ще играятъ роля въ тарифата. Това сѫщото нѣщо, ми казаха, г. Яблански и г. Цановъ или г. Христовъ сѫ го изразили въ друга форма, като сѫ казали, че 475.000 л. годишно ще ни костуватъ повече разноскитѣ по тази линия, отколкото другата; т. е. въ вѣки-вѣковъ, докогато България сѫществува и по тая линия има движение, ние ще знаемъ, че всѣка година губимъ по половинъ милионъ лева отъ усвояването на такъвъ нерационаленъ проектъ.

Свършвамъ и по тази точка.

Би трѣбвало, г-да народни прѣдставители, да дойда сега до стратегическото значение на тая линия. Когато се говори за стратегическо значение на една линия, всички икономисти, всички политически и държавни мѫже казватъ, че стратегическитѣ съображения трѣбва да се оставятъ най-послѣ. Всичкитѣ икономисти казватъ, че онѣзи държави, които сѫ правили стратегически линии, сѫ си изкопали гробъ, повредили сѫ на бѫдѫщето си, вмѣсто да се ползуватъ отъ линиитѣ. Стратегическитѣ линии не сѫ единъ лостъ за икономическото благосъстояние на единъ народъ, а тѣ сѫ една тегость. Всички икономисти казватъ, че стратегическитѣ линии се използуватъ въ 50 години единъ пѫть, защото народитѣ не правятъ всѣки 10 или 15 години война; тѣзи войни въ нѣкои държави въ днешно врѣме не се случватъ и по 100 години; други, като Русия, воюватъ всѣки 25 години, трети — всѣки 50 години. Класифицирайте ни къмъ която щете категория, но явно е, че стратегическото значение на нашитѣ линии ще се използува много рѣдко: въ разстояние на 25, може би и 30 години. Отъ нашето освобождение ние сме имали само една война, но икономическитѣ ползи и икономическитѣ несгоди се чувствуватъ всѣкидневно и постоянно. Зарадъ туй никѫдѣ не даватъ рѣшающе значение на стратегическитѣ съображения; но когато могатъ тия стратегически съображения да ги уважаватъ, безъ да понижаватъ другитѣ достойнства на линията, тогава вематъ и тѣхъ като елементъ.

Сега, въ настоящия случай, г-да народни прѣдставители, има ли такива стратегически съображения, които да ни накаратъ да вземемъ, противъ всички неудобства, туй трасе и да го прѣдпочетемъ, само зарадъ това, защото, азъ разбрахъ отъ това, което е говорилъ г. Министърътъ на вѫтрѣшнитѣ работи, и отъ това, което г. Петровъ говори днеска, че настоящето правителство поема отговорностьта за тази линия главно зарадъ нейнитѣ стратегически прѣимущества? И то, което не се побоя да похарчи 80 милиона лева за военни цѣли, което не се запита, когато ги харчеше, какво влияние ще иматъ тѣ за бѫдѫщето благосъстояние на народа и да-ли тѣ, вмѣсто да засилятъ този народъ, нѣма да го отслабятъ и разслабятъ — защо да не похарчи то още 23, 22 или 21 милионъ пъкъ за желѣзници стратегически? Щомъ се харчи за едното, да харчи и за другото. Резонитѣ, които прѣдшествуватъ, у тѣхъ сѫ стратегически: България трѣбва да я направимъ Прусия, макаръ само по име, макаръ, ако щете, и просешка Прусия.

Г. Караколевъ: По този въпросъ недѣй говори.

Т. Теодоровъ: Ако е това така, г-да народни прѣдставители, азъ не виждамъ кѫдѣ сѫ прѣиму-

ществата на стратегиката. Защото г. Петровъ, който днесъ ви хвали въ стратегическо отношение една линия при Стара-Загора, прѣзъ 1896 г. нему не идваше на умъ даже за една линия прѣзъ Трѣвна и Стара-Загора, а подписа заедно съ колегитѣ си една линия, която да минава прѣзъ Хаинъ-боазъ, и слѣдъ обстоятелствено изучване. Нѣщо повече — азъ съжалявамъ, че го нѣма тукъ — прѣзъ 1894 и 1895 г., докато правителството на народната партия се рѣши да усвои трасето прѣзъ Хаинъ-боазъ, когато то изучваше въпроса за всичкитѣ възможни трасета, г. Петровъ проповѣдваше, че единствената стратегическа линия, която може да се направи прѣзъ Балкана, е, ако не опая отъ Шуменъ за Ямболъ, която той прѣдпочиташе, то въ всѣки случай тази прѣзъ Елена.

П. Папанчевъ: То е вѣрно.

Т. Теодоровъ: Той въ Министерския съвѣтъ поддържаше линията прѣзъ Елена. И при всичко, че общественото мнѣние мислѣше, че проектътъ за Елена не е нищо друго, освѣнъ моя въжделена мечта, за да направя удовлетворение на своитѣ съграждани, истината бѣше, че азъ бѣхъ убѣденъ и тогава да мине линията прѣзъ Хаинъ-боазъ, защото прѣдставляваше всичкитѣ удобства, за които говорихъ и, главно, защото е най-кѫсата и най-прѣката линия за Цариградъ; а мене ме прѣлъстяваше, съблазняваше тази трансбалканска линия само отъ тази гледна точка. И тази вертикална линия, за която толкова много съмъ търпѣлъ укори, както и другаритѣ ми, тази линия, отъ Русе за Търново, тъй сѫщо не е била прѣдназначена да спре въ Търново, не е била прѣдназначена да направи само удоволствието на русенци и търновци, а е една часть отъ тази голѣма артерия, която трѣбва да намѣри най-кѫсото разстояние за Одринъ и Цариградъ. Тъй щото, г. Петровъ, въ противоположность на туй, което азъ мислѣхъ, твърдѣше, че стратегически съображения командували, щото линията да мине прѣзъ Елена, макаръ и да бѫде по-дълга. А днесъ какво казва? Казва, че и въ Нова-Загора не може. Защо? Защото начинътъ, по който той разбира, че българската армия единъ день ще трѣбва да бѫде разположена оттатъкъ Балкана, изисква, щото центърътъ ѝ да се разположи въ Стара-Загора, а не центърътъ ѝ да бѫде въ Нова-Загора, и Нова-Загора ще остане като едно крило, което ще може да се заобикаля, понеже центърътъ, ядката на армията, ще бѫде по-къмъ Стара-Загора. И ако е така, ако Стара-Загора е много налѣво въ прѣдположенията на нашитѣ бѫдещи главнокомандующи, ами Елена и Сливенъ колко повече сѫ налѣво? Какъ едно врѣме, прѣзъ 1894 г., неговитѣ стратегически съображения му казваха, че тамъ трѣбва да бѫде линията, а сега не допускатъ това, защото щѣла да бѫде много налѣво?

Н. Цановъ: Възмѫжалъ е сега!

Т. Теодоровъ: Безспорно е, че Сливенъ се намѣрва много повече налѣво отъ Стара-Загора, отколкото отъ Нова-Загора. И тѣзи стратегически съображения, г-да прѣдставители, сѫ мъгла, защото за тѣхъ не може да се говори тукъ напълно, и затуй излѣзе единъ генералъ да ви казва, че по стратегически съображения азъ искамъ оттамъ да мине линията. А какви сѫ тѣзи стратегически съображения? Тѣ сѫ малко повече въображения, отколкото съображения. И ако е въпросътъ за авторитети, г-да народни прѣдставители, питамъ: кѫдѣ е вашиятъ воененъ капацитетъ, Военниятъ министъръ, който отъ три дена насамъ не се явява, той да ви каже, онзи, който можа да добие отъ васъ такива голѣми жертви, които вие давате, отъ името на народа, за бѫдещето на нашата българска армия, той, който става, тъй да се каже, гарантинъ за нейното добро уреждане — дѣ е да каже, че азъ намирамъ, че е по-стратегически да се прави линията прѣзъ Стара-Загора? Ами неговиятъ генералъ щабъ пише официални писма — прѣзъ мѣсецъ юлий и прѣзъ мѣсецъ априлий тая година, именно двѣ писма и пише на комисията, която се занимава съ въпроса — за стратегическитѣ съображения на генералния щабъ на армията! Въ тоя щабъ г. Петровъ вече не е членъ, защото отдавна зарѣза генералството, за да амбрасира голѣмата политика. Ако генералниятъ щабъ на войската ни казва това, ние можемъ да слушаме него и въ отсѫтствието на г. Военния министъръ. Ами ако, както ми казватъ нѣкои хора, писмото на генералния щабъ е станало по заповѣдь на самия Воененъ министъръ. . .

Д. Ябълански: И подписано отъ него.

Т. Теодоровъ: . . . може би, по писмена негова заповѣдь, питамъ азъ: какви сѫ тѣзи наши стратегически съображения, които се прѣдставятъ тукъ отъ щатскитѣ генерали, а генералитѣ на дѣйствителна служба и Военниятъ министъръ мълчатъ за тѣхъ или не ги признаватъ? Едно врѣме, г-да народни прѣдставители, единъ воененъ министъръ казваше тукъ, че и паралелната линия нѣмала стратегическо значение, но той го каза за нуждата на каузата на правителството; едно врѣме се казваше, че и ориенталската линия нѣмала стратегическо значение и че държанието на тази линия въ български рѫцѣ или въ рѫцѣтѣ на чуждата компания нѣмало значение, но се казваше това нахалосъ, и ние всички, които не сме посвѣтени въ тънкоститѣ на военното изкуство, можемъ да разберемъ това. И днесъ става сѫщо — по „стратегически съображения“ ще я направите и вие ще гласувате по стратегически съображения, защото икономически нѣма, технически нѣма, финансови нѣма, защото е по-скѫпа и нѣма кой да стане гарантинъ за тия „стратегически съображения“. Г-нъ Петровъ хвърли това „стратегически съображения“ и си отиде! (Смѣхъ въ лѣвицата) Г-да на-

родни прѣдставители! Азъ мисля, че и тѣзи съображения не могатъ да иматъ никакво значение.

Сега, пропуснахъ да кажа едно съображение поради за експлоатацията на мините. Това съображение дълго врѣме се въртѣше въ нашитѣ умове; то постоянно се изпъкваше досега въ умоветѣ ни. За стратегически съображения доскоро не ни се говорѣше и ние не знаехме това; тѣ сега изпъкнаха за нуждитѣ на каузата, но доскоро ни се говорѣше за други съображения, за разработването на минните богатства въ Балкана.

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Г-нъ Теодоровъ! Една малка поправка. Г-нъ Петровъ, като говорѣше, отговаряше на ораторитѣ, които говориха за стратегически съображения, и той каза, че при едно дадено положение на нашата армия, всѣка линия може да има своето стратегическо значение. Въ тази смисъль говорѣше той.

Т. Теодоровъ: Да, азъ разбрахъ, че така е говорилъ, но . . .

Г. Пасаровъ: Не бѣше така. Той казваше . . .

Т. Теодоровъ: Азъ приемамъ поправката на г. прѣдседателя. Но питамъ, какви сж тѣзи военни, които единъ пѫть даватъ ключа на нашитѣ позиции при Ямболъ, другъ пѫть при Нова-Загора или Стара-Загора и трети пѫть, може би, при Ихтиманъ? България е сѐ сѫщата. Сега да дойдемъ върху това. Азъ именно върху това възставамъ, защото виждамъ, че тоя инжинеръ е едничекъ, който е писалъ въ полза на тая линия; върху тая непослѣдователность на хората азъ възставамъ; върху това адвокатствуване на хора, които не сж адвокати. Сега за този инжинеръ, за който всѣки казва, че е г. Николовъ, но не се е подписалъ; той четири пѫти е далъ мнѣние за четири различни трасета прѣзъ Балкана и едва сега се установява върху туй. Върху тия работи възставамъ азъ.

Министъръ Д. Петковъ: Не обръщайте внимание.

Т. Теодоровъ: Отвлѣкохъ се малко, та ме извинете.

Минавамъ сега къмъ минните богатства на България. До онзи день, до 25 октомврий, докато не бѣше напечатанъ рапортътъ на френския специалистъ г. Делоне, тукъ, въ България, при оплѣвомощаване на правителството да произведе търга, при дебатиране прѣдложението на г. Милева и г. Крушкова, които първи иматъ заслуга, които взеха инициативата да искатъ построяването на тая линия съ стратегическо значение, но качествата, на която никой досега не подозираше — забравихъ, г. Стефана Поповъ, защото и той бѣше прѣдложитель и нему се дължи тая заслуга — изтъкваха се на първо мѣсто не стратегически цѣли, не стратегически удобства, не че е най-кжсо разстоянието, не, но казваха, че ще разработимъ минните богатства въ Балкана, и това съображение бѣше толкова важно, щото г. Генадиевъ каза въ една своя рѣчь, че той, за да се освѣтли върху тоя въпросъ — понеже въ Министерството на търговията и земледѣлието нѣмали хората достатъчно прѣдставление и ясно понятие за богатствата на каменните вжглища, — повикалъ отъ странство единъ знаменитъ човѣкъ по минералогията и на него възложилъ да разрѣши тоя въпросъ; и ние, г-да народни прѣдставители, въ януарий мѣсецъ, 28 януарий т. г., когато да натоваримъ правителството да даде линията на търгъ, молихме г. министра да ни каже какво е писано въ рапорта, какво е казалъ тоя знаменитъ френецъ Делоне, който е дошълъ да се произнесе за нашитѣ богатства въ Трѣвненския балканъ. Тогава министерството ни остави подъ впечатлението — съ очарователния езикъ на г. Министра на търговията и земледѣлието въ него врѣме — че тамъ има голѣми богатства, че въ всѣки случай една желѣзопжтна линия прѣзъ Трѣвна е нѣщо цѣлесъобразно. Е добрѣ, г-да народни прѣдставители, но азъ какво виждамъ отъ рапорта на г. Делоне? Случайно ли е, нарочно ли е направено отъ г. министра, за да стовари отъ себе си отговорностьта, за да не го упрекнатъ единъ день, че е скрилъ отъ народното прѣдставителство рапорта на г. Делоне и го е заблудилъ върху истинското положение на работата, за да гласува, за да си омие рѫцѣтѣ въ това отношение, макаръ два дена прѣди рѣшаването на въпроса, напечатва тоя рапортъ въ Държавенъ вѣстникъ и затова, макаръ и късно, изпълнение на дълга, ние трѣбва да сме благодарни. Азъ четохъ тоя рапортъ и искахъ да видя мнѣнието на г. Делоне, защото и азъ съмъ си правилъ илюзии върху богатствата на този басейнъ, и, като знамъ безспорния авторитетъ на г. Делоне, търсихъ да намѣря подкрѣпления на това мое вѣрване. И при прокарването на линията прѣзъ Ханнъ-боазъ ние сме имали прѣдъ видъ, че ще служи за тѣзи богатства, и въ тоя рапортъ на г. Делоне бихъ намѣрилъ голѣмо подкрѣпление за трансбалканската линия, въ срѣдния Балканъ, но за жалость, тоя рапортъ разби всичкитѣ наши илюзии, илюзиитѣ на всички ония, които сж мислили, че въ Трѣвненския балканъ има вжглища. Г-нъ Делоне по единъ окончателенъ начинъ се произнася върху въпроса, че въ Трѣвненския балканъ — не въ Трѣвненския балканъ, а като вземете мината „Принцъ-Борисъ“ и карате на истокъ на протежение 60 километра — находящитѣ се каменни вжглища, отъ много добро качество, не съставляватъ пластове, казва г. Делоне; и казва го по единъ начинъ, който не допуща никакво съмнѣние, по начинъ, който той го е подкрѣпилъ даже: като си е отишълъ въ Парижъ, взелъ е мнѣнието на двама свои другари отъ сжщото Ecole supérieure des minnes, специалисти; поискалъ е и тѣ да се произнесатъ върху сжщия прѣдметъ, като имъ прѣдставилъ нѣкои окаменелости, намѣрени въ тѣзи

мини. И има особена брошура на френски езикъ, която е отъ нѣколко страници, издадена тази година прѣзъ мѣсецъ априлий, заедно съ мнѣнието на тѣзи двама учени, които го подкрѣпятъ въ това отношение, че тамъ има лещи, но нѣма пластове. Пластове се образуватъ при други геологически условия, отколкото тѣзи лещи. Прѣчупването на тѣзи скали и пр. е установено положително и г. Делоне казва, че онѣзи каменни вѫглища, които се намиратъ въ извѣстна дебелина отъ нѣколко метра въ мината „Принцъ-Борисъ“ въ края достигатъ даже дебелината на нѣколко сантиметра и казва, че се не намиратъ, въ никой случай, въ свързка съ другитѣ мини, напр. мината „Бѫдѫще“, мината „Калпазанъ“ и пр. Това той го казва по единъ положителенъ начинъ. А ако той разбива тази наша илюзия, че нито при Трѣвна, нито при Елена, нито при Твърдишкия или Сливенския балкани нѣма пластъ на вѫглища, то съ това, ipso facto, той разрѣшава въпроса, че да се построи една линия за експлоатиране на лещи е абсурдъ, защото колкото и да сѫ голѣми тѣзи лещи, тѣхното количество не може да бѫде освѣнъ толкова, колкото то е изчислено въ най-голѣмата леща „Принцъ-Борисъ“ — 150-160 хиляди тона. А лещи съ 150-160 хиляди тона не могатъ да рентиратъ никоя желѣзница. Желѣзница може да я рентира пластъ, защото той върви, тъй да се каже, непрѣкѫснато и е близо до желѣзницата, а не ходи прѣзъ баиръ, прѣзъ два и прѣзъ три, 65 лещи на 65 километра, да кажемъ, напр. Вашата желѣзница ще бѫде само до 2—5 вѫглищни мѣсторождения, а не до всичкитѣ, а тия 2—5 или 8 лещи не може да ви дадатъ една индустриална експлоатация. И върху това той е изриченъ. Азъ нѣма нужда да ви чета заключението му, вие го знаете, но поне на края позволете ми да цитирамъ най-послѣдната часть: „Въ кратцѣ казано, азъ не намирамъ въ Балканитѣ материалъ за една голѣма индустриална експлоатация. Тамъ може да успѣятъ само малки ограничени експлоатации, прѣдназначени да удовлетворяватъ мѣстната консомация“ — не за експортъ, а за фабрикитѣ въ Габрово, въ Търново и т. н. до Търново — „и да доставляватъ вѫглища на сѫществующитѣ вече индустриални заведения“ — вие знаете, колко индустриални заведения има тамъ и колко каменни вѫглища изкарватъ тѣ, „както и ония, които отпослѣ биха се създали въ градоветѣ на балканската область.“ — Тамъ само. Не въ полето, не въ Русе, не въ Ромѫния, не по Дунава, не по Варна, както мислѣхме, че може въ Варна да внасяме и да даваме каменни вѫглища за руската флота или руската търговия, или да направимъ складове по Дунава, за да даваме каменни вѫглища на ромѫнитѣ и пр. — не такова нѣщо, а за градоветѣ, които сѫ въ балканскитѣ мѣстности. „Едно само мѣсторождение заслужва подобра експлоатация и то въ ограничени размѣри; то е това на „Принцъ-Борисъ“, което може да даде по 15—20 хиляди тона годишно, въ продължение на извѣстно число години.“ Г-да народни прѣдставители! Г-нъ Ябланski ви каза, че нашата мина „Перникъ“ дава сега 150.000 тона годишно. Значи, при такава експлоатация на мината, каквато е за Перишката, тамъ вѫглищата ще се свършатъ за една година. Значи, тая наша желѣзница ще прѣнася вѫглища за една година само, безъ съ това да е стапалъ трафикъ Богъ-знае какъвъ голѣмъ, та да се хвалимъ съ нея. Ние знаемъ, какви сѫ доходитѣ отъ нашитѣ желѣзници. Тая линия отъ Радомиръ до София, която прѣнася вѫглища непрѣкѫснато, не показва нѣкакъвъ блѣскавъ доходъ; тя не достига повече отъ 5 хиляди лева на километъръ, когато линията Цариброд—Саранъ-Бей дава 14 хиляди лева на километъръ бруто приходъ. Значи, това сѫ мини, които може да дадатъ на тая линия рента за една, двѣ и кажете три години. Но, може ли, г-да народни прѣдставители, да построимъ тая линия и като се свършатъ лещитѣ, послѣ да се чудимъ, какво да правимъ съ нея? Ето защо азъ считамъ, че тѣзи богатства сега трѣбва да излѣзатъ отъ нашето въображение. Ние трѣбва да признаемъ, че има вѫглища, че тѣ сѫ отъ много добро качество, но, за жалость, тѣ не съставляватъ пластъ геологически, а съставляватъ лещи и ще дадатъ една ограничена експлоатация. Какво трѣбва да се направи? Делоне казва: трѣбва да се експлоатиратъ рационално: единъ инжинеръ да отиде тамъ да показва на хората какво да се работи и пр. Най-послѣ, може да се направи и една малка тѣсноколейна индустриална желѣзница, азъ бихъ казалъ, по нищо повече.

Сега, да приемемъ, г-да народни прѣдставители, че тамъ има богатства, които г. Делоне не е могълъ да ги види, защото не е разработена мината още достатъчно. Той казва, обаче, като изслѣдвалъ цѣлата мѣстность отъ 60 км. разстояние, че каквото откритие и да излѣзе, каквито благоприятни условия и да излѣзатъ, той допуска при най-благоприятни условия 600 хиляди тона. Това той допуска. Г-нъ Петко Николовъ въ своята брошура, даже подиръ издаването на този рапортъ на г. Делоне—допускамъ, че не е могълъ да не знае той рапорта — изкарва, че отъ тази мина щѣло да има 15 милиона тона и отъ 10-тѣ наоколо 15 милиона тона щѣло да има. Голѣма работа! Чутъ ли не 30 милиона тона. Е, отдѣ ги вземашъ, бе приятелю, тѣзи милиони тона, когато е отивалъ този човѣкъ на мѣстото, придруженъ отъ началника на минното отдѣление Михаиловски, отъ минния инжинеръ Цанковъ, отъ още други двама инжинери и, както се изрази г. министъръ Генадиевъ: „дадохме му цѣлото наше минно отдѣление и бюро на негово разположение“, ходилъ 15 дни тамъ; когато този човѣкъ ви казва, че това е максималното, което мога да кажа при това, което видѣхъ, и онова, което не видѣхъ—най-благоприятното, което би се появило, е 600 хиляди тона. А този приятель, г. Николовъ, говори за десетки милиони! И за какво? За мината „Бѫдѫщность“, която самъ г. Де-

лоне оцѣнява, че нѣма повече отъ 20—30 хиляди тона, а той, г. Николовъ говори за милиони. Каква сериозность прѣдставлява тая брошура, може да се съди отъ това. Впрочемъ г. Министърътъ на вѫтрѣшнитѣ дѣла въ това отношение бѣше правъ, като каза, че той петь пари не дава за него и за брошурата му.

Д. Ачковъ: За всички инжинери, каза той.

Т. Теодоровъ: Но, г-да народни прѣдставители, нека приемемъ, че има мини и богатство тамъ. Г-нъ Делоне казва, че „Чумерна“ и „Букова поляна“ съ двѣ лещи пакъ, които по важностьта си заслужватъ особено внимание. И казва той, неизучвани, неизслѣдвани още, но по туй, което е могълъ да констатира — защото тамъ нѣма чужда компания да похарчи 50.000 л., за да се види какво съдържатъ—той допуща едно богатство подобно на „Принцъ Борисъ“. Най-главни мини той счита „Принцъ Борисъ“, „Букова поляна“ и „Чумерна“; той казва даже, че „Букова поляна“ и „Чумерна“, неразкрити, прѣдставляватъ една по-голѣма надежда, отколкото „Принцъ Борисъ“. Е добрѣ, и „Букова-поляна“ и „Чумерна“ съ отъ лѣвата страна на Хаинъ-боазъ; тѣ нѣма да бѫдатъ десервирани отъ линията, която ще гласуваме сега, защото линията ще бѫде отъ дѣсна страна на Хаинъ-боазъ, а „Букова поляна“ и „Чумерна“ съ отъ лѣвата страна. Не бѣше ли по-рационално, ако ние искаме да се проникнемъ отъ рапорта на г. Делоне и искаме да използуваме българскитѣ каменовѫгленни басейни — ако има такива — или българскитѣ каменовѫгленни лещи, които съ констатирани и неконстатирани, но които заематъ едно протяжение отъ 65 км., не бѣше ли по-рационално, казвамъ, да минѣше тази линия прѣзъ срѣдата на тия лещи, та да може всѣки притежатель на една леща, която се намира отдѣсно или отлѣво, да се вземе мѣрки, да си направи пѫтища, тѣсни линии, каквито иматъ и сега прѣдприятията, да си ги направятъ до Хаинъ-боазъ? И тогазъ тази линия щѣше да бѫде българска линия, която ще десервира всички притежатели на минитѣ отсамъ и оттатъкъ Хаинбоазския проходъ, щѣше да десирвира, може би, сравнително еднакво 65-тѣ км. разстояние, а сега вие вземате и занасяте линията на мината „Принцъ Борисъ“, вие я занасяте на „Бѫдѫще“ и я пращате до мината на г. г. Стефанъ Поповъ и Петко Николовъ, . . .

С. Поповъ I: То не е вѣрно.

Т. Теодоровъ: . . . които съ на единия край ще десервира напълно само тѣхъ, а ще зарѣжете всичкитѣ други мини по всичкото разстояние налѣво — цѣли 65 км.

Г-да народни прѣдставители! Азъ не прѣдвиждамъ — ако заключенията на г. Делоне съ вѣрни — не прѣдвиждамъ, че тѣзи притежатели на мини, които толкова много настояватъ за тази линия, ще се ползуватъ нѣщо. Нито г. Петко Николовъ ще извлѣче облаги отъ труда, който е положилъ да прѣправя цифритѣ и да говори невѣрни нѣща, нито г. Стефанъ Поповъ, който си е далъ трудъ да прави прѣдложение — никой нѣма да извлѣче полза, ако е вѣрно заключението на г. Делоне. Не струваше ли, не бѣше ли по-добрѣ, вмѣсто да хвърляме българскитѣ пари неумѣстно повече, да си направите линията, както Богъ далъ, прѣзъ Хаинъ-боазъ, и да дадете възможность на всички притежатели на мини отъ двѣтѣ страни да се десервиратъ?

Д. Ачковъ: Защо не я направихте вие?

Т. Теодоровъ: Г-да народни прѣдставители! Азъ свършвамъ въ този редъ на мисли, като констатирамъ, че не виждамъ никакви одобрителни мотиви за да се прѣдпочете едно трасе такова, каквото ни се прѣдлага за утвърждение, че, напротивъ, виждамъ, че всичко говори въ полза на едно друго трасе, което ще бѫде и по-евтино, и по-кѫсо, и по-полезно за страната, и за минитѣ богатства, и за бѫдѫщето прѣдназначение на линията.

Но, г-да народни прѣдставители, ако правителството при все това настоява — а вѣрвамъ ще настоява и въ бѫдѫще — да се прокара тази линия, ни най-малко поколебано отъ това, което ние говоримъ тукъ, позволете ми да се попитамъ, да-ли нѣма друга причина отъ всички тия, които азъ разгледахъ, включително и стратегическитѣ, които не издържатъ критика, които не могатъ да стоятъ прави, да-ли нѣма, казвамъ, друга една причина, която кара нашето правителство да иска тази линия. Азъ подозирамъ — казалъ съмъ го и другъ пѫть, и сега ще го кажа — че нашето правителство се намира принудено да направи тази линия, защото банкитѣ настояватъ върху това. Истина е, че правителството отказва това нѣщо — азъ нѣмамъ данни, за да подкрѣпя моето казване — но, г-да народни прѣдставители, позволете ми и въ този пунктъ, както и въ пунктоветѣ, когато говорихъ, че г. Поповъ е билъ противъ линията, че г. Гатевъ е билъ противъ линията и пр. и пр., позволете ми и въ този пунктъ, казвамъ, пакъ да настоя на моето подозрѣние и да мотивирамъ, защо азъ го правя. Както виждате, то не е едно подозрѣние въ нѣщо безчестно, а е едно подозрѣние, тъй да се каже, въ едно принуждение, което е имало правителството да направи тази линия. Още когато се гласува заемътъ отъ 100.000.000 л. азъ обърнахъ внимание тукъ, отъ това мѣсто, на онзи параграфъ отъ контракта, който задължаваше правителството да задържи 20-тѣ милиона номинални, да ги остави въ рѫцѣтѣ на банкитѣ и да ги държатъ тѣ въ продължение на 15 мѣсеца, за да може правителството, въ продължение най-много на този срокъ — забѣлѣжете добрѣ — да изучи въпроса за направата на линиитѣ Търново—Трѣвна—Борущица и Радомиръ—Кюстендилъ—Турската граница; още тогазъ азъ казахъ, че ако нашитѣ добри банки задържатъ

20.000.000 л. номинални, които сж 16.000.000 л. ефективни, защото ще ни ги дадатъ по 80·5% и 1% ще задържатъ за марки и пр., ако задържатъ тѣзи пари, то е защото иматъ интересъ паритѣ да се употрѣбятъ за тия именно желѣзници; инакъ тѣзи банки щѣха да ни оставятъ да си вземемъ паритѣ и да си правимъ каквито желѣзници искаме. Може да направимъ Търново—Борущица, може да направимъ Хаинъ-боазъ—Стара Загора, може и Мездра—Враца—Видинъ. А фактътъ, че тѣ задържатъ тѣзи милиони, както задържаха и други 25.000.000 л. ефективни за топоветѣ, показваше, че тѣзи пари нѣма да ни ги дадатъ — тѣ бѣха изрично уговорили — освѣнъ когато за първитѣ поржчаме топове, а за вторитѣ почнемъ да правимъ опрѣдѣленитѣ линии. И азъ казахъ, че тази грижливость на нашитѣ банки да не ни даватъ паритѣ, за които залагаме нашитѣ приходи, това настойничество, което упражняватъ върху насъ, да контролиратъ кждѣ ще харчимъ паритѣ и даже тѣ да ги харчатъ за наша смѣтка, показва, че въ това отношение за желѣзницитѣ, както и въ отношение на топоветѣ, тѣ иматъ интересъ да се направятъ тия линии. И азъ тогава казахъ, че гуждането въ контракта по-напрѣдъ линията Търново—Борущица, а послѣ линията Радомиръ—Кюстендилъ—Турската граница, не е случайно и че ако нашето правителство се опиташе да тури по-напрѣдъ линията Радомиръ—Кюстендилъ—Турската граница и послѣ Търново—Борущица, щѣха да му кажатъ: не, ние такъвъ контрактъ не подписваме. И фактътъ, г-да народни прѣдставители, че подиръ туй двѣтѣ линии вървятъ една слѣдъ друга и въ изучването, и въ отдаването на търгъ, и въ прѣдлагането днеска даже на гласуване, вървятъ заедно като два близнаци, показва, че тукъ има единъ компромисъ между нашето правителство, което счита, че линията Радомиръ—Кюстендилъ—Турската граница трѣбва да се направи quand même и между банкитѣ, които считатъ, че линията Търново—Трѣвна—Борущица сжщо трѣбва да се направи quand même. Тая за насъ, оная за васъ. Този може да бжде единчкиятъ смисълъ на това поведение на банкитѣ да вписватъ тѣзи задължения въ контракта и въ това поведение на нашето правителство, да кара тия линии заедно дори включително гласуването, тъй че днесъ ще трѣбва да гласуваме и за двѣтѣ.

Ама ще кажете: какъвъ интересъ могатъ да иматъ банкитѣ да се направи тази линия. Този интересъ е очевиденъ. Вие знаете, че прѣдшествующето правителство бѣше внесло единъ проектъ за да се даде право на компанията „Принцъ-Борисъ“ да похарчи около 2—3 милиона лева за направата на тѣсноколейна желѣзница, която да може държавата да откупи, когато иска. Значи, тия хора се бѣха приготвили да похарчатъ $2^1/_2$ милиона лева за експлоатирането на своята мина. И г. Даневъ има голѣмата грѣшка, дѣто направи да се не гласува този контрактъ, защото този контрактъ, ако и да се критикуваше оттукъ-оттамъ, но не по този начинъ, по който се критикуваха другитѣ дѣла на кабинета, и г. Даневъ можеше да настои да стане това дѣло свършено, въ който случай България щѣше да има построена една линия съ чужди пари и съ чужди рискъ, и ако се окажеше, че тамъ има богатства, много добрѣ щѣхме да я откупимъ. Срѣщу сумата, която тѣ сж похарчили, ние можехме да я откупимъ. По отношение на тарифитѣ бѣхме си запазили правата. Това нѣщо, обаче, пропадна. Азъ зная още и друго нѣщо, че и прѣди г. Данева, откакъ тази мина е започнала да се разработва, отъ компанията постоянно сж се явявали съ прѣдложения прѣдъ правителството, за да се направи възможна тая експлоатация. При г. Данева тѣзи прѣдложения получиха извѣстна форма, която не се осжществи. Трѣбваше да дойде друго правителство, което има нужда отъ пари, та да се ангажира да направи ширококолейна линия съ свои пари и, ако нѣма въглища, компанията нищо да не губи, защото тя не е толкова проста да се не ползува. Ако бѣше вложила $2^1/_2$ милиона лева за своя желѣзница, тѣзи пари трѣбва да се рентиратъ; тѣ иматъ и лихви. Вънъ отъ експлоатацията, тѣ трѣбваше да извадятъ и лихвитѣ на $2^1/_2$ милиона, и погашението на този капиталъ, за да спечелятъ.

Г. Караколевъ: Значи, има тамъ мини; за туй ще харчатъ.

Т. Теодоровъ: То е другъ аргументъ. Този е аргументъ, който бѣше правенъ по-рано и който сега не може да се прави. Ние имаме и други компании, които сж дошли съ голѣми прѣдположения и които сж свършвали съ това, че сж си изяждали паритѣ, защото въпросътъ за минитѣ е като комарджилъка, и нѣщо по-лошо даже. Отъ 10 мини 9-тѣ пропадатъ, и 10-та като спечели, плаща всичкитѣ други. Тъй щото не е за чудене и тѣзи хора да сж си правили извѣстни прѣдположения на основание на рапорти на нѣкои свои инжинери, и послѣ илюзиитѣ имъ изхвръкнаха.

Д. Ябланski: Случаятъ съ Каса.

Т. Теодоровъ: И послѣ тѣхна милость се убѣдиха, че даже да е сигурна работата, тя е повече сигурна, когато другъ нѣкой, българската държава напр., даде паритѣ за желѣзницата.

Ето защо нашитѣ банки имаха и иматъ голѣмъ интересъ, въ желанието си да покровителствуватъ френскитѣ капитали — а кой знае, да-ли тѣзи френски капитали не сж общи съ онія на Banque de Paris et des Pays-Bas, защото, споредъ моитѣ свѣдѣния, има акционери и въ тази банка, която е наша кредиторка — да накаратъ да се направи тази линия отъ нашето правителство на държавни разноски. Е добрѣ, г-да народни прѣдставители, нѣма нужда нашето правителство да признава, че има такъвъ мотивъ, че има подобно задължение, макаръ устно дадено, за да направи тая линия; то може

да удовлетвори това задължение къмъ банкитѣ безъ да хвърля толкозъ милиони и да направи една лоша желѣзница. Азъ именно това искамъ да покажа, защото мисля, че е приемливо нѣщо. А, отъ друга страна, признавамъ, че ако подобно задължение има, ние не можемъ да го избѣгнемъ. България е една държава, тя е морална личность и задълженията си трѣбва да изпълнява, защото за всѣко неизпълнение има по-послѣ отъ страна на посилнитѣ отъ насъ и санкция. Утрѣ ще отидемъ пакъ за пари — може би, по-скоро отколкото си мислимъ — и тѣ ще кажатъ: „Направихте ли линията? Докато не направите линията, петъ пари ви не даваме“. А може и да сж го казали вече. Ако положението е такова, ако има такъвъ мотивъ, който правителството се намира въ неудобность да каже, ето срѣдството, което прѣпорѫчва инжинеръть, за когото говорихъ по-рано. Той казва: „Направете си линията прѣзъ Хайнъ-боазъ и отъ станцията Войнежа“ — има го тукъ на картата, може да провѣрите — „теглете една линия за станцията Плачковци, която е малко по-горѣ отъ Трѣвна, и по този начинъ тази линия ще бѫде дълга само 12 км.; дѣто ще строите онази перпендикулярно къмъ вертикалнитѣ въ долината на р. Марица отъ Стара-Загора, постройте тази отъ 12 км. само, която ще съедини Войнежа съ Плачковци. И понеже има въ това мѣсто една рѣка, едно дере, което улеснява конструкцията на една подобна линия, вие нѣма да похарчите повече, казва той, отъ 1.200.000 л. Ако това, г-да народни прѣдставители, е вѣрно — това го пише единъ инжинеръ въ рапорта си, подписва името си, показва и картата и азъ гледахъ картата и дѣйствително това изглежда твърдѣ правдоподобно — защо тогава да не похарчимъ единъ милионъ и половина да десервираме това хранилище, ако има такова, отъ каменни вѫглища въ Плачковци? Защото Плачковци, снабдено съ станция, на тази станция ще се носятъ всички вѫглища. И сега, като правите тази линия, хората, които притожаватъ минитѣ, нѣма да товарятъ на всѣки километъръ своитѣ вѫглища, а ще се принудятъ да ги донасятъ на нѣкоя станция. И забѣлѣжете, г-да народни прѣдставители, че линията, като тръгва отъ Трѣвна или Плачковци, не помня добрѣ отъ коя точка, нагорѣ върви непрѣкѫснато, сѣ съ наклонъ и никѫдѣ не може да дойде една хоризонтала за направата на една станция, чакъ до Борущица. Отъ Плачковци чакъ до Борущица нѣма ни една станция. Защо нѣма станция? Защото, казватъ пакъ инжинеритѣ въ своитѣ рапорти, не е възможно да се направи станция. Ако направятъ станция, тя не може да се направи на стръмно мѣсто; трѣбва да имате една хоризонтала поне отъ 300 метра, за да може да спиратъ и стоятъ вагонитѣ. Е добрѣ, ако направятъ една хоризонтала, слѣдъ това, става такъвъ подемъ, който надмиба 25‰. А понеже 25‰ е недопустимо, понеже то е крайниятъ прѣдѣлъ, който може да се допусне въ една постройка, то за да могатъ да направятъ тази линия, тѣ сж принудени да не правятъ нито една станция прѣзъ всичкото разстояние отъ Плачковци до Борущица, прѣзъ прѣвала оттатъкъ. Ако това нѣщо е така, значи и при тази линия, и при другата линия каменовѫглищнитѣ притежатели, било тѣзи на „Принцъ-Борисъ“, било онѣзи на „Бѫдѫще“ или на „Калпазанъ“ ще се принудятъ да носятъ своитѣ вѫглища на Плачковци, защото нѣма другадѣ кѫдѣ да имъ ги приематъ. Тази станция ще бѫде направена, и вмѣсто да отиватъ вѫглищата отъ Плачковци прѣзъ другото трасе, ще минаватъ прѣзъ Хаинъ-боазъ 12 км. и може би, съ по-малъкъ трафикъ. Може би за тѣхъ това ще бѫде по-полезно, а въ сѫщото врѣме линията прѣзъ Хаинъ-боазъ ще десервира и лѣвата половина, и другитѣ хора, които искатъ да си направятъ клонове отъ по 10-12 км., и по този начинъ нашето задължение спрѣмо банкитѣ, като сѫществува — приемамъ, че държавата въ извѣстно врѣме може да се намѣри въ необходимость да сключи твърдѣ тежки задължения — тѣ ще се удовлетворятъ. За тѣхъ не е важно непрѣмѣнно да има широка линия да минава прѣзъ Балкана, да отива прѣзъ Борущица еди-дѣ; за тѣхъ е важно тѣхната мина да се снабди съ възможность за транспортъ. Азъ мисля, че ако не е въпросътъ да си налагаме „кефа“, ако е въпросътъ да обсѫдимъ благоразумно това нѣщо, такова едно рѣшение можемъ да приемемъ и ние, и макаръ да се похарчатъ 1.200.000 л. повече пари, нѣма да го критикуваме, защото ще спасимъ повечето милиони и ще имаме по-кѫса и по-добра линия. За да се отстрани една погрѣшка ще приемемъ тази, която е единъ сравнително благополученъ изходъ отъ сегашното положение. За правителството ще има само това неудобство, че ще признае, какво дѣйствително е трѣбвало да направи линията за тѣзи хора. Е добрѣ, ще го направи. Може би то да не бѫде безъ значение. Струва ми се, че отъ Плачковци пакъ може да се продължи паралелно къмъ Габрово, но за това не мога да говоря и не зная; въ всѣки случай, това е единъ малъкъ разходъ и едно много щастливо разрѣшение на въпроса. Стратегическитѣ съображения нѣма да пострадатъ, икономическитѣ ще бѫдатъ удовлетворени; Дрѣново само нѣма да има желѣзница; Трѣвна ще си служи съ Плачковци или съ Войнежа — и свършена работа. Но Трѣвна нѣма по-голѣмо право, отколкото Казанлъкъ. Виждате, че въ такъвъ случай Трѣвна ще бѫде на десетина километра далечъ отъ станцията, а Казанлъкъ, както виждате, по сегашния проектъ остава, въ най-благоприятни условия, на 13 км. далечъ. Не е вѣрно твърдѣнието на г. Рача Петровъ, че могло линията да мине прѣзъ Енина. Едно трасе прѣзъ Енина — това го зная тоже отъ инжинеръ, който го е изучвалъ — е невъзможно. Г-нъ Рачо Петровъ говори наизустъ. Едно трасе прѣзъ Енина е абсолютно невъзможно, даже съ 500.000 л. на километъръ не могло да се направи. И тъй, г-да народни прѣдставители, моето

заключение е, че това рѣшение би удовлетворявало всички.

Но, г-да народни прѣдставители, за да свърша, азъ трѣбва да мина — и ще ме извините ако малко ви отегчихъ; азъ скоро вече ще свърша — трѣбва да прѣмина и къмъ една отъ най-важнитѣ страни на въпроса — къмъ финансовата. Ние говоримъ, че ще строимъ, ние говоримъ: „нищо не значи 5 милиона по-скѫпо, ще го направимъ, защото е нужно“; ние никакъ се не стѣсняваме да кажемъ, че още 50 км. ако е нужно, още 50 ще направимъ. Добрѣ, г-да народни прѣдставители, но една линия такава, каквато сега ни начертаха г. г. министритѣ, като струва 23 милиона лева до Стара-Загора и 50 км. като ще струватъ по 80.000 л., нека ги гудимъ, както паралелната се направи, 4 милиона, ще станатъ 27 милиона. И друга една, която ще ни костува $12^1/_2$ милиона — Кюстендилската — значи станаха 40 милиона безъ половина милионъ. Тѣзи 40 милиона, г-да народни прѣдставители, които вие ще ангажирате съ сегашния си вотъ, като ще кажете: „одобряваме направенитѣ търгове, нѣма спиране и нѣма връщане“ — и въ всѣки случай връщането подиръ ще бѫде по-скандално, отколкото сегашното връщане — тѣзи 40 милиона откѫдѣ ще ги вземете? Азъ и другъ пѫть съмъ молилъ да се обърне внимание върху факта, че заемитѣ се сключватъ не тогава, когато се подпише договорътъ за тѣхъ, а когато се направятъ разходитѣ. И насъ сте ни критикували безпощадно, че сме се ангажирали да строимъ линии безъ да имаме пари. Г-нъ Яблански ви каза колко струва тази критика, защото, когато ние строехме, ние трѣбваше да строимъ, защото линиитѣ бѣха започнати. Една централна линия не можехме да я спремъ въ Своге или Мездра, а трѣбваше да се съедини съ другата, защото инакъ е безумие. Какво ще носите вие отъ тукъ до Мездра или Романъ? Имате пари, нѣмате трѣбва да я продължите. Една линия като тази, която проектирахме прѣзъ Балкана, на която линията Русе—Търново бѣше часть, е отъ голѣма необходимость за бѫдѫщето на България. И паралелната линия имаше своята цѣль и оправдание — и тогазъ и сега. Но, г-да народни прѣдставители, когато прѣдприехме всички тѣзи разходи, тѣ се покриваха напълно отъ опциитѣ, които оставаше да упражнятъ банкитѣ, и ние не само че имахме право да разчитаме, че тѣзи банки ще изпълнятъ задълженията взети по контракта, но имахме и особено писмено задължение, което ви чете г. Ябланski, отъ страна на банкитѣ. Всичко това не побърка на тия банки да се отклонятъ отъ задълженията си. Ние намѣрихме други срѣдства, ние изкарахме борбата съ успѣхъ и сключихме другъ много по-благоприятенъ $5^0/_0$ заемъ отъ 290 милиона и осигурихме съ заемъ вече сключенъ всичко, каквото ни трѣбваше въ бѫдѫще, за да изкараме линията. Но при все това вие виждате, че благодарение на нашето оттегляне отъ властьта, благодарение неумѣлостьта, която се указа въ послѣдствие, и страхливостьта, ако щете, въ тия работи — прочемъ нека не търсимъ сега отговорноститѣ, кажете че е наша, безразлично е въ случая — но благодарение на обстоятелствата вие виждате, че България се намѣри въ мѫчнотия да изплати онѣзи пари, за които се бѣше ангажирала чрѣзъ постройкитѣ, а тия постройки бѣха безспорно полезни, бѣха необходими. И тѣзи постройки даже си проявиха своя ефектъ въ днешния нашъ вносъ и износъ, защото безъ централната, напр., линия и другитѣ, които я спомагатъ въ днешно врѣме, ние никога не можехме да видимъ единъ такъвъ износъ, какъвто ние не сме виждали досега, отъ 159 милиона; безъ едно Варненско пристанище, използувано и зимѣ и лѣтѣ, ние не можехме да видимъ този резултатъ. Но защо сега вие, които ни критикувахте и ни критикувате и досега, че сме били неблагоразумни и непрѣдвидливи, че сме били забатачили България, че сме я вкарали въ единъ хаосъ — даже г. Генадиевъ говорѣше по този въпросъ, че ние сме били причина за лошитѣ заеми — защо, казвамъ, отивате да хвърляте сега върху България единъ дългъ отъ 40 милиона лева, да правите желѣзници, безъ да имате пари?

Г. Караколевъ: Имате грѣшка — 26 милиона сж.

Т. Теодоровъ: Азъ ги смѣтнахъ. Ако вие мислите да построите линията само до Борущица и да спрете тамъ, това ще бѫде вече отъ скандалъ по-скандалъ, защото една линия, която ще спира на Борущица, ще я гледатъ южно-българцитѣ и ще я сочатъ: „хе, тамъ на онзи връхъ — виждате ли? — тамъ има българска желѣзница“; ще ни създаде свидѣтелство за лудость (Смѣхъ въ лѣвицата) и ще ни се чудятъ всички. Тъй че, азъ прѣдполагамъ, че линията ще бѫде изкарана докрай. А тя трѣбва да бѫде или изкарана докрай, както е прѣпоржчана досега съ всички нейни стратегически и други съмнителни изгоди, или съвършено да се върнете назадъ. А ако за линията се искатъ 40 милиона, а вие имате на лице 15 милиона лева, азъ съмъ убѣденъ, че банкитѣ, като видятъ, че нѣмаме пари, ще почнатъ да даватъ само за тази линия, а за другата нѣма да даватъ.

Д. Ачковъ: Ако иматъ довѣрие, колкото имаха на васъ, нѣма да дадатъ нищо.

Т. Теодоровъ: Тъй ще направятъ. Ще ви кажатъ даже, че не можете и за единъ милионъ да сключите заемъ, и като знаятъ, че ние сме се ангажирали съ постройки, които не можемъ да спремъ и като знаятъ готовностьта на българина да жертвува мило за драго за изкарване на Кюстендилската линия, която е отдавна необходима, на която за значението: економическо, военно, стратегическо и политическо никой не спори, тогазъ тѣхна милость, сѫщитѣ тия, които иматъ мината „Принцъ-Борисъ“, които ни правятъ заемъ и вематъ книжата въ залогъ, ще кажатъ: „Не угодно ли да

ни дадете още монополи въ залогъ, та да ви дадемъ пари?“ И вие, които миналата година гласувахте заема по съображения, че сме имали 69 милиона текущъ дългъ — дългъ непоносимъ за България, България не може да живѣе така, трѣбва да се освободи отъ него и да го консолидира, и когато азъ ви казахъ „недѣйте бързa да го ликвидирате, да го консолидирате, защото веднага подиръ консолидирането му ще направите другъ“, тогазъ върху менѣ се нахвърли почитаемиятъ Министъръ на финанситѣ г. Паяковъ, като на ретроградъ и каза, че Леонъ Се не могълъ да каже такова нѣщо, каквото г. Теодоровъ е челъ, че г. Паяковъ билъ неговъ ученикъ и знае по-добрѣ въпроса, че това което азъ говоря, какво текущитѣ дългове трѣбва да се консолидиратъ, само при благоприятни условия, е несъобразность, е глупость — съжалиха ме тогава даже, че съмъ билъ Министъръ на финанситѣ — вие сѫщитѣ тази вечерь ще реализирате 40.000.000 л. текущъ дългъ. Г-нъ Паяковъ онзи день каза, че имаме 10.000.000 л. текущъ дългъ, но затова ще поговоримъ когато дойдатъ общитѣ дебати по бюджета, да-ли е 10 или 30 милиона. Само на Българската народна банка имаме 20 милиона . . .

Д. Ачковъ: Тѣ сѫ отъ ваше врѣме.

Т. Теодоровъ: Е-хе-е-е! Отъ наше врѣме. Вие направихте два заема. Срамота е да говорите.

Вънъ отъ това имате и други 15 милиона, които гласувахте миналата година; тъй че, като ги посъберемъ прѣзъ мѣсецъ декемврий съ нашитѣ излишъци и съ това цвѣтуще състояние на финансовото положение, което се описва въ тронното слово и въ отговора на тронното слово, и като ви каже г. Финансовиятъ министъръ въ януарий, че текущиятъ дългъ е 70 милиона и трѣбва да го консолидираме и че г. Военниятъ министъръ ще иска още за 20-на милиона поржчки да направи, за туй за онуй, защото сме похарчили много, та да похарчимъ и още малко, за да се довърши зданието, тогава, г-да народни прѣдставители, ние ще се поставимъ пакъ въ необходимостьта, като народни прѣдставители, да гласуваме новъ заемъ, и при кредита, който имаме днесъ, да залагаме пакъ нѣкои нови приходи. Помислете за всичко това и като знаете съ цѣната на какви унижения, съ какви жертви на честь и на държавно достойнство ние сключваме въ послѣдно врѣме нашитѣ заеми, пожалете тая България и не я ангажирайте току-тъй съ 5—10—15 милиона повече.

Д. Ачковъ: Никога България не се е унижавала, както съ сключването на заема съ Бреславската банка.

Т. Теодоровъ: Азъ мисля, че можете да пожалите именно отечеството и да помислите тукъ прѣди да се ангажирате въ една линия, която е осѫдена отъ всички въ България и за която направенитѣ жертви ще бѫдатъ, може би, фатални за въ бѫдѫще. Другъ е въпросътъ, ако почитаемото народно прѣдставителство, по мотиви намъ неизвѣстни, по мотиви неизповѣдаеми и които се държатъ скрити, рѣши и този пѫть, както въ много други случаи: милионитѣ сѫ нищо; България има много, тя е имала милиардъ годишенъ приходъ; 200—300—400 милиона борчъ, нищо не било. И ако вие направите и този пѫть така, както въ миналото, вие, може би, ще бѫдете послѣдователни на себе си, но вие съ това ще спечелите вмѣсто благодарностьта, проклятието на съврѣменницитѣ и на потомството. (Ржкоплѣскане отъ лѣвицата. Тропане отъ дѣсницата.)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Г-нъ Министърътъ на вѫтрѣшнитѣ работи има думата.

Министъръ Д. Петковъ: Г-да народни прѣдставители! Вземамъ думата не да отговоря по въпроса за направлението на желѣзницитѣ, защото по този въпросъ ние сме говорили миналата година, па и сега доста много, и г. Теодоровъ право се очудваше, когато се качи на трибуната, защо имъ даваме толкова свобода да говорятъ. Даваме ви свобода да се наговорите, кой колкото може за да не казвате, че искаме да прѣтупаме въпроса на двѣ на три, или че се боимъ да не повлияете нѣкому съ ораторството си.

Сега искамъ да опровергая нѣколко ваши думи, които сѫ невѣрни. Азъ имамъ върху тая желѣзница съставено едно мнѣние и съмъ го казалъ въ Народното събрание. Вие можете хиляди доводи да докарвате, които сѫ единъ отъ други по-адвокатски, и да говорите съ хитрини, патосъ и жаръ — чуть ли не заплакахте за България, пакъ нѣма да ме убѣдите и отвърнете отъ рѣшението. Вие сѐ съ проклятия свършвахте и миналата година слѣзохте отъ трибуната съ проклятия по бюджета, но излишъкътъ показа колко струватъ тѣ. Тъй щото, отъ вашитѣ думи, увѣрявамъ ви, не само мене, но и никого другиго нѣма да убѣдите; колкото повече се разпинате, толкова повече губите прѣдъ тия хора, защото вѣрно нѣщо не казвате.

Ще-ви отговоря по въпроса за двамата наши бивши другари, за който вие подметнахте. Не е вѣрно, че г. Поповъ, бившиятъ Министъръ на обществените сгради, е билъ нѣкога противъ постройката на тази желѣзница, и не е вѣрно, че г. Поповъ е излѣзълъ отъ кабинета по тази причина. Това сѫ ваши измислици. Излизането на г. Попова и г. Стайкова бѣ по чисто наши партийни причини, които всѣки отъ васъ може да е ималъ: въ кабинета нѣкой другарь по една или друга причина ви е неприятенъ и гледате да го избутате. Съвършено нищо общо нѣма това съ желѣзницата. И че нѣма нищо общо, за доказателство служи фактътъ, че г. Поповъ бѣше министъръ прѣзъ двѣтѣ сесии и че миналата година по не-

гово предложение се рѣши да се даде на търгъ и да се направи желѣзницата. Единъ човѣкъ, който нѣма да бѫде съгласенъ по принципъ съ постройката на извѣстна линия, може смѣло да дойде и да го каже. А това не е вѣрно.

Така сѫщо не е вѣрно и за заповѣдитѣ ми по обявленията. Г-нъ Теодоровъ каза: „Г-нъ Петковъ е далъ заповѣдь да се печататъ обявленията, а не г. Поповъ.“ И то не е вѣрно. По въпроса за обявленията всичко бѣше наредено; имаше единъ въпросъ само. Азъ щѣхъ да излизамъ вънъ, въ странство, и не знаехъ кое врѣме ще се върна; мислѣхъ да се бавя мѣсецъ — мѣсецъ и половина, но защото всички прѣдполагахме, че може да се свика една извънредна сесия прѣзъ юлий за утвърждение на търговетѣ, слѣдователно, азъ трѣбваше да се намѣря тукъ когато сесията ще се свика; та ние смѣтахме да туримъ такава дата, когато азъ бихъ могълъ да се върна въ София. Такъвъ единъ въпросъ се породи, защото азъ казахъ на г. Попова и на другаритѣ си отъ Министерския съвѣтъ, че е възможно да се позабавя. Направиха се обявленията, само датата не бѣше турена и чакаха азъ да кажа датата. И азъ я казахъ. Не съмъ ходилъ азъ въ Министерството, ами попитахъ по телефона: печатани ли сѫ обявленията и за кога е турена датата. Казаха ми, струва ми се. 20 или 21 май; азъ казахъ да турятъ малко по-късно — 25 или 28.

Т. Теодоровъ: Значи, Вие сте се разпоредили, само че по телефона.

Министъръ Д. Петковъ: Разбира се, че ще се разпоредя, ами какво мислите? Рѣшаваше се въпросътъ въ Министерския съвѣтъ и стана въпросъ кога ще се свика извънредна сесия, за да се одобри търгътъ. Ако търгътъ бѣше станалъ на 25 или 28 и цѣнитѣ бѣха износни, нѣма съмнѣние, че щѣхъ да свикамъ една извънредна сесия, за да го одобри; нъ тъй като търгътъ не се одобри и трѣбваше да се отложи още на единъ мѣсецъ, а, отъ друга страна, оставаше единъ мѣсецъ и половина до редовната сесия, затуй азъ се отказахъ по-нататъкъ отъ свикването на извънредна сесия. Така щото, въ говореното ви тукъ нѣма абсолютно нищо вѣрно.

Подиръ това казахте нѣщо и за г. Гатева. И тамъ говорите невѣрности. Г-нъ Гатевъ бѣше прѣдседатель на Народното събрание, бѣше по-напрѣдъ подпрѣдседатель, народенъ прѣдставитель; като прѣдседатель на Народното събрание стоя тукъ, когато се дебатираха и приемаха тѣзи въпроси, сѫщо и въ нашитѣ частни събрания — а знаете единъ човѣкъ, като е прѣдседатель, какво значение има въ една партия — и никой пѫть не е правилъ въпросъ за желѣзницата, да-ли е съгласенъ или не. Като стана министъръ той знаеше, че търгове има напрѣдъ му, че тѣзи работи ще се внасятъ въ Народното събрание. Какъ тогава може да се говори, че по тази причина е побѣгналъ, че е далъ оставка, че съмъ го екстернираль — такава приказка чухъ отъ г. Христова.

Д. Христовъ: Че пакъ така е, г-нъ министре.

Министъръ Д. Петковъ: Това не е вѣрно. Единъ министъръ, който стоя прѣзъ всичкото врѣме тукъ, който подписа тронната рѣчь, който подписа указа за внасянето договора за тая желѣзница, какъ може да се говори, че е противъ? Ако е билъ противъ, трѣбваше да го заяви тукъ порано. Никакъвъ въпросъ г. Гатевъ не е правилъ, защото, ако бѣше правилъ, щѣше да каже: „Вие ме викате министъръ, но азъ не съмъ съгласенъ.“ Вие знаете, че когато нѣкой не е съгласенъ по извѣстни въпроси, ще каже: „Не мога да влѣза министъръ по тѣзи и тѣзи причини.“ Обаче, такъвъ въпросъ нѣма; г. Гатевъ безъ условие влѣзе министъръ. Въ послѣдно врѣме той искаше да отиде въ странство по болесть, но азъ го задържахъ. Напослѣднѣ той повтори това свое желание. Понеже виждахъ, че е боленъ, съгласихъ се да излѣзе. И при факта, че г. Гатевъ издаде заповѣдь азъ да управлявамъ Министерството, азъ, който настоявамъ да се прокара линията, какъ можете да вадите заключение, че г. Гатевъ билъ на противно мнѣние? Азъ знамъ отдѣ черпите тѣзи свѣдѣния. Извѣстни инжинерчета сѫ отивали да надумватъ г. Гатева и сѫ му казвали: „Вие, г-нъ Гатевъ, сте патриотъ; ще Ви похвали опозицията, ако се обявите противъ.“ И г. Гатевъ може да е казалъ: „Не ми се ще, но, на, Петковъ го иска; може да го не искамъ азъ, но иска го Петковъ, и ще гледа да го прокара.“ (Веселость) Такова нѣщо допущамъ да е казано. Обаче, вие не можете да твърдите, че въ нашитѣ редове имало двама министри, които сѫ били противъ линията, и единиятъ министъръ излѣзе затуй отъ кабинета, а другиятъ избѣгалъ и т. н. Такива нѣща не може да ставатъ у насъ; колкото сме били съединени по-прѣди по този въпросъ, толкова сме и сега. Нито единъ не се е отдѣлилъ. И ако вие слушате, какво пишатъ вѣстницитѣ, че г. Гатевъ щѣлъ да си даде оставката и щѣлъ да доведе млади стамболовисти, много се лъжете . . . .

Т. Теодоровъ: Това не го вѣрваме.

Министъръ Д. Петковъ: . . . защото ние сме като софтитѣ — не се дѣлимъ. (Смѣхъ) Ние сме хора разумни и дисциплинирани; когато обмислимъ и рѣшимъ извѣстенъ въпросъ, вървимъ смѣло. И азъ не се съмнѣвамъ въ тѣхъ. (Сочи дѣсницата) Каквито рѣчи и да имъ държите, каквито интриги и каквито подшушквания да правятъ разни инжинерчета, не ме е страхъ, защото и тѣ знаятъ подбудителнитѣ причини на нѣкои инжинери. Когато казахъ, че разни инжинерчета ходятъ да инсинуиратъ и да подшушватъ, зная го за какво го казвамъ; има заинтересовани инжинерчета да мине

линията прѣзъ Хаинъ-боазъ, защото имали свои съображения, ортаци били на нѣкои мини. Може да ги иматъ, обаче тия нѣща не могатъ да ги наложатъ на правителството, и азъ никой пѫть нѣма да се повлѣка по ума на хора, които сѫ неотговорни, които трѣбва да даватъ само мнѣния, а моя работа е да ги слушамъ или не. Азъ казахъ още завчера, че правителството е обмислило много добрѣ този въпросъ и не искаме да правимъ грѣшки, каквито сѫ правили миналитѣ правителства по желѣзнопѫтната мрѣжа и да прокарваме линии по пусти мѣста, да избѣгваме градове и села, и не искаме да се водимъ по ума на инжинеритѣ. Право каза г. Пасаровъ, когато говорѣше днесъ, само че тѣзи факти, които трѣбва да се хвърлятъ въ укоръ именно на инжинеритѣ, той иска да се хвърлятъ на други. Азъ мога да ви кажа, че грѣшкитѣ, които се направиха по линията Русчукъ—Търново, както и по централната линия, сѫ изключително дѣло на инжинеритѣ. Между тѣхъ, нѣма съмнѣние, има добросъвѣстни хора, но има хора, които не сѫ добросъвѣстни. Има тукъ единъ инжинеръ съ кѫща, която има изгледа на милионерска кѫща — ми се струва е роднина на г. Теодорова; той бѣше началникъ на отдѣление, и слѣдъ като приготви плановетѣ, отиде та стана директоръ на Стефана Симеоновъ, за да му каже какъ може да се извие линията и да избѣга голѣми разходи. Тѣзи работи сѫ извѣстни, и ако има грѣшки направени, не можемъ да обвиняваме нито едно правителство, а трѣбва да обвиняваме само отдѣлни личности, инжинери, защото тѣ намѣриха извѣстни слаби правителства да ги послушатъ. Като имъ кажатъ: „Г-нъ министре, не може това така да стане, а тукъ тъй трѣбва да бѫде“ — вие знаете какво значение има за единъ министъръ, когато единъ чиновникъ-специалистъ дойде и му каже, че така трѣбва да стане. Ако имате куражъ да му кажете: махнете се отъ тукъ, това не е ваша работа — добрѣ; но ако вие го послушате, той ще ви каже: „азъ ще ви управя пѫтя“, и ще ви накара да дойдете на 5 км. настрана до Плѣвенъ, да не стигнете до града, или ще ви накара да дойдете на 3 км. до Горна-Орѣховица и да спрете тамъ. Азъ съмъ слушалъ обясненията, защо до Горна-Орѣховица спрѣ линията. Но, ако единъ министъръ се намѣри малко по-куражлия и не се поддава на такива чиновнически влияния, ще му каже: „г-не, вървете си отъ тукъ; азъ искамъ отъ васъ само да ми кажете това, това и това. Когато дойдете да правите мостове, виадукти и подпорни стѣни, тогава то е ваша работа, но тукъ не можете да се мѣсите.“

Ние въ този въпросъ сме взели мнѣнието и на нашия другарь — Военния министъръ. Недѣйте подхвърля по единъ такъвъ начинъ: дѣ ви е г. Военниятъ министъръ, или, както каза г. Ябълански, „кѫдѣ е този храбрецъ?“ Азъ мисля, че той е повече храбрецъ отъ Васъ, защото той воюваше, когато Вие бѣхте комендантъ само въ София. Като че Военниятъ министъръ отъ това бѣга; като че той трѣбва непрѣмѣнно да стои тукъ! Военниятъ министъръ е другарь въ кабинета. Не само че не се различава съ нищо отъ това, което каза г. Петровъ, напротивъ, това е тѣхно мнѣние. И г. Петровъ, и г. Военниятъ министъръ, не ви казватъ, че линията трѣбва да има стратегическо значение — както казвахте — но тя може да има само значение въ военно отношение, а не въ стратегическо, защото тѣ твърдятъ — азъ не имъ разбирамъ; тѣ сѫ хора отъ генералния щабъ, а азъ съмъ билъ унтерофицеръ — че линиитѣ, нито една, отдѣто и да мине, нѣматъ стратегическо значение, но линиитѣ служатъ въ врѣме на война: когато двѣ войски воюватъ, да помагатъ съ припаси и т. н. Това твърдятъ. И тѣхното мнѣние е изслушвано въ Министерския съвѣтъ не веднажъ и не дважъ. Тамъ бѣше и г. Поповъ, за когото казвате, че билъ на особно мнѣние. Той тамъ всѣки пѫть е давалъ такова мнѣние, и не е билъ на особно мнѣние. Какъ можете да вадите заключения по ваши прѣдположения, че той билъ на друго мнѣние, и по такъвъ начинъ твърдите, та че който ви слуша, ще мисли, че сте били тамъ. Начинътъ, по който разисквате, е адвокатски. Тамъ, кѫдѣто мислите, че е въ ваша полза, да ударите правителството, захващате да хвалите даже и въпроси, които по-напрѣдъ сте укорявали. Линията, която г. Даневъ щѣше да даде на Десера, вие не одобрявахте прѣди и го обвинявахте — припомняте ли си? Сега говорите обратното, за да засилите опонирането си. Като се измине една година, ще си измѣните мнѣнието си и за тая линия и ще захванете да говорите обратното — както бѣше въпросътъ за заема. Вие помните, че когато пръвъ пѫть сключихте договора за заемъ и го защищавахте отъ трибуната, имаше въ вашитѣ редове хора, които много жестоко ви укоряваха, че откупувате източната линия — всички сѫ критикували върху това. И дѣйствително имаше едно голѣмо течение въ обществото, ако си припомняте. Вие въ всѣки случай прокарахте договора — на-ли тъй? Ако бихте могли да осѫществите този договоръ, това щѣше да бѫде една похвална работа, защото всички чувствуватъ днесъ, че откупуването на тѣзи желѣзници е една държавна необходимость . . .

П. Папанчевъ: Браво!

Министъръ Д. Петковъ: . . . и трѣбва да се направи единъ день, рано или късно, азъ ли, вие ли, другъ ли нѣкой, но трѣбва да се направи по единъ или другъ начинъ. Е добрѣ, вие мислите ли, че когато говорѣха и ви критикуваха нѣкои, че тѣ се ржководѣха отъ нѣкакви истински и добрѣ разбрани интереси на страната? Отъ партизански съображения тѣ не искаха да видятъ понататъкъ. Понеже народняцитѣ бѣха на власть и Теодоровъ сключи заема, всички се съединиха и викаха, както и вие днесъ викате противъ мене:

„нѣма да мине отъ тамъ линията и толкозъ“, но такъвъ единъ начинъ, че и азъ се двоумя (Смѣхъ въ дѣсницата) вие тъй говорите, че като ви слуша човѣкъ, би помислилъ, че сте най-правиятъ човѣкъ. Но азъ, който слѣдя внимателно какво говорите и вършите, дохождамъ още единъ пѫть до убѣждението, че по всички въпроси, по които разисквате, вие имате много малко право, че единственото нѣщо, което ви ръководи, е партизански съображения и инатъ: „Защо днескашното правителство да прави тая линия; дайте да вдигнемъ гюрултия, да измислимъ, че този далъ рапортъ на Княза, че онзи н'амъ какво направилъ, възможно е да Го разколебаемъ и да свалимъ правителството.“ Вие се лъжете. Тѣзи приятели докато сѫ тукъ, не можете да ни свалите. Има другъ, който, ако иска, може да ни свали.

Т. Теодоровъ: Оня, да.

Министъръ Д. Петковъ: Да, той. Но малко ще почакате, г-нъ Теодоровъ — мога да ви кажа това. Ще ни гледате когато предприемемъ да правимъ и други нѣколко линии; ще ни критикувате и най-сетнѣ ще се поуморите; ще потърпите, докато ви дойде врѣмето.

Така щото, съображенията, отъ които вие изхождате, г-да, не сѫ съображения, споредъ менъ, никакви други, освѣнъ партизански. По всѣки единъ въпросъ, билъ той въпросъ за закони, за бюджетъ, за желѣзници, било за каквото и да е, вие се явявате сѣ противъ. Единъ инжинеръ се намѣрилъ, не зная да-ли не е вашиятъ братъ . . .

Т. Теодоровъ: Не е.

Министъръ Д. Петковъ: ... писалъ въ дружествения журналъ, че тази линия не трѣбва да мине оттамъ, че въглища нѣмало...

Т. Теодоровъ: Всички сѫ на това мнѣние. Азъ съмъ го приказвалъ най-малко съ петима.

Министъръ Д. Петковъ: Това не е вѣрно; не сѫ всички. Вие видѣхте, г. Генадиевъ сравни това, което е писалъ г. Делоне, и това, което той е казалъ, и противорѣчия въ неговитѣ думи абсолютно никакви нѣма; той изтъкна — но Вие г. Теодоровъ, не бѣхте тукъ — че въглища, споредъ други, тоже геолози, които сѫ ходили тамъ, се оказва, че има — може да не сѫ въ такова голѣмо количество. Но Вие вземате ту единъ мотивъ, ту други; единъ пѫть ни укорявате, че сме държали на туй, че имало въглища, другъ пѫть, че нѣмало. Вие, г-нъ Теодоровъ, не бѣхте тукъ предъ малко, когато г. Генадиевъ отговаряше на Пасарова и чете единъ пасажъ отъ рѣчьта си, въ който той казва, че той още миналата година е казалъ, че даже хичъ да нѣма въглища, пакъ линията трѣбва да мине оттамъ.

Д. Христовъ: Това бѣше въ първата му рѣчь — а въ втората?

Министъръ Д. Петковъ: И въпросътъ за желѣзницата, г-да, е разрѣшенъ за насъ; той е рѣшенъ още миналата година. И вие хубаво го разбирате, но пакъ се впускате въ дреболии, пакъ протакате, само да се губи врѣме. Нѣма съмнѣние, че ще се изговорите. Азъ самъ ще моля предсѣдателството да ви даде думата, да ви чуемъ, да се изприкажете, но това въ нищо нѣма да ни попрѣчи. Въпросътъ е рѣшенъ, Народното събрание е рѣшило принципиално и е натоварило правителството да произведе търговетѣ. Правителството прави два пѫти търгове; послѣднитѣ утвърди и ги внесе въ Народното събрание за одобрение. Правилно ли или не сѫ произведени търговетѣ, ето кое е въпросътъ сега. Ако вие мислите, както г. Найчо Цановъ казва, че ние сме измѣнили условията въ врѣда на българскитѣ предприемачи, на тая тема, наистина, можете да говорите колкото обичате. Но и тя не търпи критика, защото всичкитѣ измѣнения, които направихме, направихме ги на основание на опита, за да се избѣгнатъ за въ бѫдще постояннитѣ рекламации между насъ, правителството, и предприемачитѣ, и сме искали да вземемъ по-добра гаранция за държавата. Сега, вие отивате по-нататъкъ и казвате: не, въ тази работа правителството непремѣнно трѣбва да е ангажирано съ банкитѣ, че то прави това, за да угоди на дружеството „Принцъ-Борисъ“. И това не е вѣрно. Вие твърдѣхте това по-рано въ вѣстницитѣ; даже единъ вашъ приятель г-нъ Буровъ — да му кажа името — ме запита единъ день: „Истина ли е, г-нъ Петковъ, че търгътъ е само за очи?“ — Защо? рекохъ — „Каза ми единъ отъ нашитѣ корифеи, че този търгъ се прави само за очи; че собствено търгъ нѣма да има никакъвъ; че правителството се ангажирало съ дружеството на Багиньолитѣ да отдаде нему постройката.“ Казахъ му: „Да кажешъ на вашитѣ корифеи, че сѫ те лъгали, защото правителството нѣма никакви ангажменти съ банкитѣ, да дава на чужди дружества постройката. Това не е вѣрно.“ И той дѣйствително взе участие въ едно отъ дружествата въ първия търгъ. Остана търгътъ върху чуждо дружество, но цѣнитѣ бѣха високи; и понеже знаехъ отъ хора, които бѣха между самитѣ съдружници, че тѣ сѫ имали извѣстни сдѣлки помежду си, развалихъ търга. Стана вторъ търгъ и го взеха, както знаете, пакъ български капиталисти. Ако бѣхме имали нѣкакъвъ ангажментъ, да го дадемъ на нѣкакво френско дружество, ние нѣмаше да утвърдимъ този търгъ. Па и ако бѣхме щѣли да вземемъ такова задължение, нищо не ни струваше, ако при други условия не можехме да намѣримъ заемъ, да го впишемъ изрично въ контракта и да дойдемъ да го представимъ предъ васъ. Щомъ ние не сме турили въ контракта такова нѣщо, значи, че това не е вѣрно. И на основание само на такива ваши предположения да се разпинате тукъ да доказвате,

че това непрѣмѣнно трѣбва да е една отъ причинитѣ, то е прѣкалено много. Това сж само улични приказки, които постоянно се пущатъ по вѣстницитѣ; но сериознитѣ хора не трѣбва да събиратъ баберки отъ вѣстницитѣ и съ тѣхъ да дохождатъ тукъ да правятъ голѣми въпроси. Азъ ви казахъ, че въ тази работа правителството нѣмаше намѣрение, нѣмаше никакви ангажменти да дава на чужди дружества постройката на линията. Правителството е дѣйствувало като българско правителство, защото намѣри, че единственятъ най-добъръ пжть, слѣдъ 99-та г., когато стана извѣстно, че въ тия балкани има и вжглища, е трасето Търново—Дрѣново—Трѣвна—Борущица. Азъ съмъ увѣренъ, г-нъ Теодоровъ че ако ние бѣхме прѣгърнали идеята за Хаинбоазската линия, вие сигурно щѣхте да излѣзете съ сжщитѣ мотиви да доказвате, че трѣбва да мине прѣзъ друго мѣсто; ако бѣхме отишли прѣзъ Шипка, щѣхте да поддържате друго трасе и ще кажете, че не знаемъ какво правимъ. Вие сте си турили за задача да опонирате и нищо повече.

Т. Теодоровъ: Опитайте се, прѣдложете. (Смѣхъ)

Министъръ Д. Петковъ: Искамъ да ви кажа, че въ случая не вѣрвамъ, че се ржководите отъ съображения държавнически и народни; вие само плачете за народа, за държавата, за нейнитѣ финанси, и всѣки пжть слизате отъ трибуната съ проклетии къмъ насъ, но всичко това е прѣсторено и не е искренно. Ние смѣтаме, че положението, което ние създадохме, и съ мѣроприятията, които вземаме, нѣма никой пжть да оставимъ държавата въ това положение, въ което я оставихте вие, народняцитѣ. Въ това можете да бждете увѣрени.

Т. Теодоровъ: Заемъ ще оставите.

Министъръ Д. Петковъ: Ние ви оставихме пари отъ заеми и прѣди и пакъ забатачихте държавата. Искамъ да Ви кажа, че не е хубаво, като Васъ хора сериозни, да излизате на трибуната съ такива прѣдполагаеми мотиви, защото това, което Вие говорите, сж прѣдполагаеми работи. Онѣзи изчисления на нѣкои отъ инжинеритѣ сж невѣрни, прѣувеличени нарочно и азъ не имъ отдавамъ никакво значение по опрѣдѣление пжтя за линията, защото то е въпросъ свършенъ и да ни върнете отъ него е немислимо по никой начинъ. Макаръ да не съмъ Министъръ на общественитѣ сгради, по управлявамъ това Министерство — понеже г. Гатева сме екстернирали, както казвате — азъ по никой начинъ не мога да се върна и да оттегля това прѣдложение. И мисля, че съ това си дѣйствие правителството най-добрѣ разбира, че защищава общитѣ интереси на държавата и интереситѣ на онуй население, отдѣто минава линията. Па има и други съображения, на които мѣстото не е тукъ да се казватъ, че трѣбва непрѣмѣнно оттамъ да мине линията. И тамъ ще трѣбва да бжде. Сега, на Народното събрание остава да се произнесе: да или не. Като каже не, ако дѣйствително има нѣкои отъ тѣзи да ви послушатъ, на мене не остава нищо друго, освѣнъ да си взема калпачето и въпъ. Но надѣвамъ се, г-нъ Теодоровъ, че Вие нѣма да дочакате да излѣза азъ оттукъ. Можете да бждете увѣрени въ това.

Слѣдователно, всичкитѣ Ваши разпинания бѣха излишни, напразни, а това, което най-много обръща внимание, то е, че Вие давате невѣрни свѣдѣния по отношение на г. Гатева и г. Попова, и върху тѣхъ градите едно обществено мнѣние, че то дотолкова се е усилило, щото е проникнало между насъ, че и нашитѣ редове сж се разстроили! Това не е вѣрно, па азъ и не считамъ, че общественото мнѣние е противъ насъ. Обществено мнѣние — то сж празни приказки; то сж нѣколко вѣстникарчета и инжинерчета . . .

Т. Теодоровъ: И нѣколко министерчета.

Министъръ Д. Петковъ: . . . които дращатъ и мислятъ, че сж намѣрили нѣкои глупци да имъ вѣрватъ. Азъ имамъ право да твърдя, че общественото мнѣние е съ мене, защото разполагамъ съ болшинство и тукъ, и въ народа; прѣди мѣсецъ правихъ избори въ цѣла България и навсѣкждѣ народътъ бѣше съ мене. И изборитѣ ставаха слѣдъ търговетѣ за тая желѣзница. Значи, народътъ е съ мене, общественото мнѣние е съ мене, а не съ васъ. Никой разуменъ човѣкъ не иска да знае и не се интересува отъ това, което се пише по вѣстницитѣ, а всички гледатъ по-ясно, защото знаятъ, че ако правителството избира единъ пжть, то трѣбва да има своитѣ основания, и че по никой начинъ нѣма да се поведе по ума на нѣколко инжинерчета и само тѣхъ да слуша. Тѣхъ само нѣма и не трѣбва да слушаме, а ще правимъ това, което сме рѣшили. (Ржкоплѣскане отъ дѣсницата)

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Г-да народни прѣдставители! Часътъ е 8. Има записани още дванадесеть души оратори. Да се продължи ли засѣданието?

Министъръ Д. Петковъ: Понеже утрѣ ще имаме засѣдание за една интерпелация — имало и до мене, но азъ още не съмъ ги получилъ . . .

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Сега ще ги съобщя.

Министъръ Д. Петковъ: То е най-лесно за мене; мога да отговоря, безъ да ги изучвамъ. Ще моля утрѣ засѣданието да почне въ 2 ч. слѣдъ обѣдъ, и слѣдъ като се свърши интерпелацията, ще продължимъ дебатитѣ по договоритѣ.

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Който приема утрѣ да има засѣдание да си вдигне ржката. (Болшинство) Прието.

Има четири интерпелации, отправени до г. Министра на вътрѣшнитѣ работи. Първитѣ двѣ: едната отъ г. Н. Цановъ, а другата отъ г. Христова, се касаятъ за избора, направенъ въ Габрово на 30 октомврий; другитѣ двѣ сж отъ г. К. Илиева: едната се касае до това, че нѣкои избиратели въ една секция въ Бургазко, струва ми се, въ Русокастро, не били взели участие въ избора, по причина на това, че е била заразена секцията отъ нѣкоя болесть, а другата се касае до това, че бившиятъ Врачански околийски началникъ билъ избранъ за кметъ, и народниятъ прѣдставитель г. Чакмаковъ билъ избранъ тоже за кметъ, та г. Илиевъ запитва могатъ ли да бѫдатъ избрани.

Министъръ Д. Петковъ: За г. Чакмакова мога да отговоря още сега, че не е приелъ. За утрѣ да се турятъ на дневенъ редъ, за да отговоря.

Н. Цановъ: На всички ли ще отговорите утрѣ?

Министъръ Д. Петковъ: Да, да.

Прѣдседателствующъ Д. Петковъ: Отъ Министерството на общественитѣ сгради е постѫпило писмо, съ което се изпраща за одобрение телеграфопощенската конвенция, сключена между България и Турция.

Засѣданието се затваря.

(Затворено въ 8 ч. и 5 м. вечерьта.)

Прѣдседатель: **Д-ръ П. Гудевъ.** Подпрѣдседатели: **Д. Петковъ.** **И. Халачовъ.**

Секретари: **Н. Апостоловъ.** **Д-ръ И. Момчиловъ.**

Началникъ на Стенографското бюро: **Т. Гълѫбовъ.**