

Стенографски дневник

НА

46. заседание

Сряда, 12 март 1947 г.

(Открито в 15 ч. 30 м.)

Председателствувал подпредседателят Петър Каменов. Секретари: Йордан Чобанов и Рада Ноева.

СЪДЪРЖАНИЕ:

Съобщения:	Стр.	Законопроекти:	Стр.
Отпуски	835	1. За изменение на чл. 3. т. 2, от закона за учредяване на „Общ фонд за подпомагане на студентите от висшето учебно заведение в България. (Първо четене)	835
Питания	835	2. За изкупуване акциите на Българското търговско паракходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица. (Първо четене)	835
Запитвания	835	Говорили: д-р Георги Петков	838
Законопроект	835	Груди Атанасов	839
По дневния ред:		М-р Стефан Тончев	840
Проекторешения:		3. За изкупуване инвентара, собственост на инженер Йордан Златанов, от гр. София, внесен в страната за на права на тупела при гара Гюешево. (Първо четене)	840
1. За приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвещение румънския поданик Георги Петров (Приемане)	835	Говорили: Борис Бумбазов	841
2. Да се счита отчетен за сумата 50.000 лв. бившият началник на ж. п. гара Драма, Стефан Станев Къдрев. (Приемане)	835	М-р Стефан Тончев	842
3. За одобрение решенията на прошектарната комисия, взети в заседанията ѝ на 6 февруари 1947 г., протокол № 3. (Приемане)	842	Дневен ред за следващото заседание	843

Председателствувал Петър Каменов: (Звъня) Има нужното число народни представители. Обявявам заседанието за открито.

(От заседанието отсъствуват следните народни представители: Анани Николов, Анастасия Вълкова, Ангел Държански, Ангел Димитров, Андрей Михайлов, Андрей Пенев, Ахмед Якубов, Билал Мурадзов, Васил Караджов, Веселин Дашин, Владимир Димчев, Георги Марков, Дочо Шипков, Запрян Джонгов, Запрян Запрянков, Иван Златев, Иван Николов, Иван Стойков, Иван Гинчев, Йордан Попов, Кирил Клисурски, Коста Лулчев, Любен Боянов, Минчо Панов, Михаил Неков, Мустафа Юмеров, Никола Разлоганов, Никола Колев, Никола Айлъков, Никола Попов, Пенка Цветанова, Първа Димитрова, Стапка Христова, Стефан Цанов, Стоян Гюров, Стоян Нешев, Титко Чернокоев, Трифон Тодоров, Яна Георгиева и Янко Стоянов).

Председателството е разрешило отпуск на следните народни представители: Александър Г. Найденов — 1 ден, Ахмед Якубов — 3 дни, Запрян Джонгов — 4 дни, Любен Боянов — 2 дена, Николай Друман — 1 ден, Пенка Цветанова — 4 дни, Петър Тодоров — 1 ден, Първа Димитрова — 2 дена, Рачо Домусчиев — 1 ден, Сребро Бабаков — 1 ден, Стоян Кърлов — 1 ден, Стоян Гюров — 4 дни, Никола К. Минчев — 4 дни, Васил П. Василев — 4 дни, Веселин Дашин — 1 ден, Никола Янев — 2 дена и Янко Комитов — 2 дена.

Освен това постъпили са заявления от следните народни представители, които са ползували досега повече от 20 дни отпуск и съгласно правилника исканият от тях отпуск следва да бъде разрешен от Народното събрание:

Народният представител Анастасия Василева Вълкова иска 13 дни отпуск по болест. Ползувала се е досега с 35 дни отпуск. Които г-да народни представители са съгласни да ѝ се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събралието прие.

Народният представител Никола Тинчев иска 1 ден отпуск. Ползувал се е досега с 32 дни отпуск. Които г-да народни представители са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събралието прие.

Постъпило е питане от народния представител х. Атанас Попов до г-н министъра на финансите относно изплащане стойността на реквизираните през 1943 г. коне във Варненската област.

Постъпило е питане от народния представител Христо М. Каркьмов до г-н министъра на вътрешните работи относно арестуването сдружени земеделци в Карловска околия.

Постъпило е запитване от народния представител Кирил Попов до г-н министър-председателя относно нападенията върху политически събрания и арестуването във връзка с тях.

Постъпило е запитване от народните представители Никола Д. Павков, Коста Лулчев и проф. Петко Стоянов до г-н министър-

председателя относно решението на Министерския съвет за обмяната на старите банкноти и бонове.

Питанията и запитванията ще бъдат изпратени на съответните министри, за да отговорят в определена срок.

Един от опозицията: Кога ще се отговори, г-н председателю?

Председателствувал Петър Каменов: Има правилник. (Възражения от опозицията)

Иван Копринков (сЛ): 45 питання има, а нито на едно не се отговаря.

Председателствувал Петър Каменов: Постъпил е от Министерството на финансите законопроект за отпускане народна пенсия на Евдокия проф. д-р Асен Златарова. Законопроектът ще бъде поставен на дневен ред.

Рангел Даскалов (зНП): Г-н председателю! Подал съм питане преди 70 дни до министъра на търговията за търговията с ябълки. И досега нямам отговор. Повече от 3 милиона килограма ябълки са изгнели в България. Искам председателството да обърне внимание на г-н министъра на търговията да отговори на питането ми.

Иван Копринков (сЛ): 45 питання има.

Минчо Драндаревски (зНП): И аз гмам питане до министъра на просветата. Моля да се постави на дневен ред.

Председателствувал Петър Каменов: Пристъпваме към точка първа от дневния ред:

Одобрение проекторешението за приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвещение румънския поданик Георги Петров.

Моля г-н секретаря да прочете проекторешението.

Секретар Рада Ноева: (к): (Чете)

„МОТИВИ

към проекторешението за приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвещение румънския поданик Георги Петров

Г-да народни представители! От ред години в българското училище в гр. Букуреш (Румъния) е на работа като прислужник Георги Петров, родом от Македония, румънски поданик, Една формална

причина досега да не може да бъде назначен Георги Петров на щатна длъжност е, че е чужд поданик.

Тъй като българското училище в Букурещ има нужда от опитен прислужник, който да познава добре и местните условия, налага се Георги Петров да се задържи на работа в училището, но да бъде приет на щатна длъжност, а не както е бил досега — с възнаграждение като издъчар. Преценките за Георги Петров и неговата работа са благоприятни.

Като имате пред вид горното, моля ви, да одобрите предложението за приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвещение румънския поданик Георги Петров за срок от 3 години.

Гр. София, 10 февруари 1947 г.

Министър на народното просвещение: Д-р М. Нейчев

ПРОЕКТОРЕШЕНИЕ

за приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвещение румънския поданик Георги Петров

Разрешава се на Министерството на народното просвещение да приеме на държавна служба, за срок от 3 години, смятано от 1 януари 1947 г. до 31 декември включително 1949 г., Георги Петров, румънски поданик, за прислужник в българското училище в гр. Букурещ (Румъния), с предвиденото в бюджета възнаграждение.

Ако през течение на тригодишния срок се явят кандидати български поданици със същия ценз, Министерството на народното просвещение дава предимство на тях.

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Пристъпваме към гласуване. Които г-да народни представители приемат проекторешението за приемане на държавна служба по ведомството на Министерството на народното просвещение румънския поданик Георги Петров, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Пристъпваме към точка втора от дневния ред:

Одобрение на проекторешението да се счита отчетен за сумата 50.000 лв. бившият началник на ж. п. гара Драма — Стефан Станев Къдрев.

Моля г-н секретаря да прочете проекторешението.

Секретар Рада Ноева (к): (Чете)

„МОТИВИ

към проекторешението да се счита отчетен за сумата 50.000 лв. бившият началник на ж. п. гара Драма — Стефан Станев Къдрев

Г-да народни представители! През 1944 г. е бил изпратен от началника на ж.п. гара Драма до бюджетно-контролната служба за Драмския ж. п. район опис с документи на сума 50.000 лв. за оправдаване издадената на негово име авансова платежна заповед № 95881, от 8 юни 1944 г. Описът е бил получен в бюджетно-контролната служба Драма и заведен при вх. № VII—82—135, от 26 септември 1944 г.

При оттеглянето обаче на същата служба от Драма в старите предели на страната въпросният опис е изчезнал.

За това обстоятелство е съставен протокол с дата 10 декември 1944 г. на комисията, назначена от началника на бюджетно-контролния отдел при Главната дирекция на б. д. ж. и пристъпила за установяване истинността и обстоятелствата, при които е станало изгубването на опис с оправдателните документи.

Като ви излагам горното, моля, г-да народни представители, да разгледате и, ако одобрите, да приемете в текущата сесия на Великото народно събрание представеното ви проекторешение.

Министър на железниците, пощите и телеграфите: Стефан Тончев

ПРОЕКТОРЕШЕНИЕ

Да се счита отчетен за сумата 50.000 лв. бившият началник на ж. п. гара Драма — Стефан Станев Къдрев по описа с оправдателни документи за горната сума, изпратен от същия началник до бюджетно-контролната служба при Драмския ж.п. район и който опис е изчезнал при оттеглянето на б. к. служба от Драма в старите предели на страната.

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Пристъпваме към гласуване. Които г-да народни представители приемат проекторешението да се счита отчетен за сумата 50.000 лв. бившият началник на ж. п. гара Драма, Стефан Станев Къдрев, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Пристъпваме към точка трета от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за изменение на чл. 3, т. 2, от закона за учредяване на „Общ фонд за подпомагане на студентите от висшите учебни заведения в България.“

Моля г-н секретаря да го прочете.

Секретар Рада Ноева: (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за изменение на чл. 3, т. 2, от закона за учредяване на „Общ фонд за подпомагане на студентите от висшите учебни заведения в България“

Г-да народни представители! С изменението и допълнението на закона за учредяване на „Общ фонд за подпомагане на студентите от висшите учебни заведения в България“ от 20 август 1946 г. („Държавен вестник“, брой 189), в чл. 3, т. 2, е предвидено фондът да черпи средствата си и от ежегодна помощ по бюджета на Министерството на народното просвещение в размер най-малко на 20.000.000 лв. на Министерството на социалната политика — фонд „Обществено подпомагане“ — в размер най-малко на 20.000.000 лв. и на Министерството на народното здраве — в размер най-малко на 10.000.000 лв.

Тъй като се предвижда да постъпят средства от един фонд — фонда „Обществено подпомагане“ — който не съществува, налага се в чл. 3, т. 2, думите „Фонд обществено подпомагане“ да се заличат.

С тази поправка в закона биха се избегнали всякакви недоразумения по приложението му.

Като имате пред вид горното, моля ви да одобрите предложения законопроект, като го гласувате.

Гр. София, 11 февруари 1947 г.

Министър на народното просвещение: Д-р М. Нейчев

ЗАКОНОПРОЕКТ

за изменение на чл. 3, т. 2, от закона за учредяване на „Общ фонд за подпомагане на студентите от висшите учебни заведения в България“

Параграф единствен. В точка 2 на чл. 3 думите „Фонд обществено подпомагане“ се заличават.

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Пристъпваме към гласуване. Които г-да народни представители приемат на първо четене законопроекта за изменение на чл. 3, т. 2, от закона за учредяване на „Общ фонд за подпомагане на студентите от висшите учебни заведения в България“, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Пристъпваме към точка четвърта от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за изкупуване акциите на Българското търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица.

Моля г-н секретаря да го прочете.

Секретар Рада Ноева (к): (Чете)

„МОТИВИ

към проекта за изкупуване акциите на Българското търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица

Г-да народни представители!

I. Българското търговско параходно дружество, гр. Варна, е основано през 1892 г. като акционерно дружество, с основен капитал 1.468.800 лева златни, срещу които са издани 3.672 акции поименни и на притежател по 400 лв. златни единица. При образуване на дружеството Българската държава е записала 1250 от тези акции, а останалите 2.422 — частни лица. Дружеството е образувано със срок до 31 декември 1950 г. През месец април т. г. на основание присъда на Народния съд, държавата придоби 1.605 акции, конфискувани от Асен Николов.

Българската държава е подпомагала Б. т. п. д-во, като всяка година е отпускала субвенции (а за годините 1915 до 1918 вкл. и 1943 и 1944 г. и обезщетения), които от 1895 до 1942 година (без годините 1899 до 1900 вкл. и 1919 и 1920 вкл., за които няма данни) възлизат на следните суми:

а) за периода от 1895 г. вкл. златни лева 4.615.051;

б) за периода от 1914 г. до 1942 г. вкл. лева 325.615.180.

Б. т. п. д-во е получило от държавата за годините 1915—1918 и обезщетение в размер 1.748.980 лева.

От месец юни 1942 г. до 1 октомври 1944 г. държавата е заплащала обезщетение на Б. т. п. д-во на основание 14. постановление на Министерския съвет от 1 юни 1942 г. и 1. постановление на Министерския съвет от 4 юни 1943 г. размерът на което от 1 юни 1942 г. до 1 юни 1943 г. е бил 27.812.320 лв., за времето след 1 юни 1943 г. е определено на 20.964.520 лв. годишно, която сума по незначителни намалявания е плащана до 1 януари 1944 г. след която дата, с 8. постановление на Министерския съвет, от 14 февруари 1944 г. това обезщетение се фиксира на 1.572.770 лв. месечно. За целия този период е изплатено обезщетение на Б. т. п. д-во 51.587.506 лв.

На няколко пъти вече, пред вид на големия стопански интерес, който представлява това предприятие, като единствено при това българско морско параходно дружество, от страна на българската държава е замислено и предприемано било да се увеличи участието на държавата в основния капитал на дружеството с цел да се поеме управлението му, било да бъде статизирано цяло. Така, в края на 1940 година е бил приготвен проект-закон за откупуване акции на Б. т. п. д-во, съгласно който проект 700 акции, собство-

ност на частни лица-акционери, е следвало да бъдат принудително изкупувани от държавата при курс 10.000 лева на акция. Този проект не е бил приет и с това въпросната инициатива е била провалена.

По-късно, след осуетяването на този проект, е било замислено и предприето да се извърши подялба на дружествения патримониум между държавата и частни лица-акционери. По тази инициатива и във връзка с нея е характерно следното:

На 19 януари 1943 г. с 1. постановление на Министерския съвет се определя следната база за подялба на актива и пасива на Б. т. п. д-во между държавата и частните лица-акционери:

1. Делът на държавата включва:
 - а) актива във вземания, материали, метали, недвижими имоти и др. лева 32.592.091;
 - б) корабите „Евдокия“, „Цар Фердинанд“, „Варна“, „Балкан“ и „Бургас“;
 - в) потъналият кораб „Шипка“.
2. Делът на частните лица-акционери включва:
 - а) налични средства в лева, чужда валута, ценни книжа, облигации и др. лева 97.000.000;
 - б) вземането на Б. т. п. д-во от германската държава за потъналите кораби „Княгиня Мария Луиза“ и „Родина“.

На 23 април 1943 година извънредното общо събрание на акционерите одобрява така постигнатото споразумение между държавата и представителите на частния акционерен капитал.

III. Възприетата с решението на извънредното общо събрание на акционерите на Българското търговско параходно дружество, състояло се на 23 април 1943 г., спогодба за дялба на дружествения патримониум не е в интереса на държавата, особено като се имат пред вид съществени промени, които са настъпили в патримониума на дружеството. Ако се вземе пред вид само капиталният дял, а именно потъването на параходите „Цар Фердинанд“, „Бургас“, „Варна“, става ясно, че съществена, не само поради своята парична стойност, но и поради особено значаеще за съществуването на едно морско търговско предприятие, част от дела на държавата понастоящем не е налице.

Начинът на подялбата, възприет с първото постановление на Министерския съвет от 19 април 1943 г., пренебрегва днес, несъмнено е крайно неблагоприятен за държавата. В действителност съществената част на дела на държавата — корабния парк, който на първо място е бил взет пред вид при определяне на този дял, а именно: параходите от него — „Цар Фердинанд“, „Бургас“, „Варна“ и „Балкан“, са потопени; корабът „Евдокия“ е повреден, а корабът „Шипка“ е потънал, макар и не напълно, като изваждането му ще струва може би повече от 30.000.000 лв. Останалата част от актива, включена в дела на държавата, възлиза само на 31.592.091 лв., докато делът, който получават частните лица-акционери, възлиза на 97.000.000 лв., като тази сума се състои в пари, ценни книжа, ликвидни вземания в чужда валута.

Частните лица-акционери получават според този проект всичката чужда валута. Задълженията в чужда валута представляват един твърде рискован пасив. Още не е известно какъв курс ще бъде определен от правителството на Англия и Америка за лирата и долара към лева. Твърде вероятно е, че този курс ще бъде далеч различен от днешния курс на Б. т. п. д-во и то в неблагоприятен смисъл. При това положение не е изключено Б. т. п. д-во да се яви дължник в размер на значителни суми.

Основателно е капиталът на дружеството в чужда валута да се включи в дела на държавата. При това положение само би могло с по-голяма сигурност да се разчита, че задълженията в чужда валута биха могли да бъдат погасени без изненади. Тъкмо това обаче в казания проект-подялба не е възприето.

Чрез относително не е в интереса на държавата.

IV. На 28 март 1945 година последва ново предложение на ликвидаторите на Българското търговско параходно дружество, с което същите, пред вид на настъпилите промени в актива и пасива на дружеството, през периода след 23 април 1943 г. предлагат следния начин за ликвидиране на отношенията между държавата и частните лица-акционери, а именно:

1. Активът на дружеството в настоящия момент или по време на реализиране ликвидацията, състоящ се в пари, облигации, материали, недвижими имоти, инвентар, чужда валута и пр., да бъде поделен съобразно участието на държавата и частния акционерен капитал в Б. т. п. д-во приблизително 1:4.

2. Частният акционерен капитал получава съответна на участието на дружеството част от параходите „Евдокия“ и „Шипка“.

3. Частният акционерен капитал запазва правата на вземанията от германците, произхождащи от потопяването на параходите: „Мария Луиза“ и „Родина“, като вземанията от същите за другите български параходи остават за полза на държавата.

Това предложение на ликвидаторите може да бъде счтено като най-неблагоприятно в сравнение с проекта за дялба, възприет в общото събрание на акционерите от 23 април 1943 година, ако се преценява последният към казаната дата. Защото, според проекто-дялбата държавата получава актива, състоящ се във вземания, материали, мобили, недвижими имоти и др., в размер на 31.592.091 лв. а параходите: „Евдокия“, „Цар Фердинанд“, „Бургас“, „Варна“, „Балкан“ — общо на стойност 80.200.000 лв., които към казаната дата са били налице и държавата следователно получава в дял чист актив в размер на 111.792.091 лв. срещу дела на частните лица-акционери в размер кръгло 97.000.000 лв. извън другите дружествени дела, които държавата си запазва. Като се спори това съотношение с делозете за приети от общо събрание на 23 април 1943 г. и казаното предложение на ликвидаторите, ясно е, че

днес носителите на частния акционерен капитал претендират по-голяма част. Когато се поставя въпрос за подялбата на имуществото на българското търговско параходно дружество между държавата и частните лица-акционери не може да не се вземат пред вид обстоятелствата, изложени в началото на настоящите мотиви, а именно. че в Б. т. п. д-во ежегодно е получавано значително субсидии от страна на държавата, които, както бе изложено, възлизат на 331.893.456 лв. От 1942 г. пък насетне до 1 октомври 1944 г. Б. т. п. д-во е получило обезщетение общо в размер на 51.557.506 лв. Дружественият патримониум в значителна степен е бил подхранван по този начин.

Пред вид на всичко гореизложено, намирам, че не може да бъде постигната благоприятна за държавата подялба на дружественото имущество, пред вид на становището на частния акционерен капитал, който е ясно в ущърб на интересите на държавата. Налага се безспорно да бъдат справедливо защитени държавните интереси без, разбира се, с това да се цели увреждането на частния акционерен капитал, като се постигне разрешение на въпроса, свързан с ликвидацията на Б. т. п. д-во. За тази цел намирам за уместно да препоръчам да бъдат изкупени на основание на специалния закон акциите на частни лица по справедлива оценка.

V. През м. ноември 1944 г., във връзка с ликвидацията на Б. т. п. д-во, управата на Б. т. п. д-во — ликвидаторите с изложение до министъра на железниците, пощите и телеграфите поддържа разпределението на дружествения актив и пасив между държавата и частните акционери на базата, възприета от общото събрание на 23 април 1943 г., като аргументира това свое становище, изтъквайки, че загубата за корабния парк е в тясна връзка с дейността на българската държава, резултат на намесата на държавата за даване под наем дружествени кораби на германската морска армия. Оттук и становището на притежателите на частния акционерен капитал, застъпено от ликвидаторите, че загубата, последвала с потъването на параходите, „се дължи изключително на държавата“, поради което промените, настъпили в това отношение в дружествения патримониум, не следва да повлекат ревизиране на възприетия начин на дялба на дружествения патримониум. Това становище продължава да се поддържа и днес от притежателите на частния акционерен капитал.

В случая намесата на държавата не се състои в разпореждане на дружественото имущество, нито заповядане на тогавашната управа на Б. т. п. д-во да предаде корабния парк за ползуване от германската морска армия. Действително с две постановления на Министерския съвет, а именно 14. постановление на Министерския съвет от 1 юни 1942 г. и 1. постановление на Министерския съвет от 4 юни 1943 г., е отоброено да се дават в разпореждане на немската морска армия (флотското групово командване „Юг“) параходите, изброени в тези постановления, собственост на Б. т. п. д-во, като немската морска армия с по-голяма известна разходи и се задължава, ако някой параход поради военни причини бъде загубен или стане негоден да се замени в натура, а българската държава е поела задължение да се споразумее с Б. т. п. д-во по въпроса за ликвидацията или наемането и справедливото обезщетение на дружеството.

До издаването на тези две постановления на Министерския съвет се е стигнало след многократни преговори между представители на немската морска армия, представител на Б. т. п. д-во и Министерството на войната. Още през 1940 г. — 1941 г. Б. т. п. д-во е отдало някои от параходите си на немската морска армия. Условието, при които същите са били счтени от последната за крайно тежки, предимно относно размера на наемната цена, и няколкократно е бил повдигнат въпросът за намаляването ѝ, като от немската морска армия се е искало интервенцията в това отношение на българската държава. Управата на параходното дружество е реагирала в смисъл, че желае да урежда отдаването на параходите на немската морска армия на базата на частно-правните търговски отношения, като е поддържала становището си относно размера на наемната цена и други условия с малки отстъпки. По настояване на немската морска армия, българската държава е приела да понесе част от плащанията, т. е. част от претендираната от параходното дружество наемна цена и разходи. Представители на Б. т. п. д-во са участвували в комисия с представители на българското Министерство на войната и немската морска армия за изработване на условията, при които ще стане ползуването на параходите от немската морска армия, като именно тези условия изчерпват съдържанието на казаните постановления.

Следователно управата на Б. т. п. д-во е дала безрезервно своето съгласие както относно даване на параходите на немската морска армия, така и конкретно, относно условията, при които ще стане това. Така че оформяването с постановленията на Министерския съвет на така постигнатото съгласие между представителите на Б. т. п. д-во, немската морска армия и държавата не може да бъде счтено като акт на едностранно задължаване на Б. т. п. д-во от страна на държавата. В тази насока са налице достатъчно данни в преписката, водена по този повод в Министерството на войната.

На второ място задълженията които се установяват за държавата с казаните постановления на Министерския съвет, съвсем не се свеждат до поемане отговорност от страна на българската държава за обезщетяване на дружеството в случай на потъване на параходите. Това задължение, съгласно тези министерски постановления, тежи върху германската държава. Българската държава е поела задължения да удовлетвори в известна степен (въпрос на споразумение) дружеството във връзка с ликвидацията или наемането на параходите, т. е. относно покриване на известни разходи и евентуално печалби. Този въпрос е бил предмет на специална комисия, в която са участвували и представители на Б. т. п. д-во, назначена с заповед № 1918, от 16 юни 1943 г., на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, която комисия, като е разгледала право-

отношенията, създадени въз основа на 14. постановление на Министерския съвет от 1 юни 1942 г. между държавата и Б. т. п. д-во, е счела, че в случая следва да се възприеме плащане на едно обезщетение, изключвайки реквизицията и иземането като неподходящи начини. Това ясно говори, че българската държава не се намесва в отношенията на Б. т. п. д-во и германската морина в поддържаната от ликвидаторите днес смисъл. Тази комисия свежда задълженията на българската държава към заплащане на една сума с оглед разходите и евентуалните печалби на Б. т. п. д-во за времето, за което са наети параходите от немската морина.

Независимо от всички тези съображения, трябва да се подчертае, че делата на бившите фашистки правителства не могат да ангажират морално, политически и стопански днешната отечествено-фронтова власт и следователно българската държава.

VI. Във връзка с последното предложение на ликвидаторите на Б. т. п. д-во и с цел да се сложи по-скоро край на ликвидацията и пресъздаде, организира и отпочне нормална дейност, пред вид на настоящите и бъдещи нужди на народното ни стопанство от едно морско транспортно предприятие, бе назначена комисия с заповед № 3325, от 3 юли 1945 г., на министъра на ж. п. т., която изследва и установи актива и пасива на Б. т. п. д-во и определи вътрешната стойност на акциите на същото дружество.

Резултатът от дейността на тази комисия е подробно изложен в протокола на същата от 6 юли 1945 г. и приложенията му. След обстойно основно проучване комисията установи в заключение вътрешната стойност на акциите на Б. т. п. д-во на лева 23.123. При определяне цената, която трябва да бъде заплатена на частните лица-акционери на акции, следва да се вземат при тази база пред вид съображенията, които комисията излага в края на казания протокол. С оглед на това цената на акциите би следвало да се определи на 15.000 лв.

Ето защо моля, г-да народни представители, да разгледате и гласувате приложенния законопроект за изкупуване акциите на Българското търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица.

Гр. София, 21 февруари 1947 г.

Министър на железниците, пощите и телеграфите: Ст. Тончев

ЗАКОНОПРОЕКТ

за изкупуване акциите на Българското търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица

Чл. 1. Българската държава принудително изкупува чрез министъра на железниците, пощите и телеграфите всички акции на Българското търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица, срещу заплащане на 15.000 лв. за всяка акция, с което всички претенции на тези акционери се уреждат окончателно.

Чл. 2. Министерството на железниците, пощите и телеграфите внася в Българската народна банка, Варненски клон, на разположение за получаване от частните физически или юридически лица-акционери стойността на акциите.

Чл. 3. Частните лица, собственици на акции от Българското търговско параходно дружество, са длъжни да предадат в Б. н. банка, Варненски клон, акциите си срещу тяхната равностойност, съгласно чл. 1.

Чл. 4. От деня на влизане този закон в сила се счита приключена ликвидацията на Българското търговско параходно дружество, гр. Варна, като всички активи и пасиви на това дружество преминават върху българската държава — Главната дирекция на железниците и пристанищата.

Чл. 5. Необходимите суми за изплащане подлежащите на изкупуване акции се внасят в Б. н. банка от Главната дирекция на железниците и пристанищата, като съответните кредити се включват в бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1947 г.

Разходът по този кредит да се покрие от свръхприходите и икономии, които ще се осъществят по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1947 г.

Чл. 6. Служителите при Българското търговско параходно дружество имат предимство при назначаване на съответния персонал в Главната дирекция на железниците и пристанищата — Дирекция на водните съобщения. Необходимите кредити за заплати и други лични парични възнаграждения на тези служители се предвиждат в бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата — Дирекция на водните съобщения в размер според щатните таблици на служителите при Главната дирекция на б. д. ж. и пристанища — Дирекция водни съобщения.

Председателствуваш Петър Каменов: Има думата народният представител г-н д-р Георги Петков.

Д-р Георги Петков (сЛ): Уважаеми г-жи и г-да народни представители! Пред нас е представен един законопроект за окончателното ликвидиране на Българското търговско параходно дружество, което досега съществувало като смесено такова на частни капитали със съучастие на държавата.

По начало, така както се поставя този въпрос с законопроекта ние не бихме имали нищо против. Обаче ние сме изненадани, че този законопроект ни се представя като една откъснута работа, ако щете като един преходен инцидент, като една търговска сделка на държавата с досегашните носители на част от акциите на това дружество. Ние по-скоро очаквахме този законопроект да бъде предложен пред Великото народно събрание като част от един общ

законопроект, който да урежда извънредно големия стопански и от обществено-народен интерес въпрос за организиране на нашето морско търговско корабостроене. Ако ние бяхме преди няколко дни сезирани с един стопански план, в който фигурираха най-странни подробности и проценти с десетици, колко повече се налага на българската общественост, на българското национално стопанство разрешаването на този голям въпрос за организиране на нашите връзки по море с външния свят чрез наши собствени съдове.

Колко голямо значение има този въпрос личи дори, ако щете, от малката история, която се дава в мотивите към настоящия законопроект. Вие виждате, уважаеми г-жи и г-да народни представители, че този акт на откупуване на частния дял от Българското търговско параходно дружество не е пръв акт. Опити в това направление са направени: г миналото, и то не само като резултат на известна колизия между интересите на държавата и на частния капитал в това дружество, и не само поради това, че това дружество с десетилетия е съществувало за сметка на държавния бюджет, чрез плащане на ежегодни субсидии, които в края на краищата са се разпределяли като дивиденди и тагтеми на частно участващия капитал в това дружество, но и най-вече в резултат на една ясно съзната народостопанска нужда да се създаде едно държавно, едно обществено корабостроене по море.

Ако нашите съобщителни средства по суша и лицецо на българските държавни железници представляват едно предприятие одържавено още в неговия зародиш, колко повече това се налагаше и в областта на нашите морски водни съобщения, тъй съобщения, които играят такава огромна роля в оформяването и насочването на нашата външна търговска политика. И тъймо установяването на различие между интересите на частния капитал в това дружество и на национално-стопанските интереси поражда още отдалвна желанието и стремежа в известни среди да се направи и Българското търговско параходно дружество държавно предприятие подобно на българските държавни железници, защото частният капитал в това дружество, който се ръководи от първичния мотив за реализиране на печалби, често пъти насочва параходите на това дружество по специални рейси, било по Черно море или Средиземно море, било по западноевропейските морета, по пътища, които съответствуват не на жизнените и истински стопански интереси на нашата страна и на търговската политика на България, а на частните печалби.

И днес, когато пред нас отново възниква за разрешаване с всичката наложителност, която се ражда от момента, от условията, които преживяваме — условия, изразени в начертаването на новите линии и насоки на нашата нова външна търговска политика — въпросът за нашето морско корабостроене, ние не можем да се задоволим само с едно инцидентно ликвидиране на това Българско търговско параходно дружество и превръщането му в държавно такова.

От мотивите към законопроекта вие виждате, че почти целият парк на това дружество е унищожен от войната. Започва се набавянето на нови кораби. Пристигнал е първият кораб „Родина“. Предстои дохождането на втори кораб. Но ние из знаем каква е плановата политика в това отношение, за която се говори, че се провежда в този сектор от такова жизнено значение; ние не знаем какви кораби ще се поръчват, с какъв обем, с какъв строеж, доколко те ще отговарят на интересите на нашето морско корабостроене с оглед на ония насоки, на ония пътища, на ония зъншни пазари, към които ще трябва да бъде насочена цялата наша външна търговска политика, и най-сетне по какъв начин ще бъдат закупувани тези кораби, в какви размери и в какво разстояние, в колко години и пр. Нам тук нищо не ни се казва. И ние сме длъжни да предупредим, че един въпрос от такова огромно жизнено значение не може да се разрешава инцидентно, случайно, без оглед, ако щете, на една по-далновидна политика.

Тук се говори, че дирекцията на това параходно дружество ще се причисли към Министерството на железниците. Е добре, ако вие имате създадена специална Дирекция за речното корабостроене, което е почти ограничено, само по една река — по р. Дунав, голямото стопанско значение на която за нашата страна не може да се отрече от никого, тъй като Дунав ни свързва с Централна Европа — толкова повече трябва да има дирекция за корабостроенето по нашето море, което сега поне притежаваме и което ни дава възможност да се сношаваме с целия свят. Ще трябва ли службата за морско корабостроене да я оставите само като отдел от общото Министерство на железниците? Ние смятаме, че и тук ще трябва да се проведе една разумна, една дълбоко обмислена политика на създаване една обща дирекция на водните съобщения с две поддирекции: една дирекция за речното корабостроене и една за морското.

Министър Стефан Тончев: Имаме Дирекция на водните съобщения, тя съществува.

Д-р Георги Петков (сЛ): Да, има, но тя да бъде поддръжката, а да се създаде една обща дирекция на водните съобщения.

Министър Стефан Тончев: Имаме такава.

Д-р Георги Петков (сЛ): Ще трябва да се установи у нас една добре обмислена съобщително-морска политика, от която една съвсем малка част ще трябва да представлява днешният акт.

Ние, казвам — за да завърша — не можем да се протавно-тавим по начало на предложения законопроект, но апелирам пред

съответния министър и пред правителството да обмислят и в неподължително време да сезират Великото народно събрание с един обширен, добре обмислен план за организиране на нашите водни съобщения, речни и морски. (Ръкоплескания от опозицията)

Председателстващ Петър Каменов: Има думата народният представител Грудн Атанасов.

Грудн Атанасов (к): (От трибуната. Посрещнат с ръкоплескания от мнозинството) Г-жи народни представители и г-да народни представители! Пред нас е представен за разглеждане внесенният от г-на министър на железниците законопроект за изкупуване акциите на Българското търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица. Въпросът за ликвидиране частните акции на това дружество се разглежда в продължение на няколко години, без да се е дошло до едно радикално разрешение. Но въпросът не се ограничава само в това изкупуване, както искаше да го представи г-н Петков. Той има и по-широко обществено и стопанско значение, тъй като е в жила на връзка с нашата стопанска политика, която провежда правителството на Отечествения фронт, и по-специално с нашата морска политика.

Може би на някои хора ще се види чудно, че на този въпрос се отдава толкова голямо значение. Така биха разсъждавали хора, у които е внедрено остарялото и неправилно разбиране, умислено насаждадено от бившите монархо-фашистки правителства, че ние сме малка страна с затворен морски бряг и без особени шансове в морската търговия. Това схващане е не само консервативно, но то е и противонародно. Такова едно разбиране се покрива с политиката на фашистките управници и собственици на Българското търговско параходно дружество, която са провеждали до 9 септември 1944 г., коштуваща на държавата огромни загуби.

Би било от интерес да припомним някои моменти от подувачовната бедна история на нашето параходно дело, намерили място и в мотивите на законопроекта.

В 1892 г. се създава Българско търговско параходно дружество в гр. Варна, като акционерно дружество с основен капитал 1.468.800 лева златни, с 3.672 акции, от които българската държава е заложила 1.250, а останалите 2.422 от частни лица. От тези цифри се вижда, че не държавата, а частните капиталисти са били господари в единственото параходно дружество, съществувало у нас. Последните са се разпореждали с цялото му имущество и те са напращали още от самото начало нашата морска стопанска политика, която винаги са подчинявали и пагубявали към техните частни капиталистически интереси.

През целия период на съществуване на параходното дружество частните акционери са използвали големите облаги на дружеството за лично облагодетелстване. Между самите акционери се е водила непрекъсната борба кой да се добере до ръководното място на дружеството, за да се възползува и получи по-голяма част от печалбите и дивидентите. А знае се, че оня, който притежава повече акции в едно акционерно дружество, той има и повече гласове. Така се идва до положението, известният крупен капиталист у нас до 9 септември 1944 г. Асен Николов да притежава сам 1.605 акции от всичките 3.672. Фактически той става господар на дружеството и от него се е определяло и направлявала дейността на Българското търговско параходно дружество.

Дотогава доколкото притежаваните от Българското търговско параходно дружество морски кораби са носили по-добри доходи, частните акционери са проявявали интерес да увеличават, макар и с малко, параходния парк, а така също и по-рационално да го използват. Но щом параходите не са носили желаните доходи, частните акционери съзнателно са спъвали развитието на параходното дело.

В резултат на тази егоистична капиталистическа политика параходното дружество почти винаги е живяло крайно анемичен живот. Вместо да допринесе за укрепване на нашето стопанство, то е увреждало със своята паразитна роля, каквато са му възлагали да играе частните акционери.

В продължение на 52 години Българското търговско параходно дело е могло да закупи всичко на всичко 9 кораби с общо около 25.000 брут регистър тона и всички в последствие биват пратени на морското дъно. Това паразитно параходно търговско дружество е получавало в формата на субсидии стотици милиони лева от държавата. При една разумна политика на правилно стопанисване първите капиталовложения, на отпусканите субсидии, както и на самите кораби, би могло да се направят или закупят не 9, а няколко десетки кораби с тонаж стотици хиляди брут регистър тона. Това би значило България да притежава една търговска флотилия в състояние да обслужва нашата морска търговия и да носи на народното стопанство големи доходи.

По време на немската окупация у нас, наред с цялото стопанство, което бе предоставено на германските завоеватели, цар Борисовци и филовици, наред с акционерите от Българското търговско параходно дружество, предоставиха целия наш морски и речен корабен парк на тях, обслужван от българските моряци.

Ето какви са били постановленията на правителството на Филов в това отношение. В едно от постановленията на Министерския съвет от филово време, от 1 юни 1942 г., се казва: (Чете) „След приключване на преговорите между представителите на немския военен флот, флотското групово командване „Юг“, и Българското военноминистерство, по отношение използването на българските търговски кораби, одобрява се следното: да се дадат в разпоредба на немската морска флотска групово командване „Юг“ от 1 юни 1942 г. за един срок от 12 месеца параходите на Българското параходно дружество, „Балкан“, „Бургас“, „Цар Фердинанд“ и „Евдокия“, при следните условия . . .“

Същото това решение, след изтичане на първия срок, е било наново възстановено през 1943 г.

На свой ред и Българското търговско параходно дружество влиза в такава сделка с въпросната немска фирма и й предоставя целия свой морски параходен парк на разположение, предоставя го на разположение на немските морски власти, които по онова време са господствували по нашето черноморско крайбрежие.

Научавайки се за тази противобългарска и противосъветска сделка, българските моряци са издигнали тогава глас на протест. Изпращат делегация до правителството, водена от механик Иван Златаров, с категоричното искане да се отмени решението на правителството и параходното дружество, българските параходи да не бъдат използвани за нуждите на немците. В отговор на техния справедлив протест те са били обвинени в саботаж и едни уволнени, а други съдени и хвърлени в затвора.

За цялата тази политика на фашистките управници и Българското търговско параходно дружество на края може да се направи следната равностетка: първо, използване на нашите кораби с немски екипаж, т. е. с български, срещу Съветския съюз за завоевателни сремехи на немските империалисти; второ, разрушаване и потопяване на целия наш морски корабен парк, загубите от което възлизат над три милиарда лева; трето, животът на десетки български моряци, които загинаха наред с потопените параходи, и най-после с тази политика се нанесоха огромни загуби на народното ни стопанство и се създадоха такива трудности, които и днес ние чувстваме.

Справедливо Народният съд наказва виновниците на тази страшна престъпления, като осъди някои от тях за загубата на нашите морски параходи, между които известния модерен робозаделец и феодал Асен Николов, който беше осъден на доживотен затвор, а всичките му имущества и капитали, включително и 1.605 акции от Българското търговско параходно дружество, се конфискуваха в полза на държавата.

На това място аз бих отбелязал един интересен факт. Когато народният съд произнесе справедливите присъди срещу всички тези катастрофаджии, срещу всички тези престъпници, които причиниха такива големи загуби на нашето народно стопанство, намери се един адвокат във Варна, който сега се намира в средата на г-да опозиционерите, известният х. Атанас, който заяви, че присъдите били много жестоки. Същият този г-н адвокат днес се явява защитник на интересите на тези, които съди Народният съд, тези, които свалят от власт правителството на Отечествения фронт и които се борят да реставрират господството на Асен Николов. (Възгласи „Позор!“ от мнозинството) Същият той стана изразител на опозиционното искане да не се отпусна допълнителна помощ за семействата на пострадалите борци против фашизма. (Възгласи „Позор!“ от мнозинството)

Ангел Тешевски (ЗНП): (Казва нещо)

Грудн Атанасов (к): Да, познаваме християнина х. Атанас, много добре го познаваме.

След 9 септември 1944 г. правителството на Отечествения фронт не само подири сметка за нанесените щети на нашето параходно дело, но то прояви внимание и грижи за бързото възстановяване на загубените параходи. В миналогодишния бюджет, както е известно, бе предвидена една значителна сума за покупка на нови параходи и за напращане на такива от нашите корабостроителници, а г-н д-р Петков, който е жител на гр. Варна, се прави на ударен, че не знае каква политика води нашето правителство.

Д-р Георги Петков (сЛ): Много цветущ език имате, г-не! Великолепен! Това характеризира Вашата култура.

Грудн Атанасов (к): Моят култура е известна, но твоят култура каква е? Аз мога да кажа, че г-н д-р Петков във Варна се слави с името на най-големия развратник, който има незаконен син. (Възгласи „Вярно!“ и „Позор!“ от мнозинството)

Д-р Георги Петков (сЛ): Ако не уважавате Вашата чест, поне уважавайте Великото народно събрание.

Грудн Атанасов (к): Сам г-н Петков е известен капиталист и експлоататор на труда на българските работници и днес се явява защитник на собствените си интереси, а минава за някакъв социалист — социалист, там където се намира реакцията. (Ръкоплескания от мнозинството)

Д-р Георги Петков (сЛ): (Възразява нещо)

Грудн Атанасов (к): Преговорите, които се водеха зад граница за покупка на параходи, са към своя благополучен край. Ние в скоро време ще притежаваме няколко морски съда, чийто тонаж ще се равнява на половината на загубения през време на войната. Освен това нашите корабостроителници отремонтираха няколко кораби, извадени от дъното на морето. В държавната корабостроителница във Варна се извършиха такива съоръжения, които позволяват още през 1947—1948 г. да започнем и построим наши собствени кораби с тонаж 5—7 хиляди брут регистър тона. Ето политиката на нашето отечественофронтовско правителство.

Само за няколко години, под грижите на нашата народна отечественофронтовска власт, ние ще можем да изградим такъв морски флот, какъвто буржоазните правителства и капиталистите от Българското търговско параходно дружество не са могли да постигнат в продължение на 52 години.

Един от опозицията: Приказки от 1001 нощ.

Груди Атанасов (к): При тях първи достижения в нашето париходно дело, при наличието на съзнателен и добре подготвен кадар от моряци, какъвто ние имаме, при перспективата, която се открива, ние можем да бъдем уверени, че нашата страна в няколко години ще се сдобие с добър търговски флот, който ще бъде в състояние да задоволи нашата външна презморска търговия. С нашите параходи ние ще разнасяме хубавите български тютюни, плодове и другите продукти, които дава нашата богата земя, по бреговете на всички морета и океани, от където пак ще се вземат стоки, от които ние имаме нужда.

Интересите на нашата страна и нашето народно стопанство понастоящем изискват, час по-скоро да се ликвидира с останалите малки акции, притежание на частни или юридически лица, участници в Българското търговско параходно дружество. Налага се час по-скоро да бъдат откупени от държавата, както се предлага и в съмия законопроект, на стойност 15.000 лева едната. Участието на частни акционери, които притежават само 22% от всички акции, би било неоправдано и във вреда на народното ни стопанство днес. Също неоправдано би било, ако се възприеме мнението на частните акционери и на техните защитници, един от които е х. Атанас Попов, който беше в ликвидацията в 1945 г., които предлагат имуществата на параходното дружество да бъдат поделени между държавата и частните акционери.

Ангел Тимевишки (ЗНП): Защо го осукваш по килфарски? Ти не си честен човек.

Груди Атанасов (к): Изкупуването на частните акции от държавата ще ликвидира веднаж завинаги частния спекулативен капитал, който пречи на нашето париходно дело. С това ще се приключи с едно лошо минало и ще се сложи началото на здрава държавна морска политика, която ще бъде планово направлявана в интерес само на държавата и народа ни.

Аз намирам предлагания законопроект повече от навременен и аз вярвам от името на парламентарната група на Българската работническа партия — комунисти, че ние по принцип ще гласуваме за него на първо четене. (Ръкоплескания от мнозинството)

Председателстващ Петър Каменов: Има думата г-н министърът на железниците.

Министър Стефан Тончев: Г-жи и г-да народни представители! Нямах да взема думата при положението, че говорившите одобрения по принцип внесенния законопроект за изкупуване акциите на тях частни лица. Вземам думата само по повод бележките, които се направиха от народния представител г-н д-р Петков, а именно, че не би трябвало така да се постъпва, с отделен закон да се ликвидира Параходното дружество, а това би могло да стане с един общ добре замислен закон за българското корабоплаване. Аз трябва да уверя говорившия г-н д-р Петков, че по този въпрос министерството работи отдавна и сигурно няма да закъснеем да сезираме народното представителство с един такъв закон.

Що се касае до въпроса, защо правителството и лично министърът на железниците не е държал във ведение народното представителство за покупката на параходи, не е г-н д-р Петков, който да не знае и да не разбира в какво положение се намирахме ние преди сключването на мира и какво значение за нашия фиск една такава покупка на няколко кораба. Най-добре той би отговорил на този въпрос, за да не ме застава сега аз да отговарям.

По третия въпрос, че трябвало да се създаде обща дирекция на водните съобщения, аз го прекъснах, а и сега твърдя, че такава дирекция отдавна съществува, стига да имаме кораби, стига да си набавим корабен парк след нещастията, което стана със съществуващия корабен парк не по вина даже и на държавата, а по вина на алчния частен капитал, вложен в това параходно дружество с болшинство на акциите, който пренебрегна по онова време държавата, отказа й правото да се меси в преговорите между него и германската морина, за да вземе повече насм. И въпреки противодействието на държавата, той даде на германската морина целия корабен парк, чиято участ в последствие ние знаете — всичко се потопи. И кой плаща — държавата.

Следователно тази дирекция, г-н д-р Петков, съществува. Ако трябва някакво разширение, бъдете сигурни, че когато внесем законодателно предложение в това направление, ще бъде взето под внимание и онова, което вие казахте, стига да отговаря на едно реално приложение.

Но има и един друг въпрос, г-да народни представители. С по-ставянето на въпроса за ликвидацията на Параходното дружество би трябвало да се ликвидира и с въпроса за един депутат, за който говорившият преди малко направил няколко бележки, а именно народния представител х. Атанас Попов, който отпрати на времето си едно питане до мене за ликвидацията на това дружество. Смятам, че с този законопроект, който вие днес ще приемете или не на първо четене, аз давам отговор на това запитване, но все пак съм длъжен да кажа няколко думи.

Аз съм учуден, и сигурно всички вие ще се учудите, че това питане за ликвидацията на Параходното дружество идва от лице, което е било ликвидатор на това дружество, което е получавало заплати и след като го уволнихме като ликвидатор той сега пита: защо трябва тая ликвидация, тя поглъща много средства, дайте да я ликвидираме! (Ръкоплескания от мнозинството)

Смятам, че с тези няколко думи отговарям и на това питане на г-н х. Атанас Попов.

Петър Сърбински (ЗНП): Инж. Васил Марков не мисли като тебе.

Министър Стефан Тончев: Аз моля, г-жи и г-да народни представители, да гласувате по принцип, на първо четене, така предло-

жения от мене законопроект за ликвидация на Българското париходно дружество. (Ръкоплескания от мнозинството)

Д-р Георги Петков (СД): Не за ликвидация, г-н министре, а за изкупуване на акциите. Да се разберем!

Министър Стефан Тончев: Извинявам се — за изкупуване на акциите.

Председателстващ Петър Каменов: Ония г-да народни представители, които приемат на първо четене законопроекта за изкупуване акциите на Българското търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събрането приема.

Минаваме към точка пета от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за изкупуване инвентара, собственост на инж. Юрдан Златанов, от гр. София, внесен в страната за направа на тунела при гара Гюешево.

Моля секретаря да го прочете.

Секретар Рада Ноева (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за изкупуване на инвентара, собственост на инж. Юрдан Златанов, от гр. София, внесен в страната за направа на тунела при гара Гюешево

Г-да народни представители! В стопанския план на страната е предвидено засилване строежа на незавършения участък от подбалканската ж.-п. линия — участъка Макоцево—Сопот. В тази част от линията има няколко тунели, между които и този под масива Козинца, с дължина 5.800 м. За направа на тези тунели са необходими технически съоръжения и уреди, с каквито Дирекцията на ж.-п. строежи не разполага, нито може в близко бъдеще да си достави от чужбина.

Такъв инвентар беше внесен на времето в страната от немската фирма Грюн & Билфингер в Манхайм за постройка на тунела при гара Гюешево, в последствие закупен от инженер Юрдан Златанов, от гр. София.

Пред вид на това, че постройката на подбалканската ж.-п. линия се извършва много бързо, а също между другите зацети, които й се възлагат, е и тази да облекчи трафика по централната и южните линии, Министерският съвет своевременно реши да се мобилизира стопански този инвентар, като част от него е вече инсталиран и работи на тунела Козинца.

Като се има пред вид от една страна, че държавата трябва да заплаща грамаден изем за този инвентар, който докато трге постройката ще се равня на стойността на инвентара, а от друга, както се каза по-горе, Главната дирекция на железниците и пристанищата няма и не ще има възможност в близко бъдеще да си достави такъв инвентар от чужбина, поради което работата по постройката на тази линия ще бъде спъната до висша степен, и че вложеният досега в нея капитал, възлизал на изключително много големи суми, не може да бъде оползотворен, по чисто фискални съображения, както и съображенията на народостопански характер, налага се час по-скоро изкупуването на този инвентар, с което ще се удовлетвори най-добре нуждите на Дирекцията за ж.-п. строежи и защитят интересите на държавата.

Ето защо моля, г-да народни представители, да разгледате и гласувате приложенния законопроект за закупуване инвентара, собственост на инженер Юрдан Златанов, от гр. София, внесен в страната за направа на тунела при гара Гюешево.

Гр. София, февруари 1947 г.

Министър на железниците, пощите и телеграфите: Ст. Тончев

ЗАКОНОПРОЕКТ

за изкупуване инвентара, собственост на инж. Юрдан Златанов, от гр. София, внесен в страната за направа на тунела при гара Гюешево

Член единствен. Главната дирекция на железниците и пристанищата принудително изкупува от инженер Юрдан Златанов, от гр. София, целия инвентар, внесен от чужбина за постройка на тунела при гара Гюешево, по цена, каквато собственикът е декларирал пред администратора по надзора върху имуществата на поданица на неприятелски страни за същия инвентар, като негова покупна стойност от немската фирма, с законна печалба, която ще се определи от Министерството на търговията.

Вносните мита, доколкото те са изплатени от собственика на инвентара ще му се заплатят също така от Главната дирекция на железниците и пристанищата след представяне на редовни документи, издадени от Дирекцията на митниците, по заплащане на тези мита.

Определената от Министерството на търговията печалба може да бъде обжалвана по общия ред пред Софийския областен съд в месечен срок от съобщението й на собственика. Решението на съда е окончателно и не подлежи на обжалване.

Главната дирекция на железниците и пристанищата може да заведе инвентара веднага след влизане в сила настоящия закон и депозирание в Българската народна банка сумата, предвидена в алинея първа на този член. Обжалването на определената печалба не спира зазавляването.

Председателстващ Петър Каменов: Има думата народният представител г-н Борис Бумбаров.

Борис Бумбаров (ЗНП): (От трибуната) Уважаеми г-жи и г-да народни представители! Вземам думата по един извънредно малък законопроект, обаче от значение дотолкова, доколкото ние всички тук сме декларирали и преди изборите, и след тях, че ще държим и за онова, което се нарича частен сектор в производството и размяната. Личността на г-н инженера, чийто инвентар смята да вземе Министерството на железниците, не ме интересува и не го познавам. За мен е много по-важно, и за вас трябва да бъде също така важно, че този инвентар е голям и има да изпълнява една специфична задача — направата на тунела при Гюешево, тунел под Деве баир.

Уважаеми г-да народни представители! Вие знаете, че ние имаме и имаме и досега три важни пътища, съобщителни средства към Югославянската федеративна република, а в настоящия момент, може да се каже, към Македонската федеративна република — пътища, които съкращават извънредно много разстоянието между столицата на България, София, и Скопие — Куманово — Шип, или другия път, най-късия, за Демир Хисар — Солун.

Ето защо при направата на железницата Кюстендил — Гюешево се е имало пред вид, че рано или късно трябва да се построи един солиден тунел под Деве баир, за да може да се съкрати разстоянието и да не се минава през Ниш, за да се отиде в Скопие и Куманово.

Отечественофронтовското правителство непосредствено след 9 септември, проучвайки най-основно важността на различните пътища, се спря и класира този път на второ място, като на първо място трябваше да се завърши пътят Крушик — Симитли — Кулата — Демир Хисар, защото по протежението на този път стоеше един голям, грамаден железопътен парк от 1.300 и повече вагони и над 30 локомотива, които в оня момент, па и днес, представляват цяло национално богатство. И заради това още тогава Министерството на благоустройството, без много шум и със скромните средства, с които разполагаше, мобилизира необходимото число работници, служители, трудовата повинност и в определения срок този път бе построен. Сумите, необходими за направата на тунела Гюешево, обаче недостигнаха и той остана да се доправи, като през целия период ние трябваше да поддържаме този тунел, в който са хвърлени, уважаеми слушатели, над 100 милиона лева. Тунелът се работи от двете страни. И понеже в този момент, след приключената ужасна война, нито ние, нито братята югославяни и македонци, можем да свържем чрез този тунел железопътните съобщения, ние смятахме, че тунелът може да се използва и е необходим и за пътните ни съобщения, защото чрез него се премахва височината и се улеснява трафикът на камиони, автомобили, коли. За тази цел въпросната фирма е работила още през фашисткия режим с този инвентар, на който сега ще посегнем. Обаче, уважаемото Министерство на железниците, след като Дирекцията на строежите и отделът „Постройка нови ж.-п. линии“ мина от Министерството на благоустройството към Дирекцията на железниците, към Министерството на железниците, почва там една системна работа такава, че до днес този скъп и ценен инвентар почти не е използван за нищо.

За да не бъде голословен, ще ви кажа следното. Министерството на железниците взема решение да реквизира този инвентар, но не успява, защото с наредба-закон Министерският съвет премахна реквизициите. Самият собственик-инженер е предлагал на Министерството на железниците този инвентар при едно условие — да му се позволи със своя опитен персонал да ръководи работата, защото, забележете — сигурно г-н министърът много добре знае това, както и някои от вас може би го знаят — тези машини са специални и искат специален персонал, добре подготвени технически кадри.

След отмяната на това решение на министерството, точно преди една година, през месец март м. г., се сключва договор между г-н Златанов и водния синдикат „Росица“ за използване машините за язовира „Росица“, защото от такива машини се нуждаят и язовирите, както е „Росица“, както е „Ташбоаз“ над Крчим. Въпреки този договор обаче, одобрен от Върховния стопански съвет и подписан от нашия колега народния представител Петко Кунин, Министерството на железниците се намесва, не се предават машините на язовира — една година работата се разтака, не работи този инвентар — и без предупреждение на собственика почва демонтажът на солидните машини на това предприятие.

Предприятието отнася въпроса до г-н прокурора в Кюстендил, защото Гюешево е в неговия район, и прокурорът спира временно изземването и товаренето по камиони и по железници на машините като незакономерно. През това време обаче Министерството на железниците издава постановление за стопанско мобилизиране на инвентара и то бива утвърдено от Министерския съвет. Обжалвано пред Върховния административен съд, последният нарежда да се спре изземването на машините от Гюешево до произнасянето на съда. Въпреки това главната част от машините продължава да се изнася, като остават там само незначителни дребни неща, като вагонетки, релси и др.

След отменяването на това постановление от Върховния административен съд като незакономерно, последва ново постановление, този път от Върховния стопански съвет, за стопанско мобилизиране на инвентара съгласно членове 8 и 9 от закона за Върховния стопански съвет. Но и това постановление също бива отменено.

След всички тия перипетии, уважаеми г-жи и г-да народни представители, ние сме сезирани днес с този законопроект. Една година ценно време се губи по вина на Министерството на железниците, за да не бъде използван този инвентар на друго място.

Какво е значението на тунела при Гюешево, на пътя Горна Джумая — Царево село, който остана недопавен, и на оная железопътна линия, която правим, наречена подбалканска, е друг въпрос. Обаче този тунел е много по-важен. Той, в голямата си част, е направен и само още няколко метра остават, за да бъде завършен. А моите сведения днес гласят, че на много места има вече провал в са-

мия тунел, образувани са така наречените „комини.“ Хвърлените досега там стотици милиона лева ще отидат напразно след вземането на тия машини, за да се правят тунел към Златица, към Козница. За да се направи тунелът към Златица, към Козница, необходими са най-малко още две години, и за самата железопътна линия, за да бъде готова — не зная как е точно указано в стопанския план — ще са необходими сигурно още една-две години. През това време този инвентар най-рационално можеше да се използва от язовира „Росица“, вместо да се разкарва насам-натам. И днес една част от него е в „Росица“, другата е в Златица, а трета част още гние и ръждясва при гара Гюешево.

Когато ще търсим саботъори, когато ще даваме отчети пред народа и на конференция, нека надникнем и в различните министерства (Ръкоплексания от опозицията), за да видим кои са ония господи, които идват да провъзгласяват добри намерения едва тогава, когато тия инвентари стават почти негодни.

Аз няма да се спирам на онова, което е казано в мотивите — че държавата трябва да плаща грамаден наем за този инвентар, който наем, докато трае постройката, ще се равнява на стойността на инвентара.

Уважаеми г-жи и г-да народни представители! Договорът от 6 март 1946 г. е сключен от г-н Златанов с ръководството на язовира „Росица“, след като е била назначена от това ръководство една арбитражна комисия от специалисти инженери отечественофронтови, в договора е бил сключен при същите условия, при които язовирът е взел под наем и друг такъв останал инвентар на бившето немско дружество „Ерц“ и други някои инженери. Следователно в този договор няма нищо по-лошо, за да може министерството, оставяйки друг подобен инвентар, за който може би по-сетне ще спомена, да посегне на този инвентар. Кой са съображенията му, не зная, но зная едно — че пътят за Македония няма скоро да стане, че ще останат на произвола хвърлени стотици милиони лева и че този ценен инвентар, както признава в мотивите и самият министър, днес е хвърлен на три различни места.

Дължен съм тук да подчертая, че за тая фирма, която е строила тунела при Гюешево — едновременно са строили и тунелите по линията Крушик — Симитли — Кулата — Демир Хисар — пред Народния съд, където бяха съдени и оправдани инженерите-строители от Министерството на благоустройството, се изнесе и доказа, че денонощно в тунела при Гюешево е напредвало с три метра. Така е било, когато там имаме частната инициатива на този господи. А когато се е работила по стопански план линията Крушик — Симитли, в тунелите там денонощно се е напредвало едва с 50 см. до 1 м. често изработен път. От друга страна е установено също пред Народния съд — и аз моля там да се направи справка — че с 42% по-евтин е бил строежът, който е вършен именно с този частен инвентар, който е заменял работната човешка сила и ръка.

Без да отнемам повече време, ще ви кажа, че ние и ние сме съгласни в едно — че трябва да подпомагаме държавата във всичките й строителни и стопански предназначения. По това ние ще споделим. Но когато има и други големи строителни дружества, каквито са бившите немски такива „Циклоп“ и „Рела-Нефе“, които, според договора за примирението, а сега сигурно и според договора за мир, са минали в съветски ръце, когато има и други дружества, които правят големи строежи, ние в България ще оставим този сектор без никаква частна инициатива. Аз вярвам — може би и вие ще се съгласите с мене — че само там, където имаме съревнование, ние ще можем да видим кой къде издига, за да може държавният контрол и наблюдателното око на отечественофронтовската власт да надникне и да можем да постигнем ония резултати, които всички желаем.

Един от комунистите: Издигаш ти! (Пререкания между народни представители от комунистите и опозицията)

Борис Бумбаров (ЗНП): Ето защо намирам това решение за неоправдано. То унищожава една частна инициатива, която е била досега — говоря конкретно — в услуга на обществения строеж. Тия машини не са стояли неизползвани, а са били на работа за целта, за която искат и сега да ги откупят. И ако някога са стояли в бездействие, то е било изключително по вина на Министерството на железниците, тъй като неговите органи ги държаха при Гюешево близо две години, без да позволят пренасянето им при язовира „Росица“ и при „Ташбоаз“, както бе решено.

Останалият инвентар, разбира се, е малък — релси, стрелки, малка шлосерска работилница, състояща се от струг и други машини, с каквито Министерството на железниците разполага с хиляди. Той няма абсолютно никакво значение за строежа на язовирите. Тоя дребен инвентар и досега стои при Гюешево неизползван, гние и ръждясва.

Тук му е мястото да видите, че в някои министерства има хора, които под властта на Отечествен фронт стоят на сянка. Ще ви кажа следното. При тунела има солидни постройки, направени от тая фирма, която лятно време се използват от дребните чиновници и служители по железниците. Там има и няколко бараки. Тия бараки се разтурят и — запомнете — керемидите и тухлите от тях се товарят на камиони, разтоварят се на гара Гюешево, там с товарят отново на вагони и се изпращат до Мирково по железницата София — Макоцево, където наново се товарят на камиони и пътуват 40 км., за да стигнат до пункта Златица. Така се получава тъй нареченият „кръстосан превоз“, докато тухларниците и керемидарниците в Софийската област стоят без работа, а и самото министерство има достатъчен персонал, за да може през това време, докато още не са почнати постройките, да си направи тухли, и керемиди, а не да се разкарват тия материали по железниците, да се ангажират персонал за товаренето им (Ръкоплексания от опозицията) и да се претоварва и без това претовареният железопътен и камионен превоз.

Ето защо, другари народни представители, аз заявявам, макар постянно от тая трибуна да сме обвинявани в някакво саботьорство, че аз съм от онези, които казват: където има саботьори, да се хващат за ушите и да ги поставят там, където им е мястото (Ръкоплескания от опозицията), независимо от това какво име носят и кой на какъв стол стои в Народното събрание или на друга някоя маса. (Ръкоплескания от опозицията) Това нас не ни интересува.

Ние обаче, за да останем последователни, ще ви дадем и това последно доказателство, въпреки тая критика, която направих, като гласуваме законопроекта. Но нека Министерството на железниците види как ще постъпи с този инвентар, защото част от машините, които са в „Росица“, като например най-големият локомотив, не са в ред. Оловната ос на локомотива е вече на два пъти счупвана и днес се поправя във военната фабрика в Казанлък. Една друга част от многого машини, които са откарани там — голям или малък процент, не зная и не мога да посоча без факти — са в машинопрокторната станция и не са в пълна изправност. Позивът, че липсват кадри, е голям, но технически кадри не се правят, както се правят политически организации. Заради това аз искам да бъдат пенени усилията на всички, особено в такива случаи, като днешния, с оглед на големите строежи и на голямото дело, което има да върши Министерството на железниците.

Аз заявявам, че по принцип ние ще гласуваме за законопроекта, но да се издирят виновниците за това, че този материал повече от години не е използван нито в язовира „Росица“, нито за тая част от подбалканската линия, заради строежа на който г-н министърът на железниците апелира да гласувате законопроекта за откупуването на този инвентар. (Ръкоплескания от опозицията)

Председателстващ Петър Каменов: Има думата г-н министърът на железниците.

Министър Стефан Тончев: Ако преждеговорившият г-н Бумбаров преди да говори се беше позанитересувал от самото министерство да получи съответните данни, убеден съм, че това, което говори тук, нямаше да го говори.

С удоволствие приемам неговия апел, що се касае до тунела при Гюешево. Безспорно това голямо стопанско предприятие е дело на Министерството на благоустройството през негово време, и той не може, както и всеки друг българин, да не се интересува за него. Но ако беше дошъл, както казах, в министерството да се занитересува, щеше да види, че не Министерството на железниците, както и правителството, е виновно да не продължи работата по този тунел, да се спре временно.

Един от опозицията: Опозицията е виновна!

Министър Стефан Тончев: Ако беше дошъл, щеше да разбере и като честен човек щеше да се съгласи с това, което одобрява и правителството, и Министерството на железниците.

Искам обаче да го утеша, че всички мерки са взети за поддържането на този тунел, а така също и да го уверя, че в най-скоро време работата по този тунел ще продължи. (Ръкоплескания от мнозинството)

Никола Петков (ЗНП): Защо не го кажете пред всички?

Министър Стефан Тончев: Колкото за развалянето на постройките ще трябва да ви съобща, че се касае за няколко леки постройки. Почеже не знаехме дали скоро ще продължи строежът, а са необходими материали за големия тунел 5.800 м. под Козница, ние взехме от Гюешево най-нужния материал и го пренесохме там. Ние не стоим със скръстени ръце, г-н Бумбаров, а вършим делова работа.

Но най-интересното, което ни изненада в приказката на г-н Бумбаров, това е неговият плач за частния интерес, макар да кажа: „Не ме интересува г-н инженерът“.

Г-да народни представители! Аз не знаех, че г-н Бумбаров ще ми направи тия възражения, за да му донеса материал да види как г-н Златанов е станал собственик на този инвентар. Не е истина, г-н Бумбаров, че собственикът г-н Златанов е внесъл този инвентар, за да строи тунела при Гюешево. Собственик на този инвентар е някаква си фирма „Грюн & Билфингер“ в Манхайм, а г-н Златанов по един особен начин преди няколко месеци се е сдобил с тази собственост. Елате проучете и ще кажете: Министерството на железниците правилно действа, като иска този инвентар. (Ръкоплескания от мнозинството)

Борис Бумбаров (ЗНП): Щом не е негов, конфискувайте го по закона за конфискациите.

Министър Стефан Тончев: Не плачете за този инвентар. (Глъчка)

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни)

Министър Стефан Тончев: Но също така съгласен съм с г-н Бумбаров, че този инвентар е частен, въпреки всичко този инженер е собственик, и ние, железниците, трябва да се съобразим с това.

Рижте сега, г-да народни представители, оръжие с две остриета: боят ни тук, че не работим, а сега, когато имаме всичката възможност да турим в действие час по-скоро този инвентар, казват: лошо е, спирайте, защо работите!

Ангел Тишевишки (ЗНП): Най-много катастрофи станаха през Ваше време.

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни)

Министър Стефан Тончев: И за тези катастрофи ще ти отговоря. Вярно е, че ние направихме опит, по легален, по законен път, с министерско постановление, да вземем този инвентар; вярно е, че правихме всички опити, доброволно фирмата Златанов да ни даде този инвентар за използване, но също така вярно е и това, че предложенията, които ни се направиха от г-н Златанов, бяха неприемливи.

А колкото се отнася до въпроса, г-н Бумбаров, че това са специални машини и с тях може да манипулира само опитен персонал, Вие не сте от онези, които да не знаят, че най-опитният персонал за пробиване на тунели, за служене с този инвентар е железопътният, транспортният персонал. (Ръкоплескания от мнозинството. Възражения от опозицията)

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни)

Министър Стефан Тончев: Г-н Бумбаров твърди, че в момента, когато язвирът „Росица“ има най-голяма пужда от този инвентар и е сключен договор с Златанов, тези машини не са отишли там да извършват едно благотворно дело. Това не е истина, г-н Бумбаров. Елате да се справите и ще се уверите, че своевременно една част от тези машини са изпратени в язовира „Росица“, други са на Козница и денем и нощем непрекъснато работят. Вие сам признахте във Вашето изложение, че при тунела Гюешево са останали само няколко вагонетки и че по принцип сте съгласен, а след малко казахте, че сме саботирали. Аз Ви моля, дайте да намерим саботьорите! (Ръкоплескания от опозицията) Но пазете да не дойдем до адвокатите на тези саботьори! (Ръкоплескания от мнозинството)

Ангел Тишевишки (ЗНП): Те са в петата колона на Земеделския съюз.

Министър Стефан Тончев: Аз моля почитаемото Народно събрание да одобри по принцип така предложения законопроект за изкупуване на този инвентар. (Ръкоплескания от мнозинството)

Председателстващ Петър Каменов: Ще гласуваме. Които г-да народни представители приемат по принцип, на първо четене, законопроекта за изкупуване инвентара, собственост на инж. Юрдан Златанов, от гр. София, внесен в страната за направа на тунела при гара Гюешево, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Г-да народни представители! Поради това, че комисията по законопроекта за вземите и по законопроекта за одобрение на държавния стопански план за 1947 и 1948 г. не са готови, моля да се съгласите да прередим днешния ред и да минем на точка десета.

Които г-да народни представители са съгласни с това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към точка десета от днешния ред:

Одобрение решенията на прошетарната комисия, взети в заседанието ѝ на 6 февруари 1947 г., протокол № 3.

Моля г-на докладчика да докладва.

Докладчик Филип Гауров (з): (Чете)

„МОТИВИ

към предложението за одобрение решенията на прошетарната комисия, взети в заседанието ѝ на 6 февруари 1947 г., протокол № 3.

Г-да народни представители! Прошетарната комисия при Великото народно събрание, в заседанието си на 6 февруари 1947 г., е разгледала и взела решение по някои молби, които решения, съгласно чл. 84, алинея трета, от правилника за вътрешния ред на Великото народно събрание, трябва да бъдат внесени и одобрени по законодателен ред.

Ето защо ви моля да гласувате настоящото решение, за да бъдат одобрени решенията на казаната комисия.

Гр. София, февруари 1947 г.

Министър на финансите: Проф. д-р Ив. Стефанов

РЕШЕНИЕ

за одобрение решенията на прошетарната комисия, взети в заседанието ѝ на 6 февруари 1947 г., протокол № 3.

Одобряват се означените по-долу решения на прошетарната комисия при Великото народно събрание, взети в заседанието ѝ на 6 февруари 1947 г., а именно:

1. Ели Георгиева Шопова, от гр. София, вх. № 12612/1940 г.

Опрощава ѝ се сумата 10.642 лв. 50 ст. и лихвите върху нея до деня на обнародване настоящото решение, дължими от покойния ѝ съпруг Георги В. Шопов, по постановление № 306, от 10 декември 1928 г., на Министерството на финансите и решение № 1, от 28 януари 1936 г., на съда при Върховната сметна палата.

2. Петко К. П. Тодоров, от гр. София, вх. № 1477/1943 г.

Опрощава му се сумата 39.982 лв. слети данъци и съответните върху него и всички лихви за закъснение до деня на обнародване настоящото решение, дължими по картон № 10 към Софийското градско данъчно управление по списък обр. 16 на Асеновградското и Ломското данъчни управления.

3. Цено Ангелов Стоянов, от гр. София, вх. № 4085/1946 г.

Опрощава му се сумата 9.738 лв. данъци, дължими по картон № 61221 към Софийското градско данъчно управление.

4. Димитър Георгиев Мистиков, от гр. Поморие, вх. № 5237 от 1946 г.

Опрощава му се сумата 66.070 лв. глоба и съдебни разходи, дължими по изпълнителен лист № 666, от 29 май 1943 г., на Бургаския областен съд към Поморийското данъчно управление.

Б. Генка в Николай Кочев Ненови, от гр. Ловеч, вх. № 5292 от 1946 г.

Опрошават им се сумата 25.690 лв. и лихвите до деня на обнародване настоящото решение, дължими от покойния Кочо Вълков Венев, по постановление № 250/1934 г. на Министерството на финансите.

6. Коста Стоянов Цветков, от с. Гривица, Плевенско, вх. № 5329 от 1943 г.

Опрошават му се лихвата върху сумата 5.414 лв. до деня на обнародване настоящото решение, дължима по решения № № 444 от 1929 г. на Плевенската областна сметна палата и 768/1938 г., на Търновската областна сметна палата, а главницата да заплати.

7. Коста Цветков Атанасов, от гр. Ловеч, вх. № 5492/1946 г.

Опрошават му се сумата 42.857 лв. лихви и глоби за закъснение на данъка му от 1942 до 1945 г., включително, а данъка да заплати.

8. Аспарух Петков Блажев, от с. Обнова, Плевенско, вх. № 6199 от 1942 г.

Опрошават му се сумата 6.204 лв., дължима по решение № 309 от 1942 г. на Търновската областна сметна палата.

9. Георги Иванов Грозчев, от с. Обнова, Плевенско, вх. № 6252 от 1942 г.

Опрошават му се сумата 15.245 лв., дължима по решение № 292 от 1942 г. на Търновската областна сметна палата.

10. Георги Димитров, фелдшер, в с. Мешница, Перникско, от гр. София, и наследниците на Жеко Стоянов — Васил, Маришка, Калуда и Константа Стоянови, всички от гр. Ямбол, вх. № 7314 от 1946 г.

Опрошават се на наследниците на Жеко Стоянов, от гр. Ямбол, сумата 36.502 лв. и лихвите върху нея до деня на обнародване настоящото решение, дължими по изпълнителен лист № 1155/1942 г., издаден от Софийския областен съд.

11. Йосиф Ашер Бенвенисти, от гр. София, вх. № 8139/1946 г.

Опрошават му се сумата 67.750 лв. и лихвите върху нея до деня на обнародване настоящото решение, дължими по картон № 72795 към Софийското градско данъчно управление.

12. Стоян Ст. Божков, от гр. Троян, вх. № 10210 от 1946 г.

Опрошават му се сумата 26.500 лв. глоба, дължима по постановление № 1173, от 3 юли 1945 г., на Министерството на търговията, № 254, от 12 февруари 1945 г., и № 665, от 9 април 1945 г., на троянския околийски комисар към Троянското данъчно управление.

13. Илия Русинев Поповски, от с. Копиловци, Берковско, вх. № 10302/1946 г.

Опрошават му се сумата 50.055 лв. глоба, дължима към Берковското данъчно управление по изпълнителен лист № 1269/1944 г., издаден от Врачанския областен съд.

14. Коста Георгиев Карагюзов, от с. Додю Паничарево, Новоагорско, вх. № 10869 1946 г.

Опрошават му се сумата 3.563 лв. и лихвата върху нея до деня на обнародване настоящото решение, дължими към Новоагорското данъчно управление по решение № 751/1945 г. на Хасковската областна сметна палата.

15. Наследниците на Дервиш Мустафов — Махмуд Дервишев и Джемиле Исиф Дервишева, от с. Слашен, Неврокопско, вх. № 10921/1946 г.

Опрошават им се сумата 355.652 лв. глоба и др., дължими към Неврокопското данъчно управление по постановления № № 30 и 31 от 1926 г., по нарушение закона за тютюна.

16. Пенчо Пенчев Дочев, от с. Борима, Троянско, вх. № 11798/1946 г.

Опрошават му се сумата 5.000 лв. глоба, дължима към Троянското данъчно управление по постановление № 2220/1946 г.

17. Петко Костов Петков, от гр. София, вх. № 11858/1946 г.

Опрошават му се сумата 75.593 лв. данъци за 1942 1946 г. и лихвите върху тях до деня на обнародване настоящото решение, дължими по картон № 115.343 към Софийското градско данъчно управление.

18. Тодор Марков Стаматов, от с. Еленово, Новоагорско, вх. № 12055/1946 г.

Опрошават му се лихвите до деня на обнародване настоящото решение върху сумата 93.586 лв., дължима по решение № 4149 от 1933 г. на Пловдивската областна сметна палата към Новоагорското данъчно управление, и 50% от главницата, или сумата 46.793 лв., а остатъка от главницата, на сума 46.793 лв., да заплати безлихвено на разсрочки.

19. Ненчо Германов, от гр. София, вх. № 12891/1946 г.

Опрошават му се лихвата върху сумата 11.378 лв. до деня на обнародване настоящото решение, дължима по решение № 1734/1924 г. на Върховната сметна палата, а главницата да заплати безлихвено на разсрочки.

20. Лалю Иванов Банчев, от с. Борима, Троянско, вх. № 1738/1946 г.

Опрошават му се сумата 3.000 лв. глоба, дължима към Троянското данъчно управление по постановление № 2258/1946 г. на троянския околийски комисар.

21. Йордана Павлова Сотирова, от с. Лесичево, Пазарджишко, вх. № 14428 1946 г.

Опрошават се на наследниците на Павел Сотиров, от с. Лесичево, Пазарджишко, лихвата върху сумата 106.064 лв. до деня на обнародване настоящото решение и 50% от главницата, или сумата

53.032 лв., дължими към Пазарджишкото данъчно управление по постановление № 74/1929 г. на Министерството на финансите, а остатъка от главницата на сума 53.032 лв. да изплатят безлихвено на разсрочки.

22. Васил Георгиев Петров, от с. Лъджене, Пирдопско, вх. № 15429/1946 г.

Опрошават се на наследниците на Георги Петров, от с. Лъджене, Пирдопско, сумата 14.148 лв. и лихвите върху нея до деня на обнародване настоящото решение, дължими по решение № № 6786 1933, 1482/1934, 2817 и 3834/1942 г. на Софийската областна сметна палата към Пирдопското данъчно управление.

23. Христо Николов Налбантов, от с. Малки Воден, Свиленградско, вх. № 15463/1946 г.

Опрошават му се сумата 50% от сумата 61.600 лв., дължима по постановление № 576, от 3 декември 1946 г., издадено от Хасковския областен съд.

24. Иван Василев Петров, от гр. Бяла Слатина, вх. № 15782 от 1946 г.

Опрошават му се сумата 33.631 лв., дължима по изпълнителен лист по наказателно дело № 48, от 29 февруари 1944 г., издаден от Плевенския полски военен съд, заедно с лихвите до деня на обнародване настоящото решение.

25. Мирка Стоянова Микова, от с. Голямо Бучино, Перникско, вх. № 15884/1946 г.

Опрошават й се сумата 9.300 лв., дължима към Перникското данъчно управление по постановление № 3267/1945 г., издадено от софийския административен десничар на името на покойния ѝ съпруг Стоян Миков Вучков, заедно с лихвите до деня на обнародване настоящото решение.

26. Христо Костадинов Хаджийски, от с. Катрище, Кюстендилско, вх. № 16291/1946 г.

Опрошават му се сумата 6.292 лв., остатък от глоба по постановление № 200/1936 г., дължима към Кюстендилското акцизно управление.

27. Коста Петков Чернополски и Сава Витанов, двамата от гр. София, вх. № 16394/1946 г.

Опрошават им се сумата 40.000 лв., дължима по картон № 75351 към Софийското градско данъчно управление.

28. Йосиф Яко Малки, от гр. Пазарджик, вх. № 16812/1946 г.

Опрошават му се сумата 11.500 лв. и лихвите върху нея до деня на обнародване настоящото решение, дължими по постановление № 317/1946 г. на Пазарджишкото областен съд към Пазарджишкото данъчно управление.

Забележка. За всички случаи по настоящия списък, сумите, събрани до деня на обнародването му, не се връщат.

Председателстващ Петър Каменов: Конто г-да народни представители одобряват решението за одобрение решенията на прометарната комисия, взети в заседанието ѝ на 6 февруари 1947 г., пооткол № 3, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема. Следното заседание . . .

Митю Седев (ЗНП): Г-н председателю! Искам думата по дневния ред за утре.

Председателстващ Петър Каменов: Имате думата.

Митю Седев (ЗНП): Г-да народни представители! Прави предложение, в следното заседание министрите да отговорят на всички ставяни досега питанья и запитвания. Има вече отпразнена 37 питанья и 5—6 интерпелации от важен обществен интерес. Чл. 78 от поавалика задължава министрите, най-късно в следното заседание да отговорят на питаньята, а запитванията най-късно до един месец трябва да бъдат насрочвани. За да не се нарушава правилникът, прави това предложение.

Дълга да заявя, че правителството като че ли отбягва парламентарния контрол, което ни кара да издигнем глас на протест против тази неправилна практика. (Ръкоплескания от опозицията)

Председателстващ Петър Каменов: За следното заседание, което ще се състои утре, 13 март, председателството предлага следния дневен ред:

1. Първо четене на законопроекта за отпускане народна пенсия на Евдоким проф. д-р Асан Златарова.

Второ четене на законопроектите:

2. За изменение на чл. 3, т. 2. от закона за учредяване на „Общ фонд за подпомагане на студентите от висшите учебни заведения в България“.

3. За изкупуване акциите на Българското търговско паракордо дружество в ликвидация, гр. Варна, собственост на частни физически или юридически лица.

4. За изкупуване инвентара, собственост на янж. Юрдан Златанов, от гр. София, внесен в страната за направа на тунела при гара Гюешево.

5. За наемите.

6. За изменение на закона за работата на затворниците.

7. За изкупуване на принадлежащите на български поземни акции от д-во „Гранитоид“ — София, и д-во „Лъв“ — Плевен.

8. За одобрение Държавния стопански план за 1947 и 1948 г. Конто г-да народни представители приемат този дневен ред, моля да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Вдигам заседанието.

(Вдигнато в 17 ч. 33 м.)

Секретари: **ЙОРДАН ЧОБАНОВ**
РАДА НОЕВА

Началник на Стенографското отделение: **ТОДОР АНГЕЛИЕВ**

Подпредседател: **ПЕТЪР КАМЕНОВ**