

Стенографски дневник

НА

87. заседание

Сряда, 18 юни 1947 г.

(Открито в 15 ч. 35 м.)

Председателствувал подпредседателят Петър Каменов,

Секретари: Димитър Георгиев и Яни Янев.

СЪДЪРЖАНИЕ:

Съобщения:	Стр.
Отпуски	295
Законопроекти	295
Приветствия на подпредседателя Петър Каменов от името на Народното събрание към министър-председателя Георги Димитров по случай рождения му ден	295
По дневния ред:	
Законопроекти: 1. За учредяване на орден „Народна република България.“ (Първо и второ четене)	296
2. За амнистия. (Второ четене)	297
3. За разрешаване 912 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година за девет месеца на 1947 бюджетна година на същата главна дирекция. (Първо и второ четене)	297, 306
Говорили: Ангел Държански	297
Цветан Максимов	300

Христо Пунев	302
М-р Стефан Тончев	302
М-р д-р Иван Стефанов	304
4. За разрешаване на Иван Миланов Стойков от гр. Елена да преследва недвижими имоти, за да построи училищна сграда. (Първо и второ четене)	306, 307
5. За допълнение на забележка III към чл. 235 от закона за народното здраве. (Първо и второ четене)	307
6. За освобождаване от гербов налог договорите и договорната кореспонденция, с които Българската земеделска и кооперативна банка извършва покупко-продажби на тютюни, за сметка и риск на държавата. (Първо и второ четене)	307, 308
7. За изменение и допълнение на закона за еднократен данък върху имуществата. (Второ четене)	308
Дневен ред за следващото заседание	308

Председателствувал Петър Каменов: (Звъни) Присъствуват нужното число народни представители. Обявявам заседанието за открито.

(От заседанието отсъствуват следните г-да народни представители: д-р Александър Георгиев, Александър Ковачев, Анастасия Вълкова, Ангел Бъчваров, Андрей Михайлов, Андрей Пенев, Асен Чапкънов, Благой Николов, Борис Николов, Борис Стефанов, Борис Тасков, Васил Иванов Василев, Васил Петков Василев, Венера Клиначарова, Веселин Дашин, Вида Василева, Вълчо Цанков, Георги Кръстев, Георги Михайлов Георгиев, Георги Михайлов Добрев, д-р Георги Петков, Гочо Терзиев, Груди Атанасов, Грую Паукучиев, Деню Попов, д-р Димитър Хаджиев, Димитър Чорбаджиев, Димитър Нейков, Димитър Панайотов, Дойчо Чолаков, Дочо Шипков, Елена Гаврилова, Жейка Хардалова, Живко Живков, Запрян Ташев, Захари Христов, Иван Василев, Иван Димитров, Иван п. Димитров, Иван Делев, Иван Пенев, Иван Мамирев, Иван Чуков, Илия Добрев, Исмаил Сарходжов, Константин Русinov, Костадин Ганев, Крум Миланов, Кръстю Стойчев, Кръстю Добрев, Кръстю Кръстев, Любен Гумиеров, Магда Димитрова, Макра Гюлева, Марин Шиваров, Марин Маринов, Мата Тюркеджиева, Младен Биджов, Недялка Душкоза, д-р Ненчо Николаев, Никола Минчев, Никола Станев, Никола Тодоров, Никола Палагачев, Никола Янев, Пело Пеловски, Петко Деков, д-р Петър Пачев, Петър Бомбов, Петър Ковачев, Петър Панайотов, Рада Ноева, Сабри Мехмедов, Сава Дълбоков, Слави Пушкарков, Спас Христов, Спаска Воденичарска, Сребро Иванов, Стефа Блгоева, Стойне Лисийски, Стойно Гяуров, Стоян Гюров, Стоян Жеков, Стоян Павлов, Тано Цолов, Тодор Атанасов, Тодор Ляже, Трифон Кунев, Хафуз Генджев, Цанко Григоров, Цветан Капитанов, Пола Драгойчева, Юси Еминов, Янчо Георгиев, Янко Димитров и Янко Комитов)

Председателството е разрешило отпуск на следните г-да народни представители: Ангел Държански — 2 дена, Захари Захариев — 4 дни, Маню Пейков — 1 ден, Минчо Панов — 1 ден, Петко Благоев — 2 дена и Цветан Капитанов — 3 дни.

За следните г-да народни представители, които са се ползували с повече от 20 дни отпуск, следва да се иска съгласието на Събранието.

Д-р Александър Георгиев иска 7 дни отпуск. Ползувал се е досега с 22 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема. Александър Ковачев иска 4 дни отпуск. Ползувал се е досега с 26 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Анастасия Вълкова иска 1 ден отпуск. Ползувала се е досега с 59 дни отпуск. Които са съгласни да й се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Борис Стефанов иска 2 дена отпуск. Ползувал се е досега с 26 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Веселин Дашин иска 7 дни отпуск. Ползувал се е досега с 31 ден отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Димитър Чорбаджиев иска 3 дни отпуск. Ползувал се е досега с 23 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Макра Гюлева иска 4 дни отпуск. Ползувала се е досега с 65 дни отпуск. Които са съгласни да й се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Манахил Стоянов иска 4 дни отпуск. Ползувал се е досега с 36 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Младен Иванов Биджов иска 3 дни отпуск. Ползувал се е досега с 18 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Д-р Ненчо Николаев иска 4 дни отпуск. Ползувал се е досега с 24 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Спаска Воденичарска иска 4 дни отпуск. Ползувала се е досега с 28 дни отпуск. Които са съгласни да й се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Трифон Кунев иска 30 дни отпуск по болест. Представа медицинско свидетелство. Ползувал се е досега с 9 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Цанко Григоров иска 4 дни отпуск. Ползувал се е досега с 29 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Янчо Георгиев иска 7 дни отпуск. Ползувал се е досега с 48 дни отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Янко Комитов иска 6 дни отпуск. Ползувал се е досега с 21 ден отпуск. Които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Постъпили са следните законопроекти:

От Министерството на финансите — законопроект за амнистия за нарушенията по закона за митниците и другите прилагани от митниците закони, извършени от 9 септември 1944 г. до 31 декември 1945 г. включително от жителите на селищата, разположени по протежение на българо-югославската граница.

От същото министерство — законопроект за 4% държавен погасителен заем 1947 г.

От Министерството на вътрешните работи — законопроект за уреждане някои финансови въпроси на общините.

Законопроектите ще бъдат раздадени на г-да народните представители и поставени на дневен ред. (Стъпа прав)

Г-да народни представители! На 18 юни 1882 г. е роден основателят на Отечественния фронт, най-големият и смел борец против фашизма и реакцията, учител и вожд на българския народ, министър-председателят на Народната република България

Георги Димитров, (Членовете на бюрото, министрите и народните представители от мнозинството стават прави и продължително ръкопляскаат)

Днес, на 18 юни 1947 г. се навършват 65 години от неговото рождение и 50 години от неговата обществено политическа дейност. Отдал целия си живот в служба на трудовия народ, той от печатарски работник се издига до ръководител и вдъхновител на борбите на всички трудещи се и прогресивни хора в света.

След разгрома на народното въстание през м. септември 1923 г., който ръководител и вдъхновител бе той, прокуден от родната, др. Георги Димитров не престана да служи на идеала на нашия народ за свобода и демокрация.

От обвинение в Лайпцигския процес през 1933 г. той се превърна в най-страшния обвинител против фашизма и реакцията. (Продължителни ръкопляскавания от мнозинството) Той даде сигнала за борбата срещу надигащата се страшна опасност за човечеството — фашизма. С достоинство той защити българския народ щед целия свят и изрече историческите думи: „Когато Карл V говореше на немски език само със своите коне, моят народ разнасяше писменост на цял свят. (Ръкопляскавания от мнозинството) Аз се гордея, че съм син на българската работническа класа.“ (Ръкопляскавания от мнозинството)

Георги Димитров пръв издига глас за сплотяване прогресивните и демократични сили в нашата страна и смело ги поведе на откритата борба срещу монархията и фашизма. Под неговото мъдро ръководство се образува спасителният Отечествен фронт, който, подпомогнат от нашите славни партизани и от непобедимата и вечно побеждаваща Червена армия, на 9 септември 1944 г. срива от власт фашистката диктатура и установи властта на народа. (Ръкопляскавания от мнозинството)

От м. ноември 1946 г. Георги Димитров е министър-председател на България и под неговото мъдро ръководство нашата родина крепне все повече и повече, тя ще бъде преобразена, ще бъде силна, независима, високо културна и цветуща. (Продължителни ръкопляскавания от мнозинството)

Да живее Георги Димитров, министър-председател на Народната република България!

Г-да народни представители! Аз смятам, че изразявам чувствата на всички ви, като от ваше име и от мое име пожелаем на министър-председателя на България, любимия Георги Димитров, здраве, бодрост и дълги години все така да води нашата млада република към светлина и благоденствие. (Бурни ръкопляскавания от мнозинството. Всички сядат)

Димитър Димов (к): (Става прав) Да живее др. Димитров! (Бурни и продължителни ръкопляскавания от членовете на бюрото, министрите и народните представители от мнозинството, станали на ново право, и възгласи: „Да живее!“)

Председателстващ Петър Каменов: Минираме към точка първа от дневния ред.

Христо Пунев (сЛ): Искан думата.

Един от мнозинството: Я мълчи там, бе! В такъв момент няма да се обаждаш!

Христо Пунев (сЛ): Г-н председателю! Преди дневния ред има да направя следното съобщение. Преди една седмица бяха приети оставките на 23 народни представители. (Възражения от мнозинството)

Стоян Попов (к): и други: Сядай долу, бе!

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни)

Христо Пунев (сЛ): Тогава имаше тържествено обещание, че веднага председателството ще нареди, подгласниците, заместниците им да дойдат. Цяла седмица мина от тогава, а не виждаме в нашите редове тия наши депутати.

Председателстващ Петър Каменов: Председателството знае закона, знае работата си и няма защо да му правите напомняне. Минираме към точка първа от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за учредяване на орден „Народна република България“.

Моля секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законодателното предложение за учредяване орден „Народна република България“

Г-да народни представители! Борбите на българския народ от десетилетия за политическа независимост и социален и стопански възход намериха исторически израз в голямото дело на 9 септември 1944 г. Като резултат на тези борби дойде премахването на монархията и установяването на Народната република България.

Българският народ отхвърли единодушно на 8 септември 1946 г. монархическия режим, който го бе отклонил от историческия му път на славянско единение, бе му причинил национални катастрофи и неизмерими човешки и материални жертви, както и отне всички политически свободи.

След 9 септември 1944 г. и прогласяването на Народната република, българският народ, ръководен от Отечествения фронт, постави основите на своята политическа и стопанска независимост и тръгна по пътя на всеостранно строителство.

Народната република води една правилна национална политика, насочена към славянско единение и балканско сближение, към сътрудничество с всички свободолюбиви народи, които ще обезпечат на нашия народ светло бъдеще.

В тази нова епоха българският народ мобилизира всичките си сили за материален и духовен възход. С установяване на Народната република и прокламиране основните начала на новата конституция се гарантират всички права и свободи на народа и се издига трудът като основен обществено-стопански фактор — залог за материално благоденствие и духовен разцвет.

При Народната република държавата ръководи и планира стопанската дейност в страната за ускоряване стопанското възстановяване и развитие на производителните сили. Планирането на стопанската дейност и издигане съзнанието на трудещите се у нас разви невиджан досега трудов ентузиазъм, дисциплина, съревнование и ударничество — необходими фактори за бързото стопанско и културно издигане на нова България.

В този творчески подем на народните маси играят и ще играят особено важна роля проявилите се хора на труда във всички области на живота — строителите на нова трудово-демократична България. Към тях българският народ трябва да бъде признателен, а Народната република да ги отличи за народополезната им дейност.

За ознаменуване премахването на монархията и прогласяването на Народната република и отдаване заслуженото на борците за съществяване на последната, за отличаване проявилите се във великото строително дело на нашия духовен и материален живот и поощряване на всички онези, които ще творят и служат верно на Народната република България, подписалите народни представители възприемат инициативата на Националния комитет на Отечествения фронт — верен изразител на възжеланията на българския народ, внасяме законодателно предложение за учредяване орден „Народна република България“, който да бъде най-високият от всички досегашни ордени на Републиката, състоящ се от „Златна звезда“ — пет степени.

Гр. София, 17 юни 1947 г.

Вносител на законодателното предложение:

Следват подписите на 125 народни представители. (Чете)

„ЗАКОНОПРОЕКТ

за учредяване орден „Народна република България“

Чл. 1. Учредява се орден „Народна република България“, състоящ се от „Златна звезда“ и пет степени. Орденът „Народна република България“ е най-високият орден на Народната република. Наградените с „Златна звезда“ получават едновременно с нея и първата степен от ордена „Народна република България“.

Чл. 2. Подробен статут на орден „Народна република България“ се изработва от Министерския съвет и се одобрява от Председателството на Народната република.

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Пристъпваме към гласуване. Оми: 1-ти народни представители, които приемат по принцип законопроекта за учредяване орден „Народна република България“, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата министърът на финансите

Министър д-р Иван Стефанов: Понеже няма изказване и предложение за изменение и допълнение на законопроекта, моля, да бъде гласуван, по спешност, и на второ четене.

Председателстващ Петър Каменов: Министърът на финансите предлага законопроекта, по спешност, да бъде гласуван и на второ четене. Които г-да народни представители приемат това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля секретаря да докладва законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

ЗАКОН*

за учредяване орден „Народна Република България“

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 1).

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат чл. 1, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 2).

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат чл. 2, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Г-да народни представители! Поради това, че някои от законопроектите на дневен ред не са приготвени от комисията, моля да се съгласите да преремим дневния ред, като минаем на точка 17 от дневния ред. Които са съгласни с това предложение, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

* За текста на членовете виж първото четене на законопроекта по-горе.

Минаваме към точка седемнадесета от дневния ред:

Второ четене на законопроекта за амнистия.

Моля секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„ЗАКОН

за амнистия“.

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„Чл. 1. Амнистират се следните престъпни деяния, извършени от военни, приравнени и милитаризирани лица през времето от 9 септември 1944 г. до 20 януари 1946 г. включително:

А. По военно-наказателния закон — книга II

Глава III

Престъпленията против подчинеността, с изключение на тези по чл. 124.

Глава IV

Престъпленията против чиновничеството, с изключение на тези по чл. 131.

Глава V

Отклонение от служба, с изключение на тези по чл. 138.

Глава VI

Престъпления, извършени от и против дежурни, караулни и други длъжностни лица, с изключение на тези по членове 146, 147 и 148.

Глава VII

Превъзпение, бездействие и злоупотреба с власт, с изключение на тези по чл. 154, алинея втора, и чл. 155, алинея втора, чл. 165, алинея втора и трета, и чл. 166, алинея втора.

Глава VIII

Престъпления против реда и доброто поведение.

Глава IX

Повреда, присвояване и злоупотреба с държавен или частен имот, с изключение на тези по членове 178 и 179.

Глава X

Престъпления против частната собственост, телесна неприкосновеност и личната чест между военни, по чл. 185 и чл. 186.

Глава XI

Разни престъпления, с изключение на тези по членове 190, 191, 192, 196 и 196-а.

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат чл. 1, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„Чл. 2. Амнистират се всички престъпни деяния, извършени до 20 януари 1946 г. включително, по закона за военните сили — част VI: членове 230, 231, 232, алинея първа и втора, 233, алинея първа и трета, 234, 238, 239, 240, 241, 242, алинея първа и втора, 243, 244, 245 и 252.“

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат чл. 2, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

Чл. 3. Амнистират се престъпните деяния по чл. 242, алинея трета, от закона за военните сили, извършени до 9 септември 1944 г.“

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат чл. 3, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„Чл. 4. Конфискуваните предмети, както и изплатените суми по присъдените, до влизане на този закон в сила, глоби, граждански обезщетения, парични удовлетворения или съдебни и деловодни разноски не се връщат.“

Председателстващ Петър Каменов: Които приемат чл. 4, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към точка трета от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за разрешаване 9/12 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година за девет месеца на 1947 бюджетна година на същата Главна дирекция.

Моля секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за разрешаване 9/12 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година за девет месеца на 1947 бюджетна година на същата Главна дирекция

Г-да народни представители! Начиная от 1 октомври 1947 г., Главната дирекция на железниците и пристанищата минава на самоздръжка, съгласно закона за самоздръжка на държавните и държавно-автономните стопански предприятия. Ето защо в очакване на това взм не се поднесе за разглеждане и гласуване отделният бюджет за 1947 бюджетна година на казаната Главна дирекция.

За да може да се извършат належашки през времето от 1 януари до 30 септември 1947 г. разходи и да се оформи изплащането на заплатите и другите лични парични възнаграждения на служителите, както и на някои плащания, извършени с мое разрешение по чл. 64 от закона за бюджета, отчетността и предприятията срещу временни разписки, налага се да се гласува от вас закон за разрешаване 9/12 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година за девет месеца на 1947 бюджетна година на същата Главна дирекция.

Като имате пред вид изложеното, моля ви, г-да народни представители, да разгледате и гласувате изготвения за целта законопроект.

Гр. София, юни 1947 г.

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

ЗАКОНОПРОЕКТ

за разрешаване 9/12 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година, за девет месеца на 1947 бюджетна година на същата Главна дирекция

Чл. 1. Разрешава се на министъра на железниците, пощите и телеграфите да извърши разходи за девет месеца на 1947 бюджетна година в размер на 9/12 от кредитите за 1946 бюджетна година по редовния бюджет на Главната дирекция на железниците и пристанищата, като оставят в сила всички постановления, съдържащи се в закона за този бюджет.

Чл. 2. За веществени разходи, които по естеството си или поради по-рано поети чрез договори или по силата на специални закони дължения подлежат да бъдат извършени и изплатени през деветте месеца на 1947 бюджетна година в размери по-големи от разрешените 9/12, министърът на железниците, пощите и телеграфите може да разрешава да се произвеждат тия разходи най-много в размер на 12/12.

Чл. 3. Упражнението на разрешените с този закон кредити да свърши на 31 декември 1947 г., а платежните заповеди да се издават до 15 декември с. г.

Чл. 4. Разрешава се да се изплатят от икономите на параграф за заплати заплатите и други лични възнаграждения за времето от 4 април до 30 септември 1947 г. на служителите, вземащи заварените на 4 април 1947 г. длъжности при бившето Българско търговско параходно дружество в ликвидация, гр. Варна, преизначени по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата, съгласно закона за изкупуване акциите на казаното дружество. („Държавен вестник“, брой 77 от 1947 г.)

Чл. 5. Разпорежданията на членове 3, 5, 6 и 7 от закона за бюджета на държавата за 1947 бюджетна година се прилагат и за Главната дирекция на железниците и пристанищата, като изплащането на заплатите става по реда, предвиден в закона за щатните таблици на държавните служители, а по размерите, предвидени в таблицата за заплатите на служителите при Главната дирекция на железниците, строежите, водните и автомобилни съобщения, одобрена от Министерския съвет.

Чл. 6. Остават в сила и действие и през 1947 бюджетна година спрямо Главната дирекция на железниците и пристанищата постановленията на членове 12 и 15 от закона за бюджета на държавата за 1945 бюджетна година и на чл. 10 от закона за бюджета на държавата за 1946 бюджетна година.“

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Пристъпваме към гласуване. Които приемат на първо четене законопроекта...

Ангел Държански (ЗНП): (Тропа върху банката) Г-н председателю! Аз Ви изпратих бележка, искал съм думата.

Председателстващ Петър Каменов: Има думата народният представител г-н Ангел Държански.

Ангел Държански (ЗНП): (От трибуната. Посрещнат с ръкоплескания от опозицията) Г-жи и г-да народни представители! Преди да пристъпя към разглеждане на представения ни законопроект аз си позволявам във връзка със станалите напоследък събития у нас да прочета следната декларация на постоянното присъствие на Българския земеделски народен съюз: (Чете) Пред вид на замесилите напоследък обиски и арести в цялата страна...

Един от мнозинството: Това няма нищо общо с законопроекта.

Ангел Държански (ЗНП): ... при които се изземват книжа и архиви на местни и околийски земеделски дружби...

Един от мнозинството: Какво общо има това с законопроекта? Няма нищо общо.

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни) Моля Ви, г-н Държански, Вие вземате думата по дневния ред и по него ще говорите.

Ангел Държански (ЗНП): Г-н председателю! С тази декларация ние искаме да се изясни положението на Земеделския съюз.

Председателстващ Петър Каменов: Вие ще говорите по дневния ред.

Ангел Държански (ЗНП): Аз искам да се изясни, че ние не стоим на нелегални позиции. Нашата организация с конспирации не се занимава. (Възражения от мизиниството) Г-жи и г-да народни представители! Аз искам да прочета една декларация, с която да се изясни, че ние не стоим на нелегални позиции и с конспирации не се занимаваме. Но щом не искате, аз няма да я чета. Моля да се отбележи само, че не ми се дава възможност да прочета една декларация, която само полза ще допринесе. Щом не ми позволявате, няма да я чета.

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни) Ще говорите ли по дневния ред?

Ангел Държански (ЗНП): Ще говоря. Затова съм дошъл. Г-жи и г-да народни представители! Трябва да изкажа своята изненада от факта, че вместо да бъдем сезирани от един редовен бюджетопроект за приходите и разходите на Главната дирекция на железниците и пристанищата за настоящата 1947 г. още в края на миналата година или непосредствено след приемането на общия държавен бюджет, едва сега във втората половина на м. юни се внася във Великото народно събрание един законопроект за разрешаване 9/12 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 г., за 9 месеца на 1947 г. на същата Главна дирекция.

Бюджетът на държавата, на едно министерство, на едно държавно предприятие — това е отражението на политиката, която трябва да се проведе в държавата в съответното министерство, в дадено държавно предприятие за определена година, отражение на реформите и мероприятията, които се набиляват за същата година. Не можете да останете там, където сте били миналата година, особено във времена, каквито сега се живеят. Иначе не би имало никакъв смисъл всяка година да се изготвя нов бюджет, да се предприемат нови мероприятия, а чисто и просто трябва да се препечатват бюджетите, както са били в миналото.

Гласуването на дванадесетинки е наистина една стара парламентарна практика, упражнявана често в миналото, която обаче винаги е била остро критикувана от опозиционните и особено от прогресивните опозиционни групи. Такава една практика животът е отрекъл, тя е била осъдена, и особено сега, когато се говори, че вървим по нови пътища и че сме в период на един усилен строеж и творчество, не може да намери абсолютно никакво оправдание.

Още по-осъдителна става тази практика, когато се прилага по отношение на едно огромно и толкова важно държавно предприятие, каквото представляват нашите държавни железници. В мотивите към законопроекта е казано: „Начиная от 1 октомври 1947 г. Главната дирекция на железниците и пристанищата минава на самоиздръжка съгласно закона за самоиздръжката на държавните и държавно-автономните стопански предприятия. Ето защо в очакване на това нам не се поднесе за разглеждане и гласуване отделният бюджет за 1947 бюджетна година на казаната главна дирекция.“

Виждате как невинно се обяснява обстоятелството, че такова едно предприятие като Главната дирекция на железниците и пристанищата до настоящия момент е останало без редовен бюджет.

Аз ще трябва да кажа, че причините за забавянето на бюджета съвсем не са тези, че Главната дирекция на железниците от 1 октомври щяла да мине на самоиздръжка, но това се дължи на обстоятелството, че още не са готови новите щатни таблици на служителите по железниците по вина на известни ръководни лица от това ведомство. Това е истинската причина, за да остане Главната дирекция на железниците и пристанищата и до този момент без един редовен бюджет.

А с внасянето на настоящия законопроект вие сте лишени от всякаква възможност да видите устройството на това държавно предприятие, мероприятията, които то си поставя за цел да извърши през текущата година, броя на служителите в него, размера на заплатите им, общия размер на приходите и разходите в него и т. н.

Серги Златанов (ЗНП): (Казва нещо)

Министър Стефан Тончев: Ще има да чакат ти да видиш катастрофи. Засрами се като приказваш така! (Възражения от опозицията)

Кажете една катастрофа сега.

Серги Златанов (ЗНП): Ами Хумата, ами Лютидол?

Министър Стефан Тончев: В престъпната ти фантазия има катастрофи! Не те е срам!

Ангел Държански (ЗНП): Разбира се, че който прояви интерес, ще измери миналогодичния бюджет и ще изправи своите справки. Редното обаче е всичко това да ви се даде готово, за да може да го видите и да се справите с него.

Решко това за мене е едно указание, че ръководителите на Главната дирекция на железниците и пристанищата не са поглед-

нали о необходимата сериозност на задачите, които им са поставени като отговорни лица. Това става още по-непростимо, като се има пред вид огромното значение на железниците за икономическото повдигане на страната, за културата и прогреса на народа, на широките маси, на този голям нерв на стопанството, културата и цивилизацията въобще.

За да се разбере голямото значение на железниците за икономическия живот на човечеството, трябва да се подчертае, че още в първите години след появяването им железничните превозни такси са станали четири пъти, а след това десет, дори двадесет пъти по-ниски от превозните такси преди това, когато превозът е ставал с коли, теглени от животни. Това намаляване превозните разходи в транспорта, добавена към него и бързината на превоза, много бързо, веднага е дало своето отражение върху цените на стоките, които бързо са започнали да спадат. Днес е вече безспорно, че без железници е невъзможно и немислимо пълно задоволяване на всички почти потребности на живота. Те разширяха границите на международното стопанство едва ли не без ограничение.

Достатъчно е да се отбележат най-големите скокове на индустриалното производство след свързването на големите индустриални центрове с железници или пък факта, че самата индустрия е търсила винаги да се-устрои в съседство с железничните пътища, за да се види голямото значение на железниците за индустрията, както и за превозването на суровините, необходими да задоволят нейните нужди.

При това би ли била възможна индустрията без каменните въглища, които тя получава в необходимите количества само с помощта на железниците? Статистиката ни показва, че колкото по-развита железнична мрежа съществува в дадена страна, толкова по-голяма, толкова по-развита индустрия има там. За нашата индустрия железниците са играли, играят и ще играят огромна, много голяма, ако не и най-съществена роля.

Също такава е значението на железниците и за земеделското производство. Колкото по-близо е то до железничните пътища, толкова по-интензивно, толкова по-рентабилно става. Едно модерно развито земеделско стопанство е неразривно свързано с железниците, чийто услуги търси то, както за доставяне необходимите му машини, оръдия, изкуствени торове, фураж за добитък, там където го няма, така също и за отнасяне по далечните пазари на неговите произведения. В днешно време то не би могло да съществува в този вид, който има, ако не са бързите и евтини услуги на железниците, както и използването сега в по-ново време и на новата модерна техника.

Всякакъв културен напредък би бил невъзможен без железниците като снабдително и превозно средство. Те носят културен, стопански и икономически напредък. Много ясно доказателство за това е промяната, която се наблюдава след като железничен път мине през някоя област. Там много скоро се развива стопанският живот, повдига се културният уровень, изникват веднага модерни и богати села и градове.

Мисля, че съвсем не е необходимо да се изтъква при това огромното значение на железниците и за международните отношения, за културата, прогреса и връзките между народите и за тяхното обединение. Смяло може да се каже, че никое друго явление, никое друго откритие не е оказало такова грамадно и всеостранно влияние върху развитието на човешкия род и дух. Железниците преобразиха основно материалната и духовна култура на човечеството, а за нашата малка и бедна страна те изиграха ролята на най-важния може би фактор за културното и икономическо повдигане, на нашия народ.

Всичко това като казвам, трябва обаче да се има пред вид, че транспортните средства все пак не могат да изпреварят, не могат да надминат значително стопанското развитие на страната. Транспортът въобще и железниците в частност са съставна част от народното стопанство и се движат напред, усъвършенствуват се паралелно с него или непосредствено преди него. Стопанското и културното развитие на народите е било винаги обусловено от развитието на съобщителните средства.

И все пак трябва да се констатира, че в сравнение с другите европейски страни гъстотата на нашата железопътна мрежа иде на последно място преди тази на Гърция и Албания. При това при филът на нашите железнични пътища, т. е. на нагорнищата и т. н., е твърде неблагоприятен за експлоатация, и то не само на тесноколейните линии, където това е допустимо, но и за нормалните, а даже и за главните ни железнични пътища. Едва ли 27% от нормалните наши железнични пътища са хоризонтални, към 27% имат наклон от 10—25‰ и към 19% са с радиус под 500 м. Съвсемни европейски железнични пътища само гръцките и норвежките имат такъв лош профил. Този характер на нашите железнични пътища е причина, те да имат една слаба превозоспособност и толкова скъпа експлоатация. По тях тежки влакове с един локомотив освен в някои малки участъци, не могат да се движат. Нашите железнични пътища при това, освен в някои къси участъци, не позволяват развиване на голяма бързина. И най-последно — това е главната причина — пътниците и сточни тарифи у нас са по-високи, отколкото в други някои страни, където имат по-евтина експлоатация.

Основен закон в транспорта е законът за масовия товар и за обратния товар, което значи превозване на големи количества стоки и връщане на пълни вагони в обратна посока. Пренасянето на големи количества стоки намалява превозните такси. Ако при това превозните средства — вагоните — вместо да се връщат празни, намират обратен товар, с това се намаляват близо половината коствите разходи на превоза. Близо 40% от товарните вагони по нашите железници пътуват празни за съжаление, като се има пред вид географското ни положение и разположението на големите консулмативни центрове, а така също и на каменновъглените мини. Ваго-

ните, които идат пълни със стоки, предимно хранителни припаси, например към София, се връщат в обратна посока обикновено празни. Същото става и с вагоните, които се връщат например с възлища от Перник и се връщат в Перник почти празни.

През последните 6 години нашите железници — респективно железничните пътища, подвижният състав и персоналът — бяха подложени на едно извънредно много тежко и интензивно използване, с което технически нашите железнични пътища, нашите лични и подвижният ни състав бяха извънредно много отслабени, тъй като поради липса на материали и резервни части поддържането и подновяването на линиите, на вагоните и локомотивите и на разните осигурителни и други инсталации не можеше да става редовно. Износването, изхабяването на личните и на подвижния състав се изчислява от някои наши специалисти по дневни цени на грамадната сума 40 милиарда лева.

Г-да народни представители! Нашата железопътна политика трябва да бъде насочена към подобрене и увеличаване превозоспособността на железниците. В това направление се слагат няколко твърде важни проблеми.

На първо място проблемът за увеличаване превозоспособността на сегашните железнични пътища, на линиите се слага като проблем за подобрене на техния профил или за подобрене профила поне на главните линии. Това значи, да се избегнат големите наагорнища и силните завои. Това е обаче една много тежка задача, за разрешението на която са необходими много големи средства, каквито сега липсват. Набелязва се от техните друг един проблем — електрифицирането на сегашните железнични пътища, което ще докара увеличаване на превозоспособността им. И за него обаче са необходими много големи средства и сравнително евтина електрическа енергия. И едното, и другото обаче засега се явява твърде трудно поради това, че, както казах, не разполагаме със средства. Проучванията обаче и в едното, и в другото направление трябва да продължат, защото някои от тях могат да дадат необходимите резултати.

Друг проблем в това направление е проблемът за набавяне на подвижен състав — локомотиви и вагони, пътнишки и товарни, моторни, както и подобрене на съществуващите такива. Това е, разбира се, неспешна задача, отколкото другите две — тъй като сегашният подвижен състав е крайно недостатъчен за обслужване дори на сегашния трафик — и при това много по-лесно осъществима.

Според мене подобрието профила на нашите железнични пътища и електрифицирането на някои от тях е една колосална работа, която, при условията, с които сега разполагаме, ние не сме в състояние да извършим. Както казах обаче, нека проучванията продължат. Но ние трябва да се заловим веднага за увеличаване превозоспособността на железниците ни чрез заздравяване преди всичко на железничните пътища и на второ място — чрез набавяне на подвижен състав и едновременно с това и преди това още чрез подобрене състоянието на наличния такъв.

Тук му е мястото да кажа няколко думи за голямата, много голямата загуба на нашите железници и на нашето народно стопанство причинена от станалата преди известно време пожар на вагонната фабрика в Дряново. И до този момент нашето общество и ни поне ние, народните представители, не сме напълно информирани като за причините на този пожар, така и за причините от него щети. Но по сведенията, които аз имам по частен път, загубата се изчисляват на няколко стотини милиони лева.

Министър Стефан Тончев: 72.000.000.

Ангел Държански (ЗНП): И онова, което е най-важното за случая — съществено е дали тая фабрика, която е от такова жизнено значение за нашите железници, ще може в близко време да бъде възстановена. (Възгласи от мнозинството)

Министър Стефан Тончев: Напълно възстановена е и работи.

Ангел Държански (ЗНП): Дано! Това е абсолютно необходимо и трябва да се направи всичко възможно, ако не напълно, колкото се може повече да се възстанови, за да може да развие ако не напълно, поне отчасти своя капацитет, защото, трябва да си признаем, тя все пак запълваше до известна степен грамадните нужди от пътнишки и товарни вагони.

Колкото се касае пък до причините на това голямо бедствие за железниците и въобще за националното ни стопанство, те се крият в липсата на дисциплина, на единоначалие и в незначителна иерархията.

Точно във връзка с това налага ни се да кажем няколко думи и за персонала по това толкова важно за нашето народно стопанство огромно държавно предприятие. Който не е влизал в контакт с тия скромни труженици на стопанския, икономически и културен прогрес на нашия народ, той само може да не знае при какви тежки трудови условия работят те. Това са хора, за които ден и нощ е все едно, които не познават празничната и неделна почивка, хора, които, изложени на най-острите атмосферни влияния, бдят на поста си и с това напълно допринасят за културното и стопанско повдигане на своята страна, на своя народ. (Ръкоплескания от опозицията)

Поради естеството на самата служба немо съществено в това направление не би могло да се направи. След 9 септември аз видях при какви тежки условия работеха например работниците от Главната ж. п. работилница в София. При помещения без покрив, при студ от 10—15° и при сняг, който навиваше върху самите работници, те бяха на своя пост. Заплатите им при това, сравнително с тези на други държавни служители и съответно на естеството на техния труд, са едни от най-низките. Служебен стабилитет в истинския смисъл на тая дума те никога почти не са имали. А днес за стабилитет и дума не може да става.

След 9 септември покрай ония, които заслужено трябваше да бъдат уволнени в изцяло време платформата на отечественофронт-

ското правителство за прочистване на държавния апарат от фашистки елементи, бяха подложени на най-безогледни преследвания и такива железничари, които не само никога не са били фашисти, но напротив — много прогресивни държавни служители, които имаха една единствена вина, че са били по отношение на подчинените си по-искрени в изпълнението на тая толкова тежка и толкова отговорна служба. А имаше и много случаи, когато с заемаш началнически служби, само за да се заемат тия места от хора на Работническата партия или от така наречените неутрални, които се поставяха в пълна услуга на тая партия. (Ръкоплескания от опозицията)

Това допринесе твърде много за дезорганизирането на службата, за деморализирането на персонала, за убиването инициативата у началника, която е толкова необходима и толкова съществена за тая отговорна и деликатна служба. С това не само че не можа да се издигне на необходимата висота трудовата дисциплина, за която толкова много се говори още след 9 септември, но напротив, стигна се до едно твърде ниско ниво в това отношение, каквото никога дотогава не беше имало. Това е един въпрос колкото важен, толкова и болен от 9 септември насам, защото железниците са едно предприятие, където може би повече от всякъде другаде — като изключим, разбира се, войската и милицията — е необходима здрава дисциплина, спазване на единоначалието, безпрекословно подчинение на началника, който е натоварен с тежки отговорности, и строго спазване на иерархията.

Трудовите условия, при които работят железничарите, които са много тежки, трябва да се подобрят. Така ще се създаде и по-голямо производство и по-качествено производство. Това е съществена предпоставка за отстраняване едни от условията за катастрофите и злополуките.

Като се говори за катастрофи, трябва веднага да се констатира, че от края на 1945 г. до втората половина или почти до края на 1946 г. те бяха толкова много зачестили, че по едно време внесоха оскъдателен смут и възмущение в средата на нашето общество. Сведенията за тях и за причините им, особено за причините, и до този момент не са дадени. Те обаче са ясни — на първо място, понижаваната трудова дисциплина и липсата на необходимата подготовка. Докато по-рано катастрофите ставаха най-вече поради преумора на персонала, който наистина причинява една разсеяност у него, днес тая причина стои на последно място. Причините за тях днес трябва да се търсят, както казах, в голямата неподготвеност на една част от персонала, понеже се поставиха на известни отговорни постове лица, които липсва необходимата подготовка, и на второ място — в понижението на дисциплината, при което липсва инициативата на началника и се въздига в принцип неподчинението, понеже в лицето на повечето от началниците недобросъвестните служители искат да виждат фашисти, на които не желаят да се подчиняват. На тия причини се дължи до известна степен и закъснението на влаковете, които, трябва да се признае, напоследък са значително намалели.

Аз разполагам с една статистика за катастрофите у нас, която не е безинтересна. Като се почне от 1939 г. насам, получават се следните цифри. През 1939 г. е имало 186 катастрофи; през 1940 г. имаме 212 катастрофи; през 1941 г. имаме 208 катастрофи; през 1942 г. имаме 342 катастрофи; през 1943 г. имаме 187 катастрофи; през 1944 г. имаме 126 катастрофи — най-малко; през 1945 г. имаме 230 катастрофи — повечето са през втората половина на годината — и през 1946 г. имаме 537 катастрофи — рекордна цифра, до която никога не сме стигали.

Министър Стефан Тончев: Можете ли да обясните под катастрофа какъв разбирате Вие?

Ангел Държански (ЗНП): Това, което разбирате Вие.

Министър Стефан Тончев: Кажете!

Ангел Държански (ЗНП): През 1947 г. до 15 март, за два месеца и половина имаме 89 катастрофи.

Министър Стефан Тончев: Ако обясните това, ще кажа и друго.

Един от опозицията: Да каже г-н министърът това.

Министър Стефан Тончев: Ще каже, ще каже. Както е казал „а“, ще каже и „б“.

Ангел Държански (ЗНП): При тия катастрофи имаме повреден подвижен състав, локомотиви и вагони — ще взема само последните три години: през 1944 г. — локомотиви 38, вагони 120, през 1945 г. — локомотиви 51, вагони 298 и през 1946 г. — локомотиви 160, от които извадени от служба 46 и вагони 850.

Ето какво значи катастрофа, г-н министре.

Серги Златанов (ЗНП): Вземете си бележка, г-н министре.

Министър Стефан Тончев: Вземам си, вземам си.

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни)

Ангел Държански (ЗНП): До каква степен локомотивният парк е изваден в едно положение поради ненавременната и долнокъчествена работа, извършвана в ж. п. работилници, макар да се говори за ударничество, може да се види от следните данни: от 725 локомотива само 480 са били през 1946 г. в експлоатация. Останалите са били на поправка или са чакали ред да отидат на поправка. В депо Гърна Оряхска от 99 локомотива например изправни са били по една проверка само 42. В депо Варна от 41 изправни са били само 21. И в депо Пловдив от 39 изправни са били 20. При това престоят за

поправка на локомотиви в работилницата, докато в миналото е стигал до максимум 30 дни — което е нормално — през 1946 г. е увеличен на 40 до 50 дни. Това е резултатът на системата на ударничеството в нашите железници.

Не ударничество, г-да народни представители, е необходимо за това огромно стопанско техническо предприятие на държавата, може би най-квалифицирания технически персонал, а нещо друго, което се нарича рационализация. Само по пътя на рационализацията ще се стигне действително до положението, нашите железници да отговорят на поставената им задача като фактор за стопанско и културно повдигане на народа ни. Рационализация — това е разумна организация и практична дейност, насочена към най-бързото и ефективно постигане на поставената цел. Трябват нови средства и методи, основани на едни системни проучвания и обсъждания за възможно най-пълното използване на всяка единица трудова енергия. Тук е необходим не толкова двегодишен стопански план, а специална и подробна програма за извършване на всяка отделна операция, наложена и съобразена с дългогодишния опит и наблюдение на самите специалисти на служба в железниците.

Рационализацията води най-главно към намаляване разходите по производството и съдейства едновременно с това за намаляване цените на стопанските блага. Необходимо е научно изследване, с оглед на постигане най-бързо и най-пълно на поставената цел. Рационализация — това е пълна, всеобхватна, разумна, обновителна дейност. Съществува специална наука за рационалното организиране на труда и въобще на производството, която в Съветския съюз и Америка е намерила най-широко и най-пълно приложение. Може би никое друго предприятие и стопанство не се нуждае от рационализация на производството толкова, колкото железничното стопанство, като се има пред вид, че при железничния транспорт се залага имотът и животът на клиентите, на широката маса, която използва това стопанско благо. В него се борави с големи суми, ангажирани са огромни количества материали и голям брой служители, поради което се изисква много повече бдителност, по-голяма подготовка и пожертвувателност, повече отговорност и чувство на дълг при носене на службата.

Аз да пропуска един много важен въпрос. Понеже ръководните лица в Главната дирекция на железниците са решили и това държавно предприятие да мине от 1 октомври 1947 г. на самоиздръжка, аз съм длъжен да кажа две думи и по тази голяма реформа, по това толкова важно мероприятие в нашите железници. Най-напред принципът на самоиздръжка не е никаква оригинална идея на ръководителите на железниците. Това е една система, прокарвана вече в някои големи страни, като Съветския съюз и Съединените щати, но за която са необходими някои специални условия: на първо място една висока съзнателност за дълг у служителите, работещи в съответното предприятие, на второ място силно развито чувство на отговорност и на трето място здрава и стегната трудова дисциплина. Мене ми се струва, че по-вече сега, като имаме пред вид, че тези три съществени условия липсват в необходимата степен в нашите железници, организаторите на самоиздръжката не могат да очакват желаните добри резултати. И аз се страхувам, че упражнението на бюджета на железниците ще завършва с дефицит и че тяхното поддържане ще легне в тежест на общия държавен бюджет.

Накрая, за да завърша, трябва да кажа, че нашата железопътна политика, независимо от това дали железниците ще минат на самоиздръжка или ще останат едно държавно автономно предприятие, в общи думи трябва да се състои в следното. На първо място железниците като най-голямо държавно предприятие трябва да служат на народа, на широките маси и да бъдат полеснодостъпни, чрез своите услуги, за тях. Това значи, на първо място железопътната строителна политика да бъде такава, че да се строят само линии, които да бъдат в истинска услуга на народното стопанство и на културния ни прогрес, а не такива, които се прокарват с оглед интересите на известни лица или група лица, били те политическа или друга някаква категория граждани. В това отношение у нас, досега поне, е преследвана една погрешна строителна политика, срещу която винаги е въставал Българският земеделски народен съюз, който е имал една ясна и последователна политика относно построяването на нови железопътни линии. Във връзка с този въпрос стои отклоняването на възможно повече спирки и гари, за да бъдат железниците по-близко до народа. Това трябва, разбира се, да стане при спазване на необходимостта за това технически изисквания.

На второ място — прокарването на възможно по-достъпна сточна тарифа за произведението преди всичко на земеделското стопанство и за ония, от които има нужда.

На трето място — подобрене превозоспособността на нашите железници чрез средствата, които преди малко изтъкнах.

На четвърто място — подобрене трудовите условия, при които работи персоналот, разширяване социалните грижи за него и едновременно с това прокарване принципа на служебен стабилитет, уреджане на достатъчно здравни и почивни домове и пансиони за железничарските деца, премахване — колкото това е възможно, разбирате се — неудоволствата на обстановка, при която персоналот носи своята тежка и отговорна служба.

На пето място — повдигане трудовата дисциплина до оная висота, която е една абсолютна необходимост с оглед естеството на службата и целите, които преследва това държавно предприятие, особено сега, когато се минава на самоиздръжка.

Крайно време е да се възстанови напълно единоначалието при строгото спазване на иерархията, без да се убива с това, разбира се, личната инициатива на отделния служител и чувството му на свобода: граждански и човешки. Не трябва да се изпуска най-съществената за това предпоставка — компетентен и добре подготвен персонал.

На шесто място — премахване на излишните служби и големи брой служители. И тук една малка статистика ще послужи. През 1943 г. например, когато България имаше железопътна мрежа от

4.250 км., броят на служителите в железниците беше 33.979 души, заедно с надничарите, а през 1946 г., при една мрежа от 3.286 км. — или с около 900 км. по-малко — ние имаме над 38.000 железничари. Това значи, че през 1943 г. на един километър експлоатирания железничен път се падат по 8 железничарски служители, а през 1946 г. — по 11,6. Въпросът е, разбира се, и социален, но автономното управление, особено при самоиздръжката, не може да понася големи разходи, когато те могат да бъдат съкратени.

На седмо място, онова, което е може би най-важното — рационализация на железничното стопанство, която според един голям специалист по железничното стопанство значи такова научно организиране на труда и производството, при което да се получи: първо, най-голяма сигурност за живота и имота на клиентите, на потребителите, разбира се, преди всичко на самия персонал; второ, най-голяма точност и редовност в движението; трето, най-голяма дейтелност, под която трябва да разбираме възможно най-голяма бързина на транспорта; четвърто, възможно най-голям оборот на подвижния състав — локомотиви и вагони, пътнишки и товарни; пето, рационално стопанисване, което значи най-голямо производство на трафика, т. е. най-голям брой пътнишки и най-голямо количество превозени стоки, при което да се получат възможно най-големи приходи и възможно най-малки разходи. С това се цели, разбира се, по-голяма печалба за предприятието държавни железници, като, разбира се, и спестяванията трябва да бъдат разумни, а не безогледни.

В неразривна връзка с това е и рационализацията на друго едно стопанство — производството на въглища, чийто най-голям консуматор са железниците, които в своя разходен бюджет отделят огромни средства за получаване на своята двигателна сила. Поевтиняването на транспорта, което трябва да съставлява една от целите на нашата железопътна политика, е в неразривна връзка с намаляване цената на въглищата.

Такава по моя преценка трябва да бъде политиката на ръководството на това голямо и толкова важно държавно предприятие, което винаги е играло и ще играе в бъдеще още по-голяма роля за нашето стопанско и културно повдигане. Тази политика обаче в никакъв случай не може да бъде провеждана с дванадесетинка, а с един добре обсъден и съобразен с възможностите, нуждите и целите, които народното ни стопанство поставя на това държавно предприятие, редовен бюджет. (Ръкоплескания от опозицията)

Председателстващ Петър Каменов: Има думата народният представител Цветан Максимов.

Цветан Максимов (ЗНП): (От трибуната) Г-да народни представители! След като законът за бюджета на железниците, поради желанието на прогресивните днешни ж.п. служители, не мина едно временно с другите бюджетопроекти на държавата, след като ж. п. персонал цели 6 месеца е поставен в невъзможност да живее един цо-годе сносно, поносим човешки живот, ние виждаме, че след всички тия забавки и да не мине тук през критиката на народното представителство бюджетът на това голямо държавно стопанство, той отново дохожда тук, където му е мястото. Българската поговорка казва: „Скача скачко — доскача.“ След като нашият уважаван министър на железниците 6 месеца прави разходки, а персоналот през това време гледаше, качеше се по спирките, гладен, гол, за да обслужва влаковете недоял, днес той се реши, подпомогнат от министъра на финансите г-н Стефанов, да се яви да иска вашето позволение да се оформят разходите по Министерството на железниците.

Е ли това правилно? Не трябваше ли да стане това по-рано? Не беше ли необходимо бюджетът на едно такова огромно стопанско предприятие да минае с другите бюджети на държавата, та да не става нужда ж. п. персонал, ония служители, които бдят за нашия живот, г-да народни представители, когато вие пътувате насам и нататък по железниците, да не се качва той гладен да обслужва влаковете? Но нямаме кой да помисли малко повече за ония, които денем и нощем бдят, за да имат вие възможност спокойно да се наспите и да дойдете тук да изпълнявате вашия дълг. (Ръкоплескания от опозицията)

Министър Стефан Тончев: (Казва нещо тихо на оратора)

Цветан Максимов (ЗНП): Моля, г-н министре, оставете ме! Вие сте виновен. Вие нямате понятие и хабер от службата на железничаря, която е най-тежката служба.

Министър Стефан Тончев: Кажете нещо по-съществено, за да Ви благодаря и аз да взема бележка от твоите думи.

Цветан Максимов (ЗНП): Ще вземете, но дали имате желание да вземете? Защото аз не виждам да сте взели досега бележка от нашите думи.

Министър Стефан Тончев: Имам, имам желание.

Цветан Максимов (ЗНП): Дай боже! Но не вървам.

Г-да народни представители! Ако разгледате внесенния законопроект и ако се поинтересувате малко да видите как ще се плащат ж.п. служителите по тия разпореждания на членове 3, 5, 6 и 7 от закона за бюджета за 1947 г., вие не можете да намерите по кой параграф ще се заплащат заплатите на началниците на влаковете и на кондукторите, които не влизат в шатните таблици. Ако ще се плаща по размера, предвиден в бюджета за 1946 г., тогава, уважаеми г-н министре, вие поставяте ж. п. служители в положение на пълно катифиране, защото по бюджета за 1946 г. заплатите на експлоатив-

ния персонал са до 5.200 лв. месечно. Замислете си! Не е от значение кой говори на тая трибуна. Когато се казва истината, Вие сте длъжни да се замислите, защото върху Вас тежи отговорността за всички ония морални и материални щети, които днес БДЖ дава. Нашият ж.-п. персонал е гладен. С 5.200 лв., колкото получава един началник-влак I-ва степен с 3 прослужени години, той не може да изхрани своето семейство.

Министър Стефан Тончев: Я прочетете по-нататък в щатните таблици.

Цветан Максимов (ЗНП): Ще прочета. Ето го — това е. (Сочи един лист) Щом бюджетът на железниците Вие желаете под тая форма да го прокарате, аз Ви питам: ще бъдете ли в състояние да накарате персонала да не заспива по спирачките? Вие не сте били железничар. Това е една специфична служба, която изисква напълно да бъде задоволен стомахът на служителя. (Ръкоплескания от опозицията). Възражения от мнозинството! Моля, вие нямате хабер от тая работа. — Нужно е стомахът на тоя служител да бъде задоволен, за да може, когато се качва на спирачката, или се хваща за скобата, или за куплата, или за шпругата, да може да излезе жив и здрав и да може да се върне в своето семейство, откъдето е излязъл.

От мнозинството: Ц-ц!

Цветан Максимов (ЗНП): Много има да цъкнете вие, но никога няма да стигнете до онова положение, за което сте се борили — да защитите трудещите се, ония, на които животът винаги и всякога е в опасност. (Възражения от мнозинството)

Г-да народни представители! Аз ще се спра малко по-основно върху низшите ж. п. служители, от средата на които съм излязъл и аз. Ж. п. служби, както казах, са специфични. За тях е необходим квалифициран персонал плюс любов и преданост към ж. п. делу. Не всеки ж. п. служител може да бъде рационализатор в службата си; не всеки ж. п. служител може да бъде полезен и не всеки може да осигури ж. п. движение или поестия влак.

Стоян Нешев (к): Ти си голям рационализатор!

Цветан Максимов (ЗНП): Защото, ако е нужно човек въобще да бъде нахранен, за да може да работи, за да може да се движи, още по-нужно е ж. п. служител да бъде здраво нахранен, защото той влиза под скобите, той се хваща за железната купла, която е с температура минус 40°C, и ръцете му остават прилепени за нея. С тия заплати, които вие определяте тук, аз не виждам възможност низшите ж. п. служители, или така нареченият ексекутивен персонал, който 15 години наред води борба, да получи едно шо-годе облекчение в материалните си и лични възможности, да бъде по-добре нахранен и облечен. Ние не виждаме да му давате по-голяма заплата. Напротив, в чл. 5 на законопроекта се казва, че разпорежданията на членове 3, 5, 6 и 7 от закона за бюджета на държавата за 1947 г. се полагат и за Главната дирекция на железниците и пристанищата. Значи, г-н министърът и по-големите служители ще си получават представителни пари по 15.000 лв. и други там подобни. Защо, г-н министре, Вие можахте да предвидите за Вас си 15.000 лв. представителни плюс онова, което отделно получавате, а не можахте да предвидите най-малко с 2.000 лв. на месец да се увеличат заплатите на ексекутивния персонал (Ръкоплескания от опозицията), на тоя ж. п. служител, който Ви разкарва насам-нататък, било за Ваше удоволствие, било по служба, било за да правите политика? (Ръкоплескания от опозицията)

Министър Стефан Тончев: Провери да видиш, какво е дадено.

Цветан Максимов (ЗНП): Уважаеми г-да народни представители! Аз няма да се спрам на големите ж. п. катастрофи от 1944 г. насам. Но мога само едно да кажа, че нашите железници се лишиха от най-добрите си служители. В железниците влязоха хора, които нямат професионална опитност, а имат само партийна, и повечето от катастрофите се дължат именно на тая неопитност на персонала. (Ръкоплескания от опозицията)

Ние имаме задължението да осигурим ж. п. служител, за да може той да бъде освободен от мисълта, че неговата жена, че неговото семейство не е задоволено с най-необходимото; ние имаме задължението да му дадем нещо повече, да го подсилим материално, за да може той спокойно да върши като спирач, или като началник-влак, или като кондуктор, или като стеножник своята тежка служба, да бъде сигурен, че след 24 часа служба той ще се върне жив и здрав в своя дом. А той ще бъде осигурен тогава, когато няма да бъде със скъсени нивелири и като тича да прихваща и отхваща вагоните, вагоните колка няма да се разрастват от остри камъци по ж. п. линии, и когато неговото тяло ще бъде добре нахранено. Тогава той ще изпълнява с любов своите задължения и ще носи с радост своята тежка и отговорна служба. Това е начинът, по който можем да осигури тоя персонал.

Аз ви казвам: 15 години ексекутивният ж. п. персонал се бори за по-добро на неговото материално положение, за по-добро заплащане на неговия труд, за да бъде задоволен и да носи добре своята служба, за която той изразходва много повече енергия от другите служители. А тая енергия може да се възстанови само когато служителът е много добре нахранен и когато е спокоен, че след службата си той ще се върне отново при своята жена и деца, които ще има какво да ядат, къде да лежат и какво да носят.

Един от мнозинството: Много си голосоловен

Цветан Максимов (ЗНП): Не съм голосоловен. Моите аргументи не са аргументите на адвокат.

Стоян Нешев (к): Демагог!

Цветан Максимов (ЗНП): Един майстор в ж. п. тракция при депо София, Ганчо Василев Берберов, е получил следното. Ето ви бележка № 14 за ж. п. тракция. Основна месечна заплата 3.200 лв., повишение за 6 години — моля да се отбележи това — 400 лв., възнаграждение за деца 100 лв., възнаграждение за поскъпване на живота 2.240 лв., последно възнаграждение за поскъпване на живота 1.280 лв. или всичко 7.220 лв.

Министър д-р Иван Стефанов: За кой месец е това?

Цветан Максимов (ЗНП): За месец декември 1946 г. — Удържан: герб 8 лв., „Отдых и култура“ 10 лв., членски внос ж. п. каса 50 лв., лични заеми 1 лв., лихви заеми 223 лв., — това иде да покаже, че всичките пари, които този ж. п. служител ще получи от тая каса, са внесени от него, и само по благоволение на касиера може да вземе аванс, за да продължи своя живот и да носи тежката си служба.

Министър Стефан Тончев: Против тая каса ли си?

Цветан Максимов (ЗНП): Не съм против. Касата не е лоша, но е лоша вашата практика да давате малки заплати на ексекутивния персонал, за който въобще вие не желаете да помислите. (Ръкоплескания от опозицията)

Продължавам. — Въглища 1.025 лв., запори 1.000 лв., аванс си 3.000 лв., кооперативна каса 1.060 лв., герб 15 лв. или всичко 6.100 лв.

Чиста сума за получаване 1.120 лв. Ето, 1.120 лв. е получил на 30 декември за м. декември този ж. п. служител, с които е трябвало да посрещне Новата година и Рождество Христово.

Можете да си представите в какво положение са днес нашите ж. п. служители, за които сега ще вдигнете ръка да им се даде малко повече, за да имат възможност, както казах, живо и здраво да се върнат при децата си и при жените си, живо и здраво да се върнете и вие, когато пътувате насам или нататък. (Възражения от мнозинството)

Г-да народни представители! Г-н министърът, който ме апострофира, във в. „Борба с туберкулозата“ през март 1947 г. излиза с една статия, в която, след като изрежда специфичните условия за носенето на ж. п. служба, казва: (Чете) „През 1946 г. са били уволнени поради боледуване от белодробна туберкулоза 57 души, от които 16 поради смърт, а от констатираните през 1946 г. са уволнени 17 души, от които 6 поради смърт. Към 31 декември 1946 г. остават на служба болни от белодробна туберкулоза 360, изразени в проценти към общия брой на служителите — 1.04%“

Питам аз г-н министра: с тази заплата, която получава днес ж. п. служител, може ли той и неговото семейство да се предпазят от белодробната туберкулоза? Ще ли могат тези ж. п. служители с разстроени нерви от глад и от неизвестност за службата, от това постоянно напрежение при носенето на тяхната служба да не хлътнат, да не заболееят от бацила на Кох, ще ли могат те да бъдат живи и здрави и да избегнат пенсионирането по ботест? Няма да го избегнат, г-н министре, защото Вие по-добре знаете от всичките тук, че, за да се избегне заболяването от туберкулоза, е нужна силна храна, а с тези заплати, които получават ж. п. служители, те не могат да нахранят организма си, който 24 часа е в напрежение и в неизвестност дали, като се качи във влака, ще слезе жив и здрав. Това не може да продължава повече, г-н министре! И целта на моето излизане тук не е друга, освен да подчертая пред Вас, че Вие...

Министър д-р Иван Стефанов: Демагогия!

Цветан Максимов (ЗНП): Няма демагогия тук. Когато Вие получавате 60.000 лв., ж. п. персонал получава 6.000 лв. месечно. Това не е демагогия, това е самата истина. Как може Вашият стомах да живее с 60.000 лв., а на ози, който кара влака, да живее с 6.000 лв.!

Министър Стефан Тончев: Ти колко получаваш?

Цветан Максимов (ЗНП): Ние предложихме да се намали най-много възнаграждението. Защо не го намалихте? Защо гласувахте увеличението?

Министър Стефан Тончев: Защо не кажеш ти колко получаваш?

Цветан Максимов (ЗНП): 42.000 лв.

Министър Стефан Тончев: А несчастният железничар получава 7.200 лв.

Цветан Максимов (ЗНП): По Ваня вина, не по моя. (Ръкоплескания от опозицията) Защото вие не знаете къде давате парите, които изкарва българският народ.

Министър Стефан Тончев: Не знаш какво приказваш!

Добри Терпешев (к): Може ли да се прави такава сравнител! Когато един министър е получил заплата равна на железничар? Защо приказваш това? Може би в Америка или Англия да е така! Железничар и министър къде имат еднаква заплата? Това е старата турска демагогия! Другояче това не може да се нарече, освен демагогия (Шум)

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни)

Цветан Максимов (ЗНП): Не желая да влизам в разговор с тебе.

Добри Терпешев (к): А когато железничарите събираха хляб, за да ни хранят, ти им казваше да не правят това.

Цветан Максимов (ЗНП): Какво съм казвал?

Добри Терпешев (к): Демагог!

Цветан Максимов (ЗНП): Не съм демагог, г-н Терпешев, и аз съжалявам, че от министерската маса ми отправяте подобни думи.

Добри Терпешев (к): Трябва да се казва истината.

Цветан Максимов (ЗНП): Аз говоря истината, а Вие в момента правите не демагогия, а нещо повече, защото нямате понятие от ж. п. служба. Това не е стопански план. (Ръкоплескания от опозицията)

Добри Терпешев: Моя работа е да изобличавам демагозите.

Цветан Максимов (ЗНП): А моята работа е да защитавам ж. п. служителите.

Г-да народни представители! При който и да е служител да се сирем, ние ще видим, че той не е доволен, че той няма възможност...

Асен Бозаджиев (к): Тежко и горко на ж. п. служители, щом ще ги защитава един разбойник! Ти си крадец на мъркучи!

Цветан Максимов (ЗНП): Ние трябва да направим онова, за което сме призвани. Имайте пред вид, че ж. п. служители доброволно и на драго сърце дават своя живот, за да изпълняват своята служба без да знаят дали няма, когато се качват на влака, да бъдат смазани, и дами ще могат да спазват от влака живи и здрави. Затова дълг се налага на вас да задоволите спирачите, кондукторите, началниците на влакове, контролорите, чиновниците по движението, стрелочниците, маневристите и тия на прелезите, които спадат към екзекутивния персонал; да им дадете възможност да получат нещо повече, за да могат, когато влягнат своята голяма енергия при изпълнението на своя дълг, да бъдат задоволени така, както подобава да бъде доволен един човек.

Един от мнозинството: Все едно и също говориш!

Цветан Максимов (ЗНП): Вие трябва да направите онова, което подобава на един Велик парламент, т. е. да снемете от дневния ред този внесен законопроект, тъй като той не отговаря на реалностите и на необходимите възможности за задоволяване на ж. п. гърла, които са и гладни, и голи, и боси. И г-н министърът на железниците, щом не желае да бъдат те зле третирани, а да бъдат винаги изхранени добре, трябва да внесе нещо по-друго от това, което министърът на финансите г-н Стефанов е дал — да се увеличат заплатите на ж. п. служители минимум с още 2.000 лв., за да може ж. п. персонал горе-долу да бъде доволен, да бъде осигурено и семейството на служителя, и лично той самият, когато вземе своята тежка и с отговорности задача.

С тая именно цел аз дойдох тук да ви кажа, че внесенният законопроект не отговаря на нуждите и той ще бъде един провокация пред големите ж. п. нужди, спрямо гладните средни и нисши ж. п. служители. Коригирайте се, за да ви бъдат благодарни тези служители. Иначе ще бъдете осъдени. (Ръкоплескания от опозицията)

Председателстващ Петър Каменов: Има думата народният представител г-н Христо Пунев.

От мнозинството: Е-хе-й-й!

Един от мнозинството: Исус Христо иде! (Веселост)

Христо Пунев (сЛ): (От трибуната) Аз съм Мойсей, не съм Господ.

Друг от мнозинството: Черен фантом си ти!

Христо Пунев (сЛ): Г-жи и г-да народни представители! След хубавите речи на нашия колега г-н Държански, който познава ведомството на железниците, и на г-н Цветан Максимов, който е излязъл из низините на железопътното дело и който каза потресавещи работи, на мен се пада ред да говоря един час, но ще ви моля да не ме пресичате, за да мога да говоря, вместо един час, само 10 минути.

Г-жи и г-да народни представители! Преди четири месеца аз бях депозирал едно питане към г-н министъра на железниците за необходимостта по ж. п. ведомство, но той не благоволити и досега да ми отговори. Възползувах се от случая, когато се разглеждаше бюджетът на Главната дирекция на пощите и телеграфите, да кажа нещо повече и за българските държавни железници. Ето, сега ми се пада случай да кажа в 10 минути това, което мисля, че е потребно да се каже тук, особено за г-да младите народни представители.

Г-н министре на железниците и г-н министре на финансите! Лично процедурите ние, като ни внасяте дванадесетинки да приемем. Дванадесетинките са дело на миналите фашистки управления. Буржоазната и ние, старите буржоазни партии си служеха с дванадесетинки. Тая ситуация имаше възможност да провежда в библиотеката на Народното събрание старите стенографски дневници. Прочетох

речи и на покойния дядо Блѝгов и на покойния Георги Кирков, и на нашия председател г-н Васил Коларов, и на нашия уважѝем г-н министър-председател Георги Димитров, в което те решително въставаха против дванадесетинките в държавния бюджет. Сега е ново време, нова епоха, нова ера. Преди месец и нещо...

Министър Стефан Тончев: (Казва нещо)

Христо Пунев (сЛ): Моля, не ме пресичайте, г-н министре! Аз никога не съм Ви пресичал и имам право да искам от Вас една лоялност към мене.

Министър Стефан Тончев: Аз обяснение давам.

Христо Пунев (сЛ): Обясненията после ще ги дадете. Ние гласувахме двегодишния стопански план.

От мнозинството: Вие не сте го гласували.

Христо Пунев (сЛ): Двегодишният стопански план без българските държавни железници няма да бъде изпълнен. Еямо ли е това, г-н министре?

Министър Стефан Тончев: Вярно е.

Христо Пунев (сЛ): Как тогава Вие по бюджета на 1946 г., когато не бе дори и замислен, поне публично, стопанският план, как по този бюджет ще авансирате суми излизни и големи, които се предизвикват по стопанския план? Кой ще ви разреши тези кредити на Вас? По стария бюджет това е немислимо. Вие чухте какво каза г-н Цветан Максимов — че низшият персонал по железниците получава едва — позволете да кажа, г-н министре — само за хляб; а за хляб дори не му стига, г-н министре, това, което получава.

Министър Стефан Тончев: Това е получавал и през 1946 г.

Христо Пунев (сЛ): За 1947 г. ще трябва да получава двойно повече, г-н министре!

Министър Стефан Тончев: Има щатни таблици! Прочетете нататък и ще видите, че е увеличено.

Един от мнозинството: Той не го е чел.

Христо Пунев (сЛ): Как Вие цели месеци ще процедурите с тия дванадесетинки? В мотивите към законопроект е казано, че влизаната от 1 октомври 1947 г. управлението на държавните железници влиза в самоиздръжка. Ами че вие, двамата министри и цялото правителство, бяхте длъжни да ни дадете един бюджет за тия десет месеца и после за три месеца Главната дирекция на железниците да има право да създаде свой собствен бюджет. Вие направихте, позволете да ви кажа, една нередност. Не може цели десет месеца — три тримесечия — Парламентът и държавата да си служат с дванадесетинки.

Сега, когато нуждите на целия народ, и на селяни, и на граждани, и на работници, и на индустриалци...

Един от мнозинството: И на земеделци!

Христо Пунев (сЛ): Разбира се, и на земеделци, и то най-вече на тях — то се знае — защото те са 80% от нашия народ. Но не бива да се прави демагогия, това вие го знаем. — Когато казваме, че нуждите на целия народ са големи и когато ние възнасяме — казвам го най-сърдечно — да изпълним един стопански план...

Един от мнозинството: Вие сте против стопанския план!

Христо Пунев (сЛ): Кой е против стопанския план? Ние сме за този стопански план, но как вие без българските държавни железници ще изпълните туй хубаво начинание, което е замислил г-н Терпешев? То няма да бъде изпълнено. Железниците с тази организация, с тая уредба, която съществува днес в тях, сами ще работят стопанския план, защото няма да има вагони, няма да има локомотиви, няма да има здрав персонал. Персоналът е туберкулозен, гладен, беден.

Имам ли право да кажа: цели 50 години ние сме били в защита на служителите по българските държавни железници, и сега сме в тяхна защита? 15-годишният труд на железничаря се равнява на мис 50-годишен труд. (Възражения от мнозинството) Какво се издига вие там? Ние сме се грижили много повече от вас за железничарите и много повече сме се борили за тях, макар че вие само нощем, когато спите, сънувате труд.

Йордан Русев (ЗНП): Конспирации сънуват.

Димитър Котев (к): В кафенетата си се трудил ти.

Христо Пунев (сЛ): Заклучавам. Аз моля най-сърдечно г-н министъра на железниците и г-н министъра на финансите да оттеглят този законопроект и да внесат тук на наше обсъждане един редовен бюджет за 9 месеца от 1947 г. Недейте чак Парламентът да Ви заповядава! (Ръкоплескания от опозицията)

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

Министър Стефан Тончев: (Посрещнат с ръкоплескания от мнозинството) Г-да народни представители и представители! Безспорно

не само говоривият бивш министър на железниците, пощите и телеграфите г-н Държански, но и всеки от вас си е задавал този въпрос: кои са причините, които оставиха, от една страна, финансовия министър и, от друга страна, министъра на железниците да заемат народното представителство с дванадесетинки, а не да го сезират с един редовен бюджет?

Пред хората, които не са запознати с онова, което става в министерството, този въпрос винаги ще стои открит, но за хората, които много добре знаят, какво се върши и какво става в това министерство — в това число и лицето, което е оглавяващо същото министерство и което от денните, които изнесе тук, в Парламента, личи, че е добре запознато с онова, което става в министерството, защото той имаше всички данни, макар някъде оскъдни, макар някъде и преувеличени — това не може да бъде изненада. И затова тяхното учудване, поне за мене е неоправдано.

За да прибегнем до този законопроект за девет дванадесетинки, причините са много основателни. Известно ви е, че ние гласувахме закона за самоиздръжката. Известно е на всички също така, че едно от най-големите, едно от най-огромните предприятия в нашата страна, това е Дирекцията на железниците и родните съобщения. Известно е на всички, че в тази Дирекция, с оглед на този закон, е отпочната една дейтелност, която надминава всички очаквания досега, па даже и очакванията на онези, които извършват непосредствено тази дейтелност.

За да можем да приведем в известност и да поставим на началата на самоиздръжката това огромно предприятие, ние трябваше да почнем от а, б. Всяко перо, всяка частичка, всеки инвентар, където и да се намира той, независимо от инвентарните списъци и книги, които съществуват, трябваше на нова сметка, с ръчича да бъдат пипнати, да бъдат прегледани годни ли са или негодни, и на мястото ли са, за да се приведа в известност и, като намерим реалната база, да можем да поставим това ведомство на началата на самоиздръжката.

Г-да народни представители! Вие не сте онези, които да не знаете, че бюджетът на Дирекцията на железниците и родните съобщения общо извършен и редовен, стига 22, а може би и 25 милиарда лева — половината от бюджета на българската държава. Кажете ми: може ли така леко, може ли така необмислено, може ли така бързо ние да изготвим един бюджет, легнал изключително на самоиздръжката, за да можем едновременно да го представим на вас, да ви сезираме с него и вие да си кажете думата? Не можеше. И по искане на техническия персонал в нашето министерство ние пожелахме да съобразим това ново законоположение в нашата страна с положението в онези държави, които от ред години са поставили на тия начала на самоиздръжка транспортното дело в своите страни, и прати всички в Словатския съюз. По искане на българското правителство съветското правителство с готовност се отзова на нашата покана и ни изпрати най-добрите си специалисти, техници, финансиста, които заедно с нашите специалисти тук несъмнено работиха няколко месеца, в резултат на която работа те излязоха с един основно прегледан, основно построен план, който легна в четвъртото постановление на Министерския съвет от м. февруари т. г. (Ръкоплекскания от мнозинството)

Като прочетете това постановление на Министерския съвет, вие ще видите огромната работа, огромната задача, която е легнала върху плещите на отговорния ръководен и висш персонал в Дирекцията на железниците и родните съобщения. Вие ще видите как всеки един началник е задължен с постановлението в определени срокове да извърши възложената му работа в неговия обсег на действие. И за честта на железопътния персонал, за честта на българския народ, аз трябва да ви съобща, че всички срокове, определени в това постановление, бяха изпълнени едновременно от нашия технически и ръководен персонал. (Ръкоплекскания от мнозинството)

Йордан Русев (ЗНП): Остава и другият въпрос: да възнаградиме персонала.

Министър Стефан Тончев: Сега ще дойда и до него.

Добри Терпешев (к): Ще го възнаградим.

Министър Стефан Тончев: Аз трябва да призная, че онова, което каза г-н Държански, в голямата си част ние го имаме пред вид. Всички онези точки, които набеляза г-н Държански, не само че ние ги имаме пред вид, но те из основа са разработени. И аз смятам, така както възвразявам г-н Държански, че само той ще бъде задоволен и удовлетворен за неговия труд, който е положил, и за грижата, която е имал по онова ведомство, което е оглавявал като министър на железниците.

Ангел Държански (ЗНП): Ако то стане.

Министър Стефан Тончев: Безспорно, ако то стане.

Но вие знаете, че сам г-н Държански казва следното нещо: огромно е значението на железниците, на транспорта за индустрията, земеделието и културата в страната; за да се осигурят този транспорт в услуга на това земеделие, на тази индустрия, на тази култура, необходимо е да стане една пълна рационализация на нашия железен транспорт.

Ето, г-н Държански, ето, г-да народни представители, точно това вие искате. Аз бих ви молил: ако вие се интересувате от ръководения персонал, да дойдете да видите, как той не знае нито ден, нито нощ, как той до двайсет часът е в заседания, за да преглежда всичко и да дава възможни разпоредби. Където се да изследват технически, както се за изследвания химически на разни химикали и др. за подобрене транспорта в нашата страна, които се

извършват извън служебното време доброволно, драговошно и с ентузиазъм от нашия персонал. (Ръкоплекскания от мнозинството)

И като имате пред вид каква огромна работа е легнала върху него, сами ще си дадете отговор, и най-вече г-н Държански, смятам, ще си дадете отговор, че това не може да стане за 15 дни, нито за един месец, нито за два месеца. Това ни отне извънредно много време, за да дойдем до положението необичайно — то не бива да се повтаря — да си служим с дванадесетинки, както си послужаваме сега. И ако това го направихме, да ви сезираме с този законопроект, ние го направихме не с оглед на думи, г-н Максимов, а на дело да не смутим тези железничари, да им дадем онова, от което имат нужда, за да могат действително с достоинство и с ентузиазъм да продължават своята работа.

Цветан Максимов (ЗНП): С това няма да им дадете нищо.

Министър Стефан Тончев: Но аз отговарям на въпроса за заплатите. Хубаво е, когато приказваме тук — аз и друг път съм имал случая да го казвам — особено по тия технически министерства, където няма място за многоглаголстване, няма място за площадни речи, да се поучим от преждеговорившия другар Държански. Кажете две думи: ако е упрек — ще го вземем за упрек, ако е допусната някоя грешка — уверяваме ви, тази грешка веднага ще бъде поправена, стига да имаме тази възможност. Но да вземем да приказваме работи, да измъкваме и да четем един лист в един низш служител по Министерството на железниците, в който има даже запор 1100, 1200 лв. — човекът имал някъде задължения, приспада му се от заплатата, защото съдията-изпълнител е направил този запор, не го е направило Министерството на железниците — и да се получи по твоите изчисления, г. Максимов, една малка заплата от 1200 лв. за месец, това е една площадна агитация. С това Вие ни най-малко няма да сгреее сърцата на този низш персонал, от който сте излезли, нито ще му дадете кураж и надежда, че това, което Вие приказвате, ще удовлетвори онези големи негови нужди, които действително стоят пред нас и пред правителството за удовлетворение.

Йордан Русев (ЗНП): Толкова на ръка получава човекът. С тях ще живее.

Министър Стефан Тончев: Но водими от желанието този пера сонал да бъде възнаграден съобразно вървежа на живота, след бързо поскъпването в нашата страна, и нямайки възможност да сезираме Народното събрание с един редовен бюджет, ние направихме всичко възможно, неговото материално положение да бъде по-добре с щатните таблици. Упрекът, който ни се прави от г-н Държански, че забавата е била изключително от нас, приемим го. Действително забавата стана изключително от Министерството на железниците, от Главната дирекция на железниците, от нейните ръководители, драги Максимов, затова защото тези хора правеха кризиса, бореха се в защита на своите интереси. Тия началници, тия големи хора се бореха, както българската поговорка казва, като вода с брегове, за да увеличат с каквото може заплатите на тези служители. Заради това се забавихме. Тези заплати влязоха от няколко дни в сила. И следователно с този закон, с който сега ви сезираме плюс щатните таблици, уверявам ви, ние се доближаваме до оня реална заплата, която е запланурана и предвидена съобразно пуждите на живота, поскъпването на живота през 1947 г. Следователно не се тревожете, драги Максимов.

Цветан Максимов (ЗНП): Ще следим и ще видим.

Иван Коприков (СЛ): Говорите за дванадесетинки. Как ще приложите щатните таблици?

Министър Стефан Тончев: Прилагат се. Четете закона по-надолу. Вие знаете, че законът закона изменя. Да не спорим сега юридически. Вие ще си кажете думата.

Става въпрос сега, подметна се, за липсата на трудов дисциплина, на единначалие в министерството, вследствие на което дойдохме до толкова нещастие, каквото е пожарът във вагонната фабрика. За този пожар вие и ние съжаляваме. Но трябва да ви кажа, така както възразих на бившия мой колега министър на железниците, за тия дини, с които разполагаме — не онези прословути цифри, които се имъкнаха в едно питане, което след това стана запитване на един депутат, който не е вече между вас. Дайте да назовем нещата със собствените им имена, дайте да похажем цифрите такива, каквито са. Няма да спечелим никой, ако вие не ни дадете да увеличим, а ние да намляваме. Истината е налице. Това е едно нещастие, станало неумишлено — запойване на окисжен, пенно останало през нощта, смятали, че е угасена тръбата и станало нещастие. Загубите са такива, каквито съобщиха пресата — 72 милиона лева, нито повече, нито по-малко.

Йордан Русев (ЗНП): Колко?

Министър Стефан Тончев: 72 милиона лева.

Йордан Русев (ЗНП): Не е вярно.

Един от опозицията: Повече са.

Министър Стефан Тончев: И загубите се състоят изключително в почивка, в онези материални и бюджетни отделения . . .

Един от опозицията: Не е вярно.

Министър Стефан Тончев: ... и в изгарянето приготвените някога в гона, каросериите на 22 вагона. Сега аз съм в състояние да ви съобща, че фабриката е вече напълно възстановена, и нищо не се случило там в онова, което е планирано и трябва да се работи.

Да народни представители! Дайте и тук да бъдем начисто за тази трудова дисциплина, дайте да бъдем и тук начисто за масовите уволнения, за лишаване на ж. п. транспорт от способния, дейния и честен персонал. Аз трябва да ви направя една декларация, че онова, което се казва чистка, ако имаме такава в Дирекцията на железниците, не я извърши министър Стефан Тончев, а я извърши бившият министър Ангел Държански. През моето управление, през моето министерствуване — елате да видите — няма да намерите и няколко стотин уволнения и размястения при един персонал в железниците — запомнете — който редовно, постоянно сгига цифрата 50.000 души.

Въпроса за трудовата дисциплина. Трудовата дисциплина днес изобщо не е още на онази висота, на която трябва да бъде — такава каквато я желаем ние. Отечественият фронт, такава каквато я желае България, такава каквато я желаа аз, като министър на железниците в всички други, които милеят за този ж. п. транспорт. Но трудовата дисциплина от онова, което е било преди 9 септември и особено след 9 септември, е вече стигнала на една голяма висота. Единоначалието е напълно установено, всичко е спокойно и по местата си, работи и преценява онова, което му предстои на другия ден да изработи. (Ръкоплескания от мнозинството) Желанието на всички ни е, ние да можем още повече, колкото силите ни позволяват, да премахнем онези малки пречки, които съществуват, за да получим окончателен завършек на оная трудова дисциплина, каквато е, да кажем, в Съветския съюз. (Възбуждения от опозицията) Но аз трябва да ви кажа по въпроса за трудовата дисциплина: елате и вие сами ще видите, идете по влаковете и сами ще видите, навсякъде е ли това, което е било по-рано? Не. Коренна промяна! И тази промяна ще продължава да става, и ние ще се поздравим в непродължително време действително с един стегнат, дисциплиниран, осъзнал се ж. п. персонал, който ще прави чест на младата наша Народна република. (Ръкоплескания от мнозинството)

Две думи за катастрофите. Няма защо да се извинявам на г-н Пунев. Аз си дадох моя отговор в бюрото на Парламента по тези катастрофи. Сам г-н Пунев знае, че поради важната задача, която предстоеше и предстои на Великото народно събрание, особено с конституцията и поради тези ваканции, които се дадох, не можих своевременно да отговоря. И аз очаквам всеки момент да ви изяснявам с този отговор.

Христо Пунев (СЛ): И аз го желя.

Министър Стефан Тончев: За голямо наше съжаление и за ваше съжаление, всичко онова, което пишете, г-н Пунев, не отговаря абсолютно, нито една десета, на истината.

Когато зарадох въпрос на г-н Държански: какво разбирате вие под катастрофи, той каза: „Каквото разбирате вие.“ Аз и в този случай ще трябва да опровергая г-н Държански. Данните, които той даде за катастрофи, не са действителни.

Ангел Държански (ЗНП): Действителни са.

Министър Стефан Тончев: Не само че от една година няма катастрофи, но от един-два месеца и онези малки произшествия, които на техническия език на железничарите се казват катастрофи, намаляха до минимум. Даже ние имаме — вие ще получите отговор — рекордна цифра, взето в един мащаб на няколко държави, да не кажа международен, имаме един плюс в прекратяване, в премахване на тия произшествия, на тия катастрофи.

Христо Пунев (СЛ): Ще бъда доволен, ако ме опровергавате.

Министър Стефан Тончев: За голямо Ваше съжаление, а за наша голяма радост, за радост на българския народ катастрофи няма. (Ръкоплескания от мнозинството) Но когато дойдем до тези произшествия, аз смятам, че поне тук г-н Държански ще бъде, както винаги се е старал да бъде, обективен. Г-н Държански! Вие наследихте след 9 септември този ж. п. транспорт. Вие сам проверихте какво наследство получихте. Вие сам видяхте в какво окаяно положение бе локомотивният, вагонният и другият технически парк. Вие сам видяхте, че ние от никъде няма какво да си достанем, защото сме херметически затворени. Вие сам знаете, че извънредно много части, даже и по-малки такива, ние не произвеждаме тук, а ги донасяме от вън. При този изхабен парк от локомотиви и вагони, и особено при оная изхабеност, от която идват нещастията, откъсването на вагони, което идва от изхабеността на релсите, които релси не можехме да доставим — вие сам знаете как сте давали нареждания да вдигнат, да демонтират релси от една линия, която е с по-малък трафик, и да ги поставят на друга с по-голям трафик, и знаете какво нещо е правил този ж. п. персонал, как от сутрин до вечер, драги Максимов, при студ 40° отива да демонтира и поставя релси — как можете вие сега да твърдите при това състояние, което ние фактически наследихме, че има такива страници катастрофи, че сме, както се изразява Максимов, поставили на риск живота на българските граждани?

Проявете по-голяма разумност. Проявете по-голяма обективност. Ние разполагаме с всички данни, но тия, които дава сега г-н Държански, за локомотивите, за вагоните, не са истински. Погледнете, много нещо се турна в ред. И вие, ако не признавате, предполагам, че го признават тия, които идват при Вас, тия, които идват от вън.

Когато пътуват по българската железопътна мрежа, когато сляпят във вагоните, в железниците, както се казва, те почувствуват, че действително пътуват в една уредена железопътна страна. Тия

които идат от чужбина, не един път са изказвали възхищението си. Това не се дължи нито на ресурсите, които сме получили, нито на онова, което е донесено от вън. Това се дължи на непосилния труд, на упорството и героизма на нашия ж. п. персонал. (Ръкоплескания от мнозинството) Дайте да имаме уважение към този персонал!

И водим от всички тия съображения, по всички тия причини, които изложих, аз моля народните представители да се съгласят да гласуват така представения закон, с който действително ние ще поощрим и без този големия ентузиазъм, който съществува в нашия железопътен персонал. (Ръкоплескания от мнозинството)

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

Министър д-р Иван Стефанов: Уважаеми народни представители в народни представители! Ни най-малко не искам да споря с изказките се по този законопроект, че не е за предпочитане да гласуваме дванадесетинки по какъвто и да било бюджет. По това спор не може да има и няма нужда да четем речи в Народното събрание отпреди десетки години, за да знаем това. Обаче така се стекоха обстоятелствата, че тъкмо нашето желание да постигнем максималния резултат още тази година, нашето желание да турим основите на железопътното дело у нас на още по-широка база за развитие в бъдеще, ни поставиха в това положение да искаме от Великото народно събрание да гласува 9 12 за 1947 г.

Известно е на всички интересувачи се граждани на нашата страна, а толкова повече това е достъпно за всеки народен представител, че в последните година и половина и повече у нас се започнаха основни изчисления във връзка с нуждата от преустройство на нашето ж. п. дело с оглед да се използва опитът не само в нашата страна, а и в чужбина. Тези изчисления се извършиха с помощта на специалисти по ж. п. дело от чужбина и особено с ценната подкрепа на съветски специалисти. И ние се надяваме, че ще можем до този момент да излезем с един готов план за преустройство на българските държавни железници по началата на самонездръжката, съгласно съответния закон, гласуван по-рано от Народното събрание.

Задачата обаче е много сложна. Предприятието Български държавни железници не е само голямо по размер — то е едно сложно предприятие. То не е само предприятие за експлоатация на железопътните линии — то същевременно строи такива. То не само използва подвижния материал — то поддържа работилници и фабрики за ремонтване на тоя материал и даже за производство отчасти. И към всичко това има едно сложно стопанско преплитане със странични стопански дейности, с които сложността още повече се увеличава.

Но не се ли отива твърде далече като се твърди, че негласуването досега на бюджет или гласуването сега на 9 12 цяло по един или друг начин да спъне подобрието и развитието на нашето железопътно дело, или пък че ще попречи на народното представителство, на отделните народни представители да се запознаят с устройството на нашите железници и с нуждите и възможностите на това предприятие и т. н.?

Разбира се, че тук се отива много далеч — и то не без въздействието на чувства и на отношението вобще към народната власт и към сегашната управа на българските държавни железници — защото не може да има никакво съмнение, че от 1944 г. насам в работата на българските държавни железници, във всички области на техния прояви се чувствува непрекъснато едно подобрене. Да вземем експлоатацията. Може ли да става дума за сравнение между това, което сега представлява експлоатацията на българските държавни железници, и онова, което беше в 1946 и 1945 г.? Не може и дума да става. Сега движението е много по-добро, много по-напред, много по-удобно за пътника, много по-бързо за стоките, отколкото беше в 1946 и 1945 година. Ние забелязваме, даже по месеци ако проследим данните, едно подобрене и до май включително. Къде в страните на Европа, които не са тага разсипани от войната, има този резултат, какъвто ние имаме в месец май — 92% от пътническите влакове да пристигат и заминават навреме от гарите? Или пък това — 86—88% от товарните влакове да заминават навреме? Къде го има това?

Нещо повече. Подхвърли се тук, че негласуването навреме бюджета на Българските държавни железници непременно фатално ще се отрази върху изпълнението на двегодишния план както в областта на железопътното дело, така и във всички области на народното стопанство, които са пряко засегнати от добрия ход на Българските държавни железници.

Е добре, един важен показател за подобрието на железопътното дело у нас, за доброто използване на подвижния материал, за доброто движение вобще по железниците и времетраенето на оборота на вагоните. По двегодишния стопански план се предвижда към края на 1948 г. ние да имаме едно обращение на вагоните за 5½ деенонощия, а ние вече за май 1947 г. имаме обращение на вагоните за 6 деенонощия. Времето, необходимо за да се върне един вагон на изходното място за ново използване, се намалява до такава степен, че ние през май месец 1947 г. сме близо до целта, която сме поставили за към края на 1948 г.

Наизуст се приказва, когато се твърди, че подвижният материал на българските държавни железници се намира в окаяно положение. Окаяно беше то в 1944—1945 г. И не можеше да бъде иначе. Никой не иска да види тогавашното ръководство за това положение. Но ние сега сме в положението да имаме около 50 локомотива готови, от ремонт излезли, които веднага могат да бъдат използвани. Ние сме в положение да препълняваме вече и плана за ремонт на вагоните с 37% за месец май. Ние сме в положение, вместо 34 локомотива, да се ремонтират 38 локомотива в месец. И трябва да ви обърна вниманието, че в последните няколко месеца, поради това изследване на състоянието на нашите железници с помощта на

чужди специалисти, отчитането на ремонта и на навременното лътуване на влаковете става по начини много по-строги, няколкукратно по-строги, отколкото е ставало това по-рано. Тук не се касае до едно надуване на факти, за една игра с цифри, а се касае до едно много строго преценяване на резултатите от мерките за осигуряване движението по българските държавни железници и за подобряване работата на работилниците.

Абсолютно с нищо не се е отразила липсата на бюджет за българските държавни железници върху възстановяването и развитието на нашето железопътно дело и до последния момент, защото нито ръководството на българските държавни железници, нито правителството са се оставили да бъдат спъвани от обстоятелството, че няма гласуван бюджет. Те са направили всичко, което е потребно за нормалния ход и за подобряване на работата в нашето железопътно дело. А привечдането сега на данни за катастрофи и произшествия, които да дават впечатлението, че положението у нас се влошава, не може да се обясни иначе, освен с една злопамятеност. Фактите говорят противоположното — че имаме едно всестранно подобрение.

В областта на строителството на нови железопътни линии може ли да става дума за сравнение на положението сега, на достиганията през тази година с онова, което сме имали в 1945 и 1946 години? И дума не може да става. На всички ви е известно, че особено големи средства и сили се влагат в строежите на нови железопътни линии, които са от най-голямо икономическо значение за нашата страна — както подбалканската линия, така и линията Волуяк—Перник. И ръководството на българските държавни железници, и целият персонал, зает със строителството, и самите работници в строителството правят неимоверни усилия, героически напъни, за да се свършат тия линии по-скоро. Линията Волуяк—Перник, по най-оптимистичните преценки на инженерите-строители, трябва да бъде завършена едва към края на 1947 г. И някой специалисти не вярваха, че това ще бъде възможно. Има всички данни налице да очакваме и да твърдим, че е твърде вероятно линията Волуяк—Перник, вместо на март 1948 г., когато се смяташе, че ще може най-рано да бъде построена, още преди края на 1947 г. вече да бъде в експлоатация. (Ръкоплескания от мнозинството) И това не се дължи само на упорството на ръководството на това наше голямо предприятие, не се дължи само на грижите, които правителството полага за това предприятие, а се дължи в голяма степен на оня трудов ентузиазъм, който е налице в нашия народ и преди всичко — в неговата прекрасна младеж. (Ръкоплескания от мнозинството)

И най-сетне по въпроса за персонала. Някой наивник може да си представява, че като се гласуват сега 9/12, с това заплатите на персонала на българските държавни железници ще останат такива, каквито са били през 1946 г. Самите железничари обаче знаят, че това не е така. И напразни са тия плоски и неоснователни, плиткы демагогически изстъпления от трибуната на Великото народно събрание, които никого няма да убедят в своята правота, . . .

Христо Пунев (сЛ): Нищо подобно!

Министър д-р Иван Стефанов: . . . а само ще разобличат говорителя именно в неговата безскрупулна демагогия.

Христо Пунев (сЛ): Никаква демагогия няма.

Министър д-р Иван Стефанов: Ако ние искаме да установим единаначалие, да установим трудова дисциплина, да установим въобще такъв режим в едно предприятие като българските държавни железници, който да даде най-добри резултати, ние не можем да отидем да кажем на железничаря: Слушай ти, другарю железничар! Ти получаваш 10.000 лв., а министърът получава 60.000 лв. Къде е справедливостта? Ами пречи да му кажем това той ще каже: моят началник получава 5-6.000 лв повече — защо аз да не получавам толкова?

Христо Пунев (сЛ): Това не е казано.

Министър д-р Иван Стефанов: Тук се касае не само за една демагогия плоска, плитка, а за нещо, което иска да руши — не че може да руши, но иска да руши тъкмо онова, за което уж плачат някои от господата от дясно — иска да руши трудовата дисциплина, иска да руши един режим на стегнатост в това предприятие.

Вероятно този господин, който си позволява такива демагогски хитрувания, мисли, че в Съединените щати, в Англия или в някоя друга страна железничарят получава тъкмо толкова, колкото получава и един министър. (Оживление)

Заплатите на железничарите за 1947 г. вече са подобрени, но тези, които говориха за заплатите, трябва да си дадат малко труд да проучат въпроса. А не трябва много труд. Достатъчно е да се сетят за закона за щатните таблици на държавните служители, който урежда заплатите.

Цветан Максимов (ЗНП): Чели сме го.

Министър д-р Иван Стефанов: Да, ама нищо не сте разбрали.

Цветан Максимов (ЗНП): Прочетете го Вие.

Министър д-р Иван Стефанов: В този закон се поставят рамките за уреждане заплатите на всички чиновници и служители по държавните учреждения и предприятия. А какво се казва там? Там се казва, че освен тия заплати, които получават служителите досега, те ще получават допълнителни възнаграждения към заплатите си и за семействата си — не 100 лв., както вие четете от декември месец 1946 г. за дете — и за извършен труд, и за нощен труд и то много повече, отколкото по-рано се е предлагало, и за опасни за здравето условия на труда, и за ударничество на работата. Всячко

това се дава допълнително към заплатите.

А що се отнася до заплатите на железничарите, всички железничари знаят това, което един народен представител, преди да говори тук от трибуната, не се е погрижил да узнае — че техните заплати за 1947 г. от 1 март, а не от 1 юни, ще бъдат подобрени с повече от 20—25—30 до 35%. Това го знаят железничарите, защото тия работи в едно демократично управление не се вършат в кабинетите на министрите и на главните директори а се обсъждат на събрания на железничарите и те ги знаят и вие няма да можете да ги заблудите. (Ръкоплескания от мнозинството)

Но да видим и друго. Сега господинът говори за увеличението на заплатите, но говореше ли той вчера, искаше ли неговата парламентарна група да се увеличи цената на пшеницата на 25 лв. кгр.? Искане ли той да се плаща, значи, хлябът два пъти по-скъпо, отколкото сега или пък да се дадат от държавното съкровище несъществуващи 10—15 милиарда лева, за да се субсидира по-евтино раздаване хляб на чиновниците и служащите, и железничарите в това число?

Не може да се демагогува без край. Не можете да искате вие и високи цени, и високи заплати, и високи пенсии, а да казвате на населението да не дава своите храни, . . .

Христо Пунев (сЛ): Това е демагогия!

Министър д-р Ив. Стефанов: . . . защото Отецественият фронт управлява България, да твърдите, че вие работите за доброто на българския народ, че вие защитавате неговите интереси. Това не може!

Цветан Максимов (ЗНП): Това е игра. Това не е истина

Министър д-р Ив. Стефанов: Истината е, че вашата линия на стопанска и финансова политика е линия на развихряне инфлация в нашата страна, на по-нататъшно разстройство на финансите в нашата страна и на катастрофа. (Ръкоплескания от мнозинството) Това е истината.

Христо Пунев (сЛ): Един финансов министър не може да говори така!

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни)

Министър д-р Ив. Стефанов: Защо да не мога да говоря така! Вие ще ми разправяте какво не мога да говоря и какво мога да говоря! Факт ли е, че тук се искаше 50% увеличение цените на земеделските произведения?

Цветан Максимов (ЗНП): Кой го е казал?

Министър д-р Ив. Стефанов: Друго нищо недейте казват, само кажете: факт ли е?

Христо Пунев (сЛ): Това не е вярно.

Министър д-р Ив. Стефанов: Вие нямате право да говорите за тия работи! Вие най-малко право имате да говорите, защото искате да фалшифицирате самите факти, които са станали тук в тая зала, във Великото народно събрание. Къде се намирате! Какво е това безсрамие? 50% увеличение на цените се искаше на цените на земеделските произведения и вие ръкоплескате, а после казвате, че не е вярно! Не може така.

Христо Пунев (сЛ): Вие сте длъжен да бъдете по-внимателен, когато говорите.

Министър д-р Ив. Стефанов: Аз внимателно слушах, а Вие сега ме прекъсвате.

Христо Пунев (сЛ): Не Ви е срам! Език на професор!

Министър д-р Ив. Стефанов: Отношението към персонала не се определя от възхвала с думи — че били честни, че били добри, че били работливи предано. Дава се това зачитане, тази възхвала на персонала на дело. А какво чуваме ние тук от тази трибуна? Начетина възхвала на думи, а на дело — злепоставяне на този персонал. Какво значи вие да кажете, че железничарите сега работят по-зле, отколкото по-рано? Не значи ли че този персонал работи по-лошо?

Цветан Максимов (ЗНП): Някои работят по-лошо. Такива са фактите.

Министър д-р Ив. Стефанов: Когато разправяте, че сега имало повече катастрофи, отколкото по-рано, това не значи ли, че този персонал работи по-лошо? Това е то единственият отговор. Или пък като разправяте, че сега има прекалено много персонал, много повече персонал, отколкото в миналото, и пак по-лошо се работело, това не е ли злепоставяне персонала на дело?

А колкото се касае до туй, че качеството на персонала било развалено вследствие безогледните уволнения, това е абсолютно невярно. Има уволнения на фашисти в българските държавни железници. Никой не може да отрече, че такива е имало по-рано. Знаят ли колко души са уволнени като фашисти? Тези, които са били уволнени като фашисти и са върнати, са само 120—130 души.

Ангел Държански (ЗНП): Това не е вярно.

Министър д-р Ив. Стефанов: Как да не е вярно?

Ангел Държански (ЗНП): Аз съм бил и зная.

Министър д-р Ив. Стефанов: Знаете, обаче ще знаете, ако сте се интересували, че една част от тях, които са се предали на своята работа, са останали на служба. Това трябва да се знае. А пък че могат да бъдат уволнявани от такова едно предприятие с 35.000 души персонал не десетки, не стотици, а хиляди в течение на една година, това е напълно нормално. Не може иначе да се провери този персонал, освен като влезе в работата. И който се прояви като лош работник, който бяга от работата, който взема постоянно отпуски по болест, и пр. който използва своята близост с властта и злоупотребява с нея, който има пропуск да ходи по разни забранени зони да върши търговия на черна борса, който иска да извлече всякакви облаги от своята служба, който злепоставя службата и не работи добросъвестно, той трябва да бъде изхвърлен от службата, за да се подобри работата и да се запази честта на персонала. (Ръкоплескания от мнозинството) Такива лентяи, такива нарушители на трудовата дисциплина, такива разложители във всеки един колектив трябва да бъдат изхвърлени час по-скоро. И биват изхвърляни!

Един от комунистите: Който краде маркучи, и той трябва да бъде изхвърлен! (Смях)

Министър д-р Иван Стефанов: За заплатите, казвам, всеки един от железничарите знае, че се подобряват. Но не е само това. Който се интересува от въпросите и обективно иска да измери какво е положението на железничарите, не може да отмени без внимание следните факти. За 1946 г. са изплатени наднормени възнаграждения, кърмостражни и маневрени възнаграждения, за нощен труд и други такива, 783.000.000 лв., което, както и да го изчислявате, според стойността на лева, не може да се сравнява с това, което е било по-рано.

На второ място на железопътните работници се дава храна, за покупката на която се харчи значителна сума. Докато в 1944 г. за даването на храна на железопътните работници са изразходвани 143.000.000 лв., в 1946 г. са изразходвани 421.000.000 лв.

Цветан Максимов (ЗНП): Затова ли...

Министър д-р Иван Стефанов: Слушайте Вие! Ако в 1944 г. са дадени 27.000 обеди и вечери на работниците по железопътната мрежа, в 1946 г. са дадени 53.000 такива — на два пъти повече хора.

Туй трябва да се има пред вид. И когато тук се говори за заплати, трябва да се знае, че при временните условия не само в нашата страна, по навсякъде повдигането на жизненото ниво на работническите маси, на чиновниците и на другите трудещи се маси и в железопътното дело и във всички области не може да става изключително по пътя на повишаване индивидуалния им ход, а много по-результатно ще става по пътя на колективното им обслужване в културно и материално отношение. Ето това вие пропускате. Или не го пропускате, не го забравяте, вие много добре го знаете, но не го казвате, защото не отързавате на вашите сметки. Известно е, че железничарите получиха едно снабдяване — храна и облекло — значително по-голямо, отколкото другите категории население и по този начин се повишаваше тяхното жизнено ниво на дело.

Аз не искам да отнемам повече времето на Великото народно събрание, но исках само с тези забележки да докажа, че съгласуването на 9/12 ни най-малко не се слъзва нито възстановяването, нито развитието на нашето железопътно дело, нито пък се увреждат интересите на персонала в това голямо, крупно държавно предприятие. Но с гласуването на тези 9/12 можеше само това да се направи в момента, г-н Пунев, да се даде онова, което е необходимо, най-необходимо за това предприятие.

Христо Пунев (СЛ): Как ще го дадете? Нямаме бюджет.

Министър д-р Иван Стефанов: Вие бъдете уверени, че ние не спим, ръководството на българските държавни железници не спи. То доказва на дело, че се грижи за всеобщото им развитие.

Тъй че откажете се да искате от нас да се откажем от този законопроект и гласувайте деветте дванадесетинки, ако искате на дело да помогнете на българските държавни железници. (Ръкоплескания от мнозинството)

Христо Пунев (СЛ): Ако имате бюджет, можете да давате, но нямаме бюджет. Дайте бюджет да гласуваме!

Председателстващ Петър Каменов: Пристъпваме към гласуване. Който приемам по принцип, на първо четене законопроекта за разрешаване 9/12 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година за девет месеца на 1947 бюджетна година на същата главна дирекция, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г-н министърът на железниците.

Министър Стефан Тончев: Аз моля г-да народните представители, пред вид важността на законопроекта, да бъде гласуван по спешност и на второ четене.

Ангел Държански (ЗНП): Не може. Станаха разисквания. Важен законопроект е.

Христо Пунев (СЛ): Правилникът забранява.

Министър д-р Иван Стефанов: Няма предложение за изменения в допълнения.

Председателстващ Петър Каменов: Който приемам предложението на г-на министъра на железниците, законопроектът да бъде гласуван, по спешност, и на второ четене, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Цветан Максимов (ЗНП): (Към министър д-р Иван Стефанов) Аз правя предложение, Вашата реч да се напечати и изпрати на железничарите.

Министър д-р Иван Стефанов: Не, Вашата реч трябва да се напечати. (Смях всред мнозинството)

Председателстващ Петър Каменов: (Звъни) Моля секретаря да доклажда законопроекта на второ четене.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„ЗАКОН“

за разрешаване 9/12 от кредитите по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година за девет месеца на 1947 бюджетна година на същата Главна дирекция“.

Председателстващ Петър Каменов: Който г-да народни представители приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 1)

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат чл. 1, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 2)

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат чл. 2, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 3)

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат чл. 3, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 4)

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат чл. 4, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 5)

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат чл. 5, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете чл. 6)

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат чл. 6, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Минаваме към точка втора от дневния ред, която става точка четвърта:

Първо четене на законопроекта за разрешаване на Иван Миланов Стойков, от гр. Елена, да продаде недвижими имоти, за да построи училищна сграда.

Моля г-на секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„МОТИВИ“

към законопроекта за разрешаване на Иван Миланов Стойков, от гр. Елена, да продаде недвижими имоти, за да построи училищна сграда

Г-да народни представители! На Иван Миланов Стойков от гр. Елена се отчуждават от фонда т. п. с. непокрити недвижими имоти. Същият обаче е започнал да строи на свое място и със свои средства училищна сграда в с. Боринци, Еленско. За да се даде възможност на казаното лице да довърши сградата и обзаведе училището, необходимо е да му се даде правото да продаде част от тия имоти и получените суми да се употребят изключително за посочената по-горе цел под контрола на училищното настоятелство в селото.

Като излагам горното, моля, г-да народни представители, да обсъдите предложението законопроект и, ако го одобрите, да го приемете и гласувате.

София, май 1947 г.

Министър на земеделието и държавните имоти: Г. Трайков

ЗАКОНОПРОЕКТ

за разрешаване на Иван Миланов Стойков, от гр. Елена, да продаде недвижими имоти, за да построи училищна сграда

Член единствен. Дава се право на Иван Миланов Стойков, от гр. Елена, да продаде следните недвижими имоти, подлежащи на

*) За текста на законопроекта виж първото четене на стр. 297.

отчуждаване по закона т. п. с., находящи се в землището на село Стрелци, Еленска околия:

1. Нива в м. „Крушата“ (Чолаковото) от 190 дек.
2. Нива в м. „При вадата“ от 13.7 дек.
3. Нива в м. „Протестантското“ от 29 дек.
4. Ливада в м. „Икономското“ от 7.3 дек.

Продажната цена се внася от купувача чрез нотариуса в Б. з. к. банка — Еленски клон и може да се изтегля само с разрешение на училищното настоятелство за довършване и обзавеждане на училищната сграда в с. Боринци, Еленска околия.⁴

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Пристъпваме към гласуване. Моля г-да народните представители, които приемат по принцип, на първо четене законопроекта за разрешаване на Иван Миланов Стойков, от гр. Елена, да продаде недвижими имоти, за да построи училищна сграда, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г-н министърът на финансите.

Министър д-р Иван Стефанов: Г-да народни представители! Понеже липсват всякакви предложения за допълнения и изменения на представения законопроект, моля да бъде гласуван, по спешност, а на втор^о четене.

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат предложението на г-на министра на финансите, законопроектът да бъде гласуван, по спешност, и на второ четене, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля г-на секретаря да докладва законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„ЗАКОН“

за разрешаване на Иван Миланов Стойков, от гр. Елена, да продаде недвижим имоти, за да построи училищна сграда⁴

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат заглавието на законопроекта, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете член единствен)

Председателстващ Петър Каменов: Моля г-да народните представители, които приемат член единствен от законопроекта, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Минаваме към точка осма от дневния ред, която става точка пета:

Първо четене на законопроекта за допълнение на забележка III към чл. 235 от закона за народното здраве.

Г-н министърът на финансите замества г-на министра на народното здраве.

Моля г-на секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за допълнение на забележка III към чл. 235 от закона за народното здраве⁴

Г-да народни представители! В някои дисциплини, като анатомия, хистология, биология, физиология, патология и др., работата е много затруднена, понеже лекарите, които се подготвят за тях, са в крайно ограничен брой. Необходимостта от привличането на кадри за попълването на вакантните щатни места по тези дисциплини налага, щото лекарите, които бъдат назначени на такива места, да бъдат освобождавани от задължението да заемат за срок от две години участъкова или общинска служба на село. В замяна на това обаче тези лекари трябва да се задължат да служат по съответната дисциплина най-малко 5 години и ако не изпълнят това си задължение, да бъдат изпращани на общо основание на село.

По този начин Министерството на народното здраве намира, че ще привлече необходимия за тези дисциплини кадър и ще може да го задържи достатъчно време на работа.

Ето защо ви моля, г-да народни представители, да разгледате и гласувате приложенния законопроект.

Гр. София, юни 1947 г.

Министър на народното здраве: Д-р Рачо Ангелов

ЗАКОНОПРОЕКТ

за допълнение на забележка III към чл. 235 от закона за народното здраве

Параграф единствен. Към забележка III на чл. 235 от закона за народното здраве се прибавят две нови алинеи със следния текст.

Освобождават се от задължението да заемат участъкова или общинска служба за срок от две години на село лекарите, които бъдат назначени на вакантни щатни места във всички ведомства по следните дисциплини: анатомия, хистология, биология, физиология, клинична лаборатория, патология, физиология, балнеология, бактериология, маларология, психиатрия, неврология, епидемиология, санитарен надзор (при областните медицински служби), хигиена (при институтите по хигиена на медицинските факултети и инспектор-лекарите при Дирекцията на труда), съдебна медицина, фармкология, биологична химия, патологична физиология, физика и химия.

⁴ За текста на член единствен виж първото четене на законопроекта на 306.

Тези лица обаче се задължават да служат по съответната дисциплина в продължение на най-малко 5 години. Ако някои от тях не изпълнят това разпореждане, министърът на народното здраве или упълномощено от него лице може на общо основание да ги изпрати да заемат служба на село за срок от две години по реда на алинея трета от настоящата забележка, като санкциите на алинея четвърта от същата имат приложение и в този случай.⁴

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Ще пристъпим към гласуване. Които приемат на първо четене, по принцип законопроекта за допълнение на забележка III към чл. 235 от закона за народното здраве, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г-н министърът на финансите.

Министър д-р Иван Стефанов: Понеже няма предложения за изменение и допълнение на предложения законопроект, правя предложение да бъде гласуван, по спешност, и на второ четене.

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат това предложение на г-н министра, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля секретаря да докладва законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„ЗАКОН“

за допълнение на забележка III към чл. 235 от закона за народното здраве⁴

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Димитър Георгиев (к): (Чете параграф единствен)

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат параграф единствен, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Минаваме към точка четвърта от дневния ред, която става точка шеста:

Първо четене на законопроекта за освобождаване от гербов налог договорите и договорната кореспонденция, с които Българската земеделска и кооперативна банка извършва покупко-продажби на тютюни за сметка и риск на държавата.

Моля г-н секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за освобождаване от гербов налог договорите и договорната кореспонденция, с които Българската земеделска и кооперативна банка извършва покупко-продажби на тютюни за сметка и риск на държавата

Г-жи и г-да народни представители! На Българската земеделска и кооперативна банка се възлага от страна на държавата, чрез Дирекция на външната търговия, да сключва договори за покупко-продажби на тютюни с чужбина, за сметка и риск на държавата. Така сключените договори са едно повторение, но с по-големи подробности, на сключените междудържавни спогодби, при които комиссионната е важен елемент.

Освободени са, съгласно чл. 28, буква „г“, от закона за гербовия налог, от задължително издаване на фактури или сметки продажбите, извършени от Българската земеделска и кооперативна банка за сметка и риск на държавата. Не е предвидено обаче да се освободят от гербов налог сключваните договори за подобни продажби.

На основание буква „б“, отдел А, общи правила от приложението към чл. 32, т. 2, от закона за гербовия налог, следва да не подлежат на обгербване и договорите и договорната кореспонденция за покупко-продажби на тютюни за сметка и риск на държавата, сключени от Българската земеделска и кооперативна банка с чуждестранни фирми, монополи и др. до днес, а така също и тези, които ще се сключват в бъдеще.

Г-жи и г-да народни представители! Като имате пред вид гореподложеното, моля да разгледате и гласувате предложението ви за целта законопроект за освобождаването от гербов налог договорите и договорната кореспонденция, с които Българската земеделска и кооперативна банка извършва покупко-продажби на тютюни за сметка и риск на държавата.

Гр. София, 22 май 1947 г.

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

ЗАКОНОПРОЕКТ

за освобождаване от гербов налог договорите и договорната кореспонденция, с които Българската земеделска и кооперативна банка извършва покупко-продажби на тютюни за сметка и риск на държавата

Член единствен. Освобождават се от гербов налог договорите и договорната кореспонденция за покупко-продажбите на

⁴ За текста на параграф единствен виж първото четене на законопроекта на 306.

тютюни за сметка и риск на държавата, сключени от Българската земеделска и кооперативна банка с чуждестранни фирми, монополи и др. досега, а така също и тези, които ще се сключват в бъдеще.“

Председателстващ Петър Каменов: Няма записани оратори. Ще пристъпим към гласуване. Които г-да народни представители приемат на първо четене, по принцип, законопроекта за освобождаване от гербов налог договорите и договорната кореспонденция, с които Българската земеделска и кооперативна банка извършва покупко-продажби на тютюни за сметка и риск на държавата, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г-н министърът на финансите.

Министър д-р Иван Стефанов: Г-жи и г-да народни представители! Понеже липзват предложения за изменение и допълнение на предложението законопроект, моля да го гласувате, по спешност, и на второ четене.

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат това предложение на г-н министъра, законопроектът да бъде приет, по спешност, и на второ четене, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля секретаря да докладва законопроекта.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете)

„ЗАКОН“

за освобождаване от гербов налог договорите и договорната кореспонденция, с които Българската земеделска и кооперативна банка извършва покупко-продажби на тютюни за сметка и риск на държавата.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Секретар Димитър Георгиев (к): (Чете член единствен)

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат член единствен, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Минаваме към точка тринадесета, която става точка седма:

Второ четене на законопроекта за изменение и допълнение на закона за еднократен данък върху имуществата.

Моля г-на докладчика да докладва законопроекта.

Докладчик Тодор Иванов (к): С измененията, които комисията направил в законопроекта, той добива следната редакция: (Чете)

„ЗАКОН“

за изменение и допълнение на закона за еднократен данък върху имуществата.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат заглавието на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Иванов (к): (Чете)

„§ 1. В чл. 5 се правят следните изменения и допълнения:

1. В точка 4 след думите „трайни култури“ се добавят думите „5 декара гори.“

2. В точка 10 думите „Общия съюз на земеделските кооперации и обединените кооперации „Напред“, се заменят с думите „и кооперативните сдружения.“

3. Създава се следната нова точка:

„16. Недвижимите имоти на изселниците по Крайовския договор, останали в Румъния като тяхна собственост.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат § 1 с направените изменения и допълнения от комисията, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Иванов (к): (Чете)

„§ 2. В чл. 7, точка 5, след израза „1943 г.“ се добавят думите „включително местата и сградите, построени до края на 1943 г. в Десбруджа.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат § 2, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Иванов (к): (Чете)

„§ 3. В чл. 8, алинея първа, думите „два (2) пъти“ се заменят с думите „един път и половина, а за горите — един път.“ В алинея втора думата „удвоените“ се заменява с думата „установените.“

*) За текста на член единствен виж първото четене на законопроекта в стр. 307.

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат § 3, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Иванов (к): (Чете)

§ 4. В чл. 23, алинея седма, датите 1 март и точки 4 и 5 се заменят с 15 февруари, а след т. 6 се прибавят следните нови точки:

„7) От помощи, получени от 1 януари 1947 г. насетне от държавни, държавно-автономни, общински и обществени учреждения, които се отчитат пред държавни учреждения, установени с документи от съответните учреждения.“

„8) Кооперативните сдружения за еумите, набрани от влогове, дялове и членски вноски, направени от членовете им — кооператори от 1 март 1947 г. насетне.“

„9) От продажби на превозни, земеделски и други машини на стойност над 25.000 лв., извършени от 1 февруари 1947 г. до 6 март 1947 г. включително, доказани с документи с автентична дата.“

„10) От тегления по засми, влогове, дебиторни и кредиторни сметки при кредитни и спестовни институти на 7 и 8 март 1947 г., установени с документи от същите институти.“

„11. От продажби на имущества от изселници и преселници, установени с документи от съответното общинско управление.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат § 4, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Иванов (к): (Чете)

„§ 5. Продължават се сроковете:

1. По чл. 15: а) за лицата, живущи в България — до 30 юни 1947 г. включително; б) за лицата, живущи в чужбина — до 31 август 1947 г. включително.

2. По членове 23 и 26 — до 30 юни 1947 г. включително.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат § 5, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Иванов (к): (Чете)

„§ 6. В чл. 30 се правят следните изменения:

а) В алинея първа срокът 31 юли 1947 г. става 31 август 1947 г.

б) Алинея трета се изменява така:

„Прави се тамаление на данъка така:

1. 10%, ако в първия срок на всяка година се изплатят две шестинки за същата година.

2. 15%, ако: а) до 31 август 1947 г. се изплатят всички шестинки за 1947 и 1948 г. и б) до 31 май 1948 г. се изплатят всички шестинки за 1948 и 1949 г. при условие, че двете шестинки за 1947 г. са изплатени до същата дата, и

3. 20%, ако до 31 август 1947 г. се изплати целият данък.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат § 6, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Иванов (к): (Чете)

„§ 7. Чл. 36 се изменява така:

„Възлага се на министъра на финансите да издава тълкувателни нареджения по прилагането на настоящия закон, при което се държи сметка и за разпоредбите във връзка с обмяната на банкнотите и бонусите, както и за обичайната практика.“

Председателстващ Петър Каменов: Които г-да народни представители приемат § 7, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Идущото заседание ще се състои утре, 19 юни, 15 ч., при следния дневен ред:

Първо четене на законопроектите:

1. За амнистиране нарушенията по закона за митниците и другите прилагани от митниците закони, извършени от 9 септември 1944 г. до 31 декември 1945 г. включително от жителите на селищата, разположени по протежение на българо-югославската граница.

2. За 4% държавен погасителен заем 1947 г.

3. За уреждане някои финансови въпроси на общините.

4. За одобряване покупката на кораби и други за Българския морски търговски флот.

5. За изменение и допълнение на закона за водните синдикати.

6. За учредяване на автономно смесено предприятие „Синдикат електрическа промишленост“ (Елпром).

7. За изменение и допълнение на закона за горите.

8. За висшето образование.

9. Първо четене на проекта за конституция на Народната република България. (Продължение разискванията)

Второ четене на законопроектите:

10. За изменение на закона за взаимноспомогателната и посмъртна каса при Министерството на външните работи и на изповедаванията.

11. За изменение на някои закони във връзка с облекчаване износа.

12. За допълнение на закона за безкасовите плащания и ползването на влоговете.

13. За монопола на спирта и подсладените спиртни напитки.

14. За изкупуване на металодобивната фабрика Макс Дамборн при с. Курило, Софийско.

15. Одобрение решенията на прощетарната комисия от 29 май 1947 г., протокол № 7.

Ксито г-да народни представители приемат този дневен ред, моля да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Вдигам заседанието.

(Вдигнато в 18 ч. 50 м.)

Подпредседател: (п) ПЕТЪР КАМЕНОВ

Секретари: (п) ДИМИТЪР ГЕОРГИЕВ
(п) ЯНИ ЯНЕВ

Началник на Стенографското отделение: ТОДОР АНГЕЛИЕВ