

Стенографски дневник

НА

6. заседание

Петък, 13 февруари 1948 г.

Открито в 15 ч. 20 м.

Председателствувал подпредседателят Атанас Драгиев.

Секретар: Димитър Чорбаджиев.

СЪДЪРЖАНИЕ

Съобщения:

Отпуски 35

Дневен ред:

1. Законопроект за изменение и допълнение на закона за таксите, събирани от Министерството на външните работи и от българските легации и консулства в странство. (Приемане на второ четене) 35
2. Законопроект за изпълнение на приложение VI от договора за мир. (Приемане на второ четене) 36
3. Законопроект за преноса и превоза. (Приемане на първо четене) 36

Стр.

Говорили: Димитър Захариев 37
Георги Босолов 38

4. Законопроект за закриване на Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столциата. (Приемане на първо четене) 38

5. Законопроект за фонда „Отдых и култура“. (Приемане на първо четене) 39

Говорила: Цветина Киранова 39

6. Законопроект за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища. (Приемане на първо и второ четене) 40, 41

Говорил: Костадин Лазаров 40

Дневен ред за следващото заседание 41

Председателствувал Атанас Драгиев: (Звън) Присъствуват нужното число народни представители. Обявявам заседанието за открито.

(От заседанието отсъствуват следните народни представители: Александър Ковачев, Александър Оббов, Ангел Бълваров, Андрей Михайлов, Андрей Пенев, Атанас Николов, Атанас Биоларски, Ахмед Якубов, Билял Мурадов, Борис Костов, Борис Николов, Васил Петков, Василев, Веселин Дашин, Вида Василева, Георги Генов, д-р Георги Петков, Горан Ангелов, Деню Попов, Димитър Греков, Димо Костадинов, Диню Тодоров, Дойчо Чолаков, Дончо Досев, Дочо Шипков, Запрян Ташев, Захари Христов, Иван Попов, Иван Делев, Иван Чонос, Иван Зурлов, Иван Масларов, Израел Майер, Илия Кемалов, Илия Добрев, Илия Бояджиев, Исмаил Сарходжов, Йордан Петков, Коста Крачанов, Крум Славов, Крум Милазов, Кръстю Кръстов, Любен Гумиеров, Марин Маринов, Мата Тюркеджиева, Младен Биджов, Недялка Душкова, Никола Разлоганов, Никола Минчев, Никола Ѓорговски, Никола Янев, Панчо Жекон, Пело Пеловски, Петър Анастасов, Петър Бабаков, Петър Бомбов, Петър Запрянков, Петър Ковачев, Петър Панайотов, Петър Пергелов, Сава Дълбоков, Сотир Колев, Спас Христов, Снаска Воденичарска, Станю Василев, Стефан Ковачев, Стоян Гюров, Стоян Петровски, Стоян Павлов, Тако Цолов, Тодор Атанасов, Тодор Ляжев, Тодор Жинков, Тодор Янакиев, Тодор Бонев, Трифон Тодоров, Янко Марков и Янчо Георгиев)

Бюрото е разрешило отпуск на следните г-да народни представители: Анастас Циганчев — 1 ден, Витан Цветанов Андреев — 1 ден, Георги Божков — 3 дни, Димитър Петров — 2 дена, Доню Сербезов — 1 ден, Иван Делев — 3 дни, Илия Кемалов — 3 дни, Людмил Стоянов — 1 ден, Павел Цолов — 1 ден, Стойне Лисийски — 1 ден и Черню Праматаров — 1 ден.

Народният представител Горан Ангелов, моли да му се разреши три дни отпуск. Същият досега е ползвал 21 дни отпуск. Ония г-да народни представители, които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Народният представител Дойчо Илчев Чолаков моли да му се разреши 10 дни отпуск. Същият досега е ползвал 20 дни отпуск. Ония г-да народни представители, които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Народният представител Петър Пергелов моли да му се разреши 1 ден отпуск. Същият досега е ползвал 24 дни отпуск. Ония г-да народни представители, които са съгласни да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Ония г-да народни представители, които са съгласни, точка първа от дневния ред — второ четене на законопроекта за народните съвети, точка пета от дневния ред — първо четене на законо-

проекта за изменение и допълнение на наредбата-закон за разпространение на вестниците и периодическите издания, а също така и точка 15 от дневния ред — първо четене на законопроекта за държавен телеграфо-пощенски институт, да се отложат за следващото заседание, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Присъстваме към разглеждане на точка втора от дневния ред:

Второ четене на законопроекта за изменение и допълнение на закона за таксите, събирани от Министерството на външните работи и от българските легации и консулства в странство.

Моля докладчика да докладва законопроекта.

Докладчик Йордан Чобанов (к): Комисията по Министерството на външните работи внесе едно единствено изменение в законопроекта, така както беше гласуван на първо четене, а именно: в чл. 1, п. 1, пореден № 2 „за двукратно преминаване — 1.000 лв.“ става „за двукратно преминаване — 800 лв.“ (Чете)

ЗАКОН

за изменение и допълнение на закона за таксите, събирани от Министерството на външните работи и от българските легации и консулства в странство.

Председателствувал Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така прочетеното заглавие на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Докладчик Йордан Чобанов (к): (Чете)

„Чл. 1. В закона за таксите, събирани от Министерството на външните работи и от българските легации в странство, се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея първа на буква „а“ от чл. 1 се изменя, както следва: „За виза на иностранны паспорти: 1) транзитна — 500 лв.; 2) за двукратно преминаване — 800 лв.; 3) за едно влизане в страната — 1200 лв.; 4) за няколко влизания в страната или за преминавания през нея в продължение на три месеца — 3.200 лв. и в продължение на шест месеца — 6.000 лв.“

2. Буква „б“ на чл. 1 се изменя, както следва: „за виза за корабли патент за кораб с пълна или парадна регистрация до 1.000 тона бруто — 2.000 лв.; от 1001 до 3.000 тона бруто — 3.500 лв. и от 3.001 тона нагоре — 6.000 лв.“

Тези такси могат да се увеличат или намалят по отношение корабите на всяка чужда държава, въз основа принципа на взаимност, с „Правилника и тарифата“, издадени от министъра на железниците и пристанищата след вземане съгласието на министъра на външните работи.“

3. Буква „в“ на чл. 1 добива следната редакция:
„за написване на всякакви заявления и други актове на български език — 350 лв. на страница от 30 реда или част от нея.“

4. Буква „г“ на чл. 1 добива следната редакция:
„за заверка на всеки подпис на български поданик или учреждение — 350 лв.; за всеки подпис на чужд поданик или учреждение — 700 лв.“

5. Алинея първи на буква „д“ на чл. 1 се изменя така:
„за издаване разни удостоверения на български поданици — 350 лв., а на чужди поданици — 700 лв.“

6. Буква „е“ на чл. 1 се изменя, както следва:
„за заверяване всякакви преписи — за първата страница, състояща се максимум от 30 реда — 700 лв., а за всяка последваща или част от нея — 350 лв.“

7. Буква „ж“ на чл. 1 добива следната редакция:
„за заверяване всякакви преводи на български от чужди езици и обратно — за първата страница при максимум 30 реда — 700 лв., а за всяка последваща или част от нея — 400 лв.; за българските поданици, учали се или работници се събира половината от тези такси и то за документи в пряка връзка с тяхното учение или занятие, като крайно бедните, а също и държавните стипендианти се освобождават от плащане на такси за казаните документи.“

8. Член 4 се изменя така:
„Редовното подновяване паспортите на българските поданици, живущи в странство, е задължително. Просрочилият повече от един месец да поднови паспорта си плаща 1.000 лв. глоба, както и стойността на паспорта за всяка изтекла просрочена година или част от нея, надвишаваща шест месеци.“

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така докладвания чл. 1, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Йордан Чобанов (к): (Чете)

„Чл. 2. Постановленията на настоящия закон влизат в сила 30 дни след датата на обнародването му в „Държавен вестник.“

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така докладвания чл. 2, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към точка трета от дневния ред:

Второ четене на законопроекта за изпълнение на приложение VI от договора за мир.

Моля докладчика да докладва законопроекта.

Докладчик Тодор Тихолов (с): (Чете)

ЗАКОН

за изпълнение на приложение VI от Договора за мир.“

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така докладваното заглавие на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Тихолов (с): (Чете)

„Чл. 1. Поданиците на Съюзените и Сдружени сили и Франция, както и поданиците на ония от Обединените народи, чийто дипломатически отношения с България са били скъсани през време на войната, които са били възпрепятствувани да защитят правата си като страни по дела, по които между 24 април 1941 г. и 15 септември 1947 г. са постановени решения, влезли вече в законна сила, могат да искат преглед на тия решения до 15 септември 1948 г.“

Ако постановените през този период от време решения не са влезли в законна сила, посочените по-горе поданици могат в първото заседание по делото след влизане на настоящия закон в сила, да искат нови доказателства, включително и в последната инстанция по делото.

За поданици на горните народи се считат и дружества или сдружения, които са учредени въз основа на законите на който и да е от тези народи.“

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така докладвания чл. 1, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Тихолов (с): (Чете)

„Чл. 2. До същата дата Съветският съюз може да иска преглед и на влезли в законна сила решения, постановени след 5 септември 1944 г. с които се засягат негови интереси като правоприменик на германски активи в България, съгласно чл. 24 от договора за мир, ако управлението на съветските имущества в България не е взело участие в делото като страна.“

Ако постановените след тази дата решения не са влезли още в законна сила, управлението на съветските имущества в България може да иска в първото по делото заседание, след влизането на настоящия закон в сила, доказателства в защита на своите интереси.“

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така докладвания чл. 2, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Тодор Тихолов (с): (Чете)

„Чл. 3. Прегледът се допуска от Върховния съд на републиката, който, ако уважи молбата, постановява решение и по същество на делото. И в този случай може да се искат нови доказателства“

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така докладвания чл. 3, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към точка четвърта от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за преноса и превоза.

Моля секретаря да го прочете.

Секретар Димитър Чорбаджиев (к): (Чете)

МОТИВИ

към законопроекта за преноса и превоза

Г-жи и г-да народни представителки и представители! В общата система на транспорта, макар и често крайно подценяван, не малка роля играе и общественият коларски превоз, както и преносът на стоки и материали, като начало или продължение на железопътния, воден и автомобилен транспорт.

Липсата на добре организиран пренос и коларски превоз може да затрудни, забави и оскъпи трите основни вида транспорт, а в сния населени места, които отстоят далеч от ж. п. и шосейни пътища, може да причини най-сериозни разстройства в стопанския живот.

Състоянието на преноса и коларския превоз в настоящия момент е крайно лошо.

В организационно отношение съществува почти пълен хаос: липсва каквато и да е централна стопанска организация, която да обхваща и уреди най-важните въпроси, свързани с преноса и превоза, особено тия относно съгласуване на тоя транспорт с задачите на момента и нуждите на народното стопанство; регулиране и отчитане дейността на същия; създаване на реални тарифи и упражняване на контрол за изпълнението им; уреждане въпросите по снабдяването с фураж, материали и занаятчийски услуги и пр.

Единствената централна организация, в която членуват част от носачите и превозвачите, е ОРПС, която, естествено, няма, нито може да си постави като пряка задача разрешението на горните въпроси.

Организирането на част от носачите и превозвачите в задруги по закона за допълнение закона за о. о. разрешава само въпроса за осигуряването на работниците по преноса и превоза, като насърчава тяхното групиране чрез създаване монополно право на работа в определен район.

В момента, поради изложената липса на каквато и да е стопанска организация на преноса и превоза и поради липсата на ефикасен контрол по прилагане тарифите, коларският транспорт не функционира правилно, а тарифите се нарушават системно.

Особено във вътрешните градски превози системата на търсенето и предлагането оскъпява най-необходимите стоки от консумацията и потреблението и затруднява стопанския живот.

Не по-добро е положението и при горските, минни и други участъци, където, поради липса на добри пътища, извозването на дървения материал, въглищата и рудите става само с коли и където поради отказ на коларите да возят се достига често до затрудняване и дори спиране на производството, до оскъпяване на същото, и в края на краищата нередовният коларски превоз се явява като сериозна пречка за ненавременното изпълнение на задачите, поставени от стопанския план, а чрез това се забавя и сгъва стопанското възстановяване и закрепване на страната.

Поради изложеното до тук състояние на преноса и превоза, в момента липсва реална възможност да се ръководи, контролира и правилно насочва общественият пренос и коларският превоз според нуждите на народното стопанство; да се провежда ефикасен контрол върху прилагането на тарифите и да се поевтини тоя транспорт; да се положат грижи за работниците по преноса и превоза; липсва най-после възможност да се включи този вид транспорт в рамките на стопанския план, да се пусне тоя план по места и да се отчита неговото изпълнение.

Настоящият закон иде да разреши всички тия въпроси чрез създаване възможно най-подходящата в момента централна организация на преноса и превоза от общодържавно значение при Министерството на железопътните, водни и въздушни съобщения, като преносът и превозът от местно значение се предостави на организиране и ръководство на общинските народни съвети.

Въпросната организация, от типа на организацията на автомобилните съобщения, предвижда централна ръководна служба към Министерството на железниците, която ще провежда своята работа чрез съответните служби при отделните дирекции — на водните съобщения, автомобилните съобщения и железниците и крайните органи на същите дирекции и служби по места: началници на гари, сточни гари, приставници и пр. и специално назначени за това длъжностни лица, които да завеждат и административат бъдещите преносно-превозни служби, които в своята дейност се явяват като продължители на водния, железопътен и автомобилен транспорт.

Самите преносни и превозни служби представляват самостоятелни организации с обща каса и ръководство от типа на сега съществуващите осигурителни задруги, но поставени под постоянния контрол и ръководство на държавната власт, която едновременно с провеждането чрез тях на своя транспортен план и стопанска политика ще им създаде възможност за работа, а в същото време ще поеме и грижата за тяхното правилно и по-редовно снабдяване с фураж, материали и занаятчийски услуги и за усъвършенстване начините и средствата за извършване преноса и превоза.

Чрез предлаганата организация ще бъде напълно възможно включването на тоя транспорт в стопанския план; пренасяне на същия между изпълнителите-носачи и возачи; контролът върху изпълнението на плана ще бъде ефикасен и неговото отчитане чрез аржата от органи на държавната власт, която ще бъде натоварена с това, ще бъде напълно възможно и сигурно.

ЗАКОНОПРОЕКТ

за преноса и превоза

Чл. 1. Създават се преносни, превозни и смесени преносно-превозни задруги в страната, които да извършват товаренето, разтоварването, пренасянето, свързани с това други манипулации и превозването на стоки и материали с коли и други превозни средства, теглени с жива сила.

Чл. 2. Преносните, превозните и смесените преносно-превозни задруги при гарите, сточните гари, автотранспортните станции и пристанищата, се създават, организират, управляват и контролират от Министерството на железопътните, автомобилните и водни съобщения, при което се създава служба „Пренос-превоз“.

Всички други такива задруги се създават, организират, управляват и контролират от общинските народни съвети.

Чл. 3. Преносните, превозни и смесени преносно-превозни задруги се създават последователно, там където е нужно, по почин на Министерството на железопътните, автомобилните и водни съобщения, общинските народни съвети или по искане на заинтересуваните ведомства, служби и на профсъюзи „Пренос-превоз“.

Пунктовете, в които се създават такива задруги, се обявяват, съобразно на чл. 2, с заповед на министъра на железопътните, автомобилните и водните съобщения или с решение на съответните общински народни съвети. В заповедта или решението се определя районът на задругата, обектите на преноса и превоза, срокът за организирането ѝ и приемането на членове и други подробности във връзка с организацията на задругите.

Чл. 4. Преносните, превозни и смесени преносно-превозни задруги при гарите, сточните гари, автотранспортните станции и пристанищата се управляват от определените с нарочна заповед на министъра на железопътните, автомобилните и водни съобщения началници на гари, началници на сточни гари, началници на пристанища, началници на авторайони, управители на клоновете и агенции на СТОП, както и от назначени от същия министър специално за това лица, заплащани от приходите на задругите.

Всички други задруги се управляват от назначени от общинските народни съвети лица, заплащани от приходите на задругите.

Чл. 5. Членовете на задругите — преносвачи и превозвачи, се подбират и приемат от лицата, които ги управляват, като се взема мнението и на профкомитета на местната професионална организация „Пренос-превоз“, ако има такава.

Чл. 6. Членовете на задругите подлежат на задължително осигуряване по закона за обществените осигуровки и закона за осигуряване и настъпване при безработица, за която цел при задругите се създава специален фонд, средствата на който се набират по начин, определен със специален правилник, одобрен от министъра на железопътните, автомобилните и водни съобщения в съгласие с министъра на труда и социалните грижи.

Чл. 7. За заплащане труда на работниците, както и за посрещането на разходите по администрирането, обзавеждането и др. на преносните, превозни и смесени преносно-превозни задруги и за механизирани на работата по товаренето, разтоварването и пр. от клиентите на задругите се събират следните такси:

а) основни тарифни такси — за заплащане труда на членовете на задругите;

б) процентни добавки върху основните тарифни такси за посрещане на упоменатите по-горе разходи, включително и за социални мероприятия.

Чл. 8. Основните тарифи и процентните добавки, които се събират от клиентите на задругите, се определят по предложение на Министерството на железопътните, автомобилните и водни съобщения, изработено, в сътрудничество с ОРПС и другите заинтересувани ведомства и стопански институти, от Главната дирекция на цените.

Чл. 9. Възнаграждението на членовете на задругите е в зависимост от приходите на задругите, към които се числят и се определят въз основа на извършената от тях работа.

Чл. 10. Приходите и разходите на задругите се събират и извършват съгласно бюджет.

Бюджетът на задругите при гарите, сточните гари, автотранспортните станции и пристанищата се одобряват от министъра на железопътните, автомобилните и водни съобщения, а бюджетите на останалите задруги се одобряват от съответните общински народни съвети.

Упражнението на бюджета се контролира съответно от бюджетно-контролните органи при Министерството на железопътните, автомобилните и водни съобщения и от общинските народни съвети.

Чл. 11. При приключване на бюджетното упражнение евентуалните остатъци от постъпленията по т. „б“ на чл. 7 се прехвърлят към съответния параграф на бюджета за следващата година.

Чл. 12. Министерството на железопътните, автомобилните и водните съобщения или съответните общински народни съвети провеждат необходимите мероприятия за обзавеждането на задругите, механизирани на работата им и, в съгласие с профсъюзите, за подобряване бита и трудовите условия на членовете на задругите и административните и технически служители при същите.

Чл. 13. Щатните административни и технически служители на преносните, превозните и смесено преносно-превозни задруги при гарите, сточните гари, автотранспортните станции и пристанищата имат правата и задълженията на щатните служители при Министерството на железопътните, автомобилните и водни съобщения.

Чл. 14. Преносните, превозни и смесени преносно-превозни задруги имат монополното право за пренос и превоз в определения им район за определения им обект на работа и са длъжни да изпълняват всички възложени им поръчки в района.

Не се считат за извършвани в района на задругите онези превози, които започват или свършват извън техния район.

Държавните, обществените и частните предприятия, както и отделни лица могат да използват собствени превозни средства за превоз на собствени материали.

Чл. 15. При нужда от пренос и превоз, надхвърляща нормалната степен, ако съставът на съществуващата преносно-превозна и смесена преносно-превозна задруга не е достатъчен за своевременно извършване на преноса и превоза, лицата, управляващи задругата, могат да поискат командироването на необходимия брой преносвачи и превозвачи от други задруги. В такива случаи може да се разреши в преноса и превоза да участвуват временно и неорганизиран преносвачи и колари, на които се заплаща по определените тарифи. Командироването на преносвачи и колари в помощ на задругите при гарите, сточните гари, автотранспортните станции и пристанищата от други такива задруги, както и разрешението за участието в работата на тези задруги и на неорганизиран преносвачи и превозвачи се дават от Министерството на железопътните, автомобилните и водните съобщения, а за всички останали случаи — от съответните общински народни съвети.

Чл. 16. Преносните, превозни и смесени преносно-превозни задруги отговарят материално за липсите и повредите на поверените им стоки, както и за причинените по тяхна вина дегуби на вагоните, ако предварително не са поискали да им бъде дадена помощ, съгласно чл. 15 на този закон.

Чл. 17. Подробностите по приложението на този закон, организацията на задругите, правата и задълженията на членовете им, организацията на счетоводството, контролата върху сметките и книгата им и пр. се уреждат с правилник, одобрен от министъра на железопътните, автомобилните и водни съобщения.

Чл. 18. За неизпълнение на възложени задачи, отказ от работа, саботиране на превозите — единично или общо, както и при симулиране, изсявяване или ненавременен явяване на работа, неспазване на тарифите, изнудване на клиентите, приемане на допълнително възнаграждение, неизпълнение разпоредбите на този закон и неполагане грижи за инвентара и впрегатния добитък, на провинения, независимо от наказателната отговорност, се налагат и дисциплинарни наказания по реда и в размерите, предвидени в правилника за приложението на този закон.

Чл. 19. Заварените от този закон преносни и превозни осигурителни задруги се преустройват съгласно постановленията на същия, като запазват вътрешните си фондове.

Чл. 20. Този закон отменя всички закони и правилници, които му противоречат.

Председателстващ Атанас Драгиев: Има думата народният представител Димитър Захариев.

Димитър Захариев (к): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители и представители! Реакционните и фашистки правителства до 9 септември 1944 г. не са полагали сериозни грижи по отношение на транспорта, неговата правилна организация и издигането му в мощен фактор за стопанското развитие на нашата страна. Такова престъпно нехайство е проявено както към най-значимото у нас превозно средство — железниците, така също и към водните съобщения и автосъобщенията. Същото безгрижие се констатира и по отношение на организацията на обществен коларски превоз, както и преноса на стоки и материали, като необходимо начало и продължение на железопътния, воден и автотранспорт и като завошък на производствения процес на стоки и материали за превозването им до пазара и до консуматорите — материя, която се урежда от предложения ни за одобрение законопроект.

Такова пренебрежително отношение към нашия транспорт, както и по отношение развитието на нашата родна тежка и по-лека индустрия и земеделие, е причинило изоставането в стопанското развитие и влашаване бита на народа ни и на работническата класа.

Трябваше да дойде народната власт, властта на Отечествения фронт, трябваше да се национализират и индустриалните предприятия и мините, да се монополизират банковото дело, за да се отпочне усилено строителство, да се запланира то и да се тикне нашата родина към засилено стопанско развитие и към подобряване живота на нашия трудолюбив народ. Предстои, както казва нашият вожд и учител, министър-председателят на България др. Георги Димитров, „в едно-две десетилетия да направим това, което другите държави и народи са достигнали за столетия“.

Г-да народни представители! Хаотичното състояние и липсата на добре организиран превоз и пренос затруднява, забавя и поскъпява въобще транспорта и с това поскъпява стоките и материалите, а в някои случаи може да докара и известни разстройства в нашия стопански живот. Липва здрава връзка с индустриалните предприятия; няма солидна организация при нашите гари, сточни гари, пристанища и автотранспортни станции; няма съгласуваност между преноса и превоза с други наши превозни средства; няма контрол и изпълнение на възложени задачи с оглед спазване на определени реални тарифи и урегулиране работата на тези служби в съобразяване на дадени изключителни моменти и в интерес на народното

ни стопанство. Да не говорим пък за вътрешните градски превози и превози, където съществува още по-голяма анархия, произвол, и през течение на особено изключителни обстоятелства се вземат такива високи такси, че просто се ограбват гражданите и се изкупуват неоснователно продуктите за консумация.

Особено сериозно става положението в горските обекти и минна шахолница за извозване на дървения материал, въглищата и рудите при отказване на колорите да возят при нормирани тарифи, което не само се затруднява, но се рискува да спре и самото производство. Такава нередовност може да стане сериозна спънка за изпълнение на задачите, поставени в стопанските ни планове днес и утре.

Поради всичко това и, от друга страна, за да се положат повече грижи за механизиранието на преносните и превозните средства и за подобрене положението на заетите в този род транспорт работници се явява наложителна необходимост от създаване на централен орган при Министерството на железниците, водните и автомобилни съобщения за организация, ръководство и контрол на преноса и превоза. А що се касае за вътрешните, градски превози и превози — да се поставят под непосредственото ръководство и контрол на общинските народни съвети.

Само така можем да имаме здрава организация, ефикасен контрол, осигуряване на стоките и продуктите и само по този начин можем да съгласуваме всички транспортни дейности и да ги включим в общия народостопански план за благото на нашата страна. Законопроектът ще да отговори на тази нужда.

Г-жи и г-да народни представители! Законопроектът ще засегне общо около 20.000 души и възраст — добитък — жива сила. В профсъюза на работниците от пренос и превоз членуват 14.470 души патристични български граждани, които са дали и дават доказателства, че заедно с всички съзнателни българи принасят своята дан за изграждане на стопанската ни независимост и държавен суверенитет и за постигане щастieto на българския народ. Тези труженици са зарегистрирали не малко трудови подвизи. От славната дата 9 септември досега няма забавя за натоварване и разтоварване на кораби и вагоны по тяхта мина. Така, на 24 януари т. г., по договор за 24 часа и норма 560 тона, варненските другари са постигнали при разтоварване и натоварване за 16 часа — 800 тона. На 25 януари т. г., по договор за 24 часа — 560 тона, са достигнали за 16 часа — 885 тона, а на 26 януари по условията на същия договор са достигнали за 16 часа — 908 тона. За тези им трудови подвизи има благодарствени телеграми от съветските параводинни агенции и им са дадени парични награди.

В Бургас профдружеството е дало девет бригади с 297 души, които са извършили работа за 218.660 лв., а пристанищните работници — 10 бригади в помощ на селото. 240 бригади са пожънали 196 декара мина и са мотоварили 45 тона зърнени храни на камнони. 30 души от пернишкото профдружество на „Пренос-превоз“ са наградени от Националния съвет на Отечествения фронт с грамоти и значки за участие в бригади за извозване безплатно въглища на всички ударници и рационализатори минни работници.

Софийското профдружество е участвувало масово в бригади и е построило къща на семейството на убит техен другар партизанин. В чест на конгреса на ОРПС пернишкото профдружество е запланирало да даде през 1948 г. 1.000 трудови. Членове на профсъюза са взели участие в различни благоустройствени начинания в редица градове като Варна, Враца, Бяла Слатина, Пловдив, Русе, Плевен и др.

Г-да народни представители! Такъв профсъюз ще представлява мобилизиращ фактор за изпълнение на поставените задачи при новата организация на преносните и превозни служби и администрацията може кикойно да разчита на труда и предаността на тези съзнателни работници. Нека се знае, че те няма да станат причина да се прилагат наказателните санкции, предвидени в законопроекта.

Този закон ще донесе само добро за нашето стопанство. Ето защо парламентарната група на Българската работническа партия — комунисти ще го гласува по принцип, като в комисията се надява да се внесат някои допълнения и уточнявания. Предложение за допълнения на законопроекта има и аз се надявам, че в комисията някои от тях ще бъдат възприети. (Ръкоплескания)

Председателстващ Атанас Драгиев: Има думата народният представител Георги Босолов.

Георги Босолов (з): (От трибуната) Другари и другарки народни представители! Състоянието на преноса и превоза в републиката е крайно лошо. Това състояние причинява не малко грижи за правилното изпълнение на нашия общостопански план.

Липсата на организиран пренос и коларски превоз затруднява и оскупява транспорта и причинява сериозни разстройства, особено в населените пунктове далеч от ж. п. гарн и добри пътища. Често пъти се стига до баснословни цифри в калкулиране на товарите само защото, че липсва каквато и да било интервенция от страна на отговорните власти, и самозабравили се преносвачи и превозвачи оценяват извънредно високо своята обслуга. Неорганизиранит пренос и превоз с неадекватното разтоварване и отпращане по места често пъти става причина за разпада на товарите и за замърсяване, с което се оскъпява народното ни стопанство и се затруднява общостопанският ни план.

Национализираната ни индустрия и рационализираното и механизиранието наше земеделие се нуждаят от навременен пренос и бърз превоз, за да могат да изпълняват възложените им от републиката задачи.

Другарите от преноса и коларския превоз, членували в ОРПС, не малко се преториха и социално издигнаха и смятат, че техният труд е не малко важен за правилния вървеш на народното ни стопанство. Новият закон ще ги постави на още по-голяма висота. Организиран и просветен в славния ОРПС, те с достоинство ще движат колелото на нашия транспорт и пренос.

Ръководена от Министерството на железопътните, автомобилните и водните съобщения, централната организация на преноса и превоза добива общодържавно значение и ще разрешава всички въпроси, свързани с труда на работниците по превоза и преноса. Законопроектът не само урежда правилна организация на техния труд, но туря в ред и грижите за тяхното материално осигуряване във време на работа, нещастни случаи и старост. Ръководната централна служба по линията на снабдяването ще положи грижи за осигуряване на добитъка и поддържане в ред инвентара им.

Запланирането и организирането на превоза и преноса е едно ново постижение в нашия стопански живот. Преносвачите и превозвачите се избавят от пренебрежителното отношение на някои среди и се поставят на нужната висота и се подчертава, че те са един важен фактор в нашия стопански систем.

Аз лично с очите си съм бил свидетел, когато преносвачи и превозвачи накарала да млькне една шумна гара, като се солидаризираха с борбата на борещите се работници.

Другари и другарки! Предлаганият закон е навременен. Той регулира едно закъсвало положение на нашите преносвачи и превозвачи.

Парламентарната група на Българския земеделски народен съюз, ценейки този закон, ще го гласува, като пожелава на защитите работници преносвачи и превозвачи да се издигнат на нужната висота и да изпълнят задачите, които им се възлагат от нашия народостопански план. (Ръкоплескания)

Председателстващ Атанас Драгиев: Няма записани други оратори. Ще пристъпим към гласуване на законопроекта.

Ония г-да чародни представители, които са съгласни по принцип с законопроекта за преноса и превоза, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство. Събраниято приема.

Пристъпваме към точка шеста от дневния ред:

Първо четеме на законопроекта за закриване на Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата.

Моля секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Чорбаджиев (к): (Чете)

„М О Т И В И“

към законопроекта за закриване на Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата

Г-жи и г-да народни представители! Създаването на Главна дирекция за изграждане и възстановяване на столицата като отделна юридическа личност, в която била включена Архитектурно-градоустройствената и Кадастралната дирекции, които имат предимно проектантски, административни и контролни задъци, заедно със строителната дирекция, която е призвана да развива изключително производствено-стопанска дейност, се оказа нецелесъобразно.

Включването на техническите дирекции в Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата отне възможността на общинската управа да упражнява пряк и компетентен контрол върху строежите в София и по-специално общинските.

Няма да се следователно закриване на Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата. Това е именно целта на предлагания законопроект.

Той предвижда, досегашната строителна дирекция да се обособи в автономно общинско строително предприятие на базата на самондъръжка. Това ще й даде възможност, организирайки се съгласно закона за самондъръжка на държавните и общинските предприятия, да се оформи в една напълно самостоятелна, творческа, чисто строителна организация.

Относно досегашните Архитектурно-градоустройствена дирекция и Дерекция кадастръ и регулации законопроектът предвижда, те да преминат към Столичната народна община. По този начин ще се поставят под непосредственото ръководство и контрол на общината, на която е възложена грижата за цялостно изграждане и оформяване на столицата, което именно е и задачата на тази дирекция.

Гр. София, февруари 1948 г.

Министър на вътрешните работи: Антон Югов

ЗАКОНОПРОЕКТ

за закриване на Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата

Чл. 1. Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата, създадена с наредба-закон от 19 февруари 1945 г. се закрива.

Чл. 2. Архитектурно-градоустройствената дирекция и Дирекцията за кадастръ и регулации при Главната дирекция преминават към Столичната народна община.

Чл. 3. Създава се стопанско строително предприятие при Столичната народна община, което се организира съгласно закона за самондъръжка на общинските стопански предприятия.

Чл. 4. Комисия, назначена от управата на Столичния народен съвет, определя кои движими и недвижими имущества, записани в инвентарните книги на централното управление на Главната дирекция и Строителната дирекция при същата, се предават на общината и кои на строителните предприятия.

Чл. 5. Всички права и задължения, които Главната дирекция на възстановяване София има по закона за Главната дирекция за изграждане и възстановяване София и други закони, както и всички договорни права и задължения, възникнали вследствие на дейността ѝ, се поемат от строителното предприятие или Столичната народна община, в зависимост от това дали са породени връзки с дейността на Строителната дирекция или Архитектурно-градоустройствената дирекция за кадастър и регулация при закриваната се Главна дирекция за възстановяване София.

Чл. 6. Бюджетът на Главната дирекция за 1947 година по отношение Архитектурно-градоустройствената дирекция и Дирекция за кадастър и регулация остава в сила и през 1948 година, до деня на влизане в сила бюджета на Столичната народна община, а по отношение Строителната дирекция — 2 месеца след влизане в сила на настоящия закон.

Председателстващ Атанас Драгиев: По законопроекта няма записани оратори. Ще пристъпим към гласуване на законопроекта. Ония г-да народни представители, които са съгласни по принцип с законопроекта за закриване на Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към точка седма от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за фонд „Отдих и култура“.

Моля секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Чорбаджиев (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за фонда „Отдих и култура“.

Г-да народни представители! Мероприятието „Отдих и култура“ има за цел да обслужва изключително работниците и служащите, като организира тяхната почивка и развива сред тях културно-просветна и физкултурна дейност. Същите цели и задачи има и ОРПС и неговите подразделения, поради което дейността и службите на мероприятиято „Отдих и култура“ напълно се покриват със съответната дейност и служби на ОРПС. В продължение на три години ОРПС израсна и укрепна като единствена професионална организация на работниците и служащите в нашата страна и широко разгръща работата за изпълнение на същите цели и задачи, каквито има мероприятиято „Отдих и култура“. Повече от половината работници и служащи са изпратени на почивка в почивните домове, организирани от профсъюзите. В физкултурните организации при профсъюзите са обхванати към 60.000 души и представляват едно масово физкултурно движение. ОРПС и неговите подразделения извършват широко културно-просветна и агитационна работа — организират десетки и стотици курсове по най-различни въпроси, свързани с производствени задачи и с културното издигане на работниците, изнасят постоянно беседи и сказки по производствени, актуелни, политически и научни въпроси, организирани от профорганизацията, ръководят и поддържат самодейни колективни почти във всяко голямо предприятие и всяко профдружество, които работят много активно и извършват колосална културна работа сред работниците и служащите.

За да бъде мероприятиято „Отдих и култура“ тясно свързано с работниците и служащите и да обхване тяхната всеотпадна, почивка, физкултурна и културно-просветна работа и с оглед на премахване дублираните се дейности и служби и рационализиране на държавния апарат, налага се досегашното мероприятие „Отдих и култура“, заедно с фонда му при Министерството на труда и социалните грижи, да се прехвърлят към ЦК на ОРПС под наименованието фонд „Отдих и култура“.

При ЦК на ОРПС фондът ще има възможност да използва самоинициативата и доброволния труд на работниците и служащите, организирани в професионалните съюзи, и с максимум икономия да реализира своите цели и задачи.

Мястото на това работническо мероприятие по предназначение принадлежи към ОРПС, където наистина ще има възможност да съществени напълно своите цели и задачи и да разгъне широка и плодотворна дейност във всяко отношение за благото на работниците и служащите.

Имайки пред вид гореналоженото, моля, представеният законопроект да бъде одобрен от вас.

Гр. София, февруари 1948 г.

Министър на труда и социалните грижи: Здравко Митовски

ЗАКОНОПРОЕКТ

за фонда „Отдих и култура“

Чл. 1. Досегашното мероприятие „Отдих и култура“ при Министерството на труда и социалните грижи престава да съществува, а фондът „Отдих и култура“ при същото, с активна и пасива му, прехвърля към ЦК на ОРПС като фонд „Отдих и култура“.

Чл. 2. Целите на фонда са:

Опознотворяване на свободното време на трудещите се — работници и служители от държавни, автономни, общински, кооперативни, обществени и частни учреждения и предприятия, укрепване на техните духовни и физически сили и задоволяване на културните им нужди чрез:

- почивни домове и станове;
- просвета — народни университети, сказки, библиотеки, читални, списания, изложби и др.;
- изкуство — хорове, оркестри, танцови групи, кини, театри, вернисажи, утри, концерти и др.;
- физическо възпитание — спорт, излети и др.;

д) насърчение и подпомагане културната самодейност сред работниците и служителите.

Чл. 3. Приходите на фонда се набират от:

а) ежемесечни вноски от всеки работник и служител в държавно, автономно, общинско, обществено, кооперативно и частно предприятие или учреждение, в размер от 10 лева;

б) ежемесечни вноски, същия размер, от работодателите за всеки работник и служител, освен когато работодателят е държавата или общината;

в) вноски в същия размер от държавата, определени ежегодно и предвиджани в бюджета на Министерството на труда и социалните грижи;

г) вноски в същия размер от общините, автономните и самозадържащи се предприятия и учреждения, предвиджани ежегодно в бюджетите им;

д) помощ от Института за обществено осигуряване в размер, определен ежегодно от управителния съвет на същия;

е) глоби по чл. 5 от настоящия закон и глоби, предвидени за фонд „Отдих и култура“ по други закони, и

ж) дарения, завещания, помощи и разни други.

Чл. 4. Начините на събирането, отчетането и изразходването на събираните по чл. 3 суми се определят с правилник, изработен от управителния съвет на фонда и одобрен от ЦК на ОРПС, без да се спазват разпоредбите на закона за бюджета, отчетността и предприятията.

Чл. 5. Нарушенията на разпореденията на чл. 3 се констатира от органите на Дирекцията на труда по реда, предвиден в наредбата-закон за трудовия договор, и нарушителите се наказват по реда на същия закон с глоба до 10.000 лв., като невнесените дължими месечни вноски се събират по реда на закона за събиране на преките данъци.

Чл. 6. Фондът е отделна юридическа личност при ЦК на ОРПС.

Чл. 7. Фондът се управлява от управителния съвет, в състав от седем души, от които шест представители на професионалните съюзи определени от ЦК на ОРПС за срок от две години, и един представител на Министерството на труда и социалните грижи, посочен от министъра за същия срок.

Контролът на финансовата дейност и отчетност на фонда се упражнява от контролната комисия при ЦК на ОРПС.

ЦК на ОРПС, съответно министърът на труда и социалните грижи, могат да отзовват членовете от управителния съвет и преди изтичане на двегодишния срок.

Председателят се избира от управителния съвет.

Чл. 8. Бюджетът на фонда се изработва от управителния съвет и се одобрява от ЦК на ОРПС.

Разпоредителят на бюджета е председателят на управителния съвет, който е началник на фонда.

Чл. 9. Управителният съвет извършва следното:

а) изработва общ идеен и технически план за осъществяване целите на фонда за цялата страна и ръководи и контролира всички мероприятия на фонда;

б) изработва бюджетопроекта на фонда, който се одобрява от ЦК на ОРПС;

в) произнася се по въпроси, които му се поставят на обсъждане от председателя или ЦК на ОРПС.

Чл. 10. Имуществата на Дирекцията на професиите и нейните фондове, включително и тях имуществата и фондове, които са отстъпени в собственост или ползуване на каквито и да са учреждения на фонда след 9 септември 1944 година, се предават на фонда „Отдих и култура“ и ликвидацията се извършва от управителния съвет на фонда.

Този закон отменява закона за мероприятиято „Отдих и култура“, всички други закони, които му противоречат, и влиза в сила три дни след обнародването му в „Държавен вестник“.

Председателстващ Атанас Драгиев: По законопроекта има думата народната представителка Цветана Киранова.

Цветана Киранова (к): (От трибуната) Другари и другарки народни представители! Пред нас е сложен за разглеждане законопроектът за фонда „Отдих и култура“. Известно е на всички, че веднага след победата на 9 септември 1944 г., при властта на Отечествения фронт, се учреди Министерството на социалната политика, министър на труда и социалните грижи. При това министерство се организира и мероприятиято „Отдих и култура“. Това мероприятие имаше за цел изключително да организира обслужването на работниците: провеждането на културно-просветна дейност между тях и организирането на тяхната почивка.

От 9 септември досега мероприятиято „Отдих и култура“ е успяло да организира само почивката на работниците, като през 1945 г. е изпратило на почивка 2.200 души работници, през 1946 г. — 4.500 души, а през 1947 г. — 19.500 души, когато Общият работнически професионален съюз по свой начин само през 1947 г. е могъл да организира и изпрати на почивка 31.500 души работници.

Мероприятието „Отдих и култура“ не е успяло обаче да развие никаква културно-просветна дейност, когато Общият работнически професионален съюз е развил една огромна културно-просветна работа. При това мероприятиято „Отдих и култура“ се е ограничавало само да осигури помещениата и да даде техническия персонал, а организацията по провеждането на културно-просветната и физкултурната работа се е извършвала изключително от Общия работнически професионален съюз.

Известно е на целия български народ, че от 9 септември досега Общият работнически професионален съюз израсна у нас като една най-голяма, най-стегната и най-дисциплинирана организация на работниците, обединяваща 33 професионални организации с обща 609.000 членове.

Общият работнически професионален съюз, освен че организира работниците и защитава техните непосредствени интереси, по той начин и културно-просветното им и политическо издигане, покрай организирането на почивни домове за тях. Общият работнически професионален съюз разглежда една огромна културно-просветна дейност, като организира десетки курсове, много библиотеки, самодеятелни художествени колективи и пр. Така, през 1945 г. Общият работнически професионален съюз е организиран и провел 51 курсове, през 1946 г. — 237 курсове, посетени от 44.868 работници и служещи, а през 1947 г. — 1.434 курсове, посетени от 34.062 работници и служещи.

Освен това проведена е акция, благодарение общото настояване на Общия работнически професионален съюз, за ликвидиране неграмотността у нас, като са организирани десетки и стотици вечерни курсове, където неграмотните работници, а същевременно и малограмотните работници, както и онези, които не са имали възможност през фашистко време да завършат своето образование, учат и излизат с голям успех. През 1946 г. в тия училища са завършили с добър успех 1.253 работници и служещи, а сега следват 9.482 работници и служещи.

През същото време Общият работнически професионален съюз е успял да организира 532 певчески хорове. Преди 9 септември работниците са имали само 36 такива. В тия 532 певчески хорове пеят 15.847 хора.

Общият работнически професионален съюз успява да организира 217 театрални колективи, 92 танцови групи и 132 оркестра. Илустрично са организирани 1.184 художествени колективи, в които участвуват 24.508 души работници и служещи, мъже и жени.

През течение на трите години при Общия работнически професионален съюз са открити 2.701 библиотеки с 434.500 тома. Сведенията са такива, че от работниците и служещите са прочетени 254.785 тома книги.

Освен това само за второто полугодие на 1947 г. са издадени от работниците и служещите 8.185 броя стеновестници.

След като Общият работнически професионален съюз, покрай другата си работа, е могъл да организира 609.000 души, да проведе и организира трудовия ентузиазъм на работниците и служещите, да проведе една огромна културно-просветна и политическа дейност, да открие толкоз библиотеки, да се издадат толкоз стеновестници — нямам съмнение за списанията и брошурите, които се издават от работниците — същевременно е могъл да организира една просветна работа и в почивните домове, организирани от мероприятиято „Отдых и култура“.

Освен това само за три месеца — април, май и юни 1946 г., са проведени от работниците и служещите, от тяхната организация, 2.834 беседи, слушани от 145.900 работници. За същото тримесечие от 1947 г. са проведени, са изнесени 12.134 беседи, слушани от 776.804 работници.

Сега пред нас стои въпросът, да решим къде трябва да остане фондът „Отдых и култура“, къде е неговото място — в Министерството на труда и социалните грижи, за да бъде управляван напълно от чиновници и да се дублира работата между работниците и чиновниците, някъде да отиват по двама души, а някъде да не отиват нито един и от никого да не можем да търсим отговорност защо се забавя, защо не върши работата, или при Общия работнически професионален съюз. Отговорът на този въпрос смятам, че за всички е един: мястото на фонда „Отдых и култура“ е в Общия работнически професионален съюз, в организацията на работниците и служещите. Те най-добре ще могат да организират своята почивка, те най-добре ще могат да организират и провеждат културно-просветна и политическа дейност сред работниците и служещите и при властта на Отечествения фронт, при властта и при правителството, оглавявано от др. Димитров, Общият работнически професионален съюз ще върши напред, ще организира все повече и повече работниците и служещите, ще разширява все повече и повече културната и политическата просвета межд тях.

Следователно фондът трябва да отиде при Общия работнически професионален съюз. С това ще се ликвидира една аномалия — едно предприятие да се ръководи от два центъра — и ще се постигнат много по-добри резултати, отколкото досега, когато средствата са в едно учреждение, а работата идва от работниците и служещите, които стоят в своята организация.

Заявявам от името на нашата парламентарна група, на Работническата партия — комунисти, че ще гласуваме законопроекта, фондът „Отдых и култура“ да отиде при Общия работнически професионален съюз. (Ръкоплескания)

Председателстващ Атанас Драгиев: По законопроекта няма записани други оратори. Ще пристъпим към гласуване на законопроекта.

Ония г-да народни представители, които са съгласни по принцип с законопроекта за фонда „Отдых и култура“, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събраниято приема.

Пристъпваме към точка осма от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанищата.

Моля секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Димитър Чорбаджиев (к): (Чете)

МОТИВИ

към законопроекта за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанищата

Г-жи и г-да народни представители! Съгласно чл. 22д, делата за престъпления по закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанищата са подсъдни на апелативните съ-

дилища. В закона за закриване на апелативните съдилища подсъдността за тези престъпления се прехвърля отново на областните съдилища в страната.

Съображенията, които са наложени на законодателя да се създаде тази специална подсъдност за престъпленията по закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища, които са съществували тогава, съществуват и сега, а именно да се даде възможност за основното опознаване на съда със службите по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата. Както тогава тези съображения са наложени едно отклонение от общото правило за подсъдността на съдилищата, така и сега за постигането на тези задачи се налага да бъдат подбрани само известни областни съдилища, които да заместят закритите вече апелативни съдилища. Така избраните областни съдилища ще имат специално за тези дела по-голям район. Това ще даде възможност, делата в тези райони да бъдат разглеждани в по-малко центрове, от по-малко на брой състави, а независимо от това ще следва да бъдат по места такива, които да представляват географски и железопътни центрове. Водими от тези съображения, в законопроекта са определени областните съдилища със седалище София, Пловдив и Велико Търново, които да заместят досега съществуващите три апелативни съдилища. Определеното по този начин делата да се разглеждат само в тези съдилища ще даде възможност за постигането на поставените по-горе задачи.

Ето защо моля, г-да народни представители, да разгледате и гласувате приложенния законопроект за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища.

Гр. София, декември 1947 г.

Министър на железопътните, автомобилните и водните съобщения:
Стефан Тончев

ЗАКОНОПРОЕКТ

за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища

§ 1. Чл. 22д, алинея първа, се изменя така:

„Делата за престъпления по този закон са подсъдни на Софийския, Пловдивския и Великотърновския областни съдилища, чиито райони за тия дела се определят от министъра на правосъдието. Делата се разглеждат на мястото, където е извършено престъплението, освен когато съдът не намери това за необходимо.“

Алинея трета на същия член се изменя така:

„Предварителното следствие се извършва от съдните следователи, в чиито район, според общата подсъдност, е извършено деянието.“

§ 2. Образуваните в другите областни съдилища дела до влизането на този закон в сила се изпращат по подсъдност на посочените по-горе областни съдилища.“

Председателстващ Атанас Драгиев: Има думата народният представител Костадин Лазаров.

Костадин Лазаров (з): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! В днешното заседание на Великото народно събрание е сложен за разглеждане и гласуване законопроектът за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища. Това изменение и допълнение на закона се иска поради обстоятелството, че престъпленията по закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища бяха подсъдни на апелативните съдилища, но понеже апелативните съдилища се закриха, то престъпленията по чл. 22д от горния закон, които бяха подсъдни на областните съдилища в София, Пловдив и Велико Търново. Тези определени съдилища заместят закритите апелативни съдилища. С това изменение на закона се дава възможност на тези областни съдилища да се запознаят основно със службите на Главната дирекция на железниците и пристанищата.

Г-жи и г-да народни представители! Организацията за ръководене на Главната дирекция на железниците и пристанищата се е изградила в течение на дълги години без всякакъв план и система. Понякога цели служби, отдели или отделения са били създавани, за да се настанят тези или онези приятели на някой фашистки големец или царедворец. Цялата тази организация е била нагледна за потискане и държане в подчинение работниците и служещите по транспорта.

Сега, при отечественофронтската власт, целият апарат се реорганизира към новите условия на работа, като се премина към самоиздръжка на всички дирекции и предприятия, усвоя се съвременниот и ударничеството. Железничарите извършват своята ежедневна работа при най-тежки условия поради обстоятелството, че бившите фашистки управленци не са се грижили да им създадат по-добри условия, а работят в дъжд, зиме, лете, при дъжд, сняг и студ с твърдост и себеприщане. При локомотивни изхабени, употребявани повече от 30 години, при работилници без жилища, на открито, без необходимите инструменти и части.

Ето защо в програмата на народната обществено-политическа организация Отечествения фронт е казано: „Срочно осъществяване на едно крупно промишлено строителство, което да позволи на България да произвежда машини и материали за електрификацията на страната, трактори, машини, оръдия, торове и химикали за развие и модернизиране на земеделието, локомотиви и вагони, камиони, автомобили, тролейбуси, параходи, водни съдове и аероплани.“ Всичко това ще се осъществи от отечественофронтската власт за благото на целия български народ и на железничарите, моряците и автомобилните.

Днес българските влакове са претоварени с пътници, заемат се всички места и коридори на вагоните, които се оказват недостатъчно за пътниците, а това показва, че българският народ има пълна вяра в българските железничари. Нашите железничари, моряци и автомобилисти през 1945 г., когато се водеше войната против германските окупатори, извършиха огромна работа. Те превозиха от източните предели на страната до западната ни граница Червената армия, която заедно с нашата изгони германците от Македония, Албания и Югославия. Също железничарите превозиха българската армия от унгарската пуста до домовете им. Те извършиха огромен стопански превоз на храни и фураж в три последователно сушилни години и не оставиха да умрат от глад както народът ни, така и добитъкът ни. И за всичко това ние можем да им благодарим.

Българските железничари, които работят с полугодни локомотиви и изхабени вагони при единични линии, трябва да бъдат много внимателни, да не допускат при извършване на службата си грешки, защото техните грешки с гума не се изтриват, а се поливат с човешка кръв, за която носят и тежка отговорност, даже и смъртно наказание и поставят семействата си в бедствено положение.

Ето защо с предложението на законопроекта за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища чл. 22д, алинея първа, се изменя така: „Делата за престъпленията по този закон са подсъдни на Софийския, Пловдивския и Великотърновския областни съдилища, чиито райони за тях дела се определят от министъра на правосъдието. Делата се разглеждат на мястото, где се извършено престъплението, освен когато съдът не намери това за необходимо.“

Алинея трета на същия член се изменя така: „Предварителното следствие се извършва от съдните следователи, в чиито райони, според общата подсъдност, е извършено деянието.“

Г-жи и г-да народни представители! Така предложен законопроектът от министъра на железопътните, автомобилните и водните съобщения, парламентарната група на Българския земеделски народен съюз ще го гласува изцяло. (Ръкоплескания)

Председателстващ Атанас Драгиев: По законопроекта няма записани други оратори. Ще пристъпим към гласуване на законопроекта.

Ония г-да народни представители, които са съгласни по принцип с законопроекта за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема. Има думата г-н министърът на железниците.

Министър Стефан Тончев: Аз моля другарите народни представители и представители да се съгласят, по спешност, законопроектът да мине и на второ четене.

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с предложението на г-н министъра, законопроектът да мине, по спешност, и на второ четене, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Моля секретаря да докладва законопроекта.

Подпредседател: АТАНАС ДРАГИЕВ

Секретар Димитър Чорбаджиев (ж): (Чете)

„ЗАКОН“

за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища.*

Председателстващ Атанас Драгиев: Ония г-да народни представители, които са съгласни с така прочетеното заглавие на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

(Параграфи 1 и 2 приети без изменение и без разисквания)

Следващото заседание на Великото народно събрание ще се състои на 17 февруари т. г., вторник, 3 ч. след пладне, със следния дневен ред:

Първо четене на законопроектите:

1. За Държавен телеграфо-пощенски институт.
2. За изменение и допълнение на наредбата-закон за разпространение на вестниците и периодическите издания.
3. За отстъпване безвъзмездно държавен машинен инвентар на трудово-кооперативни земеделски стопанства.
4. За държавен монопол на петролните продукти.
5. За обезщетяване на български поданици за вземанията им срещу румънски поданици.
6. За изменение на закона за улесняване сливането на кооперативните сдружения.
7. За прехвърляне затворите, поправителните домове и възпиталищата към Министерството на вътрешните работи.
8. За безвъзмездно отстъпване на Военно-издателския фонд недвижимия имот, съставляващ парцел IV, в квартал 508, по регулационния план на гр. София, собственост на държавата — Министерството на народната отбрана.

Второ четене на законопроектите:

9. За народните съвети.
10. За преноса и превоза.
11. За закриване на Главната дирекция за изграждане и възстановяване на столицата.

Ония г-да народни представители, които са съгласни с така прочетенния дневен ред за следващото заседание, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Обявявам заседанието за закрито.

(Закрито в 16 ч. 30 м.)

Секретар: ДИМИТЪР ЧОРБАДЖИЕВ

Началник на стенографите: ТОДОР АНГЕЛИЕВ

* За текста на параграфите виж първото четене на стр. 40.