

Стенографски дневник

НА

49. заседание

Вторник, 9 април 1946 г.

(Открито в 15 ч. 52 м.)

председателствава подпредседателят д-р Пенчо Костурков Секретар: Рада Ноева и Йордан Чобанов.

СЪДЪРЖАНИЕ:

Съобщения:	Стр.		Стр.
Отпуска	577	3. За изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища. (Първо четене)	582
Законопроект	577	Говорили: Никола Джанков	583
По дневния ред:		Димитър Захариев	584
Законопроект: 1. За изменение и допълнение на закона за финансово облекчение и заздравяване на общините. (Поправка)	577	Асен Драгнев	585
2. За разрешаване на фондация „Българско дело“ — София, да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв. за нуждите на българската кинематография. (Първо четене)	578	4. За постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини. (Първо четене — разискване)	585
Говорили: м-р Димо Казасов	578	Говорили: м-р Стефан Тончев	588
Трайчо Доброславски	579	Станмир Гърнев	589
Вяра Македонска	580	Филип Филипов	590
Христо Юруков	580	Дневен ред за следващото заседание	591
Манол Денев	581		
Руси Табаков	582		

Председателствава д-р Пенчо Костурков: (Звъни) Присъствуват джуното число народни представители. Сбавявам заседанието за открито.

(От заседанието отсъствуват следните народни представители: Александър Ботев, Александър Чичовски, Архангел Дамиянов, Атанас Драгнев, Билия Дурмазов, Борис и. Христов, Борис Стефанов, Васил Павурджиев, д-р Васил Ханджиев, Васил Чобанов, Гапо Златков, Георги Атанасов, д-р Георги Славчев, Гого Бойдев, Димитър Икономов, Димитър Попов, Димитър Братанов, Екатерина Аврамова, Елена Кепкарова, Желязко Стефанов, Здрешко Митовски, Иван Грозев, Иван Каменов, Иван Кирев, Иван Арнаудов, Йордан Пекарев, Йордан Панайотов, Кирил Георгиев, Колчо Божилов, Коста Дачев, Костадин Лазаров, Костадин Русинков, Кръсто Добрев, Малио Малев, Мария Тотева, Мата Тюркеджиева, Митю Генев, Николай Георгиев, Николай Иванов, Пенчо Пенчев, Петко Кунин, д-р Петър Пачев, Петър Попиванов, д-р Сергей Мисирков, Слави Пушкарков, Спир Трингов, Станка Христова, Стефан Керекер, Стефан Прокопиев, Тодор Татев, Тодор Тихолов, Трифон Трифонов, Христо Джонджоров, Христо Иванов, Цветан Гаджовски и Яни Янев)

Съобщения:

Председателството е разрешило отпуск на следните г-да народни представители: д-р Васил П. Ханджиев — 1 ден, Мата Николова — 1 ден, Никола Пантев Лазаров — 1 ден, Симеон Ковачев — 1 ден, Тодор Янакиев — 1 ден, Христо Джонджоров — 1 ден, Христо Марянов — 1 ден, Юсеп Шолов — 1 ден, Митю Генев Митков — 2 дена, Иван Кирев Яков — 2 дена, Иван Грозев — 2 дена, Гого Бойдев Гогов — 2 дена, Георги Хълчев — 2 дена, Васил Павурджиев — 2 дена, Николай Георгиев — 3 дни, Пенчо Иванов Пенчев — 4 дни, Мата Тотева — 4 дни, Коста Г. Дачев — 4 дни, Йордан Панайотов Иванов — 4 дни, Иван Каменов Тодоров — 4 дни, Атанас Драгнев Атанасов — 4 дни, Станка Христова — 4 дни и Петър Попиванов — 5 дни.

Иска се също отпуск от народните представители Яни Иляев Янев, Димитър Цонев Попов, Костадин Русинков и Желязко Ст. Петров по домашни и здравословни причини. Помеже поменатите народни представители са се ползували вече с 20 дни отпуск, съгласно правилника, отпусъкът им следва да се разреши от Народното събрание. Затова моля, който е съгласен да бъде разрешен на народния представител Яни Иляев Янев 3 дни отпуск по домашни причини, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Който е съгласен да се разреши 4 дни отпуск по домашни причини на Димитър Цонев Попов, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Който е съгласен да се разреши 4 дни отпуск по здравословни причини на Костадин Русинков, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Който е съгласен да се разреши 4 дни отпуск по болест на Желязко Петров моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пред да пристъпим към дневния ред съобщавам на г-да народните представители, че е постъпила от Министерството на земеделието и държавните имоти законопроект за взаимно-спомогателен и застрахователен фондове на кооперативните служители, който е отпечатан, ще бъде раздаден на г-да народните представители и поставен на дневен ред.

Също така е постъпил законопроект от Министерството на социалната политика за учредяване помилителни комисии по тълкуване и прилагане колективните трудови договори. Също ще бъде раздаден на г-да народните представители.

Постъпило е също така писмо от г-на министъра на вътрешните работи, с което моля, съгласно чл. 48 от правилника за вътрешния ред на Народното събрание, да се направи следната редакционна поправка на гласувания в последното заседание на Народното събрание законопроект за изменение и допълнение на закона за финансово облекчение и заздравяване на общините, а именно: в § 2 думите „25% за жителите на общината, от които са избягвателите“ да се заместят с думите „25% за общината, чиято жители са избягвателите“.

Който са съгласни да се направи тая редакционна поправка в гласувания зачера законопроект за изменение и допълнение на закона за финансово облекчение и заздравяване на общините, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към разглеждане на първа точка от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за разрешаване на фондация „Българско дело“ — София, да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв. за нуждите на българската кинематография.

По този законопроект има записани оратори. Пред туй моля секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Йордан Чобанов (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за разрешаване на фондация „Българско дело“ — София, да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв. за нуждите на българската кинематография

Г-да народни представители! При изграждането на новата държавна и обществена уредба на нашата страна киното ще играе огромна роля на фактор във възпитанието и образованието на народа.

Поради тази огромна роля на киното, грижите за възникването и блестящо развитие и измодуване на същото е важна точка в

програмата на отечественофронтиската власт. И докато всички други области на културно и духовно творчество (литература, театър, музика, живопис, скулптура и пр.) нашият народ е отишъл значително напред, в областта на кинотворчеството той се намира в началния — детски стадий на развитие. Крайно време е публичната власт да се намеси и тук и да потикне развитието бързо напред чрез редица мероприятия, които ще позволят това мощно средство за образно въздействие върху масите да се използва разумно и целесъобразно преди всичко за нуждите на новото държавно и обществено строителство. Киното е изкуство, което почива преди всичко на солидни технически основи. Не е мислима никаква сериозна творческа дейност преди да се създаде материална база и нейното съвременно техническо оборудване.

Исканият кредит е предназначен именно за постройка на такава база, която да обхване на първо място снабдяването с удобно място от около 300 декара в близките околности на София, построяването на едно студио и най-необходимите към нея административни и други технически постройки за извършване на разгити фази и обработката на кино-картините, обезпечаването на студиото и други работилници с необходимите машини, апарати, уреди, инсталации и всякакви необходими приспособления за една кино-производителна дейност по промишлен начин. Изпълнението на тия задачи ще се извърши под ръководството и надзора на фондацията „Българско дело“, която е креация на държавата за кинематографични инициативи. Ето защо аз ви моля, г-да народни представители, да разгледате и одобжите приложенния законопроект.

Гр. София, март 1946 г.

Министър: Д. Казасов

ЗАКОНОПРОЕКТ

за разрешаване на фондация „Българско дело“ — София, да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв. за нуждите на българската кинематография

Чл. 1. Разрешава се на фондация „Българско дело“ — София, да сключи, а на Българската земеделска и кооперативна банка да отпусне на същата заем в размер на 110.000.000 лв. под гаранция на държавата със срок от 10 години, който ще употреби за строителни и други нужди на българската кинематография под ръководството и непосредствения надзор на министъра на информацията и на изкуствата.

Чл. 2. Българската земеделска и кооперативна банка ще открие текуща сметка на името на фондацията до размер на пълната сума на заема, от която ще се теглят суми на части и закръглени стоици хиляди левове с чекове, подписвани от членовете на управителния съвет на фондацията, съобразно нуждата на последната.

Чл. 3. Върху изтеглените частично суми Българската земеделска и кооперативна банка има право на шест и половина процента лихви, които се капитализират всеки 6 месеца.

Лихвите на изтеглените суми през първите пет години се заплащат от държавата, за която цел Дирекцията на държавните и на гарантираните от държавата дългове предвижда в ежегодния бюджет на държавата необходимите суми.

Начинаей от 6-та година, фондация „Българско дело“ ще плаща необходимите лихви и ще погасява всяка година по 10% от главницата до окончателното изплащане на дълга. В случай че по каквато и да е причина фондацията не внесе пълно или отчасти следувателите се лихви и погашения за някоя година, то държавата предвижда в редовния си бюджет следващата се година необходимите суми за тяхното плащане.

Чл. 4. Договорът за откриване на заема се подписва от членовете на Управителния съвет на фондация „Българско дело“ и подписва от министъра на информацията и на изкуствата като гарант от името и за сметка на държавата.

Останалите отношения във връзка с този заем страните ще уреждат в същия договор.

Чл. 5. Всички книжа, които са необходими за сключването, употребата и използването на този заем, се освобождават от гербов налог и всякакви други държавни мита, бери и др.

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата г-н министър на информацията и изкуствата.

Министър Димо Казасов (От трибуната) Г-да и г-жи народни представители! Считам за съвършено излишно да отбелязвам огромното културно значение, неотразимото възпитателно въздействие, което киното упражнява в настоящия век. Това, което аз искам тук да отбележа, то е, че в тая извънредно важна област българският живот се намира в едно, така да се каже, ембрионално състояние. Ние не бихме с нищо проучели, ако отбележим, че нямаме нито кино-индустрия, нито една система за провеждане на кино-културата всрещ широките народни маси. Ние само липсващ почти целият народ от възможността, от най-шастливата възможност, която има, да хвърли поглед върху света, върху стопанството, върху постиженията технически и културни, тъй като нашите села са лишени почти без изключение от киноапаратури. Ние имаме само 250 кино преимуществено в градовете, в някои от които градове, както ви е известно, има по няколко, а само като малки, незначителни изключения има елементарни кина тук-там в селата. 250 кина — това е нищо. Аз отбелязах при един друг случай, че в Узбекستان има 650 кина.

Въпросът за кинофикацията на нашата страна е от първостепенно значение, и аз ще си позволя свободата да отбележа само в няколко общи лични стойности на тоя въпрос.

Ние говорим за популяризиране на новите методи в областта на стопанското производство. Как ще ги посочим на толкова много-

броен свят? Само чрез агрономите и чрез учителите ли? Как ще стигнат знанията, които учителите и агрономите поднасят, до толкова широк свят? Единственият път, най-силен, най-ярък и най-неотразим, безспорно е киното.

Ние приехме редица законопроекти, свързани с здравеопазването на населението, но персоналет, с който Министерството на народното здраве разполага, и средствата, които то има за упражняване едно непосредствено въздействие над населението, са съвременно оскъдни. Киното дава тая широка възможност — да се извърши една ефикасна, силно въздействаща и оставаща дълбоки следи в сред зрителите пропаганда за здравеопазването на населението. Въпросът за жилищата, за хигиената, за стопанския двор, за целия комплекс от въпроси, свързани със селския бит, могат да бъдат изнесени и направени понятия за една широка среда само чрез киното. Но това средство ние го нямаме на разположение.

Ние гласувахме 90 милиона лева за Народния театър и около 20 милиона лева за симфоничните оркестри. Но тяхната дейтелност в голямата си част остава достъпна само за градското население. Единствената възможност селото да види театър, да чуе музика, да хвърли поглед през прозореца, който му открива целия свят, това е киното.

С какво разполагаме ние в настоящия момент, за да удовлетвори тази крещяща нужда на нашия жадуващ за знание земеделец? С около 30 апаратури, които далеч, далеч не са достатъчни да удовлетворят и най-елементарната нужда.

Ние гласувахме също така един бюджет от 3 и половина милиарда лева за народната просвета. И Народното събрание постъпи напълно целесъобразно, когато пристъпи към тази толкова основателна материална жертва, сложена пред олтара на народната култура. Но за кого е тайна, че една добра част от резултатите, които се получават в нашите учебни заведения, с течение на времето постепенно се заличават и загиват, защото до голяма степен нашето отношение към задачите на културата е чисто формалистично? Ученикът свършва първоначално образование, свършва прогимназия, гимназия, университет, а по-нататък къде е грижата да създадем един благоприятен климат за развитие и разширение на знанията, които младите са получили в първоначалното училище, в прогимназията, в гимназията и в университета?

Аз бих посочил на един извънредно фрапантен, крещящ пример. 32.000 студенти има струпани в София. Аудиториите гъмжат от любознателен свят. Къде са условията, елементарните условия, този 32-хиляден свят, този голям университетски град да простре любознатието си извън страниците на университетските книги? Даже колите в тоя момент не стигат до него. Даже учебници стигат, тъй не може да има на разположение двесте поради липсата на хартия и поради оскъдната на технически възможности за отпечатването на тия учебници. Не е тайна, че някои от студентите в навечерието на изпитите са принудени да плащат за един учебник по две-три хиляди лева наем. Учебниците не са на тяхно разположение.

Какво да кажем за друга литература? Университетската библиотека разполага само с 50 места. Народната библиотека не съществува. Три четвърти не, 90% от студентите произхождат от бедни обществени среди и живеят при крайно стеснени жилищни условия, без топлина и без светлина дори. Ние не сме им обезпечили възможността, след като харчим стотици милиони лева, за първоначална провизорна читалня, която да събере хилядите студенти, в която читалня да бъдат поставени библиотеки не само с техните лекции, а с техните учебници, и с всичко онова, което е необходимо за разширяване на тяхната специализация.

За да може следователно резултатите, които се получават в училищата, да бъдат съхранени и да бъдат подложени на благотворно развитие, необходимо е да се обезпечат условия, да се създаде климат за това развитие. Този климат в селото липсва. Там, за шастие, стои читалището със своите 50-60 или 150 члена, с едно скромно книжно богатство, което не се намира в постоянна циркулация. Но вън от читалището и вън от училището селото няма нищо, абсолютно нищо. Нито театърът, нито музиката, нито другите културни преимущества могат да бъдат поднесени на селяните по друг начин, освен по пътят на киното, което осигурява постоянството на тези културни блага.

Въпросът за кинофикацията на страната е от първостепенно политическо и културно значение. Ето защо Министерството съчета за полезно да ви сезира с този законопроект, който ще даде възможност на нашата зародишна филмова служба да се разгъне по един начин, който ще може да задоволи преди всичко нуждите на българското село.

От 9 септември до днес нещо съществено е направено, но то е далеч недостатъчно. Фондация „Българско дело“ е държавна креация. Тя е формирана като частно-публична институция, за да бъде освободена от ограниченията, които законът за бюджета, отчетността и предприятата поставя пред всяка държавна институция. Фондация „Българско дело“ беше заварена на 9 септември фалирала, с огромни борчове, без никакви пособия за извършването на своята непосредствена дейтелност, без достатъчно персонал, за да може тя да проведе с успех, в скромни размери, своите функции. Ние създадохме един фотоотдел и държавна фотодокументация, с ценна фототека и с диалогитивна фототека, в която са отразени всичките, бих казал, от трайна историческа стойност събития. Чрез тая фототека и чрез този диалогитивен архив ние завещавме на поколенията една пълна фотография на събитията, които се разгънаха от 9 септември до днес; на деятелите, които са взели участие в тия събития; на организациите, които са движели различни инициативи и, заедно с това, ние даваме, чрез този диалогитивен архив, възможност и за една пропаганда, за едно осветление в чужбина на всички факти, на всички събития, които в даден момент биха могли да представляват един или друг интерес там. В 18 месеца ние успяхме да съберем 90.000 негатива, съответно подредени, които

дават възможност на всеки деятел, при всяка инициатива — стопанска, културна и литературна — да прибягва към услугите на този архив, за да документира едно събитие от миналото, или да даде една обрзана представа за размерите и за формите, в които тия събития са се разгънали в един толкова важен исторически момент, какъвто е моментът от 9 септември до днес.

На второ място, ние уредихме една плакатна служба за пропаганда през фотография в провинцията и в София.

На трето място, в областта на кинофикацията, чрез скромните средства, които имаме на разположение, и чрез тия, които успяхме да вземем от съществуващите в България частни фирми, можахме да раздвижим нашите подвижни и неподвижни кина — 5 подвижни кина и около 20 неподвижни — и за една година дадохме 3.200 представления в селата, които никога не са виждали филм. Но 3.200 представления е един незначителен брой.

Ние изградихме също така със скромните технически средства, с които разполага фондация „Българско дело“, няколко документални, с историческа стойност филми. Такива са филмите, които обхващат по-големите събития след 9 септември, като Народния съд във всичките му перипетии, Славянския събор, антифашистката изложба, първомайския парад, нашите военни действия и похода на Първа българска армия, строежа на язовира „Бели Искър“, участието на трудовите бригади в подпомагането на селското стопанство, кооперативното обработване на земята, дейността на ОРПС, специалния филм „9 септември“ и един друг филм за Третия украински фронт.

Тия филми са създадени с един оскъден персонал и със съвършено скромни средства. Трябва да ви кажа, че нашата фондация разполага само с 4 снимачни камери, с 4 апарата за снимане на събития, които в даден момент биха могли да произлязат не на едно, а едновременно на 10, на 15, на 30 места. Филмооператорът с фотокамерата трябва да бъде на пост във всички централни къщи на нашата страна, за да може, когато се разгъне едно събитие от значение, веднага да го фиксира със своята апаратура. С 4 апарата се работи, но въпреки това ние създадохме за това време 87 седмични прегледа, в които са фиксирани най-значителните събития за всяка седмица.

В споразумение сме със съветската кинопродукция за изграждането на един монументален филм „Земя, бит и култура на българския народ“. За подготовителната работа по снимането на този монументален филм, който ще се прожектира не само в България, но в целия Съветски съюз, във всички славянски страни, а, уверен съм, ще бъде посрещнат с интерес и във от славянския мир, както и за изработването на този пръв във висок мащаб създаван филм са необходими също така средства, за да можем да вземем надлежно участие както в неговата продукция, така и в неговата експлоатация.

Ние сега изработваме един филм за показ пред мирната конференция с документалните материали, които имаме на разположение.

С тия няколко думи, уважаеми г-жи и г-да народни представители, струва ми се, ви давам достатъчно ясна представа за извънредно голямото, за огромното, бих казал, за неопределено значение на филма в нашия живот. Ние трябва да изградим една собствена филмова индустрия, чрез която ще спестим значителен зноис на наши средства в чужбина. Почти всички малки народи вече имат своята филмова индустрия. По свидетелство на големи съветски капацитети в областта на филмовото дело, които нима възможността да посетят нашата страна, няма — по своето разнообразие, по красотата на своя пейзаж, по цялото богатство от багри, с които е озарена нашата земя — няма толкова благоприятна за развитието на киноиндустрията земя колкото е българската земя. Те смятат, че нашата земя е един кинематографичен оазис, в който трябва да се изгради и да се издигне една индустрия, която да отговаря на толкова нагледните нужди на нашето развитие.

С оглед на това ние изпратихме нашите специалисти и нашите ръководители в Съветския съюз, за да почерпят от там поука за онова, което е най-необходимо и да можем в най-къс период от време да изградим и своя собствена киноиндустрия, която ще позволи, и в тази област на духовната култура българският творчески гений да прояви своите скрити заложби.

Ето резултатите, които ние постигнахме в разговорите и в преговорите, които имаме със съответните служби в Съветския съюз. На първо място, във висшето училище за кинематография в Москва ще бъдат приети 10 български младежи, които след 4-годишно обучение и едногодишен стаж ще се завърнат като квалифицирани киноработници в областта на режисурата, на операторството, на сценариото, на художествената постановъчна дейност. На тия студенти съветското правителство ще отпусне стипендии.

На второ място, ще бъдат приети в Ленинградската академия за кинотехника 5 български младежи, които също така след 4-годишно обучение ще получат специалността киноинженери и ще специализират киностроителство, машинознание и звукознание. Един от тях ще следва и специален курс по фотохимия и обработка на филми. Тези младежи също така ще получат стипендии от съветското правителство.

Аз ви цитирам тия два случая, за да ви посоча, че дори за изграждането на една родна киноиндустрия са необходими също така 4-5 години, за да имаме на разположение специалисти, от какъвто небрежността на миналото ни е лишила.

Освен това ние ще изпратим и 5 души напреднали български киноработници на двегодишна специализация в киноиндустрията в Московския филм и в Ленинградския филм, при същите крайно изгодни за нас условия. Вън от това, както ви казах, в България ще бъдат командирани специалисти, които ще могат да ни улеснят със своите полезни указания, почерпени в резултат на един дългогодишен опит, за начина, по който трябва да бъдат съоръжени дащите кинозали. Тези специалисти ще прогледат

и установят подходящо за строеж киностудии на българската национална киноиндустрия, ще разработят с нашите архитекти и инженери планове за тези строежи и ще посочат всички условия, на които трябва да отговаря нашата родна киноиндустрия, за да стои на съответния уровень на развитата вече във висша степен кинотехника.

Освен това, още през тази година ще дойдат в нашата страна няколко специалисти, които ще вземат художественото и техническо ръководство по изработването на няколко наши филми с наши режисьори и наши артисти. Единият от тях — известният кинорежисьор Кацнов — беше още през есента тук, направи своите проучвания, изработи своята програма, и ние всеки момент чакаме да се пристъпи към работа.

Всички тия инициативи, които са в ход и които са от първостепенно значение, не са свързани с никакви фискални жертви — дължа това да подчертая — защото в края на краищата чрез кинофикацията на страната фискалът ще получи големи приходи, тъй като 62% от входната стойност в кината отива в полза на държавата и на общините. При 250 кина, не ще съмнение, приходът ще бъде един, а при 1.000 кина — ще бъде четирис пъти повече, независимо от това, че колкото повече са кината, толкова повече и навикът на публиката става по-траен към посещаване на кината.

Ние успяхме също така да уговорим и доставката на още 10 подвижни кина, които да бъдат дадени на разположение във всяка област. Ако ние с четири подвижни кина можахме да поднесем на българското село 3.200 продукции, ние ще разберете, че с още 10 такива кина те ще станат вече към 10.000.

Разбира се, както казах, ние имаме само четири снимачни камери. Поръчал съм в Съветския съюз и получихме вече телеграма, че са изпартени и са на път още шест снимачни камери, без която една документация на това, което става в нашата действителност, е невъзможна. Ние трябва да поднесем на народа всичко, което е резултат и плод от дейността на управлението на самостоятелните инициативи на различните организации. Ние трябва да отидем в индустрията, да отидем на полето, да отидем при язовири, в електрическите централи, в мините — навсякъде, където тупти сърцето на съживителния труд на българския народ, да хванем проявленията на този труд и да ги поднесем на широката среда, за да станат те източник на насърчение и на упование за по-добри и по-спокойни дни.

Ние имаме материали, най-необходимите материали за снимане. Ние трябва да прекъснем снимането, ако съветската кинематографическа служба не се окаже толкова готова да ни даде веднага на разположение 100.000 м. филм с необходимите химикали, което ще ни даде възможност, не ще съмнение, да продължим своята дейност.

За целта тази обширна дейност ние искаме 110.000.000 лв. заем — не разход — от Земеделската банка, защото смятаме, че почти цялата стойност от този заем ще отиде в услуга на селското стопанство и на земеделския труд, които в тази област са съвършено игнорирани.

Имахме едно малко възражение от Земеделската банка, което обаче е преодоляно. Те вече са дали съгласието си.

В законопроекта е допусната една малка печатна грешка, която ще бъде изправена при второто четене.

Аз ви моля, пред вид на огромното значение и голямата роля, която има да играе българската киноиндустрия, да бъдете добри да приемете законопроекта на първо четене. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата на родният представител Трайчо Доброславски.

Трайчо Доброславски (зв): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! След изясненията, които даде г-н министърът, на нас остава малко нещо да кажем, и то да кажем онова, което ще допринесе за изясняването на въпроса.

Срещнах няколко души от нашите колеги, които правят една доста основна грешка — смесват онези кредити, които ние отпуснахме по бюджета на Министерството на информацията и изкуствата, с тези 110.000.000 лв., за които сега разискваме. Онези 12.000.000 лв., които влизаха в бюджета, имат строго определена своя програма и дори са недостатъчни за програмата, която е предвидено да изпълняват. В тези 12.000.000 лв. трябва да влезе филмопроизводството на кинопрегледите, на дребни културни и битови филми, трябва да влезе и кинофицирането поне на 190 селища. Там също така влизат и фотовитрините по селищата, и списанията за кино и фотокултура, и изпращането на специализация на 20 младежи в Съветския съюз. Там влиза и филмът „България“ — земя, бит, култура и борби на българския народ, който филм ще бъде изработен съвместно със съветската киноиндустрия. С редовния бюджет и може би с малко странични средства в края на краищата всичко това ще бъде проведено.

Тези 110.000.000 лв., които сега фондация „Българско дело“ иска, те са за строителни и, така да се каже, за чисто стопански цели. С тези 110.000.000 лв. фондация „Българско дело“ ще построи студио, което в един срок от едно десетилетие, и дори по-малко, ще може вече да произвежда филми, да има филмова промишленост, която да даде дори печалби както на фондацията, така и на държавата. Филмовата промишленост в Европа, пък и в света, не е достигнала до своето максимално развитие, тъй че и у нас има място за една филмова промишленост. Ние имаме обещанието на съветската филмова индустрия да ни подпомогне със съоръжения и инсталации, тъй че в един къс срок ние ще можем да имаме едно горедолу образцово киностудийо, което да изгради и нас началото на една хубава киноиндустрия.

Тъй че при тази обстановка парламентарната група на Народния съюз „Звено“ — а аз моля и всички останали народни представители да сторят това — ще гласува законопроекта за тези 110.000.000 лв., за да се позволи на фондация „Българско дело“ да изпълни своята предвидена програма за създаване на киностудио.

В законопроекта обаче е направена една малка грешница, или опущение, която обезщетява би следвало в комисията, да се оправи. В чл. 1 е казано: (Чете) „Разрешава се на фондация „Българско дело“ — София, да сключи, а на Българската земеделска банка да отпусне на същата заем в размер на 110.000.000 лв. под гаранция на държавата със срок 10 години, който ще употреби за строителни и други нужди...“. И други нужди“ отваря възможностите, тези средства, предназначени за строителни цели, да могат да отидат дори за консумативни цели. Аз предлагам, в комисията след думата „строителни“ да се прибави „сървържения и инсталации“, за да няма място за съмнение, че тия средства може да послужат и за консумативни цели. Пак повтарям, парламентарната група на Народния съюз „Звено“ ще гласува така предложения законопроект. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народната представителка Вира Македонска.

Вира Македонска (к): (От трибуната) Другарки и другари народни представители! Проникването на филма всред широките народни маси и огромната културно-просветна и възпитателна роля, която той играе, изискват особени грижи и затова грижите за правилното и целесъобразно развитие и използване на същия е важна точка в програмата на отечественофронтовската власт, тъй като чрез него най-бързо може да бъде популяризирана и утвърдена цялостната политика на държавата.

За съжаление, доскоро на киното у нас не бе отдалено друго внимание, освен чисто фискално. Проектицията оставаше да се движат от вкуса и интересите на филмодоставчиците, а не от задачите на общественото възпитание. И филмите, които се проектираха и даваха лекота в живота, често далеч от действителния живот, възпитаваха нашата младеж много зле.

Днес при отечественофронтовска България ще трябва да се внесе пълен обрат в програмата на киното, за да стане то еднакво средство както за естетическа наслада, така и за обществено възпитание. Тази задача обаче е свързана с една огромна преустройствена дейност, центърът на която дейност трябва да легне без друго в индустриализирането на нашето филмово производство, защото само по този път са възможни значителни постижения в тая област.

Точно затова е поставен днес пред вас законопроектът за разрешаване на фондация „Българско дело“ — София, да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв., защото не е мислима никаква сериозна творческа дейност преди да се създаде материална база и преди да се технически добре обзаведе.

Фондация „Българско дело“ след 9 септември разви своята работа, разраства се и с това се постави едно сериозно начало на нашето кино-дело. С този кредит се иска, нашата фондация да се превърне в кино-индустрия. Днес тя се помещава в малки, неудобни здания, пренесени из София, обзаведени с елементарни съоръжения, някои направени от самите работници там, други взети от различни частни лица, които всеки момент могат да ги вземат и фондацията да остане без тях. Това спъва извършването много добра работа, която извършва фондацията днес. Работата на фондацията е огромна. Никой не може да отрече, че благодарение на нея много важни исторически моменти от обществено-политическия и стопанския живот на страната ни след 9 септември се увековечиха чрез снимането на филм от фондацията и винаги могат да се възпроизвеждат на екрана и с това се завеща на поколенията една ценна историческа документация. Тази сума ще се използва за купуване на мястото, построяване на киноселище, където да се съберат всички ателиета, лаборатории, студия и канцеларии, за да може да се даде една по-добра организация и се заработят филми, издържани във всяко отношение. Ще се обзаведат тия ателиета, лаборатории с всички необходими приспособления за една кинопроизводителна дейност по промишлен начин, за да могат да се изработят филми с научно съдържание, свързани с работата в училищата и стопанския живот на страната, които по-бързо да бъдат едно добро помагало на учителите и стопанските деятели.

С изработените филми тук у нас ние ще спестим не само значителна валута, която отива за покупка на 100% чужди филми, но ще можем в скоро време да поднасяме свои продукции в чужбина, чрез които ще запознаваме чуждия свят с всички ценни прояви на българския живот и ще осигурим един добър принос към бюджета на държавата, както недавна успя да направи Унгария и покри четири от държавния си бюджет от филмовата си индустрия.

Ще се направят и подвижни кина поне по едно на околия, за да могат да се обслужват читалища и училища в неелектрифицираните селища и се даде възможност и в най-отдалечените кътове на страната ни народът да получи малко култура и развлечение, предадени чрез филмите, изработени в нашата собствена страна.

Паралелно с индустриализиране на кинопроизводството ще се пристъпи и към едно планово и системно кинофилмиране на страната ни, което да обхваща по възможност всички села, учебни заведения, културни и научни институти, индустриални предприятия от едър масщаб и др., за да може нашият гражданин, който стои извън обсега на училищната среда, чрез киното да види

света с неговите най-големи събития и постижения и за да се учи при извършване всекидневните си задължения.

Парламентарната група на Работническата партия — комунисти ще гласува законопроекта с малките изменения, които бяха предложени, защото знае, че културата може да разпростре своето благотворно влияние чрез пълната кинофикация на страната, за което не трябва да жалим средства и защото културата, толкова необходима за благоденствието на един народ, не трябва да остава привилегия само на един ограничен слой от народа. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител г-н Христо Юруков.

Христо Юруков (р): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! Наред с радиото, а може би и на по-предно място, като средство за въздействие върху масите, стои киното. Сбавявателната му и възпитателна сила е крайно голяма. То е същевременно и мощно пропагандно и агитационно средство. Ето защо всички грижи и жертви, които държавата ни би дала за неговото развитие, ще бъдат напълно оправдани.

По преценка на някои съветски специалисти, у нас съществуват отлични условия за филмово производство. Едно такова производство обаче предполага да имаме налице възможности за пластмас, а доколкото те са ограничени се вижда от това, че днес кината в страната ни наброяват само около 260. Голямата част от българския народ не гледа кино, не е под неговото възпитателно и пропагандно въздействие. Следва, значи, грижите да се насочат едновременно в две насоки: създаване на собствена филмова индустрия и кинофициране на страната — градовете и селата. Ясно е, че няколко хиляди кина ще бъдат добър консуматор на произведенията на нашата киноиндустрия и с това ще представляват едновременно и фактор за по-нататъшното ѝ развитие.

Наред с безспорните успехи, които бележим в областта на театъра, музиката, живописата, литературата и пр., трябва, в интереса на народа ни, нашата отечественофронтовска държава, въпреки големите грижи, с които има да се справя днес, да направи необходимото за чувствителна подкрепа на кино-делото, което продължава още да стои в детските си години.

Орган на държавата ни в областта на кинематографията е фондация „Българско дело“. Тя е основана още през 1941 г. и на нея са били възложени от бившите фашистки управления най-широки пропагандни задачи: разпространение на пропагандна литература, издаване на вестниците „Днес“ и „Вечер“, издаване на филми и т. н. След 9 септември фондацията се преустройва само като институт за образна кино и фото пропаганда. С тази промяна наистина се ограничават рамките на дейността ѝ, обаче заедно с това особено се подчертава вниманието, което се отдава на киното и фотографията за образованието и възпитанието на народа ни.

Върху същата фондация лежи грижата за създаване на българска национална кинематография и за пълното кинофициране на страната. При това кинематографията трябва да бъде действително народна — нейните продукции не само да са широко достъпни, но и да имат действително народополесна стойност. Те трябва да са подбрани: научни, реалистично художествени, способни да упражняват едно положително възпитателно и пропагандно действие върху зрителите.

Първата голяма задача за разрешаване от фондацията е създаването, макар и в сравнително ограничени размери, на един кино-център у нас.

Що се отнася до формата на фондацията, тя остава и след 9 септември същата — частно-правна. Това ѝ осигурява възможност за една свободна търговска и производствена дейност. Трябва веднага да добавя обаче, че са предвидени съществени гаранции, за да бъдат запазени обществените и държавните интереси:

1. Фондацията действа като подведомствено учреждение на Министерството на информацията и изкуствата.
2. Управлява се от управителен съвет от трима членове, от които двама са висши чиновници от Министерството на информацията и изкуствата. Назначението на управителния съвет става от министър-председателя.
3. Приходите и разходите се осъществяват чрез бюджет, утвърден от министър-председателя.
4. Контролата се извършва от министър-председателя и трим членен проверителен съвет, в състава на който влиза и един чиновник от Министерството на финансите. Самият министър на финансите има правото, по силата на закона за финансовата инспекция, да извършва ревизии.

Всички тия положения, които лежат в основата на устройството на фондацията, я характеризират, макар тя и да е частно-правна институция, като една почти държавна организация.

Аз си позволих да вляза във връзка с ръководството на службите. То беше любезно и ми представи отчетните си книги, от които можах да видя, макар и от кратко вникване в тях, по какъв начин са изразходват средствата, които фондацията получава по пътя на редовните и приходноизточници и чрез субсидии от държавата. Това, което искам да подчертая, е, че разхищения за личния състав и управлението не стават. Възнагражденията са скромни, далеч не дори такива, каквито имаме в някои други, от подобен характер по формата си, институти. Тук не се плащат на служителите допълнителни, вън от предвидените по бюджета, заплати и възнаграждения. Няма и таитието за членовете от управителния съвет, трудът на които се възнаграждава крайно скромно. Без да съм имал възможност да видя как е установена контролата по веществените разходи и редовните постъпления, допускам, че

са взети необходимите мерки в това отношение. Впрочем, тук винаги има и трябва да има думата финансовата инспекция, разбира се, при това — самото управление и проверителният съвет на фондацията.

Г-жи и г-да народни представители! Пред вас е законопроектът за разрешаване на фондация „Българско дело“ да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв. за нуждите на българската кинематография. От мотивите на г-на министъра на информацията, който внася този законопроект, се вижда, че исканият заем ще послужи за построяване на една, макар и на първо време скромна, техническа база за наше собствено филмово производство. Този заем ще бъде под гаранцията на държавата, ще се закупи подходящо място за построяване на националния кино-център в околностите на София, кино-студиото ще бъде модерно и добре съоръжено, защото ние не можем да си позволим лукса да строим често такива студии. Ще се доставят също необходимите машини, апаратури и съоръжения, каквито фондацията е уговорила вече за евентуално доставяне от Съветския съюз, Франция, Унгария и другаде. Наистина, размерът на заема не е голям, но е достатъчен, по пресмятане на ръководителите на фондацията, за първите и най-неотложни нужди на нашата кинематография.

От нас се иска само да разрешим сключването на заема. Самата фондация ще има грижата за погасяването. Тази услуга ние трябва да направим. Заедно с това естествено е да напомним на управлението на фондацията, а и на органите, които упражняват административен и финансов контрол върху й, че те трябва да засилят още повече вниманието и грижите си за осигуряване на всяка цена на една планова и пропита с чувство на висока обществена отговорност работа. Фондацията трябва да бъде един пестелив, с добре направена сметка стопанин. Това, което тя предприема, е само едно скромно начало, и от начина, по който ще се справи с задачите си сега, ще зависи дали ще оправдае доверието, което й се дава и което тя и в бъдеще ще иска за много по-широки инициативи.

Имам да направя една бележка върху законопроекта, от техническо естество — каза се от г-на министъра и от преждоговорения другар Доброславски, но аз ще бъда оточнен. Така, в чл. 1 от законопроекта се говори, че заемът се отпуска за срок от 10 години, а в алинея трета на чл. 3 става дума за започване на погасяването начиная от шестата година, и то с погасителни вноски на главницата от 10%, което ще рече, че пълното погасяване на заема ще се извърши фактически в течение на 15 години.

Вероятно се касае за техническа несъобразност, и тя трябва да се поправи в комисията, като обаче бъдат предвидително добре известни възможностите за сключването на заем от банката.

Намирам, че ще изпълним един дълг към културата на нашия народ, като улесним развитието на киноделото у нас и заявявам от името на нашата парламентарна група, че ще гласуваме предложението на законопроект. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител г-н Манол Денев Дичев.

Манол Денев (з): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! Когато говорим за новата отечественофронтовска държава и обществена уредба на нашата страна, за нейното устройство, то паралелно с реформите, които извършваме в стопанско-икономическия сектор, ще трябва да вървя и тия на културно-просветния. И при друг случай съм подчертавал, че бившите фашистки режими, които нимаха за цел да дадат истинска просвета на българския народ, не отделяха никакви грижи за неговото културно-просветно и духовно възпитание, или, ако в някои области се направи малко повече — литература, театър, музика, художество, скулптура и др., то в областта на кино-творчеството не е направено нищо. Безспорен факт е, че киното играе огромна културно-просветна роля в живота на съвременни културните народи. Освен това днес то е най-мощното пропагандно и агитационно средство за въздействие върху народните маси, по-малко им действа със своята образна нагледност. По тия причини всички напреднали културни страни са си създали своя собствена кинематография, полагат изключителни грижи за нея и я използват широко за своите културно-просветни и политически задачи.

И в нашата малка страна киното е станало всекидневна, дори и насъщна потреба за народните маси. За съжаление обаче много малък брой от населението в България може да се ползва от тази прекрасна придобивка на културата. В България има над 4.000 населени места и от тях само около двеста имат кино, а общият брой на кинематографите, като не се броят малкото подвижни кина, е всичко 260. Оттук може да се направи без всякакъв риск заключението, че грамадното мнозинство от българския народ не гледа редовно кино и не се намира под неговото възпитателно и пропагандно въздействие. Да не кажа, че има граждани в страната, които нямат представа що е кино. На това положение, естествено, трябва да се сложи край. Но това може да стане, само когато държавата ни се намеси активно в използването на кинематографията като културно и пропагандно средство. Обективни условия за развитието на частна инициатива при кино-снабдяването на селата у нас няма поради недоводността на малките селски кина и скъпите кино-уредби. Само публичната власт, при едно планово провеждане на кинофициране на страната, ще може да се справи с една такава трудна задача, каквато е ликвидирането на кинонеграмотността у нас.

Ето защо нашата отечественофронтовска власт, която схваща отлично значението на киното, има като своя програма точка неговото подпомагане, развитие и използване за нуждите и целите на своята стопанска и културно-просветна програма.

Поради това, че у нас не съществуваша условия за развитие на частната кинематография, поради малката доходност и липсата на уредена техническа база, а бившата фашистка власт не е полагала никакви грижи за развитието на киното, последното се намира още на най-ниското стъпало на своето развитие. В това отношение почти всички европейски държави са ни далеч надминали. Сега на нас ни предстои да създадем истинска народна качествена и смислена българска кинематография. За това е абсолютно необходимо преди всичко уреждането на една модерна техническа база построяването на национално кино-студио, каквито притежава всяка културно-стопанска държава, създаване на високо квалифицирани художествени и технически кадри в областта на кинематографията и създаване гъста мрежа от многобройни кина, които ще бъдат потребителите на произведенията на българската кинематография и културни огнища за образна просвета и превъзпитание. По същност кинематографията е индустриално производство и само поставянето ѝ на промишлени начала може да донесе очакваните резултати.

Предложеният законопроект, който предвижда да се даде на фондацията един заем от 110 милиона лева под гаранцията на държавата, има за цел да даде средствата за реализирането на изложените мероприятия. Преди всичко от него ще се вземат средства за закупуване на едно подходящо място за построяването на националния кино-център — нещо като малко селище, където ще се създадат всички необходими постройки за снемане, лаборатории, озвучителни студии, технически работилници и пр. За тази цел са необходими около 300 декара място в околностите на София.

Националното кино-студио трябва да бъде наистина модерно и добре съоръжено. Ние сме малка държава и не можем да си позволяваме лукса да строим често кино-студии или да преустрояваме старите такива. Всичко трябва да се извърши по начин, че след десетилетия-две сега създаденото студио да бъде напълно годно за използване и да отговаря на изискванията, които бързо развиващата се кинематография оставя едно подир друго. По тия причини съоръженията на това студио трябва да бъдат от най-добър тип, да са достатъчно солидни и приспособени за модерните процеси. За това, на второ място, сумите от заема ще трябва да се употребят за доставка на необходимите машини, апаратури и съоръжения, които фондацията е вече поръчала от другите страни. Всички тези машини, съоръжения и пр., които ще се доставят, ще трябва да бъдат монтирани в специално построени за тях помещения, отговарящи на редица изисквания във връзка с деликатния характер на кинопроизводството. Следователно, сумите от заема ще послужат за поставяне началото на големите строителни работи на държавния кино-център. Наистина заемът от 110 милиона е много малък, но той ще послужи за задоволяване на първите най-неотложни нужди на българската кинематография.

Няма никакво съмнение, че в случая се отпускат средства за едно високо културно и национално необходимо мероприятие. От днес нататък трябва да се сложи край на незаинтересуваността и пренебрежението, с което бившият режим се е отнасял към културните нужди на българския народ и културните мероприятия на нашата държава. Новата отечественофронтовска власт има всички интерес, народът ѝ да бъде просветен, културно издигнат и с задоволени духовни нужди. Нека се поучим от Съветския съюз, дето киното се обяви за най-важно изкуство при провеждане на културното превъзпитание на съветските народи. Време е и ние да дадем на киното заслуженото му внимание, да го отнемем от ръцете на ония, които за частни интереси си служат с него по различни, често непростени начини, и да го превърнем в голямо, мощно средство на държавата за превъзпитанието и издигането на нашия народ.

Фактът, че отечественофронтовското правителство създаде специално Министерство на информацията и изкуствата говори, колко грамадно значение отдаваме на изкуството, безспорно и на филмовото изкуство. Министерството на информацията и изкуствата, което фактически провежда нашата програма по отношение на кинематографията, ще трябва да положи значителни грижи за създаването на българска национална кинематография и за цялостната кинофикация на страната. Тия си мероприятия министерството провежда чрез фондацията „Българско дело“, която след 9 септември се превърна в институт за образна култура и пропаганда на държавата.

Следователно, парламентарната група на Българския земеделски народен съюз ще подкрепи законопроекта в този му вид, обаче ние сме длъжни да подчертаем, че когато се касае за кредитиране на фондацията, не беше необходимо тя да бъде кредитирана само от Земеделската банка, защото Българската земеделска и кооперативна банка има своето предназначение да подпомага предимно селските земеделски стопанства, с всичките им подразделения, и кооперативното дело, а Българската земеделска и кооперативна банка, днес поне, се намира в доста затруднено положение. Ако ние продължаваме да отнемеме нейните средства, тя не ще може да изпълни достойно това свое предназначение.

Считам за необходимо да донеса на вашето внимание, какво въпреки е състоянието на Българската земеделска и кооперативна банка и защо ние разглеждаме така въпроса.

Българската земеделска и кооперативна банка има разрешени заеми на държавата и на водни синдикати 21.800.000.000 лв.; по тях са използвани 10.000.000.000 лв. и ангажирани 11.800.000.000 лв.

Използувани от държавата кредити 10.000.000.000 лв. и вложени в облигации от държавни заеми 11.314.000.000 лв., или всичко дадено на държавата 21.314.000.000 лв.

Вложени банкови средства във възложена ѝ от държавата стопанска дейност 10.040.000.000 лв.; дадени кредити на кооперативни 10.000.000.000 лв.; дадени кредити на лица 4.000.000.000 лв.; или всичко 57.154.000.000 лв.

Българската земеделска и кооперативна банка трябва да даде суми за: кредитиране на тютюните 9.000.000.000 лв.; на Министерството на земеделието и държавните имоти 2.000.000.000 лв.; за нуждите на трудово-земеделските кооперативни стопанства 8.000.000.000 лв.; за язовирите Росица и Тополница 5.000.000.000 лв., или всичко ангажирани и необходими средства 81.154.000.000 лв.

В този момент банката разполага от набрани чужди средства — влогове и собствени средства 50.000.000.000 лв., останалите пари се вземат от Българската народна банка.

Явно е, че Българската земеделска и кооперативна банка е затруднена в тоя момент. Управителният съвет беше в колебание, дали да отпусне искания заем, който може да се отпусне от други кредитни институции, каквато е напр. Банка „Български кредит“. Кинематографията по-правилно може да се кредитира от Банка „Български кредит“, защото кинематографията по същност е едно индустриално предприятие, а предназначението на Банка „Български кредит“ е да кредитира именно индустриалните предприятия. Но понеже управителният съвет на Българската земеделска и кооперативна банка се съгласи да подкрепи заема, то и парламентарната група на Българския земеделски народен съюз ще гласува законопроекта на първо четене. (Ръкоплесквания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител г-н Руси Димитров Табаков.

Руси Табаков (с): (От трибуната) Г-да народни представители и представителки! Имам да изпълня пред вас една трудна задача — да приказвам като шести човек по един законопроект. Аз мисля, че преждеговорившите изпуснаха да кажат много нещо. Според мене, те сгрешиха в два пункта. Всички констатираха факта, че в нашата страна имало 200 кинематографа или че само в 200 населени места българските граждани могат да гледат кино. Тоя факт за мене, колкото да е тъжен, същевременно е и много радостен, защото той идва да констатира, че всичко онова, което досега се е внасяло в нашата страна като филми, не е било необходимо като духовна храна на българския народ, затуй защото българският народ иска да види на екрана на киото своя бит, своите нрави, своя живот, своите мъки и своите страдания, а не да гледа порнографски филми, които се внасяха от тази или онази страна. Ето затуй казвам, че за мене тоя факт е колкото тъжен, толкова и радостен.

Аз не искам да отрека, че между филмите, които влизаха в нашата страна от странство, има и филми, които са истински издъци на изкуството, но истината е една, че чуждото филмово изкуство действително остана чуждо за нашия народ. Затова аз с особена радост мога да констатирам и да поздравя Министерството на информацията и изкуствата с тая инициатива, която то е подало, за да даде на българския народ една индустрия, която да му даде филми, които действително отговарят на неговия бит. Ако действително това начинание се осъществи, във всички населени места на България ще има кино и ще се прожектират филмите. Българският народ ще знае, че като отиде на кино, ще види на екрана живота на българина от Северна България, ако той е от Южна: ще види на екрана на своето кино завоеванията на културното поле на българския народ; ще види завоеванията на българската индустрия, на българската наука.

Ето защо аз искам да разгледам законопроекта от тази гледна точка и да кажа становището на нашата парламентарна група.

Има два вида кино-индустрия: кино-индустрия за печалби и кино-индустрия за култура. Кино-индустрия за култура може да има само тогава, когато тая индустрия е поставена на базата на национално предприятие, което се ръководи от един отговорен институт, а най-отговорен институт, безспорно, се явява държавата.

Ето защо ние считаме, че крайно належащо, крайно необходимо е, българската държава не само да сложи началото, но и да построи този институт, който ще даде насъщия духовна храна на българския народ.

Аз искам да спра вашето внимание и на това, как ние схващаме значението на киото. Киото не е само инструмент за даване на гледище на масите; то е един инструмент за превъзпитанието на масите. И днес, когато един цял морал се руши под напора на трудовите маси в нашата страна — ако искате да знаете, това става в цял свят — киото, като най-подходящ инструмент, като инструмент, който по-масово може да стигне навсякъде, защото струва по-евтино от театъра, ще окаже своето решително въздействие за изграждането на новия морал, на трудовия морал, който ние от 9 септември насам сме тръгнали да творим в нашата страна. Ето как разглежда въпроса за киото нашата социалдемократическа парламентарна група и как го слага пред вас.

Освен това ние искаме да засетнем и друга една страна на въпроса. Филмите, които се внасят в нашата страна, струват огромни средства. Българските граждани, които отиват да гледат кино, не знаят, но ние, които се занимаваме с този въпрос, знаем, че половината от парите за входни билети остават у нас, а другата половина отива в чужбина. Ако ние създадем наша филмова индустрия, тогава всичките тези пари ще остават изключително за нашето стопанство.

Освен това, чрез създаване на киноиндустрия ние ще можем не само да дадем насока на филмите, но и да създадем поле за творчество на наши млади артистични сили. В българската действителност има млади, свежи, сочни артистични сили, които днес стоят почти затворени. Младите българи кинолюбители, вместо да се радват на Грета Гарбо и на не знам кои си, могат да се радват на киноартисти българи, защото, както казах, в България действително има млади артистични сили, които могат да играят, ако не по-добре, то поне тъй, както играят чуждите артисти. А

и това ще бъде един ценен принос за създаване на нашата българска култура.

Освен това, въпросът има и друга страна, която тъй богато обрисуваша преждеговорившите — че ще могат да се документират историческите събития у нас, че ще може да се документира и онова огромно дело, което ние в името на истината и правдата сме се нагърбили да творим и да защитаваме. Всичко на този свят си отива, г-да народни представители и народни представители, и много от тези, които днес полагат основите на ново творчество, на нов свят, ще си отидат. Утре обаче, когато поколенията поискат да видят как се е творило това ново, на което те ще се радват в утрешния ден, те ще могат да го намерят само в филмите. Те ще отидат в оная архива, за която ви говоря г-н министърът, и ще извадят от там оная филми, които показват всичките моменти на творчеството, на градежа на бъдещето на нашата родина; те ще почувствуват усилията и жертвите, които са дадени за изграждане на това бъдеще, и ще умеят да го пазят. Ето как ние разглеждаме въпроса за киото.

От името на нашата социалдемократическа парламентарна група заявявам, че ние ще гласуваме законопроекта.

Аз искам обаче да добавя още и това, че ние считаме, че този законопроект е само едно малко начало, само една тухла от онази сграда, която отечественофронтовското правителство и отечественофронтовският парламент трябва да създадат. Ние считаме, че трябва да се сложат още много тухли, за да може тази сграда да бъде издигната масивна и здрава и да може да задоволява насъщните нужди на българския народ, именно да му създаде онези блага, за които всички преждеговоривши говориха. (Ръкоплесквания)

Министър Димо Казасов: Във връзка с основателно направената бележка от представителя на Българския земеделски народен съюз и на оратора на социалдемократическата парламентарна група за една по-близка и по-непосредствена контрола и участие на държавата в изграждане на по-целесъобразна и по-съобразна с възпитателните задачи на киото програмз, дължа дълго, че министерството е внесло в Министерския съвет и в близко бъдеще ще бъде представен на народното представителство органически закон за киото и фотокулатурата, в който закон е уреден въпросът за непосредственото участие на държавата в наблюдението и в изграждането програмата на киото. (Ръкоплесквания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Няма записани други оратори. Ще пристъпим към гласуване. Които от г-да народните представители приемат по принцип законопроекта за разрешаване на фондация „Българско дело“, София, да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв. за нуждите на българската кинематография, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събрането приема.

Пристъпваме към точка втора от дневния ред:

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

Моля г-на секретаря на прочете законопроекта.

Секретар Йордан Чобанов (к): Чете)

„МОТИВИ

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

Г-да народни представители! Законът за уредба и управление на българските държавни железници съдържа наказателните разпоредби, установени с членове 22е и последващите включително до чл. 22м от същия. С тези текстове са засилени санкциите за някои престъпления, предвидени в общия наказателен закон, а именно за кражба, извършена от орган на властта, който се е възползвал от своето служебно положение, в случая служителя по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата; предвидено е и като наказуемо повреждането на имота, извършено по непредпазливост, а също така и по непредпазливост на лъжливи и противоречиви сведения или заключение в анкетен протокол и други актове. В течение на процеса на приложение на тези текстове са констатирани от една страна известни недостатъци, от гледна точка на основни наказателно-правни положения, и от друга, на естеството и условията на службата по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата. Независимо от това, фактическите резултати, които са целени с въпросните текстове, в значителна степен не са могли да бъдат постигнати поради недостатъчна санкция в някои случаи. Наляга се да бъдат ревизирани въпросните наказателни текстове с цел да се поставят в съответствие с естеството на службата по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата и с оглед на съвременното развитие на правната наука в областта на наказателното право: на вярната, на противоположността, в райките на системата задължения, очертана с правилници, наредби и заповеди, които служителът по ведомството без друго трябва да съблюдава при изпълнение на службата си. В тази насока критерият за вярността на едно лице лежи не само на плоскостта на преценката, основаваща се на действителното на обикновения гражданин, но и с оглед на специалните изисквания, наложени от характера на службата като проявление на една система от строго определени технически и елементарни правила на действие. Засилването на санкциите на някои наказателни състави се налага от една страна, с оглед поддържане дисциплината на служителите на съответната висота, което е крайно необходимо условие за правилното изпълнение на службите по транспорта и за резултатното осъществяване на голямото стопанско дело на желез

зопътния и воден транспорт, от което зависи правилното и навременно разрешение на редица основни стопански въпроси, и, от друга страна, пред вид на големите материални щети, които Министерството на железниците, пощите и телеграфите — респективно Главната дирекция на железниците и пристанищата, понася, често пъти при най-незначителни опущения и небрежност от страна на нейни служители, щети, които възлизат в най-обикновения случай на десетки милиони лева. Гражданската отговорност в много от тези случаи изобщо не може да бъде реализирана, тъй като виновните лица са социално слаби и неплатежеспособни. Въвеждането на известни непредпазливи деяния в наказуеми, което е направено и с досега действащия закон в известна степен, е рационално и актуелно пред вид естеството на службата, а същевременно съставлява естествено развитие на наказателното право и специално учението за вината. Вниманието на законодателя, с оглед на условията на съвременния живот, без друго следва да се насочи към непредпазливите деяния като такива, които следва да бъдат въздигнати в наказуеми. Специфичните и присъщи на службите по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата особености и условия налагат независимо от това изтъкнатото по-горе законодателно уреждане на материала, досежно законните наказателни състави, също и с оглед да се постигне по-основно опознаване със службите по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата — делата, образувани за престъпления по този закон, да бъдат подсъдни на апелативните съдилища.

Що се касае до бързината в разглеждане на делата, със сега предлаганото изменение се предвижда, делата за престъпления по този закон да се разглеждат по реда на глава II, книга 6, от закона за наказателното съдопроизводство, сиреч по съкратената и бърза процедура. С това ще може да бъде своевременно наложено наказание на виновните лица, и ефектът по отношение на останалите служители, като назидателна и превантивна мярка, да изиграе своята роля най-резултатно. Изключва се същевременно приложението на закона за условното осъждане, тъй като досегашната практика в това отношение се е показала крайно вредна и е донесла само отрицателни резултати.

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

Гр. София, януари 1946 г.

Министър на железниците, пощите и телеграфите: Ст. Тончев

ЗАКОНОПРОЕКТ

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

§ 1. Член 22а се изменя така:

Наказанието за престъпление, извършено от служители по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата, е:

1. По чл. 315, точка 7, алинея първа, от наказателния закон — строг тъмничен затвор до 15 години.

2. По чл. 315, точка 7, алинея втора, от наказателния закон — не по-малко от 1 година тъмничен затвор.

Ако са откраднали важни материали или части, необходими за поправка, поддържане или използване на съобщителните уредби, возила или съоръжения, независимо от стойността им — строг тъмничен затвор от 5 до 15 години.

§ 2. Чл. 22ж се отменява.

§ 3. Чл. 22з се изменя така:

Служител по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата, който по непредпазливост постави в сериозна опасност съобщителни уредби, возила или съоръжения, макар и да не са последвали щети, наказва се със строг тъмничен затвор до 15 години.

§ 4. Чл. 22и се изменя така:

Служител по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата, който повреди или загуби поверено му по служба ва пазене или разпореждане държавно или частно имущество, на стойност над 5.000 лв., наказва се със строг тъмничен затвор до 5 години.

Ако стойността на повредата или загубата надминава 50.000 лв., наказанието е строг тъмничен затвор от 3 до 10 години.

Ако деянието е извършено по непредпазливост, наказанието е:

1. В случая на алинея първа — тъмничен затвор не по-малко от 6 месеца.

2. В случая на алинея втора — тъмничен затвор не по-малко от 2 години.

§ 5. Чл. 22к се изменя така:

Служител по ведомството на Главната дирекция на железниците и пристанищата, който, във от случая на чл. 2 от наредбата-закон за защита на народната власт, умислено причини повреда на съобщителни уредби, возила или съоръжения, наказва се със строг тъмничен затвор не по-малко от 10 години.

Ако са причинени значителни повреди или е последвала смърт за друго, наказанието е доживотен строг тъмничен затвор или смърт.

Ако деянието е извършено по непредпазливост, наказанието е:

1) в случая на алинея първа — тъмничен затвор не по-малко от 1 година;

2) в случая на алинея втора — строг тъмничен затвор от 5—15 години.

§ 6. Чл. 22л се изменя така:

Делата за престъпления по този закон са подсъдни на апелативните съдилища, които разглеждат делата на мястото, където е извършено престъплението, освен когато съдът не намери това за необходимо.

На същите съдилища са подсъдни деянията на всички съучастници в престъпление, наказуемо по този закон, и на укривателите (членове 338—340 от наказателния закон).

Делата за престъпления по този закон се разглеждат по реда на книга VI, глава II, от закона за наказателното съдопроизводство.

Предварителното следствие се извършва от съдиите-следователи при областните съдилища.

Главната дирекция на железниците и пристанищата може да участва по делата за престъпления по този закон чрез свой представител (чл. 7а от закона за уредба и управление на БДЖ и Пр.) с права на обвинител, редом с прокурора.

§ 7. Чл. 22м се изменя така:

За престъпленията по този закон не се прилага законът за условното осъждане.

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител г-н Никола Йорданов Джанков.

Никола Джанков (з): (От трибуната) Г-да народни представители и г-жи народни представителки! Нашият министър на железниците ни представя законопроект за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища. С този законопроект народното представителство влиза в досег с един от главните лостове на нашето държавно строителство, какъвто е железопътният транспорт у нас. Железопътният транспорт у нас и въобще транспортът на всяка държава е от огромно значение за нейното културно и стопанско развитие. Като така ние, народните представители, ще трябва да отдадем нужната дан и нужното внимание на тези въпроси, които са свързани с това огромно държавно дело — нашия железопътен транспорт.

По железниците, както и по шосетата, се разнасят ония ценни блага, които нашият героичен и трудолюбив народ произвежда. За правилната циркулация на тия блага, за навременното превозване на стоките и пътниците необходимо е железопътното дело да бъде сложено в здрави народни ръце, в здрава управа, която да движи това дело по правия път на едно здраво развитие. В това отношение играят роля не само техническите средства, не само материалите, от които се изгражда това дело, но играе роля, има съществено значение и субективният елемент — персоналят. Лицата, които оглавяват това дело, трябва да бъдат подбрани, лица с качества на организатори и двигатели на това дело, а така също трябва да бъдат на своите отговорни места и всички по-малки и по-големи техни помощници. Не току така случайно железопътните чиновници носят форма. Това е така, защото и в мирно, и във военно време железопътният персонал е, така да се каже, на военна нога. И според нашите разбирания, няма по-отговорна работа от тая на железопътните чиновници, които ден и нощ, и при жегата, и при студ, са на своите машини или при своите спирачки и изпълняват дълга си не само като професионалисти, но и като синоне на своята родина, готови във всеки момент да сложат и живота си пред олтара на това огромно дело. И ако в другите ведомства проявяванията на немарливост и непредпазливост не носят никакви съществени жертви или пък причиняват само известно забавяне на работата, то в железопътното дело тия проявления са съпроводени, г-да народни представители, не само с ценни, скъпи жертви на материал, които не се изработват у нас и ги няма, но често пъти и със скъпи човешки жертви. Ето защо персоналят в железопътното дело трябва да бъде високо квалифициран и хората, които оглавяват ръководните места от най-високия до най-нисшия чин, трябва да бъдат трезви. Това се иска от железопътните чиновници и служещи не само у нас, но във всички страни.

Катастрофите, които напоследък у нас зачестиха, например катастрофата между Царева ливада и Дряново, където моторната се завря под моторната дрезина, се дължи на грубото нехайство на двамата началници, които една минута преди това са говорили, че пускат противоположно движущи се средства. Тая катастрофа коснува не само скъпи материални жертви, но и живота на четири души чиновници, които са били в тези моторни превозни средства. Катастрофата в Новоселици също се дължи на груба небрежност, от една страна, и, от друга страна, на умората на един чиновник, който е бил командирован от Драгоман и трябало да отиде пак в Драгоман и е работил на две смени. Поради тая преумора на един от чиновниците, станала тая катастрофа. При катастрофата в Звъничево влакът се прекъсва на две, и половината остава чакъде из полето, а другата половина минава през няколко гари без чиновниците да забележат това, макар и да знаят, че на последния вагон трябва да има светилен знак, който го нямало в този влак. И благодарение на това, че в последния вагон винаги има чиновник, който е, така да се каже, папач на влака и бди за неговото правилно движение, вагоните и стоките, които се намират в тях, се запазват.

Също така от значение е да отбележа и катастрофата, която стана между Зимница и Карнобат, където два влака — единият руски ешалон, а другият товарен влак — се насочват един срещу друг и само благодарение на това, че машинистът на руския ешалон вижда своевременно влака, който се задава срещу него, и спира машината на място, руските войници скачат, влаковете се сплъзват, но човешки жертви не се дават. И тая катастрофа е плод на една груба немарливост и непредвидливост, макар че една минута преди това шефовете на двете противоположни гари са говорили, че пускат влаковете. И когато се задава въпросът, защо не правят такива груби грешки, често пъти се казва: защото набързо се четат телеграфните ленти и не могат да се прочетат. Така се дохожда до такива именни грешки.

В тия конкретни случаи, освен груба немарливост, може да има и едно саботьорство, може да има една умислена непредпазливост, като срещуположните чиновници се нагласят да дадат еднакви

обяснения за катастрофата — че е плод на непредпазливост — докато тя в основата си има една предумишленост и коштува живота на маса войници и загубата на огромни ценности в локомотиви, вагони и т. н.

Ние трябва да имаме пред вид, г-да народни представители, че сме в едно следвоенно време, ние трябва да имаме пред вид, че нашите мотори, машини, вагони, железопътни релси и траверси се изнасяха през време на войната, пренасяйки германски транспорти, български транспорти, пренасяйки напоследък и руски транспорти. Ние трябва да отчетем и тези причини, които доведоха до един упадък в нашето железопътно дело. Ние трябва да отчетем и преумората, която настана в известна част от нашия железопътен персонал вследствие на това напрегнато време, в което живеем. И действително, в следвоенните времена винаги изтъква една отпуснатост, плод на това, че мирът иде, че мирът се сключва. Настъпва един упадък в трудовата дисциплина не само у нас и не само в железопътното дело, но и навсякъде и във всички ресори.

Нека видим как са вървели катастрофите у нас през последните години. Статистиката ни дава следните цифри: за 1940 г. имаме 20 дерайлирания и 15 сблъсквания на влакове, или всичко 35 — катастрофи от по-съществено значение; през 1944 г. имаме 69 дерайлирания на влакове и 53 сблъсквания, всичко 122 случая; през 1945 г. имаме 57 дерайлирания и 87 сблъсквания, всичко 144 случая. Но през миналата 1945 г. ние водехме нашата отечествена война, и по нашите железопътни линии се движеха много транспорти от храни и войници, отиващи за фронта.

Цифрите за жертвите, които се дадоха през тия години при катастрофите, са следните. През 1940 г. са убити 4 пътници и ранени 17 пътници, или всичко 21 души; служещи лица са убити 12 души и ранени 52, или всичко 64 души. През 1944 г. имаме убити пътници 31, ранени 53, всичко 84; убити служещи 33 души, ранени 80, всичко 113 души. През 1945 г. имаме убити пътници 12 души и ранени 42, или всички 54; убити служещи 31 души и ранени 74 души.

От тия цифри виждаме, че през 1945 г. имаме едно повишение на катастрофите, макар че жертвите в хора не са големи. При това трябва да отчетем, че 1945 г. беше, както ви казах, година, когато ние водехме отечествената война и когато железопътният транспорт беше тежко претоварен от войскове части и материални средства, които се придвижваха към фронта. От сведенията, които аз взех от Главната дирекция на железниците, се вижда, че през 1946 г. числото на катастрофите не е по-голямо от числото на същите през 1945 г.

Пред вид на това, че санкциите, които се налагат за такива катастрофи по досегашния закон за управление и уредба на нашите железници и пристанища са малки, Министерството на железниците предлага този законопроект, защото смята, че леките санкции и условните осъждения дават отрицателни резултати. Аз имам възможност през една катастрофа, при едно дерайлиране на влак да приказвам с руски офицери, които ми казаха дословно следното: „Ако днес за тази катастрофа не обесите някого, утре пак ще стане.“

Както виждате, ние не отиваме към липсване на хората от живот, не отиваме към сурови и безпощадни мерки, както това се прави в други страни при такива катастрофи, защото сме в едно преходно време. Знаете ли каква е помисълта за катастрофата при Звъничево, където ако машинистът на руския ешалон не беше взел навреме предпазни мерки да спре влака, можеше да има десетки души убити? Тоя пропес се гледа бързо, и виновните лица бяха осъдени по ла една година условно. Една година условно за таква тежка катастрофа е малко наказание. Такива присъди развързват апетитите, така да се каже, на злосторни лица, които биха искали да служат против държавата, които подкупени биха искали да разстройват нашия транспорт, да спъват делото на Отечествен фронт. С такива леки присъди се развързват ръцете на такива хора да правят още по-тежки злини и още по-тежки катастрофи.

И затова по-тежките санкции, които се предвиждат в разглеждания законопроект за изменение и допълнение на закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища, ще трябва да послужат като едно силно предупреждение за ония, които служат на отговорни постове в железопътното ведомство. Не може да се налагат присъди от 3 до 6 месеца на ония, които сблъскват влаковете. Благодарение на тия леки присъди, те се отърват и в последствие отново постъпват на служба и отново стават причина за по-тежки катастрофи, за по-тежки поражения на нашия железопътен транспорт.

Безспорно, ние трябва да отчетем, че през военното време излязоха и много нови кадри, които се вляха набързо в по-старите кадри на железопътния персонал. Ние трябва да отчетем и тежките трудови условия, при които живеят нашите железничари. Много от тях нямат жилища, много от тях, особено ония, които работят по централните гари, вечерно време си отиват пеша до близките села, за да спят, и това ги изморява. Ние трябва да отчетем, че те живеят при тежки трудови и жизвени условия. Особено нисшият персонал, ако не си помогне с нявата, с писмото, с коавата, която дава, той не може да свърже двата края. Тия работи ние трябва да ги отчетем. И когато се занимаваме със съдбата на железопътния персонал, ние трябва да се стремим да подобрим тоуловите му условия, да подобрим неговия културен и жизнен бит, за да бъде поставен на по-висок уровень и да служи честно и доблестно на нашата държава, на нашата родина.

Тия по-чести катастрофи напоследък обърнаха вниманието на нашата общественост, но аз трябва да ви кажа, че те бяха кадути отчасти от гласащите навън, особено от гласащите на опозицията, които раздухаха тия катастрофи. Поради това една част от нашите хора с по-слаб характер се поведоха и повярваха, че действително става нещо нередно, че една ли не катастрофа настъпва в нашето железопътно дело. Това, драги народни представители, беше пресилено. Може да има в по-тежките катастрофи известна злонамереност.

Например, на една спирка искаха да обърнат вагона на народните представители, когато ние за първи път пътувахме. Ние също така трябва да отчетем, че действително искаха, поставяйки ни в последния вагон на влака, да ни ударят, и ако не беше един от нашите другари, който дръпна внезапната спирачка, щяхме да станем само на народни представители! Това беше при първото наше пътуване.

Саботьорство може да се върши от отделни хора, ако те са достатъчно смели, или като работят бавно. Това се практикуваше от руските, от българските, от сръбските и от други работници, които работеха в германската индустрия. Забавянето беше генералното средство, с което си служеха всичките саботьори, които нямат достатъчно кураж да проведат една злостна атака върху дадено депо, каквото е например железопътният транспорт. И в един момент, когато няма машини, няма вагони, те бавно поправят машините, бавно придвижват стоките. Ето, по такъв начин се проявява саботьорство от една част от нашия железопътен персонал, от по-старите железничари, които са възпитани в духа на стария режим и които яosit в себе си остатъците на старото фашистко минало.

Ние трябва да отчетем, че огромното болшинство от нашия железопътен персонал добре работи, обаче все пак стадо без мърша не може, има отделни лица, които забавят придвижването на стоките и пътниците.

Излезе за полбив в нашата общественост и между железничарите изразът: „Бонче-вагонче“, което значи: ако има хиляда лева, ще има вагон. Касае се за корупцията в нашия железопътен персонал. В законопроекта се предвиждат повишени санкции и за тия, които крадат. Безспорно е, че след войната моралът е понижен, и известни хора, които са с по-слаб характер и които имат пужда от продоволствия, си позволяват волността да посятат върху чуждите платни. Част от железопътния персонал, особено тия, които работят по железопътните влагалища, ние ги виждаме често пъти с подути и зачервени лица да стоят дълги часове в бюфетите на гарите, защото вземат „бонче за вагонче“.

Срещу корупцията, срещу кражбите, срещу злочинствата, законопроектът предвижда известни по-строги санкции. Това е необходимо за борбата срещу слабостите елементи, каквито ги има между чиновниците и служащите в нашия железопътен транспорт. Тия повишени наказания и репресии, които се предвиждат в законопроекта, ние ще трябва да ги приемем като едно потягане на трудовата дисциплина у нас. Пред нас стои въпросът за трудовата дисциплина не само в железопътния транспорт, но и във всички наши предприятия, във всички наши фабрики, във всички наши държавни и обществени учреждения. Трудовата дисциплина трябва да бъде едно дело, на което ние трябва да служим и което народното представителство трябва да вземе присърце. С различни мерки — чрез подобрение бита, чрез подобрене на жизнените условия и чрез предвиждане на по-тежки санкции — ние трябва да потегнем трудовата дисциплина на тия, които служат на държавата, на обществото и на частните предприятия, защото тая дисциплина е необходима за новото строителство на нашата народна отечественофронтиска България.

Чрез този законопроект се цели да се подсили и да се закрепи трудовата дисциплина. Ние ще трябва да дадем цялото си съдействие на нашия министър на железниците да прокара не само този законопроект, но и всички други мероприятия, които ще оставят на нужната висота нашето железопътно дело. Чрез подобрене на личния състав, чрез подобрене техникеските средства на нашата железопътна мрежа ние трябва да подкрепим морално и материално нашия министър на железниците. Гласувайки този законопроект, ще осигурим един здрав транспорт, който е основата за една бъдеща културна, цветуща България, за една демократична, силна и могъща отечественофронтиска България. (Ръкоплескания)

Председателствуваш д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител г-н Димитър Иванов Захариев.

Димитър Захариев (к): (От трибуната) Г-да народни представители! Реакционната и фашистка власт в защита на своето господство създаде редица закони, като този за защита на държавата и други, под ударите на които загинаха много народни синове и дъщери, а други излежаваха с години из затворите, арестите, концлагерите и то заради това, че с цената на своя живот защитаваха народните права и свободи. И ако законите през фашистко време бяха насочени срещу българския народ, настоящият законопроект цели да обезвреди на дело вредителски лица и групи.

След демобилизацията и демилитаризирането у нас, сега, при мирната обстановка, по железниците и кораболазането нямз закон за съдени престъпленията, последните от които са тежките материални щети, а често и човешки жертви, материални загуби, които не могат да се попълнят поради трудното им, почти невъзможно достояние. Ето например при катастрофата в гара Новоселци излязоха от строя три модерни локомотиви, които при днешната цена струват десетки милиони лева. Най-голямото наказание при такива случаи по днешните закони в железниците е уволнението от служба, а по общия въказателен закон, пък и по военния закон, съдите, стийтайки обикновено, че не е налице умисъл, или са издавали условни присъди, или са налагали малки наказания.

Естествено на железничарската служба изисква строго спазване на известни правилници и наредби и, от друга страна, съзнателна и желазна дисциплина.

Г-да народни представители! Не малко жертви дадоха в борбата срещу фашизма и тружениците по българските държавни железници. Фашисткото правителство през м. август 1944 г. внесе изменение и допълнение в закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища, като под благовидния предлог да дават пенсии на железопътни служители при 20-годиш

шна служба и 50-годишна възраст, предвидя в някои допълнителни членове в същия закон наказателни санкции, които преследваха да смажат именно ония служители, които си послужиха с други средства да водят борбата срещу фашизма и реакцията.

Враговете на отечественофронтовската власт се стремят да разстройват транспорта и по този начин да ударят в най-чувствителното място сегашната народна държава. А неоспорима истина е, че модерната държава е немислима без добре уредени транспортни средства. Без тях е немислимо стопанското и културно развитие на нашата страна. Тези посегателства трябва да бъдат пресечени. Разстройството на железопътния транспорт, който беше в услуга на фашизма и хитлеровата военна машина, се налагаше за спъване на агресивните сили и за улесняване на съпротивителното движение в страната. И този саботаж тогава беше оправдан.

Към възникания от 1944 г. закон се предвиждаше приложение на една таблица за ония категории служители, които законът ще засегне, обаче навремето фашистският Министерски съвет не изработи и не гласува такава таблица и пенсионирането при това условие отпадна. Останаха наказателните санкции.

Днес, когато имаме отечественофронтовска народна власт, когато имаме ново отношение към производството и транспорта, когато тази власт се ползва със симпатите, доверията и подкрепата на широките народни маси, ние не можем да не се загубим за запазване на тази народна власт и нейните интереси. Разбира се, за правилното съдопроизводство при апелативните съдилища ще се уредят специални състави, които ще се специализират и следователно ще издават справедливи присъди.

Фашизмът биде бит и повален, обаче не е доубит, и неговите оръдия не са очистени. Железопътният и воден транспорт са важни фактори за народното ни стопанство и се нуждаят от охрана и защита. Младата и жизнеспособна отечественофронтовска власт има нужда от сигурен и несмущаващ от нехайници, крадци и саботьори транспорт и редовно железопътно движение. Добре разбраните държавни интереси и интересите на железопътното стопанство изискват и налагат законодателни наказателни санкции за защита. Предвиденото в линията на § 6, чл. 22, буква „д“, незадължително участие в съдебните процеси на железничарската администрация, поради естеството на железничарската и моряшка служба, трябва изрично да бъде предвидено. При разглеждане деления по този закон и прилагане размера на съответното наказание съдебната власт ще се възползва от широките рамки, в които се движат тия размери, като при присъждане ще взема под съображение и качествата на провинилия се служител. За установените саботьорски актове трябва да се предвиди, като средство за неотклонение, заграба.

По отношение на престъплението „кражба“ се налага особено внимание, да не би дадено служебно лице да пострада за чужди външители действия. Справедливите наказания по този закон ще потвърдят възпитателно върху останалия персонал.

Тук, разбира се, няма да се спре и онязи разяснителна работа сред персонала, която профсъюзът на железничарите и млякните вълни, а също така трябва да следват и усилията за професионалното съвзряване на служителите и застраховането на трудовата дисциплина сред тях.

Не ще съмнение, че се налагат и повече грижи за подобрене материалното и трудовото положение на тия служители, за да се отдалат на спокоен творчески труд.

Честните, съобразителните, работливите и обичащите службата си железопътни работници няма защо да се страхуват от този закон. Грамадното мнозинство от железничарите доказва със своя героички труд и самопожертвование, че е твърдо и дисциплинирано. През неколкократна и предана работи железничарите успяха да приведат в ред разстройките наши железници от преди и около 9 септември. Налице е трудолюбие и при извозване фуража и храните към застрашените пунктове на страната. Можем да констатираме и редовно движение на влаковете.

Наред с фиксираните наказания за деяния, посочени в предлагания закон, необходимо е да се предвидят строги наказания за разните гетовски и опозиционно настроени елементи, които със своята дейност рушат трудовата дисциплина и разстройват железопътните служби. (Ръкоплескания) Тук нямат място никакви странични застъпничества на отговорни и неотговорни фактори с цел за отклоняване налагането на санкциите по отношение на подобни елементи.

От името на парламентарната група на Българската работническа партия — комунисти, заявявам, че ще гласуваме законопроекта по принцип, като в комисията ще направим предложения с оглед да се допълни и се внесе яснота в някои негови членове. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител г-н Асен Иванов Драгнев.

Асен Драгнев (с): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! Вносеният от министъра на железниците законопроект е повече от наказателно-правен характер. Той цели развличането на една важна задача от голям народостопански интерес — да обезпечи правилния, редовен и нормален железопътен транспорт и да запази от престъпления ценното железопътно имущество, изхабено сега до крайна степен, което при съществуващите вътрешни и международни стопански затруднения много се набавя и възбужда. Вносителят има пред вид все още съществуващите проявления на престъпност, било умислено, било поради непредпазливост и слабо чувство на обществена отговорност на незначителни железопътни служители: крадци, железопътни катастрофи, повреждане и губене на поверени държавни материали, небрежност и отношение към възложената отговорна работа, свързана със специални технически правила, нетърпеливи отклонения, неспазването или най-малкото отклонение от които носи пагубни последици в загуба на милиони народни богатства и дори на човешки живот. Законопроектът иде да засили реда и законността в една област от управлението, жи-

вена за съществуването на държавата и стопанското благополучие на народа — в областта на железопътното дело, нервът на всеобщия живот в държавата. Тия мерки са в хармония и в реда на изпълнението на декларацията на второто отечественофронтовско правителство. „В областта на вътрешната политика новото правителство ще се стреми да затвърди установения ред и законност, заявявайки, че никому няма да позволи нарушението на законите...“

Ние се надяваме, че не само в тая област на железопътното ведомство, което има своята техническа и административна особеност, са оправдани засилените наказателни санкции по внесения законопроект, но и във всички други служби, където държавното имущество и държавният материален интерес трябва да бъдат запазени, зачитани и добре стопанисвани, се налагат по-сериозни мерки за укрепване на законността, за засилване желаната дисциплина сред натоварените да се грижат и боравят с това имущество хора.

Наред с онязи, заслужаващ администрация подем за делова работа сред работничеството от частния и държавния сектор, наред с трудовия ентузиазъм и съревнувание, които са в усилен темп из цялата страна преди празника на труда, съществуват все още случаи на нередовност, небрежност и дори престъпления към службата и към повереното обществено и държавно имущество. Все още съзнанието не е дошло на онязи висота, за да може да се прави отговорно разлика между частното и общественото, да се отстранява егостичното чувство за извличане повече личен материален интерес от службата. Не навсякъде държавните имущества се палят и стопанисват с надлежната отговорна грижа. Още не са поставени в ред конфискуваните от фашистите имущества, преминали в патримониум на държавата. Стопанските предприятия от тая категория не навсякъде са поставени на съответния нормален и носещ тонус за държавата порядък. Заданията, дадени под наем, не се пазят, а има случаи, наематели, заемащи висши служби в държавата, да не плашат и онязи нищожен наем, който им е определен за заеманите от тях широки апартаменти с заварената комфортна обстановка. Отечественоефронтовската законност трябва да се затвърди навред и напредниците и да се поставят неумолимо на място, които заслужават, безразлично какъв риг заемат. Наред с това разрушаващата законността реакция трябва да бъде перспективна със строгите и справедливи мерки на законната власт в областта на саботажите, спекулата, лъжливата пропаганда.

Г-жи и г-да народни представители! Железопътното дело е свързано, както казах, с отговорни технически изисквания, които в другите ведомства не се срещат. Условията, при които железопътните служители извършват своята толкова обществено полезна служба, са убийствени и тежки. В студ и мрак, в празник и лятно, във война и мир тия труженици на черния труд са всички на своя пост, от който творят народното благосъстояние и прогрес. И че напразно нашето борческо железничарство във всички свои борби за по-хубав живот е намирало братска подкрепа в миналото и сега сред народа, сред прогресивните народни движения. Пометните железничарски стачки през времето на реакционните режими от миналото, са исторически събития, които подчертават връзката между тия носители на черния труд и народните маси в големите единични борби за демократичен порядък, правда, премахване на експлоатацията и егизма и създаване на справедлив стопански ред.

И днес, когато този народ е взел в своя ръке юзирта на държавното управление, той поздравява нашите слави железничари, на които поверява важната и отговорна грижа на транспорта по суша и по вода в общодържавната и общонародна акция за възстановяване на разрушеното от фашистките престъпки минало и от военния период народно стопанство. Народната държава прави всички жертви, за да създаде и обезпечи по-човешко съществуване за железопътните служители и за техните семейства. Заедно с засилване на своята материална възможност, народната държава ще продължава грижите си за тази категория държавни служители, да които е поверено милиардно народно богатство, стопански блага, живота и безопасността на нейните граждани. Държавата и самите железопътни служители при това положение бляят тая жизнена служба, бранят нейното скъпо имущество и полагат задружно грижи за правилното и нормално отправление.

Трогателно е онова надпреварване в поправка на инвентар на въздух, съоръжения от всякакъв характер, което подема самото железничарство. Изхабеният инвентар се стига, всяка частичка и малка машинна част се поставя на място, а надпреварване в точност по време и място на изпълнение службата, надпреварване в икономия на горивни, смазочни и други материали никога в миналото не е отбелязвано, както сега. Така ние с възторжена радост констатираме нарастналото съзнание сред нашето славно железничарство. Ние виждаме в това все повече издигащо се съзнание за изпълнение на дълг гаранцията за преуспяването на нашето железопътно дело и гаранцията за запазване на морала сред тази категория държавни служители.

Като казваме това, ние, законодателите, и самото железничарство не искаме да кажем, че работата е толкова свършена и на такава висота, че стават излишни наказателните санкции от този характер, какъвто предвижда предлаганият законопроект. Тези санкции са нужни за онязи намаляваща се, но за жалост все още съществуваща част от нашето железничарство, което е с по-низък морал и съзнание. И действително, оправдани са от естеството на службата и от гледище на характера на новата народна държава увеличените санкции, които законопроектът предвижда. Да извадим кражба на това ценно държавно имущество, това значи да откраднем мъката и страданието на своя народ, със средствата на които то е набавено. Да не бди на поста си и да изложи на опасност милиардни стопански блага и човешки живот — това говори, че такъв служител не следва да остане нито мигута на своята служба и неговото място е при големите престъпници. От този характер са всички категории престъпни деяния, които законопроектът засяга. Въпрос

сът е до едно по-приемливо обяснение на понятията за умишлена и непредпазлива дейност, както и до посочените в законопроекта наказателни санкции. Тези въпроси ще бъдат по-авторитетно обсъдени в комисията по Министерството на правосъдието, която поради наказателно-правния характер на закона следва да заседава съвместно с комисията по Министерството на железниците.

Върху общите начала на законопроекта аз правя следните няколко бележки.

Първо, понятието „немарливо изпълнение на службата и непредпазливост при изпълнението и“ трябва да бъде оточнено.

Второ, изразът „значителни повреди“, поставен в чл. 22, буква „а“, търпи широко тълкуване, а той е поставен в текста на един престъпен състав, който предвижда строга санкция.

Трето, необяснимо е, защо старият текст на чл. 22, буква „з“, който предвижда отговорност за „лжлив доклад на железопътен служител или неверни заключения“ се заменява с „непредпазливо поставяне в сериозна опасност на съобщителни уреди, водачи и пр.“, в този случай в целия законопроект, който се внася, не се предвижда отговорност за лъжедокладите — и остават следователно текстовете на членове 193, 194 от общия наказателен закон.

Четвърто — по отношение подсъдността на тези деяния. След като се премахва съществуващият по-рано военно-полев съд при Главната дирекция на железниците и пристанищата, сега делата от този характер стават подсъдни на апелативния съд. Ние намираме, че тази подсъдност може да бъде предадена на първата инстанция по същество — областния съд — където също млади и добре подготвени съдии, с каквито ние можем да се гордеем, ще опознават службата на железопътното ведомство и нейните особености, за да съдят с компетентност и подготовка.

Пето, не е зле да се обмисли в комисията, дали е целесъобразно преместването на условното осъждане за тези деяния, защото има случаи, където извършеното деяние е толкова незначително, и при такова едва чувствувашо се лошо намерение, че е хуманно да се приложи условното осъждане като първо предупреждение.

Г-жи и г-да народни представители! Колкото да ценим високо издигнатото се всеки ден съзнание за дълг и отговорност сред служителите от железопътното ведомство, ние не трябва да излизаме от реалното условие и следва да приемем предлагания ни законопроект като необходим за гая пълна с отговорности и жизнена за народното стопанство служба. Затова, изхождайки от тези начала, парламентарната комисия на Работническата социалдемократическа партия ще гласува предлагания законопроект, който в комисията века намери онова подобрене, което ние предлагаме. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Няма записани други оратори.

Пристъпваме към гласуване. Които приемат на първо четене законопроекта за изменение и допълнение на закона за уредбата и управлението на българските държавни железници и пристанища, както се прочете от г-на секретаря, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Пристъпваме към точка трета от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини.

Моля г-на секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Йордан Чобанов (к): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини

Г-да народни представители! Райони, отдалечени на 30—40 и повече километра от железопътни линии, са обречени на силна икономическа изолация от останалите части на страната. Транспортните разходи на подвоза и извоза на такова разстояние на голяма част от масовите товари към железопътните гари са така високи, че се изключва възможността за организация на производството на бошинието от тежките масови стоки и силно се ограничават консумативните възможности на населението. Каменините въглища, рудите и минерални изкопави богатства, дърва за горене, значителна част от земеделските продукти — захарно цвекло, зеленчуци и площи — не могат да издържат тежестта на транспортните разходи. Другите стоки, които са жизнено необходими за съществуването на населението, се натоварват с големи транспортни свързаноходи, които сипшат благосъстоянието на населението на такива райони.

Тежките транспортни условия на отдалечените от железопътните линии райони силно спъват развитието на производителните им сили, въпреки че във всяко друго отношение съществуват благоприятни условия за тяхното процъфтяване. Осъществяването на евтина железопътна връзка на такива райони с останалата част на страната се явява първо и непременно условие за развитието на производителните им сили.

След 9 септември населението на отдалечените от железопътните линии райони, под натиска на тежките икономически условия, започва спонтанно да се обръща към Главната дирекция на железниците и пристанищата с молба за създаването на железопътни връзки с останалата мрежа на страната. Упълномощени от населението делегати и строителни комитети са предавали досега искания за постройка на следващите железопътни линии:

1. Церовене—Цибър.
2. Бойчиновци—Козлодуй.
3. Червен бряг—Борил.

4. Червен бряг—Тетевен.
5. Лески—Никопол.
6. Бутково—Севлиево.
7. Ловеч—Троян.
8. Лясковец—Елена.
9. Самуил—Силистра.
10. Недоклан—Кубрат—Тутракан.
11. Алфатар—Балчик.
12. Бургас—Гълъбово.
13. Вълчин—Мокрен.
14. Хърсово—Тервел.
15. Добричище—Неврокоп.

Икономическата анкета, произведена от Дирекцията за строеж на нови железопътни линии при помощта на околните управители, показва, че при сегашното икономическо състояние на бошинието от тези райони ще бъдат обезпечени трафици от 200 до 400 хиляди тона и от 150 до 350 хиляди пътувания на пътници годишно.

За илюстрация посочвам някои цифрови данни относно населението и стопанските обекти във връзка с въпросите проектирани железопътни линии така:

1. Линията Долно Церовене—Долни Цибър ще обслужва 9 селища, а именно: Калугер махала, Мокреш, Базовец, Долни Цибър, Дългоделци, Прогорелец, Комушица, Вълчидърм и Горна Гнойница, с население общо около 45.890 жители и с 546.289 декара обработваема земя. Стопанските възможности на този край са добре известни. Този край има интензивно земеделие, добро скотовъдство и е въобще един от плодородните краища на България.

2. Линията Бойчиновци—Козлодуй ще обслужва 21 села, а именно: Малко Мърчево, Люта, Кобиляк, Громшин, Лехчево, Бели брод, Долна Гнойница, Манастирище, Хайредин, Бутан, Сърбеница, Гложене, Харлец, Козлодуй, Мадан, Горна Гнойница, Градешница, Лесура, Малорад, Рогозен и Бъраина, общо с население от 80.000 жители и с 600.000 декара обработваема земя. Този край е също така прочут със своето земеделско поризводство, което годишно възлиза над 10.000 вагона, с производство на зеленчук, с развито птицевъдство и свиневъдство и предлага всички възможности за засилване на земеделието и скотовъдството, ако му се осигури достъпен и евтин превоз.

3. Линията Червен бряг—Борил ще обслужва 14 селища, а именно: Чомакови, Койнаре махала, Долни Луковит, Ставерци, Брегаре, Крушовене, Борил, Вадин, Староселци, Оряховица, Славовица, Гиген и Бренца, общо с население 50.000 жители и с 629.000 декара обработваема земя. Това е един район, в който се произвеждат отлични зърнени храни, има условия за производство на цвекло и други технически култури, при добри превозни условия, съществуват добри условия за свиневъдство и птицевъдство.

4. Линията Червен бряг—Тетевен ще обслужва 21 селища, а именно: Луковит, Блъсничево, Бежаново, Дерманци, Тетевен, Радомирци, Торос, Ъглен, Беровци, Бели камък, Голяма Брестница, Илиевци, Могилата, Орешене, Петровене, Тодоричене, Дъбен, Брусек, Български извор, Видраре и Ябланица, с общо население 65.917 жители и с 569.014 декара обработваема земя. В този край се произвеждат картофи, сушени и сурови плодове, арпаджик и лук, площи пулове и др., развито е също така и скотовъдството и птицевъдството, като общо годишно от земеделско и скотовъдно производство може да се разчита на един тонаж около 7.000 тона. Същевременно в този район ежегодно се внасят земеделски произведения и други над 13.000 тона, освен това съществуват и редица индустриални заведения, като шперплатови фабрики три, текстилни, четкарски, кожухарски, производството на които възлиза средно около 132.000 тона.

5. Линията Ловеч—Троян ще обслужва 33 селища, а именно: Ловеч, Голно Павличене, Долни бивол, Горни бивол, Българене, Угърци, Острец, Ябланица, Радюване, Троян, Борина, Бели Осъм, Белищ, Белчево, Видима, Врабево, Горна Желяза, Гумошник, Дебрево, Добродан, Д. дол, Зла река, Калейца, Кнежа, Ломец, Ново село, Орешак, Острец, Старо село, Терзийско, Чифлик, Черни Осъм, общо с население 90.813 жители и с 331.251 декара обработваема земя. Този край е прочут със своето овощарство, скотовъдство и горско стопанство. 60.000 декара са засадени със сини сливи, 10.000 декара — с ябълки. Производството на сини сливи годишно възлиза на около 5.000 тона. Произвеждат се около 500 тона мамолад и около 7.000 тона сливова каша за ракия. Съществува добре развито скотовъдство с около 85.000 тона едър и дребен добитък. Горското стопанство разполага с около 390.000 декара високостъблени гори. В този район съществуват 46 индустриални предприятия, между които 2 фабрики за шперплат, 21 — за производство на дървесен амбалаж, 4 — текстилни и памукотъкачни, 3 — кожухарски и др.

6. Линията Недоклан—Кубрат—Тутракан ще обслужва 57 селища, а именно: Бисерци, Брирорене, Беловец, Гложене, Каменово, Княжева поляна, Кошарна, Кубрат, Пролеж, Севор, Сеслав, Шетово, Черешово, Юпер, Мъдрено, Ген. Добрево, Нова Черна, Сеново, Варненци, Шуменица, Полк. Бананов, Главница, Подлес, Скален дол, Пор. Геново, Калугерово, Падина, Сокол, Полк. Гошков, Суходол, Косара, Бащина, Брашлен, Цар Самуил, Тутракан, Старо село, Царев дол, Априлово, Торповци, Софийци, Черногор, Краснатор, Ген. Жеков, Преславек, Осен, Братомир, Ген. Зафиров, Коларево, Богданци, Д. Рехово, М. Преславек, Ген. Драганово, Дунавац, Белица, Браница и Тертер, общо с население 92.758 жители и с 932.250 декара обработваема площ.

7. Линията Самуил—Силистра ще обслужва 153 селища, а именно: Алфатар, Лясковик, Айдемир, Татарница, Бабук, Майор Пенювич, Голеш, Крайново, Ген. Недялково, Брестан, Иширково, Голешница, Казимир, Сабин, Койнарджа, Войново, Зарник, Милетич, Звездан, Драголина, Чехларя, Нова Полина, Петрово, Попица, Гаразид

Срацимир, Попкралево, Главен, Богородо, Багатур, Светослав, Стрелково, Господиново, Полк. Чолаково, Смилец, Полк. Ламбринов, Сърново, Сребърна, Ветрен, Ситово, Поляна, Слатина, Силистра, Ново Петрово, Вокил, Добровици, Златоклас, Брадвари, Межден, Паксеново, Павла, Секулово, Бисерци, Брестовене, Беловец, Глоджово, Каменово, Княжева поляна, Кошарна, Кубрат, Брезел, Сеслав, Шетово, Черешово, Юпер-Задруга, Звенарица, Долна махала, Драгоманци, Овеч, Окош, Печанията, Старицане, Стояник, Босна, Ирник, Любене, Водца, Пороино, Черковно, Черник, Чернолик, Ястребна, Върбино, Козак, Колабар, Полк. Каспаково, Ц. Асеново, Чуковец, Боил, Вълкаш, Долец, Звенимир, Зебил, Листец, М. Паксеново, М. Звенимир, Орешене, Заград, Зорица, Правда, Руйно, Яребица, Десислава, Димитър Петково, Стан, Белчица, Равно, Ст. Стамболово, Дряново, Задруга, Мандювене, Савин, Точилар, Веселец, Сушево, Горичево, Владимировици, Гол. Торсун, Мал. Торсун, Ножаково, Печелина, Бърдовка, Гол. Поровец, Дурач, Ст. Селище, Завет, Юджово, Димитров, Драгомъж, Исперих, Лъвино, Мал. Поровец, Делчево, Китанчево, Матовици, Омур, Печеница, Средоселци, Тодорово, Славича, Яким Груево, Белинци, Дуковец, Кълиновици, Полана, Вацово, Ив. Шишманово, Свещари, Хърсово, Богданци, общо с население 139.999 жители и с 1.393.290 декара обработваема земя.

И двете тези линии — Недоклан—Тутракан и Самуил—Силистра — обслужват сърцето на Добруджа. Нуждата от бърз превоз за тези райони всякога се чувства във връзка с извозването на храните от Добруджа. Това последното беше почувствувано особено осезателно в последно време по извозване на фуража. Въпросните райони са богати земеделски центрове. От тях се изнася значително количество зърнени храни, слънчогледово семе, картофи, фураж, едър и дребен добитък, кашкавал, сирене, птици, яйца и др.

8. Линията Лясковец—Елена ще обслужва 22 селища, а именно: Елена, Буйновци, Дрента, Константин, Стара река, Костел, Минковци, Илаков рът, Миндя, Беброво, Кипилово, Стрелци, Стеврек, Палици, Шияковци, Средни колиби, Тодювци, Делинци, Златарница, Царева кория, Драгижево, Лясковец и Мерданя, общо с население 67.309 жители и с 375.954 декара обработваема земя. Според данните на околийския управител от гр. Елена, годишният сточен трафик е 164.000 тона, който за в бъдеще ще може да нарастне до 250.000 тона.

9. Линията Левски—Никопол ще обслужва 24 селища, а именно: гр. Никопол, Черквица, Джурно, Въбел, Муселиево, Слатина, Мъшковица, Дебово, Асеново, Мечка, Новачене, Санадиново, Ново село, Вацова махала, Т. Тръстеник, Българене, Виная, Равенец, Дервишко, Български Карагач, Лъджене, Аспарухово и Левска, общо с население 62.650 жители и с 643.080 декара обработваема земя. Районът е известен със своето земеделие, лозянство, птицевъдство и скотовъдство. Годишно се изнася над 2.400 вагона жито, 250 вагона ечемик, 330 вагона ръж, 3200 вагона царевича, 450 вагона слънчогледово семе, 100 вагона просо, 1500 вагона захарно цвекло и др.

10. Линията Алфатар—Балчик ще обслужва 39 общини, а именно: Балчик, Бегун, Платница, Българево, Ваклино, Дропла, Каварна, Обочиште, Соколово, Сенокос, Шабла, Владимирово, Гол. Смоляница, Житница, Карапелит, Коритен, Крушари, Ловчанци, Мария Луиза, Овчарово, Опаец, Паскалево, Победа, Росица, Стефаново, Стожер, Телериг, Фердинандово, Черна, Алжово, Безмер, Княжево, Коларици, Макензен, Нова Камена, Проф. Златарски, Тервел, общо с население 160.066 жители и с 2.033.960 декара обработваема земя. Предвижда се, че тази линия ще има сточен трафик около 350 тона годишно за извозване на зърнени храни и други земеделски произведения, както и за продукти от скотовъдството.

11. Линията Гълъбово—Бургас ще обслужва 96 селища, а именно: Русокастро, Черни връх, Каблешково, Ст. Караджово, Войчишка, Главен, Обручаше, Орлов дол, Черепово, Мелниково, Желзиково, Дебелт, Константиново, Полски извор, Суватите, Тръстиково, Александрово, Габеново, Дъбник, Каменар, Лъка, Мелово, Гол. Крушево, Деница, Омъг, Поляна, 2-ро Александрово, Волан, Крайново, М. Волан, Мал. Шарково, Стаража, Шарково, Княжево, Гранитово, Дуганово, Синапово, Лесово, Мелница, Стрем, Тополювград, Добооселен, Каменица река, Крушево, Ново село, Онепник, Хлебово, Бястрец, Драка, Кубадия, Проход, Синьо Камене, Сливово, Троица, Богданово, Богданци, Лесково, Гол. Буково, Грамичар, Маджеш, Люлево, Загорци, Кирил, Орханово, Суходол, Горска поляна, Момина църква, Белица, Господарево, Драчево, Пънчево, Росеново, Средец, Факня, Горно Ябълково, Долно Ябълково, Тагарево, Главен, Войвода, Овчарово, Помощник, Обручаше, Розов кладенец, Орлов дол, Владимирово, Черепово, Богомил, Българска поляна, Набожно, Медникарово, с общо население 120.000 жители и с 1.447.000 декара обработваема земя. Годишният сточен трафик на тази линия, по предварителни пресметания, е около 200.000 тона.

12. Линията Вълчи—Мокрен ще обслужва 19 селища, а именно: Горница, Черница, Лозница, Грозден, Фердинандово, Чубра, Скала, Балабанчево, Бесен, Мокрен, Пълапено, Ново село, Селчаево, Гладец, Береново, Шехово, Везаново, Фекляч и Садово, общо с население 30.000 жители и с 135.945 декара обработваема земя. Този район е богат земеделски център. В него се произвеждат и изнасят годишно около 12.000.000 литра вино и 4.000.000 килограма грозде.

В интереса на нашето народно стопанство, с цел да се създадат действително необходимите възможности за бърз и евтин превоз към тези райони, произвеждащи земеделски произведения и такъв от скотовъден произход, и за да се спомогне в значителна степен за подобрене на икономическото състояние на селското и градското население в същите, желателно е и необходимо да бъде направено възможното, с цел в непродължително време да се реализира строителството на посочените железопътни линии, както и други такива в районите, които са отдалечени от съществуващите железопътни линии. Дълг е на отечественофронтовското правителство да положи максимални усилия за повдигане стопанското благосъстояние на

страната, още повече при положение, че самото население желае да вземе активно участие с труд и средства в строежа на проектираните предприятия.

Като имам пред вид:

1) че постройката на тези линии е от местно значение, ще обслужва интересите преимуществено на дадените райони и ще повиши тяхното благосъстояние, както и стойността на имотите им;

2) че при предполагаемата интензивност на трафика експлоатацията на тези линии ще може да се извършва без загуба за държавата, само ако в капиталните вложения вземат участие, освен държавата, и заинтересуваните райони;

3) че държавата, при сегашното и тежко финансово положение, няма да бъде в състояние да извърши в близките години само за своя сметка всички тези строежи, намирам за целесъобразно да предложа за утвърждение изработения от Главната дирекция на железниците и пристанищата законопроект за постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини.

Формално-правната страна и същината на отношенията, които се регулират с законопроекта, са ясно изложени в законопроекта и не се нуждаят от коментарии.

Като смятам:

1) че с построяването на местните железопътни линии ще се даде мощен тласък на развитието на производителните сили на страната и ще се мобилизират трудовите условия на голяма част от населението за увеличение на националното богатство, усилва, които в противен случай биха останали неизползувани;

2) че в съответствие с характера на железопътните строежи първите 2—3 години ще бъдат употребени преимуществено за постройката на железопътното платно, която работа ще се извършва със средствата на местното население и като така държавата няма да бъде ангажирана с големи разходи.

Ето защо моля, г-да народни представители, да разгледате и гласувате приложенния законопроект за постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини.

Гр. София, март 1946 г.

Министър на железниците, пощите и телеграфите: Ст. Тончев

ЗАКОНОПРОЕКТ

за постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини.

Чл. 1. Главната дирекция на железниците и пристанищата може да строи железопътни линии от местно значение, като разходите за тях се поемат 55% от Главната дирекция на железниците и пристанищата и 45% от заинтересуваните общини.

Чл. 2. Главната дирекция на железниците и пристанищата. Дирекция за строеж на нови железопътни линии, дава ход на инициативата за строеж на такива железопътни линии, ако 2/3 от заинтересуваните общини изявят желание и готовност за участие в този строеж и поемат задълженията по настоящия закон с протоколни решения на общинските им съвети, одобрени от министъра на вътрешните работи.

Заинтересувани се считат общините, земите на които се намират на разстояние до 15 км. от едната и другата страна на проектираната железопътна линия и между които и линията не съществуват природни препятствия, които да изключват възможността за използването на линията. Не се считат заинтересувани общините, които са разположени до съществуващата железопътна линия на разстояние по-малко, отколкото до проектираната линия.

Чл. 3. След изпълнение условията на чл. 2. Главната дирекция на железниците и пристанищата, Дирекция за строеж на нови железопътни линии, съставя предварителни проекти, ориентировачни сметки и експлоатационна характеристика, които министърът на железниците, пощите и телеграфите внася за разглеждане в Министерския съвет.

Чл. 4. Министерският съвет, след като се убеди в целесъобразността на строежа на проектираната железопътна линия, взема решение за включването ѝ в списъка на линиите от местно значение, които ще се строят със средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини.

Към местните железопътни линии, които ще се строят по този ред, могат да се причислят, по решение на Министерския съвет, и някои от посочените в чл. 1 от закона за разширение на железопътната мрежа и пристанищата линия, които поради второстепенното си значение не следва да се причислят към магистралните линии.

Това решение на Министерския съвет се съобщава на заинтересуваните общини.

Чл. 5. В месечен срок от датата на съобщението заинтересуваните общини са длъжни да произведат допитване до населението относно желанието и съгласието му да участва в строежа на линията, при условията на този закон, като своевременно се съобщават задълженията, които трябва да поеме съгласно представения в Министерския съвет предварителен проект на линията.

При получено съгласие на повече от 75% от нахолящите се на лице към момента на гласуването жители от общините, записани в избирателните списъци, счита се, че съгласието на населението за строежа е законно дадено и с това се дава право на общините, чрез управителното тяло на избрания от тях строителен комитет, да сключат договор с Главната дирекция на железниците и пристанищата за строежа на линията.

Чл. 6. Заплащането на сумите и изпълнението на работите, произтичащи от договора между строителния комитет и Главната дирекция на железниците и пристанищата са задължителни за

жители на съответните заинтересувани общини и в случай на неизпълнение се постъпва по реда на закона за събиране преките данъци и закона за временната трудова повинност.

Чл. 7. Общините заплащат своя дял: 45% от стойността на изпълнената, готовата за експлоатация линия с всичките ѝ съоръжения и инсталации в труд, материали и пари.

Този дял се разпределя между отделните общини пропорционално на числящото се към тях население и в съответствие с разстоянието на селищата до проектираната железопътна линия, при което селищата, находящи се на разстояние от 0 до 5 километра от линията, се облагат в пълния размер от задълженията, селищата, находящи се на разстояние от 5 до 10 км. — 3/4 от пълния размер и селищата, находящи се на разстояние от 10 до 15 км. — с 1/2 от пълния размер.

Чл. 8. Определените съгласно чл. 7 задължения за отделните общини се разхвърлят от общинските съвети върху жителите, като подлежащите за извършване в натура работи се извършват от всички работоспособни лица от мъжки пол на възраст от 17 до 50 години и от женски пол от 17 до 40 години, а необходимите парични средства се разхвърлят върху имотите в съответствие с имотите от тях.

Значителен и редът за извършване на извънредната трудова повинност и извънредното парично облагане, както и предвиждането на суми в бюджетите на общините, се представят на одобрение от министъра на вътрешните работи.

Чл. 9. Сроковете за извършване строежа на линиите, както и пределните срокове за изпълнение паричните задължения на общините, се определят по взаимно съгласие между министъра на железниците, пощите и телеграфите и министъра на вътрешните работи.

Чл. 10. Техническото ръководство и администрирането на строежа на линиите се извършва от органите на Главната дирекция на железниците и пристанищата — Дирекция за строеж на нови железопътни линии.

Свикването на работната ръка и превозните средства, изработването и доставката на строителни материали и събирането на паричните средства, съгласно ежегодните строителни програми, се извършва от органите на общинските съвети под общото ръководство на избрания от заинтересуваните общини строителен комитет.

Продоволстването и всеотдайното обслужване на местните работници, както и снабдяването на последните с ръчен инструмент, се организира от общинските власти. За организация на трудовите среди министърът на вътрешните работи, със съгласието на министъра на благоустройството, може да използва командния състав на военната трудова повинност.

Чл. 11. За ръководство на организацията на работната ръка и превозните средства, доставката на материалите и събирането на паричните средства, както и за изпълнението на другите задължения по договора, заинтересуваните общини избират строителен комитет, който се състои от по един представител от всяка община.

Строителният комитет избира управително тяло от пет души. По предложение на управителното тяло строителният комитет приема разпределението на задълженията на отделните общини и утвърждава ежегодните програми по свикване на работната ръка, доставката на материали и събиране на паричните средства. Строителният комитет одобрява сумите, необходими на управителното тяло за упражняване на неговите функции. Членовете на строителния комитет следят за изпълнение задълженията на общините, които те представляват.

Управителното тяло организира общото ръководство и обезпечаване на изпълнението на договорните задължения. То представлява строителния комитет пред органите на Дирекцията за строеж на нови железопътни линии. То подписва договора за постройка на линията и всички други документи, произтичащи от изпълнението на този договор.

Чл. 12. Управителното тяло на строителния комитет се одобрява от министъра на вътрешните работи.

Чл. 13. При възникнали спорове между общините и строителния комитет по изпълнение задълженията на общините по строежа на железопътни линии същите се разрешават от министъра на железниците, пощите и телеграфите.

Чл. 14. Отчуждението на имотите, необходими за постройката на местните железопътни линии и за всички техни разширения и подобрения, са от обществена полза и се извършват с указ.

Частните имоти се отчуждават и заплащат поравно от държавата и общините, а тия на общините и държавата се заемат и използват безплатно.

Оценката на частните имоти се извършва по реда, предвиден в закона за разширение на железопътната мрежа и пристанища.

Чл. 15. При изпълнение от страна на строителния комитет на договорните задължения, предвидени в годишните програми, Главната дирекция на железниците и пристанищата прекратява работите, като министърът на железниците, пощите и телеграфите предварително предупреждава за това министъра на вътрешните работи.

Чл. 16. Построените железопътни линии стават собственост на държавата и се експлоатират и стопанисват от Главната дирекция на железниците и пристанищата по законите, правилниците и тарифите на същата дирекция.

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата г-н министърът на железниците, пощите и телеграфите.

Министър Стефан Тончев: (От трибуната. Посрещнат с ръкопляскания) Г-да народни представители! Предложеният за разглеждане и одобрение законопроект за строеж на тий наречените местни железопътни линии е резултат на настоящите искания на местното население от районите, през които те ще бъдат прокарани. През течение на втората половина на миналата 1945 г. министерството

беше посетено от много делегации, прадидно от Северна България, които настоятелно искаха постройка на железници за обслужване на представяните от тях райони. Тези делегации дадоха и устни, и писмени уверения, че населението е готово да приеме задължението със собствени сили и средства да извърши землените работи, превоза на материалите, приготвянето на местните строителни материали, а в гористи райони да извърши и доставката на необходимото количество траперси. Всички делегации — това трябва да се подчертае — които се явяваха с тия искания, демонстрираха дух на единство. В тях не се забелязва никакъв партисен елемент. Нещо повече — тук абсолютно никой не прави опозиция.

Това обстоятелство показва колко верно и дълбоко е схванало населението важността на мероприятиято, за да настоява час по-скоро да отпочне строежът и за да предлага казаните вече материали, труд и пари, които то поема върху себе си.

Г-да народни представители! Спор не може да става каква роля играят железниците за поддигане стопанския, културния и икономическия живот на страната. Това ние го констатираме по сега съществуващите линии в тяхната експлоатация. Всяка гара, след откриването на линията, става един център за околните села, който от ден на ден все повече се оживява. Самите села нарастват и също тъй се оживяват. Тъй с постройката на линията София—Перник малкото село Перник се оживи, нарастна и днес представлява хиляден град. Преди откриването в експлоатация на линията София—Перник с. Перник е брояло 1.500 жители. До 1903 г. в него не е имало училище. Такова било открито едва на 1 септември 1903 г. с 46 ученици. Тридесет години след това училищата в Перник са стигнали числото 15 с 90 души учители и 3.000 души ученици.

От 1888 г. до 1893 г., когато е пусната в експлоатация линията София—Перник, железниците са се снабдявали от Перник с въглища, които са били докарвани с волски коли. От 1893 г. нататък, едновременно с постепенното построяване на другите линии, експлоатацията на мините се разраства дотам, че през 1922 г. ние престанем да внасяме за нуждите на железниците въглища от чужбина. Нещо повече — ние започнахме да изнасяме въглища за нуждите на чуждите железопътни администрации и индустриални предприятия.

С този пример аз искам да илюстрирам, какво значение имат и каква роля играят железниците за райони с широки индустриални възможности. Явно е, че без железниците огромното количество въглища, което днес произвеждат мините „Перник“, не би могло да бъде нито произведено, нито разпродадено.

Добър пример за влиянието на железниците за развитието на производството в дадени райони с големи възможности от стопански характер ни дава днешната гара Червен бряг. При откриването на линията Роман—Шумен през 1899 г. гара Червен бряг е старчала сама в сред едно широко голо поле. Освен персонала на гарата, един от първите жители е бил един кърпач, който се е движил между работниците и е кърпил обувката им. Скоро обаче се е появила и първата кръма-гостилница, а след това и други такива. Благоустройство на това, че мястото на гара Червен бряг е било много сполучливо избрано между четири плодородни околии — Тетевенска, Луковитска, Ориховска и Белослатинска и част от Ботевградска — нейното развитие започва да крачи с бързи крачки напред. Скоро тук са били построени първите житарски складове и изниква едно значително селище. Седем години след откриването на линията в Червен бряг се открива самостоятелно училище с 35 деца и един учител, като за училище е бил приспособен един хамбар. Тридесет години след това в Червен бряг се издигат три модерно построени училища с 1.000 души ученици, като едното от тия училища е търговска гимназия — факт, който подчертава характера на главното занятие на жителите на Червен бряг.

И както днес първо място между всички български гарни по количеството на своя сточен трафик заема гара Перник, така и гара Червен бряг заема първо място по трафика на зърнени храни.

Следва да заключим, че благоприятните условия, които са съществували много отдавна за развитието на едно модерно и благоденствващо селище, намират отдушник с постройката на железницата. Излишно е повече да се говори какво голямо влияние имат железниците за стопанския подем на страната, за създаването от малки села на живи културни огнища, за поттичане към широко развитие на индустриални предприятия и пр. Удобствата, които дават железниците за извършване на масов превоз от едно място на друго, се добре преценяват от всеки български гражданин, и затова в пунктове, където имаме всички условия за широко развитие на стопански мероприятия, населението, живеещо в райони отдалечени от железопътните линии, започва да иска настоятелно да се отпочне строежът на железопътни линии, които да се съединят с вече съществуващите железопътни линии или с някоя близка пристанища.

Под натиска на нуждите от повече пазари, от по-евтин, по-сигурен, от масов превоз и поради съзнанието, че държавата не е в състояние сама да поеме разходите по строежа на всички искани линии, населението, респ. общините се съгласяват да поемат част от разходите в форма на труд, материали и пари.

От мотивите към законопроекта за строежа на тий наречените местни железопътни линии ви е известно вече през какви богати, предимно селско-стопански райони, ще бъдат прокарани, колко много български села ще бъдат ооастливи с редовно, бързо и сигурно превозно средство и какво производство ще се изнесе от тях, за сметка на което ще се внесат други стоки.

Тук е необходимо да се спрем и върху въпроса, какво влияние ще окажат върху развитието на селските стопанства в посочените в законопроекта райони, през които се проектира да минат местните железопътни линии. С явяването на железния път в селското стопанство настъпва голям подем, който засяга всички негови прояви и главно зърненото производство, тясно свързано с него обработката на произведенията от животински произход, овощарството, зе-

зачуковото, тютюновото производство и други обекти на селско-стопанското производство. До появата на железниците бе невъзможно правилното, равномерно и навременно разпределение на зърнени храни, не само между отделните държави, но и между областите на една и съща държава, вследствие на което много често се повтарят печалният факт, едновременно в една област хората и добитъкът да гладуват, а в друга да има излишък от храни и фураж. По този начин всеки потребителен център е бил ограничаван по отношение на производството и задоволяването на нуждите от зърнени храни, фураж и пр.

С появяването на железниците започва и промяната — отначало бавна, а после все по-бърза. Зърнените храни, като произведения от първостепенна важност, добиха възможност да се превозват според нуждата. Изолнирните местни пазари се наводняват, производството се възвлича и към световните пазари. И докато до това време цените са се определяли от предлагането и търсенето по място, сега световната пазарна цена става решаващият фактор при определяне на цените и в най-незначителните потребителни пунктове. Задоволяването на потребителните средици става не само от близките околности, а и от по-далечни и по-плодородни такива.

Прочее, пресен пример за това ние имаме и в тоя момент с превоза едновременно на фураж от Добруджа и от Съветския съюз.

Това, което казахме досега за зърненото производство, същото може да се каже и за скотовъдството, за горските стопанства, за рудничарството, за овощарството, зеленчуковото, тютюновото производство и въобще за всяко производство на нашето селско стопанство.

Разглеждайки стопанския облик на районите, през които се проектира да минат железопътни линии, ние трябва да се надяваме, че и в тях ще се създадат също така оживени центрове и след 20—30 години малките днес села да нарастнат в големи селища, палатки и градове.

Пред тия перспективи, които се чертаят за посочените в проекта райони, през които ще се прокарат железопътни линии и пред даденото съгласие на общините да поемат 45% от разходите по извършване строежите, аз не зная, дали някой би се противопоставил на предложения законопроект. Но аз зная, че Отечествовият фронт дойде в името на подвигане стопанското състояние на страната, а това ще се постигне в голяма степен и чрез строежа на новите железопътни линии, които ще открият пътя за пълно развитие на всички стопански, търговски, културни и индустриални възможности на казаните райони.

Някои от предложените за строеж линии ще свързват богати стопански райони с наши черноморски и дунавски пристанища. Това не е без значение както за самите райони, така и за нашия износ.

Като разгледаме всяка линия поотделно със селищата, които ще обслужва, с броя на населението, количеството производство и видовете производства, ние констатираме важното обстоятелство, че не се касае за строеж на линии в райони, които вече са задоволени с достатъчно превозни средства и със слаби стопански възможности, а до райони, които имат крепяща нужда от превозни средства за масов превоз, за да могат да развият до максимум своите стопански, индустриални и пр. възможности.

Така например линията Долно Невроене—Шибър ще обслужва 9 села с 45-хилядно население и 546.000 декара обработваема земя. Това е една наглед къса линия, но тя ще мине през много гъсто населен и е богата плодородна земя район. Това само по себе си показва, че освен големия стокообмен ние ще имаме и голям локален пътнически трафик.

Линията Бойчиновци—Козлодуй ще обслужва 21 села с 80-хилядно население и 600.000 декара обработваема земя. Това е една къса, а лек терен за строеж линия. От направените изчисления се вижда, че тя ще ни даде годишно над 50.000 вагона стокообмен. Ще ни даде и богат пътнически трафик поради гъстотата на населението и ще се свърже с вътрешността едно историческо място — Козлодуй.

Като трети пример ще посоча линията Червен бряг—Тетевен, която ще обслужва 21 селища с 66-хилядно население и 570.000 декара обработваема земя. Какво е производството в тоя район? Тук зърнените храни са чувствително застъпени, производството на картофи, на сушени и сурови плодове, на плодови пулпове, на първостепенни зеленчуци, скотовъдство и птицевъдство са развити твърде силно. С прокарането на линията Тетевен—Червен бряг, казано примерно, столицата ще получава обилно количество от зеленчуци и плодове в свършено пряко състояние. От друга страна Тетевенският Балкан е един огромен извор на материали за различни видове дървена индустрия. Прокарането на железница в този район безспорно ще окаже своето огромно влияние върху развитието на тия стопански обекти, ще окаже благоприятно влияние върху по-нататъшното развитие на сега съществуващите индустриални предприятия, като шперплатни, текстилни, четкарски, кожухарски и пр. фабрики, производството на които възлиза на десетки хиляди тона.

Като последен пример от много важно значение ще приведа линията Ловеч—Троян, която ще обслужва 33 селища с 90-хилядно население, с 330.000 декара обработваема земя, 70.000 декара овощни градини, 390.000 декара високостъблени гори, с 46 индустриални предприятия.

Този район ни предлага не само обилно, но и висококачествено производство на сини сливи, също тъй и едно обилно производство на едър и дребен добитък.

Остава този район без железница, той дълги години ще стои в това положение, или ако придвижва напред своето производство, то не ще може да се използва в онзи голям мащаб, при който би се използвал след прокарането на железницата.

Всичко това можем да кажем и за останалите предвидени в законопроекта линии и тези, които за в бъдеще ще се строят.

Линията Червен бряг—Борил ще мине през един много богат район със зърнено производство и пригодена почва за обилна реколта на цвекло.

А двете линии Недоклан—Тутракан и Самуил—Силистра ще обслужват сърцето на Добруджа.

През изтеклата зима, след страшния миналогодишен неурожай, най-силно се почувствува нуждата от съобщителни и железнични артерии в сърцето на Добруджа, най-добре се почувствува в цялата страна нуждата от бърз и масов превоз на зърнените храни и фуража. Вие знаете, че очите на цяла селско-стопанска България бяха обвърнати към Добруджа.

Общо, включените в предлагания за разглеждане и гласуване законопроект местни железопътни линии ще обслужват 508 селища с 1.055.402 жители и с 10.097.033 декара обработваема площ, зеленчукови и овощни градини, високостъблени гори за индустриални цели и пр., извън десетките вече създадени индустриални предприятия.

От казаното дотук вне се убеждавате, че отечественофронтотвска България не се заема да строи стратегически линии без каквото и да е стопанско значение, или такива, които ще бъдат нерешаеми.

Ние разгръщаме нашите творчески сили — силите на един млад народ, освободен от гнета на фашистката тирания и грабежи, тръгнал по пътя на вътрешното спояване, освободен от стремежа към завладяване на чужди земи. Ние искаме, нашата хубава страна да бъде кръстосана колкото се може от повече железни пътища, да няма такива хубави села като Люта и Хайредин, като Дерманци и Петровене, такива опретнати градчета като Троян, Тетевен, Луковит, Сухиндол, Севлиево и пр. оставени да се задвижават в ограничени рамки, но да се развиват, да растат и да стават извори на все повече и повече блага. Ние имаме на наша страна населението, което с радост се притичва на помощ на държавата, готово да даде и тук, и материали, и пари. Това, безспорно, е едно много хубаво указание и едно прекрасно доказателство, че отечественофронтотвска България е на прав път и тук в своите стопански мероприятия — да строи железопътни линии. (Ръкоплескания)

При всички строежи на линии, които сега ще се отпочват, и такива, които ни се налагат да довършим, ние се движим от добре преценената целесъобразност на нуждите и средствата. Отсъствието у нас на достатъчно развита шосейна мрежа и почти пълната липса на тежък автомобилен транспорт са спъвали нашето икономическо развитие и особено това на посочените в законопроекта райони. Построяването на железниците ще даде мощен тласък за развитието на производителните им сили. От друга страна участието на населението ни дава правото да мислим, че нуждите са твърде много нарастнали и затова то поема ангажименти в постройката. Ние не бива да си затваряме очите пред тия нужди, а трябва да направим всичко възможно, щото тези линии, които проектираме да строим, да станат в близко време реалност, както и довършването на рампащите се вече в строеж.

Но приключвайки, тук трябва да отбележа един момент, който трябва да ви бъде известен. Първоначално бе предвидено, разходите по постройките на казаните линии да се разпределят поравно — 50% върху държавата и 50% върху населението. По-късно Мизиянстерският съвет се установи върху положението: държавата да поеме 55% от разходите, а населението 45%. Този процент, който поема държавата, отговаря на нейните възможности.

Г-да народни представители! В тези, макар и тежки за държавата, години предприетите строежи трябва да се извършат. Ние ще положим всички усилия и като се радваме на доброволното участие на населението с неговия труд, с материалите, които то ще даде, и паричните средства, с които ще подпомогне, надяваме се, че в определен строителен период строежите ще бъдат завършени.

Нека запомним, че ако няма този закон, ако няма тия строежи, от нашето стопанство ще отпадне едно богатство от 3 до 4 милиарда лева годишно. Затова аз моля да гласувате предложения за законопроект за строежа на местни железопътни линии така единодушно, както единодушно бяха делегатите, които настояваха за отпочването на строежа. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Десет минути отидиха. (След отидиха)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: (Звъни) Заседанието продължава. Има думата народният представител г-н Станимир Гърнев.

Станимир Гърнев (зв): (От трибуната) Г-да народни представители! На вашето просветено внимание е поднесен от г-на министра на железниците, пощите и телеграфите за разглеждане одобрените и гласуване законопроект за постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини. Това е една инициатива, която напълно заслужава вашето внимание, защото с нея се отговаря на една крепяща нужда и се туря пръст на раната, от която силно страда нашето стопанство и въобще животът на държавата ни.

Липсата на транспорт и недостатъчен транспорт — ето кое не слеза от колоните не само на нашата, но и на чуждата преса. Това са едни от главните причини да отежнява, и без това едва поносимият тежък живот. Смятам, че е излишно и неуместно да се спори за огромното значение, което има транспортът в живота на съвременната държава. С развитието и постиженията в транспорта се измерва културният уровень на даден народ, на днешната държава, нуждите на която толкова много са нарастнали, че е немислимо дори съществуването ѝ без един достатъчен и отливен уделен такъв

Нашата страна не е от изостаналите в това отношение. При освобождаването ни от турско робство новата ни държава имаше само две железопътни линии — Русе—Варна и компанската линия на барон Хириш от гара Сарамбей до турската граница. Оттогава досега за един период от 68 години тя е покрита с гъста мрежа железопътни линии и въпреки това пак се чувства остра нужда от такива, които да свържат твърде богатите ни с надземни и подземни богатства райони с външните пазари, с което същите ще се спасят от стопанска и икономическа изолация и от останалите части на страната.

Производенията на нашето земеделие и скотовъдство, които са главният поминък на населението ни, поради отдалечеността на много селища от железопътните гари, понякога на 40—50 пък и повече километри, се отежняват с разходи по превоза до последните, и то твърде чувствително, което ги прави ако не никакви, то поне слабо конкурентни на международните пазари. А това е във вреда не само на частните интереси на производителите, но и на самото народно стопанство.

Една от главните причини в днешно време да имаме скъпи стоки от жизнено значение за съществуването на населението е липсващият или недостатъчен и много скъп транспорт от производителните центрове до консумативните пунктове. Липсата на превозни средства оскъпява продукта, прави го недостъпен за оградените възможности на консуматора, чиято благосъстояние от това силно страда.

При една гъста мрежа от железопътни линии биха се отстранили тежките транспортни условия, които силно спъват производителните възможности на предприемчивите и трудолюбиви наши стопански дейци. Това би открило най-благоприятни възможности за стопанския просперитет и благородно съревнувание в полето на земеделието, скотовъдството, индустрията, търговията, занаятите и пр.

Не напрасно железопътните съобщения и транспортът се отъждествяват с артерните, които носят тъй необходимите жизнени сокове за живота на държавния организъм.

Отдавна мина времето, когато нашият селянин не желал железопътна линия край селото си, за да не се плаши добитъкът му. От освобождаването ни насам нашият народ бързо крачи напред във всяко отношение. Той отдавна е осъзнал огромното значение на железопътния превоз и под напора на тежките икономически условия, при които живее, масово започва да прави постъпки пред Главната дирекция на железниците и пристанищата с молба за свързване на колкото се може повече селища с железопътни линии. Делегации и стенографски комитети не спестяват постъпки и искания за постройка на железопътни линии. Обаче бюджетните възможности на държавата, особено сега, са крайно ограничени. Затова населението, виждайки това и желайки час по-скоро да пропий свирката на локомотива край селото или града му, предлагат съдействието си в труд, материали и пари, очаквайки с помощта на държавата да се увенчае с успех мечтата му. То е готово да извърши истински трудов подвиг, само и само по-скоро тучните полета и дебрите на нашите планини да бъдат огласени от локомотивната свирка — символ на човешки прогрес и сигурен залог за стопанско благополучие.

Израз на това съобщимно желание на населението е дал г-н министърът на железниците, пощите и телеграфите с внесената законопроект, който час по-скоро трябва да стане закон и отговори на една належаща нужда на нашето население.

В мотивите на законопроекта е посочена постройката на 15 железопътни линии: Червене—Цибър, Бойчиновци—Козлодуй, Червен бряг—Борил, Червен бряг—Тетевен, Левски—Никопол, Бутрово—Севлиево, Ловеч—Троян, Лясковец—Елена, Самуил—Силистра, Бедоклан—Кубрат—Тутракан, Алфатар—Балчик, Бургас—Гълъбово, Вълчин—Мокрен, Хърсово—Тервел, Добричице—Неврокоп.

Прави впечатление, че по-слабо внимание е обърнато на районите в Родопската област, която е бедна откъм железопътни линии, което извънредно много затруднява продоволствието на този откъснат, но богат с гори и тютюни край.

Нека се надяваме, че този край няма да избегне от околото и грижите на г-на министра на железниците, пощите и телеграфите. Изброените по-горе железопътни линии ще обслужат 508 населени места с население от 1.008.375 човека, които обработват и използват 10.637.033 декара обработваема и необработваема земя.

Целта, която се гони с този закон, е да се помогне в значителна степен за подобрене икономическото състояние на селското и градско население в същите райони, като това е от огромен интерес и за нашето народно стопанство, което сега, след тази опустошителна война понесе страшни загуби и е необходимо час по-скоро да се подпомогне и извади от затрудненията, в които се намира.

С това ще се създадат и възможности за бърз и евтин превоз към тия райони, които произвеждат земеделски произведения и такива от скотовъден произход.

Имайки пред вид тия цели, наложително е да се направи всичко възможно, в най-непродължително време да се реализира строителството на тия железопътни линии, както и други такива, които са в райони, отдалечени от съществуващите железопътни линии.

В програмата на Отечественния фронт е дебело подчертано вниманието, което правителството обръща на съобщенията и транспорта за подобряне стопанското благополучие на страната. А желанието на населението да вземе активно участие с труд, материали и средства в строежа на проектираните железопътни линии може само да одава всеки истински българин, за да се оправдае изродната мисъл: „Сговорна дружина планина подига“.

С постройката на тия линии ще се даде мощен толък на развитието на нашето народно стопанство и произволителните сили на народа и ще се мобилизират трудовите сили на една голяма част от излишната работна ръка за увеличаване на националното богат-

ство. Първоначално в продължение на първите 2—3—4 години държавата няма да бъде ангажирана с големи разходи по тия строежи, защото ще се работи постройката на железопътните платна, която работа ще се извършва със средства на местното население.

По този лек и неусетен начин нашата хубава страна скоро ще бъде опасана и кръстосана от множество железопътни линии, които са белег на стопански и културен възход за народа ни. Нека пожелаем час по-скоро реализирането на тия извънредно важни и ценни мероприятия, които ще ни отредят почетно място в семейството на културните народи.

От името на парламентарната група на Народния съюз „Звено“ заявявам, че всички единодушно, с радост и национална гордост ще гласуваме този закон. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата г-н министърът на железниците.

Министър Стефан Томчев: Г-да народни представители! Линиите, посочени в законопроекта, са проучени от техническите органи при министерството. То не значи, че други линии няма да се строят. Точно с закона, който вие ще гласувате сега, ще се даде възможност, всички ония местни линии, които са оправдани технически и стопански, да бъдат построени. (Ръкоплескания)

Един народен представител: Да се проучат.

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Има думата народният представител г-н Филип Георгиев Филипов.

Филип Г. Филипов (р): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! В нашата страна много отдавна бяха направени известни проучвания в дадени райони за прокарването на железници. Дълго време населението обаче очакваше, че тия линии, проектирани така отдавна, ще бъдат реализирани с държавни средства. Това обаче не стана. Ние сме свидетели, че вниманието на българската държава, в лицето на нейните управници, особено в последните години, беше насочено в постройката на един линии, които се оправдаваха от техните разбирания. Всичките средства, които се отпуснаха за постройката на държавни линии, се хвърляха именно в други насоки и онова, което населението във вътрешността на нашата страна очакваше да бъде извършено, постепенно се отлагаше. И ако населението очакваше, тия линии да бъдат построени с бюджетни средства на държавата, без друго периодът на отлагането щеше да се удължи.

Има обаче богати краища в нашата родина, в които стопанският им характер, скотовъдството, онова ново интензивно стопанство, което се развива в тях, овошарството и т. н., отдавна подсказват на населението, че трябва наистина в тия краища да се ускори постройката на железопътни линии. И понеже и днес вниманието на държавното ръководство е насочено предимно в изграждането и завършването на големите линии в нашата страна, линии, които са артерии в железопътната мрежа на нашето царство, без друго грешките за тия по-малки местни линии не могат да бъдат така големи, както се очакваше.

Сега обаче, когато за едно наше удовлетворение, за удовлетворение на отечественофронтската власт и на днешния Парламент, в нашия народ се създава и се засилва инстинктът за творчество, изразен по този начин, че се явяват при министра на железниците делегации, които сами предлагат своите средства, своите усилия за изграждането по-скоро на тия железопътни линии, ние трябва да бъдем трогнати от това творчески инстинкт на българския народ. Съчетаването на усилията на българското население в тия краища с усилията на държавата, в лицето на Министерството на железниците, безспорно дава възможност, постройката на тия линии да бъде реализирана в един по-къс срок.

С това ние отговаряме на тази крещяща нужда. С това ние възпламеняваме тия краища и откриваме за тях стопански перспективи, като им даваме вече надеждата, че държавата, в лицето на днешното управление, гледа най-съчувствено на техните интереси и прави всичко, за да съживи тия краища.

Ето защо парламентарната група на Радикалната партия счита, че законопроектът за постройката на местни железопътни линии е твърде целесъобразен и че с неговото прокарване ние ще удовлетворим тежкенията на българското население в тия краища, за които то се говори в законопроекта.

Ние сме убедени, че покаян тия железопътни линии, които се посочват в законопроекта, има направени искания до г-на министра на железниците и за други такива. Ние сме уверени, че в комисията, или в последствие, тия искания ще бъдат проучени и че законопроект, станал вече закон, ще даде възможност и на други краища да постигнат желаното от тях прокарване на железопътни линии.

Наистина в законопроекта има ангажменти, които поема населението, но тия ангажменти са дошли от неговото съзнание, то само ги поднесе на г-на министра на железниците. И безспорно тия тежести, които населението поема, са тежести, които то е преценило и ще ги изплати доброволно.

С тази вяра, че населението ще се яви отзивчиво към изпълнението на тия ангажменти и че то се движи именно от творчески импулс, ние смятаме, че законопроектът ще догони своята цел, ще отговори добре на нуждите на този народ. И затова ще гласуваме за законопроекта. (Ръкоплескания)

Председателстващ д-р Пенчо Костурков: Г-да народни представители! Пред вид на това, че времето е напреднало, председателството предлага да се отложат разискванията по законопроекта за утре.

Който са съгласни с това предложение, моля да вдигнат ръка! Мнозинство. Събраниято приема.

Председателството предлага следния дневен ред за утре:

Първо четене на законопроектите:

1. За постройка на местни железопътни линии със съвместни средства на Главната дирекция на железниците и пристанищата и заинтересуваните общини. (Продължение на разискванията)

2. За взаимнопомагателен и застрахователен фондове на кооперативните служители.

3. За увеличение на наказателните санкции по законите за закрила на труда.

4. За изменение на закона за отпускане 11.000.000 лв. заем на Свиштовското градско общинско управление.

5. За изменение закона за отпускане 18.000.000 лв. заем на общинското предприятие за експлоатация на Павелбанските минерални бани.

6. За изменение на закона за отпускане 2.500.000 лв. заем на Русенското градско общинско управление.

7. За изменение и допълнение на наредбата-закон за продължаване давностния срок за плащанията от осигуровката „Болест и майчинство“ при Института за обществено осигуряване.

Подпредседател: Д-Р ПЕНЧО КОСТУРКОВ

8. За връщане на сумата 701.258 лв. от Института за обществено осигуряване на „Нептун“ — Корабостроително акционерно дружество в София.

Второ четене на законопроектите:

9. За разрешаване на фондация „Българско дело“ — София, да сключи заем от Българската земеделска и кооперативна банка в размер на 110.000.000 лв. за нуждите на българската кинематография.

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

Който са съгласни с предложения дневен ред, моля, да вдигнат ръка. Министърство, Събранието приема.

Заседанието се вдига.

(Вдигнато в 19 ч. 55 м.)

Секретари: { ИОРДАН ЧОБАНОВ
РАДА И. НОЕВА

Началник на Стенографското отделение: ДОНЧО ДУКОВ