

Стенографски дневник

НА

52. заседание

Петък, 12 април 1946 г.

(Открито в 15 ч. 30 м.)

Председателствувал подпредседателят Кирил Христов. Секретари: Костадин Трендафилов и Стефан Стефанов.

СЪДЪРЖАНИЕ:

	Стр.		Стр.
Съобщения:		Говорили:	М-р Стефан Тончев 608
Отпуски	605	Петър Каменов	608
Законопроекти	605	Станимир Гърнев	609
Проекторешения	605	Александър Тасев	610
По дневния ред:		Димитър Захариев	611
Законопроект за бюджета на Главната дирекция на железни-		Филип Филипов	614
ците и пристанищата за 1946 бюджетна година. (Първо			
четене)	605	Дневен ред за следващото заседание	614

Председателствуваш Кирил Христов: (Звъни) Понеже има необходимото число народни представители, обявявам заседанието за открито.

(От заседанието отсъствуват следните народни представители: Александър Чичовски, Атанас Драгиев, Билял Дурмазов, Борис Чобанов, Борис Стефанов, Васил Чобанов, Виктор Петров, Геннад Влшки, Георги Хълчев, Димитър Икономов, Димитър Цонев, Димитър Братанов, Екатерина Аврамова, Желязко Стефанов, Живко Живков, Йордан Халачев, Йордан Пекарев, Йордан Панайотов, Крум Кюляков, Кръстю Славов, Лалио Ганчев, Мария Тотева, Милан Маджарски, Михаил Константинов, Николай Иванов, Пенчо Пенчев, д-р Петър Пачев, Петър Попиванов, д-р Сергей Мисирков, Спиро Трингов, Станка Христова, Стефан Керекер, Стефан Райнов, Стою Неделчев, Тачо Даскалов, Титко Чернюков, Тодор Тихолов, Трайчо Костов, Трайчо Доброславски, Трифон Трифонов).

Председателството е разрешило отпуски на следните г-да народни представители: Борис Чобанов — 1 ден, Геннад Влшки — 1 ден, Милан Панков Маджарски — 1 ден, Михаил Константинов — 1 ден, Кръстю Славов — 2 дена, Живко Живков — 2 дена, Николай Калев — 3 дни, Кирил Георгиев Лазаров — 3 дни, и Сава Дъбков — 4 дни.

Народният представител Стефан Райнов иска 1 ден отпусък. Понеже е ползувал вече повече от 20 дни, ще трябва Събранието да му разреши.

Който от г-да народните представители са съгласни да се разреши на Стефан Райнов един ден отпусък, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народният представител Александър Ботев Даскалов иска 5 дни отпусък. Понеже и той се е ползувал с повече от 20 дни отпусък, ще трябва също Събранието да му разреши. Който от г-да народните представители са съгласни да се разреши на Александър Ботев Даскалов 5 дни отпусък, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Постъпили са от Министерството на финансите следните законопроекти и проекторешения, които ще бъдат разглеждани на г-да народните представители в днешното заседание и поставени на дневен ред:

Проекторешение за продължение на срока за възвръщане на временно изнесените тютюнови и други амбалажи и временно изнесените за поправка машини, апарати, инструменти и други такива.

Законопроект за разрешаване на Българската народна банка да отпечата банкноти по 20 лв. на обща номинална стойност 1.000.000.000 лв.

Законопроект за изменение и допълнение на наредбата-закон за данъка върху приходите.

Пристъпваме към дневния ред на днешното заседание.

В съгласие с правителството, председателството прави предложение да се съгласите да пререди дневния ред, като минем към точка шеста от дневния ред:

Първо четене на законопроекта за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година.

Моля г-да народните представители, които са съгласни с това предложение, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има предложение от народния представител Ефрем Митев, понеже законопроектът за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година е доста обемист,

а всички народни представители са го получили и прегледали, да не се чете, а да се пристъпи към разискване. Това предложение е съгласно с чл. 42 от правилника за вътрешния ред. Слагам го на гласуване. Който г-да народни представители са съгласни да не се чете законопроектът, а да бъдат прочетени само мотивите, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Има думата г-н секретарят да прочете мотивите към законопроекта.

Секретар Стефан Стефанов (р): (Чете)

„МОТИВИ

към законопроекта за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година

Г-да народни представители! Бюджетният проект на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година се представя с увеличение, вследствие на това, че през течение на 1945 г. се прехвърлиха към нея Дирекцията за строеж на нови железопътни линии и Дирекцията за автомобилните съобщения.

В сравнение с разрешените за 1945 бюджетна година кредити 11.433.996.301 лв. новият бюджет показва едно увеличение от кръгло 2.834.000.000 лв., като се има пред вид:

1) че вследствие стопанските нужди на страната и желанието на населението, започва се усиленото проучване и ще почне през годината строеж на много нови и довършването на почнатите железопътни линии, както и откриването на нови държавни автомобилни линии, които обстоятелства налагат увеличаване на езекутивния и помощен персонал;

2) че всички консумативни материали и резервни части са изчерпани и трябва да се набавят в скоро време, а цените им са значително повишени;

3) че за нуждите на железопътната и на държавната автомобилни експлоатация се налага построяването и пускането в работа на спомагателни предприятия, като болтова фабрика, работилница, тракции и дела, автомобилна фабрика и гаражи; и

4) че за подобряване на трафика се налага да започне разширяване и обзавеждане на съществуващите гарн, работилници, инсталации и съоръжения.

По отношение на предвидените за постъпване приходи следва да се потвърди, че те ще постъпят, като се има пред вид, че, освен нарастналния вътрешен трафик, очаква се след сключване на мира и влизане на България в търговски сношения с близки и по-далечни страни, да се увеличи транзитният трафик и този, във връзка с вноса и износа както на железниците, така и на пристанищата и автомобилния транспорт.

Като имате всичко това пред вид, моля, г-да народни представители, да разгледате и приемете представения проект на закона за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година.

София, април, 1946 г.

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

(Ето текстът на законопроекта:

ЗАКОНОПРОЕКТ**за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година**

Чл. 1. Разрешава се на министъра на железниците, пощите и телеграфите, през течение на 1946 бюджетна година, да произвежда разходи за железниците и пристанищата, показани в таблиците към този закон, съгласно с законите на държавата и с закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища, а именно:

Общи разходи за личния състав	4.879.000.000 лв
Веществени разходи:	
По отдел I — Железници:	
Част I — Експлоатация	6.585.005.000 .
Част II — Социални грижи	921.900.000 .
Част III — Разширение, подобряване и обзавеждане на железопътните гари	400.000.000 .
Част IV — Дългове на българските държавни железници	315.450.704 .
Запазен фонд по отдел I, част I	26.216 .
Всичко по отдел I	8.222.412.000 .
По отдел II — Постройка нови ж. п. линии	528.170.000 .
По отдел III — Водни съобщения:	
Част I — Корабоплаване	548.650.000 .
Част II — Общо — държавни разходи	126.000.000 .
Запазен фонд по отдел III	21.000 .
Всичко по отдел III	674.671.000 .
По отдел IV — Автомобилни съобщения	245.747.000 .
А всичко по бюджета	14.550.000.000 .

Чл. 2. За покриване на разходите по чл. 1 от този закон, министърът на железниците, пощите и телеграфите се задължава да събира, съгласно с законите на държавата, закона за уредба и управление на българските държавни железници и пристанища, правилниците и наредбите за прилагане на законите, през 1946 бюджетна година приходи, както следва:

По отдел I — Железници:	
Част I — Експлоатация	12.975.000.000 лв
Част II — Социални грижи	20.000.000 .
Всичко по отдел I	12.995.000.000 лв
По отдел II — Постройка на нови ж.п. линии	300.000.000 .
По отдел III — Водни съобщения	955.000.000 .
По отдел IV — Автомобилни съобщения	800.000.000 .
А всичко по бюджета	14.550.000.000 лв

Чл. 3. Остава в сила и действие и през 1946 г. постановлението на чл. 3 от закона за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1945 бюджетна година досежно всички сгради и инсталации на същата.)

Председателстващ Кирил Христов: Има думата министърът на железниците г-н Стефан Тончев.

Министър Стефан Тончев: (От трибуната, Посрещнат с ръкоплескания) Г-да народни представители! Поверено ми Министерството на железниците, пощите и телеграфите ви представя за разглеждане и одобрение бюджетния проект на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година. Този бюджетен проект ви се представя с едно увеличение от 2.834.000.000 лв. в повече в сравнение с 1945 г. поради обстоятелството, че тази година се предвиждат крупни строежи и доставки от чужбина, чието по-нататъшно отлагане може да доведе до сериозни затруднения и разстройства на нашия железопътен транспорт. Независимо от това, в общата сума на бюджета са предвидени значителни суми за Дирекцията на новите железопътни линии и Дирекцията на автомобилните съобщения, които до 1 юни 1945 г. не бяха при Главната дирекция. С прехвърлянето на Дирекцията на строежите на новите железопътни линии и Дирекцията на автомобилните съобщения към Главната дирекция на железниците и пристанищата се получи едно обединение на всички предприятия и институти, които се занимават със строежа и експлоатацията на железните пътища, с експлоатацията и строежа на речни и морски кораби и пристанища и експлоатацията на автомобилните съобщения в нашата страна. Това съсредоточаване на всички съобщителни предприятия и учреждения при Главната дирекция на железниците и пристанищата в едно министерство е безусловно правилно и дава пълна възможност на нашето правителство да проведе една единна съгласувана и правилна политика при строежа на пътища, превозни средства и тяхното експлоатиране, както и за установяване на една единна контролна и ръководена от държавата тарифна политика, която е в пълно съгласие с общите стопански интереси на страната.

Дължината на текущия път и на главните коловози на нашата железопътна мрежа е, както следва: през 1939 г. нормални линии 3.040 км.; през 1945 г. нормални линии 3.300 км. — увеличение с 260 км.; през 1939 г. теснопътни линии 440 км.; през 1946 г. теснопътни линии 458 км. — увеличение 18 км.

Състоянието на нашата железопътна мрежа е много лошо. Преди всичко, при строежа на линии не се е изхождало от никакъв дялостен план, а строежите са се извършвали безсистемно, из-

хождайки често от интересите на тази или онази категория или селите на деня. Поради това, нашите железопътни линии са построени при норми, които в никой случай не отговарят на сегашното увеличение на трафика и скоростите на влаковете. Така, нашите железопътни линии са: в хоризонтала — 28%; в уклон до 5‰ — 27%, в уклон до 10‰ — 17% и в уклон над 10‰ — 28%.

От тези данни се вижда, че характерът на нашите железопътни линии е предимно планински, което представлява твърде голяма пречка за увеличаване скоростите на влаковете, респективно за увеличаване на сточния и пътнишкия трафик.

Още по-лошо е положението с кривите при нашите железопътни линии. За да бъде експлоатацията на една железопътна линия изгодна, не трябва да се допускат криви с по-малък радиус от 500 метра и максимални наклони по-големи от 12‰. Над 25% от съществуващата наша мрежа има наклон над 12‰, а 35% от цялата ни железопътна мрежа е в криви, от които повечето от половината с радиус под 500 метра. От казаното дотук се вижда, че съществуващата наша железопътна мрежа не отговаря на елементарните изисквания на модерната железопътна техника и подлежи на основна реконструкция и подобряване.

Поради увеличаване на трафика, някои от нашите железопътни линии са вече напълно претоварени, какъвто е случаят с линията София—Перник, по която могат да бъдат пуснати само още един чифт влакове. София—Мездра, по която могат да бъдат пуснати само два чифта влакове, и София—Пловдив, по която могат да бъдат пуснати от два до три чифта влакове. И трите линии се намират пред пълно задръстване и при малко увеличение над трафика, което със сигурност ще настъпи още тази година, ние ще изпаднаме в много тежко положение да не можем да прокараме увеличение на трафика през тези три гърловини. За да излезем от това тежко положение ние засилихме строежа на двойната железопътна линия София—Волуяк—Перник, по която се работи деенощно и която ние възнамеряваме окончателно да довършим и предадем в експлоатация след 24—30 месеца.

За да избегнем задръстването по линията София—Мездра и по линията София—Сряньово, ние ускорихме строежа на линията Макомево—Сопот, по която линия ще минава по-голямата част от трафика на Източна България и за пристанището Бургас. Тези линии трябва да бъдат свързани най-късно след 48 месеца. Строежът на тази линия ще погълне много труд и средства, тъй като по нея има над 12.800 метра тунели, от които само един над 5.800 метра дълъг. За да избегнем ковецията на тези две железопътни линии, която ще погълне много средства и ще изисква много продължително време, ние проучваме основно въпроса за електрифицирането на парчетата София—Мездра и София—Сряньово. Електрификацията на тези две линии ще бъде свързана с значително по-малки разходи, отколкото коригирането им, а независимо от това ще се увеличи значително трафикът и превозна способността на линията и ще се повтържи експлоатацията.

Поради престъпната политика на управниците през фашистките режими и засиления трафик, релсите и стрелките по главните железопътни линии са силно изхабени, а тяхното подменяване е наложително. През 1945 г. това беше абсолютно невъзможно, понеже ние не разполагаме с никакви релси. И тук боатският Съветски съюз ни се понече на помощ, като се съгласи да ни достави по последната спогодба 150 км. релсов път, който ще бъде доставен в най-близко време и подлежи да бъде вложен в течение на 1946 г. За пръв път ние купуваме специални релси с дължина 24 метра и тегло на погонен метър 48,30 кг. За покупката на релсите, стрелките и други железопътни материали ние предвиждаме в нашия бюджет по 8 16 около 500 милиона лева, а за тяхното влагане увеличаваме значително кредита за наливните по поддържането.

Изобщо за 1946 г. се предвижда провеждането на големи работи за подобряването на съществуващите железопътни линии и подменяването на значителна част от релсите, траверсите, стрелките, сигнализационните и осигурителни инсталации и т. н. С това ще се увеличи значително техническата бързина на нашите влакове, която засега е едва 40 км. в час, и ще се гарантира необходимата сигурност при движението на влаковете.

Г-да народни представители! Състоянието на нашия локомотивен парк е много лошо. Аз не смятам да ви изясням подробни статистически данни в това отношение, но искам само с няколко цифри да ви осветля по този въпрос. Повнастоящем ние разполагаме с 603 наши и 127 наши от Съветския съюз локомотиви, или всичко 730 нормални локомотиви, от които 285 локомотиви са над 30 години стари и подлежат на бракуване и изваждане от строя. Значи, над 35% от целия ни локомотивен парк е нетоделен и подлежи на бракуване. Поради тази престъпност на една значителна част от нашия локомотивен парк и липсата на достатъчно работилници, ремонтни бази и сечни машини, 34—38% от целия наш локомотивен парк е в бездействие и очаква да бъде ремонтиран. Остават в работа само около 460—470 локомотива, които са съвършено негодни за извозването средно на около 480 до 500 влака в деенощното. За правилното извършване на превозите и за отвозването на големи количества влакове са необходими около 800 пътнически локомотива, което показва, че имаме недостиг от около 330—340 локомотива.

Правителството, схващайки правилно тежкото положение, в което изпадна нашият железопътен транспорт поради престъпната политика на Хитлеровите агенти, с второто постановление от 10 т. м. реши да закупи намиращите се у нас 127 трофейни влака от Съветския съюз локомотиви. С покупката на тези локомотиви ще се задоволи най-крупната нужда на нашия железопътен транспорт за една-две години. Налага се да се доставят и полуормални локомотиви, вагони и моторни 760 мм. за обслужване главно на линията Сарафово—Банско, която линия е извънредно много претоварена.

със сточен и пътнически трафик. За тези покупки и за доставка на маневрени, парни и дизелови локомотиви и на няколко специални пътнишки локомотиви и моторси се предвиждат по § 17 600 милиона лева.

Както споменах по-горе, 34—38% от целия ни локомотивен парк стои в бездействие и чака да бъде ремонтиран. Главната трудност при ремонта на локомотивите се дължи на липсата на ремонтни железопътни работилници и сечивни машини. До бомбардировките нашата основна ремонтна база беше Главната железопътна работилница, която при въздушните нападения беше почти напълно унищожена и по-голяма част от сечивните машини и съоръжения изпочупени и разрушени. Благодарение на високото съзнание и трудовия ентузиазъм на ръководителите и работниците от Главната железопътна работилница, сградите и една част от машините бяха възобновени и пуснати в действие. За съжаление, липсваха необходимите сечивни машини, съоръжения, инструменти и други. Към това трябва да се прибави обстоятелството, че след бомбардировките до 9 септември ремонтите на локомотивите бяха почти напълно преустановени, с което се събраха голямо количество неотрмонтирани локомотиви. За ускорение ремонта на локомотивите и вагоните са необходими голямо количество сечивни машини и съоръжения, за която цел по § 10, 19 и 93 са предвидени 580 милиона лева. Естествено, тази сума при днешните високи цени на сечивните машини е съвършено недостатъчна, но с нейното изразходване и доставяне на машини ще се помогне отчасти на нашия транспорт.

Поддържането и поправката на локомотивите в депата е много трудно. Преди всичко, нашите депа са много стари, строени преди 30—40 или 50 години и пригодени за много малък брой локомотиви. Ние имаме депа, които са построени преди 40 или 50 години и са пригодени да приютят 3—4 малки и слаби локомотиви, а сега трябва да се справят с приютяването, подготвянето и ремонта на 40—50, понякога и повече мощни, големи локомотиви. При това положение почти всички работи по ремонта и снабдяването на локомотивите се извършват вън, на открито, при дъжд, студ и вятър.

Едва от главните причини за настъпващото всяка година през зимата разстройство на движението и закъснение на влаковете е липсата на подходящи депа и помещения за приемане, размразяване и бързо поправяне на локомотивите. В бюджета за 1946 г. са предвидени значителни суми за преустройството на редица съществуващи депа и направа на нови такива, като напр. депо Сърраново, Подуенското депо и др. Ще бъдат доставени известен брой сечивни машини и други съоръжения за депата и работилниците при депата, с които ще се гарантира бързото ремонтване на локомотивите и поддържането им в пълна изправност. Въпреки тези обективни трудности, работниците в железопътните работилници и депа забележително през последните месеци голям успех при ремонта на локомотивите и вагоните. Ако упеем да задържим този висок темп на работа, ние можем да разчитаме, че до края на годината ще ликвидираме с опасното изоставяне ремонта на локомотивите и ще сведем чаканите за ремонт локомотиви до допустимия минимум.

С пътнишките и товарните вагони сме много по-зле, отколкото с локомотивите. Напоследък по нашата железопътна мрежа се движат около 1.000 пътнически каруци и към 8.000 товарни вагони, собственост на българските държавни железници. В същото време ние имаме 9.000 чужди вагони, които използваме по нашата мрежа и за които плащаме високи наеми. Извън пределите на страната се намират около 320 пътнически каруци и към 6.500 чисто български вагони, които редовно са излезли от пределите на страната и все още не се завръщат. За гладкото извършване на огромния железопътен трафик са ни необходими 20.000 вагона, а през периода на усилен летен превоз — 25.000 вагона, тогава когато ние разполагаме само с 8.000 български вагона. Изхожда от това положение Главната дирекция търси в две направления:

1. Покупка на съветските трофейни вагони, в което направление се направи значителна крачка напред с решението на правителството да закупи 7.000 изправни и годни за експлоатация съветски вагони.

2. Разширение на съществуващите вагонни работилници и фабрики и приспособяването им за производство на около 1.000—1.500 вагона годишно, колкото е нашият годишен разход и изхабяване на вагонния парк. За тази цел са предвидени около 100.000.000 лв. за проучване, изработване план и извършване на необходимата подготвителна работа.

Голяма трудност стесня Главната дирекция при снабдяване с консумативни материали, като въглища, масла, чугун, кокс, карбид, бакар и др. Преди всичко тези материали се доставят на прекомерно високи цени, което неминуемо води към големи дефицити на бюджета на железниците и ще ни принуди да прибегнем към голямо увеличение на тарифите. За нас обаче е ясно, че посоченото увеличение на тарифите може да действа отрицателно върху приходите като силно намали броя на пътуващите и количеството на превоза и по този начин се окаже гибелно за цялата стопанска политика на страната. За да се види какво е съотношението между повишението на тарифите и повишението на цените на основните консумативни материали, ще ви приведа следната таблица:

	през 1939	през 1946 г.
Пътнишки тарифи	100%	300%
Сточни тарифи	100%	400%
Траверси дъбови	100%	700%
Въглища	100%	650%
Траверси букови	100%	1000%
Цилиндрично масло	100%	2900%
А. машинно масло	100%	3600%
Метали	100%	600—1000%

Тези прекомерно високи цени на основните консумативни материали сериозно затрудняват работата на транспорта, а ако не се вземат бързи мерки за понижението на тези цени, неминуемо ще се дойде в чай-близко време до пълно разстройство и финансов банкрут на железопътния и водния транспорт.

В бюджета са предвидени значителни суми за строеж на работилници, депа, водоснабдителни инсталации и т. н. Това се налага, за да се ускори ремонтът на локомотивите и вагоните и да се осигурят локомотивите с подходяща мека вода.

Нашите гарн и коловози са строени за съвсем слаб трафик и се нуждаят от основно преустройство, за да могат да поемат огромния трафик, който трябва да преодолеем през 1946 г. Така например голяма част от нашите гарн са нагледени да приемат влакове само с 60 оси (30 вагона), тогава когато нашите влакове понастоящем се движат с 90 оси (45 вагона), а в скоро време ще преминем на 120 оси. Това налага удължение на гаровите коловози и значително разширение на гарите. За тази цел са предвидени също така необходимите кредити.

Изобщо от общата сума на бюджетопоекта 14.550.000.000 лв. над 3 милиона лева са предвидени за капитален строеж и доставки от чужбина и само около 11.500.000.000 лв. са предвидени за текущи разходи по експлоатацията на железниците, водния и авто-мобилния транспорт. Ясно е, че бюджетът на Главната дирекция на железниците и пристанищата е реален и е продуктуван от най-исотложни нужди на транспорта и от необходимостта да се осигури на българския народ и българското стопанство бърз, ефтин и сигурен транспорт.

Г-да народни представители! Организацията за ръководене на Главната дирекция на железниците и пристанищата се е изградила в течение на дълги години без всякакъв план и система. Понякога щели служби, отдели или отделения са били създавани за да се настанят тези или онези приятели на някой фашистки големец или царедворец. Цялата тази организация е била нагледена за потискане и държане в подчинение работниците и служителите по транспорта, за налагане на фашистка политика сред персонала. Сега при отечественофронтовската власт целият апарат трябва да се реорганизира и пригоди към новите условия на работа. Тази реорганизация обаче е невъзможна, докато не се премине към самостоятелна работа на всички дирекции и предприятия, в който случай ние ще се откъснем от сковващата зависимост на бюджета, отчетността и предприятията и ще се даде пълна свобода на действие на всички ръководители и работници, ще се открие широк простор за разгръщане на съзнателно и трудов ентузиазъм сред работниците.

За да стане ясна тази мисъл, ще посоча само един пример: вагонниците и инженерно-техическият персонал получават понастоящем месечна заплата, независимо от извършената от тях работа. Значи, и най-големият лентяй ще получи същото възнаграждение, което получава и първият ударник. Това несправедливо чиновническо заплащане на труда на железничаря убива всякакво желание за работа, затруднява и срива цялата ни работа. В Главната дирекция на железниците и пристанищата се изработиха норми за разните трудови процеси. В някои служби и предприятия, напр. Главната железопътна работилница, те се прилагат. Заплащането обаче по всички все още не е възможно, защото сме свързани с законите за бюджета, отчетността и предприятията и с шатните таблици. Трябва да се разбере от всички, че колкото по-бързо ликвидираме със старата фашистка и бюрократическа организация и преминем към самостоятелна, толкова по-лесно и по-бързо ние ще се справим с затрудненията в транспорта, ще засилим производството и ще дадем по-евтини превози.

Г-да народни представители! След 1940 г., поради засилването на трафика по нашата железопътна мрежа, се е наложило, поради малък при Главната дирекция на железниците и пристанищата да бъде увеличен. Увеличението на трафика от 1939 до 1945 година се вижда от следната таблица:

	През 1939 г.	през 1945 г.
Заминали пътници в брой	11.892.266	32.237.528
Пропътували пътнически клм.	755.158.912	2.588.673.530
Произведени тон-ккм.	1.140.040.685	1.762.491.388

От тази таблица се вижда, че броят на превозените пътници се е увеличил в сравнение с 1939 г. с 280%, а произведените тон-ккм. са се увеличили с около 60%.

Ръководени обаче от желанието да снизим разходите за заплатите и другите косвени възнаграждения, ние пристъпихме към сериозни съкращения на персонала по железниците. Така например през 1944 г. в железниците работиха едно на два средно 3.014 души военно мобилизирани железничари, които бяха на заплата по железниците. По споразумение с почтаемия г-н министър на войната, всички тези 3.014 души военно-мобилизирани железничари бяха уволнени до 1 януари 1946 г.

С предлагания бюджетопоект ние намаляваме редовния шатен персонал по железниците с още 804 души; или всичко от експлоатацията на железниците са уволнени 3.818 души. В замяна на това се наложи едно увеличение на персонала в Дирекцията за строеж на нови железопътни линии с 658 души. В бюджета за 1945 г. са отбелязани само 480 души шатни служители при тази дирекция. В същност истинският брой на служителите беше много по-голям, тъй като ние бяхме принудени да си послужим с надничари. Смятам, че на всички ви е напълно ясно, защо се наложи това увеличение на персонала в Дирекцията за строеж на нови железопътни линии. Но преди всичко за 1946 г. на нас ви предстои да ускорим строежа на четирите магистрални държавни линии София—Перник, Макоцево—Сопот, Дупница—Робовлод и Крупник—Кулата. Освен това проучват се и се изработват усилено плановете на 15 местни желе-

вопътни линии, които ще се строят с помощта на местното население и за чието строене преди няколко дни беше приет специален закон. Наложено се, строителните железопътни секции да бъдат увеличени от 8 на 13, а в течение на сезона сигурно ще достигнат до 18 секции, тъй като за всяка държавна или местна железопътна линия ще трябва да отделим по една секция за организиране и ръководене на строежа.

На Главната дирекция на железниците и пристанищата предстои огромна работа; строеж на 4 големи държавни магистрални линии и на редица линии от местно значение, разширение на строителните работи по съществуващата мрежа, ускоряване ремонтите на локомотивите и вагоните, възлагане изработка на няколко големи кораби във варненската корабостроителница, пускане в действие на една болтова фабрика, една кислородна фабрика, довършване голямата корабостроителница във Варна, в която ще работим до 3.000-томина кораби, разширяване речното плаване по Дунав, където ние заставаме на първо място, и т. н. И въпреки огромното разрастване на работата ни, ние съкратихме персонала с 3.014 души мобилизирани в 84 редовни шатни служители, или общо за всички дирекции при Главната дирекция на железниците и пристанищата — 3.098 души. Без съмнение, в някои служби все още има излишни и недостатъчно използвани хора, но Главната дирекция си е поставила за задача да обследва работите на всички предприятия, учреждения и служби и в най-скоро време да отстрани всички излишни служители и работници. Това ще бъде възможно след въвеждането на новите, които ще ни дадат възможността да повдигнем производителността на труда и отстраним немарливите и недобросъвестни работници и служители.

Г-да народни представители! Аз няма да говоря за тежките трудови условия, при които е поставен да работи нашият железичар, моряк и автомобилист. Все всички звесте, че нашите транспортни работилници извършват своята работа в делник и празник, зиме и лете, денем и нощем, при дъжд, сняг и студ, с твърдост и себепридане. Заплатите на железничарите, моряците и автомобилните са извънредно ниски. Те не разполагат с достатъчно дрехи, особено долин, с обуща и т. н. Предполагам, че по този въпрос ще се спрат представителите на отделните партии и затова слятам за излизане да се впускам в подробности.

Въпреки тези тежки трудови условия, българските железничари, моряци и автомобилисти през 1945 г. извършиха огромна работа. Те превозиха Червената армия от източните предели на страната до западната ни граница, превозиха българската армия от източността до нашата западна граница (Ръкоплекския), върнаха Червената армия по същия път и върнаха българската армия от утварската. Пуста по домовете им, извършиха огромни стопански превози, показваха голяма издръжливост при организиране и провеждане превозите, фуражната акция, извършвайки редовно и без закъснение всички превози от пристанищата за вътрешността и обратно. За тези техни усилия, труд и старания администрацията и ние можем да им бъдем благодарни.

Някога, г-да народни представители, аз ви моля да одобрите бюджетопроекта на Главната дирекция на железниците и пристанищата в този му вид, както той е представен. (Продължителни ръкоплекания)

Председателстващ Кирил Христов: Има думата народният представител г-н Петър Каменов.

Петър Каменов (з): (От трибуната) Г-да народни представители и представителки! На просветеното внимание на народното, на действителното народно представителство е представен законопроектът за бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата, който възлиза на 14.550.000.000 лв.

Ролята, която железниците и пристанищата играят в целокупния ни стопански и културен живот, е от огромно значение. Индустрията, занаятите, земеделието и всички други прояви из материалния ни — па, ако щете, и в духовния ни — живот са неразривно свързани с дейността и развитието на железниците и пристанищата. Представете си само за момент, че нямаме железници, че нямаме пристанища и параходи — ето ви парализирани всички прояви на нашия стопански живот. Железници, пристанища и параходи — ето ви кръвоносната система на страната, това е белегът на материалната култура на българския народ, това е, ако щете, един белег за икономическата мощ на нашия народ.

Тук съм длъжен да обърна вашето внимание, г-да народни представители и представителки, върху обстоятелството, че железниците, параходите и пристанищата са един от ония ресурси, който никога не е свършвал с дефицит, а винаги е носил приходи на държавата. Така напр. от пренос на пътници през 1942 г., са постъпили 4.199.688.993 лв., през 1943 г. — 5.299.531.461 лв., през 1945 г. — 8.932.785.090 лв., а през 1946 г. се предвиждат да постъпят 12.473.000.000 лв. Ето защо този важен културно-стопански отрасъл трябва да бъде предмет на чувствителна грижа от страна на народното правителство и Народното събрание.

Бюджетът на железниците и пристанищата е бюджет на едно от най-големите държавни стопанства, което носи приходи за задоволяване не само на своите нужди, но и нуждите на държавата. Има много прецеденти, когато нуждите на държавата са били крепящи, и тя е вземала от фондовете на железниците.

Всемеждият бюджетите на противонародните режими преди 9 септември 1944 г. и ние ще видим, че всички държавни стопански отрасли са свършвали с дефицит. Единствен бюджетът на железниците е завършвал с излишък. Затова, за разлика от миналото, сегашният бюджет на железниците е изграден на нови технически основи и на принципа на самонадлъжката, за да може да се даде възможност на държавата да получи от това ведомство повече при-

ходи, от една страна, а от друга — да се повдигне производителността на труда и да се укрепи отечественофронтовската дисциплина и съвзвучие в нейния персонал.

Тук му е мястото, г-да народни представители и представителки, да кажа нещо за развитието на нашите железници. Развитието на нашите железници е вървяло така: през 1910 г. ние сме имали 1.894 км. железни пътища, през 1929 г. — 2.440 км., а през 1946 г. — 3.758 км. През настоящата година са в проект да бъдат построени и много още местни железопътни линии, които ще възлязат над 1.000 км., което положение, сравнено с периода 1930—1944 г., е една огромна крачка напред. Ако бившите фашистки правителства за 15 години са построили 1.300 км. пътища, то народното правителство на Отечествения фронт само за една година ще изготви около 1.000 км. железни пътища. Ние ще имаме повече железни пътища още и като имаме пред вид гласувания закон за постройка на местни железопътни линии, където правителството на Отечествения фронт, нашето народно правителство, усвои в това отношение една действително народна политика: да се построят местни железопътни линии навсякъде, където населението ще участва с 45% от разходите за строежа. Така, надявам се, че в скоро време нашата страна ще бъде прорязана от много железни пътища и по този начин ще бъде повдигнато благосъстоянието на много наши селища, за да може България да бъде действително висококултурна и цветуща. На такива героични подвизи е способен само нашият народ, само нашата отечественофронтовска власт. Аз мисля, че само в една петилетка отечественофронтовската власт ще преобрази нашата страна, за да я постави редом с културните демократични народи.

Какво обаче представлява локомотивният ни и вагонен парк?

През 1929 г. ние сме имали 443 локомотива, 535 пътнически вагони, 25 височайши и служебни, 152 фургона, 4.498 закрити товарни вагони и 5.610 открити товарни вагони, на обща стойност 332.055.800 лв., а сега имаме 990 пътнически вагони, 8.338 товарни и зал. гонича 320 пътнически и 6.650 товарни. Приходите от железниците през 1939 г. са били 1.265.495.865 лв., а сега сумата далеч ще надмине разходите, което показва, че развитието на железниците е вървяло паралелно с нуждите на нашето национално стопанство.

Какво е положението на персонала? Персоналът по нашите железници се е развивал така: през годините от 1910 до 1930 сме имали 14.804 души, а през 1946 г. ние вече имаме 32.620 човека, като, разбира се, в това число е включен и персоналът по Дирекцията на водните съобщения, по Дирекцията на строежа на нови железопътни линии и по Дирекцията на автомобилните съобщения. Този персонал по железниците и параходите е персонал предимно интелигентен. Този персонал, който в критичните дни на 9 септември и след тая дата, па и до днес, положи и полага героични усилия, без шум и претенции, да поддържа съобщенията в страната, гол, бос, недохранен при най-големи студове; тая черна армия на България, която не знае празник и не прави разлика между деня и ноща, която работи над 100 дни в годината — този персонал не е добре платен особено огъри, машинисти и всички хора по движението и поддържането, в смисъл поставен е по-зле в сравнение с другите чиновници от дирекцията при същото ведомство.

Днес обаче, когато нашето селско население, когато трудещите се селски и градски маси така много бедствуват; когато се знае, колко са оскъдни средствата на родината ни, трудно може да се говори за по-добри заплати. Но дойде денят — ние гласувахме закон за конфискуване имотите на незаконно забогателите, спекулантите, черноборсаджите, и гешефтарите ще върнат ограбеното от народа — и аз съм уверен, че отечественофронтовската власт, нашето народно правителство, подобрявайки положението на чернотрудовите селски и градски маси, ще обърне очите си и към нашата черна армия, железничари и моряци; към тях, които през черния фашистки режим с голямото съзнание, че залагат главите си, хвърляха във въздуха въжовите, които караха мушкетери на немския окупатор, и по този начин подпомагаха на народоосвободителното ни движение и за приближаването на всенародното въоръжено въстание на 9 септември 1944 г. (Ръкоплекания)

Един народен представител (з): Ще кажеш ли нещо за висшите чиновници по железниците, или да стана да го кажа аз? Най-черната реакция в България са те. Врагове на народа. Открити! За вчера щях да изхвърля 5—6 души от влака. Не се сърди!

Петър Каменов (з): Каква е обаче строителната политика? Строителната политика на бившите фашистки режими беше без план, без система, партизанска, твърде лоша, противонародна. Железниците са строени не с оглед на действителните нужди на стопанството ни, а от съображения за икономия, за стратегия и партизанство. Започвани са линии и са изоставяни поради това, че е пълна едно правителство и е дошло друго. Има трасета, започнати преди 27 години и изоставени, развърсани вече от времето, но са оставени на народа хляпи лекове. Например трасето Бойчин-новци—Козлодуй, Червен бряг—Бойчин, където и до днес стоят табелки, че влакът има закъснение 27 години.

А как са стопанисвани железниците? Никаква грижа не се е полагала за своевременно доставка на помощни материали и резервни части. При това, предоставиха и нашите железници и параходи в пълна власт на немските грабителни, които безогледно продължаваха да разстройват нашия транспорт — разбира се, без да заплащат услугите на железниците — и ни доведоха до положение, от 730 локомотива едва половината да са годни за работа, а останалите като негодни да продължават да кретат по нашата страна едва с по 16 или 20 км. в час и да изгарят толкова много въглища, които сега струват милиони левове на България.

Тук му е мястото да кажа няколко думи за нашите железопътни работилници, в които са заети няколко хиляди работници, които

полагат героични усилия, сами, без помощни материали отвън, да поставят нашите локомотиви и вагони на една достатъчна висота, за да може да се обслужва нашето стопанство. Ние трябва да положим повече грижи за тия работилници, за да могат действително да изработват всичко онова, което е нужно за нашите локомотиви и вагони, та по тоя начин да бъдат спестени и хиляди левове на българския народ.

Какво представлява корабоплаването и корабостроенето? Ролата, която корабоплаването играе за нашето стопанско и културно издигане като народ, е огромна. У нас досега не се е обръщало внимание — па аслъ фашистката власт на какво е обръщала внимание, освен само да потиска народа и да го експлоатира — на този от такова голямо значение за нашето икономическо благополучие и стопанска независимост фактор. Бележителна гробителската политика на додеветосептемврийските правителства, нашето стопанство е търпяло милиарди лева загуби, само за това, че наши и чужди стоки са внасяни и изнасяни с чужди транспортни средства. Затова сега ние не можем друго, освен да адмирираме народното ни правителство за решението да закупи няколко кораба, които ще обслужват нашето стопанство. Защото, ако хвърлите, г-да народни представители и представителки, поглед назад няколко години, когато по нашите дунавски пристанища спираха чужди, австрийски и унгарски параходи, тогава беше се достигнало дотам, че държавата даваше милиони лева субсидии на тия чужди дружества, а никому на ум не идваше, че тия милиони левове можеха да останат в касата на нашата държава, ако стоките се внасяха и изнасяха с наши кораби.

Ние гледаме с голяма надежда на корабостроителниците ни във Варна, и нека правителството и Народното събрание бъдат по-шестри към това предприятие, в което ние ще можем да строим наши по 3-4 хиляди тона кораби, за да обслужваме нашето стопанство и да разнасяме и внасяме не само нашите стоки, но и нашата отечествено-фронтowska демократия, на мачтите на които да се вес знамето на нова демократична България. (Ръкоплескания)

Пристанниците, това са възлите, където се кръстосва, пристига и заминава нашият транспорт, за които също така ще е нужна достатъчна грижа, за да ги направим удобни и достъпни за всички средства, които обслужват нашето стопанство и нашия икономически живот. А какво е било в миналото? Пристанщата през 1882 г. са били под ведомството на министъра на външните работи, след това на Министерството на финансите, а от 1894 г. са били припадени към митниците и едва след това на железниците. Политиката на бившите правителства преди 9 септември и по отношение на тях е била също така политика на гешефт, на грабеж, без да се е държало сметка за голямата нужда от пристанища, политика партизанска, която докара нашите пристанища, особено дунавските, да запялчат на локви, където не параходи, а лодки не можеха да акостира.

Най-накрая, с мерките, които се вземат за индустриализиране на нашата страна и нейното електрифициране, трябва да се развият и нашите транспортни средства, да се разширява нашата железопътна мрежа, като някои от нашите линии час по-скоро бъдат електрифицирани, особено тая за Перник, за да може да се облекчи трафикът от и за София и улесни пренасянето на въглищата. Нашата политика по въпроса за железниците трябва да бъде насочена в посока, да може да се свържат всички плодородни краища на нашата страна с железници. Нека да изпизни свирката на локомотива и край повече от нашите села, за да се радва българският селянин и да разбере, че само властта на Отечествения фронт е негов защитник, че само Отечественият фронт и неговото народно правителство мисли за неговото материално и културно издигане, че само народното отечествено-фронтовско правителство е, което води България към възход и прогрес.

От името на парламентарната група на Българския земеделски народен съюз, водима от всеобщите интереси, аз заявявам, че ще гласуваме предложението за законопроект, защото само така, мислим ние, давайки повече услуги на българския народ, продължаваме великото дело на безсмъртния Стамболийски.

Да живее демократична, мощна, цветуща и висококултурна отечествено-фронтowska България. (Ръкоплескания)

Йордан Бодуров (с): Г-да народни представители! В българския Парламент се намира в този момент нашият гост, на Работническата социалдемократическа партия и на България, английският лейбъристски депутат, другарят Джон Мак. (Бюрото, министрите и народните представители стават прави, обръщат се към дипломатическата лужа, в която се намира Джон Мак, и му правят овация, като продължително ръкоплескат и викат „Ура!“ Джон Мак се покланя в отговор на овацията, която му се прави)

Председателстващ Кирил Христов: Има думата народният представител г-н Станимир Гърнев.

Станимир Гърнев (зв): (От трибуната) Г-да народни представители! От 1928 г. нашите железници и пристанища се обособиха като полуавтономно държавно стопанско предприятие и ежегодно г-н министърът на финансите изготвя техния бюджет. Пред вас е сложнен от същия за разглеждане, одобрение и гласуване бюджетът на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година.

Има ли нужда да се доказва огромното значение и роли, които играят железопътният, водният и автомобилен транспорт в живота на държавата и нейния всеобхватен възход, нейното културно, стопанско, икономическо и социално процъфтяване и бърз напредък? Всекидневните нужди на хората не са ли свързани неразривно с необходимостта от тях? Всеки нов и измислен ден не ни ли убеждават в това? Излишно и неоправдано е да доказваме доказателствено от нуждите на живота аксиома — че без железници, кораби

и автомобили животът на съвременния човек и държава не би бил възможен. Ние сме земеделска страна, която произвежда доста зърнени храни, от които, след като се задоволят нуждите на населението, излишъкът се изнася навън.

Преди появата на железопътния транспорт, а в последствие и автомобилен и воден такъв, беше невъзможно правилното и равномерно разпределение на зърненото производство, както между отделните държави, така и между разните райони на държавата, и се стигаше дотам, че когато в една област имаше големи излишъци, в друга хората гладуваха. След появата на горния транспорт настъпи коренна промяна, която засегна всички прояви на живота и свързаното с него обработване на произведенията от земеделски и животински произход, овошарство, зеленчуково и тютюново производство и други обекти на селско-стопанското производство. С това се даде силен тласък и цъфтящ подем на вътрешната и външната търговия, индустрия, занаяти и пр. Чрез лесния, евтин и удобен железопътен, воден и автомобилен транспорт изолираните пазари, местни и чужди, се наводняват със стоки, производството на нашето население прониква на световните пазари, което съживи и осигури поминъка на голяма част от нашето население.

Огромното държавно стопанско предприятие на българските държавни железници трябва да бъде поставено, ръководено и обслужвано от добре подготвен, школуван ръководен висш и низш персонал. Трябва да се внесат в него всички необходими технически подобрения и усъвършенствувания, които ще го направят най-мощния лост за неспирния възход на народното ни стопанство.

Персоналът, който го обслужва, трябва да е добре възнаграден, за да се отдаде спокойно и всеотдайно на службата си за преуспяване на родината ни. Досега отпусканите кредити по това ведомство са били недостатъчни да задоволят колосалните му нужди, които не търпят никакво отлагане. Настоящият бюджет е представен в сравнение с миналите години с едно увеличение от близо 2 милиарда лева, което произлиза от прехвърлянето на Дирекцията за строеж на нови железопътни линии и Дирекцията на автомобилните съобщения от Министерството на благоустройството към Министерството на железниците. Някои от железопътните линии в миналото са строени по стратегически съображения, други по партизански без да са вземани в пред вид най-напред стопанските нужди на населението. Тъй като представеният ни за разглеждане бюджет надхвърля внушителната цифра 14 милиарда лева, не е зле да знаем какво представлява това огромно държавно полуавтономно предприятие.

Днес ние имаме 3.386 км. нормални железопътни линии, 239 км. 76 см. широки и 159 км. 60 см. широки линии и въпреки това стопанските и икономически нужди са незадоволени. Ето защо се налага да се строят нови железопътни линии, които да свържат всички изолирани стопански центрове на производителните райони. Нашите железопътни линии са предимно в балкански райони и имат големи наклони, до 25‰, с много крути завой, много от които са с радиус до 300 метра, които силно намаляват бързината на движението на влаковете, която бързина за пътническите влакове достига до 40 км. в час, а за товарните — до 27 км. С неубоходимите корекции на железопътното плато може да се избегнат горните недостатъци и да се увеличи бързината. В днешния момент ние имаме, както каза г-н министърът на финансите, около 704 локомотива, заедно с ония, които са взети като трофеи, дадени ни от русите — около 127, но не всички са изправни и годни за работа. В работа се намират понастоящем 473 годни и 53 в ремонт, които след малък ремонт ще се използват за работа. Над 260 локомотива имат служба мал 30 години. Личната на резервни части и материали за поправка бързо ги разрушават, и те излизат от строя. Работещите локомотиви са твърде малко и имат нужда от генерален ремонт. Не е зле да се знае, че срещу ний-ценни наши продукти от земеделски произход, изнесени в Германия през миналите години, германците са се задължили да ни доставят 97 локомотиви, 50 фургона, 50 пътнически каруци, 1.600 товарни вагони, 8 моторни, 1.400 тона дъска и други железопътни материали, от които досега не е получено абсолютно нищо.

Георги Колев (з): Значи, ние имаме да вземаме репарации.

Станимир Гърнев (зв): Днес имаме 990 пътнически каруци, 8.338 товарни вагони, освен това 89 пътнически каруци и 9.453 товарни вагони, собственост на чужди железопътни администрации, се намират в експлоатация у нас. Ако тези администрации си ги помислят, ние веднага ще изпадне в много остра вагонна криза. Срещу това в този момент ние имаме зад граница наши 320 пътнически каруци и 6.656 товарни вагони, които ще могат да се върнат за сега.

Локомотивният и вагонен парк на нашите железници е крайно недостатъчен да отговори на огромните стопански нужди на страната ни. Налага се покупка и строеж на нови, и то незабавно.

Трафикът на пътниците е следният. През 1939 г. са заминали пътници 11.892.266 души, през 1941 г. — 15 милиона души, а през 1945 г. — 29 милиона души. За същото време железниците са превозили: през 1939 г. 5½ милиона тона стоки, през 1941 г. — 7.894.153 тона стоки, а през 1945 г. — 6.958.383 тона, поради военната обстановка. Към този трафик трябва да се прибави и 10% съветски превозки на пътници и стоки, така че в края на 1945 г. са превозени от нашите железници около 32 милиона пътници и близо 30 милиона тона стоки.

Ето огромният, колосалният трафик, който са изнесли нашите разстроени от войната железници, а това е равносилно на най-големия геройски подвиг. Нека отдадем заслуженото признание и почит на нашите славни железничари.

Тарифният въпрос е свързан с увеличаване дохода на железопътното ни стопанство и следвало би той да върви успоредно с

поскъпването на живота, което не е така. Докато животът е поскъпнал близо 10 пъти, тарифите на българските държавни железници са увеличени едва 3½ пъти, което причинява големи загуби на нашите железници. Това е продължително от желанието да не се оскъпват произведените стоки, необходими за широките народни маси. Ако стоките поскъпват, то е не от скъпите тарифи на железопътния транспорт, а от kalkulацията на прекомерно високи печалби от разните търговци, комисионери и пр.

Пътните пътувания се отразяват също в зле въвежуващите приходи на това железопътно стопанство. Необходимо е другите ведомства, дирекции и институти да предвидят кредити в своите бюджети за заплащане на българските държавни железници тия пътувания, а също и ония с намаление.

Строежите в миналото не са извършвани според нуждите на железниците и са недостатъчни и несъобразени с разрастването на работата по железниците и разширението на службите. Съвършено недостатъчни са за днешните нужди жилищата, депата, рамките, коловозите по гарите и пр. С приетия вече закон за строеж на 15 нови железопътни линии със съдействието на Главната дирекция на железниците и заинтересуваните общини се отговаря на една остра нужда от железопътен превоз.

Главната дирекция на българските държавни железници има поставена цел да електрифицира железниците, което ще спести огромни количества каменни въглища и ще спечели по-голяма бързина на влаковете. Този въпрос е във връзка с общата електрификация на цялата страна.

Не по-малко е значението на корабоплаването и корабостроенето у нас за бързия стопански разцвет на нашата страна. Досега сме имали частни корабостроителници, които не само че не трябва да се изоставят, но и държавата трябва да се заеме с този от първостепенно значение за нашето стопанство въпрос. Какво огромно значение има собственото ни държавно корабоплаване се вижда от следното сравнение: от 1935 до 1939 г. сме изнесли на международния пазар 3.476.462 тона стоки, от които с наши кораби само около 700.000 тона, а с чужди кораби 2.766.411 тона стоки. При навло от 1.000 лв. на тон, ние сме платили на чужди паряходни агенции близо 3.000.000.000 лв. в чужда валута. С тия средства сме могли да купим една флотилия от 100 морски и речни съдове. По Дунава имаме 32 кораба с 15.000 тона вместимост, а по морето имаме нито един кораб. Само параходът „Евдокия“, който беше потопен, е изваден и днес се камира в дока на „Коралова“ във Варна на поправка и скоро ще бъде пуснат в действие. Преди войната имаме 8 морски кораби, които бившето фашистко правителство даде под наем на германците, които ги използваха за пренасяне на военни материали от България за Одеса, за нуждите на германските войски на източния фронт, и те бяха торпедирани от руски подводници в Черно море и всички днес почиват на морското дъно.

В едно от заседанията си преди изветно време Министерският съвет е решил да се купят търговски кораби за нашата флота. При сегашните нива по 4-5 хиляди лева на тон за нашия каменен горюш от 700.000 тона, както сме имали досега, ние трябва да плащаме на чужди паряходни агенции приблизително по 3.000.000.000 лв. годишно в чужда валута или в много ценни наши стоки. Това налага на всички нас и на целия ни народ час по-скоро да се снабдим със собствено корабостроене и собствено корабоплаване. Българското речно плаване е поставено на началата на самозабвужка и вятри завършва с печалби, които се внасят в общото държавно съкровище, а Главната дирекция на българските държавни железници и пристанища понесе разходите по издръжката на личния състав.

Необходимо е централизирането на счетоводните служби на трите дирекции — железниците, корабоплаването и автомобилите съобщения.

Личният състав на железниците и корабоплаването през 1945 г. е бил 36.201 човека, а в новия бюджет за 1946 г. е намален с 84 човека и остават 36.117 души. Уволнени са, както каза и г-н министърът, и мобилизираните военни железопътни служители. За подготвянето на кадрите на тая голяма армия от железничарски квалифициран персонал се грижи единичното в страната ни железопътно училище, което до миналата година беше под ведомството на Министерството на войната, а сега минава към това на Министерството на железниците.

Интересен и очевиден е един факт, който трябва да отворят очите на всички нас, а той е, че свършилите Железопътното училище не остават на служба по ведомството си, а го напускат след кратка служба и отиват или да следват Университета, или търсят да се посветят на други служби и професии. Причината за това е тежката и много отговорна служба на железопътния персонал и главно слабо заплатеният труд и слабите изгледи за авансиране по службата.

Мисля, че г-н министърът на железниците трябва да направи нещо по-осезателно, за да се подобрят условията за служба в железниците, та да се привлекат тия служители, да се накарат те да обикнат службата и да се отдадат с жар на тая професия. Нека никога не забравя, че при днешните извънредно тежки условия за живот средната основна заплата на железничарския служител е 2.600 лв., а средната брутна заплата е 6.110 лв. месечно. Главната дирекция на железниците и пристанищата прави всички възможни усилия да подобри и облекчи материалното положение на своите служители, но това е недостатъчно за едно сносно човешко съществуване. Персоналът схваща трудното положение на държавата и бездумно работи при тия трудни условия с високото съзнание за изпълняване на дълга си към нова отечественофронтова България, с надеждата, че скоро условията на живота ще се подобрят за всички, за да заживеем доволни и щастливи, както подобава на културни хора. Тия, които не знаят какво е лятото и какво е нощ, какво е зима и лято, делник и празник, бинаги на пост, готови да

служат на родината, заслужават повече грижи и повече внимание за тяхното съществуване. Условията, при които те носят службата си, са тежки. Чести злополуки вследствие големата преумора на персонала. Нощните пътувания, нередовното хранене и липса на почивка стават причина за чести заболявания. Повече време железничарят прекарва на служба далеч от семейство и деца, към които той и да желае не може да прояви своите семейни и бащински грижи, особено за възпитанието на своите деца. Отговорностите по службата са много големи и се излага постоянна тревожност, бдителност и изострено внимание за избягване на каквито и да са рискове за живота, както техен, така и на пътниците във влака. Въпреки всички тия несподобни, нашият железничар работи съзнателно и всеогдайно за родината, която може да се гордее с техния неуморен и тъй резултатен труд.

Комисията по Министерството на железниците и пристанищата прегледа бюджета на същите и намери, че са направени всички възможни съкращения по личния състав и веществените разходи, като са съобразени, първо, желанието на г-на министра на финансите за съкращения и, второ, големите нужди за правилното функциониране на всички служби, технически усъвършенствувания и подобрения, за да се отговори на нараствалите нужди на нашето народно стопанство. За строеж на нови железопътни линии са предвидени 500.000.000 лв., като широко ще бъде използвана и мощта, която населението предлага драговошно в труд, материали, превоз и пари. За социални грижи са предвидени 225.000.000 лв., засега, при днешното положение на държавата, достатъчни. За пристанищни строежи са предвидени 48.000.000 лв. За гориво, отопление, осветление и др. са предвидени 3.000.000.000 лв., поради високата оценка на въглищата. За доставки, поправки и пр. на подвижни съоръжения, локомотиви, вагони и др. са предвидени 600.000.000 лв. За доставки, направа на корабни съдове са предвидени 60.000.000 лв. За моторни коли (автомобили) за автомобилния транспорт са предвидени 50.000.000 лв. За релси, траверси, баласт и пр. са предвидени 1.000.000.000 лв. Общата цифра на бюджета възлиза на 14.550.000.000 лв., напълно отговаряща на нуждите на нашите железници, корабоплаване и автомобилен транспорт.

От името на парламентарната група на Народния съюз „Звено“ заявявам, че групата ни единодушно, по принцип, ще гласува тоя бюджет. (Ръкоплескания)

Председателствуваш Кирил Христов: За да могат г-да народните представители да участвуват в митинга, давам 20 минути отпих.

(След отпиха)

Председателствуваш Кирил Христов: (Звъни) Заседанието продължава. Има думата народният представител г-н Александър Тасев Господинов.

Александър Тасев (с): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! В днешното заседание на Народното събрание е поставен на разглеждане бюджетът на едно от най-крупните и важни стопански предприятия в нашата страна — бюджетът на Главната дирекция на българските железници и пристанища.

Г-н министърът на железниците, пощите и телеграфите много правилно очерта в подробни цифрови данни значението на железниците и речното и морско корабоплаване за нашия стопански и икономически живот. По железопътните артерии, които кръстосват надлъж и напречно нашата родна земя, протичат жизнените сокове на плодовете на благодатния селски и работнически труд, като творец на стопански блага, така необходими за благополучието на българския народ.

30-хилядната железничарска и моряшка армия дръжжи пружините на една от най-сложните машини в нашия обществен живот — българското железопътно дело и българското речно и морско корабоплаване, и служи като гръбнак на синдикалното българско движение — опора на отечественофронтовската власт.

Формираното се напоследък недоволство в известни обществени среди против известни несправедности в българските държавни железници носи белега на едно неосведомено предубеждение за неизпълнение на железничарски дълг; едно обвинение, което крие в основите си желанието да се уязви железничарят в неговата истинска величина на герой номер едно в сегашната българска следвоенна епоха на известна дезорганизация в нашето стопанство, като плод на 5-годишната втора и най-голяма опустошителна световна война против общия враг на прогресивното човечество — хитлеризма.

Становището на нашата парламентарна работническа социалдемократическа група е, че българският железничар и моряк носят в душите си белега на един истински подвиг, давайки всичко, което може да даде един човек за благополучието на своята родина. Те влагат неуморен труд, граничещ със самоотвержение, за редовното движение на влаковете композиции и малките и немощни български параходчета, натоварени с надеждите и упованията на целия народ за по-радостен живот.

Аз не мисля, че и в железничарското съсловие, както във всички други професии, няма отделни лица, склонни да вършат нередни неща, които не са в хармония с общите разбирания на отечественофронтовската общественост, но това са изключения, които нямат нищо общо с здравето разбиране на железничаря и моряка за всеотдайна служба на българския народ.

Не бяха ли българските железничари, които при най-тежки трудови и материални условия издигнаха сетни сили за бързото преизяснение на храбрите първоармейци и непобедимите червеноармейци на маршал Толбухин по нашата железопътна мрежа, е всичките дефети на неустойчивост за държавата на морите мотчи и бързи locomotivi? Не бяха ли българските моряци със своите прости сиви

рубашки, които с риск на живота си влачеа шлеповете на българската малка флотилия по буйните води на Дунава през време на Отечествената война, за да отстояват интересите на държавата?

Скромната фигура на българския железничар бродеше по унгарските и австрийските полета, за да обслужва храбрата българска Първа армия в нейния славен, победен поход срещу германските империалисти и поробители. Войски, войнишки писма и колекти, равнени храбри български омилове, оръжия и мундирци, прехрана и облекло, на фронта и в тила, за успеха на отечествената война — това е дело на българския железничарски дух — от стрелочника до най-висшето длъжностно лице.

I-жи и г-да народни представители! Посред лютата зима българската общественост беше разтревожена от едно народно бедствие, липса на фураж за изхранване добитъка на българското селско стопанство. Имаше стопроцентова опасност от измиране на дребния и едър добитък — животът и съществуването на българския народ. Златна Добруджа със своето трудолюбиво население даде храни за изхранване на неприводителното население и фураж за изхранване на добитъка в застрашените области. Тия продукти обаче на земеделския труд нямаше да постигнат своята цел, ако българският железничар не беше вложил всичките си сили за тяхното бързо извозване и пренасяне до застрашените пунктове.

Суровите материали от братския Съветски съюз стигнаха бързо до спирите фабрики на нашата индустрия, а продуктите на нашето стопанство — до всички къщи на нашата страна, пак благодарение на упорития и денонощен труд на нашия железничар.

Неговото героично дело е изразено и в официалните статистически данни на Главната дирекция на железниците и пристанищата за превоз на пътници и стоки в тонове, както следва:

През 1939 г. превозени — 11.892.266 пътника, а през 1945 г. — 29.306.844 пътника. Стоки в тонове — през 1939 г. 5.743.283, а през 1945 г. — 6.818.250.

За същите години при едно сравнително слабо увеличение на персонала са извършени доста големи строежи на нови железопътни линии, ремонти на стари железопътни линии, направа и поправка на водостойци и мостове на брой 4.945, ремонтирани са 67 тунели и построени и ремонтирани 350 подпорни стени. Поставените през същия период от време 230 стрелки не са достатъчни да задоволят нуждите на железопътното стопанство и се налага час по-скорошното доставяне поне на още 150 броя, за да се задоволят нуждите на гаровите съоръжения.

С нарастването на трафика, особено по централните железопътни линии, се е наложило увеличение телото на локомотивите и оттам усилване на горното строене на пътя — релси, дребен скрепителен материал, мостове, водостойци, водоснабдителни инсталации и др., извършени със скромните средства по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата.

Г-жи и г-да народни представители! С оскъдните средства по бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 г. от 14.558.000.000 лв. — с едно увеличение от 2.000.000.000 лв. — едва ли биха могли да бъдат задоволени крещящите нужди на това наше народно стопанско предприятие. Налага се гласуването на един допълнителен бюджет, в който да бъдат предвидени достатъчно средства за едно по-чувствително увеличение на персонала, съобразно увеличеният пътнички и стоков трафик; за подобрене материалното положение на железничаря; за подсилване изучаванията за постройка на нови железопътни линии и довършване на започнатите такива; за удвояване или електрифициране на централните линии София—Мездра и София—Пловдив, които линии в сегашното си състояние не са достатъчни за излизане на увеличеният пътничски и стоков трафик; за разширение на вагонната фабрика в Дряново, крайно необходима за направата на нови вагони и поправката на разхвърлените почти по всички големи гарови подемни вагони. Увеличаването на вагонния ни парк е една вопиюща нужда за нашето народно стопанство и за задоволяване нарастналите нужди на пътническия трафик.

Дошло е крайно време да помислим и за подобрене на локомотивния парк, който в настоящия момент се намира в известното окаято положение, поради дългото му използване. Закупуването на нови локомотиви ще ни отърве от установената практика да вземаме локомотиви под наем от други държави и ще даде възможност локомотивите с малки и по-големи повреди, представляващи опасност за железопътното ни движение, да бъдат изпратени в железопътните депа на почивка и ремонт.

Налага се също така отпускането на достатъчно кредити за довършването и направата на нови кораби, нужни за речното ни и морско корабоплаване и особено за засилването на риболова като една мярка за нашето стопанско благополучие.

Име адмираме управлението на железниците и пристанищата за неговите всестрани прикжи по здравеопазването на железопътния персонал с постройка на болница, почивни станции, детски градини и пансион за железничарските деца, пръснати по различни и изолирани гарички.

Име ще подпомогнем всяко полезно начинание на отговорните обществени фактори от отество да се издигне на нужната висота железопътното ни дело, защото без железници, без корабоплаване и без добре уредени автомобилни съобщения не могат да се създадат нови обществени форми, нов обществен мироглед, стопанско, икономическо и културно процъфтяване на нашата малка, но хубава страна.

Кантоперът по линията, проверяващ своя определен участък; стрелочникът на стрелката, отправящ влак към определената гарова свободна линия; маневристът със свирка в уста и флагче в ръка, композиращ влаковете композициии с пътни вагони от стоки и продукти на земеделския труд; сивачът на сивачката, като

войник на пост, предотвратяващ катастрофите; телеграфистът и телефонистът в денонощна работа на номератора и релето за даване освободен път на движещите се влакове; огнярят и машинистът, с обрлуени от жегата и студа лица — кормчилите на летящия влак, които сме свикнали да виждаме така често при нашите пътувания, са труженици на нова трудова България и заслужават нашата пътна и безрезервна подкрепа.

Парламентарната група на Работническата социалдемократическа партия ще гласува на първо четене предложението бюджетпроект на Главната дирекция на железниците и пристанищата. (Ръкоплескания)

Председателстващ Кирил Христов: Има думата народният представител г-н Димитър Иванов Захариев.

Димитър Захариев (к.): (От трибуната) Г-да народни представители! Представен ни е за разглеждане и приемане бюджетът на Главната дирекция на железниците и пристанищата. Фактически той обгръща Дирекцията на железниците, Дирекцията на водните съобщения, Дирекцията на строежите на нови железопътни линии и Дирекцията на автомобилните съобщения. Прави впечатление, че бюджетът е твърде голям, обаче той е продиктуван от действителни, от нарастнали нужди и от необходимостта, щото транспортът да може да отговори напълно на нуждите на нашето народно стопанство.

Несъмнено е, че железниците и водните съобщения са едни от нашите най-големи държавни предприятия, а независимо от това те са индустриални, стопански и технически предприятия и могат да бъдат фактор за стопанското и културно развитие на нашата страна. В днешно време, за да изпълняват успешно своите задачи, те трябва да бъдат технически добре развити, правилно ръководени и обслужвани от обучен, предан и съответно добре възнаграден персонал. Трябва да се признае обаче, че в досегашните бюджети за техническото подобрене и усъвършенстване на железниците и корабостроенето са предвидени и отпуснати средства в ограничени размери, а през 1945 г. нямаме никакви изпълнени поръчки, особено на едър железопътен материал. Нуждите на времето, в което живеем, и ония на българското народно стопанство изискват повече грижи и жертви. В това отношение сегашният бюджет прави крачка напред и се предвиждат 600.000.000 лв. за покупка на локомотиви, вагони и моторни, а освен това трябва да ни радва и обстоятелството, че Министерският съвет е взел решение за покупката на 127 трофейни локомотиви и 7.000 вагона, които ще ни дадат възможност да разполагаме с един сравнително задоволителен парк и ще се освободим от постоянните грижи вследствие гетостига на нашите возила.

Г-да народни представители! Хвърляйки поглед назад, ние можем да не констатираме, че както строежите на нашите железници, така и експлоатацията им са извършвани без особен план, без системно и без добре уредено сметководство, толкова необходимо за таква голямо стопанско предприятие. Строежи са нашите железници, а експлоатацията им е толкова действителна, колкото и нашето стопанство, а са вземани под внимание съображения за икономия, стратегически съображения и такива от чисто партизанско естество. Истината нашата страна има доста планински терен, но въпреки това на много места могло е да се избегнат особено големите нанасяния от 20—25% и малките радиуси на кривите — около 300 м., нещо, което се отразява както върху експлоатационните разходи, а така също рушителят върху пътя и подвижния материал, а е от значение и за бързината на влаковете. В това отношение се налага предвиденото и на някои пунктове отпогнито подобрене на железопътните линии в план и профил да се усили и завърши във възможния най-къс срок. Това са вариантите по железопътните линии Царифрод—София, София—Варна за Хумата и през Горни Дъбък, Горна Баня—Владая—Перник, бързата постройка на линията Водляк—Перник, за избягване профила за Владая от 25% и облекчаване на тази линия за извозване вълглицата от мина „Перник“, поучаване и постройката на варианта София—Мездра и Вкарел—Костенец баня. Нашите железопътни линии абсолютно никак не отговарят на модерните изисквания на железопътния транспорт и затова се налага пълна реконструкция на цялата наша железопътна мрежа — корекция на някои линии и електрификация на други.

Бързината на нашите влакове е малка. За пътничките влакове средната техническа бързина едва достига до 40 км., а търговската — до 31 км., за товарните влакове — 27 км., респ. 16 км. Налага се увеличение на тези бързини. Изобщо трябва да се каже, че една от главните причини за малката бързина на влаковете е много лошото горно строене, което не е било поддържано и подменявано в течение на редица години. Необходимост е да се подмени някоя голяма част от релсите и траверсите. Когато говорим за бързината и закъсненията на влаковете, което е характерно за зимните месеци, трябва да отчетем, че липсват елементарни съоръжения и помещения за подслоняване на локомотивите. В Съветския съюз за ледената локомотива се въкарва в специално помещение, размерзва се бързо и става достъпна за ремонт и подготовка за ново пътуване.

Във от това необходимо е обрлуването на някои места от личните ни, като: по протежение на линията София—Мездра, през Балкана, Шумен—Карнобат, Карлово—Казанлък, Раковски—Момчилград. За всичко това предвидените кредити са недостатъчни.

Г-да народни представители! Настояща нужда е увеличението на локомотивния и вагонен парк до нормални размери. Общият локомотивите ни са в лошо състояние. Намиват се в нас 704 локомотива, заедно с трофейните такива, но не всички са изправни. В работата им ме 473 шо голе години и около 53 локомотива, които след известни поправки могат да бъдат използвани. Имаше една партия, повече от 200 локомотива, които са с един живот от 30 го-

дини, използването на които е рисковано, а повечето от останалите са дефектни, главно поради липса на достатъчно материали за тяхната поправка и поддръжка. В сравнение с нашите съседни и подалечни страни, ние имаме не само абсолютно, но и относително най-малък брой локомотиви. Така, Белгия притежава 0.73, Швейцария — 0.31, Румъния — 0.31, Югославия — 0.25, а България — само 0.18 на 1 км. железен път.

Реакционните и фашистки правителства до 9 септември 1944 г. крайно лошо са стопанисвали нашите железници. Не са полагали достатъчно грижи за своевременно доставяне на помощни материали и резервни части, като: разни апарати, композиции, антимоно, калай, охладителни материали и пр. за ремонта на локомотивите ни. Втората световна война ги свързва без тия материали и се е наложило едно безогледно използване на наличните машини за нуждите на германските превозки. В течение на годините през войната нашите локомотиви са похабени и сега се нуждаят от генерално ремонтване.

По договор Германия е трябвало от 1940 г. до 1944 г. да достави за нуждите на нашето железопътно стопанство, в замяна на изнесените в Германия храни, животни, готови сурови материали за индустрията и др., 97 локомотива, 50 фургона, 500 пътнически каруци, 1,600 товарни вагони, 8 моторни, 1,400 тона релси и други дребен материал, 147 броя стрелки и резервни части, 1,272 тона железни мостови конструкции, 21,000 м. чугунени водопроводни тръби и др., обаче не са ни изплатили и не внесли нищо от тия поръчки, но хитлеристките пътници оплячкосаха и изпесоха за Германия милиони глави овце, свини, птици, яйца, вълна, коприна, наличните платове в фабриките и складовете им, чорапи и дори носни кърпички.

По отношение на вагоните тоже не сме добре. В този момент ние разполагаме с 990 пътнишки каруци и 8,338 товарни вагони и 89 пътнишки каруци и 9,453 товарни вагони, притежание на чужди администрации. Имаме излезли зад граница 320 пътнишки каруци и 6,650 товарни вагони, които засега не можем да приберем. Купуването на трофейните вагони ще ни помогне твърде много и ще се отървем от угрозата на вагонните кризи.

Работата, извършена във връзка с превоза на пътници и стоки, не е малка. Така например заминалите пътници през 1939 г. — 11,892,266 души се покачат към 15 милиона през 1941 г., за да стигнат през 1945 г. грамадната цифра 29,306,844 души, или заедно със съветските войници — 32,237,528 души. Пропътваните пътнишки километри от 755,158,912 през 1939 г. се увеличават на 1,606,437,594 км. за 1942 г., за да стигнат през 1945 г. цифрата 2,588,673,530 км. Произведените тон-километри 1,140,040,685 през 1939 г. се покачат на 1,762,191,383 през 1945 г. Същото е и по отношение на извършените осни километри. През 1939 г. имаме 414,723,309, който се последователно всяка година, за да достигнат 748,193,294. И как аз ви приведах тия цифри, то е, за да видят каква огромна работа са извършили нашите локомотиви и вагони и оттук да си извадят заключение за чувствителното им похабяване. Локомотивите ни се нуждаят главно от подмяна на пешите, димогарните им тръби и от обущане на бандажите им, а вагоните — от бандажки и бандажни гривни. В това отношение сме много бедни — нямаме съответната дебелина бакърни листове, нямаме димогарни тръби и бандажки. За всичко това са необходими достатъчно кредити за набавянето на тия крайно потребни материали.

Г-да народни представители! Тоже повелителна нужда е постройката на достатъчно покрити и хигиенични помещения за извършване на генерални, периодични и текущи ремонти, доставяне сечивни машини, разширение и подобрене на съгласуващите у нас вагонни фабрики и други съоръжения. Сега голяма част от железничното ни национално богатство е изложено във, на атмосферните влияния, руши се, а от друга страна, при тия обстоятелства, не е възможна качествена и количествена работа, а персоналет се излага на чести и сериозни заболявания. 85% от железопътния персонал работи на открито.

Поскъпването на материалите и стоките засегна и тия потреби за нашите железници. И ако през 1939 г. се заплащаха нормалните дъбови траверси по 106 лв. единият, то през 1945 г. единият траверс вече ни струва 760 лв. Буковите отскомиха от 62 лв. единият на 620 лв., или ако за доставката на 321,567 броя през 1939 г. железопътната администрация е заплатила 25,879,750 лв., то през 1945 г. за доставката на 320,316 траверси е заплатено 205,375,280 лв. Същото е и по отношение на мазилата. Тогава, когато през 1939 г. е плащано за 1 кгр. вагонно масло 2.43 лв., за 1 кгр. машинно масло — 4.12 лв., за обикновено цилиндрично масло — 3.66 лв. и за 1 кгр. специално цилиндрично масло — 15.29 лв., то вече през 1945 г. е заплатено респ.: 29.29 лв., 104.29 лв., цилиндрично масло 104 лв., фициново — 200 лв., 154.29 лв. за специално цилиндрично и 246 лв. за горчицино. При това тия масла, що се касае за прегрятата пара, са недоброкачествени. Не могат да издържат на загрята до 335° пара и образуват нагар, последният от който са разход на повече въглища и вода поради затрудненото придвижване на локомотивата и във от всичко това — повече работа за почистване на шибрите, шибърните огледала и цилиндриците. Цената на въглищата е увеличена от 242 лв. за тон през 1939 г. на 1,700 лв. с тенденция за ново поскъпване. А в сравнение с размера на обикното поскъпване, тарифите по българските държавни железници са се покачили слабо — само 3 пъти за пътнишкия и 4 пъти за сточния трафик.

Когато става дума за самоиздръжка, за приходоточности, за точни сметки, за поскъпване на материалите и пр., аз си позволявам да спра вашето внимание върху въпроса за тарифите, от една страна, и от друга — върху въпроса за заплащане услугите, които правят железниците на другите министерства и дирекции и за безплатните и с намалени цени пътувания. Тарифният въпрос е неразривно свързан с увеличаване доходите на железопътното стопанство. Наистина, размерът на сточните тарифи в края на краищата, в производствения

процес и доставяне стоките на пазара се калкулира в цената на тия стоки и се заплаща от консуматора. Обаче ние не можем да разгледаме този въпрос изолиран и независимо от заобикалящите ни условия на живота и степента на поскъпването на онези материали, с които железничното предприятие си служи. Тогава, когато тия материали се плащат 10 пъти по-скъпо, тарифите в сравнение с миналото са покачени в един размер само от около три и половина пъти. Този сравнително малък процент на увеличение намира слабо отражение в цените на стоките.

Според мене, други са главните причини, поради които стоките поскъпват, докато достигнат до гражданите. Независимо от по-високата им себестойност се прибавя високият процент печалби за доставчика, за ангростиста и за детайлиста, като не говорим за спекуланта и черната борса. Свидетели сте, г-да народни представители, на масовото пътуване по железниците. Са ли високите цени на билетите пречка за пътуванията? Мисля, че не. Пътуването по железниците сравнително не е скъпо. Смятам, че едно слабо покачване на пътнишките тарифи би било оправдано. Безплатните и с намалени цени пътувания са в минус за общите касови постъпления. Тези пътувания и стойността на превозите на различните министерства, дирекции и институти трябва да бъдат предвиджани като кредити в техните бюджети и заплащани на Главната дирекция на железниците. Наистина, всички са държавни и обществени институти, обаче сметката си е сметка, толкова повече, че това състояние не е в съгласие и с принципа на самоиздръжката.

Въпросът за самоиздръжката повдига и друг въпрос, а именно този за количеството и качеството на персонала по железниците. Наистина може да се констатира, особено в административния и канцеларския персонал, присъствие на повече хора, отколкото са необходими. Потребна е обща реорганизация на службите, за да се приближим към действителната нужда от служители в разни категории служби. Обаче това изисква и повече време за щателно проучване. Нека се надяваме, че подобни проучвания и реорганизация ще се започнат с убеждението, че това ще бъде от интерес за самото железопътно стопанство.

Г-да народни представители! В миналото строежите на нашите гари, на работилници и депа са извършвани с оглед за задоволяване временни нужди, без да се е вземало под внимание разрастването на работата по железниците и с едно предвиджване за разширение и увеличение на службите. Много приемни здания и жилища са неостатъчни, построените гарови коловози се оказват малко на брой и при това къси. На много места имаме къси рампи или съвсем няма такива. Депа на пък подслоняват една малка част от локомотивите. Софийското депо например, най-голямото такова у нас, има място само за 50 локомотива, от около 270, колкото са в София. Налага се, следователно, разширение на гарите, депата и работилниците и постройка на жилищни и отпочивни сгради.

С нарастващите нужди на нашето народно стопанство повелителна необходимост е засилването строежа на нови железопътни линии. Това са линиите: Волуяк—Перник, Макоцево—Сопот, Ловеч—Троян, Червен бряг—Тетевен, Левски—Суходол—Севлиево, Каспичан към Делиормана и Добруджа и много други за обслужване на селението от вътрешните краища на нашата страна, обслужване земеделските райони и богатите горски и минни обекти.

Докато в Белгия на 10,000 жители се падат около 10 км. железопътни линии, в Швейцария — около 11 км., в Румъния — 6.6 км., в Югославия — 7.5 км., у нас са само около 5.6 км. Предвидените кредити в бюджета за тези строежи са недостатъчни.

Един важен въпрос, който се налага на нашето внимание, е този за електрификацията на нашите железници. При трудно осъществимото построяване на двойни линии, поради терена на много места в нашата страна, и многото средства, необходими за това, електрифицирането ще ни улесни в бързина и икономия на каменни въглища. Проучванията на този въпрос и подготвителните работи трябва да продължат и нека се надяваме, в близки години електрифицирането да бъде реализирано.

Г-да народни представители! Друг отрасъл от нашия транспорт е търговското ни корабостроене и корабоплаване. Неocenима е ролята, която търговското корабоплаване играе в изграждането на стопанското и културното ни издигане като народ. У нас досега не се е обръщало внимание на този, от огромно значение за икономическата независимост и стопанско благополучие, фактор. Поддържане и субсидирано частното корабостроене и корабоплаване, харчени са големи средства и се е давало възможност за обогатяване на известна група хора, които не са имали присъщия развитието и разрастването на този вид транспортно средство. Нанасяни са ежегодни големи щети на народното ни стопанство вследствие провеси нехайство. Така например: през годините 1935 до 1939 сме влезли по вода 1,408,604 тона стоки, а сме изнесли — 2,058,818 тона, или заедно с внос-износ по Дунава общо — 3,467,462 тона. От това количество е пренесено с наши кораби само 701,051 тона, а с чужди — 2,766,411 тона. При средното навло за това време от 1,000 лв. на тон се получава, че от труда на българския народ е платено на чуждите пареходи 3,000,000,000 лв., и то в чужда валута. С тези средства е могло да се купят най-малко 100 морски и речни кораби.

Половината от нашите държавни граници се мият от Черно море и река Дунав и престъпно ще бъде, с оглед добре разбраните народни интереси, да се търпи повече това състояние на нещата. Докато все пак имаме по Дунава 32 кораба с 15,000 тона вмесимост, по морето нямаме нито един кораб и превозите ни стават изключително с чужди такива. От това, разбира се, ние търпим грамадни загуби при заплащане навлата за нашите стоки. Имали сме 8 кораба на морето, които са били предоставени за използване от германското главно командване във войната срещу братските светски народи и в резултат на това всички наши кораби са потопени. При сегашните навла от 4 до 5 хиляди лева на тон и при предвоенния внос-износ

около 700.000 тона годишно ние ще плащаме всяка година по около 3.000.000.000 лв. в чужда валута или в ценни наши износни стоки. Тия милиарди ще остават у нас при условие, че се сдобием със собствен търговски флот. В това отношение ние сме изостанали най-назад, както в сравнение с нашите съседи, така също и със страни, които даже не граничат с водни пътища. Днес една Турция например има над 250 големи кораби и много повече малки такива. Според моето скромно мнение, при сегашните условия ще трябва да се ориентиране към държавно корабостроене и корабоплаване, към общонародно кооперативно такова и към поощрение на частната инициатива. Нека тия три сектора в корабоплаването да се съревновават за общото благо на нашата страна. Нашите пристанища и корабостроителници трябва да се разширят и устроят така, че да можем сами да си строим кораби по тонаж достатъчен за нашите нужди. Обаче не бива да се губи време, и за първичните ни неотложни нужди е потребно да се закупят няколко нови кораби за морски транспорт.

Ние не можем, освен да се радваме, че Министерският съвет е решил да се закупят такива корби, с което ще се допринесе стопанска полза за народното ни стопанство. При покупката на тези кораби мисля, че по-добре ще бъде устройството им да е с мотори. И без това в миналото нашите параходи са си служили с чужди по-доброкачествени въглища от нашите, а точно гориво за моторите ще можем да доставяме от Съветския съюз.

Когато става дума за българско речно плаване, изпъква въпросът за стопанисването му. Главната дирекция на железниците понася разходите по личния състав, а печалбите от дунавския трафик отиват в общото държавно съкровище. Сега, когато и българското речно плаване се поставя на принципа на самоиздръжката, а то винаги реализира печалби, и като неразделна част от нашата Дирекция на водните съобщения, трябва този въпрос да се уреди, като се включат приходите в общите постъпления на Главната дирекция на железниците и пристанищата.

Тук не мога да не засегна друг един въпрос, свързан с безпрепятственото провеждане на мероприятията по транспорта. Касая се за автономията на това държавно предприятие. Ако законът за бюджета, отчетността и предприятията може да намери приложение другаде, където все пак се търпи известно отлагане и бавене, най-малко това може да става в транспорта, където нуждите са големи, чест и бързина. Законът за б. о. п. със своите ограничения пречи и спъва бързото задоволяване на лични и неотложни нужди. Това техническо и механизмирано стопанско предприятие се нуждае от известна свобода и развръзани ръце с оглед своето усъвършенстване. Това разбира се, не изключва един общ държавен контрол.

Г-да народни представители! Железопътното стопанство, като голямо транспортно предприятие и при обстоятелството, че към него се придадоха още Дирекцията за строежи нови железопътни линии и Дирекцията на автомобилните съобщения, се нуждае от едно прецизно сметководство, като се вземе в пред вид и възприетото начало за самоиздръжка на различните предприятия по транспорта и за изработването на производствени и трудови норми, в зависимост от които да се определя базата за заплатите и възнагражденията на служителите; на счетоводството трябва да се създаде единна и централистична организация с задачи:

1. Да обхваща счетоводно, в самите служби, всички бюджетни разходи във връзка с експлоатацията на железничните, водните и автомобилните съобщения.

2. Да отстранява двойствеността и разпокъсаността в счетоводството.

3. Да организира пълен контрол за разходите и дава прегледна редовна отчетност, месечни пробни баланси, тримесечни равностетки, с което ще бъде в състояние да дава и на Върховния стопански съвет всички нему необходими сведения относно транспорта. Досега в това отношение е съществувал цял хаос. Ако статистическите годишници са издавани, то отчетите за съответните финансови години не са издавани и с това не са могли да се вземат под внимание при изготвяне бюджетите за следващите години. Това положение не може да се търпи и да остане да протича по този начин. Тази реорганизация изисква и повече средства.

Вих желал, г-да народни представители, да кажа няколко думи за службата на железничарите и на моряците, толкова повече, че самият аз съм бил машинист 30 години по българските държавни железници. Тя се носи при тежки трудови условия. На голямата част от персонала храненето е нередовно, стомашните, пернатите и ревматичните заболявания са най-типичните болести, извън злополуките. Тези служители са лишени от редовен сън. Нощните дежурства и нощните пътувания са двойно по-изтощителни. За разлика от работното време на чиновниците и служащите от други министерства, грамадната част от железопътния персонал работи в повече 90 дни в годината. Поддържането и надзорът на железния път се извършва през най-големите студове и нетърпими горещини. Пътуването не спира денем и нощем, делник и празник. Пътуващият персонал прекарва живота си далече от семейството и децата му остават с недостатъчни грижи за едно добро възпитание. Отговорностите на железничарската и морска служба, поради тяхното естество, са много големи. Една малка грешка наглед често се съпровожда от големи последици в убити хора и нанесени грамадни материални щети на държавата. Съпроводена е от друга страна с голям риск на живота. Всяка година се дават по около 60—70 души убити, тежко ранени и инвалиди.

Аз не зная друго предприятие, където да плащат служителите и работниците толкова много глоби, както в железниците, а трудът им е слабо възнаграден. Впрочем този въпрос засяга еднакво всички държавни служители. Средната основна месечна заплата е около 2.600 лв., а средната брутна такава е около 6.110 лв. месечно. Наистина, Главната дирекция на железниците с редни социални мероприятия се стреми да облекчи материалното положение на служителите си, но това не е в такива размери, за да дава възможност за

едно по-сносно човешко съществуване. Тия служители добре разбират затрудненията на отечественофронтговската власт и имат в съображение финансовото състояние на държавата и работят героично в полето на транспорта. Но все пак трябва да се помисли сериозно за тяхното материално подобрене.

Един въпрос, който почва да става особено болен за някои служби по железниците и корабоплаването, е този за кадрите. За традиционната служба и за тази по движението се комплектуват служители от питомците на железопътното училище. Сега то минава под ръководството и на издръжка към Главната дирекция на българските държавни железници. Една част от завършилите и постъпили в железниците без охота извършва службата си и живее с надеждата да си намери навън доходна работа или се записва в Университета за следване други дисциплини. От следващите пък сега се загрижават за подигуряване възможността си да следват и завършат висше образование. Това явление, между другото, се обяснява и с тежкия железничарски труд и сравнителното му слабо заплащане. Във връзка с подготовката им трябва да се вземат мерки, независимо от социалните им теоретически познания, да придобият и добра практическа подготовка. Стажът им като шлосери, като огньари и за ръководители-движение, след завършване курса на училището, трябва да бъде по време толкова, че когато им се повери локомотивът, да бъдат в състояние успешно да возят влаковете и стопанисват машините, които им са поверени, или в гаровата служба да отправяват правилно движението на влаковете. Трябва да се стори всичко възможно, щото тези служители да се привържат към службата си и да я обичат.

Когато става дума за защита интересите на служителите по транспорта, изпъкват и други въпроси, които впрочем засягат всички държавни служители до 9 септември 1944 г.

Борбата срещу фашистката реакция у нас взе много жертви. Отечественофронтговското правителство с някои наредби-законали облекчи положението на борците и пострадали техни семейства. Обаче досега не са признати по законодателен ред за прослужени годините, прекарани в затворите и концлагерите, а също и годините на уволнените и осъдените държавни чиновници за тяхната антифашистка дейност. Тези служители изгубиха години в затворите и концлагерите и по тия причини те се разориха материално, изостанаха назад от своите другари по отношение класиране, степенуване и премеселожене. Някои от тях в настоящия момент са изправени пред перспективата да бъдат уволнени, поради напреднала възраст, без пенсия и гарантирано съществуване. На всички тия борци трябва по законодателен път да се облекчи положението, като се зачетат изгубените години за клас и пенсия.

Във връзка с трудовите бригади към селото, нашите железничари вземаха активно участие, и то предимно със сравнително млади сили в производството. Недална при една катастрофа с камион, натоварен с инструменти, материали и работници, загинаха петима млади хора. Поради прослуженото им време, не ги засяга нито фонд „Обществени осигуровки“, нито държавният пенсионен фонд, и те останаха в голяма мизерия семейства и стари родители. Справедливо ще бъде на тия трудови герои да се отпуснат народни пенсии, което трябва да стане с отделен закон.

В бюджета на железниците за 1939 г., на стр. 8, забележката към § 24 ограничава известни права на железопътните чиновници и служители, що се касае за заплащане половин размер командировачни пари, в сравнение командировките на служителите от другите ведомства. Мотивите, по които това е било предвидено тогава, не са налице сега. Моля, въпросната забележка да се премахне със специален пункт в сегашния бюджет.

Г-да народни представители! Успоредно с препоръчаните мерки в стопанския план-бюджет за индустриализирането на нашата страна, с организиране на интензивно земеделие, трябва да върви и ръстът на транспортните ни средства, главно разширението на железопътната мрежа, капацитетът на която е ограничен. Нямаме линии през и до големи пространства за добив на зърнени храни и неизползувани досега вековни гори и обекти на подземни богатства. Дължината на железопътната ни мрежа от 3.366 км. нормални линии, 239 км. с ширина 76 см. и 159 км. дековилни линии с ширина 60 см. е недостатъчна. Всичко това налага повече средства и грижи и по-голямо напрежение. Предстои ни изпълнението на един план за постройка на повече от десетина такива допълнителни железопътни линии. Ние се ориентиране по начало да строим нормални линии, тъй като преплитането на различни системи пътища, създава огромно затруднение и разход при претоварване на стоките и прехвърляне на пътищата, от друга страна предизвиква доставката на различни типове машини и вагони. Обаче по изключение, особено при високопланински терен, където няма възможност в близки години да бъде построена нормална линия, ще бъдем принудени да прибегнем до строежа на теснопътни такива.

Във от желанието на населението в заинтересуваните области, налице е готовността на жителите да дадат своя труд — готови са да извършат земеделните работи, превоза на чакъла за подбиване на линиите; в някои краища дават и траверси и желаят да вземат участие в постройката на необходимите сгради. С това ще бъде облекчена държавата в разходите по отношение строежа на тия линии, като самото население ще поеме 40% от общите разходи. По този въпрос гласувахме вече съответния закон.

Интересите на отечественофронтговска България диктуват, нашето отечество да бъде прорязано по всички посоки с железопътни линии, сигналната свирка да огласи нашите плодородни полета, долини и балкани, а българският флаг да се развява върху нашите кораби по международните водни пътища.

Парламентарната група на Българската работническа партия (комунисти) ще гласува по принцип бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата, с надеждата, че в бюджетарната комисия ще се вземат под внимание нейните препоръки и предложения.

Да догоним, г-да народни представители, загубеното досега. Нека използваме трудолюбие на народа си, нека имаме повече вяра в него, в неговите сили и с по-бързи крачки да вървим по пътя към изграждане на мощна, стопански независима и благоденствуваша България. (Ръкоплескания)

Председателстващ Кирил Христов: Има думата народният представител г-н Филип Георгиев Филипов.

Филип Г. Филипов (р): (От трибуната) Г-жи и г-да народни представители! Бюджетът на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година е изграден с оглед не само на ония задачи, които са поставени да бъдат разрешени от нея, но и с оглед на финансовото положение, в което се намира нашата страна днес. Ако по общо признание на всички ни чувствахме нуждата да се правят решителни икономии във всичките министерства и дирекции, безспорно това съзнание е било проведено и при изграждането на този бюджет. Все пак главните задачи на дирекцията да раздвижи нашия стопански живот, да отговори на културните нужди на държавата и да даде възможност, нашата страна да си създаде търговски контакт с другите държави — са намерили отражение в бюджета. Въпреки състоянието, в което се намират нашите железници, въпреки че от дълго време нашите локомотиви и вагони не могат да бъдат основно поправяни, все пак, и при това състояние, в което са, ние виждаме, че експлоатацията на българските държавни железници дава не малко приходи за българската държава. В миналия бюджет те са изразени към 9 милиарда лева, а сега се предвижда, при новите увеличения, които се правят на тарифите, макар и не така чувствително, приходите от българските държавни железници ще надминат 12 и половина милиарда лева. Грижите на Дирекцията на железниците са изсочени към постепенното подобрене на материалите, които са необходими, за да се издигне състоянието на българските държавни железници на онова ниво, което е необходимо.

Наред с техническите подобрения, които ще стават постепенно, има значение и самият персонал.

Г-да народни представители! Преди няколко дни ние прокарахме един специален закон, с който подсилваме наказателните санкции за всички ония, които причиняват катастрофи и нещастни случаи по българските държавни железници. Но аз считам, че не са необходими само санкции. Безспорно, санкциите имат значение, защото създават една уплаха, един страх у оня, който носи дадена служба, но от по-голямо значение е, персоналет да бъде подбран, особено оня персонал, който манипулира с българските държавни железници. Ще трябва да бъдат подбрани хората за железопътните служби, защото в техни ръце е поверен животът на българските граждани.

Прави впечатление, че при изграждането на българските железници се провежда вече един по-друг план: поставят се на предно място онези железопътни линии, които ще имат грамадно значение за нашата страна.

Ако хвърлим поглед в миналото, ще видим, че строежът на тези железопътни линии, които са поставени сега на предно място в бюджета на Дирекцията на железниците, с години беше изоставян, а се строеха местни железопътни линии. Не беше ли срамно да се изоставя полбългарската железопътна линия, която е полета още от времето на Петко Каравелов, една линия, която ще бъде гръбнака на българската железопътна мрежа и която ще даде възможност да се улесни както железопътното движение по северната железопътна линия, така и по южната и която ще скъси разстоянието до двете наши пристанища на Черно море — Варна и Бургас?

С години наред се изоставяше тая железопътна линия, а се строеха местни линии.

Днес в бюджета на българските държавни железници виждаме ново начало — да се постави на предна линия строежът на железници, които имат голямо значение за нашата страна и облекчават товара на другите железопътни линии.

Наистина, кредитът, който се предвижда за построяването на нови железопътни линии от 528.000.000 лв., не е толкова голям, но аз смятам, че няма да бъде само този кредит за изграждането на тези линии. Ние ще имаме в допълнителния бюджет нови кредити, които ще дадат възможност, тия железопътни линии да бъдат по възможност в по-къс срок довършени.

Втората по важност и по значение област, която обхваща този бюджет, това е корабоплаването. Корабоплаването за нашата страна има грамадно значение, особено днес. От данните за вноса и за износа се вижда, че ние трябва да плащаме на чужденците навло, изразяващо се в милиарди лева. Ако се следва този път, който вече се очертава в бюджета, безспорно, че само от спестяванията на навлата,

които ще плащаме на чуждите параходи, ще можем ежегодно да снабдяваме нашата страна със собствени параходи, които ще дадат възможност да влезем в контакт с чуждите държави и да си създадем нормални търговски връзки.

На трето място идват усилията на Дирекцията на железниците за изграждането и за поставянето на съответната висота автомобилните съобщения в нашето царство. Нейната инициатива даде възможност автомобилното дело да бъде организирано, да бъде издигнато на нужната висота, да се премахне частичната конкуренция между собствениците на автомобили и да се отърве шофьорското съсловие от мизерията, в която то беше поставено по-рано. Тая нова организация открива още по-добри перспективи както за самото шофьорско съсловие, така и за населението, което се обслужва от рейсове, които се създадох.

Но наред с организацията на автомобилните съобщения, дирекцията дава и приходи за българската държава.

Тук съм длъжен да спра вашето внимание и на грижите за лекуването на железничарите и техните семейства. Те се обслужват от специални болници на дирекцията. Това, което е предвидено в бюджета за Софийската железничарска болница, в която постъпват твърде много болни железничари, пострадали от катастрофи, както и техни близки, е много малко. Тая болница има нужда от повече персонал. Аз обръщам внимание, че персоналет, който е предвиден в бюджетопоекта, не е достатъчен. Ще трябва да се предвиди онова, което е необходимо, за да има една действително полезна медицинска служба в тая болница. Моля комисията да се занимае отново с този въпрос, защото както помощният, така и персоналет в тая болница е недостатъчен за днешното време.

Г-да народни представители! Така както е изграден бюджетът на железниците, аз смятам, че се върви по един прав път, който отговаря на нуждата на днешното време — да се съживи нашето стопанство. Железниците имат предимно стопанско значение и с тяхното развитие ще се гласне и нашето стопанство напред.

С тези бележки, с тези препоръки от името на радикалската парламентарна група аз заявявам, че ще гласуваме по принцип бюджетопоекта на Главната дирекция на железниците и пристанищата. (Ръкоплескания)

Председателстващ Кирил Христов: Понеже няма записани други оратори, ще пристъпим към гласуване. Моля г-да народните представители, които приемат на първо четене бюджетопоекта на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 г., да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Ще определим дневния ред за следващото заседание.

Председателството предлага за следващото заседание във вторник, 16 април 1946 г., 15 ч. следния дневен ред:

1. Одобрение предложението за продължаване на срока за възвръщане на временно изнесените тютюнови и други амблажи и временно изнесените за поправка машини, апарати, инструменти и други такива.

Първо четене на законопроектите:

2. За разрешаване да се изразходват през 1946 бюджетна година свободните остатъци по някои извънредни бюджетни кредити от минали години, за изменение и допълнение на някои от законите за тия кредити и за разрешаване на нови такива.

3. За учредяване помирителни комисии по тълкуването и прилагането на колективните трудови договори.

4. За изменение и допълнение на наредбата-закон за подпомагане на народните борци против фашизма и техните семейства.

6. За разрешаване на Банка „Български кредит“ да открие на „Кораловаг“, българско акционерно дружество за строежи на кораби, локомотиви и вагони — Варна, кредит.

6. За изменение и допълнение на закона за търговското и промишлено образование.

7. За разрешаване на Българската народна банка да отплати банкноти по 20 лв., на обща номинална стойност 1.000.000.000 лв.

8. За изменение и допълнение на наредбата-закон за данъка върху приходите.

9. Второ четене на законопроекта за бюджета и доклад на бюджета на Главната дирекция на железниците и пристанищата за 1946 бюджетна година.

Моля г-да народните представители, които приемат този дневен ред за следващото заседание, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Закривам заседанието.

(Закрито на 19 ч. 10 м.)

Подпредседател: КИРИЛ ХРИСТОВ

Секретари: **СТЕФАН СТЕФАНОВ**
КОСТАДИН ТРАПЧИЛОВ

Началник на Стенографското отделение: ДОНЧО ДУКОВ