

Стенографски дневник

НА
62. заседание

Четвъртък, 16 май 1946 г.

(Открито в 15 ч. 40 м.)

Председателствавал подпредседателят Георги Трайков.

Секретари: д-р Георги Славчев и Георги Христов.

СЪДЪРЖАНИЕ:

	Стр.		Стр.
Съобщения:		Законопроекти:	
Отпуски	689	1. За освобождаване входните билети за кино-представленията, уреждани от полуживните и неподвижни кина на фондацията „Българско дело“, от касиз и всички други тежести (Второ четене)	694
Законопроекти	689	2. За изменение и допълнение на закона за данъка върху военновременните печалби (Първо четене — разискване)	694
По дневния ред:		Говорил м-р д-р Иван Стефанов	694
Отговор от министъра на железниците, пощите и телеграфите на питанята на народните представители Йордан Панайотов и Драгомир Вълчков относно честите катастрофи по железопътните линии.		Дневен ред за следващото заседание	696
Говорил: Йордан Панайотов	689		
Драгомир Вълчков	689		
М-р Стефан Тончев	690		

(В залата влизат и заемат местата си на министерската маса министърът на железниците, пощите и телеграфите г-н Стефан Тончев, министърът на обществените сгради, пътищата и благоустройството, г-н Георги Драгнев и министърът на правосъдието г-н Любомир Коларов, посрещани с ръкопожатия)

Председателстващ Георги Трайков: (Звъни) Има нужният брой народни представители. Обявявам заседанието за открито.

От заседанието отсъствуват следните народни представители: Александър Ботев, Борис Костов, Борис Петров, Борис Стефанов, Бобо Илиев, Виктор Петров, Владимир Ариулов, Вира Македонска, д-р Георги Атанасов, Георги Колев, Димитър Панайотов, Екатерина Аврамова, Елена Кенкарова, Живко Митов, Здравко Митовски, Иван Гензовски, Иван Харизанов, Кирил Тонев, Крум Кюляков, Никола Разлоганов, Николай Митов, Иванко Витански, д-р Петър Попсавов, Спиро Трайков, Стефан Костов, Стефан Грънчаров, Стоян Нелелчев, Титко Червотков, Цветан Капитанов и Юсеин Шолев.)

Председателят е разрешил отпуски на следните г-да народни представители: Борис п. Димов — 2 дена, Цветан Капитанов — 2 дена, Иван Костов Чонос — дена, Юсеин Шолев — 4 дни.

Освен това поискали са отпуск и някои г-да народни представители, които досега са използвали вече 20 дни и следва исканият отпуск да им бъде разрешен от Народното събрание.

Народният представител Колю Божилов иска 1 ден отпуск. Който е съгласен да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народният представител Желязко Стефанов иска 1 ден отпуск. Който е съгласен да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народният представител Таню Златинов иска 1 ден отпуск. Който е съгласен да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народният представител Борис Стефанов иска 5 дни отпуск. Който е съгласен да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Народният представител Пело Пеловски иска 7 дни отпуск. Който е съгласен да му се разреши исканият отпуск, моля, да вдигне ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Постъпил е от Министерството на народното просвещение законопроект за отменено на наредбата-закон за правоотстъпване новостроящата се сграда на Държавния институт за глухонепни в София на Министерството на народното здраве.

От същото министерство е постъпил законопроект за отменено на алиен 9 до 14 вкл. и забележката към чл. 32 от закона за държавната полатсхника.

Моля народния представител г-н Йордан Панайотов, който е отправил питане до г-на министъра на железниците, да прочете питането си.

Йордан Панайотов (зв): (От трибуната) Г-да народни представители! На 5 март т. г. чрез председателството на Народното събрание отправих до г-на министъра на железниците, пощите и телеграфите следното писане относно катастрофите по железниците: (Чете)

„Г-н министре! Известно е, че катастрофите по железниците стават постоянно явление. Аз не съм склонен да оправдавам това състояние само с напосаването и неподмятането на полуживите и неподвижните железопътни материали. Знае се също, че българските държавни железници се обзаведат от достатъчен и добре обучен персонал. Проблемата за катастрофите и мерките за тяхното отстраня-

вение ангажира най-много ръководството, управлението и администрирането на българските държавни железници, които имат грижата и носят отговорностите за дисциплината и порядките между персонала в самите железници.

Този въпрос заслужава и нашето внимание, тъй като очите на цяла стопанска България са обърнати към българските държавни железници.

Пред вид на горното моля да ми се отговори: Коя са конкретните причини за сащите катастрофи по железниците?

Какви мерки са взети и има ли нужда от извънредни такива за тяхното отстраняване?

Какви наказания са наложени на провинените, ако има такива, и какви са изгледите, че ще сират нередовностите по железниците?

Председателстващ Георги Трайков: Моля народния представител Драгомир Вълчков, който също е отправил подобно питане, да го прочете.

Драгомир Вълчков (зв): (От трибуната) Г-да народни представители! На 10 май 1946 г. аз отправих едно питане до г-на министъра на железниците, пощите и телеграфите. То има следното съдържание: (Чете)

„Питане от Драгомир Вълчков, народен представител от III Врачанска избирателна колегия до г-на министъра на българските държавни железници, пощите, телеграфите и телефоните.

Г-н министре! От доста дълго време българските граждани и българската общественост живеят под един морален гнет и съществува един открит страх у гражданите да пътуват по българските държавни железници. Това се дължи на честни катастрофи по ж. п. линии, които от обективно гледище не се оправдават с нищо.

Аз не изпускам из пред вид, че нашите железни пътища и спаряжения са достатъчно изхабени, но все пак намирам, че има обективна възможност да се избегнат катастрофите, от каквото естество и характер да са. Понеже катастрофите стават едно системно, повтарящо се явление, което руши вярата на гражданите в правилното администриране на железниците и наличиост на каквато и да било служебна и трудова дисциплина, то аз Ви моля, като министър на българските държавни железници, да отговорите на следните въпроси:

1. На какво се дължат тия многобройни катастрофи, които се изразяват в система?

2. На какво се дължи катастрофата между гара Хумата и гара Червен бряг, станала на 29 април 1946 г.?

3. Колко са точно жертвите?

4. Избройте поименно лицата, убити и ранени в тази катастрофа.

5. На какво сума възлизат материалните щети в разрушени вагони и локомотиви в тази катастрофа?

6. Колко катастрофи са станали същия ден и какви материални загуби в разрушени вагони и други материали има и колко жертви в убити и ранени, като посочите и имената на убитите и ранените.

Не считате ли, че неоправдано българската общественост живее под един морален гнет и че владее един страх у гражданите смятой-но да пропътуват от едно място на друго по българските държавни железници?

Никой от въпросите: Прави стоят хората!

Драгомир Вълчков (зв) „Не считате ли, че в интереса“.

Друг от земеделците: Влаковете са пълни! Няма къде да стоят хората! По стъпалата стоят!

Драгомир Вълчков (зв): ... „на успокояване на обществената съвест в държавата“ ... (Възражения от земеделците)
Да прочета питането си, после ще се изкажете.

Райко Дамянов (к): Много злоба има в питането.

Драгомир Вълчков (зв): ... „и по-специално за даване удовлетворение на тази морална криза, която владее в с. Телиш и околността, предизвикана от катастрофата, Вие трябва да освободите от длъжност вашия главен директор на българските държавни железници.“ ... (Възражения от комунистите)

Някой от комунистите: Има ли Ваш кандидат?

Драгомир Вълчков (зв): Чакайте да го прочета, бе джанам.

Цола Драгойчева (к): Това е вашият зор!

Драгомир Вълчков (зв): Знаете, че аз не съм кандидат за тая работа. ... а Вие, в изпълнение на един Ваш граждански и човешки дълг, и да се подчертае като човек с добро политическо възпитание, министър на една културна държава, да освободите заемания от Вас пост министър на българските държавни железници“.

Викове: А-а-а! (Смях и възражения от земеделци и комунисти)

Някой от земеделците: И да се даде министерството на Цанков, нали?

Г-н Георги Димитров (к): (Към Драгомир Вълчков) Хлопа му едната дъска!

Д-р Вера Златарева (з): Да не кара министърът влаковете! (Оживление)

Председателстващ Георги Трайков: Има думата г-н министърът на железниците.

(Министърът на железниците, пощите и телеграфите г-н Стефан Тончев се отправя към трибуната, посрещнат с продължителни ръкоплескания от комунисти, земеделци, социалдемократи и радикали, които стават прави.)

Райко Дамянов (к): На такова питане такъв отговор!

Министър Стефан Тончев: (От трибуната) Г-да народни представители! Отправеното питане от народния представител г-н Йордан Панайотов бе много навременно и, така да се каже, необходимо, за да се разсея преди всичко злоупотребата с произшествията по железниците, която се върши от страна на нашия опозиционен печат.

Колкото се касае до второто питане, отправено от народния представител г-н Драгомир Вълчков от III Врачанска избирателна колегия, дължа да отбележа, че в това питане се забелязва тенденция, която случайно или нарочно съпада с целите и намеренията на опозиционния реакционен печат. (Ръкоплескания и гласове „Вярно!“)

Това питане щеше да бъде излишно, ако авторът му, преди да го депозира в Народното събрание, се бе осведомил от Бюрото, кога съм решил да отговоря на питането на народния представител, колегата Панайотов. Ако той беше направил това, щеше да узнае, че аз вече съм помолил Бюрото на Камарата да сложи на дневен ред моя отговор за катастрофите изобщо и специално за катастрофата при Хумата.

Вярно е, че доста се забави отговорът ми, но трябва да заявя, че вината не е моя.

Питането на народния представител г-н Панайотов бе отправено на 5 март т. г. и веднага след като ми бе връчено от Бюрото на Камарата аз започнах да приготвявам материалите за отговора си. Наложих се обаче няколко дни след това правителството да подаде оставка. На вас ви е известно колко време трая кризата и кога се състави новото правителство, в което имам честта пак да оглавявам Министерството на железниците.

Веднага след съставянето на новото правителство Парламентът бе ангажиран с много спешни въпроси и закони, които трябваше на всяка цена да великденската ваканция да гласува. Също през това време трябваше да се гласува и бюджетът на Дирекцията на железниците, който бюджет е един от най-големите ресурси в държавата. Поради тези причини, не ми желание, а по невъзможност, не можах веднага да дам отговор на питането на народния представител г-н Панайотов. Веднага след като Камарата поднови заседанията си след ваканцията, аз помолих Бюрото да сложи на дневен ред моя отговор, като изрично подчертах да се съобщи, че не само ще отговоря на питането, но ще говоря и за причините и последиците на станалата катастрофа при Хумата.

За голяма моя изненада, точно по това време се отправи и второто питане от народния представител г-н Вълчков, по което в края на отговора си ще се спра.

По първото питане.

През лятото и есента на миналата година станаха няколко катастрофи, които предизвикаха в обществото загриженост за нашия железопътен транспорт. Благодарение на възприетия от Министерството ми курс да се изнасят в пресата всички по-значителни произшествия с единствената цел да се държи във ведение обществото и за да може да се въздейства чрез публична критика върху персонала за постигане на по-голяма редовност в работата му, създаде се впечатлението, че произшествията и катастрофите извънредно много си се увеличили или, както казва в питането си г-н Панайотов, „станаха са постоянни явления“.

Дали действително това е така? Дали катастрофите са станали постоянно явление? Дали сега произшествията са повече, отколкото през другите години?

В няколко цифри ето какво е положението:

През 1942 г. е имало 1467 произшествия, през 1943 г. — 1104, през 1944 г. — 1395, през 1945 г. — 1330.

Под произшествия се разбират всички видове случаи, от най-дребните грешки до най-тежките катастрофи. Значителна част от тях стават не по вина на персонала.

Извършената работа през 1945 г. е много повече в сравнение с 1944 г., а произшествията са по-малко по брой и процент. Така, през 1944 г. са се движали 127.421 влака, превозени пътници — 26 милиона. На 91 влака е имало едно произшествие. През 1945 г. са се движали 148.653 влака — 21.000 повече. Превозени пътници — 32 милиона души. На 112 влака е имало едно произшествие, а в 1944 г. на 91 влака — едно произшествие. Или през 1945 г. са се движали 21.232 влака в повече и са превозени в повече 6 милиона пътници. Извършената работа по превоза на стоки, измерена в тон-километри, е с 237 милиона в повече, отколкото през 1944 г., а произшествията са с 60 по-малко. Общозвестно е, че вероятността да се случи произшествие е толкова по-голяма, колкото е по-интензивно движението на влаковете.

Г-да народни представители! Трябва да отбележа, че въпросът за катастрофите винаги е занимавал железопътната администрация у нас и в чужбина, защото за всяка жертва, за всяка повреда администрацията понася тежки материални загуби, а едновременно с това губи и от своя престиж. Това особено важи за сегашния момент, защото се лишаваме от инвентар, какъвто не можем да доставим от чуждите пазари. Поради тази причина нашата администрация не е престанала и няма да престане да работи за намаляването на произшествията и катастрофите, за свеждането им до един търпим минимум.

Изниква обаче въпросът: кои са главните причини, че и след 9 септември у нас станаха почти толкова катастрофи и произшествия, колкото са ставали и преди?

Катастрофите по железниците, с разнообразието на причините им, са предизвикали и у нас и в чужбина въвеждането на различни осигурителни инсталации, сигнализационни и други уреди. В страните, които далече са напреднали в това отношение, които са стигнали чрез тях до механизирани действия на служителите, въпросът за катастрофите не е тъй остър, но той не престава да интересува администрацията в дирене на средства за тяхното пълно избягване, защото катастрофа може да причини не само невниманието, липсата на бдителност у един служител, но и някоя невидима, скрита техническа повреда в движението се локомотив или вагон, в линията или в инсталациите при движение на влака.

Понеже у нас осигурителните инсталации и подвижният материал, — вагони и локомотиви — не са много изправни, избягването на катастрофите тежи върху живата сила — персонала и неговото ръководство.

Ако прелистим само няколко страници от историята на нашите железници, ние ще се убедим, че това „постоянно явление“, както се казва в питането, на катастрофите е съществувало и е било постоянно спътник в експлоатацията на железниците. Катастрофи са ставали и когато сме имали най-нормално движение, и когато движението на влаковете е било под нормалното, и когато са били претоварвани линии. Без да бягаме от отговорност пред обществото в историята, ние трябва да изнесем на публично разискване причините за всяка катастрофа, защото най-малката такава в железничния транспорт е преди всичко и над всичко тежък удар върху нашия стопански живот.

Но ние сме длъжни да различаваме времената, условията и причините на станалите и ставали катастрофи, и когато слагаме на разискване този тъй сериозен въпрос, да се съобразим с тия причини.

На първо място трябва да кажа, че фашистките режими ни оставиха в железниците едно твърде тежко наследство, с което не е възможно да се справим в един къс период от една, две и три години. Похабенят железен път, похабените и разнебитени локомотиви, вагони и съоръжения сега изискват много по-големи грижи, за да бъдат използвани. Липсват най-елементарните съоръжения, инсталации и помагала за правилното извършване на службата. Да посоча само един пример: нашите гары, стрелки, семафори и пр. не са добре или никак осветени и персоналет е принуден да работи в тъмнина. Ние нямаме достатъчно възможност да осветяваме влаковете, а машинистите работят на тъмно, в неосветена будка, без осветени фарове и нощно време не могат да видят и на 5 метра пред машината. Старите и негодни машини и съоръжения не само че не дават никаква възможност за по-добра и по-сигурна работа, а, напротив, действат усугубяващо, психологически зле върху самия персонал, който е принуден да се блъска с такива разнебитени съоръжения.

Нашите коловози по гарите са много къси, а влаковете много дълги, поради което често срещашите се в гарите влакове се удрят и причиняват щети на администрацията. Даже фашистките управници на железниците са отчитали извънредно лошото състояние на нашата железопътна мрежа в това отношение.

Липсата на редовно снабдяване на персонала с долни и работни дрехи, с обуща и храна се отразява също много зле. Ако се направи една обиколка по нашите работилници и депа, по отпочивните стаи, където трябва да почива влаковият персонал, лесно ще се убедим, че нашите хора носят парцали, че спят и отпочиват с замърсени работни дрехи, че зимино време пътуват с влаковете, правят маневра в сняг и кал или работят на открито и на мокрия цимент в работилниците и депа на полуобси, с мокри крака. Малко наряд се дава за нашия персонал за долни дрехи и обуща, а характерът на работата е такъв, че при тежката физическа работа и лошите атмосферни условия

късат много повече тези дрехи и обувки. Неправилно е нашите работници да се приравняват с всички останали граждани.

Една от много сериозните трудности за нас, това е жилищната криза. Голяма част от железопътния персонал е останал да живее при много лоши жилищни условия, в тавани и сутерени, в една стая да се свиват по няколко души, да живеят по селата, често пъти на 40—50 км. или даже на 100 км. от мястото, където работят. Има голям брой железничари, особено в големите железопътни центрове, които прекарват у дома си за отпочиване само 5—6 часа на денонощието, а всичкото останало време работят или са на път. Такива наши служители се явяват на работа систематически неотпочивали. Естеството на железничарската служба е такова, че един неотпочивал служител — а у нас това е система и масово явление — лесно може да направи грешка, която струва милиони. Само в Софийската железопътна област работят около 16.000 железопътни служители, а над 5.000 души живеят във от местослуженето си. Такова е положението и в останалите области — Пловдивска и Горнооряховска. Много от нашите най-добри служители систематически бягат от големите железопътни центрове, поради жилищната криза.

Друг също така много важен въпрос за нашето ведомство, това е ниското заплащане на тежкия, много изморителен, свързан с големи отговорности и рискове труд на нашия персонал. Добри и опитни специалисти сега ние с мъка задържаме при нас — повтарям го, с голяма мъка задържаме тези опитни и подготвени служители.

Ето и няколко цифри, от които се вижда, как е заплатен трудът у нас и как в другите чужди и държавни предприятия се плаща. Общ работник в Главната дирекция на железниците получава 5.420 лв. месечно, в частно предприятие — 9.900 лв.

Главен майстор получава в Главната дирекция на железниците 8.280 лв., в язовира „Росица“ същият този майстор получава 14.820 лв., а в частно предприятие — 21.550 лв.

Машинист, монтьор, техник при нас получава 8.280 лв., в язовира „Росица“ — 14.820 лв., а в частно предприятие 20.000 лв.

Инженер при нас получава 10.898 лв., в язовира „Росица“ — 19.200 лв., а в частно предприятие — 40—50 хиляди лева на месец.

Книговодител при нас получава 7.410 лв., в язовира „Росица“ — 9.185 лв., в частно предприятие — 15.000 лв.

Касиер при нас получава 7.020 лв., в язовира „Росица“ — 12.884 лв., в частно предприятие — 17.000 лв.

Счетоводител при нас получава 9.178 лв., в язовира „Росица“ — 12.884 лв., в частно предприятие — 20.000 лв.

Ясно е, че при такива заплати нашите служители не могат спокойно да се отдадат на своята ежедневна работа, не може да се очаква от тях и особена осторожност и желание за работа.

Г-да народни представители! Войната, както навсякъде, така и у нас, донесе упадък на трудовата дисциплина и морала в целия обществен живот. Това е едно неизбежно явление, лесно обяснимо с кризиса, който настъпва в стопанския, политическия и културния живот. Такъв упадък, както след европейската, така и след тази война, настъпи и в нашия транспорт.

А какво значи да упадне дисциплината в едно ведомство, каквото са железниците? Железниците и в мирно, и във военно време са един фронт. Тук всеки служител е воиник на пост, е едно звено на многообразните служби. Щом този воиник загуби съзнанието за своя длъжност, щом престане да бъде именно такова звено, каквото службата му го изисква, настъпва разкъсване на всички връзки, иде упадъкът в службата. И ако този упадък се приружи и от някои странични влияния на отделни групи, хора и обстоятелства, целият апарат започва да боледува, да се тресе. Тогава се загубва единоначалното, нарушава се болезнено толкова необходимото подчинение на служби и изпълнители. Тогава в транспорта настъпва несигурност.

Едновременно с упадък на дисциплината железниците се изправиха пред невъзможността да подменят основно персонала, тъй наречения жив инвентар. През време на войната, и особено във връзка с окупирането на Македония и Тракия, се яви голяма нужда от персонал. За тази цел бяха мобилизирани всички бивши служители, много от които са били уволнявани дисциплинарно за пиянство, кражби, битово разложение, за извършени катастрофи и други такива. Значителна част от тях внесе в железниците елемент на покаяние и разложение, което допринесе за понижаване трудовата дисциплина сред железничарите. Новоназлезлите от ж. п. училище в голямото си болшинство бяха слабо подготвени по специалността си. В железниците влязоха и хора, които искаха само да се скрият от мобилизиране. Всичко това спомогна за понижаване степента на професионалната квалификация на железничарския персонал, за общия упадък на трудовата дисциплина и на чувството за отговорност в една част от персонала. За упадък на трудовата дисциплина след 9 септември до известна степен спомогна това, че в една част от персонала се ширеше неправилни разбириания по отношение ролята на началниците, какви трябва да бъдат взаимоотношенията между о. ф. комитети, профсъюзи и началстващите. Не без значение за трудовата дисциплина е и пакостната агитация и пропаганда, която води реакционната опозиция, особено при сегашните трудности, които има да преодолява о. ф. власт за възстановяване на ж. п. транспорт.

За изграждане здрава трудова дисциплина, за възстановяване и издигане на ж. п. транспорт са се вземали и продължават да се вземат мерки по няколко линии. Трябва да отбележа особена помощ, която оказаха отечественофронтовските партии в Съюзът на железничарите и моряци, които разгърнаха широко разяснителна работа сред персонала. По инициативата на тези организации и на Главната дирекция на железниците се проведеха редица акции, трудови дни и съезуване, които дадоха силен тласък за добрата работа на нашия транспорт. Във връзка с това от името на Националния комитет на Отечествен фронт и с неговата пряка подкрепа, с тази на централните ръководства на о. ф. партии и на Профсъюза на железничарите и моряците, във всички по-големи пунктове на железничарската мрежа,

като София, Пловдив, Горна Оряховица, Бургас, Стара Загора, Варна, Русе, Плевен, Червен бряг, Дупница и други бяха устроени конференции и събрания, които дадоха много добър резултат.

По служебна линия се проведеха и провеждат служебни конференции, беседи и курсове във всички ж. п. пунктове. За издигане професионалната подготовка на персонала се разгърна широка акция за проверка и опресняване познанията на служителите. За целта бяха организирани в по-големите възли курсове, в които персоналет се запознава основно с правилниците и наредбите, дават се елементарни познания по специалността, изтъкват се неговите задължения и отговорности и се приучва към правилно носене на службата. Главната дирекция на железниците издаде редица окръжни и наредби, които се обсъждат на служебни конференции и събрания на целия персонал. Освен това специални комисии от различните служби подлагат предимно ексекутивния персонал по места на практически и теоретически изпити. Слабите служители се викат на опреснителни курсове, преназначават се на подходяща длъжност или се уволняват. През 1945 г. са организирани 13 курса в различни ж. п. възли с различни специалности, през които са минали 679 курсанти средно по 18—45 дни. За три месеца на 1946 г. са организирани 9 курса, през които са минали 565 курсанти средно по 10—30 дни.

Министерството прави върховни усилия, въпреки многото и най-различни затруднения, да внесе едно що гоее задоволително подобрение на трудовите и социалните условия, при които работи и живее персоналет. Тези подробности се отнасят до хигиенизиране на помещението и работилниците, до снабдяване на персонала с дрехи, обувки, храна и квартири. Тук му е мястото да отбележа, че във връзка с акцията за осуетяване на катастрофите по железниците, на железничарите бяха обещани 15.000 чифта ботуши от военните, но въпреки всички усилия на администрацията, тези ботуши и досега не са получени, не, разбира се, и по вина на Военното министерство.

Що се отнася до задоволяване жилищните нужди, въпреки че за 1945 г. сме изразходвали около 46 милиона лева, сега предвиждаме около 200 милиона лева, макар че това е далеч недостатъчно в сравнение с крешиците нужди. В това отношение министерството се нуждае и от подкрепата на Народното събрание, за да може по законодателен ред да се гарантират квартири, поне на една част от най-необходимия за големите центрове персонал. Що се отнася до заплащане труда на служителите, нас ни спъват бюджетни възможности, общите законоположения и разпореджения на Финансовото министерство и законът за б. о. п. Министерството извършва сега подготвителни работи за минаване на самонадържка цялата Дирекция на железниците, в ние се надяваме, че тогава ще имаме по-добри възможности за по-правилна организация на ж. п. транспорт. И тук обаче е необходимо по законодателен ред да се внесе еднаквост при заплащане труда в частните и държавните предприятия, ако не искаме да се разстрои работата на най-важните ни предприятия.

Липсата на съоръжения, инсталации и помагала за правилното извършване на службата засега не може да бъде задоволена в необходимия размер. Нашият ж. п. транспорт обаче, беше спасен с много навременната помощ в машини и материали от братския Съветски съюз. (Ръкоплескания) Ние получаваме вече най-необходимите материали за ремонта на локомотивите и вагоните. Затова ние, пък и целият български народ, можем и трябва само да благодарим на нашия двоен освободител. (Ръкоплескания)

Нека да не забравяме, че в голямото си число нашите гари, депа и работилници с всичките си съоръжения са строени за един капацитет далеч надхвърлен вече от нуждите на новото време и от развитието на железничария на транспорт.

Но ние имаме и една тежка зима. Падналите внезапно снегове не дадоха възможност, при усиления превоз на фуражите, военните и други транспорти, да се извърши една що гоее предварителна подготовка. На вас ви е известно, че ние имаме снегонасяване и замразяване на линиите, при които влаковете стояха по един и два дена под преспите. При тия лоши условия, които представлява сама по себе си зимата, се увеличи нередовността в движението и това стана причина за някои дерайлирания и удари, които при нормално време не биха се случили.

Наред с всичко изложено дотук, от страна на министерството се вземат и най-строги мерки срещу нередовностите, срещу нарушенията на трудовата дисциплина и катастрофаджията. Няма един виновен за станала катастрофа, който да не е бил наказан. В зависимост от характера на катастрофата, от това, доколко служителът е виновен, се налагат и съответните наказания. Служителите, станали причина за катастрофи с човешки жертви и големи разрушения, се предават веднага на съответната власт. Други се наказват от трудово-дисциплинарен съд, трети — от трудовите дисциплинарни съвети, четвърти — от непосредствените им началници. За станалите през последните четири месеца на 1945 г. по-тежки катастрофи са уволнени 30 служители. 13 от тях са изпратени в трудово-поправителни лагери, а други — излежават присъди в затворите.

В последно време министерството внесе в Народното събрание изменение и допълнение на закона за уредба и управление на железниците, което стана закон, в който се предвижда смъртно наказание. Този закон от няколко дни е вече в сила.

Трябва да отбележа, че след провеждане на широката акция сред целия персонал за борба срещу катастрофите, в началото на тази година се забелязва едно чувствително подобрение в движението на влаковете. За разлика от последните 4 месеца на 1945 г. септември до декември, през който период са се движали 55.830 влака и са станали 13 по-тежки произшествия, за първите 4 месеца от тази година произшествията са значително намалели. А именно, при 52.469 влака имаме само 4 по-тежки произшествия. И ние трябва да очакваме, че в близко време, с въвеждането постепенно на технически произшествията в транспорта, ще се отстранят в значителна степен произшествията и особено тия от по-тежък характер.

Г-да народни представители! Министерството прави върховни усилия, за да внесе едно що годе задоволително подобрене в трудовите и социалните условия, при които работи и живее персоналет. Тия подобрения се отнасят, както казах вече, до създаване на условия, при които, като се прибави и героизмът на нашия персонал, да можем да стигнем до минимум произшествия в нашия транспорт. Обаче липсата на материали и съоръжения за подновяване на пътя и на подвижния състав, вагони и локомотиви, за подновяване на съоръженията и за ново съоръжаване на някои служби засега не може да бъде преодоляна в необходимия размер, поради известното на всички ви затруднение в производството и доставката, както у нас, така и в чужбина, и поради липсата въобще на казаните материали на пазара.

Въпреки констатираните слабости в работата на железопътния транспорт, аз съм длъжен да заявя, че и работници, и ръководители, с някои изключения, работиха и работят много добре, с чест изпълниха своя дълг през 1945 г., изпълняват го и сега. Ще припомним, че именно железниците превозиха братската Червена армия до Унгария и значителна част от нея по обратния път. Без ни най-малки произшествия нашите железничари отвозиха 400-хилядна славна българска Първа армия, редовно придвижиха към фронта всички необходими хранителни и бойни припаси, а после в пълен ред, преди определен срок, върнаха героите първоармейци по домовете им. Нашият транспорт извърши огромни стопански превозки — най-вече всички стоки от и за Съветския съюз, грамадни количества въглища от мини „Перник“, грамадни количества лек фураж от Добруджа на дълги разстояния и други такива.

Аз вярвам, че въпреки тежкото наследство, което ни остави фашисткия режим, въпреки претовареността на нашия транспорт и въпреки лошите трудови и социални условия, при които работи и живее персоналет, нашите железници достойно ще изпълнят възложената им от отечественофронтовска България задача.

Това е по първото питане.

По второто питане на народния представител г-н Драгомир Вълчков.

Във връзка с ж. п. катастрофа между гарите Хумата и Червен бряг, Главната дирекция на железниците и пристанищата произведе подробна анкета, в резултат на която се установи следното.

На 29 април т. г. в каменната карьера „Рупци“, между гара Хумата и гара Червен бряг, навътре от отклонителната стрелка, в 7.50 ч. са се сблъскали маневриращият в карьерата работен влак с идващия от гара Хумата по направление за Червен бряг товарен влак № 235, който е возил, между другия товар, и обикновен товарен фунион за пътници, вместо редовна третокласна каруца от гара Плевен — запад за гара Мездра.

Сблъскването е станало при следните обстоятелства:

На горната дата в гара Хумата на 6.38 ч. е пристигнал с 72 минути закъснение работният влак от Плевен-запад, който е отивал за карьерата „Рупци“, намираща се между гарите Хумата и Червен бряг, за да натовари и отвози баласт за нуждите на железниците. Влакът се е обслужвал от началник-влака Митко Митов Трифонов, от гара Плевен-запад. Този влак е направил в гара Хумата среща с товарния влак 222, на който е бил даден от Червен бряг един помощен локомотив до Хумата. В гара Хумата са чакали гарирани още два помощни локомотива от друг влак. Ръководителят по движението при гара Хумата, Георги Иванов Стоименов, за да използва времето, наредил да се прикачат начело на работния влак тези три помощни локомотива, които е трябвало да се върнат в Червен бряг, като наредил на началника на влака да спре при карьерата „Рупци“, да отключи трите помощни машини пред заключената входна стрелка при карьерата, да отправи тези помощни машини за Червен бряг, а работния влак, след отключване и обръщение на стрелката, да пусне в карьерата, за да извърши необходимата маневра.

Горепосочените три помощни локомотива не са били вписани в пътният лист на работния влак, не са имали и отделен пътен лист, както повеляват наредбите, а за такъв са служили специалните образци, наречени „рапорт на машиниста“ обр. 201.

Ръководителят от гара Хумата Стоименов поискал „път свободен“ от гара Червен бряг на 6.30 ч., и то само за изолираните локомотиви, като не е уведомил последния, т. е. чиновника от Червен бряг, че същите са прикачени на работния влак и че последният ще спре на стрелката пред карьерата „Рупци“. Същият ръководител на Хумата Стоименов нищо не е споменал пред ръководителя по движението в Червен бряг, че пуска работен влак и затова последният е бил в пълна неизвестност за неговото движение.

Началникът на работния влак Трифонов пристигнал с работния влак на карьерата, отключил трите машини, пуснал ги към Червен бряг, след това отключил стрелката, обърнал я за карьерата, гарирал работния влак в маневрената линия, но не обърнал стрелката в основното ѝ положение, за да освободи пътя Хумата—Червен бряг, не я заключил и не съобщил с телефонограма на ръководителя по движението в Хумата, както определя съответната наредба.

Товаропътнишкият влак № 235 пристигнал в Хумата на 7.40 ч. Дежурният по движението при гара Хумата Стоименов пуснал същия влак към Червен бряг на 7.42 ч. без да се е уверил, че стрелката при карьерата е поставена в основно положение и е заключена от началник-влака Трифонов, както поселява временната наредба за заключване стрелки на открит път. Тази стрелка не е поставена под надзора и грижите на кантонер, на стрелочник или билетопродавач, а се ръководи и контролира лично от началника на влака.

Когато работният влак е правил маневра в карьерата, началникът на влака Трифонов е стоял през всичкото време на стрелката, която е била обърната към карьерата. Машинистът на влак № 235 Стефанов твърди, че на разстояние 80—100 м. от стрелката е забелязал, че същата е обърната към карьерата, дал тревожен сигнал, но поради лошия профил, голямо надолнище, влакът не се е задържал и е последвал ударът. В този момент началникът на работния влак е

бил на стрелката и не е взел никакви мерки за предотвратяване на катастрофата.

Вследствие на удара са разрушени 12 вагона и тежко повредени 5 вагона. Убити са следните лица.

1. Вълко Илчев Тончев, спирач на служба плевенски бригади, родом от с. Рупци.
2. Атанас Христов Николов, стрелочник в Хумата, извън служба, родом от с. Рупци.
3. Петко Атанасов Киров, спирач на служба плевенски бригади, родом от с. Летница, Ловешко.
4. Илия Калчев, търговец от с. Телиш.
5. Начо Петков Петров, търговец от с. Телиш.
6. Иван Стоянов, от с. Телиш.
7. Ниньо Стоев Вълчев, спирач на служба плевенски бригади, родом от с. Радомирица, Луковитско.
8. Тома П. Лисичков, спирач на служба Червен бряг, родом от с. Горник, Белослатинско.
9. Васил Кръстев Иванов, от с. Телиш.
10. Марин Цветков Манчев, преносвач в сточна гара Червен-бряг, родом от с. Телиш.
11. Иван Генов Тинчев, бояджия в 21-а секция Червен-бряг, от с. Телиш.
12. Маринка Андреева, от с. Телиш.
13. Христо Кръстев Петков, от с. Телиш.
14. Никола Петров Монева, от с. Телиш.
15. Иван Крачунов Минков, от с. Телиш.
16. Цоко Нанов Цоков, от с. Телиш.
17. Даки Додъков Калчев, от с. Телиш.
18. Иван Вълков Кръстев, от с. Телиш.
19. Георги Колев Петков, от с. Телиш.
20. Цветан Генов Трифонов, от с. Телиш.
21. Стефан Понев Стоянов, от с. Емен, Търновско.

Ранени:

1. Дамяна Цветанова Докова.
2. Петко Върбанов Петков, от с. Долни Дъбник.
3. Владимир Вълчев Иванов, от с. Телиш.
4. Йото Маринов Цачев, от с. Телиш.
5. Стоян Костов Стоянов, началник-влак Плевен-запад.

Нанесените щети на администрацията в повреди на локомотивите, вагоните и железния път възлизат на общата сума 7.921.540 лв.

Обстоятелствата, които са установени, че за тази катастрофа са виновни следните служители досега:

1. Георги Иванов Стоименов, ръководител по движението при гара Хумата, загдето като дежурен по движението е пуснал по посока на гара Червен бряг товаропътнишкия влак 235 преди да получи телефонограма от началника на работния влак при карьерата, с която да бъде известен, че стрелката в този километър е в основно положение, че е заключена и че пътят за Червен бряг е напълно свободен, както го задължава временната наредба за заключване стрелки на открит път, и загдето си е позволил да прикачи един до друг 4 локомотива на работния влак, което нашите правила в наредба по б. д. ж. не позволяват, и за това, че не е уведомил гара Червен бряг за движението и положението на работния влак. Същият ръководител по движение не е връщил срещу бележка в пътният лист ключа на въпросната стрелка, в която бележка да поясни какво предстои да извърши началникът на работния влак за гарирането му и за сигурността на движението. С тази своя груба, престъпна немарливост той е нарушил всички съществували правила за обслужване стрелки на открит път. Следствието не е установило още, дали ръководителят по движението Стоименов е проявил само груба немарливост или е извършил съзнателен саботаж.

Ръководителят по движението Стоименов беше незабавно уволнен и предаден на съдебните власти.

2. Митко Митков Трифонов, началник-влак при гара Плевен-запад, загдето, след като е вкарал работния влак в карьерната линия, не е обърнал стрелката в основното ѝ положение, не я е заключил и не е потвърдил това с телефонограма в Хумата, така както го задължава временната наредба за заключване стрелки на открит път, въпреки че му е било известно, че влак 235 се е движил след него.

От гарирането на работния влак в баластрената линия и извършване на маневрата до удара той е бил през всичкото време на стрелката, имал е пълната възможност да чуе и да види идещия от Хумата товаропътнишкия влак № 235 и в последния момент да обърне стрелката и предотврати катастрофата. С това той е нарушил всички наредби за обслужване стрелки на открит път.

Цялото поведение на началник-влака Трифонов дава основание да се смята, че той е извършил съзнателен саботаж, но това следствието ще има да установява. Началникът на влака Трифонов беше незабавно уволнен и предаден на съдебните власти.

3. Цанко Стойчев Китанов, началник-гара Хумата, загдето не е упражнил контрол, как подведомственият му персонал носи службата, загдето е допуснал и друг път работните влакове да бъдат пускани към карьерата, без да изиска както от дежурния ръководител, така и от началника на влака да потвърждават с телефонограма, че стрелката е поставена в основното ѝ положение и е заключена. Същият е допуснал и търпял работните влакове от карьерата за Хумата да заминават без да се оформява с искане път свободен в дневника за разменяни телефонограми, а се е задоволявал само с запитвания по телефона, дали влакът може да заминне или не.

Началник-гарата Китанов е уволнен и предаден на съдебните власти.

Известна вина има и ръководителят по движението при гара Плевен-запад Георги Стефанов Йорданов, който е пуснал влак № 235 да заминне от гара Плевен-запад без да впише в пътния му лист правилната среща с работния влак в гара Телиш. Тази вина е от второстепенен характер.

Главна причина за ж. п. катастрофа при карьерата Рупци е грешката и престъпна немарливост от страна на ръководителя по движението при гара Хумата Стоиленов и на началника на влака Трифонов. Следствието продължава, за да установи отговорностите и на ръководителите на районите и вобще на службата по движението.

За отбелязване е, че тази ж. п. катастрофа е станала при стрелка на открит път, която не е охранявана от специални служители и не е блокирана с електродинамична или механична инсталация. В цялата наша ж. п. мрежа съществуват над 80 такива неохранявани стрелки на открит път, които се заключват и отключват от съответния началник-влак. Известно е, че стрелките на открит път представляват слабо звено в една ж. п. администрация и затова такива стрелки на открит път не се допускат по закон в добре уредените чуждестранни администрации, защото стават причина за чести и тежки катастрофи.

За да се избегнат стрелките на открит път, необходимо е да бъдат заменени със специални успоредни линии от най-близката гара, в който случай, въпреки опущенията от страна на персонала и поради електромагнитната блокировка, катастрофите стават невъзможни. Поради тежкото финансово положение и липсата на релси, изхвърлянето на тези стрелки и заменяването им с успоредни линии досега не е извършено. Това е лошо наследство от миналите режими, с което ние тепърва ще трябва да се справяме.

В историята на нашето ж. п. дело са отбелязани редица тежки ж. п. катастрофи при стрелки на открит път — което е наложило, част от тези стрелки с по-голямо значение да бъдат сменени с успоредни линии — като например голямата ж. п. катастрофа при спирка Върба под Радомир, ж. п. катастрофа при гара Марица, катастрофата при Белово и т. н.

Управлението на железниците назначи една комисия, която да прегледа всички съществуващи неохранявани стрелки на открит път и да вземе решение за тяхното съоръжаване с електромагнитни блокировачни инсталации или заменяването им с успоредни линии от съседната гара. Но засега това си остава една задача на утрешния ден все по липсата на необходимите за целта материали.

Г-да народни представители! Народният представител г-н Влъчков в своето питане под точка шеста поставя и следния въпрос: „Колко катастрофи са станали същия ден и какви материални загуби в разрушени вагони и други материали има, колко жертви в убити и ранени, като посочите имената на убитите и ранените?“

Точното обследване на станалите по ж. п. мрежа произшествия през същия ден дава следните резултати:

1. В същия ден в 12.05 ч. между гарите Ореш и Свищов един моторен влак е ударил преминаващия прелеза камion на Свищовското околйско инженерство. Тежко ранени са четири души, които са откарани със специален влак в Свищов. Прелезът е без бариери и е неохраняем. Снабден е обаче с предпазителни табели, поради което от страна на органите на железниците няма никаква вина за това произшествие. Вината лежи изключително върху водача на камiona, който преминава неохраняем прелез без да вземе необходимите предпазителни мерки.

2. На същия ден към 10.10 ч. на входната стрелка на спирка Световрачене влак № 2509А е ударил една каруца, която е пътувала по шосето и е искала да премине прелеза. От удара е убита на място Сера Трайкова, 58-годишна, а каруцарят Трайко Грозданов е ранен и изпратен в ж.-п. болница, София, със същия влак.

И тук, както при Свищов, вина в персонала няма никаква, тъй като прелезът е неохраняем и с предпазителни табели.

3. Същия ден на Пловдивската гара в 8 ч. при тръгването на влак № 101 неизвестна жена, на която самотичността не може да се установи, се хвърлила между вагоните на движещия се влак. Смъртта е последвала моментално. Винавост в персонала няма.

Г-да народни представители! С това аз считам, че съм отговорил на въпросите по второто питане на г-н Влъчкова по точки втора, трета, четвърта, пета и шеста от питането. Следва да отговоря на първия въпрос и заключителното запитване на същия народен представител.

Аз не знам, откъде г-н Влъчков е добил впечатлението, че българските граждани се страхуват да пътуват по железниците, когато нашите влакове продължават да са недостатъчни за удовлетворяване нуждите на пътническия трафик и когато министерството е принудено да прибегва до ограничения в пътуванията, за да се избегне стоеенето на пътниците по стъпалата и платформите на пътническите вагони. Фактическото положение е съвсем друго. И след станалите катастрофи железниците продължават да бъдат най-сигурното превозно средство. Но това не ще рече, че за всяка катастрофа, станала по тях, не се внася известен смут, за който, както отговорните фактори, така и всеки гражданин, трябва да държат сметка. Колкото се отнася до съществуването на обективна възможност за излизане на катастрофите, от изложението, което направих, се вижда, какви са общите причини за катастрофите у нас, какви условия трябва да бъдат преодоляни, за да се сведат те до най-голям минимум, и кои са причините за тази тежка катастрофа, станала между гарите Червен бряг и Хумата на 29 април т. г.

Не бива да се изпуска из пред вид обаче, че за пръв път в историята на нашите железници се прибегва до създаването и прилагането на един закон, известен на всички ви, гласуван от вас, който предвижда смъртно наказание при катастрофа с човешки жертви. От друга страна и вие, и българската общественост, и служителите на ведомството ни имате декларацията, че ръководството на железниците ще бъде безпощадно към всички причинители — преки и косвени — на катастрофи у нас. (Ръкоплескания)

От това трябва да се заключи, че нито аз, нито главният директор, нито някой от Централното управление на железниците желаем катастрофите, а обратно: прибегваме до най-строгите наказателни санкции, за да се даде външното за повече бдителност от страна на изпълнителния персонал, независимо от всички други мерки от технически, професионален и служебен характер, които вече са взети,

Главният директор на железниците не жали нито силите си, нито труда си, за да изведе ж.-п. транспорт на подобаваща за отечественофронтовска България висота. (Ръкоплескания) Той е ежедневно между персонала в конференции по уреждане на оставени от миналите режими несъстоятелности в транспорта. Той непрекъснато напътствува персонала за създаването в транспорта на здрава, съзнателна трудова дисциплина.

На нас ни трябва материали, материали, и то много материали, за да доведем железниците до състояние, което да не позволява катастрофи. Едно изключение правим ние между всички други железопътни администрации — да се прикачва към товарните влакове по една пътнишка каруца, и когато няма такава, да се замени с товарен вагон за пътници. Това е, защото ние нямаме възможност да пуснем достатъчно количество пътнишки влакове, поради липсата на локомотиви и каруци, за да удовлетвори нуждите на пътнишкия трафик. А случаят с катастрофата при гара Хумата носи именно тя елементи: за да се удовлетвори локални нужди на населението, прибегнало се е до прикачването към товарен влак на пътнишка каруца за пътници. И понеже в случая администрацията не е разполагала с такава пътнишка каруца, тя е била заменена с един лек товарен фургон.

Не друг, а най-много аз съм засегнат от станалата катастрофа в Хумата, тъй като голяма част от дадените жертви са от моя роден край — с. Телиш, Луковитско. Близките на жертвите от тази катастрофа отправиха телеграма до мене във връзка с постигнатото ги нещастие, която телеграма се коренно различава от питането на г-н Влъчкова. (Ръкоплескания) Те ме молят и настояват да бъда безпощаден в наказанията на виновниците, като делото се гледа на самото място. На това искам аз отговарям: не само аз ще бъда строг към причинителите на катастрофата, но самият закон е обезпечил за подобни случаи най-тежкото наказание, което се предвижда в наказателния закон, а именно — смърт.

Убеден съм, че съдът ще си каже тежката дума и ще даде за служеното наказание на виновниците.

След 9 септември не само аз, но и всеки утрешен министър на Отечествения фронт няма да спре да прави всичко възможно за предотвратяване нещастията по железниците. И не само аз, но и всеки утрешен министър на железниците ще иска най-строгото наказание на причинителите на катастрофи.

Това е отговорът ми по тези две питання и специално по питането на г-н Влъчков. (Продължителни ръкоплескания)

Председателстващ Георги Трайков: Има думата народният представител г-н Йордан Панайотов.

Йордан Панайотов (зв): Г-да народни представители! Аз се постарях да добия представа за извънредно трудните условия, при които работят днес нашите железничари. И съжалявам твърде много, че не мога да кажа, че съм доволен от отговора на г-на министра на железниците, който търси сега причините, но който е търсил досега отговорностите за катастрофите навсякъде другаде, но не и там, където те действително се намират. Не съм доволен, защото катастрофите продължават и не виждам изгледи, че те ще спрат. Не съм доволен. . . (Възражения)

Ради Найденов (з): Стига толкова. По правилника трябва да кажете само дали сте доволен или не.

Председателстващ Георги Трайков: (Звъни) Достатъчно.

Ради Найденов (з): За всяка катастрофа ще правите отделно питане.

Йордан Панайотов (зв): Г-н председателю! Съгласно правилника за вътрешния ред, министърът е длъжен да отговори на питането или в същото заседание, или в едно от следващите. Аз чаках цели 72 дена г-н министърът на железниците да отговори на моето питане. И аз Ви моля да не бъдете така ревностен да ми отнемате думата. Аз нямам вкус. . .

Председателстващ Георги Трайков: Няма думата. Аз Ви дадох думата, за да кажете доволен ли сте или не сте доволен от отговора, но не и да държите речи.

Йордан Панайотов (зв): Тъкмо това. Аз нямам вкус към речите. Аз имам почит към фактите. Казвам, че не съм доволен. (Възражения)

Райко Дамянов (к): Съвършено, ясно.

Председателстващ Георги Трайков: (Звъни) Нямайте повече думата. Има думата народният представител Драгомир Влъчков.

Драгомир Влъчков (зв): Не съм доволен от отговора на г-на министра на железниците. (Силни възражения)

Д-р Вера Златарева (з): Няма оставка — как ще е доволен!

(Председателското място се заема от подпредседателя Кирил Христов)

Председателстващ Кирил Христов: (Звъни) Преминваме към следната точка от дневния ред:

Второ четене на законопроекта за освобождаване входните билети за кино-представленията, уреджани от подвижните и неподвижните кина на фондацията „Българско дело“, от акциз, върхнини и всякакви други тежести.

Има думата г-н докладчикът

Докладчик Георги Христов (з): (Чете)

ЗАКОН

за освобождаване вхидните билети за кино-представленията, уреждани от водещите и неподвижните кина на фондацията „Българско дело“, от акциз, върхушени и всякакви други тежести.

Председателстващ Кирил Христов: Който приемят вглавнето на законопроекта, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема.

Докладчик Георги Христов (з): (Чете)

Член единствен. Вхидните билети за всички кинопредставления, дадени досега и които ще се дават в бъдеще от водещите или неподвижните кина на фондацията „Българско дело“, се освобождават от акциз, върхушени, герб, фондове, общински налози и всякакви други тежести, както и от предвидените такива по наредбата-закон за Камарата на народната култура.

Председателстващ Кирил Христов: Който приемят член единствен, моля, да вдигнат ръка. Мнозинство, Събранието приема. Пет минути отиди.

(След отиди)

Председателстващ Кирил Христов: (Звъни) Заседанието продължава.

Понеже комисията не е голява с законопроекта за връщане имуществата на противофашистките партийно-политически и други организации, ще изоставим точка втора от днешния ред и ще пристъпим към точка трета:

Първо четене на законопроекта за изменението и допълнението на закона за военновременните печалби.

Моля г-на секретаря да прочете законопроекта.

Секретар Георги Христов (з): (Чете)

МОТИВИ

към законопроекта за изменение и допълнение на закона за данъка върху военновременните печалби

Г-да народни представители! В закона за данъка върху военновременните печалби за определяне на облагаемата печалба са предвидени редни облагаеми суми, със спадането на които много от фирмите с значителни печалби са останали без данък, и обратно, фирмите с по-малко печалби е трябвало да внесат големи данъци, поради непризнаването на някои необлагаеми суми. За да бъдат отстранени тези несъобразности, предвиждат се следните изменения:

1) необлагаемата рента върху капитала от 20—8% се намалява на 15—5%, тъй като рентата от 8—20% върху капитала е много голяма. Освен това изчисленото на рентата ще става върху внесен основен капитал и законния резервен фонд;

2) най-високият процент на данъка по чл. 1а достига до 90%, който за облагаемите по този член лица е много висок, затова предвижда се облагаемите да станат най-много до 35%;

3) създава се нов член 1б, с който се изправя една значителна несъобразност с освобождаване от данък печалбите, реализирани от доставки по чл. 120а от закона за бюджета, отчетността и предприятията, а тъй също и вземат от реквизираните имоти, понеже освобождаването им от данък не е оправдано.

Със същия член се предвижда и минимален данък за лицата, изброени в чл. 1, но поради спадане на необлагаемите суми са останали без данък, или определят им такъв с по-малък от минималния.

4) предвиждат се облекчения в облагането, като за разходи се признават и: а) сумите, дадени за разни фондове със социално предназначение; б) заплатите и надниците на чиновниците и работниците до размерите, предвидени в разни постановления на Министерския съвет, а не по ограничените размери в зависимост от капитала, както е по досегашния текст на закона; в) до 300.000 лв. за домашни разходи, вместо заплатата на собствениците на еднолични фирми и членове на събирателни и командитни без акции дружества, които пряко и непосредствено вземат участие в работата на предприятието, и г) заплатите и сумите за издръжка, плащани на кооператорите в трудовите производствени кооперации, за прякото им участие в труда си в производството в пълния им размер, а не само до 60.000 лв. и др.

Като прилагам на просветелното ви внимание тук приложен проект по закона за изменение на закона за данъка върху военновременните печалби, моля ви, г-да народни представители, да го обсъдите и гласувате.

Гр. София, 18 април 1946 г.

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

ЗАКОНОПРОЕКТ

за изменение и допълнение на закона за данъка върху военновременните печалби.

§ 1. В чл. 1 се правят следните изменения:

а) точка 2 на алинея първа се изменя така: „Необлагаема рента за предприятия с капитал до 2.000.000 лв. — 15%
 „ 5.000.000 „ — 18%
 „ 10.000.000 „ — 11%
 „ 20.000.000 „ — 10%
 „ 40.000.000 „ — 9%
 „ 60.000.000 „ — 7%
 „ 80.000.000 „ — 6%
 „ над 80.000.000 „ — 5%“

и се изчислява върху основния (внесен) капитал и резервния фонд;

б) алинея втора и трета се отменяват;

в) в алинея четвърта изречението: „От него подпада на спадане само данъкът върху дивиденда върху печалбата, реализирана през

облагаемата година, който данък се дължи по чл. 20, съответно чл. 21, от наредбата-закон за данъка върху приходите“, се отменява.

§ 2. В чл. 1а се правят следните изменения:

а) в алинея първа изразът: „неподлежащи на облагане по чл. 1“ се заменя с „необложени с данък по чл. 1“, а таблицата се изменя така:

първите 300.000 лв. необлагаеми	
за следните 100.000 лв. от 300.000—400.000 лв.	— 10%
100.000 „ 400.000—500.000 „	— 15%
100.000 „ 500.000—600.000 „	— 20%
100.000 „ 600.000—700.000 „	— 25%
100.000 „ 700.000—800.000 „	— 30%
над 800.000 „	— 35%

б) алинея втора се изменя така:

„От чистия доход се спадат като необлагаеми за осмеленските стопани — и доказано вложени до 15% суми в инвестиции до изтичане срока за подаване декларацията, предвидена в чл. 5а;“

в) алинея трета се отменява.

§ 3. Създава се нов:

Чл. 1б. На облагане по чл. 1, съответно чл. 1а, подлежат и приходите от предприятия на държавата, извършени по реда в чл. 120а от закона за бюджета, отчетността и предприятията, както и имотите от недвижим имоти, за които се отнася чл. 14а от закона за реквизицията.

Предприятията, облагаеми по чл. 1, плащат минимален данък, определен върху чистия приход по следната таблица:

за първите 300.000 лв.	5%
за следните 100.000 лв. от 300.001—400.000 лв.	8%
за следните 200.000 лв. от 400.001—600.000 лв.	10%
за над 600.000 лв.	15%

За установяване на чистия приход се спадат само разходите по членове 2 и 3.

Горният минимален данък плащат и лицата, облагаеми по закон за облагане с военновременен данък комиссионите и други възни-граждани от военни и други доставки.

От данъка на предприятията, които, поради измелените в настоящ закон, станат облагаеми по чл. 1, се приспада данъкът по чл. 1а на собствените им, определен върху същите приходи.

§ 4. Точки 2, 3, 20 и 22 на чл. 2 се изменят и допълват така:

а) в точка втора след думите: „медицински и други фондове“ се прибавят думите: „и други със социално предназначение“;

б) в точка 3 думите: „следните размери“ и табличата след тях се заменят със следния израз: „размерите, определени с постановления на Министерския съвет, считано за печалбите, реализирани от началото на 1945 г.“

В края на същата точка се добавят следните нови алинеи:

2. Не се признават като разход възнаграденията под каквато и да е форма на членовете на управителните и контролните съвети при акционерни, командитно-акционерни и с ограничена отговорност дружества, както и на членовете на дружествата с ограничена отговорност, с изключение възнаграденията на заклетите експерт-счетоводители.

3. Спадат се като необлагаеми, вместо заплати и други възни-граждания на собствениците на еднолични фирми и членове на събирателни и командитни без акции дружества, които пряко и непосредствено вземат участие в работата на предприятието, домашните разходи на тях лица, според общественото им положение и начина на живеене, по преценка на данъчната администрация, до 300.000 лв. годишно на всеки един. Ако членовете на събирателно или командитно без акции дружества са няколко лица от семейство, образуват общо домашно-кметство, спада се максималната сума от 300.000 лв. общо за всички.

4. В случаите, когато едно лице членува в две или повече събирателни или командитни без акции дружества, домашни разходи се спадат само една път.

Забележка. Суми за домашни разходи, необлагаема рента и амортизации не се спадат при облагането по чл. 1а;

и) в точка 20, след думите: „с ограничена отговорност дружества“, се добавят думите: „или лицата, за които се отнася чл. 1а“;

г) точка 22 се изменя така:

„Заплатите и сумите за издръжка, плащани на кооператорите в трудовите производствени кооперации, за прякото им участие в труда си в производството“.

§ 5. Чл. 7 се изменя така: „който в сроковете, предвидени в членове 5 и 5а не подаде декларация или не обяви част от печалбата, плаща данъка за недеklarираната или необлагаема печалба в тресен размер“

§ 6. Постановленията на §§ 1, 2, буква „а“, без таблицата, и 3 в новата алинея трета на § 4 от настоящия закон важат за всички облагани, датиращи от 1941 г., по § 4, буква „г“ — за печалбите от 1944 календарна година, а по § 4, буква „а“ и „б“, и § 5 — за печалбите от 1945 календарна година.

§ 7. Предприятията и лицата, които, поради постановленията на настоящия закон, преминават от категорията на необлагаеми в тази на облагаеми, подават декларация неотделно за всяка година до 20 юни 1946 г. включително, ако не са подали такава. Дължимите разходи от данъка за всички години се внасят на този срок:

1/3 до 20 юни, 1/3 до 20 август и 1/3 до 20 октомври 1946 г. включително.

§ 8. Данъкът върху военновременните печалби, внасян след 1 януари 1945 г., е приход на държавното съкровище.

Председателстващ Кирил Христов: Има думата г-н министърът на финансите.

Министър д-р Иван Стефанов: (От трибуна. Посрещат с ръкоплескания) Г-жи и г-да народни представители! Предложенният законопроект за изменение на съществуващия режим на данъка

върху военновременните печалби се явява като второ звено след приетия вече от Народното събрание закон за изменение наредбата-закон за данъка върху приходите. Още тогава аз имах случай да заявя, че се налага едно изменение и на режима на данъка върху военновременните печалби. Предложеният законопроект, разбира се, съдържа повече елементи, отколкото необходимото съгласуване с закона за изменение наредбата-закон за данъка върху приходите.

Преди всичко нека да видим, дали действително има условия и е наложително едно такова изменение. На всички е известно, че нашата страна все още се намира във военновременни условия, все още съществува правното основание, създадено с наредбата-закон от януари 1945 г., за съществуването на самия данък върху военновременните печалби, все още съществуват условия за осъществяване печалби при благоприятни за стопанските дейтели условия. От друга страна, държавата е натоварена с големи, бих казал извънредно големи, извънредни разходи във връзка с войната и с възстановяването. Следователно налице е наложителността да се потърсят средства за покриването на тези извънредни разходи.

Ако се постареем да си дадем сметка в кое направление трябва да търсим тези средства, съвършено несъмнено е, че ние не можем да отидем към ново съществено увеличение на косвените данъци, които през последните години и без това са увеличили своето относително тегло в общата маса на държавните приходи. Напротив, преките данъци относително са намалени, т. е. намалени са в сравнение с общата сума на държавните приходи. При това съотношението между преките и косвените данъци у нас е нещо изключително в сравнение със същото съотношение в другите страни. Докато в Англия и Съединените щати например, нашата страна с много различна от нашата стопанска структура, преките данъци съставляват 2/3 от общата сума на постъпленията от тези данъци, у нас постъпленията от преки данъци са по-малко от 1/3 от общата сума на данъчните постъпления.

Най-сетне всеобщо впечатление се е създадо в нашата общественост, че данъкът върху военновременните печалби не е успял да обложи тези конюнктурни печалби, тъй да се каже, по достоинство. Всички ние си спомняме, как на времето се смяташе, че въвеждането на този данък върху военновременните печалби ще донесе една разруха за стопанските дейтели. Оказа се обаче на дело, че този данък даде сравнително много малки постъпления. За 4 години по този данък са постъпили кръгло 1.700.000.000 лв. — една сума, която очевидно е много малка за онези възможности, които съществуваша през тези години за увеличение печалбите на предприятията от разните видове. Трябва да си припомним също така, че данъкът върху военновременните печалби започна с облагането на доходите за 1941 г., докато изключително благоприятната конюнктура за реализиране на военновременните печалби съществуваше у нас дори не от 1939 г., а от 1938 г.

Затова именно и моите предшественици след 9 септември са се носили с мисълта, че трябва да се направи нещо за едно коригиране на облагането на военновременните печалби.

Трябва да се има също така пред вид, че намирането на нови средства за покриване на извънредните разходи на държавата се налага особено много и затова, защото ние трябва да заякчим онова начало на заздравяване на нашето народно стопанство и на държавните финанси, което досега може да се реализира от стопанската и финансовата политика на Отечествения фронт и неговото правителство.

В какво се състоят измененията, които се провеждат с предложения на нашето внимание законопроект? Аз искам да се спра само на най-важните от тях.

Преди всичко с тези изменения се провежда съгласуването с закона за изменение на наредбата-закон за данъка върху приходите. Понеже там се въведе една по-силна прогресия с изменение на таблицата в чл. 51 при облагането с допълнителен данък върху общия доход, налагаше се и тук да се измени съответно прогресията при облагането с данък върху военновременните печалби. Затова процентът в таблицата към чл. 1а на закона за военновременните печалби се изменя, като прогресията спира при 35%, вместо да отиде до 90%, както е досегашното положение.

На второ място, ще стане едно прехвърляне на едноличните фирми, събирателните дружества и командитните дружества без акции, които досега се облагаха по режима на чл. 1, към облагане по чл. 1-а. Това обстоятелство не е отбелязано в законопроекта, но ще бъде зачетено в комисията.

На трето място, разширява се кръгът на онези разходи, които се приспадат за получаване на облагаемата печалба. Така, по-рано се признаваха за присъщи разходи само разходите за работнически жилища, и то такива, които не са собственост на предприятията. Сега се прибавят всички онези разходи по фондове, които имат каквото и да било социално предназначение.

В досега съществуващия закон са определени размерите на заплатите на чиновниците, които се признават за присъщи разходи. С изменението в законопроекта се дава възможност на предприятията да приспадат онези заплати, които се плащат в размерите, предвидени в съответните постановления на Министерския съвет. А, както е известно, тези заплати бяха увеличени напоследък. За това се държи сметка с изменението, което се предлага на Народното събрание.

Освен това узаконява се да се приспадат от печалбата и заплатите на членовете на управителния съвет, които работят в дружествата, в предприятията като директори — технически, главни, търговски и т. н.

Узаконява се също така приспадането на 300.000 лв. за домашна издръжка на членовете на едноличните фирми, събирателните дружества и командитните дружества без акции, които нямат заплати.

И най-сетне приспадат се изцяло онези суми, които се плащат на членовете на трудово-производителните кооперации за тяхната издръжка, докато в сега съществуващия закон тези суми бяха фиксирани най-много до 60.000 лв.

Друга една особеност, характерна особеност, на предложения законопроект е тази, че предвижда едно облагане за минало време. Аз трябва да заявя, че правителството и аз лично не се решихме лесно да ви предложим едно облагане за минало време. Обаче на всички онези, които биха казали, че обратната сила при законодателството се отразява зле върху престижа на властта, върху престижа на законодателя, аз бих отговорил с много факти от действителния живот не само у нас, а в много други страни, дори много по-напреднали от нас в стопанско и политическо отношение. В много страни се създадоха законоположения с обратна сила, и това е съвършено естествено. Когато се е изживял един период от 5 или 6 години при крайно изключителни условия, когато не е имало възможност да се съобразят всички законоположения с всеобщите интереси на народ и народно стопанство, очевидно наложително е да се поправят тези несъобразности впоследствие. Аз не знам дали би било преувеличено, ако се каже, че надали има страна в Европа, която да не е предвидила в едно или друго отношение, в една или друга степен законоположения с обратна сила след тази война, както имаше такива законоположения и след първата война. Вярно е, че в областта на облагането обратната сила има особено тежко отражение, но тъкмо в областта на облагането понякога самото осъществяване на справедливостта при облагането налага именно въвеждането на законоположения с обратна сила.

Аз мога тук да обещая една отстъпка, която ще направим от предложения законопроект в комисията при това облагане за минало време: ние ще ограничим това облагане за периода 1942—1943—1944 години, т. е. ще изключим 1941 г. Това изключване на 1941 г. представлява и едно удобство за финансовата администрация, понеже законът за данъка върху военновременните печалби претърпя съществени изменения през юли 1942 г. Така че ние би трябвало сега да работим допълнителното облагане за 1941 г. при един режим, който е различен от режима за последвалите години. Искам пак да подчертая, че ние, като се връщаме до 1942 г. включително, оставаме в същност най-малко три години с военновременни условия за осъществяване на конюнктурно високи печалби без всякакво облагане на военновременните печалби. Това са годините 1938, 1939 и 1940. Аз изтъкнах вече, че в много отношения 1938 г. трябва да се смята като такава, през която са се реализирали военновременни печалби.

В предложения законопроект се предвиждат още две облекчения за данъкоплатците: едното е, че наказателното увеличение на данъка по чл. 7 до шесторен размер на данъка се намалява на троен размер, и другото, че се дава възможност на онези данъкоплатци, които по една или друга причина не са направили декларирането на своите печалби за 1944 г., да го направят сега, като ще платят само едно 10-процентово увеличение на данъка.

Г-жи и г-да народни представители! В комисията аз се надявам да получа ценното съдействие на вашите пратеници в тази комисия, за да можем да оточним някои положения от предложения законопроект, така че те да отговарят напълно на съществуващите условия и на възможностите на отделните категории стопански дейтели.

Аз имах случай да изслушам възраженията на управителните тела на Българския индустриален съюз и на Българския търговски съюз. Аз им заявих, заявявам и тук, че Министерството на финансите ще държи добра сметка за техните изказвания. Но аз им заявих също така, че правителството и Министерството на финансите не могат да се откажат от това допълнително облагане на военновременните печалби. И аз съм длъжен тук да изкажа благодарност на тези управителни тела на нашите две големи организации на стопански дейтели, които по начало възприеха необходимостта, наложителността на това допълнително облагане. И аз смятам, че надали ще се намери въобще съзнателен гражданин в нашата страна, който да отрече, че е възможно и наложително да се постигне едно увеличение на постъпленията на държавното съкровище тъкмо по пътя на едно допълнително облагане на военновременните печалби.

Аз не се съмнявам, че Народното събрание ще подкрепи с всичката си сила и всички си авторитет усилията на правителството да намери онези средства, които са необходими за покриването на извънредните разходи, които все още има да понася нашата държава през тази бюджетна година. В същност с приемането на този законопроект ще се направи една крачка и към изживяването въобще на това изключително облагане в формата на данък върху военновременните печалби. Ние можем да се надяваме, че ще успеем за 1947 г. да създадем една система на облагане, която да бъде и опростена, и съобразена с прехода към мирновременното стопанство.

Позволете ми да изкажа увереността, че законопроектът с онези изменения, които ще бъдат направени в комисията по Финансовото министерство, ще бъде приет от Народното събрание. (Ръкоплескание)

Председателстващ Кирил Христов: Понеже в днешния ред няма друга точка за разглеждане и за да се даде възможност на парламентарните групи да се подготвят за разискванията по законопроекта за военновременните печалби, председателството предлага да прекратим днешното заседание.

За следното заседание, което ще се състои утре, 15 ч., председателството предлага следния дневен ред:

Първо четене на законопроектите:

1. За изменение и допълнение на закона за военновременните печалби. (Продължение на разискванията)
2. За държавен застрахователен институт.
3. За отменяне на дашен денет до четириндесета вкл. и забележката към ал. 32 от закона за държавната политехника.

Подписелсател: **ГЕОРГИ ТРАЙКОВ**

4. За отменяне на наредбата-закон за престъпване безостро-
яната се страда на Държавния институт за глухонесни в София на
Министерството на народното здраве.

Като г-да народни представители приемиат предложението дашен
ред за утрешното заседание, моля, да водят ръка. Мнозинство,
Собранието прие.

Закривам заседанието.

(Закрито в 18 ч. 15 м.)

Секретари: **ГЕОРГИ ХРИСТОВ**
Д-р ГЕОРГИ СЛАВЧЕВ

Началник на Стенографското отделение: **ДОНЧО ДУКОВ**